ÚTVAR HLAVNÍHO ARCHITEKTA OLOMOUC

# Parkovací politika města Olomouce

—

## Analytická část

červen 2020

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together
HaskoningDHV Czech Republic, s. r.o.

# Obsah

*Obsah* ..... *2*

*Seznam příloh* ..... *5*

*Seznam obrázků* ..... *6*

*Seznam tabulek* ..... *7*

*Identifikační údaje* ..... *1*

*1 Úvod* ..... *2*

*2 Rešerše vybraných podkladů* ..... *2*

**2.1 Územní plán Olomouc** ..... **2**

**2.2 Regulační plány** ..... **4**

**2.3 Územní studie** ..... **6**

**2.4 Strategický plán rozvoje města Olomouce 2017** ..... **6**

**2.5 Strategie ITI Olomoucké aglomerace** ..... **7**

**2.6 Plán udržitelné městské mobility Olomouc** ..... **8**

**2.7 Dopravní studie pěší zóny Olomouc** ..... **8**

**2.8 Další městské studie a generely a ostatní materiály** ..... **9**

*3 Identifikování klíčových partnerů* ..... *10*

*4 Dopravní průzkumy* ..... *10*

**4.1 Metodika průzkumů** ..... **10**

**4.2 Průzkum v centru** ..... **11**

**4.3 Průzkum celého města** ..... **13**

*5 Charakteristika poptávky po mobilitě* ..... *13*

**5.1 Vymezení a popis území, spádové oblasti města** ..... **13**

**5.2 Obyvatelstvo, demografická struktura** ..... **14**

**5.3 Socioekonomický profil území, oblastí** ..... **15**

**5.4 Věková struktura, ekonomické aktivity a zaměstnanost** ..... **15**

5.4.1 Historický vývoj 2005 až 2016 ..... 16

5.4.2 Vývoj obyvatelstva 2016 až 2030 ..... 17

**5.5 Zaměstnání, podnikání, inventarizace služeb** ..... **19**

**5.6 Rekreace a volnočasové aktivity** ..... **22**

**5.7 Mobilita, dělba přepravní práce, průměrná přepravní vzdálenost ... 23**
5.7.1 Očekávaná věková struktura a struktura ekonomické aktivity ... 25
5.7.2 Věková struktura a volba dopravního prostředku ... 28
5.7.3 Dopravní chování obyvatelstva ve výhledovém horizontu ... 29
**5.8 Motorizace/automobilizace, historie a vývoj ... 30**
**5.9 Přepravní objemy a ukazatele osobní a nákladní dopravy ... 33**
**5.10 Přepravní vztahy, vnější relace ... 34**
**5.11 SWOT ... 35**
***6 Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace ... 36***
**6.1 Stav silniční infrastruktury ... 36**
**6.2 Car-sharing a elektromobilita ... 36**
**6.3 Přepravní vztahy, intenzita dopravy ... 36**
**6.4 Úroveň kvality přepravy, dostupnost území ... 38**
**6.5 Organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti ... 39**
**6.6 Problémová analýza ... 40**
**6.7 SWOT ... 40**
***7 Doprava v klidu (statická doprava) ... 41***
**7.1 Stav infrastruktury a technologických zařízení ... 41**
**7.2 Oblasti regulace, nástroje a způsoby ... 41**
**7.3 Technologie obsluhy P+G, přestupní terminály P+R, K+R ... 44**
**7.4 Bilance nabídky, bilance uživatelských skupin, využití nabídky ... 44**
7.4.1 Analýzy nad statistickými obvody ... 44
7.4.2 Přestupky a parkoviště Jeremenkova ... 45
**7.5 Problémová analýza ... 45**
**7.6 SWOT ... 46**
***8 Veřejná osobní doprava, včetně železnice a vazeb na Integrovaný dopravní systém ... 47***
**8.1 Infrastruktura pro Hromadnou dopravu ... 47**
8.1.1 Tramvajová doprava ... 48
8.1.2 Autobusová doprava MHD ... 49
8.1.3 Regionální železniční doprava ... 52
8.1.4 Integrovaný dopravní systém olomouckého kraje ... 56
8.1.5 Dopravní terminály veřejné dopravy a jejich dostupnost ... 56
**8.2 Další formy technologie obsluhy území (P+R, K+R a další) ... 60**
**8.3 Intenzity hromadné dopravy ... 61**
8.3.1 Tramvajová doprava ... 62
8.3.2 Autobusová doprava ... 64

8.3.3 Železniční doprava ... 65
**8.4 Ukazatele kvality přepravy, dostupnost území ... 65**
8.4.1 Definování páteřní sítě ... 65
8.4.2 Standardy kvality obsluhy ... 66
**8.5 Služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace ... 67**
8.5.1 MHD ... 67
8.5.2 Železnice ... 67
8.5.3 Senior taxi ... 68
**8.6 Problémová analýza ... 69**
**8.7 SWOT ... 69**
***9 Cyklistická doprava ... 70***
**9.1 Turistické cyklotrasy ... 70**
**9.2 Doprovodná infrastruktura a parkování pro cyklisty ... 71**
**9.3 Bike-sharing a systém Bike & Go ... 72**
**9.4 Intenzita cyklistické dopravy ... 73**
**9.5 Problémová analýza ... 73**
**9.6 SWOT ... 73**
***10 Pěší doprava ... 74***
**10.1 Bezbariérové pěší trasy ... 74**
**10.2 Turistické a rekreační pěší trasy ... 75**
**10.3 Intenzita pěší dopravy ... 76**
**10.4 Problémová analýza ... 76**
**10.5 SWOT ... 77**
***11 Nákladní silniční doprava, kombinovaná doprava ... 77***
**11.1 Komunikační síť ... 77**
**11.2 Nákladové stanice ... 79**
**11.3 Parkoviště a překladiště ... 79**
**11.4 Citylogistika ... 80**
**11.5 Intenzity nákladní dopravy ... 80**
**11.6 Problémová analýza ... 81**
**11.7 SWOT ... 81**
***12 Organizace a řízení provozu, informační a dopravně telematické systémy ... 82***
**12.1 Světelně signalizační zařízení ... 82**

**12.2 Informační systémy parkovacích domů a ploch ..... 82**
**12.3 Proměnné dopravní značení ..... 82**
**12.4 Informační systémy pro občana poskytující informace o dopravě ..... 82**
**12.5 Dispečerská řízení ..... 83**
**12.6 Problémová analýza ..... 84**
**12.7 SWOT ..... 85**
***13 Hodnotící ukazatele ..... 86***

# Seznam příloh

1. Spádová oblast a železniční doprava, 1:65 000
2. Městské části a páteřní hromadná doprava, 1:17 000
3. Infrastruktura dopravy v klidu, 1:10 000
4. Infrastruktura dopravy v klidu v centru, 1:5 000
5. Zaměstnanci a obyvatelstvo, 1: 17 000
6. Zaměstnanci a obyvatelstvo v centru, 1: 5 000
7. Hustota obyvatel, 1:10 000
8. Hustota zaměstnanců, 1:10 000
9. Hustota veřejné kapacity parkovacích míst, 1:10 000
10. Hustota všech garážových míst, 1:10 000
11. Hustota počtu vozidel dopoledne, 1:10 000
12. Hustota počtu vozidel noc, 1:10 000
13. Procento obsazenosti dopoledne, 1:10 000
14. Procento obsazenosti noc, 1:10 000

Souhrnné vyhodnocení průzkumu převzaté z PUMM:

15. Centrum – parkovací kapacity
16. Centrum – bilance míst
17. Mimo centrum – kapacita v oblastech
18. Mimo centrum – bilance parkování v oblastech – ráno
19. Mimo centrum – bilance parkování v oblastech – noc

# Seznam obrázků

Obrázek 1: Přehled platných regulačních plánů ..... 4
Obrázek 2: Délka stání v centru ..... 12
Obrázek 3: Obsazenost parkovacích stání v centru ..... 12
Obrázek 4: Přehled spádové oblasti města Olomouce dle PUMM ..... 14
Obrázek 5: Věková struktura obyvatelstva Olomouce a spádové oblasti (FUA) v roce 2016 ..... 16
Obrázek 6: Vývoj počtu obyvatel Olomouce v letech 2005 až 2016 (Zdroj: ČSÚ 2016). ..... 17
Obrázek 7: Vývoj porodnosti, úmrtnosti a migrace v Olomouci v letech 2005 až 2016 (Zdroj: ČSÚ 2016). ... 17
Obrázek 8: Prognóza obyvatelstva Olomouce, SO ORP Olomouc bez města Olomouc a SO ORP Olomouc jako celku do roku 2030 (Zdroj: DEMOL, CDV 2017). ..... 18
Obrázek 9: Historický vývoj počtu obyvatel v Olomouci a okolních modelovaných oblastech mezi lety 2005 až 2016 a prognóza obyvatelstva do roku 2030 (Zdroj: ČSÚ 2017; DEMOL, CDV, 2017). ..... 19
Obrázek 10: Zaznamenaný a predikovaný vývoj počtu obyvatel Olomouce mezi lety 2005 až 2030 (Zdroj: ČSÚ 2016, CDV 2017) ..... 19
Obrázek 11: Struktura ekonomické a věkové aktivity obyvatelstva v roce 2016 ..... 21
Obrázek 12: Struktura zaměstnanosti podle sektorů hospodářství v Olomouci a okolních oblastech a městech v roce 2011 (Zdroj: ČSÚ 2011, vlastní úpravy). ..... 22
Obrázek 13: Prostorová distribuce zařízení pro kulturu a volný čas v rámci města Olomouc (Zdroj: MMO 2016; PUMM 2017). ..... 22
Obrázek 14: Počty cest obyvatel Olomouce (vzorek n = 1854) v pracovní den a o víkendu. ..... 23
Obrázek 15: Počty cest obyvatel Olomouce za prací a celkem dle vzdálenosti v km. ..... 24
Obrázek 16: Dělba přepravní práce v běžný pracovní den obyvatel Olomouce v roce 2016 ..... 24
Obrázek 17: Volba dopravního módu obyvateli Olomouce v závislosti na délce cesty ..... 25
Obrázek 18: Věková struktura populace Olomouce v roce 2016 a 2030 (Zdroj: ČSÚ 2016; DEMOL, CDV, 2017). ..... 26
Obrázek 19: Věková struktura populace oblasti SO ORP Olomouc v roce 2016 a 2030 (Zdroj: ČSÚ 2016; DEMOL, CDV, 2017). ..... 26
Obrázek 20: Struktura ekonomické aktivity obyvatel Olomouce v roce 2016 a 2030 v kombinaci s věkovou strukturou (Zdroj: ČSÚ 2011, 2016, vlastní úpravy; DEMOL, CDV, 2017). ..... 27
Obrázek 21: Struktura volby dopravního prostředku obyvatel Olomouce v roce 2016 a 2030 v kombinaci s věkovou strukturou (Zdroj: PDCHOL, CDV, 2016; DEMOL, CDV, 2017). ..... 28
Obrázek 22: Osobní dispozice automobilem u osob starších 18 let, dle věkových skupin. ..... 31
Obrázek 23: Vývoj stupně motorizace (CRV 2017, MVCR 2012). ..... 31
Obrázek 24: Vývoj stupně automobilizace (CRV 2017, MVCR 2012). ..... 32
Obrázek 25: Vybavenost domácností (n = 1076) dopravními prostředky podle počtu. Zdroj: dopravního chování, Olomouc 2016 ..... 32
Obrázek 26: Denní výkony automobilové dopravy v roce 2016 – počet vozokilometrů ..... 33
Obrázek 27: Délky jednotlivých tříd a skupin komunikací dle PUMM 2016, doplněno DHV2020 ..... 39
Obrázek 28: Vývoj základní ceny za parkování ve zpoplatněné zóně. ..... 44
Obrázek 29: Dopravní výkon tramvajové dopravy (tis. vzkm / rok) – zdroj: SDP (2002 až 2016). ..... 49
Obrázek 30: Denní variace poptávky cestujících po MHD (tramvaj, autobus) ..... 51
Obrázek 31: Schéma linek MHD v Olomouci ..... 51
Obrázek 32: Železniční doprava na území Olomouce. ..... 54

Obrázek 33: Lokalizace zastávek VHD na území města Olomouce (zdroj: DPMO 2016, úpravy: CDV 2017).. 57
Obrázek 34: Obraty cestujících na zastávkách VHD (zdroj: DPMO 2014, úpravy: CDV 2017). ..... 58
Obrázek 35: Podíl obyvatelstva Olomouce dle dostupnosti zastávek MHD a IDSOK pěšky a na kole (Zdroj: CDV 2017). ..... 59
Obrázek 36: Počet přepravených cestujících dle linek (Optimalizace sítě MHD 2015)..... 62
Obrázek 37: Dopravní výkon tramvajové dopravy (tis. vzkm / rok) ..... 63
Obrázek 38: Denní variace poptávky cestujících po MHD (tramvaj, autobus)..... 63
Obrázek 39: Dopravní výkon autobusové dopravy MHD (tis. vzkm / rok) ..... 64
Obrázek 40: Omezení silniční náíkladní dopravy (Zdroj: DHV 2016). ..... 78
Obrázek 41: Průměrné zpoždění tramvajových spojů při příjezdu do cílové zastávky v průběhu dne. Data: Czech Consult (2015) ..... 84

# Seznam tabulek

Tabulka 1: Rámcové náklady na zbudování parkovacích ploch a objektů dle typu ..... 2
Tabulka 2: Nabídky soukromých parkovacích míst dle realitní trhu na internetu ..... 2
Tabulka 3: Přehled parkovacích objektů v územním plánu (UPmOL 2015) ..... 3
Tabulka 4: Přehled parkovacích objektů v územních studiích..... 5
Tabulka 5: Délka stání parkujících vozidel v hod ..... 11
Tabulka 6: Parkující vozidla podle parkovací karty, délky stání a opakovaného výskytu:..... 11
Tabulka 7: Základní ukazatele obyvatelstva Olomouce v roce 2011 dle ČSÚ 2011 ..... 15
Tabulka 8: Věkové produkční složky obyvatelstva Olomouce a spádové oblasti v roce 2016..... 16
Tabulka 9: Struktura ekonomické aktivity obyvatelstva Olomouce a spádové oblasti v roce 2016 ..... 20
Tabulka 10: Denní dopravní výkony automobilové dopravy v roce 2016..... 33
Tabulka 11: Denní intenzity na vybraných úsecích – modelované hodnoty (AF-CITYPLAN 2016)..... 38
Tabulka 12: Přehled kapacit a cen na regulovaných prostranstvích a v hromadných garážích v roce 2020 .. 42
Tabulka 13: Příjmy města z pronájmů parkovacích míst v tis. Kč..... 43
Tabulka 14: Počty kusů vydaných dlouhodobých karet ..... 44
Tabulka 15: Přestupky v zóně placeného stání (Zdroj: MP Olomouc)..... 45
Tabulka 16: Základní ceny MHD Olomouc pro dospělé osoby 2020..... 47
Tabulka 17: Charakteristika tramvajových linek..... 48
Tabulka 18: Denní autobusové linky DPMO. ..... 50
Tabulka 19: Noční autobusové linky DPMO. ..... 52
Tabulka 20: Tratě zaústěné do žst. Olomouc hlavní nádraží. ..... 53
Tabulka 21: Časová dostupnost zastávek MHD a IDSOK. ..... 58
Tabulka 22: Základní charakteristika (Optimalizace sítě MHD 2015)..... 61
Tabulka 23: Denní intenzity osobní železniční dopravy v roce 2016 (AF-CITYPLAN 2016). ..... 65
Tabulka 24: Přístupnost železničních stanic a zastávek na území města Olomouce. (ČD)..... 68
Tabulka 25: Typy a počty stojanů na veřejných prostranstvích v roce 2020 (zdroj: SMO, Rekola, Openstreetmap). ..... 72
Tabulka 26: Značené turistické trasy (KČT)..... 75
Tabulka 27: Naučné stezky (Zdroj: MMB, KČT). ..... 75
Tabulka 28: Podíl TNV na hlavních přepravních osách (Zdroj: ŘSD 2016)..... 81
Tabulka 29: Hodnotící indikátory ..... 87

# Identifikační údaje

Zadavatel:

Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc

zastoupené Útvarem hlavního architekta

Koordinátor projektu: Martin Luňáček, martin.lunacek@olomouc.eu

Zpracovatel:

HaskoningDHV Czech Republic, s.r.o., Sokolovská 100/94, 186 00 Praha 8

Vedoucí řešitelského týmu: Václav Starý, vaclav.stary@rhdhv.com, +420 603 875 291

Členové řešitelského týmu:

- Daniel Bárta, technická část
- Jiří Kašpar, ekonomická část

# 1 Úvod

Cílem analytické části parkovací politiky je shromáždit a sumarizovat dostupné informace o stavu statické dopravy a přidružených dopravních systémů z jednotlivých sektorů. Na základě analýzy budou vytvářeny návrhové části parkovací politiky.

# 2 Rešerše vybraných podkladů

## 2.1 Územní plán Olomouc

Účelem územního plánu je umožnit řízený rozvoj v území. Ve vztahu k parkování vymezuje obecné návrhové plochy pokrývající celé území a účelově konkrétní záměry v území.

Územní plán navrhuje plochy zástavby, kde lze zřizovat parkovací objekty nebo parkovací stání. Rovněž stanovuje podmínku pro výstavbu domů rozlišenou dle účelu stavby (administrativa, bydlení, polyfunkční) spočívající v zajištění parkovací kapacity v rámci objektu v podílu 50-100 %.

Pro celé území města je v souladu s ČSN 73 6110 stanoven koeficient automobilizace 1,0. Ten lze lokálně měnit pouze v rámci územních studií nebo regulačních plánů.

Dále navrhuje konkrétní záměry – prvky statické dopravy, 14 lokalit pro plochu nebo objekt hromadného parkovaní, 3 truckparky a 1 dálniční odpočívku.

*Tabulka 1: Rámcové náklady na zbudování parkovacích ploch a objektů dle typu*

| **skupina** | **typ** | **cena investice na 1 parkovací místo** |
|---|---|---|
| povrchové | na stávající místní komunikaci (jen dopravní značení) | 5 000 Kč - 10 000 Kč |
| | nové pozemní parkoviště (nové zpevněné plochy) | 50 000 Kč - 150 000 Kč |
| garáže | parkovací objekt nadzemní (lehký montovaný) | 150 000 Kč - 300 000 Kč |
| | parkovací objekt nadzemní (rampový nebo zakladač) | 250 000 Kč - 500 000 Kč |
| | parkovací objekt podzemní | 500 000 Kč - 900 000 Kč |

V územím plánu jsou záměry parkovacích 14 lokalit celoměstského významu s počtem 6 970 parkovacích míst. Při ceně 0,5 mil Kč za parkovací místo se řádově jedná o 3,5 miliardy Kč, v případě podzemních objektů spíše více, u nadzemních, zejména lehkých konstrukcí méně. Takovými prostředky město nedisponuje a pravděpodobně nebude v příštích dekádách disponovat. Roční rozpočet města je cca 2-3 miliardy Kč, kde jen cca pětinu tvoří investice. Kdyby desetina investic byla do těchto objektů, trvalo by jejich zbudování 70 let.

*Tabulka 2: Nabídky soukromých parkovacích míst dle realitní trhu na internetu*

| **cena od periferie po centrum (v závorce MPR)** | **druh stání** |
|---|---|
| 600-800 (-1100) Kč/měsíc | nájem za soukromé parkovací místo |
| 1200-2500 Kč/měsíc | nájem za soukromé místo v jednotkové nebo hromadné garáži |

*Tabulka 3: Přehled parkovacích objektů v územním plánu (UPmOL 2015)*

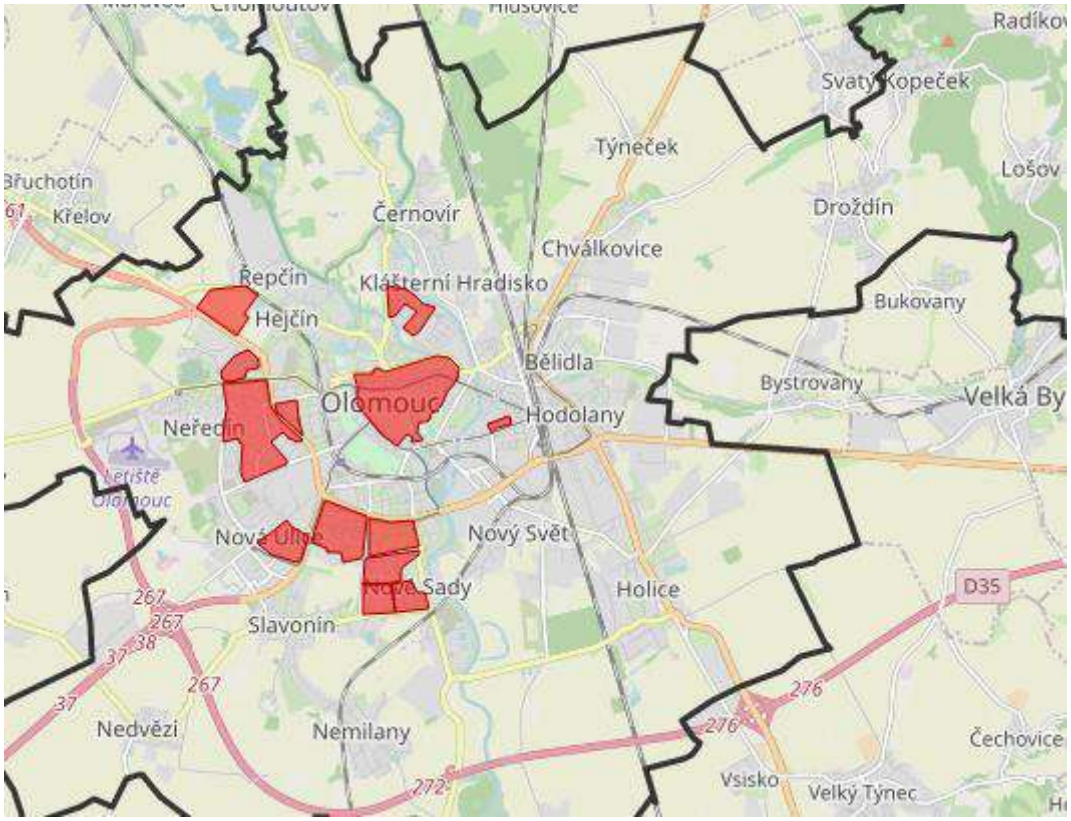
| označení | typ | popis | kapacita |
|---|---|---|---|
| DK-01 | | objekt nebo plocha statické dopravy u třídy Míru za krematoriem | 500 |
| DK-02 | | objekt nebo plocha statické dopravy u třídy Míru u areálu bývalých kasáren Neředín | 480 |
| DK-03 | truckpark | truckpark pro vozidla skupin 2 a 3 u křížení silnic II/570 a II/435 (ulice Dolní Novosadská) | 30 |
| DK-04 | | objekt nebo plocha statické dopravy mezi ulicemi Hraniční a Horní lán | 280 |
| DK-05 | | objekt nebo plocha statické dopravy u ZOO při Darwinově ulici; | 400 |
| DK-06 | | objekt nebo plocha statické dopravy mezi ulicemi Roháče z Dubé a Na Zákopě | 120 |
| DK-07 | | objekt nebo plocha statické dopravy v prostoru východní tribuny fotbalového stadionu SIGMA a navazujícího území při ulici Na Střelnici | 350 |
| DK-08 | | objekt nebo plocha statické dopravy u ulice Slavonínské východně od ulice Fischerovy | 614 |
| DK-09 | odpočívka | odpočívka na silnici R35 mezi Nedvězím a Nemilany; DK-10: objekt nebo plocha statické dopravy ve stávajícím areálu DP na ulici Dobrovského | - |
| DK-10 | | objekt nebo plocha statické dopravy ve stávajícím areálu DP na ulici Dobrovského | 660 |
| DK-11 | | objekt nebo plocha statické dopravy u ulice Legionářské | 390 |
| DK-13 | | objekt nebo plocha statické dopravy pod Palachovým náměstím | 350 |
| DK-14 | | objekt nebo plocha statické dopravy v prostoru bývalého autobusového nádraží při třídě Svobody | 320 |
| DK-15 | | objekt nebo plocha statické dopravy v prostoru areálu TJ Sokol Olomouc | 440 |
| DK-16 | | objekt nebo plocha statické dopravy u ulice Pražské naproti Globusu | 1500 |
| DK-17 | | objekt nebo plocha statické dopravy u křížení ulic Přerovské a Keplerovy | 500 |
| DK-18 | truckpark | truckpark pro vozidla skupin 2 a 3 při R35 jihovýchodně od navržené okružní křižovatky v k.ú. Řepčín | 140 |
| DK-20 | truckpark | truckpark pro vozidla skupin 2 a 3 při tzv. Východní tangentě (přeložce silnice I/46) západně od křižovatky se silnicí II/570 (ulice Keplerova). | 100 |

## 2.2 Regulační plány

Olomouc má 13 platných regulačních plánů. Dále jsou pořizovány 2 změny platných regulačních plánů. První regulační plán byla Městská památková rezervace v roce 1999, ostatní vznikaly mezi léty 2017-2019 ze zadání územního plánu.

Regulační plány analyzují již intenzivně zastavěná území a snaží se reflektovat nové potřeby obyvatel. Mezi ně patří i rozšiřování parkovacích kapacit jak povrchových (v rámci veřejných prostranství), tak nadzemních či podzemních. Rozvíjí případné nadmístní záměry z územního plánu a doplňují záměry místního významu.

Záměrů místního významu je 22 s celkovou rámcovou kapacitou 2276 (kapacita je odvislá od výšky objektu a ta od poptávky a ta od ceny). Při ceně 0,5 mil Kč za parkovací místo se řádově jedná o 1,1 miliardy Kč, v případě podzemních objektů spíše více, u nadzemních, zejména lehkých konstrukcí méně. Takovými prostředky město nedisponuje a pravděpodobně nebude v příštích dekádách disponovat. Roční rozpočet města je cca 2-3 miliardy Kč, kde jen cca pětinu tvoří investice. Kdyby desetina investic byla do těchto objektů, trvalo by jejich zbudování 20 let jen na území pořízených regulačních plánů.




Obrázek 1: Přehled platných regulačních plánů

Tabulka 4: Přehled parkovacích objektů v územních studiích

| označení | typ | popis | nová kapacita uvnitř | nová kapacita vně objektu |
|---|---|---|---|---|
| RP-10 | nadzemní – automatizovaný | PS20/P | 40 | 0 |
| RP-13-1 | podzemní | G46 | 112 | 0 |
| RP-13-2 | podzemní | G78 | 78 | 0 |
| RP-13-3 | podzemní | G90 | 90 | 92 |
| RP-13-4 | podzemní | G44 | 44 | 44 |
| RP-13-5 | podzemní | G48 | 95 | 0 |
| RP-13-6 | podzemní | G34 | 95 | 0 |
| RP-16 | nadzemní – automatizovaný | PS36/P | 36 | 36 |
| RP-17-1 | podzemní | PG80 | 80 | 0 |
| RP-17-2 | nadzemní | PS150/NHG316 | 0 | 150 |
| RP-19-1 | podzemní | PG90/P | 90 | 0 |
| RP-19-2 | podzemní | PG56/P | 168 | 0 |
| RP-19-3 | nadzemní – automatizovaný | PS20/P | 60 | 0 |
| RP-19-4 | nadzemní – automatizovaný | PS20/P | 60 | 0 |
| RP-19-5 | nadzemní – automatizovaný | PS34/P | 136 | 0 |
| RP-20 | nadzemní | PG240/P<br>PS26/P PS48/P | kapacita zahrnuta v DK-08 | |
| RP-22-1 | nadzemní (ul. Dělnická) | G94 | 94 | 0 |
| RP-22-2 | podzemní (ul. Okružní) | G64 | 64 | 58 |
| RP-22-3 | podzemní (ul. Zelená) | G70 | 70 | 52 |
| RP-22-4 | podzemní (ul. Kmochova) | G44 | 44 | 0 |
| RP-22-5 | podzemní (ul. Na Vozovce) | G88 | 88 | 84 |
| RP-22-6 | nadzemní (ul. Hněvotínská) | | 216 | 0 |
| RP-22-7 | podzemní (ul. Jílová) | P16+14+22+22 | 70 | 74 |

## 2.3 Územní studie

Územní studie, zpracované v počtu 114, buď zpracovávají jedno téma na celém území (např. protipovodňové úpravy, cyklodopravu, bezbariérová doprava) nebo rozvíjí záměry návrhových ploch dle územního plánu. Jedná se o plochy zpravidla pro zástavbu a jde zejména o vymezením uliční a stavební čáry. Většina územních studií zástavby parkovací infrastrukturu neobsahuje nebo ji obsahuje jen informativně (prokazuje, že dané řešení územní studie potřebným prostorem pro uvažovanou kapacitu disponuje).

## 2.4 Strategický plán rozvoje města Olomouce 2017

Analytická část Strategického plánu obsahuje „Vyhodnocení plnění cílů strategického plánu (2007-2016)“ část „D.2.2. Doprava v klidu“, který měl za cíl „Rozvíjet systém statické dopravy – vytipovat, další vhodné lokality pro nová parkoviště“ s hodnocením „Realizováno průběžně.“

Vývoj plnění v jednotlivých letech probíhal následovně: Zpracován projekt na úpravu a modernizaci stávající zóny placeného stání. Součástí bylo i prověření možnosti řešení nových lokalit pro umístění parkovišť nebo parkovacích objektů v centru. Doplnění 10 ks parkovacích automatů ve stávající ZPS v prvním čtvrtletí roku 2006. Zpracována vyhledávací studie pro vyhodnocení nejvhodnější lokality pro umístění parkovacího objektu v centru, zpracování technickoekonomické studie parkovacího objektu na Palachově nám. (vyhodnoceno jako nejvhodnější a nejdostupnější). V roce 2010 byla zpracována studie na řešení parkoviště a parkovacího objektu před vstupem do ZOO na Sv. Kopečku (podklad pro možnost případného čerpání z dotačních titulů) a návazné pořízení dokumentace pro územní řízení pro parkovací objekt na Sv. Kopečku. V rámci prací na rekonstrukci výstaviště Flora vybudováno i parkoviště pro cca 100 vozidel a 10 autobusů. V rámci revitalizace sídliště Povel došlo k navýšení parkovacích kapacit o cca 30 %. Výstavbou objektu NAMIRO došlo ke zprovoznění cca 250 parkovacích míst v docházkové vzdálenosti do centra města. V rámci zprovoznění Galerie Šantovka v říjnu 2013 došlo vlivem soukromé investice k navýšení parkovacích kapacit v těsné blízkosti centra o cca 1000 míst. Zpracování územní studie investiční proveditelnosti snížení deficitu bilance statické dopravy v části obytného okrsku Nová Ulice v kvadrantu vymezeném ulicemi Brněnská, Hraniční, I.P.Pavlova, Vojanova. Bylo zahájeno pořízení všech 10 regulačních plánů stanovených Územním plánem Olomouc. Jejich účelem je zejména prověření možností snížení deficitu statické dopravy v řešeném území při současném zachování kvality veřejných prostranství a vytvoření podmínek pro jejich kultivaci, tj. prověření a případné určení vhodných pozemků pro realizaci veřejných odstavných a parkovacích ploch či hromadných garáží a vymezení veřejných prostranství pro parkovou zeleň.

V rámci analytických prací proběhly řízené rozhovory s klíčovými partnery města. Problémy jsou respondenty vnímány i vzhledem k stacionární dopravě: „Doprava v klidu nebyla systémově řešena, chybí odstavná parkoviště a návaznost na MHD, problematické je také parkování na sídlištích.“

Ve SWOT analýzách jednotlivých odvětvích se vyskytuje parkování jen ve slabých stránkách:

- **SWOT Doprava: W-slabé stránky:** 1. problém s parkováním (absence záchytných parkovišť a nevyřešené parkování ve vazbě na přestupní dopravní terminály, neexistence parkingů typu B+R a nedostatek parkovacích míst v sídlištích a v centru města) (13)
- **SWOT Geografická poloha, obyvatelstvo a bydlení: W-slabé stránky:** 5. monofunkčnost panelových sídlišť, deficit statické dopravy v sídlištích a s tím související kvalita veřejných prostranství
- **SWOT Cestovní ruch, kultura, sport: W-slabé stránky:** 3. absence parkovacích ploch v blízkosti turistických atraktivit (4)
- **SWOT Životní prostředí: W-slabé stránky:** 12. veřejný prostor ve městě je zatížen servisními aktivitami (jako parkování, doprava, reklama apod.), které omezují možnosti jeho efektivnějšího využívání (např. pro občanské, kulturní a společenské aktivity)

Návrh v pilíři Udržitelná Olomouc definuje specifický cíl: "3.1 Zajistit udržitelnost dopravy ve městě ve všech formách včetně řešení parkování"

Hlavní opatření jsou:

3.1.1 Vytvoření „mobility managementu"

3.1.2 Podpora udržitelných forem dopravy (MHD, pěší a cyklodopravy)

3.1.3 Optimalizace parkování v centru, v problémových sídlištích i ve vazbě na přestupní terminály

3.1.4 Zlepšení průjezdnosti městem a dostupnosti bodů zájmu

3.1.5 Podpora ekologických pohonů a sdílené ekonomiky

3.1.6 Vybudování systému P&R parkovišť

3.1.7 Realizace, průběžná aktualizace a naplňování Plánu údržby a oprav

## 2.5 Strategie ITI Olomoucké aglomerace

Strategie ITI obsahuje „Opatření 3.1.4 Výstavba a modernizace přestupních terminálů veřejné dopravy" jehož náplní je „podpora výstavby a modernizace přestupních terminálů, souvisejících záchytných parkovišť a parkovacích domů v přímé návaznosti na veřejnou hromadnou dopravu – systém P + R, zázemí pro veřejnou hromadnou dopravu, výstavba návazných systémů B + R". V případě samostatných projektů na parkovací systémy je nezbytné přizpůsobit velikost projektu očekávané vytíženosti a využitelnosti pro podporu multimodality a využití veřejné hromadné dopravy.

Např. v poslední výzvě č. 24. s alokovanými prostředky cca 50 mil. Kč pod názvem „Výstavba a modernizace přestupních terminálů veřejné dopravy – V." s cílem podpory výstavby a modernizace přestupních terminálů a samostatných parkovacích systémů.

Konkrétně jde o:

- Rekonstrukce, modernizace a výstavba terminálů jako významných přestupních uzlů veřejné dopravy, jejichž parametry odpovídají zařazení do odpovídající kategorie přestupního uzlu dle ČSN 73 6425-2.
- Rekonstrukce, modernizace a výstavba samostatných parkovacích systémů P+R, K+R, B+R jako prvků podporujících multimodalitu.

## 2.6 Plán udržitelné městské mobility Olomouc

Plán udržitelně městské mobility je strategický materiál v oblasti dopravy zpracovaný CDV a HaskoningDHV, v letech 2016-2018. Klíčové závěry analytické části jsou převzaty do kapitol tohoto dokumentu vč. průzkumů.

V návrhové části dokument hodnotí náklady a přínosy tvrdých opatření (infrastruktura – výstavba nových parkovacích míst) a měkkých opatření (organizační – parkovací politika, změna uspořádání ulic). Tvrdá opatření jsou vyhodnocena jako neefektivní (nejhorší známka E ze škály A-E) vyjma stojanů na kola, boxů či úschoven (A). Měkká opatření jsou hodnocena jako známkou A-D.

Schválené scénáře v oblasti parkování navrhují:

- Legalizace dopravním značením na stávajících komunikacích (B.44, B.45), známka 2×E
- Parkovací domy v MPR (B.41), známka E
- Zvýšeni poplatků a snížení kapacity na ulicích (B.38, B.43), známka 2×D
- Lehké parkovací objekty na sídlištích (B.40), známka E
- Stojany na kola (C.01), známka A++

Dále schválené scénáře v kontextu parkování navrhují:

- D.03 Zvýhodnění osobních vozidel s ekologičtějším pohonem (elektro, plyn) v parkovací politice, známka D
- B.02 Podpora carsharingu (např. zvýhodnění v parkovací politice), známka A
- B.25 Zřízení fondu mobility (příjmy z parkovného, od zaměstnavatelů atd.; výdaje do rozvoje udržitelné městské mobility dle PUMMO), známka A+
- C.35 Zřízení kyvadlové dopravy ze záchytných parkovišť do centra města a pracovních zón, známka D

Opatření „Budování P+R mimo území města“ (C.21) nebylo zařazeno do scénářů, neboť nespadají do kompetence města.

## 2.7 Dopravní studie pěší zóny Olomouc

Studie zpracovaná firmou NDCON analyzovala a navrhla ve variantách v roce 2016 úpravy režimu pěší zóny v MPR a v roce 2017 jej dopracovala do finálního řešení. Mezi klíčové úpravy stávající organizace pěší zóny byly navrženy a dosud nerealizovány:

- instalace výsuvných sloupků zamezující vjezd na 8 vjezdech do pěší zóny, dále 3 sloupky fixní
- úpravy dopravního značení
- úpravy časového režimu a rozsahu povolených vozidel
- omezení parkování
- rozšíření pěší zóny (Zámečnická a část 8. května, Denisova, Kačení, Vodní, Barvířská)
- rozšíření zákazů vjezdu (28. října, Škoní část, Michalská část)

- vymezení míst pro taxislužbu
- zlepšení cyklo-dopravy (nové cyklo-obousměrky, nové stojany)
- změny organizace dopravy (úpravy jednosměrek)
- změna režimu parkování (zrušení většiny vyhrazených stání, nově vymezená stání)
- změna zákazu vjezdu nákladních automobilů

## 2.8 Další městské studie a generely a ostatní materiály

Zpracovatel se seznámil s dalšími materiály poskytnutými jako podklady a vede je v patrnosti jako kontext dopravní problematiky:

- Technické řešení rozvoje DIC Olomouc, (CROSS Zlín 2020)
- Optimalizace MHD v Olomouci, vč. modelu dopravy (CZECH Consult, spol. s r.o., 6/2015)
- Bezbariérová doprava (trasy a úpravy) ve městě Olomouc (RARSM, akt. 10/2014)
- Parkovací kapacita – Olomouc – mapová aplikace (diplomová práce David Jarcovják, Univerzita Palackého, 2016)
- Generel cyklistické dopravy (RARSM, akt. 12/2012)
- Generel dopravy v centru města Olomouce (CityPlan, 6/2004)
- Navýšení parkovacích možností v centru města Olomouce (ACTIV Praha, 9/2004)
- Návrh koncepce komplexního systémového řešení statické dopravy v Olomouci (DHV, 2001)
- Studie proveditelnosti nízkoemisních zón ve městě Olomouci a Studie proveditelnosti nízkoemisních zón s vyhodnocením dopadů na kvalitu ovzduší pomocí dopravně-emisního modelu ve městě Olomouci (CDV, 2013)
- Management parkování a možnosti jeho využití v praxi: Zkušenosti z evropských měst (CDV, 2016)
- Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje od roku 2019, Olomoucký kraj
- Výroční zpráva Dopravního podniku města Olomouce, 2018
- Výroční zpráva Krajského integrovaného dopravního systému, Olomouckého kraje, 2019

# 3 Identifikování klíčových partnerů

Pořizovatelem dokumentu je Magistrát města Olomouce prostřednictvím Odboru strategie a řízení, útvaru hlavního architekta. Klíčoví partneři zajišťující provoz, správu a dohled nad dopravní infrastrukturou, územním plánováním, metodickou podporou, finanční krytí případným projektům a podporu při komunikaci, směrem k veřejnosti na místní úrovni. Klíčoví partneři jsou zástupci:

- Odboru strategie a řízení – oddělení strategického rozvoje a útvar hlavního architekta,
- Odboru dopravy a územního rozvoje – oddělení městské hromadné dopravy, oddělení dopravního inženýrství a MHD,
- Dopravního podniku města Olomouce, a. s.,
- městské policie Olomouc,
- koordinátora cyklistické dopravy,
- pracovní skupina PUMMO.

# 4 Dopravní průzkumy

## 4.1 Metodika průzkumů

Předmětem průzkumů je popsání stavu dopravy v klidu na území celé Olomouce, které byly provedeny v rámci Plánu udržitelné mobility v roce 2016. Průzkumové práce byly rozděleny na dvě části:

- centrum
- a zbytek města.

Průzkumy v centru byly organizovány ve čtvrtek 26.5.2016 za pomocí brigádníků ve dvou směnách v čase 5-20 hod v obchůzkách každých 60 minut. Průzkum byl prováděn v ulicích, kde jsou legální veřejné parkovací plochy s cílem zjistit počet legálních i ilegálních vozidel v ulici. Evidence byla provedena zápisem RZ na veřejně přístupných plochách, rozlišovány byly atributy:

- RZ,
- typ parkování (šikmé, kolmé, podélné),
- dlouhodobá parkovací karta (ano, ne),
- typ vozidla: osobní, dodávka,
- poloha v území dle geokódu na vymezené parkovací plochy (blok/ulice),
- čas v rozlišení 1 hodiny.

Na území celého města byly provedeny průzkumy v úterky, středy, čtvrtky, neděle 17.-30.4.2016 v časových obdobích ráno, poledne, večer a neděle večer. Sběr dat proběhl automatizovaně za pomoci speciálně vybaveného osobního vozidla s 4 infračervenými kamerami s infračerveným přisvícením a GPS detekující a zapisující digitálně RZ na veřejně přístupných plochách. Jízda vozidla proběhla podle předem naplánované 300 km trasy zohledňující uliční parkování i parkoviště.

Rozlišovány byly atributy:

- RZ,
- typ parkování (šikmé, kolmé, podélné),
- poloha vozidla (GPS),
- orientace vozidla v prostoru,
- čas.

## 4.2 Průzkum v centru

Oblast průzkumu odpovídá zóně s regulovaným stáním s mírným rozšířením v oblasti ul. Legionářské o 26 neplacených míst u supermarketu Billa. Z průzkumu bylo vyloučeno soukromé parkoviště u hotelu Trinity z důvodu vykázání brigádníka majitelem. Dostupná kapacita na plochách, kde byl prováděn průzkum, byla 2 270 míst.

Během 16 hod průzkumu bylo zachyceno 7 700 parkujících vozidel, z nichž 13 % parkovalo v centru opakovaně. Čtvrtina vozidel měla parkovací kartu, průměrná délka stání za dobu průzkumu bez karty 2,5 hod (směrodatná odchylka 2,5 h) a s kartou 4,3 hod (směrodatná odchylka 4 h).

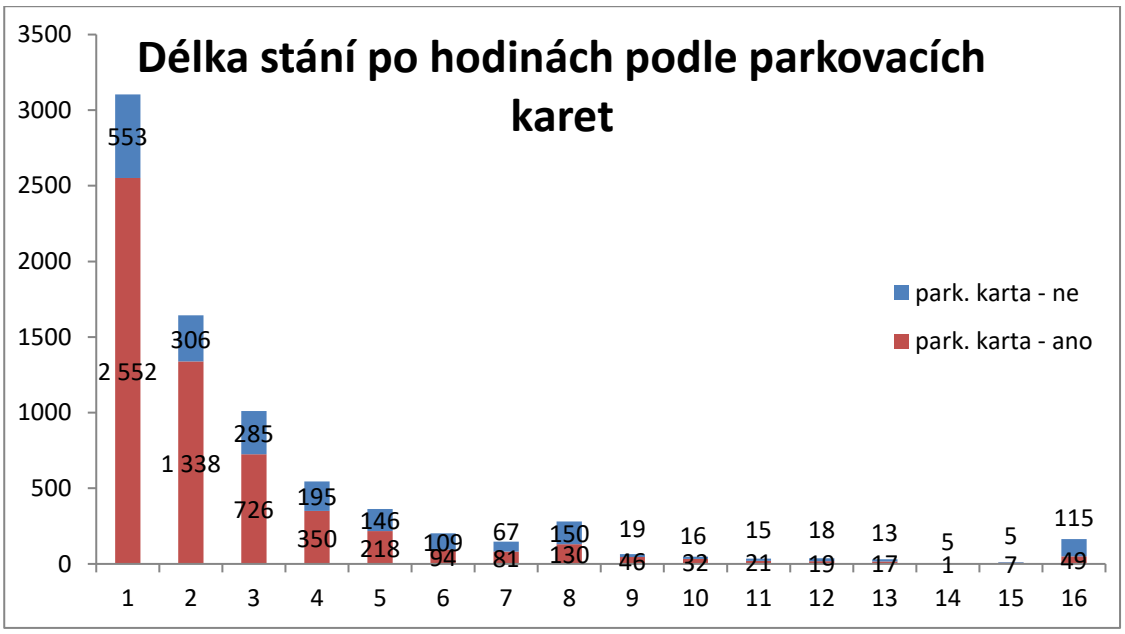
Během 9 hod placené části dne bylo zachyceno 5 733 parkujících vozidel, z nichž 10 % parkovalo v centru opakovaně. Z těchto vozidel mělo parkovací kartu 28 %, průměrná délka stání bez karty 2,2 h a s kartou 3,2 h. Tak lze hodnotit, že krátkodobí návštěvníci délku parkování respektují.

*Tabulka 5: Délka stání parkujících vozidel v hod*

| | **parkovací karta** | | **všechna** |
|---|---|---|---|
| | **ano** | **ne** | |
| délka stání: 5-20 h | 4,3 | 2,5 | 3,0 |
| směrodatná odchylka délky stání: 5-20 h | 2,5 | 4,0 | 3,0 |
| délka stání: 9-17 h | 3,2 | 2,2 | 2,5 |
| směrodatná odchylka délka stání: 9-17 h | 1,9 | 2,5 | 2,1 |

*Tabulka 6: Parkující vozidla podle parkovací karty, délky stání a opakovaného výskytu:*

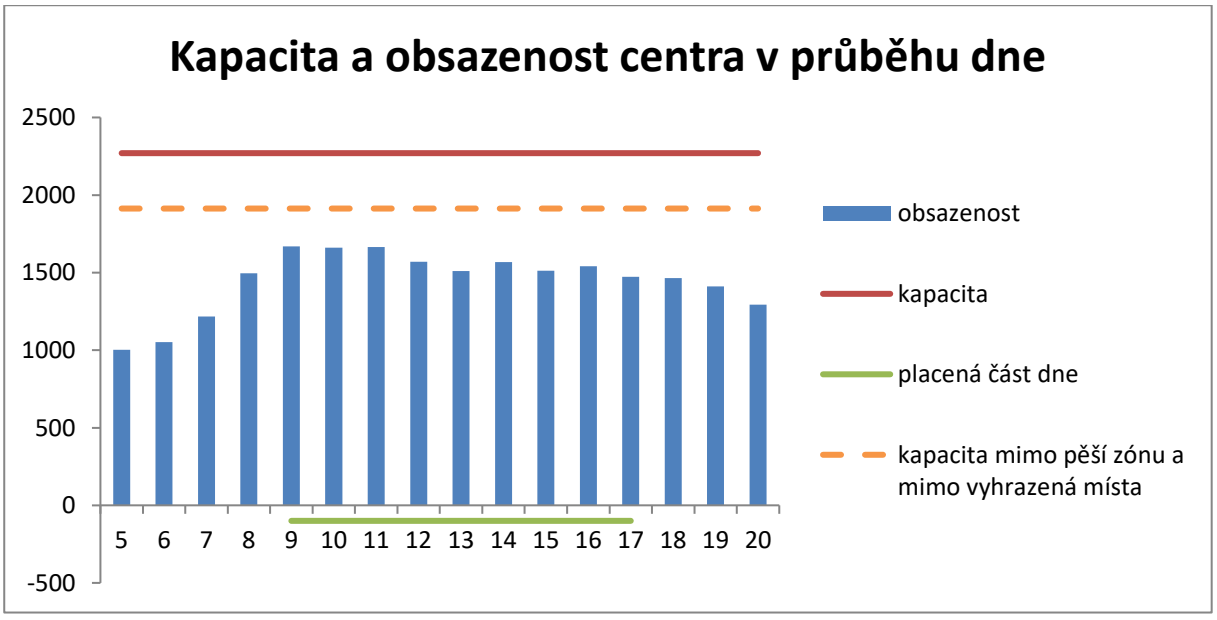
| | **parkovací karta** | | **suma** | **podíl na vozidlech** |
|---|---|---|---|---|
| | **ano** | **ne** | | |
| vozidla | 2 014 | 5 679 | 7 693 | 100,00% |
| vozidla – podíl na celku | 26% | 74% | | |
| unikátní RZ | 1 609 | 5 117 | 6 726 | 87,00% |
| unikátní RZ – podíl na vozidlech | 80% | 90% | | |




Obrázek 2: Délka stání v centru

Největší parkovací kapacity se nachází na Legionářské 200 míst a lokalitě Tržnice (ul. Vídeňská a Kateřinská) 235 míst. Přibližně 2/3 parkovacích ploch je v průběhu dne naplněna (nad 90% obsazenost) nebo přeplněna nad legální kapacitu. Přebytek desítek míst lze sledovat jen v lokalitě Tržnice (ul. Vídeňská a Kateřinská II), a Wurmova/Kosinova. Mírný nedostatek míst (tj. vozidla parkující nad legální kapacitu) je v centru (Horní a dolní náměstí) a v ose ulic východ-západ (8.května, Pekařská, 1. máje)

Celková obsazenost oblasti je nejnižší ráno cca 1 000 vozidel, nejvyšší je dopolední špička 1 700 a následně počet mírně klesá. Počet volných míst za celek tak klesá z 1 270 ráno na 600 ve špičce. Pokud bychom kapacitu každé plochy posuzovaly zvlášť vzhledem k jejímu maximálnímu vytížení v průběhu dne, byl by přebytek míst jen 272. Obrátkovost, tj. počet parkování všech vozidel na jedno parkovací místo za dobu průzkumu, je 3,3 vozidla.




Obrázek 3: Obsazenost parkovacích stání v centru

## 4.3 Průzkum celého města

Během průzkumů bylo v každém sledovaném časovém období průzkumu zaznamenáno na veřejných prostranstvích (tj. celá Olomouc mimo centrum, kde proběhl zvláštní průzkum) cca 22 000 parkujících vozidel. Odpovídající legální kapacita města je 24 000 míst, zde však nejsou započítána místa, kde nikdo neparkuje, ale bylo by to legální dle § 25 zákona 361/2000 Sb.

Průzkumy byly v každém území provedeny 4× v časových intervalech:

- pracovní den z intervalu úterý-čtvrtek:
  - ráno: 9-14 h
  - odpoledne: 15-20 h
  - večer/noc: 22-05 h
- neděle:
  - večer/noc: 22-05 h

Pro vyhodnocení byly vytvořeny oblasti na základě Základních sídelních jednotek a Sčítacích obvodů, charakterizující zástavbu dané oblasti a rozložení parkování, ale nejsou z nich skladebné.

Mezi oblasti s největší kapacitou patří Heyrovského, Družební/Nové Sady-jih s více než 1 000 parkovacích míst. U ¾ parkovacích oblastí dochází v průběhu dne k 90 % naplněnosti a více. Výrazný nedostatek až 500 legálních míst je v oblasti Družební/Nové Sady-jih, okolo 500 míst v oblasti Norská I., Lazce I., Českobratrská a Kpt. Nálepky.

Z průběhu obsazenosti v jednotlivých částech dne je patrné, že ráno vozidla zatěžují oblasti okolo centra resp. uvnitř prstence Foerstrova/Albertova/Velkomoravská/Kavaleristů/hlavní nádraží. Naopak na noc se centrum odlehčí a přitíží se sídliště v oblasti jihozápadě od Foerstrova/Albertova.

# 5 Charakteristika poptávky po mobilitě

## 5.1 Vymezení a popis území, spádové oblasti města

Z hlediska územního rozsahu je analýza dopravního systému geograficky vymezena katastrálním územím města Olomouce. Spádová oblast (Funkční městská oblast) města Olomouce je vymezena na základě dojížďkových vztahů 56 obcemi v okolí Olomouce a samotným městem Olomouc tak, jak byla vymezena v rámci PUMM.

Obrázek 4: Přehled spádové oblasti města Olomouce dle PUMM

## 5.2 Obyvatelstvo, demografická struktura

V Olomouci žije podle údajů ČSÚ z roku 2019 celkem 100 523, v roce 2011 žilo celkem 101 003 obvykle bydlících obyvatel. Podíl pracujících obyvatel na celkovém počtu činí 45,1 %, přičemž pouhých 0,84procentního bodu tvoří pracující studenti a podíl počtu žáků, studentů a učňů na celkovém obyvatelstvu činí 14,7 %. Saldo pracovní dojížďky do Olomouce činí 63 769 osob, z čehož 35 006 osob dojíždí za prací v rámci Olomouce a 28 763 osob dojíždí za prací do Olomouce z jiných obcí, především ze zázemí. Saldo školské dojížďky do Olomouce činní 34 733 osob, z čehož 12 244 osob dojíždí do školy v rámci Olomouce a 22 489 osob dojíždí do školy do Olomouce z jiných obcí ČR. Počet přenocování návštěvníků Olomouce v roce 2018 činil 338 610, což odpovídá 927 přenocováním za den. Součtem nepracujících a nestudujících obyvatel, pracovní a školské dojížďky do Olomouce a počtem přenocování lze stanovit, že denně se ve městě Olomouci nachází okolo 142 tis. obyvatel, což je o 41 % více, než je činní oficiální údaj o počtu obyvatel k roku 2011. Zároveň však dalších 7 553 osob vyjíždí za prací mimo Olomouc, 2 646 osob vyjíždí do školy mimo Olomouc a u 3 004 vyjíždějících z Olomouce za prací nemá stálé místo pracoviště. Dalších 13 202 osob se tedy denně pohybuje v prostoru města, takže celkový denní obrat obyvatelstva v Olomouci činní 155 885 obyvatel.

*Tabulka 7: Základní ukazatele obyvatelstva Olomouce v roce 2011 dle ČSÚ 2011*

| **ukazatel** | **Olomouc** |
|---|---|
| **obyvatelstvo obvykle bydlící** | **101 003** |
| obyvatelstvo s trvalým pobytem | 98 996 |
| počet pracujících | 45 562 |
| počet žáků, studentů a učňů | 14 890 |
| počet nepracujících a nestudujících | 40 551 |
| **pracovní dojížďka z/do Olomouce celkem** | **63 769** |
| dojíždějící (prac.) v rámci Olomouce | 35 006 |
| dojíždějící (prac.) mimo Olomouc | 7 553 |
| dojíždějící (prac.) bez místa pracoviště | 3 004 |
| dojíždějící (prac.) do Olomouce | 28 763 |
| **školská dojížďka z/do Olomouce celkem** | **34 733** |
| dojíždějící (stud.) v rámci Olomouce | 12 244 |
| dojíždějící (stud.) mimo Olomouc | 2 646 |
| dojíždějící (stud.) do Olomouce | 22 489 |
| přenocování v hromadných ubytovacích zařízeních (2015) denně | 626 |
| **denní obyvatelstvo celkem** | **142 683** |
| denní obrat obyvatelstva celkem | 155 885 |

## 5.3 Socioekonomický profil území, oblastí

V Olomouci žije celkem 45 034 hospodařících domácností, z toho 41,2 % připadá na domácnosti jednotlivců nebo skupin jednotlivců (např. studentské byty), 19 % připadá na domácnosti mladých i starých párů, 31,4 % připadá na domácnosti úplné i neúplné domácnosti s dětmi a starci, 7,4 % připadá na rodinné domácnosti dospělých (rodiny s dospělými dětmi) a 1 % připadá a na domácnosti s 2 a více rodinami (rodiny s dětmi a prarodiči apod.).

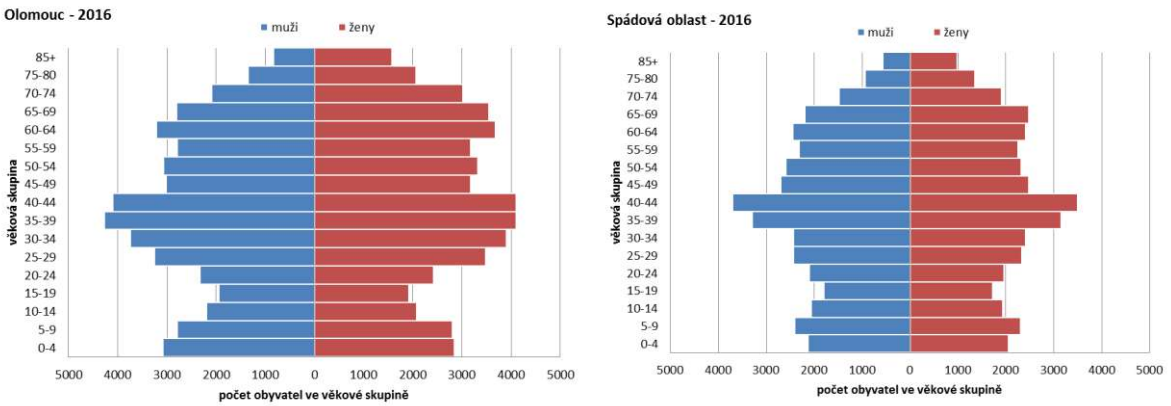
## 5.4 Věková struktura, ekonomické aktivity a zaměstnanost

Věkovou strukturu obyvatelstva lze charakterizovat dle poměru věkových skupin obyvatelstva jako regresivní (tab. 2). Předproduktivní složka obyvatelstva je menší než poproduktivní složka obyvatelstva, index stáří je 123,9, tudíž na 100 obyvatel ve věku 0 až 14 let připadá 123,9 obyvatel starších 65 let. Regresivní věková struktura populace Olomouce má potenciál k dalšímu stárnutí v případě, že nedojde k „zmlazení“ populace (viz prognóza demografického vývoje dále).

*Tabulka 8: Věkové produkční složky obyvatelstva Olomouce a spádové oblasti v roce 2016*

| ukazatel | Olomouc | | spádová oblast | |
|---|---|---|---|---|
| | abs. | rel. | abs. | rel. |
| počet obyvatel (2016) | 100 378 | - | 76 346 | - |
| obyvatelstvo 0 až 14 let | 15 787 | 15,7 % | 12 889 | 12,8 % |
| obyvatelstvo 15 až 64 let | 65 036 | 64,8 % | 50 322 | 50,1 % |
| obyvatelstvo 65 let a více | 19 555 | 19,5 % | 13 135 | 13,1 % |
| index stáří | 123,9 | - | 101,9 | - |

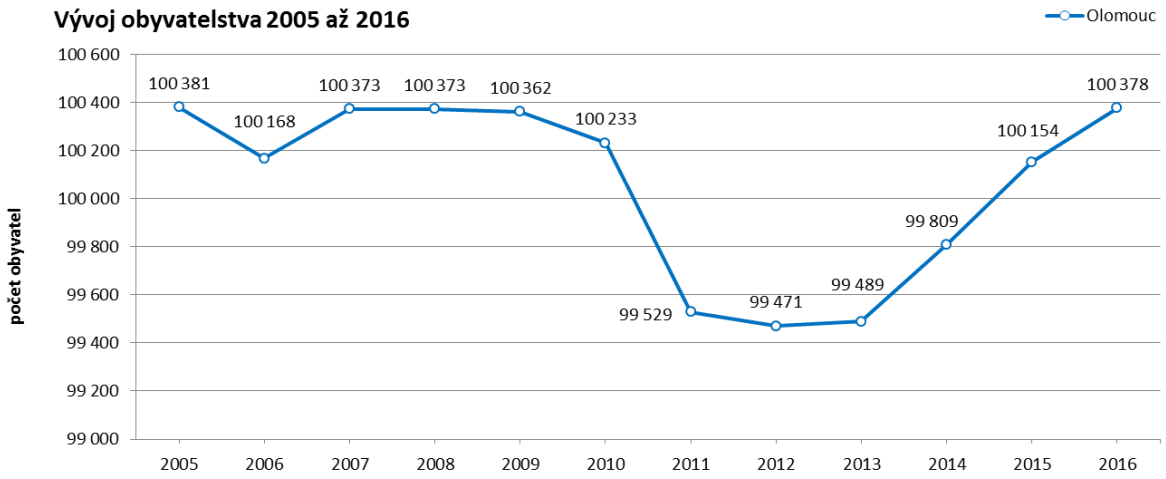
Analýza věkové struktury obyvatelstva prostřednictvím věkových pyramid nabízí detailnější pohled na věkové rozložení populace. V případě města Olomouce je patrný nárůst nejmladších věkových kategorií v posledních 10 letech, což je příčinou určitého zmlazování populace, čímž se věková struktura obyvatelstva Olomouce posouvá od regresivního typu k stacionárnímu typu. V případě populace spádové oblasti města Olomouce má věková struktura obyvatel taktéž charakter stacionárního typu, avšak k zmlazování populace nedochází. V tomto případě je také patrný výkyv počtu obyvatel mezi 35 až 44 lety, který je pravděpodobně výsledkem kombinace suburbanizace v minulé dekádě a vystěhováváním mladších věkových kohort do měst. Celkově je však populace ve spádové oblasti téměř bez výkyvů, což je příznivé, jelikož tak lze očekávat nízkou fluktuaci dopravních potřeb obyvatel v příštích letech z důvodu přirozené měny obyvatelstva.



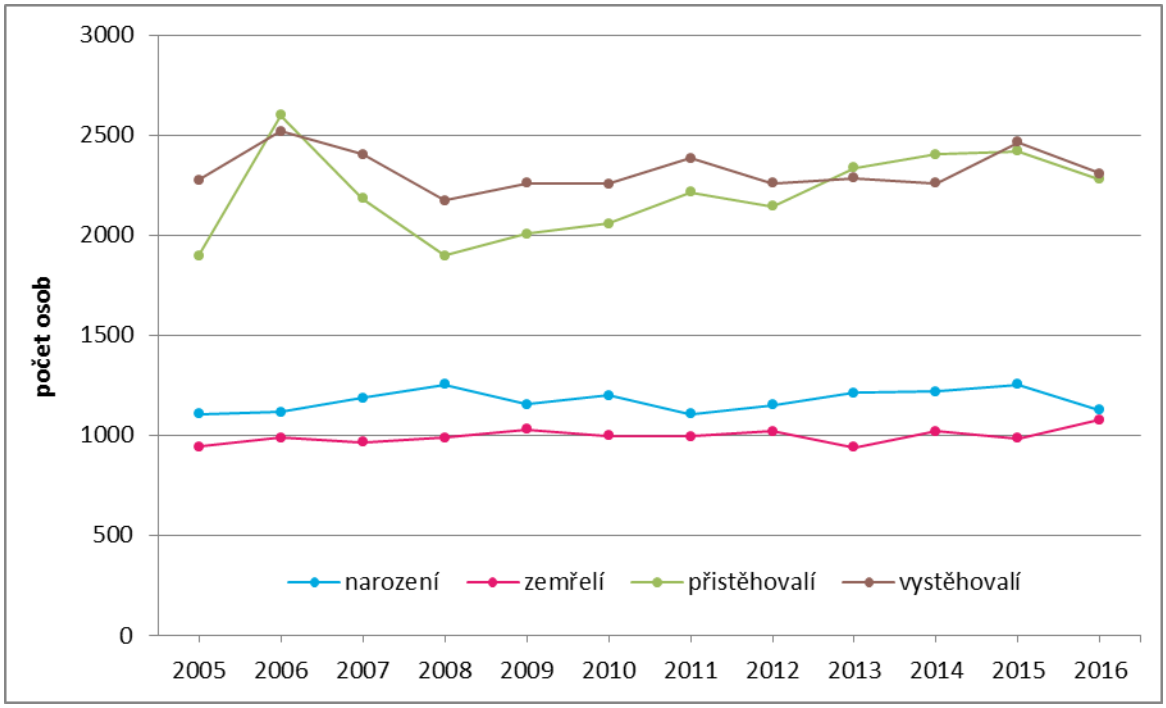

Obrázek 5: Věková struktura obyvatelstva Olomouce a spádové oblasti (FUA) v roce 2016

### 5.4.1 Historický vývoj 2005 až 2016

Počet obyvatel Olomouce během posledních 11 let kolísal mezi cca 100 400 a 99 400 obyvateli. Lze tedy uvést, že počet obyvatel je za posledních 11 let téměř stabilní. Přispěl k tomu především relativně stabilní vývoj míry porodnosti, úmrtnosti i migrace. Míra porodnosti je v Olomouci stabilně vyšší než úmrtnost, což kompenzuje naopak záporné migrační saldo po větší část analyzovaného historického období. Souhrou těchto okolností je počet obyvatel Olomouce za posledních 11 let stále na stejné úrovni. Vývoj obyvatelstva a vývoj porodnosti, úmrtnosti a migrace přehledně shrnují grafy níže.



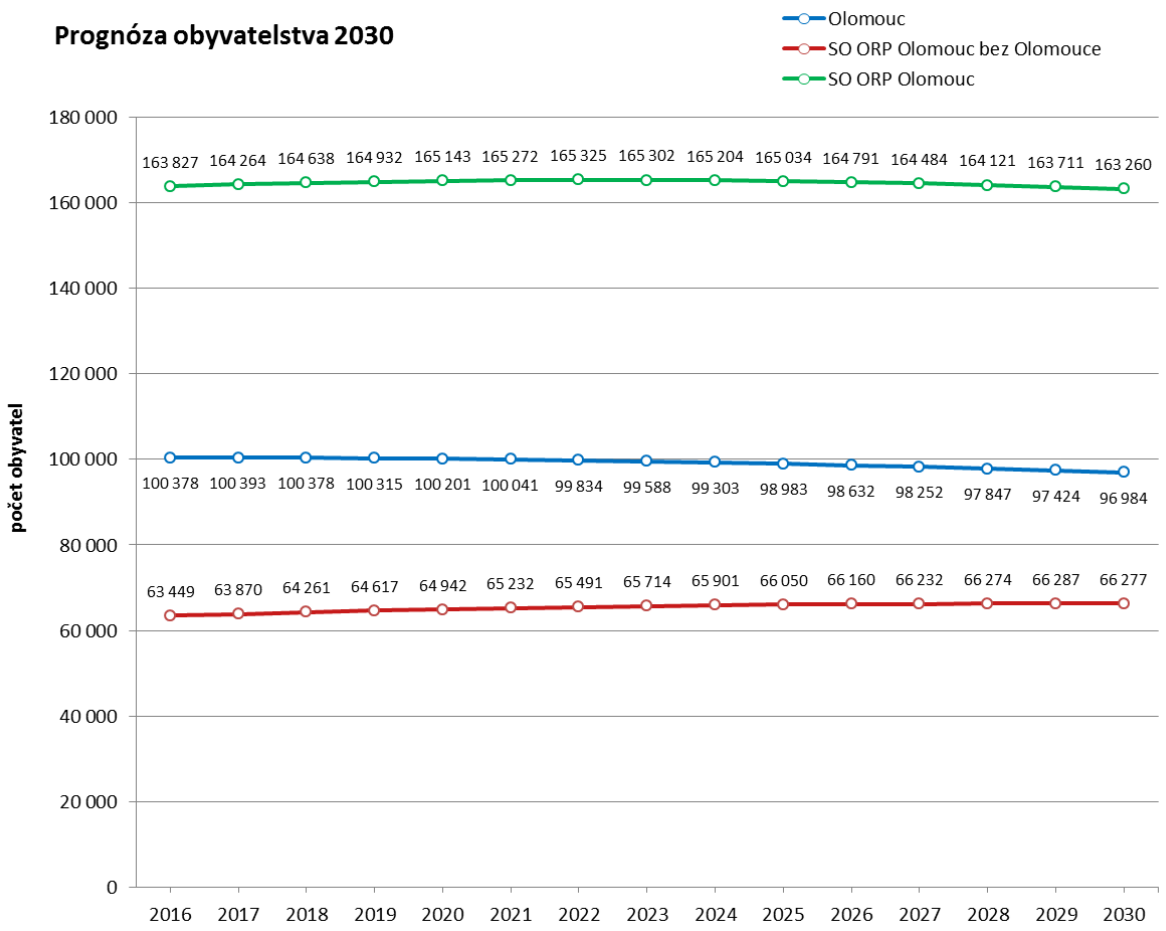

Obrázek 6: Vývoj počtu obyvatel Olomouce v letech 2005 až 2016 (Zdroj: ČSÚ 2016).




Obrázek 7: Vývoj porodnosti, úmrtnosti a migrace v Olomouci v letech 2005 až 2016 (Zdroj: ČSÚ 2016).

### 5.4.2 Vývoj obyvatelstva 2016 až 2030

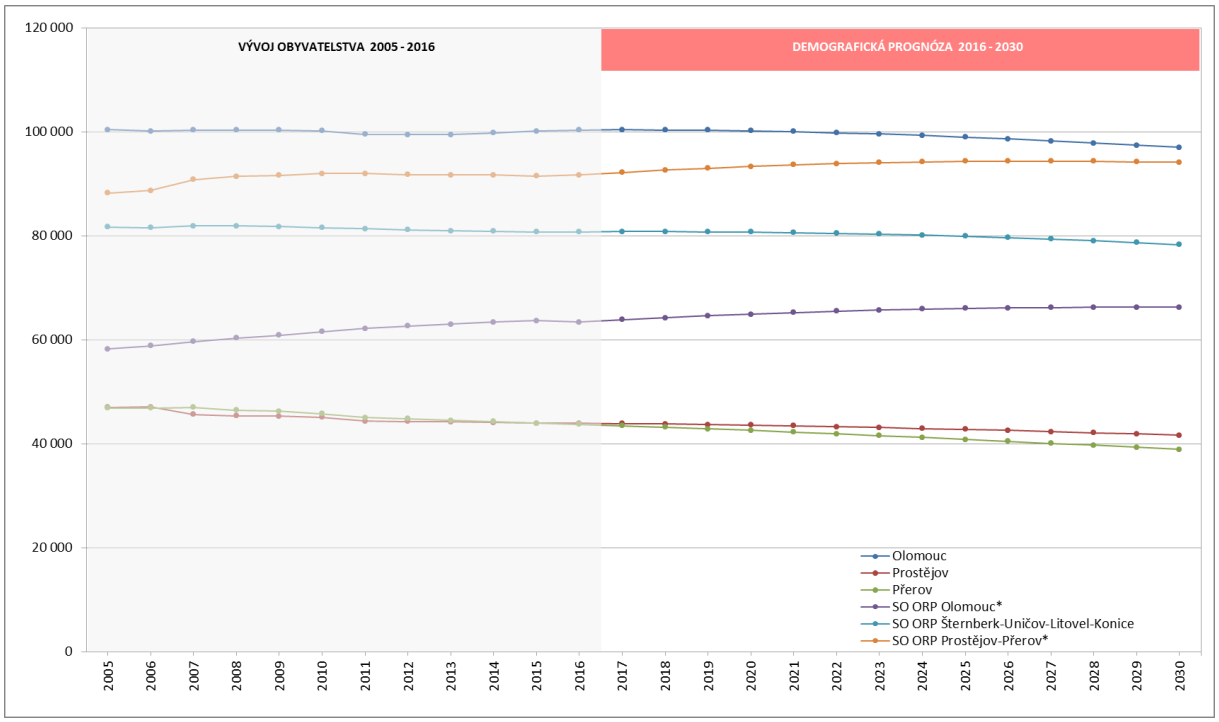
Počet obyvatel města Olomouce bude do roku 2030 stabilně klesat o průměrně o 0,61 %. Ze současných 100 378 obyvatel v roce 2016 klesne počet obyvatel města Olomouce na 96 984 obyvatel v roce 2030. Naopak narůstat by měl počet obyvatel SO ORP Olomouc bez Olomouce (tedy obce v sousedství Olomouce), a to ze současných 63 449 obyvatel na 66 277 obyvatel. Celkově by tak počet obyvatel SO ORP Olomouc měl do roku 2022 mírně růst a následně 3 roky stagnovat na cca 165 tis. obyvatelích a pak mírně klesat na 163 tis. obyvatel v roce 2030. Očekávaný vývoj prezentuje podrobněji obrázek níže.




Obrázek 8: Prognóza obyvatelstva Olomouce, SO ORP Olomouc bez města Olomouc a SO ORP Olomouc jako celku do roku 2030 (Zdroj: DEMOL, CDV 2017).

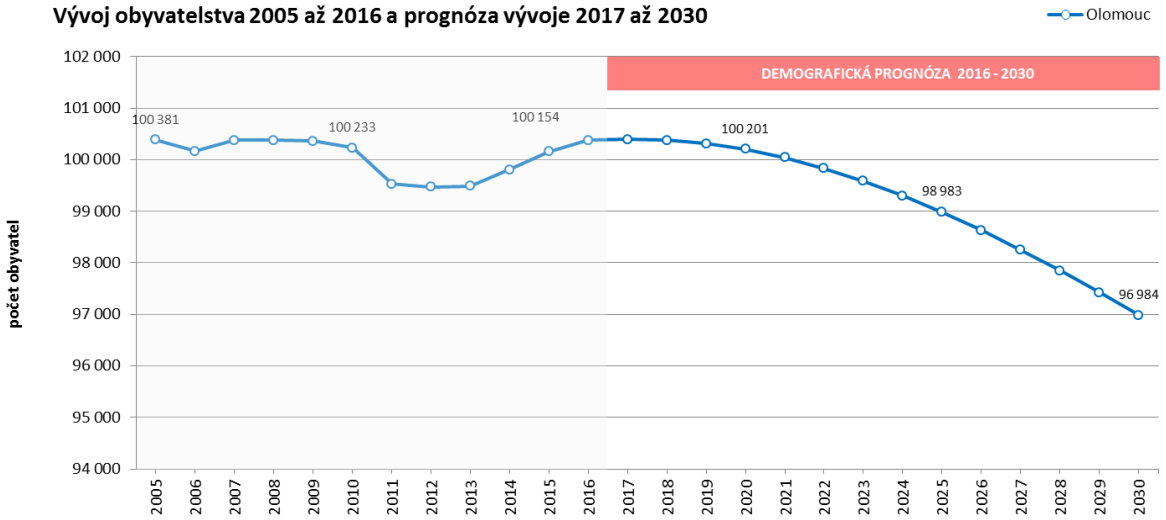
Očekávaný vývoj počtu obyvatel je demografickou prognózou (DEMOL) predikován celkem pro 6 oblastí: města Olomouc, Přerov a Prostějov a SO ORP Olomouc, SO ORP Šternberk-Uničov-Litovel-Konice a SO ORP Prostějov-Přerov. Zároveň je do prognózy včleněna oblast „ČR-regiony“, která vychází z demografické prognózy obyvatel ČR do roku 2100. Predikce počtu obyvatel Olomouce tedy vychází z vývoje v okolních 5 oblastech města Olomouce a vývoje v ČR, který je dán predikcí ČSÚ. Graf na obr. 24 prezentuje dosavadní vývoj ve sledovaných 6 oblastech prognózy od roku 2005 do roku 2016 a následující predikci vývoje mezi lety 2017 až 2030. Detailní pohled na vývoj obyvatelstva pouze na území Olomouce je patrný z obrázku výše.

Z historického i očekávaného vývoje je patrný kontinuální nárůst počtu obyvatel v oblasti SO ORP Olomouc a zároveň stagnace počtu obyvatel Olomouce do roku 2016 a následný stabilní pokles až do roku 2030. Tento vývoj zakládá předpoklad pokračující suburbanizace v okolí města Olomouce i ve výhledovém období. Pokračující suburbanizace je však dána nejen stěhováním z Olomouce, ale z větší části především značnou imigrací z oblasti ČR – regiony, a se kterou má kladné migrační saldo. S tím, jak počet obyvatel v obou oblastech (Olomouc, ČR-regiony) do budoucna bude klesat, bude postupně slábnout i migrace do zázemí města Olomouc. Oblast SO ORP Šternberk-Uničov-Litovel-Konice severozápadně od SO ORP Olomouc bude téměř po celou dobu predikovaného období stagnovat na současném stavu cca 80 tis. obyvatel. Obdobný stagnující vývoj je očekáván také u oblasti SO ORP Prostějov-Přerov, která tvoří zázemí obou měst.




Vysvětlivky: * -území SO ORP bez samotných obcí s rozšířenou působností (Olomouc; Prostějov a Přerov).

Obrázek 9: Historický vývoj počtu obyvatel v Olomouci a okolních modelovaných oblastech mezi lety 2005 až 2016 a prognóza obyvatelstva do roku 2030 (Zdroj: ČSÚ 2017; DEMOL, CDV, 2017).




Obrázek 10: Zaznamenaný a predikovaný vývoj počtu obyvatel Olomouce mezi lety 2005 až 2030 (Zdroj: ČSÚ 2016, CDV 2017).

## 5.5 Zaměstnání, podnikání, inventarizace služeb

Počet pracujících obyvatel v Olomouci činil v roce 2016 celkem 44 179, což představuje 44,1 % celkové populace Olomouce. Na 1 pracujícího tak připadá 1,3 nepracujících nebo závislých osob. V tabulce níže je prezentována současná struktura obyvatelstva dle kategorií ekonomické aktivity, které jsou však detailněji strukturovány v případě studentů, jelikož dopravní chování těchto skupin osob je odlišné od starších věkových skupin obyvatelstva. Z absolutního hlediska je počet obyvatel všech kategorií ekonomické aktivity ve spádové oblasti Olomouce nižší o cca 25 %. Struktura ekonomické aktivity spádové oblasti města Olomouce je pouze

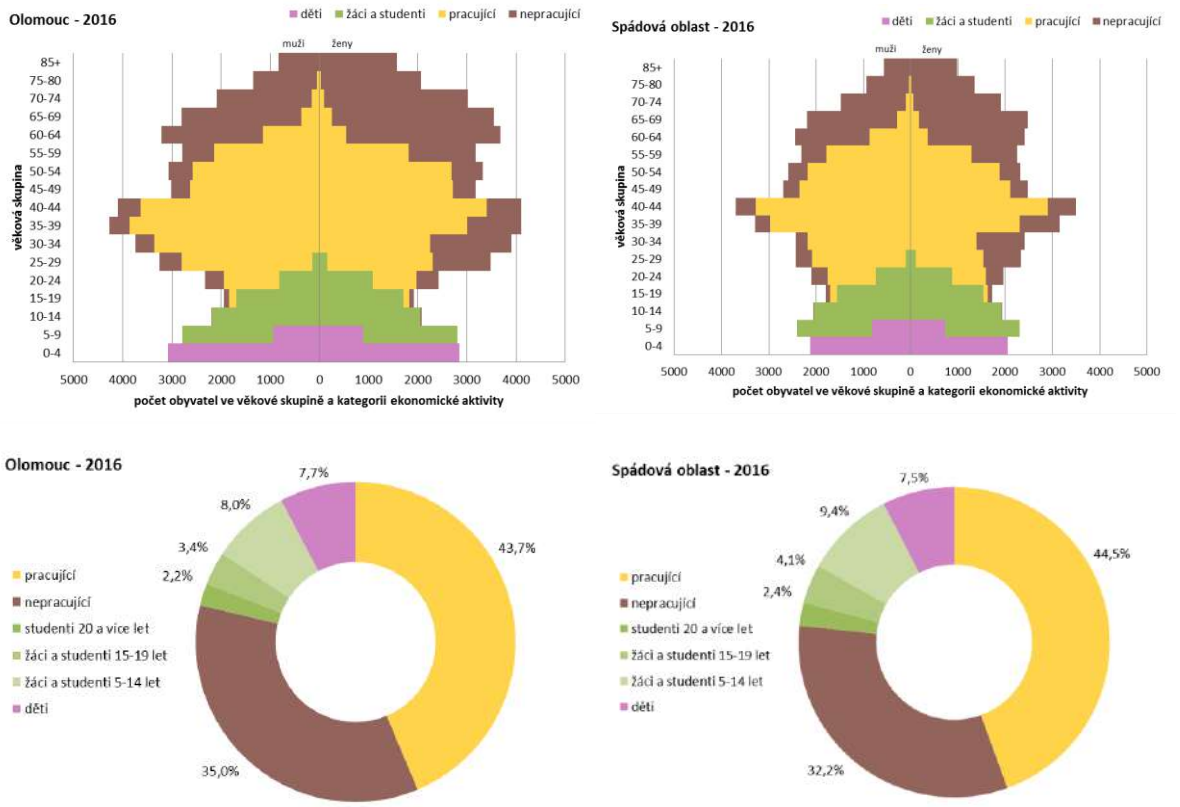
mírně odlišná. Největší odlišnost spočívá v počtu nepracujících, kterých je o 2,8 % méně, v počtu žáků a studentů mezi 5 až 14 lety, kterých je o 1,4 % více, a v počtu pracujících, kterých je o 0,8 % více. Ukazatele struktury ekonomické aktivity jsou přepočteny z dat roku 2011 na rok 2016.

*Tabulka 9: Struktura ekonomické aktivity obyvatelstva Olomouce a spádové oblasti v roce 2016*

| **ukazatel** | **Olomouc** | | **Spádová oblast** | | **Metropolitní region (FUA)** | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **abs.** | **rel.** | **abs.** | **rel.** | **abs.** | **rel.** |
| počet obyvatel (2016) | 100 378 | - | 76 346 | - | 176 724 | - |
| pracující (včetně důchodců a studentů) | 43 830 | 43,7% | 33 937 | 44,5% | 77 767 | 44,0% |
| nepracující | 35 162 | 35,0% | 24 610 | 32,2% | 59 772 | 33,8% |
| studenti 20 a více let | 8 708 | 8,7% | 7 733 | 10,1% | 16 441 | 9,3% |
| žáci a studenti 15 až 19 let | 3 396 | 3,4% | 3 097 | 4,1% | 6 493 | 3,7% |
| žáci a studenti 5 až 14 let | 2 236 | 2,2% | 1 849 | 2,4% | 4 085 | 2,3% |
| děti předškolního věku 0 až 4 let | 7 047 | 7,0% | 5 119 | 6,7% | 12 166 | 6,9% |

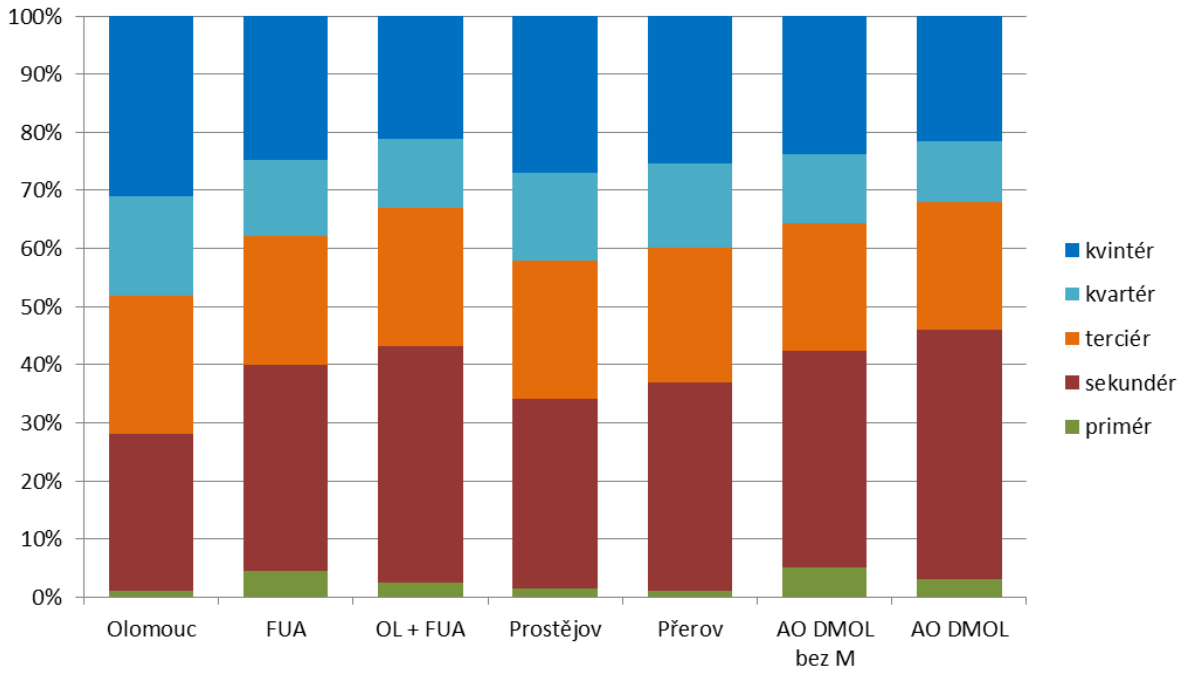
Jelikož ekonomická aktivita obyvatelstva je do značné míry ovlivněna věkem obyvatel, obr. 9 prezentuje strukturu ekonomické aktivity populace dle věkových skupin za území města Olomouce a jeho spádovou oblast. Z obou strukturovaných věkových pyramid je patrné vyšší zastoupení nepracujících žen ve starším věku, což je dáno vyšší nadějí na dožití u žen (81,95 let) než u mužů (75,3 let), a zároveň jejich dřívějším odchodem do důchodu. Dále je patrné vyšší zastoupení nepracujících žen ve středním věku (25 až 39 let), což je způsobeno ženami na mateřské a rodičovské dovolené. Podíl žen na mateřské nebo rodičovské dovolené na celkové populaci je mírně vyšší v spádové oblasti Olomouce.

Obě věkové pyramidy také vystihují fakt, že téměř 90 % osob mezi 15 až 19 lety jsou studenti, a v případě osob mezi 20 až 24 lety činí podíl studentů 40 %. Podíl studujících žen je oproti studujícím mužům v obou případech mírně vyšší. Celkově je však struktura ekonomické aktivity v Olomouci i spádovém území téměř totožná. Zároveň je třeba dodat, že struktura ekonomické aktivity je podmíněna věkem, resp. etapami života člověka a nastavením sociálního a politického prostředí ve společnosti. Lze také předpokládat, že v případě nepříznivého vývoje počtu pracujících (snižování), bude ze strany zaměstnavatelů existovat snaha udržet osoby v důchodovém věku v pracovním poměru, čímž se opět může zvyšovat podíl pracujících osob.




Obrázek 11: Struktura ekonomické a věkové aktivity obyvatelstva v roce 2016

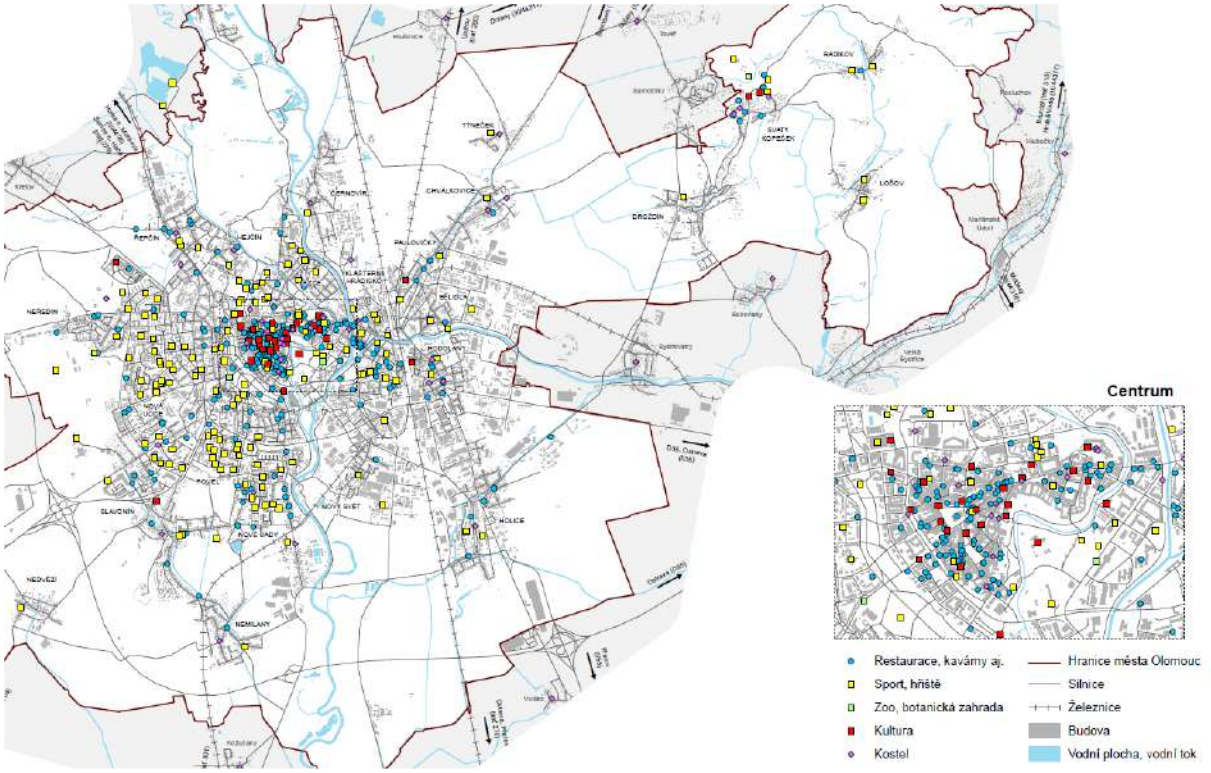
Současná struktura zaměstnanosti obyvatel Olomouce, okolních měst a oblastí je prezentována na výše. Vzhledem k dostupným datovým zdrojům jsou údaje o zaměstnanosti konstruovány z údajů SLDB 2011, tudíž jsou platné k roku 2011. V roce 2011 bylo v Olomouci 45 562 pracujících osob, přičemž 0,91 % pracovalo v *priméru* (zemědělství, lesnictví, rybářství), 23,82 % v *sekundéru* (průmysl a stavebnictví), 20,8 % v *terciéru*, 15,06 % v *kvartéru* (progresivní terciér) a 27,25 % v *kvintéru* (veřejná správa a obrana, vzdělávání, zdravotní a sociální péče). Ve srovnání se zázemím města či okolními městy je Olomouc s nejvyšším podílem terciéru, kvartéru a kvintéru administrativním a správním centrem kraje, a především spádové oblasti Olomouce (FUA).




Vysvětlivky: AO DMOL bez M – analytická oblast dopravního modelu bez měst Olomouc, Prostějov a Přerov.

Obrázek 12: Struktura zaměstnanosti podle sektorů hospodářství v Olomouci a okolních oblastech a městech v roce 2011 (Zdroj: ČSÚ 2011, vlastní úpravy).

## 5.6 Rekreace a volnočasové aktivity



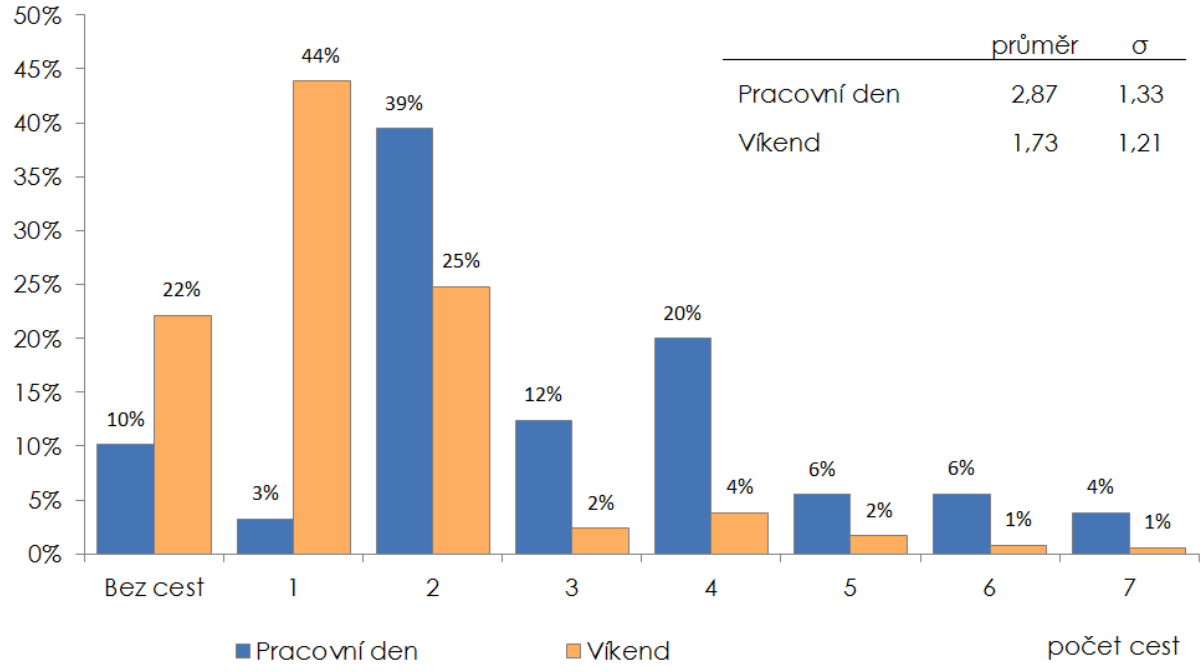

Obrázek 13: Prostorová distribuce zařízení pro kulturu a volný čas v rámci města Olomouc (Zdroj: MMO 2016; PUMM 2017).

Kulturní a volnočasová zařízení jsou soustředěny v centru města. Jde především o restaurace, kavárny, kulturní objekty (divadla, muzea) či kostely. Vyšší výskyt je také v okolí hlavního železničního nádraží a v oblasti Svatého Kopečku. Sportoviště se nacházejí především v jižní části mezi silnicí I/46 a II/435 a v oblasti Nové Ulice mezi ulicemi Hněvotínská a tř. Míru. Prostorové rozložení daných zařízení je patrné z obrázku výše.

Zařízení pro kulturu, rekreaci a volný čas nebyla hodnocena z hlediska dopravní dostupnosti, nicméně z lokalizace jednotlivých zařízení je patrná rovnoměrná dostupnost sportovišť a hřišť v rámci celého města a vysoká koncentrace všech ostatních typů zařízení v rámci historického jádra města. Pochopitelně, že tato analýza nezohledňuje kvalitativní charakteristiky jednotlivých zařízení. V rámci návrhové části je proto třeba tento aspekt zohledňovat a uvedenou analýzu doplnit o další hloubkové šetření.

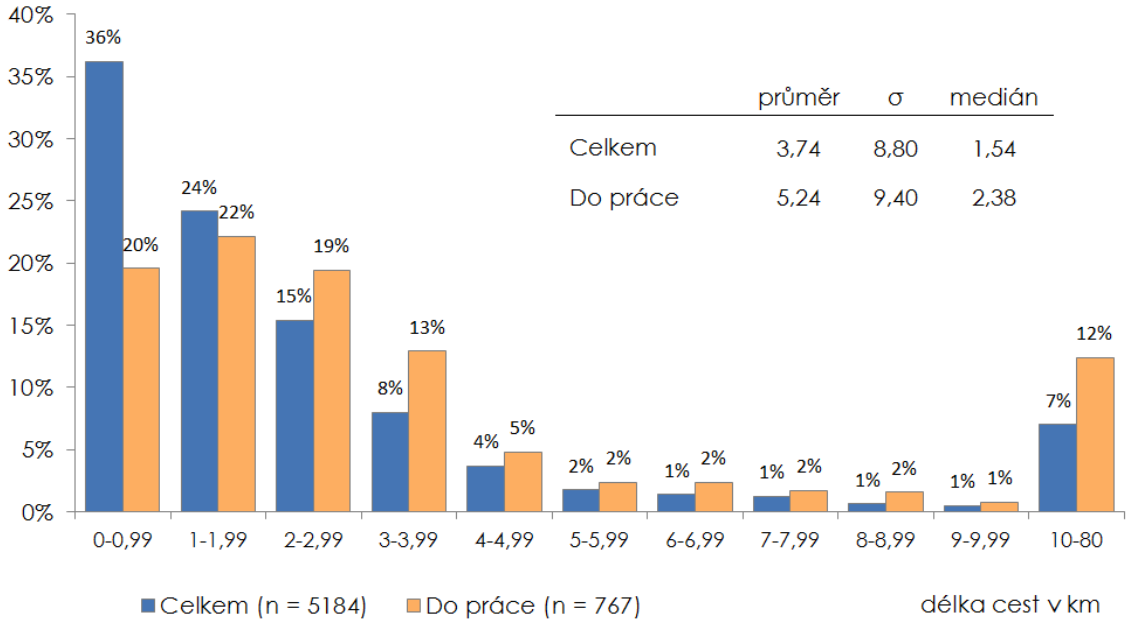
## 5.7 Mobilita, dělba přepravní práce, průměrná přepravní vzdálenost

Z celkového počtu pak průměrný respondent uskutečnil v pracovní den 2,87 cesty. Z hlediska délky cesty vykonali respondenti 60 % všech cest na vzdálenost kratší než 2 km a 75 % všech cest na vzdálenost kratší než 3 km (viz obrázek níže). V případě dojížďky za prací však pouze ve 20 % případů byla cesta kratší než 1 km. Pracovní dojížďka proto nemá lokální, nýbrž spíše celoměstský charakter, jelikož 54 % dojíždějících za prací cestovalo na vzdálenost 1 až 4 km, což v případě města Olomouce znamená cestování přes celé město. Celkově však téměř ¾ cest za prací bylo vykonáno do 4 km.




* V dotazníku bylo možné uvést maximálně 7 cest za den.

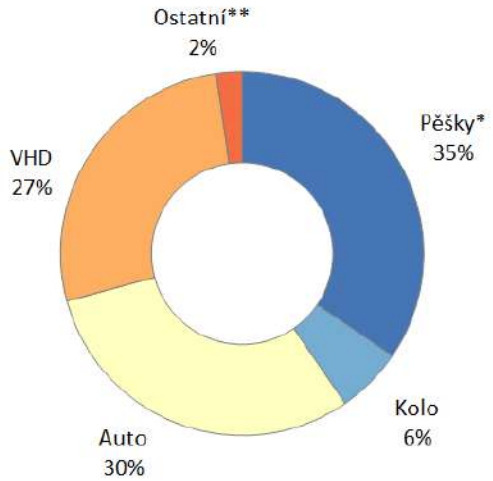
Obrázek 14: Počty cest obyvatel Olomouce (vzorek n = 1854) v pracovní den a o víkendu.




* Délka cest je vypočítána jako přímá spojnice výchozího a cílového bodu cesty

Obrázek 15: Počty cest obyvatel Olomouce za prací a celkem dle vzdálenosti v km.

V běžném pracovním dni bylo nejvíce cest vykonáno pěšky, a to celkem 35 % (viz obrázek níže). Druhým nejčastěji voleným dopravním prostředkem bylo auto (30 %) a třetím veřejná doprava (27 %). Pouze 6 % cest bylo vykonáno na kole. Volba dopravního módu je pochopitelně závislá na délce cesty a případně i účelu.

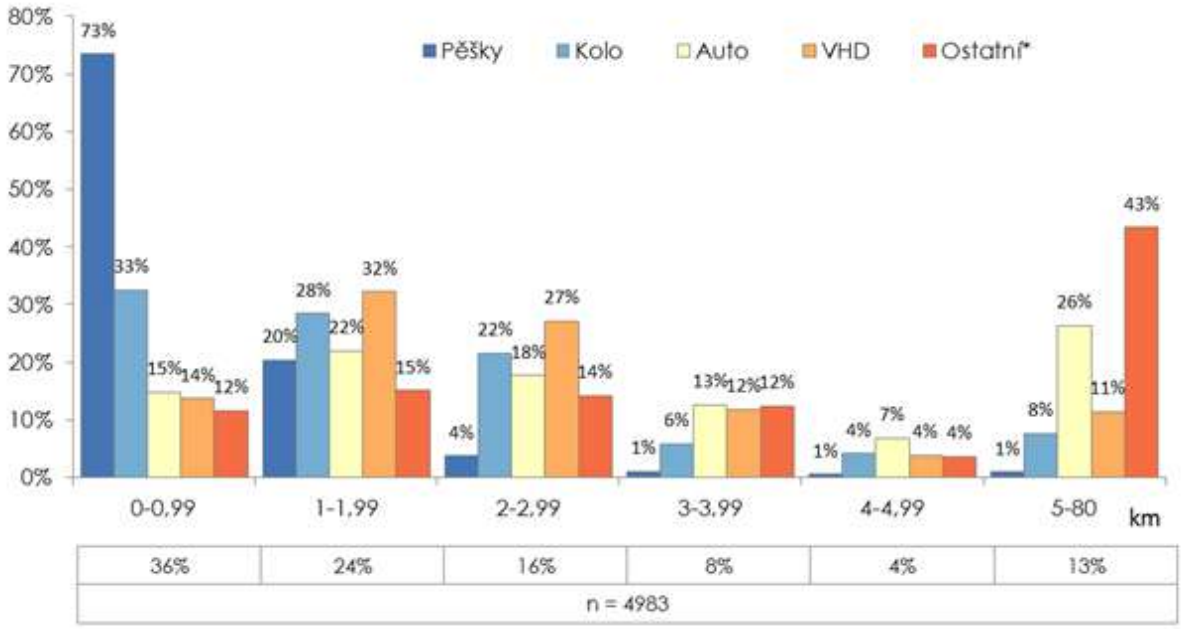



* Kategorie „Pěšky“ zahrnuje cesty, u nichž nebyl uplatněn jiný mód než chůze. V kombinaci s jiným módem je chůze chápána jako tohoto modu (např. chůze + VHD = VHD)

** Kategorie „Ostatní“ zahrnuje módy: motocykl, mody respondenty uvedené jako „jiné“, cesty s více různými kombinacemi módů, s výjimkou kombinace s pěší chůzí a kombinací VHD (řazeno do VHD, např. autobus + tramvaj = VHD)

Obrázek 16: Dělba přepravní práce v běžný pracovní den obyvatel Olomouce v roce 2016

Obecně lze konstatovat, že cesty pěšky jsou vykonávány v 73,5 % případů na vzdálenost kratší než 1 km a v dalších 20 % případů na vzdálenost 1-2 km. Hraniční vzdálenost, do které respondenti cestují v 50 % cest činní 600 m. Pouze 5 % cest respondenti vykonali na vzdálenost větší než 2,2 km. Cesty autem (druhý nejčastěji využívaný dopravní mód) byly v 67 % případů vykonány do 4 km, což indikuje relativně vysoké užívání vozidla na krátké vzdálenosti. Zároveň však plná ¼ cest byla vykonána na vzdálenost větší než 6 km. Cesty veřejnou dopravou (třetí nejčastěji využívaný dopravní mód) byly v 85 % případů vykonány do 4 km. A cesty na kole (pouze 6 % případů) respondenti ve 32,5 % případů vykonali do vzdálenosti 1 km, ve 28,4 % případů na vzdálenost 1 až 2 km a ve 21,6 % případů na vzdálenost 2-3 km (vše podrobněji viz obr. 18). Rozložení délky cest reflektuje velikost města, jehož jádrová zástavba má v průměru cca 5 km. Zároveň je z rozložení v rámci jednotlivých dopravních módů patrné, že z celoměstského hlediska jsou dopravní módy kolo, auto i VHD vzájemně konkurence schopné, jelikož jsou všechny užívány téměř rovnoměrně u cest délce mezi 1 až 4 km.



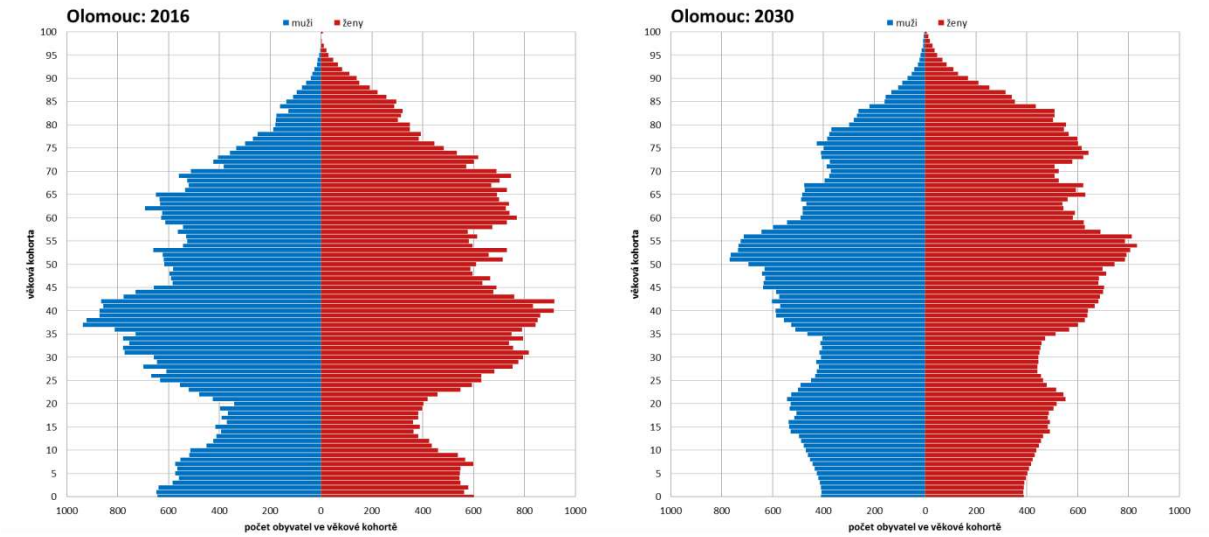

* Kategorie „Pěšky“ zahrnuje cesty, u nichž nebyl uplatněn jiný mód než chůze. V kombinaci s jiným módem je chůze chápána jako součást tohoto módu (např. chůze + VHD = VHD)

** Kategorie „Ostatní“ zahrnuje módy: motocykl, módy respondenty uvedené jako „jiné“, cesty s více různými kombinacemi módů s výjimkou kombinace s pěší chůzí a kombinací VHD (řazeno do VHD, např. autobus + tramvaj = VHD)

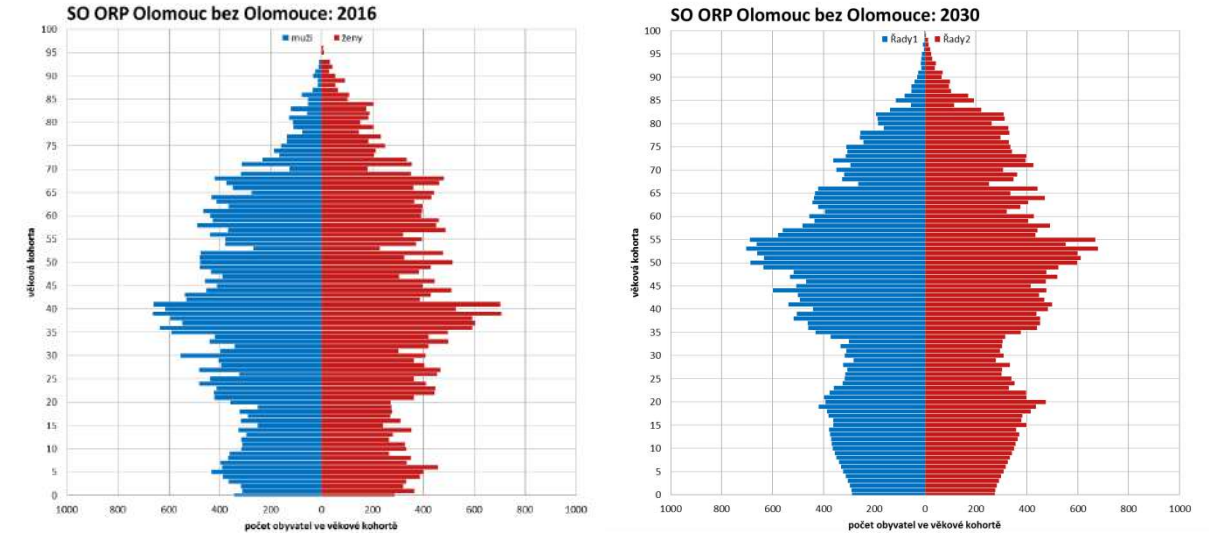
Obrázek 17: Volba dopravního módu obyvateli Olomouce v závislosti na délce cesty

### 5.7.1 Očekávaná věková struktura a struktura ekonomické aktivity

Populace města Olomouce bude v roce 2030 starší než v roce 2016. Průměrný věk celé populace se zvýší ze 41,8 let v roce 2016 na 44,6 let v roce 2030. Klesat bude především podíl produktivní složky obyvatelstva (-11,9 %) a předproduktivní složky (-17,1 %). Narůstat naopak bude poproduktivní složka obyvatelstva (+11,6 %). V zázemí města (oblast SO ORP Olomouc) bude situace odlišná, jelikož současná populace nemá progresivní základnu věkové pyramidy. Poproduktivní složka proto v zázemí Olomouce naroste dokonce o 32,2 %. Produktivní složka obyvatelstva naroste o 3% a předproduktivní klesne o 3,9 %. Detailněji je věková struktura obou oblastí v letech 2016 a 2030 prezentována na obrázcích níže.




Obrázek 18: Věková struktura populace Olomouce v roce 2016 a 2030 (Zdroj: ČSÚ 2016; DEMOL, CDV, 2017).



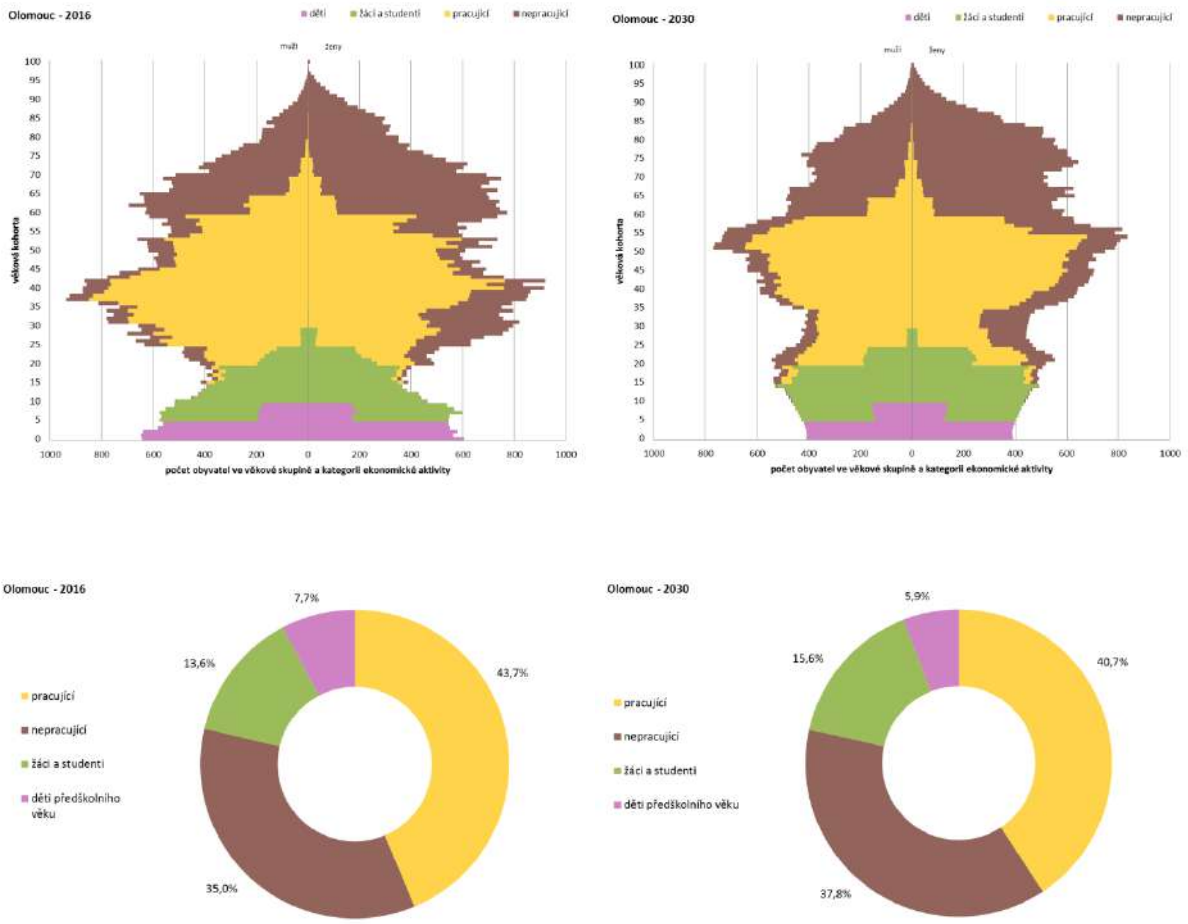

Obrázek 19: Věková struktura populace oblasti SO ORP Olomouc v roce 2016 a 2030 (Zdroj: ČSÚ 2016; DEMOL, CDV, 2017).

Základním rysem u všech 4 věkových pyramid je nízký počet obyvatel v kohortách mezi 10 až 20 lety v roce 2016, resp. mezi 25 až 35 lety v roce 2030. Tyto slabé kohorty tvoří obyvatelé narození v 90. letech 20. století, tedy v době prudkých změn životního stylu u produktivní populace obyvatel. Naopak lidé narození v 70. a počátkem 80. let 20. století (kohorty 30 až 45 let) tvoří stále nejsilnější kohorty v celé populaci. Obě události vytvořily primární „zuby“ a „zářezy“ ve věkové pyramidě, které se dalším vývojem reprodukují do nižších věkových kohort (nízká vs. vysoká porodnost). Mohou tak vznikat sekundární zuby a zářezy, které opět vychylují ideální rovnoměrný stav pyramidy, kdy se kohorty reprodukují ve stejné velikosti, v jaké existují a v důsledku tak nevznikají výkyvy v dopravní poptávce, poptávce po službách, bydlení apod.

Význam silných populačních kohort ve vysokém věku dále bude zesilovat navíc zvyšující se naděje na dožití, která v případě mužů bude činit 79,2 let v roce 2030, což je oproti roku 2016 nárůst o 3,9 let, a v případě žen bude činit 85,1 let v roce 2030, což je oproti roku 2030 nárůst o 3,1 let. Zvyšování naděje na dožití sice způsobí pokles relativní míry úmrtnosti, avšak vstup silných kohort do pokročilého poprodukčního období bude znamenat i přes zvýšení naděje na dožití, prudký nárůst celkového počtu zemřelých, což se bude negativně projevovat na celkovém poklesu počtu obyvatel. S tímto poklesem se však zároveň bude zvyšovat podíl produktivní složky obyvatelstva, čímž bude deficit produktivní populace vyrovnáván.

Dále u věkových pyramid oblasti SO ORP Olomouc je patrná značná rozkolísanost věkových kohort v současném i výhledovém stavu. Rozkolísanost věkové pyramidy je zpravidla způsobena náhlými změnami v populaci, což vzhledem k charakteru území dané oblasti (oblast suburbanizace Olomouce), může být způsobeno prudkými migracemi mezi Olomoucí a zázemím. Vzhledem k faktu, že rozkolísanost věkových kohort je patrná především u starších kohort, důvody tohoto stavu budou souviset se spíše historickými událostmi v dané oblasti. Identifikace příčin tohoto stavu by vyžadovala hlubší analýzu, která je nad rámec této studie.

Kombinací údajů o věkové struktuře obyvatelstva a struktuře ekonomické aktivity je vytvořena věková pyramida strukturovaná dle základních kategorií ekonomické aktivity obyvatelstva (viz obrázek níže). Současný stav struktury ekonomické aktivity obyvatelstva Olomouce byl popsán již v předchozí kapitole. Níže je prezentována analýza současného, a především výhledového stavu v roce 2030.



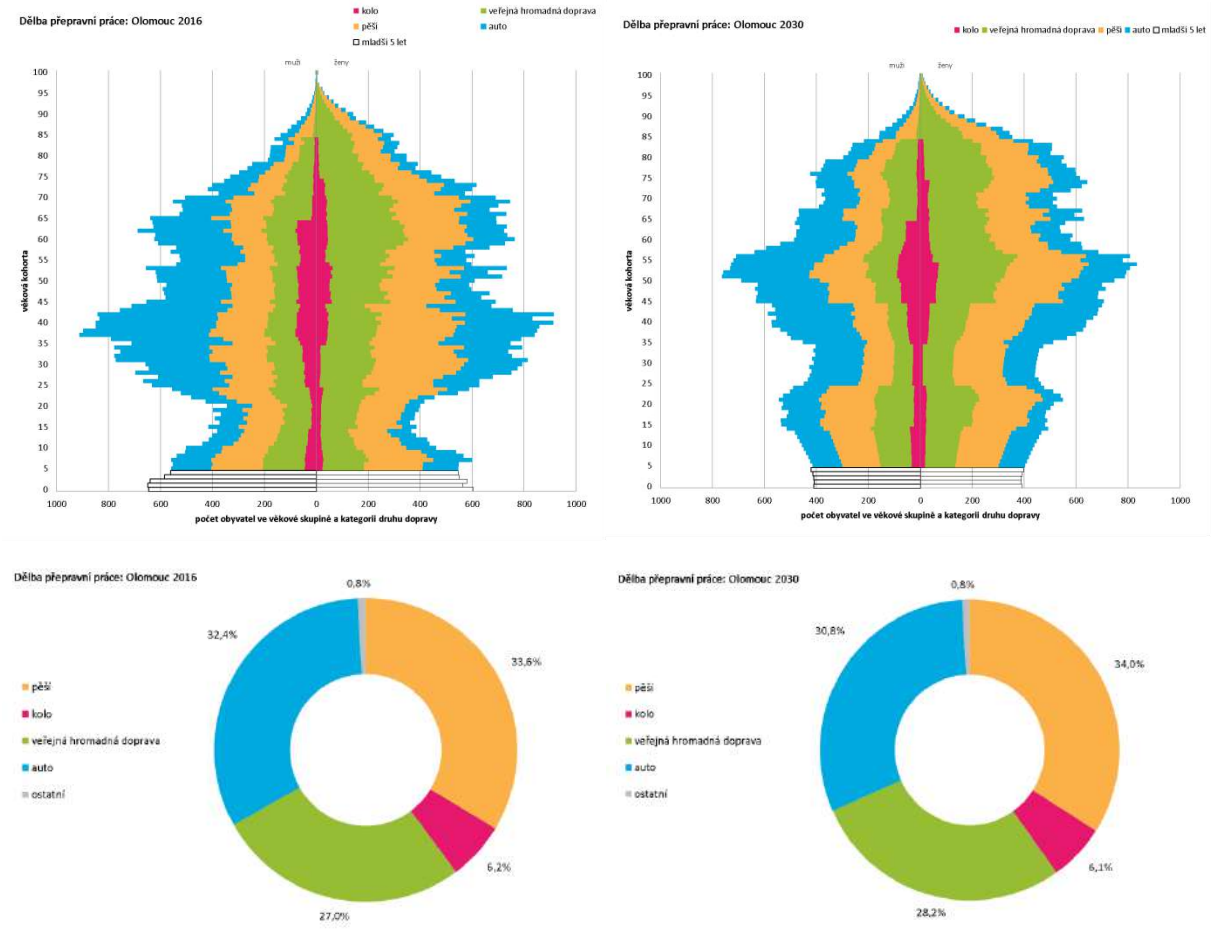

Obrázek 20: Struktura ekonomické aktivity obyvatel Olomouce v roce 2016 a 2030 v kombinaci s věkovou strukturou (Zdroj: ČSÚ 2011, 2016, vlastní úpravy; DEMOL, CDV, 2017).

Dle demografické prognózy lze očekávat nárůst počtu nepracujících, a to zvláště u starších věkových kohort (60 až 85 let). Tento vývoj by mohl být ovlivněn případnou důchodovou reformou, kterou by se věk odchodu do důchodu posunul a počet nepracujících by nenarůstal. I přes nezavedení případné reformy nebude nárůst prudký, ale spíše postupný. Prudký nárůst lze očekávat se vstupem do důchodu u silných kohort ze 70. let 20. století, ke kterému však začne docházet nejdříve v roce 2035. Odchod pracujících osob do důchodu nebude kompenzován stejně velkým vstupem mladých osob do produktivního věku, jelikož do pracovního života budou vstupovat slabé kohorty z 90. let 20. století. Celkově tak dojde k snížení počtu pracujících. Mírně narůstat naopak bude počet studujících, jelikož budou „dorůstat“ silnější kohorty osob

narozených po roce 2000. Klesat naopak bude počet dětí předškolního věku, jelikož slabé kohorty z 90. let budou vstupovat do reprodukčního období, což bude v důsledku znamenat nižší porodnost. Výše uvedený vývoj platí za předpokladu, že nedojte k žádným sociálním, ekonomickým či politickým změnám, které by ovlivnily současný životní styl obyvatelstva, resp. reprodukční a pracovní chování populace.

### 5.7.2 Věková struktura a volba dopravního prostředku

Na základě výsledků průzkumu dopravního chování v Olomouci a výsledků demografické prognózy je možné konstruovat strukturované věkové pyramidy podle využitého dopravního prostředku (viz obrázek níže). Prezentované grafy umožňují analyzovat souvislosti mezi věkem a volbou dopravního prostředku u současné populace v roce 2016 i výhledové v roce 2030. Podíly kategorií volby dopravního prostředku ve výhledovém horizontu jsou stanoveny na základě zmiňovaného průzkumu, což lze interpretovat tak, že pravděpodobnost volby dopravního prostředku u populace v roce 2030 je v jednotlivých věkových kohortách stejná, jako v roce 2016. Samotný podíl kategorie volby dopravního prostředku je tak dán pouze demografickým vývojem populace. Jinými slovy, pokud zůstanou zachovány návyky a dopravní chování populace v současném stavu, dělba přepravní práce v roce 2030 bude odpovídat níže uvedeným údajům.




Obrázek 21: Struktura volby dopravního prostředku obyvatel Olomouce v roce 2016 a 2030 v kombinaci s věkovou strukturou (Zdroj: PDCHOL, CDV, 2016; DEMOL, CDV, 2017).

Zdaleka nejvíce využívaným dopravním módem je pěší doprava, která je zároveň častější u žen. Podíl pěší dopravy je vyšší u mladších věkových kategorií, v celkovém objemu však kolísá pouze vlivem velikosti jednotlivých věkových kohort. Cyklistická doprava je zastoupena zcela nejméně. Její podíl je nejvyšší u obyvatel mezi 35 až 65 lety a naopak nejnižší u osob mezi 15 až 20 lety, což je však do značné míry způsobeno nízkým počtem těchto osob v celkové populaci. Lze také vysledovat mírně vyšší podíl u žen

v důchodovém věku, což opět může být způsobeno věkovým rozložením starší části populace. Ve výhledovém horizontu 2030 bude věková struktura cyklistů odlišná od stávající, především dojde k posunu průměrného věku cyklistů. Veřejná hromadná doprava je využívána více ženami než muži, zvláště pak ženami nad 45 let. Podíl žen nad 45 let se bude ve výhledovém horizontu pravděpodobně dále zvyšovat a díky vyšší naději na dožití u populace žen lze očekávat, že i jejich potřeby využívání VHD se budou zvyšovat. Naopak užívání individuální automobilové dopravy je zastoupeno nejvíce u mužů mezi 20 až 70 let. Vzhledem k velkému zastoupení volby IAD napříč celou věkovou strukturou populace mužů se nebude podíl IAD ve výhledovém rapidně měnit. Zároveň však vlivem populačního vývoje bude docházet ke stárnutí a vymírání silných věkových kohort, tudíž v konečném důsledku lze očekávat v roce 2030 snížení dopravní poptávky po IAD.

### 5.7.3 Dopravní chování obyvatelstva ve výhledovém horizontu

Jak již bylo uvedeno výše, typ ekonomické aktivity silně souvisí s dopravním chováním populace. Z tohoto důvodu se struktura ekonomické aktivity obyvatelstva stala základní šablonou pro detailnější analýzu dopravního chování i následnou diskuzi důsledků vyplývajících z tohoto stavu.

Zvýšení nárůstu počtu nepracujících zvláště pak osob v důchodovém věku bude s velkou pravděpodobností znamenat zvýšení počtů cest s cílem ve zdravotnických zařízeních a obchodech. Dále pak lze očekávat výší počet cest v dopoledních hodinách, což vytváří specifické nároky na četnost spojů v MHD. U velké části populace osob v důchodovém věku, zvláště žen, které výrazně převažují populací mužů v tomto věkovém období, bude také postupně docházet ke ztrátě schopnosti řídit vozidlo či dokonce k odnětí řidičského průkazu. Ztráta řidičského průkazu bude pro řadu seniorů znamenat snížení jejich osobní mobility, což zvláště oblastech s horší dostupností služeb (např. suburbanizované oblasti) bude zvyšovat nároky na zavádění či posilování linek VHD, ale i nových forem dopravy (např. carsharing, bikesharing apod.). Zároveň budou klesat nároky dané populace na parkování osobních vozidel v místě bydliště.

Pokud senioři řidičské oprávnění mají a auto řídí, lze u nich nalézt řadu rizikových znaků, které mohou ovlivňovat jejich dopravní chování. Zvláště se jedná o:

- přeceňování svých možností, což může vést k vyšší nehodovosti,
- neochotu se učit novým věcem, což může vytvářet bariéry v přijímání inovací v silniční dopravě (např. elektronická mýta, pokročilé ITS systémy využívající mobilní aplikace, parkovací systémy využívající mobilní technologie apod.),
- snížená schopnost přizpůsobovat se změněné situaci v silničním provozu, což může negativně ovlivňovat plynulost provozu (např. přeceňování vlastních schopností, agresivita ze strany ostatních řidičů).

Neochota seniorů přijímat nové věci může být bariérou inovativních řešení nejen v silniční dopravě, ale i ve veřejné dopravě. To nemusí nutně znamenat problémy při zavádění či dokonce zcela vyloučit možnost zavedení ITS, nicméně překonání této bariéry vyžaduje specifický přístup v oblasti uživatelského testování a následného marketingu a komunikace nových řešení, alespoň ve střednědobém horizontu.

Mezi nepracující jsou zařazeni i nezaměstnaní a osoby v domácnosti, nejčastěji na mateřské dovolené.

Dopravnímu chování pracujících, resp. produktivní populace, dominuje především pracovní dojížďka, která má kyvadlový charakter. Zároveň lze u pracovní dojížďky vysledovat určitou pravidelnost z hlediska denní doby, dnů v týdnu i geografického rozložení (viz výše). Tyto pravidelnosti vytvářejí z pracovní dojížďky relativně pochopitelnou a předvídatelnou dopravní poptávku, na kterou lze reagovat realizací řady opatření (např. zvyšování četnosti spojů VHD, zavádění brzkých ranních spojů a expresních linek nebo zvýšení jejich kapacity; nastavení pravidel systémů P+R, B+R, P+G a souvisejících parkovacích systémů v centru města;

vytváření infrastruktury pro cyklodopravu; odstranění bariér a úzkých hrdel v silniční dopravě na nenahraditelných úsecích pozemních komunikací apod.).

Vzhledem k vysokému podílu pracujícího obyvatelstva na celkové populaci města lze očekávat, že i malý absolutní pokles pracujících může znamenat relativně vysoký pokles dopravní poptávky po pracovní dojížďce. Lze tedy očekávat i nižší dopravní zátěže v individuální automobilové dopravě nebo poptávku ve veřejné dopravě.

Žáci a studenti realizují především cesty do školských zařízení, které mají obdobný charakter jako pracovní dojížďka, tedy kyvadlový pravidelný pohyb v prostoru a čase. Zvláště značná pravidelnost vázaná na 8 až 9 hodinu ranní je typická pro oblast základního a středního školství.

V případě vysokého školství je situace odlišná, jelikož časová pravidelnost na denní bázi zcela vytrácí. Významné jsou naopak prostorové vazby mezi jednotlivými zařízeními vysokých škol, kdy dochází k častému přejíždění studentů mezi fakultami/katedrami v rámci výuky, a dále také časová pravidelnost v případě týdenní dojížďky studentů. Týdenní dojížďka vytváří nároky na začátku a konci pracovního týdne, kdy řada studentů s bydlištěm mimo Olomouc přijíždí či odjíždí do míst jejich původního bydliště. Dopravní poptávka tak vzniká na „výpadovkách“ z města, a především pak na „vstupních branách“ (*gateways*) do města, což jsou nejčastěji přestupní terminály veřejné dopravy (vlaková a autobusová nádraží).

Nutno dodat, že demografická prognóza stojí na datech o obyvatelstvu s trvalým pobytem, tudíž osoby bez trvalého pobytu nejsou v prognóze zahrnuty. Jestliže se ve výhledovém horizontu roku 2030 očekává nárůst počtu žáků a studentů u trvalé bydlící populace, lze proto předpokládat, že nároky na dopravní poptávku tohoto segmentu populace budou ve skutečnosti ještě vyšší.

Dvojí život vysokoškolských studentů může vytvářet specifické nároky na parkování v určitých lokalitách, což může vytvářet problémy s rezidentním parkováním pracujících obyvatel, kteří po návratu z práce nemají kde zaparkovat, zatímco vozidla studentů parkují na stejném místě řadu dní.

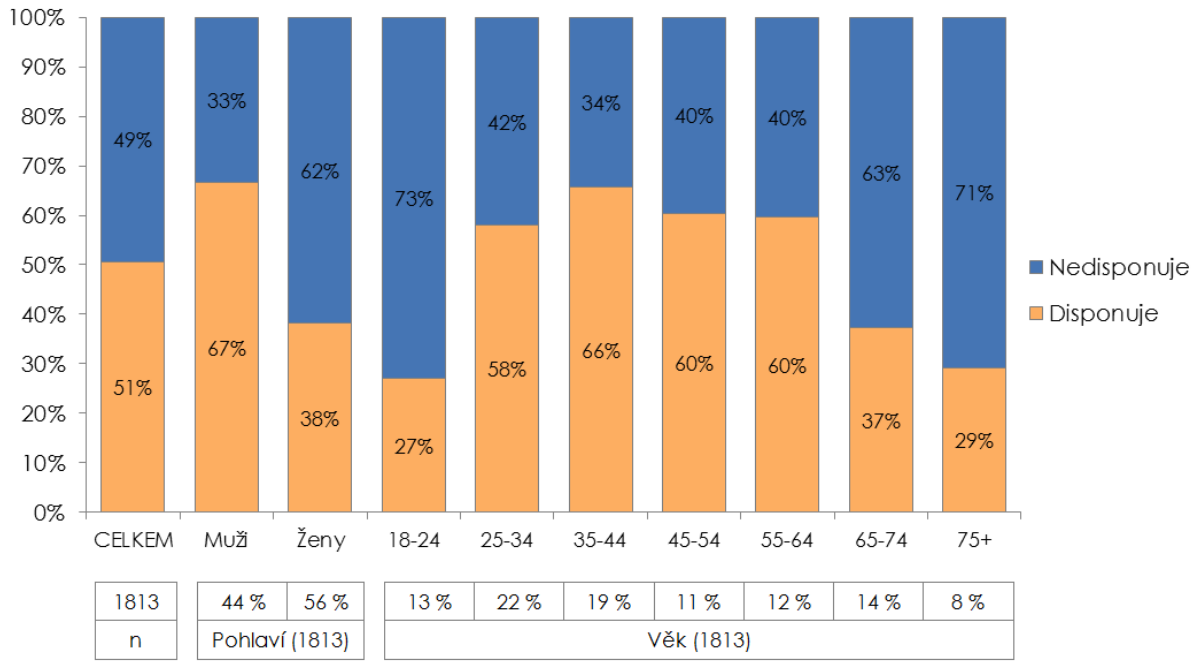
Dopravní chování dětí předškolního věku je silně spjato, resp. přímo závislé s dopravním chováním jejich rodičů. Módy dopravy, které používají rodiče dětí, jsou těmi, které využívají i děti předškolního věku. Zároveň nutnost cestovat s dětmi vytváří specifické nároky na bezpečnost přepravy, komfort a flexibilitu, což v řadě případů vede k využívání individuální automobilové dopravy, která má v současné době nejlepší předpoklady pro tyto druhy cest.

## 5.8 Motorizace/automobilizace, historie a vývoj

Stupeň automobilizace pohledem domácností (tj. vozidla dostupná pro členy domácnosti) Olomouce činí 303 osobních aut na 1 000 obyvatel (PDCH 2016). Pohledem celkového počtu registrovaných vozidel (tj. vč. firemních referentských vozidel) je to 422 osobních aut na 1000 (CRV 2017).

V případě osobní dispozice automobilem u osob starších 18 let je patrný vyšší podíl u populace mužů (viz obrázek níže). Z hlediska věku je nejvyšší podíl osob, které disponují osobním automobilem, ve věku 25 až 64 let. Ve všech těchto věkových kategoriích činní okolo 60 % celkové populace.

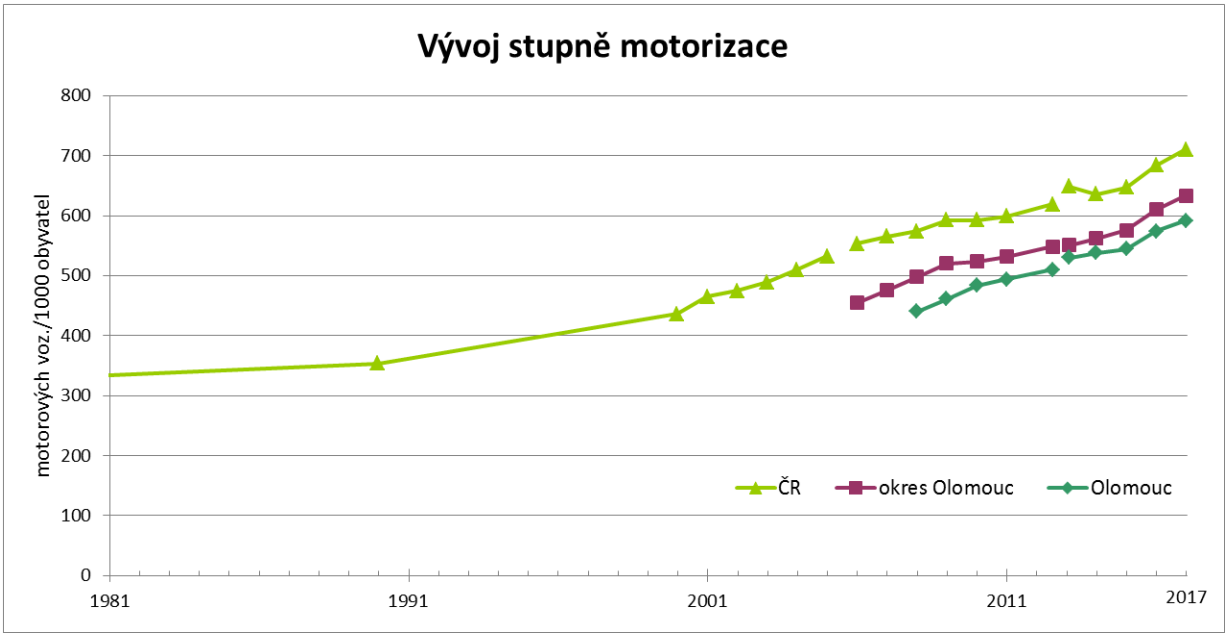
V případě osobní dispozice jízdním kolem je podíl disponujících osob vyšší (pohybuje se dle věku mezi 60 až 70 %). Zároveň se ukazuje, že vybavenost není tolik závislá na věku, i když v důchodovém věku strmě klesá.



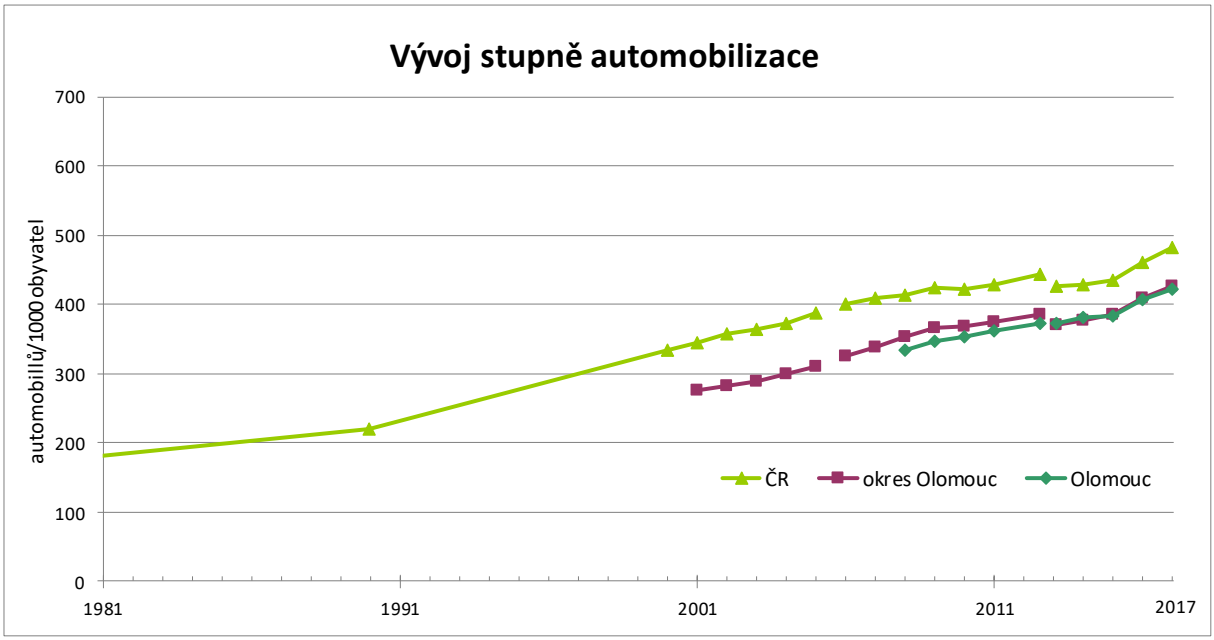

Obrázek 22: Osobní dispozice automobilem u osob starších 18 let, dle věkových skupin.

Vývoj stupně motorizace vypočtený na základě registrovaných vozidel ve správních obvodech neodpovídá přesně skutečným počtům automobilů obcí a okresů na rozdíl od celé ČR, protože ne vždy místo registrace vozidla odpovídá jeho běžnému provozu.

Stupeň motorizace dle údajů z ročenky dopravy stabilně roste od přelomu tisíciletí. Úroveň motorizace v okrese Olomouc je cca 12 % nižší, než je celorepublikový průměr. Úroveň v samotném městě Olomouc je celkově o 15 % nižší, než je celorepublikový průměr. Z vývoje je zatím však patrné, že jedná pouze o zpoždění.

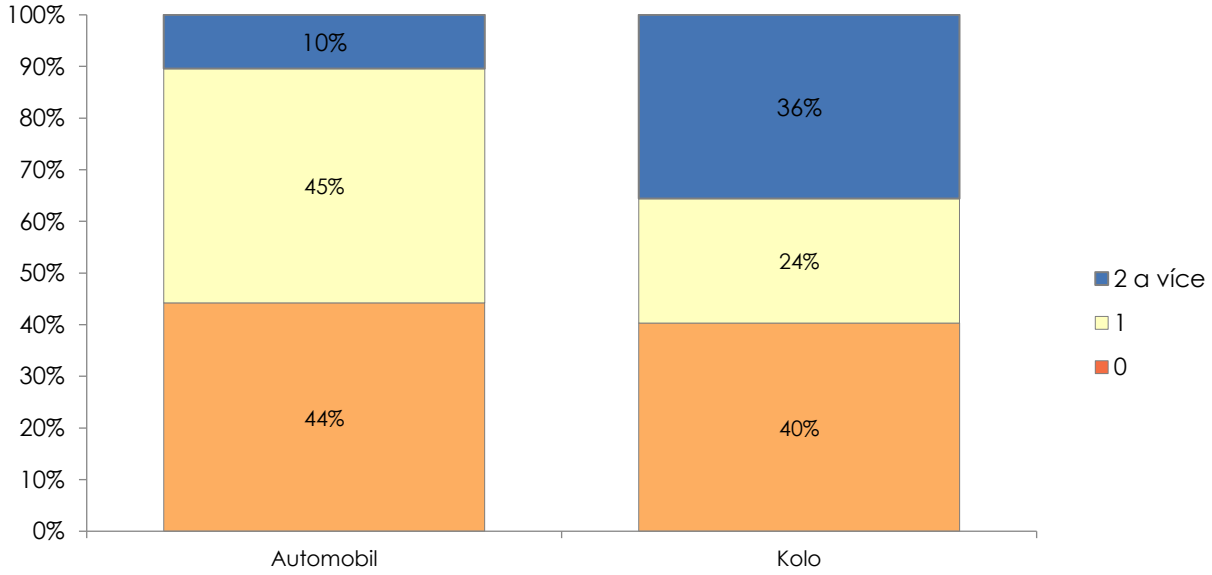



Obrázek 23: Vývoj stupně motorizace (CRV 2017, MVCR 2012).




Obrázek 24: Vývoj stupně automobilizace (CRV 2017, MVCR 2012).

Více jak polovina sledovaných domácností disponuje alespoň jedním automobilem (55 %), šest z deseti domácností pak vlastní alespoň jedno kolo (viz obrázek níže). Přibližně polovina respondentů pak uvedla, že má automobil (51 %) a kolo (54 %) k dispozici k užívání. Třetina respondentů vlastní předplacenou časovou jízdenku na veřejnou hromadnou dopravu (31 %).




Obrázek 25: Vybavenost domácností (n = 1076) dopravními prostředky podle počtu.
Zdroj: dopravního chování, Olomouc 2016

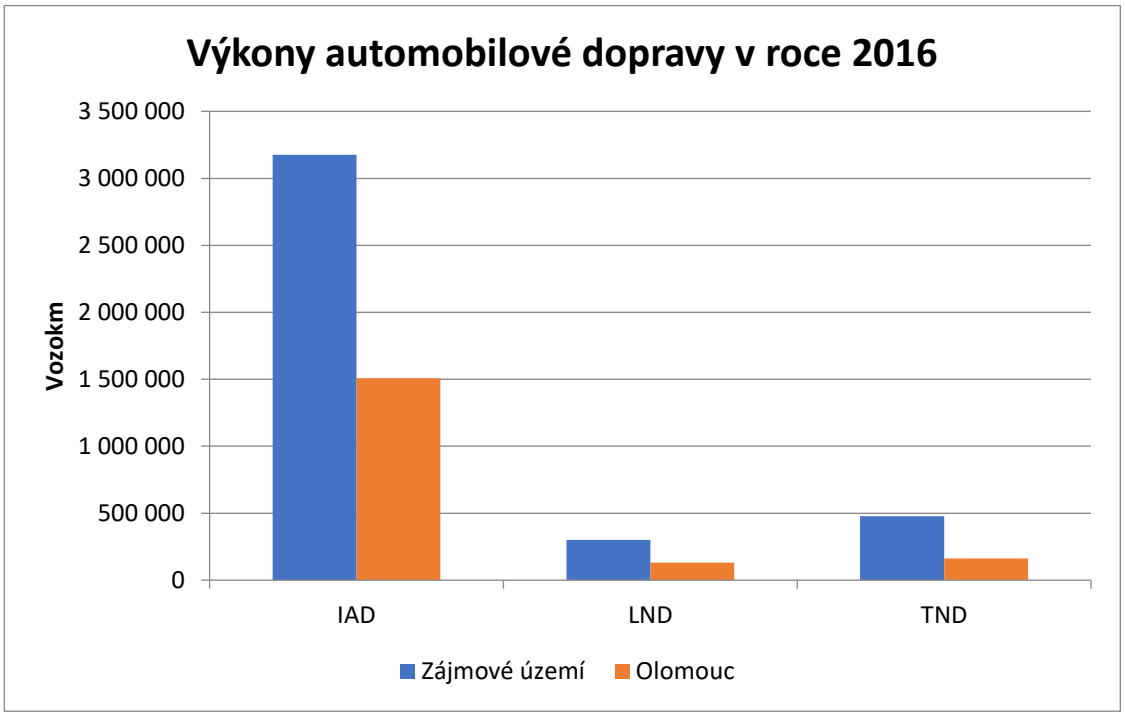
## 5.9 Přepravní objemy a ukazatele osobní a nákladní dopravy

Dopravní výkony individuální automobilové dopravy jsou určeny ve vozokilometrech a vozohodinách, jsou znázorněny v tabulkách a grafech níže.

*Tabulka 10: Denní dopravní výkony automobilové dopravy v roce 2016*

| | Vozokm | | | Vozohod | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | IAD | LND | TND | IAD | LND | TND |
| dálnice | 1 271 588 | 141 684 | 318 997 | 12 203 | 1 354 | 3 543 |
| silnice I. třídy | 450 602 | 45 753 | 56 421 | 7 761 | 745 | 910 |
| silnice II. třídy | 773 919 | 64 217 | 61 565 | 14 165 | 1 131 | 1 009 |
| silnice III. třídy | 331 842 | 26 904 | 28 416 | 7 065 | 561 | 566 |
| sběrné | 221 077 | 15 106 | 7 990 | 5 457 | 356 | 149 |
| obslužné | 126 139 | 7 862 | 4 913 | 4 552 | 183 | 135 |
| celkem | 3 175 167 | 301 526 | 478 302 | 51 203 | 4 330 | 6 312 |

Vysvětlivky: IAD – individuální automobilová doprava, LND – lehká nákladní doprava, TND – těžká nákladní doprava




Vysvětlivky: IAD – individuální automobilová doprava, LND – lehká nákladní doprava, TND – těžká nákladní doprava

Obrázek 26: Denní výkony automobilové dopravy v roce 2016 – počet vozokilometrů

Intenzity dopravy byly posouzeny pro automobilovou dopravu (IAD, lehká nákladní doprava, těžká nákladní doprava, autobusy), tramvajovou a železniční dopravu.

Nákladní doprava přijíždí k Olomouci po 5 hlavních přepravních osách, v nichž ve třech případech jde o dálnice. Podíl těžké nákladní dopravy na vjezdech do města vně polookruhu D35 je 18-36 % a uvnitř dálničního polookruhu je 5-18 %. To naznačuje, že značná část vozidel tranzituje vně města anebo končí na jeho okraji. Také to potvrzují lokace distribučních skladů, hypermarketů a výrobní areálů na okraj zástavby rostlého města s přímou vazbou na páteřní komunikace, a to zejména areály založené v posledních desetiletích.

Zároveň zejména distribuční sklady a výrobní areály plní nadregionální roli a jejich napojení je na všechny osy, nejen tu nejbližší. Využití páteřní komunikace, na něž jsou areály bezprostředně napojeny, je však zároveň pro některé relace delší (např. ve směru osy Sever, SeveroZápad) a navíc zpoplatněné mýtem na rozdíl silnic vedoucí širším centrem města (II/635, II/448). Je tedy pro nákladní dopravu vnější i tranzitní zajímavé projíždět přes 1. okruh nebo 2. polookruh a zároveň je obtížné provést regulaci nákladní dopravy, neboť silnice vlastní kraj nebo stát, který k ní nemá motivaci nebo nesouhlasí sousední obce.

## 5.10 **Přepravní vztahy, vnější relace**

Celkem v 19 obcích v těsném sousedství města více jak 50 % ekonomicky aktivních pracujících z těchto obcích vyjíždí za prací do Olomouce. Z funkčního hlediska jsou tak tyto obce velmi úzce provázány s Olomoucí a lze říci, že tvoří tvrdé jádro spádové oblasti města. Ukazatel podílu vyjíždějících do Olomouce na celkovém počtu pracujících v obci lze chápat i tak, že ekonomika těchto obcí je úzce provázána s Olomoucí a více jak 50 % bohatství obyvatelstva pochází z Olomouce.

Dále z celkem 38 obcí vyjíždí do Olomouce za prací více jak 30 % tamního pracujícího obyvatelstva. Tyto obce spolu obcemi v předešlém odstavci tvoří spádovou oblast města Olomouce a spolu s Olomoucí vytváří tzv. funkční městský region (FUA), nebo též Olomouckou metropolitní oblast. Těchto 57 obcí v okolí Olomouce je úzce svázáno s městem a dopravní vztahy mezi těmito obcemi významně ovlivňují charakter dopravy v celém území FUA. Charakter dopravních vztahů je radiální, jelikož celý městský region má monocentrickou strukturu, tj. 1 jádro. Pouze v oblasti mezi Olomoucí, Přerovem a Prostějovem lze očekávat více směrovost dopravních vztahů z daných obcí. Stále se však bude jednat o radiální vztahy, které směřují do Olomouce.

Dosah spádovosti pracovní dojížďky do Olomouce je v případě obcí severně a severo-východně od Olomouce větší, než jihozápadním nebo jihovýchodním směrem, kde se nachází právě Prostějov a Přerov. Dále je patrný vliv VÚ Libavá, který vytváří jakousi bariéru mezi Olomoucí a obcemi na Budišovsku a Vítkovsku.

Pracovní dojížďku do Olomouce lze posoudit i z hlediska významu dojížďkových proudů z pohledu Olomouce. Dojížďka do Olomouce z obcí, které patří do FUA činí na celkové dojížďce do Olomouce 50,3 % a v případě obcí, kde je podíl dojížďkového proudů na celkové dojížďce do Olomouce větší než 0,1 % činí celkový podíl dojížďky 70,7 %. Z uvedeného je patrné, že téměř 50 % dojížďky do Olomouce pochází z oblastí mimo FUA a téměř 30 % dokonce z obcí, mezi kterými není Prostějov, Přerov, Litovel, Uničov, Šternberk, Mohlenice, Lipník nad Bečvou, Tovačov a Hranice. Téměř 1/3 dojížďky tak pochází z obcí relativně velmi vzdálených od celé sídelní oblasti.

V případě pracovní dojížďky z Olomouce do okolních obcí lze za významnou považovat dojížďku do obcí Horka nad Moravou, Bystrovany a Velký Týnec (obr. 55). V těchto obcích tvoří podíl dojíždějících z Olomouce na celkovém počtu pracovních míst v dané obcí více než 30 %.

## 5.11 **SWOT**

- Silné stránky
  - Dosud stabilní počet obyvatel.
  - Silná spádovost obcí k městu, které zvyšují nabídku služeb.
  - Vysoký podíl sociálních a vzdělávacích pracovních míst.
  - Vnitřní kompaktní město.
  - 44 % domácností města nemá automobil
- Slabé stránky
  - Vysoký podíl cest autem na krátké vzdálenosti.
  - Index stárnutí 120 % s výhledem růstu.
  - Vnější okraj města urbanisticky rozdrobený.
  - Suburbanizace a negativní saldo migrace.
- Příležitosti
  - Kladný přirozený přírůstek populace.
  - Stabilita ve výhledu populace ve spádové oblasti.
  - Výstavba bytů s aktivní migrací do Olomouce.
  - Podpora růstu domácností bez automobilu.
- Hrozby
  - Pokles populace města o 5 % do roku 2030 snižující poptávku po dopravě.
  - Stárnutí populace s poklesem cest, ale s vyšší závislostí na způsobu dopravy bez řidičského průkazu.
  - Růst populace spádové oblasti vyvolá rostoucí mobilitu autem.

# 6 Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace

## 6.1 Stav silniční infrastruktury

Páteřní komunikační síť lze z hlediska motorové dopravy popsat jako radiálně-okružní systém:

- okruh – silnice přimykající se k městské památkové zóně tvořený silnicemi II. a III. třídy a místními sběrnými komunikacemi,
- polookruh – průtah silnice I/35 a I/46,
- polookruh – obchvat dálnice D35,
- a množství radiál – komunikací směřující paprskovitě do centra města.

Délky pozemních komunikací na území lze pasportizačně stanovit na 326,5 km, z toho silnice a dálnice jsou 140,1 km, místní komunikace 186,4 km. Významná je současná délka ulic v režimu zóny tempo 30 km/h, která má potenciál dalšího růstu.

## 6.2 Car-sharing a elektromobilita

**Carsharing** je možnost sdílet jedno auto více řidiči a v Olomouci funguje od roku 2016 firma AutoNaPůl. V roce 2019 nabízí 4 auta a má cca 40 uživatelů, předávací zóna aut je uvnitř polokruhu silnice I/35 (Foestrova-Velkomoravská) a mimo oblast placeného stání. Carsharing je cílen na řidiče, kteří auto nepotřebují denně a najezdí ročně méně než 10 tisíc km. V ČR tato služba funguje od roku 2003 a v roce 2016 měla k dispozici 150 vozidel v pěti zprostředkujících společnostech. V Německu má tato služba 7 800 vozidel, na 1 auto připadá cca 1 200 obyvatel. Tato služba je v Olomouci teprve v počátcích a vůči Německu má ještě rozvojový potenciál. Ačkoliv je v zahraničí zvykem takovou aktivitu podporovat z veřejných zdrojů, v Olomouci funguje bez veřejné podpory.

**Autopůjčovna** je tradiční komerční způsob výpůjčky osobního ale i dodávkového vozidla z provozovny majitele nebo i některé společnosti mimo Olomouc nabízí jeho přistavení. Služba je cílena na vícedenní výpůjčky do jednoho měsíce. Autopůjčovna je svým charakterem výpůjčky v řádu několika dnů odlišná od carsharingu, i když některé carsharingové systémy umožňují výpůjčku i v řádu dnů. V Olomouci nabízí služby 15 firem s počtem vozů 222. Typicky místní firmy nabízí do 10 vozidel, regionální do 20 a společnosti s celostátní působností nabízí do 50 vozidel. V Německu je takto nabízeno 9 400 vozidel, na 1 auto připadá 4 000 obyvatel. Tuto službu lze prohlásit za rozvinutou a do značné míry srovnatelnou s Německem (počet obyvatel na počet dostupných vozidel).

**Infrastruktura pro elektromobilitu** je tvořena především možností si vozidlo dobíjet i mimo běžný domov. V Olomouci je 10 veřejných nabíjecích stanic, nabízejících za úplatu elektřinu skrze zásuvku typu 2, případně i další typy zásuvek.

V roce 2019 pořídilo město pro městskou policii 3 osobní elektromobily a pro areál ZOO 4 malá vozidla pro vnitřní provoz (multikáry).

## 6.3 Přepravní vztahy, intenzita dopravy

Ve všeobecnosti je možné sledovat, že automobilová doprava se soustředí na hlavní dopravní tangenty a radiály. Jde především o dálnice, silnice I/35, I/46 a I/55 a přímo v centru o ulice 17. listopadu, Hynaisovu,

Studentskou, Dobrovského a tř. Svobody. Nejvyšší intenzity automobilové dopravy se nacházejí na křížení dálnic D46 a D35 (dohromady za oba směry téměř 40 000 vozidel). V samotném městě jsou intenzity na vybraných úsecích téměř stejné (například silnice I/35 (ulice Velkomoravská a Tovární) anebo křižovatka ulic Pavlovická a U podjezdu v severovýchodní části Olomouce). Zajímavostí je, že počty vozidel v těchto úsecích jsou vyšší než na dálnici (obchvatu) D35 jižně od Olomouce. Mezi další lokality s vyšší intenzitou dopravy patří ulice Chválkovická a Šternberská na severovýchodě (silnice I/46), ulice Okružní v západní části města, úsek ulic Erenburgova, Tomkova, Ladova, Dolní hejčínská a Na Střelnici severozápadně od centra anebo ulice Rooseveltova spájející dálnici D35 s ulici Velkomoravskou. Větší počet vozidel se nachází také u vlakového hlavního nádraží. Naopak nejnižší intenzity dopravy se vážou na místní komunikace.

Zatížení páteřní komunikační sítě dle modelu 2016:

- okruh – silnice přimykající se k městské památkové zóně – 7 500 až 18 700 voz/24h,
- polookruh - průtah silnice I/35 a I/46 – 13 500 až 35 000 voz/24h,
- polookruh - obchvat dálnice D35 – 16 300 až 29 200 voz/24h
- radiály - komunikací směřující paprskovitě do centra města:
  - silnice I. třídy – 15 400 až 23 300 voz/24h
  - silnice II. třídy – 10 400 až 18 600 voz/24h
  - silnice III. třídy – 3 500 až 8 300 voz/24h
- místní sběrné komunikace – 3 500 až 11 600 voz/24h

Intenzity na vybraných úsecích jsou blíže rozepsány v tabulce dále.

*Tabulka 11: Denní intenzity na vybraných úsecích – modelované hodnoty (AF-CITYPLAN 2016).*

| Silnice | Intenzita automobilové dopravy [počet vozidel/24 hod] | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Autobusy | Lehká nákladní vozidla | Těžká nákladní vozidla | Osobní vozidla | Celkem |
| D46: mezi silnici 570 a D35 | 150 | 3 100 | 6 300 | 30 200 | 39 750 |
| I/35: OC Baumax po křižovatku s ul. Roosveltovou | 300 | 2 000 | 2 100 | 30 800 | 35 200 |
| ulice Pavlovická (při nákupním centru Lidl) | 300 | 2 300 | 1 500 | 31 000 | 35 100 |
| I/35: ulice Tovární | 900 | 2 100 | 2 200 | 28 500 | 33 700 |
| D35: výjezd E272 - výjezd 276 | 0 | 2 400 | 5 300 | 19 900 | 27 600 |
| ulice Brněnská (při Fakultní nemocnici) | 200 | 1 500 | 1000 | 20 800 | 23 500 |
| I/35: ulice Lipenská po křižovatku s ul. Pavelkovou | 300 | 1 400 | 1 800 | 18 100 | 21 600 |
| ulice 17. listopadu (okolí Šantovky) | 400 | 1 100 | 10 | 15 600 | 17 110 |
| ulice Palackého (při magistrátu) | 400 | 800 | 200 | 14 700 | 16 100 |
| ulice Týnecká | 100 | 1 000 | 1 600 | 13 400 | 16 100 |
| ulice Pražská | 50 | 1 000 | 800 | 13 800 | 15 650 |
| ulice Dobrovského | 150 | 800 | 200 | 14 000 | 15 150 |
| ulice Okružní (věžový vodojem – FN) | 100 | 400 | 200 | 10 500 | 11 200 |

## 6.4 Úroveň kvality přepravy, dostupnost území

Na datech kongescí typické středy v Olomouci lze identifikovat dvě špičkové hodiny:

- ranní špička 7:00-8:00
- odpolední špička 15:30-16:30

Ze čtyř stupňů průjezdnosti (1 - nejlepší, 4 - nejhorší stav) je možno při špičkách rozlišit:

- stupeň 2
  - okruh – silnice okolo MPR: celý,
  - radiály k 1. okruhu MPR: Litovelská, Hynaisova, tř. Svornosti, Havlíčkova, tř. Kosmonautů, Jeremenkova, Pasteurova, Sokolovská, Lazecká, Tomkova, Ladova,
  - polookruh - silniční průtah: Velkomoravská (dlouhodobá uzavírka poloviny mostu přes Moravu), Hodolanská, Chválkovická ,

- radiály k 2. polookruhu: tř. Míru, Hněvotínská, Střední novosadská, Holická, Rolsberská, Selské nám.,
- polookruh - dálniční obchvat: žádná část,

- stupeň 3
  - okruh – silnice okolo MPR: tř. Svobody, Studentská,
  - radiály k 1. okruhu MPR: Na střelnici,
  - polookruh - silniční průtah: žádná část,
  - polookruh - dálniční obchvat: žádná část,
  - ostatní: silnice I/35 ve sjezdu z D35 na okružní křižovatku u nákupního centra OlomoucCity.
- stupeň 4:
  - nevyskytuje se

## 6.5 Organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti

Ve městě je aplikována řada zklidňujících opatření pro automobilovou dopravu zaměřených na snížení nejvyšší dovolené rychlosti v různých částech města. V Olomouci jsou zavedeny zóny 30 km/h o délce cca 49 km, tj. asi ¼ délky místních komunikacích. Zpravidla ale nemají provedenu změnu stavebního uspořádání a změna je jen formální, tj. dopravním značením. Dále je zříceno 6 km obytných zón a jedna pěší zóna v městské památkové rezervaci (20 km/h) a několik pěších zón na jednotlivých ulicích (Koželužská, Nedvědova).

Obrázek 27: Délky jednotlivých tříd a skupin komunikací dle PUMM 2016, doplněno DHV2020

| **Typ komunikace** | **Osová délka (km)** | **Zdroj** |
|---|---|---|
| silnice a dálnice | $ 140,1 | ŘSD |
| ■ dálnice | ■ $ 35,8 | ■ ŘSD |
| ■ silnice pro motorová vozidla | ■ $ 0,7 | ■ ŘSD |
| ■ silnice I. | ■ $ 39,5 | ■ ŘSD |
| ■ silnice II. | ■ 33,0 | ■ ŘSD |
| ■ silnice III. | ■ 31,1 | ■ ŘSD |
| ■ místní komunikace | ■ 186,4 | ■ x |
| ■ sběrné | ■ 26,0 | ■ model |
| ■ obslužné | ■ 109,2 | ■ model |
| z toho zóny 30 km/h | 49,2 | RHDHV 2020 |
| z toho jednosměrek | 33,0 | RHDHV 2020 |
| z toho cyklo-obousměrek | 7,9 | RHDHV 2020 |
| bezmotorové a smíšené | 51,2 | x |
| z toho pěší zóny | 5,7 | RHDHV |

| | | |
|---|---|---|
| z toho obytné zóny | 6,1 | RHDHV 2020 |
| z toho cyklostezky | 38,9 | MMO |
| z toho chodníky a pěší stezky | . | x |
| z toho jednosměrek | 9,7 | RHDHV |
| z toho cyklo-obousměrek | 0,5 | RHDHV |
| ■ účelové komunikace | . | x |

Poznámka: $ Směrově dělené komunikace jsou započítány za každý směr zvlášť, dále započítány také MÚK a sjezdy.

## 6.6 Problémová analýza

Jako každé město i Olomouc se potýká s kongescemi v době špičky. Tyto problémy jsou obecně tím menší, čím menší je i město, přestože nespokojenost bývá zpravidla napříč městy stejná a je tak politickým tématem.

Městu se nedaří zbavit zbytné dopravy na sever od centra a to skrze absentující sběrnou silniční infrastrukturu. Zároveň ale tato absence vytváří jistý odbor dalšímu nárůstu (indukce) dopravy. Osobní doprava auty má vnitřně rozpornou přirozenost, neboť skrze ni lze pohodlně, rychle, individuálně cestovat, zároveň uživatel nenese externality jak prostorové, tak enviromentální a energetické. Je tedy na iniciativě města, aby podporovalo udržitelné módy dopravy automobily tam, kde můžou konkurovat a v případě nezbytné automobilové dopravy ty podoby motorové dopravy, které mají ve výsledku menší dopady (elektromobilita, car-sharing, car-pooling).

V dalším rozvoji konvenční silniční infrastruktury je město závislé především na státu a kraji jako případnému investorovi silnic a dálnic. Město samo z hlediska dopravního skeletu je jen okrajovým investorem, může však měnit organizaci stávajících komunikací např. rozvojem zón 30 km/h a to nejen dopravním značením, ale i stavebnímu úpravami. Všechny silniční investice mohou také trpět rizikem indukce dopravy a to díky prodlužováním dojezdu vzdálenosti za stejný čas jízdy a s nedostatečným poklesem v očekávaných místech.

Přestože město má dálniční obchvaty pro dálkovou dopravu je zejména přirozeným cílem dopravy, který roste s velikostí a významem města.

## 6.7 SWOT

- Silné stránky
  - Dálniční obchvat.
  - Zklidněné rezidenční ulice.
  - Schopnost prosadit své potřeby.
- Slabé stránky
  - Silniční průtah rozdělující město.
  - Dominace silniční dopravy v uličním prostoru.
  - Snížená pobytová funkce ulic.
  - Externality silniční dopravy.

- Příležitosti
  - Podpora forem motorové dopravy s nižším dopadem (elektromobilita, car-sharing, car-pooling).
  - Podpora udržitelné dopravy.
  - Rozšiřování zklidněných ulic a jejich stavební proměna.
  - Výstavba dalších obchvatových silnic předpoklad 2025-2028: D35 Křelov, I//36 východní tangenta.
- Hrozby
  - Růst vnitřní dopravy města a dopravy ze spádové oblasti.
  - Stárnutí vozového parku.
  - Dopravní indukce při zlepšování infrastruktury.

# 7 Doprava v klidu (statická doprava)

## 7.1 Stav infrastruktury a technologických zařízení

Parkovací místa lze rozdělit parkovací místa z hlediska vlastnictví na soukromé (užívané pouze majiteli) a veřejné (za úplatu nebo zdarma poskytnutá služba veřejnosti). Protože ovlivňovat trh s parkovacími místy může město především skrze místa veřejná, zabývá se analýza především veřejnými parkovacími místy.

Základním statkem dopravy v klidu je veřejné prostranství, na němž je vymezeno uliční stání, pro osobní vozidla á 11 $m^2$ (plocha stání vozidla) nebo samostatné parkoviště od 24 $m^2$ (tj. plocha stání + příjezdová plocha). Dalším jsou veřejné parkovací objekty převážně soukromých (v centru jde o 3 objekty) a veřejná parkoviště soukromých provozovatelů (např. ul. Palachovo nám., ul. Kateřinská, ul. Fibichova).

Na městských zpoplatněných plochách se využívá 41 ks parkovacích automatů s platbou mincemi nebo 15 ks má možnost i bankovní kartou, dále platba prémiovou SMS nebo on-line aplikací (bankovní karta). Na soukromých plochách je typicky závora s terminálem nebo lidská obsluha.

## 7.2 Oblasti regulace, nástroje a způsoby

Centrum je regulovanou parkovací zónou z roku 1997 s cenovou hladinou nastavenou naposledy v roce 2017. Je to zastavěná oblast historického jádra města o výměře 90 ha, kde lze parkovat na vyznačených veřejných prostranstvích a toto stání je regulováno poplatkem. Uprostřed oblasti je pěší zóna (viz. následující podkapitola) s vjezdem jen na povolení. Krátkodobý poplatek za stání se uplatňuje po-pá mezi 9:00-18:00 hod v ceně 30 Kč/hod. Město ročně získá z parkování 35 mil. Kč, které se z většiny dostávají do rozpočtu Městské policie.

Povinnost platit za parkování ve smyslu nařízení o placeném parkování se nevztahuje na vozidla IZS, obecních policií a Armády ČR a dále na vozidla označená parkovacím průkazem a vozidla označená vlastníkem zpoplatněné místní komunikace.

*Tabulka 12: Přehled kapacit a cen na regulovaných prostranstvích a v hromadných garážích v roce 2020*

| **oblast** | **kapacita** | **krátkodobá cena** | **celodenní** | **rezident (*2)** | **abonent (*2)** |
|---|---|---|---|---|---|
| veřejná parkovací zóna – pěší zóna (městské) | 220 | 30 Kč/h | - | nepřenosná 1 000 Kč/rok (*1) | nepřenosná 10 500 Kč/rok (*1)<br>přenosná 21 000 Kč/rok (*1) |
| veřejná parkovací zóna A (městské) (*5) | 1 310 | | | | |
| veřejná parkovací zóna B (městské) (*5) | 720 | | | | |
| parkoviště ul. Palachovo nám. (Zikaron) | 60 | 30 Kč/h | 150 Kč/12hod<br>240 Kč/den | 18 000 Kč/rok | 18 000 Kč/rok |
| parkoviště u Hotelu Trinity, tř. Svobody | 44 | 25 Kč/h | - | - | - |
| parkoviště ul. Kateřinská | 60 | - | 50 Kč/den | - | - |
| garáže Šantovka,<br>ul. Polská/Švýcarská | 1 103 | 30 Kč/h<br>3 hod zdarma | - | - | - |
| garáže Namiro,<br>ul. Palackého | 80 | 30 Kč/h | 150 Kč/den | 12 000 Kč/rok | 20 000 Kč/rok |
| garáže Central Parking,<br>ul. Koželužská | 470 | 20 Kč/h | - | - | - |
| **celkem městských (*3)** | **2 250** | | | | |
| **celkem** | **4 067** | | | | |
| garáže P+R přednádraží,<br>ul. Jeremenkova (městské) | 85 | 20 Kč/h (*4) | 80 Kč/12hod<br>180 Kč/den | 16 000 Kč/rok | 16 000 Kč/rok |
| K+R přednádraží,<br>ul. Jeremenkova (městské) | 50 | 10 Kč/h, max 1 hod | - | - | - |
| parkoviště Flora, ul. Poupětova (městské) | 130 | 20 Kč/h | 50 Kč/den | - | - |
| parkoviště BEA,<br>třída Kosmonautů | 315 | 20 Kč/h | - | - | - |
| parkoviště RCO,<br>ul. Fibichova | 108 | 20 Kč/h | - | - | - |

*1 Druhé a další vozidlo +50 % základní ceny.

*2 Rezident je fyzická osoba bydlící v zóně, abonent je osoba podnikající v zóně.

*3 z toho 220 parkovacích míst je vyhrazeno na RZ, firmu nebo obecně osobám zdravotně hendikepovaným.

*4 parkovací lístek lze využít na MHD.

*5 Zóna A+B byla 3.7.2017 sloučena, zóna B z ulic Legionářská, Dobrovského, oblast mezi Vídeňskou a tř. Svobody

Parkování v pěší zóně je možno na základě povolení vjezdu do pěší zóny a po uhrazení poplatku za parkování v zóně placeného parkování. Dlouhodobé povolení vjezdu do pěší zóny je v kompetenci RMO, krátkodobé povolení (max. 14 dnů) je v kompetenci odboru dopravy a územního rozvoje.

Mimo centrum je parkování na veřejných pozemcích neregulované, tj. na legálních plochách vymezených značkou nebo ze zákona (§ 25 361/2000 Sb.) lze volně parkovat, vyjma plochu K+R Jeremenkova a parkoviště Poupětova.

*Tabulka 13: Příjmy města z pronájmů parkovacích míst v tis. Kč*

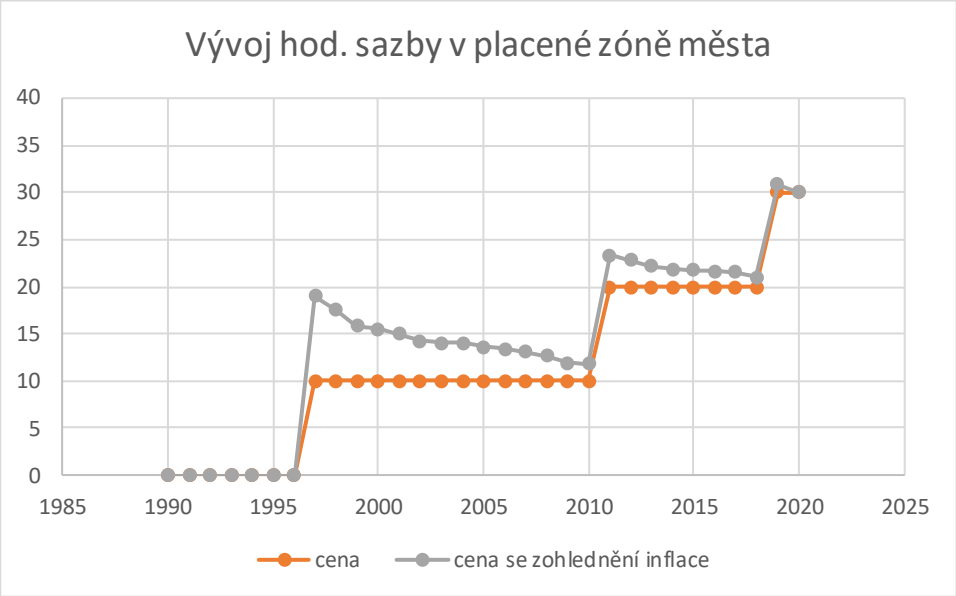
| typ | zdroj | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | pozn. k roku 2019 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | cena za stání vozidla v Kč/hod | 20/10 | | 30 od 1.7.2017 | | | |
| krátkodobé | mincové parkomaty | ? | 14,859 | 16,516 | 16,477 | 16,209 | |
| | 15ks parkomatů platba platební kartou od 1.1.2018 | 0 | 0 | 0 | 1,717 | 2,384 | |
| | prémiová SMS od 3.7.2017 | 0 | 0 | 2,045 | 7,023 | 8,995 | |
| | platební karta přes web aplikaci od 1.4.2018 | 0 | 0 | 0 | 143 | 452 | |
| | karty - krátkodobé | 473 | 494 | ? | 290 | ? | |
| dlouhodobé | karty - dlouhodobé (nepřenosné) | 2,449 | 2,477 | 2,557 | 2,865 | 3,251 | |
| | vyhrazená místa | ? | ? | ? | 3,400 | ? | 126 míst pro 26 subjektů |
| | vyhrazeno pro ZTP | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 191 míst |
| | celkem | | | | 31,915 | ~35,000 | |

Z tabulky níži vyplývá, že roste počet dlouhodobých karet, což je negativní trend, protože dlouhodobá neomezená stání snižují kapacitu.

*Tabulka 14: Počty kusů vydaných dlouhodobých karet*

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|---|---|---|---|---|
| fyzické osoby | 705 | 773 | 936 | 1,013 | 1,071 |
| právnické osoby | 146 | 135 | 138 | 160 | 182 |
| celkem | 851 | 908 | 1,074 | 1,173 | 1,253 |

Z pohledu vývoje inflace a ceny za hodinu stání v placené zóně plyne, že po nastavení výchozí ceny v roce 1997 bylo zdražováno 2× a to hodnotu dnešní cca 5 Kč.




Obrázek 28: Vývoj základní ceny za parkování ve zpoplatněné zóně.

## 7.3 Technologie obsluhy P+G, přestupní terminály P+R, K+R

Technologie obsluhy u P+G uličního typu je parkovací automat mobilní nebo webová aplikace, podobně je tomu u K+R. Toto řešení je náročné na dohled a kontrolu pravidel.

Typickým řešením P+R, garáží a samostatných parkovišť P+G jsou parkovací závory a platební terminál. Toto řešení je nákladné na pořízení.

## 7.4 Bilance nabídky, bilance uživatelských skupin, využití nabídky

### 7.4.1 Analýzy nad statistickými obvody

Výchozí analýzou je analýza počtu obyvatel (ČSÚ) a zaměstnanců (ARES) na statistickými obvody (viz. příloha 7 a 8). Z ní plyne, že vysoké počty obyvatel se koncentrují na sídlištích v městských částech Tabulový vrch, Nová ulice, Povel, Nové Sady, Nové Hodolany a Lazce. Naopak zaměstnanci se soustředí do centra města, nemocnice a univerzitních areálů (Nová Ulice, Neředín) a Nové Hodolany. Lze tedy zjednodušeně říci, že

podstatná část bydlí vně silničního polokruhu I/35 a naopak podstatná část zaměstnanců přes den pracuje uvnitř polookruhu I/35.

Z analýzy parkovacích kapacit (viz. příloha 9 a 10), tj. veřejných povrchových parkovacích míst a garáží lze pozorovat prostorový vzor, že garáže se vyskytují ve vyšších koncentracích na periferiích naopak povrchová parkovací místa jsou poskytnuta v uličním prostoru. Jestliže povrchová stání kopírují do jisté míry vysoké hustoty obyvatel (sídliště), tak garáže to sledují jen omezeně.

Analýza průzkumů parkování byla zúžena na dopolední a noční řez mimo centrum a analogicky v centru na špičkovou 11 hodinu a nejzazší 20 hodinu. Z množství vozidel na plochu (viz. příloha 11 a 12) je možno pozorovat relativně malé odlehčení sídlišť přes den a přitížení severní části poloviny přiléhající ke zpoplatněné zóně. Podobně přes den přitížená se chová oblast západně od přednádraží.

Z výkresů obsazenosti parkovacích míst (viz. příloha 13 a 14), respektive překročené kapacity je zřejmý poměrně malý pohyb této veličiny, a to v desítkách procent. Tento pohyb odpovídá pohybu počtu vozidel v časovém řezu. Dále dopolední odlehčení odjetých vozidel na lidnatých sídlištích nedorovná dostupnou kapacitu a je tak překročena přes den i přes noc.

### 7.4.2 Přestupky a parkoviště Jeremenkova

Obecní policie je oprávněna pokutovat přestupky za stání vozidel v rozporu s úpravou. Z poskytnutých dat MP Olomouc z udělených pokut v zóně placeného stání vyplývá, že 90 % přestupků je nezaplacené parkovné. Každý den bylo průměrně zaznamenáno asi 30 přestupků, z toho polovina byla řešena příkazovým blokem (tj. neskončila ani domluvou ani správním řízením), průměrná výše pokuty z příkazového bloku se pohybuje v roce 2019 mezi 200-250 Kč. Vybraná částka příkazovým blokem je mezi 1 až 2 miliony Kč za rok.

*Tabulka 15: Přestupky v zóně placeného stání (Zdroj: MP Olomouc)*

| typ přestupku | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|---|---|---|
| Stání mimo parkoviště | 998 | 921 | 961 |
| Stání na parkovišti bez parkovací karty, park. lístku | 6 560 | 8 917 | 9 240 |
| celkem | 7 558 | 9 838 | 10 201 |
| celková výše pokut | 891 300 Kč | 1 857 682 Kč | 1 268 200 Kč |

Parkoviště Jeremenkova je jediná plocha, kterou spravuje město v režimu P+R. Z poskytnutých informací za rok 2019 plyne, že bylo prodáno 33 ročních parkovacích karet a 22 měsíčních průměrně za měsíc, tj. 55 míst bylo obsazeno dlouhodobě. Celková obsazenost byla 90-100 % v pracovní dny od 9 do 16 h.

## 7.5 Problémová analýza

Olomouc v centru i na celém území má více parkovacích míst, než je poptávka. Nemá je však tam, kde by si to potencionální klienti představovali – ve výhodné vzdálenosti od cíle cesty a zdarma. Je však také zřejmé, že zaparkovat před cílovými dveřmi na veřejném pozemku a bez poplatku bude pro většinu nesplnitelný sen. Olomouc si už prošla fázemi, kdy pro odstavování automobilů nejprve plochy vymezovala, pak budovala a nakonec zpoplatňovala. Výzvou se pro město se nyní může stát politika parkování jako součást plánování

mobility. Je zřejmé, že organizace dopravy v klidu je citlivé politické téma na každé městě, zároveň je to pro obec klíčový a téměř jediný nástroj, jak přímo ovlivňovat individuální automobilovou dopravu na svém území.

Olomouc dlouhodobě rozvíjí možné úpravy parkovací politiky v podobě studie pěší zóny, studie rozšíření placené zóny. Při tvorbě územního plánu a regulačních plánech zohledňuje záměry parkovacích ploch a objektů, aby nedošlo ke střetu zájmů a nebyl zastaven rozvoj. Do provedení se však možné změny promítají jen obtížně a stavební rozvoj parkovacích ploch a objektů je mimo finanční možnosti města, zejména při zohlednění dlouhodobé zadluženosti a v současnosti rizik propadu příjmů v souvislosti s karanténou 2020. Sektor parkování má příjmy v rozsahu 35 mil. Kč, ty však cca z poloviny končí jako příjem obecní policie, dílem jako náhrada za správu parkomatů. Město nemá fond mobility, nebo podobný nástroj, který by vybrané příjmy mohl vracet do rozvoje dopravy.

Pěší zóna do jisté míry slouží jako tranzitní komunikace a jako místo pro parkování ať už legální či nelegální, obé se zdá být negativním jevem a v rozporu s cíli zřízení pěší zóny.

Stávající regulace placené zóny je nastavena rámcově dobře, z analýzy lze uvažovat o možném rozšíření, neboť je zjevné, že poptávka v oblasti žst. Olomouc-město a Olomouc hl.n. překračuje nabídky a zároveň hranice stávající placené zóny. Z evidence přestupků plyne patrně značná personální náročnost obecní policie při výběru za nezaplacené parkovné.

Rozvoj parkovacích domů byl dosud v režii soukromých investorů, což sice umožnilo jejich vznik, zato však omezilo prostor pro město ovlivňovat tímto způsobem parkování v placené zóně. Cenová politika je v garáži i na ulici srovnatelná a nemotivuje přednostně využívat parkování v garáži.

Značným celodenním přetlakem poptávky trpí sídliště vně polookruhu I/35, zde je patrné, že ani přes den, kdy se obyvatelé přesunou za prací a školou, nedochází k vyrovnání nabídky a poptávky.

## 7.6 SWOT

- Silné stránky
  - Realizované kapacitní parkovací domy.
  - Rozsáhlá parkovací kapacita.
  - Dekádu osvědčená regulace.
- Slabé stránky
  - Parkovací domy v soukromém držení.
  - Parkovací kapacita zabírá rozsáhlé plochy veřejných prostranství.
  - Parkování v nejcennější pěší zóně a MPR.
  - Financování ad-hoc, příjmy z parkování jdou volně do rozpočtu.
  - Přetlak poptávky po stáních zdarma v okolí placené zóny.
  - Nedostatečná kapacita parkování na sídlištích.
  - Značné množství výjimek a růst administrativně náročných přestupků .
- Příležitosti
  - Parkovací politika jako nástroj řízení mobility.
  - Zřízení fondu mobility jako zdroje pro systematickou rozvoj a údržbu.

- Rozšířené zóny placeného parkování.
- Zřízení P+R na území města.
- Změna regulace pěší zóny.
- Privátní výstavba parkovacích objektů.
- Automatizovaný sběr a řešení přestupků.

- Hrozby
  - Pokračování přetlaku poptávky a další přetěžování oblastí.
  - Stagnace systému a nereflektování technologického rozvoje a poznatků udržitelné mobility.
  - Růst automobilizace populace.

# 8 Veřejná osobní doprava, včetně železnice a vazeb na Integrovaný dopravní systém

## 8.1 Infrastruktura pro Hromadnou dopravu

Systém veřejné dopravy na území města Olomouce je tvořen několika subsystémy. Jedná se o tramvajovou, městskou autobusovou, regionální autobusovou a železniční dopravu. Jeden z významných ukazatelů hromadné dopravy je její cena, která by měla s parkováním korespondovat, více v tabulce níže:

*Tabulka 16: Základní ceny MHD Olomouc pro dospělé osoby 2020*

| **cena** | **typ jízdenky** |
|---|---|
| 18 Kč/40 min | cena za jízdenku |
| 2950 Kč/rok | cena za osobní (nepřenosnou) permanentku |

## 8.1.1 Tramvajová doprava

### *8.1.1.1 Popis tramvajové sítě*

Tramvaje se ulicemi Olomouce poprvé rozjely v roce 1899. Délka sítě byla tehdy přibližně 5,3 km. Základem byla páteřní trasa od Hlavního nádraží na Horní náměstí, kde se dělila na dvě větve ve směru do Neředína a na Novou Ulici. Toto uspořádání vydrželo v základních obrysech bezmála sto let s tím rozdílem, že v 50. letech byly přeložkou do ulice 8. května vyloučeny tramvaje z historického centra, rozšířena síť východním směrem tratí do Pavloviček a postupně prodlužovány koncové úseky obou větví. Významným okamžikem pak se stal rok 1997, kdy byla zprovozněna nová trať ulicí Kosmonautů, která přinesla zaokruhování sítě v centrální části města a tedy i výrazně menší zranitelnost provozu. Do té doby jakékoliv omezení provozu na přetížené trati mezi Hlavním nádražím a centrem znamenalo okamžitý kolaps tramvajového provozu. Aktuálně posledním rozšířením sítě bylo v roce 2013 zprovoznění I. etapy nové větve na sídliště Povel (do konečné Trnkova).

Tratě byly do 80. let minulého století vedeny v běžné uliční síti, od výstavby přeložky koncového úseku tratě na Novou Ulici (v provozu od r. 1981) se prosazuje prostorová segregace tramvajové dopravy od automobilového provozu. Rychlodrážní charakter tak má kromě zmíněné přeložky také trať ulicí Kosmonautů i nová trať na Trnkovu.

### *8.1.1.2 Linkové vedení tramvají*

Aktuální stav linkového vedení je platný od prosince 2013 v návaznosti na zprovoznění nové trati do zastávky Trnkova. Sestává se ze sedmi linek, z čehož ale linka 6 je v podstatě jen zkrácenou variantou linky 4. Základním terminálem je Hlavní nádraží (resp. většina linek je výchozích ze smyčky Fibichova). Ten je propojen dvojicí linek (vždy jedna přes Masarykovu třídu a jedna ulicí Kosmonautů) s každou z konečných Neředín (linka 2 a 7), Nová Ulice (linky 1 a 4+6) a Trnkova (linky 3 a 5), na trať do Pavloviček zajíždí pouze linka 4.

Oproti zvyklostem v jiných tramvajových provozech není v Olomouci výrazně odlišena obsluha linek ve špičce a v sedle a to včetně víkendů. Jen linka 6 není v provozu o víkendech, kdy je zároveň omezena také obsluha linky 3. Snížení poptávky ve večerních hodinách je realizováno ukončením provozu některých linek již v podvečerních hodinách.

Tabulka 17: Charakteristika tramvajových linek

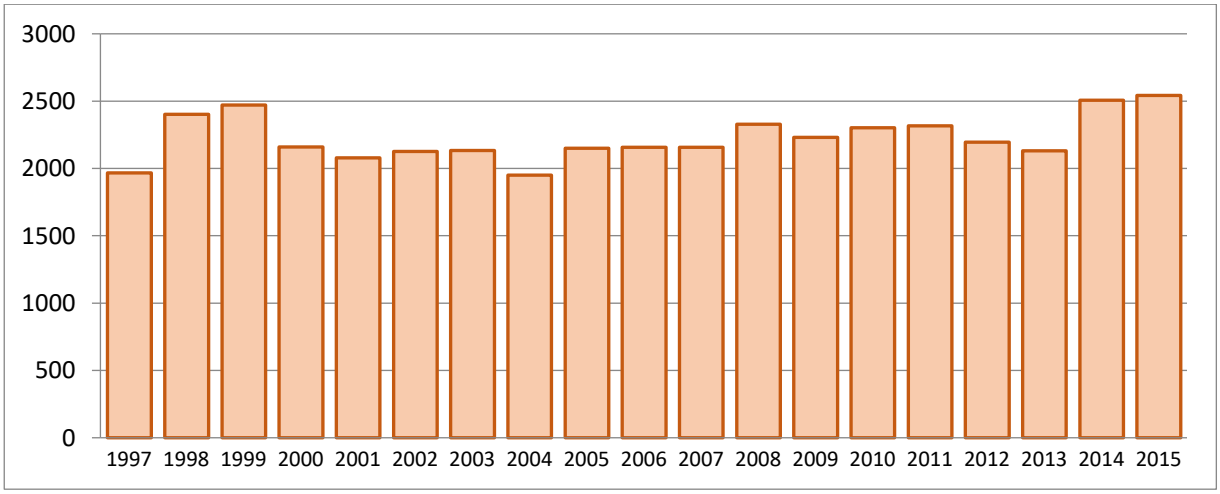
| **Linka** | | **Základní interval (min)** | | | **Provozní doba** | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $\Omega_{špička}$ | $\Omega_{sedlo}$ | $\Xi$ | $\Omega$ | $\Xi$ |
| 1 | Fibichova – Hl. nádraží - Envelopa - Tržnice - Fakultní nemocnice - Nová Ulice | 15 | 15 | 15 | 5:00 - 21:00 | 7:00 - 21:00 |
| 2 | Fibichova – Hl. nádraží - Žižkovo nám. - Palackého - Pražská - Neředín, krematorium | 15 | 15 | 15 | 4:30 - 23:00 | 4:30 - 23:00 |
| 3 | (Fibichova – Hl. nádraží - Žižkovo nám. -)* Náměstí Hrdinů - Šantovka - Trnkova | 15 | 15 | 30 | 4:30 - 23:30 | 4:30 - 23:30 |
| 4 | Pavlovičky - Hodolanská – Hl. nádraží - Žižkovo nám. - Náměstí Hrdinů - Fakultní nemocnice - Nová Ulice | 15 | 15 | 15 | 4:30 - 23:00 | 4:30 - 23:00 |

| Linka | | Základní interval (min) | | | Provozní doba | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Ω špička | Ω sedlo | Ξ | Ω | Ξ |
| 5 | Fibichova - Hlavní nádraží - Envelopa - Šantovka - Trnkova | 30 | 30 | 30 | 4:30 - 18:30 | 5:00 - 22:30 |
| 6 | Fibichova – Hl. nádraží - Žižkovo nám. - Náměstí Hrdinů - Fakultní nemocnice - Nová Ulice | 15 | 15 | - | 6:00 - 18:00 | - |
| 7 | Fibichova – Hl. nádraží - Envelopa - Tržnice - Palackého - Pražská - Neředín, krematorium | 15 | 15 | 15 | 6:00 - 19:30 | 6:00 - 19:30 |

* *úsek Fibichova – Nám. Hrdinů pouze v pracovní dny* *Vysvětlivky: Ω - pracovní den; Ξ- víkendy a svátky*

Z přepravního průzkumu proběhnuvšího na podzim 2014 (Czech Consult, 2015) vyplývá, že většinou nedochází k přeplňování kapacity vozidel cestujícími. Výjimečně dochází ke krátkodobému překročení kapacity v časech špičky, zejména v případě dopravy studentů a žáků do/ze škol. Nejsilněji se tento jev projevuje na lince č. 7 v období ranní špičky mezi 7. a 8. hodinou a odpoledne mezi 14. a 15. hodinou.

Z pohledu celkového dopravního výkonu tramvajové dopravy byl od významného propadu v roce 2000 (meziroční pokles o 13 % v důvodu omezení nabídky a zároveň převedení části výkonů, vč. noční dopravy, na autobusy) stabilní stav s určitými mírnými nárůsty nebo propady v závislosti na výlukové činnosti a zavádění náhradní autobusové dopravy. Zprovoznění nové radiály na konečnou Trnkova a zavedení nových tramvajových linek znamenalo významné navýšení výkonů – meziroční růst v letech 2013 a 2014 představoval 17,5 %.




Obrázek 29: Dopravní výkon tramvajové dopravy (tis. vzkm / rok) – zdroj: SDP (2002 až 2016).

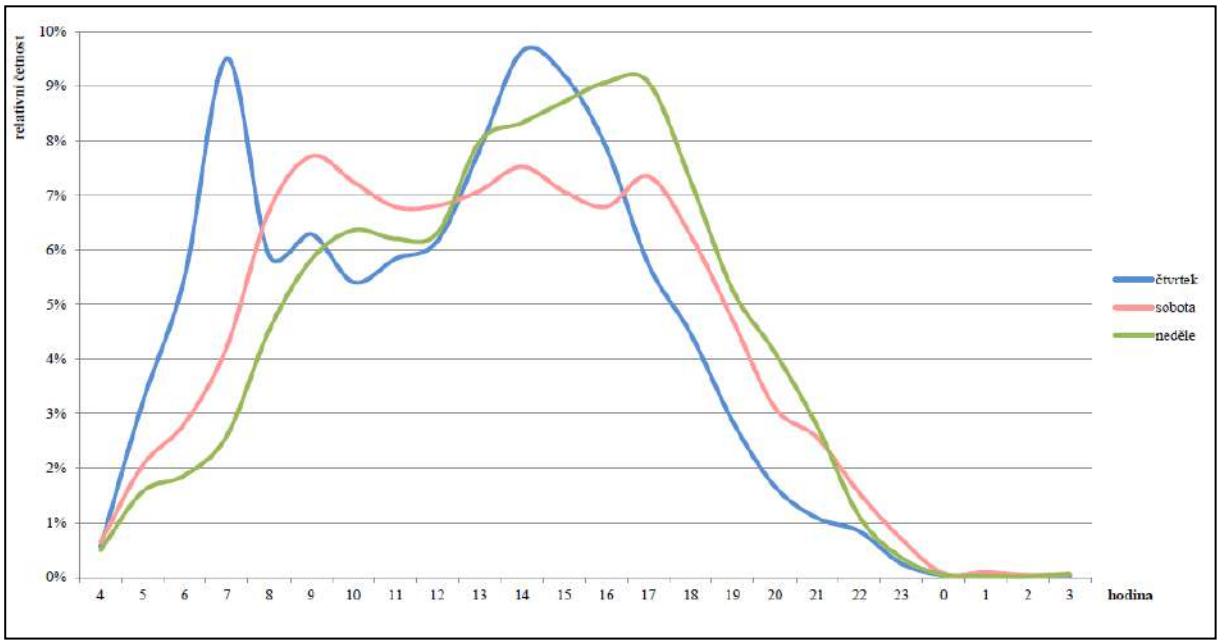
### 8.1.2 Autobusová doprava MHD

Dopravní podnik města Olomouce provozuje celkem 20 denních autobusových linek. Na některých linkách však je vedeno pouze několik účelových spojů (např. č. 29 nebo č. 31). Trasy spojů jednotlivých linek nejsou ustálené, je běžné, že jedna a tatáž linka má pět i více variant trasy, případně část spojů jezdí pouze po části trasy linky. Jízdní řády jsou tak pro cestující, zejména ty nepravidelné, značně nepřehledné. Příkladem takových linek jsou č. 11 nebo č. 15.

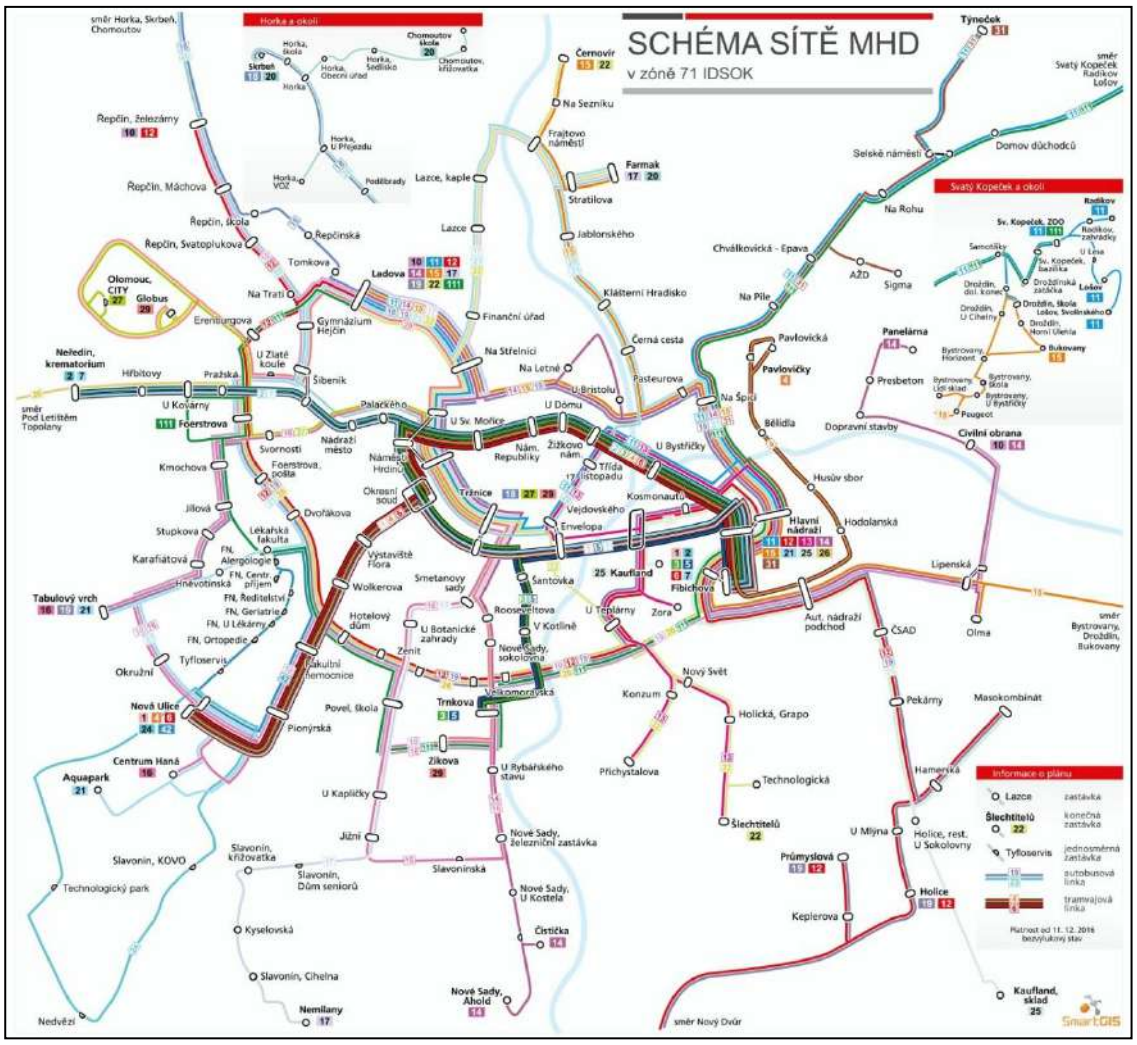
*Tabulka 18: Denní autobusové linky DPMO.*

| **Linka denní** | |
|---|---|
| **10** | Civilní obrana - Povel, škola - Fakultní nemocnice - Řepčín, železárny |
| **11** | (Náměstí Hrdinů - Tržnice -) Hlavní nádraží - Svatý Kopeček,ZOO (- Radíkov) / (- Lošov - Lošov,Svolinského) |
| **12** | Řepčín, železárny - Erenburgova - Zenit - Hlavní nádraží - Holice (- Průmyslová - Nový Dvůr) |
| **13** | Hlavní nádraží - Šlechtitelů |
| **14** | Panelárna - Hlavní nádraží - Náměstí Hrdinů - Tržnice - Nové Sady,Ahold |
| **15** | Černovír - Hlavní nádraží - Bukovany |
| **16** | Centrum Haná / Tabulový Vrch - Náměstí Hrdinů - Tržnice - Povel, škola - Nové Sady,žel. zast. |
| **17** | Farmak - Náměstí Hrdinů - Tržnice - Povel, škola - Nemilany |
| **18** | Tržnice - Náměstí Hrdinů - Skrbeň |
| **19** | Tabulový vrch - Zenit - Hlavní nádraží - Průmyslová - Nový Dvůr |
| **20** | Farmak - Stratilova - Tržnice - Náměstí Hrdinů - Chomoutov škola |
| **21** | Hlavní nádraží - Tabulový vrch / Aquapark |
| **22** | Černovír - Náměstí Hrdinů - Tržnice - Šlechtitelů |
| **24** | Nová Ulice – Nedvězí – Nová Ulice |
| **25** | Kaufland - Hlavní nádraží - Kaufland,sklad |
| **26** | Hlavní nádraží - Zenit - Topolany |
| **27** | Tržnice - Globus - Náměstí Hrdinů - Tržnice |
| **29** | Zikova - Tržnice - Náměstí Hrdinů - Globus |
| **31** | Hlavní nádraží - Týneček |
| **42** | Nová Ulice - FN, Centrální příjem - Fakultní nemocnice - Nová Ulice |

Z přepravního průzkumu proběhnuvšího na podzim 2014 (Czech Consult, 2015) vyplývá, že většinou nedochází k přeplňování kapacity vozidel cestujícími. Výjimečně dochází ke krátkodobému překročení kapacity v časech dopravy studentů a žáků do/ze škol nebo ve vazbě na začátek/konec směn v průmyslových podnicích.




Obrázek 30: Denní variace poptávky cestujících po MHD (tramvaj, autobus)




Obrázek 31: Schéma linek MHD v Olomouci

Noční dopravu zajišťují dva vozy obsluhující celkem tři linky. První z vozů projíždí po 3/4hodinovém okruhu linku 50 s odjezdem v 0,54 a v 2,53 od zast. Hlavní Nádraží. Druhý vůz realizuje po jediném existujícím spoji na linkách 52 (ve 2,07 od hlavního nádraží) a 51 (ve 3,43 od hlavního nádraží). Do linky 50 jsou zařazeny dále spoje v okrajových částech noci realizované přejezdem kurzů z denních linek – zkrácený spoj do zast. Trnkova s odjezdem v 0,09 a standardní noční okruh ve 3,23 od hlavního nádraží.

Ve srovnání s jinými městy v ČR slouží noční MHD čistě jako rozvoz cestujících od nočních dálkových vlaků a není atraktivní pro cestující z pohledu plošné obsluhy města. Tedy zejména s ohledem na frekvenci spojů, roztříštěnost jednotlivých linek a zajištění obsluhy všech částí území (spoje se vyhýbají celým částem města jako Neředín, Pavlovičky apod.) Na rozdíl od jiných měst není noční provoz posilován v atraktivních večerech před nepracovním dnem (tedy z pátka na sobotu a ze soboty na neděli).

*Tabulka 19: Noční autobusové linky DPMO.*

| **Linka noční** | |
|---|---|
| **50** | Hlavní nádraží - Nová Ulice - Povel, škola - Hlavní nádraží |
| **51** | Hlavní nádraží - Náměstí Hrdinů - Tržnice - Povel, škola |
| **52** | Hlavní nádraží - Nová Ulice - Tržnice |

## 8.1.3 Regionální železniční doprava

### *8.1.3.1 Infrastruktura regionální železniční dopravy*

Železniční stanice Olomouc hlavní nádraží patří k nejvýznamnějším uzlům v ČR. V roce 1841 se stalo koncovou stanicí odbočky Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB), která vedla z Vídně. Význam nádraží pak narostl o 4 roky později, když bylo prostřednictvím Severní státní dráhy dosaženo spojení s Prahou. Další expanzi přinesla opět KFNB, když v roce 1870 uvedla do provozu spojení mezi Brnem, Prostějovem, Olomoucí a Šternberkem. Jen o dva roky později se rozjely vlaky severovýchodním směrem do Krnova, tentokrát v režii Moravské ústřední dráhy (MSCB). Poslední z tratí, které se zaústily do olomouckého uzlu, se stala v roce 1883 lokálka Rakouské společnosti místních drah (ÖLEG) do Čelechovic na Hané. Ta původně končila na samostatném „místním nádraží“ (osobní část se nacházela před nádražní budovou KFNB, nákladní část byla umístěna v Holicích) a její přeložkou v roce 1931 byla zaústěna přímo do hlavního nádraží. Tím byl základní stavební vývoj železničního uzlu Olomouc ukončen.

Do Olomouce tedy vede v současnosti šest traťových úseků, které se významně liší svým postavením v rámci železniční sítě i technickými parametry. Zároveň všechny strategické dokumenty Olomouckého kraje potvrzují úlohu železnice jako páteře systému veřejné dopravy.

*Tabulka 20: Tratě zaústěné do žst. Olomouc hlavní nádraží.*

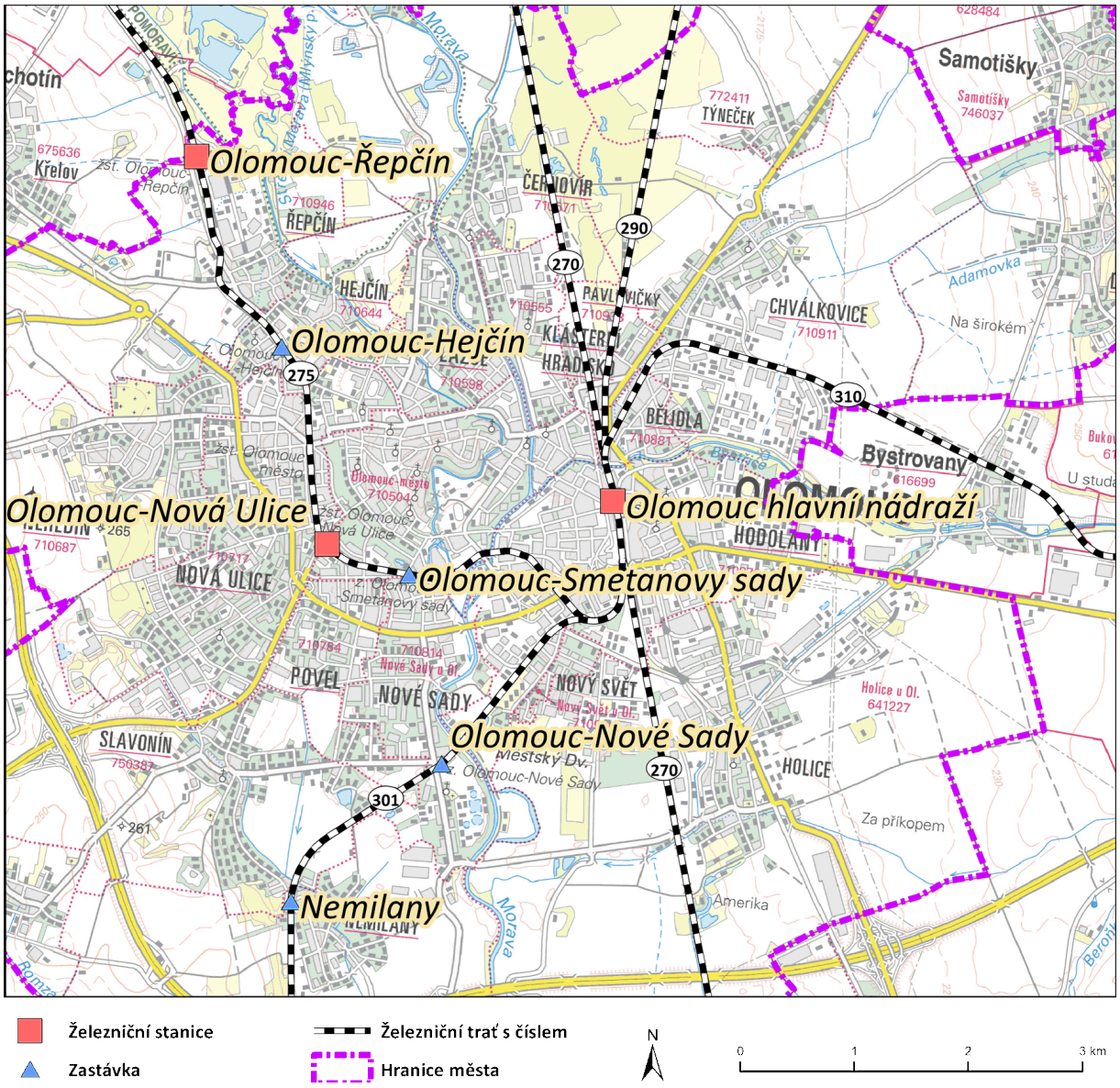
| Ze směru | Číslo dle KJŘ | Číslo dle SJŘ | Počet traťových kolejí | Elektrizace |
|---|---|---|---|---|
| Dluhonice - Přerov | 270 | 309A | 2 | ano |
| Červenka – Zábřeh na Mor. | 270 | 309A | 2 | ano |
| Prostějov - Nezamyslice | 301 | 309B | 1 | ano |
| Šternberk - Uničov | 290 | 311A | 1 | ne |
| Hrubá Voda - Krnov | 310 | 310A | 1 | ne |
| Senice na Hané | 275 | 313A | 1 | ne |

Atraktivní nabídku železniční dopravy lze plánovat jen při využití kvalitní infrastruktury. Kraj slovy hejtmana J. Rozbořila (2016) podotýká, že v souvislosti s rozvojem IDSOK již bylo na tratích ve stávajícím stavu dosaženo jejich technických limitů. Další zvyšování konkurenceschopnosti oproti silniční dopravě se neobejde bez investičních akcí.

Nejen pro Olomoucký kraj, ale pro celou železniční síť ČR má zásadní význam trať 309A (Česká Třebová – Olomouc – Přerov), která patří k nejvytíženějším v rámci celé ČR. Je součástí III. tranzitního železničního koridoru a zařazena mezi dráhy celostátní evropského významu. Využívá ji dálková jak osobní, tak i nákladní doprava. Mezistaniční úseky ve směru od Přerova i Červenky byly modernizovány na rychlost 160 km/h již v roce 2005, avšak bez vlastní žst. Olomouc hl.n. Ta se dočkala modernizace až o deset let později, stavba byla dokončena v roce 2016.

Trať Olomouc – Prostějov (č. 309B) elektrizovaná soustavou 3000V DC má význam nejen pro regionální, ale také meziregionální dopravu, neboť zajišťuje propojení směr Brno. Její technický stav neodpovídá požadavků na moderní dopravní systém a připravuje se modernizace a zkapacitnění jednak za účelem zvýšení kvality v regionální dopravě a také postupně (ve vazbě na modernizaci tratě Brno – Přerov) také v dopravě dálkové. V současnosti nejsou z důvodů na straně drážní infrastruktury rychlíky v trase Olomouc – Brno nijak konkurenceschopné vůči silniční dopravě po dálnicích D46/D1.

Velký budoucí potenciál v příměstské a regionální dopravě má trať č. 311A. Spojuje Olomouc se dvěma významnými městy v zázemí – Šternberkem a Uničovem. V současnosti to je neelektrizovaná jednokolejka s traťovou rychlostí 70 – 90 km/h s nedostatečným počtem výhyben pro míjení protijedoucích vlaků. Připravovaná modernizace a elektrizace umožní zkrácení jízdních dob pro dosažení uzlů ITJŘ v geografických uzlech, zkrácení jízdních dob a dosažení traťové rychlosti 120 – 160 km/h.




Obrázek 32: Železniční doprava na území Olomouce.

Jednokolejná neelektrifikovaná trať č. 310A slouží pro spojení do oblasti na severovýchod od Olomouce. Maximální rychlost je 70 km/h, na území Olomouce existují propady rychlosti z důvodu křížení se silničními komunikacemi a s tramvajovou tratí. V příměstské dopravě má význam úsek po žst. Hrubá Voda, pokračování dále na Bruntál a Krnov je významné pro dopravu meziregionální. Technický stav trati v současnosti neumožňuje zavedení taktové dopravy. Na rozdíl od ostatních neelektrifikovaných tratí ústících do olomouckého uzlu má tato trať význam také pro nákladní dopravu.

Čistě regionální charakter má neelektrifikovaná jednokolejná trať číslo 313A z Olomouce do Senice na Hané. Je vhodná pouze pro dopravu lehkými motorovými vozy. Maximální rychlost je do 60 km/h. Trať prochází velkou částí města s několika dopravnami, je tedy využitelná částečně i pro vnitroměstskou dopravu. Na třech místech existuje křížení s tramvajovými tratěmi.

### *8.1.3.2 Linkové vedení regionální železniční dopravy*

Obsluha železničních tratí regionální dopravou vychází z objednávky Olomouckého kraje, který se řídí Plánem dopravní obslužnosti území OLK (2011). Všechny tratě vycházející z žst. Olomouc jsou integrovány do IDSOK. Jízdní doklady IDSOK platí na integrovaných tratích ve druhé vozové třídě osobních a spěšných vlaků. Jde o následující linky:

- 270+291 Olomouc – Zábřeh na Moravě – Šumperk – Kouty n/D /trať 309A/
- 270 Olomouc – Přerov /trať 309A/
- 275 Olomouc – Senice na Hané (– Drahanovice) /trať 313A/
- 290 Olomouc – Uničov (– Šumperk) /trať 311A/
- 301 Olomouc – Prostějov (– Nezamyslice) /trať 309B/
- 310 Olomouc – Hrubá Voda (– Moravský Beroun) /trať 310A/

Linka 270 a 291 Olomouc – Zábřeh na Moravě – Šumperk – Kouty nad Desnou

Po elektrizaci tratě Šumperk – Kouty nad Desnou byla linka prodloužena až na konečnou stanici. Vlaky jezdí celotýdenně v hodinovém intervalu, avšak v průběhu dopoledne jsou každý den vynechány dva vlaky. První ranní vlak nejezdí v neděli, pozdně večerní vlak je zkrácený jen do Šumperka.

Linka 270 Olomouc – Přerov (– Nezamyslice / Vsetín / Suchdol n/O)

Spojení nejvýznamnějších měst v regionu. Vedle regionálních vlaků je zde možnost využití i vysokého počtu vlaků nadregionální vrstvy. Osobní vlaky jsou vedeny v hodinovém taktu, ve špičku pracovních dnů zahuštěny asymetricky na interval 20/40 minut. Provoz je bez vynechávek v taktu. Část vlaků z Přerova pokračuje na další spojení např. do Nezamyslic nebo Vsetína.

Linka 275 Olomouc – Senice na Hané – Drahanovice

Regionální linka prochází celým městem Olomouc a kříží většinu významných dopravních proudů ve městě. Jde o významné spojení pro aglomerační obsluhu s potenciálem rozvoje do budoucnosti. Spoje jezdí v pracovní dny v hodinovém intervalu s takovou vynechávkou mezi 9. A 10. hodinou. O víkendu je interval dvouhodinový. Ze žst. Senice na Hané pokračují dále do Náměště na Hané, Drahanovic a případně i dále do Prostějova pouze vybrané spoje.

Linka 290 Olomouc – Uničov (– Šumperk)

Trať obsluhuje jeden z významných aglomeračních směrů na Šternberk a Uničov. V něm se výrazně láme frekvence, cestujících dále na Šumperk je výrazně méně. Interval mezi spoji je nepravidelný, kolísající od 22 minut po bezmála 2 hodiny. V odpoledních hodinách je na lince mezi vlaky náznak hodinového taktu s asymetricky vloženými spoji, kterého je docíleno projížděním zastávek u některých vlaků. Špičkové spoje jsou v současnosti na hranici své kapacity, avšak technický stav infrastruktury neumožňuje rozšíření nabídky.

Linka 301 Olomouc – Prostějov (– Nezamyslice)

Základní hodinový interval je ve špičkách pracovních dnů zahuštěn pomocí rychlých Sp vlaků. Přibližně třetina spojů jede pouze v úseku Olomouc – Prostějov. V dopoledních hodinách pracovních dnů jsou v intervalu opět vynechány spoje, díky čemuž se prodlouží interval mezi vlaky až na 120 minut. Víkendová obsluha probíhá v intervalu 120 minut dopoledne a 60 minut odpoledne.

Linka 310 Olomouc – Hrubá Voda (– Moravský Beroun)

Jednotlivé spoje mají velmi nepravidelný interval kolísající přes den mezi 25 a 90 minutami. Nelze vysledovat žádný pravidelný takt. Většina regionálních vlaků je ukončena v žst. Hrubá Voda, menší část pokračuje do Moravského Berouna, jeden vlak vyplňující taktovou díru nadregionální linky R27 okolo 9. hodiny dopoledne je zaváděn v trase Olomouc – Krnov.

### 8.1.4 Integrovaný dopravní systém olomouckého kraje

Organizační a provozní zajištění systému veřejné dopravy má od 1. 1. 2012 na starosti organizace Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (KIDSOK), který je příspěvkovou organizací kraje. Organizace provozu celého IDS vychází z dlouhodobé koncepce dané Generelem veřejné osobní dopravy v Olomouckém kraji, Plánem dopravní obslužnosti a Strategií činností KIDSOK.

KIDSOK dokončil v roce 2016 prostorovou expanzi IDSOK. Zavedl tarifní integraci ve všech dopravních prostředcích objednávaných krajem, čímž umožnil cestování s jedním jízdním dokladem (jízdenka IDSOK) po celém území Olomouckého kraje osobními a spěšnými vlaky, příměstskými autobusy i městskou hromadnou dopravou.

V současnosti je věnována pozornost expanzi kvalitativní – připravuje se upravené linkové vedení regionálních autobusů a postupně vyhlašují výběrová řízení na dopravce v jednotlivých provozních souborech (včetně stanovení minimálních technických a provozních požadavků na vozidla využívaná dopravci). Také pokračují práce na plošném zavedení systému bezkontaktního odbavení cestujících s využitím bankovních karet.

Provoz IDSOK je zajišťován tzv. veřejnou linkovou dopravou (VLD), tedy regionálními autobusy a regionální železniční dopravou.

### 8.1.5 Dopravní terminály veřejné dopravy a jejich dostupnost

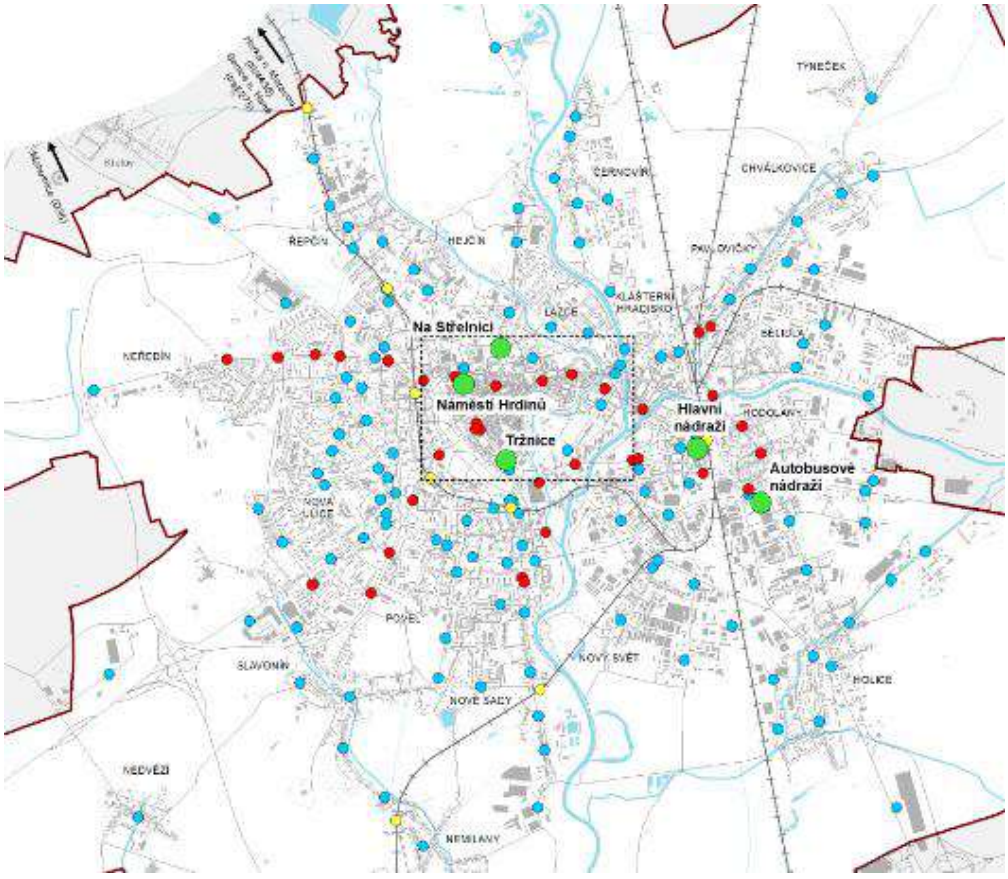
Základem dopravní integrace je síť veřejné osobní dopravy, která v maximální možné míře využívá výhod jednotlivých zaintegrovaných druhů dopravy a vzájemně vytváří ucelenou dopravní nabídku pro cestující. Dopravní integraci musí předcházet tarifní integrace, což bylo na území Olomouckého kraje zajištěno zavedením tarifu IDSOK.

Díky zavedení tarifní integrace došlo v mnoha relacích v rámci dopravní integrace k odstranění souběhů mezi jednotlivými druhy dopravy a tím k zefektivnění a optimalizaci dopravy v Olomouckém kraji. Ušetřené výkony v rámci dopravní optimalizace jsou investovány do sjednocení rozsahu dopravní obslužnosti v rámci Olomouckého kraje a naplnění odpovídajícího standardu dopravní obslužnosti na celém území kraje, neboť dopravní obslužnost byla v jednotlivých bývalých okresech značně rozdílná.

Plán dopravní obslužnosti území IDSOK nabízí zajištění dopravní obslužnosti s uplatněním prvků IDS na celém území Olomouckého kraje, což zahrnuje 130 tarifních zón v Olomouckém kraji a 13 zón v krajích sousedících.

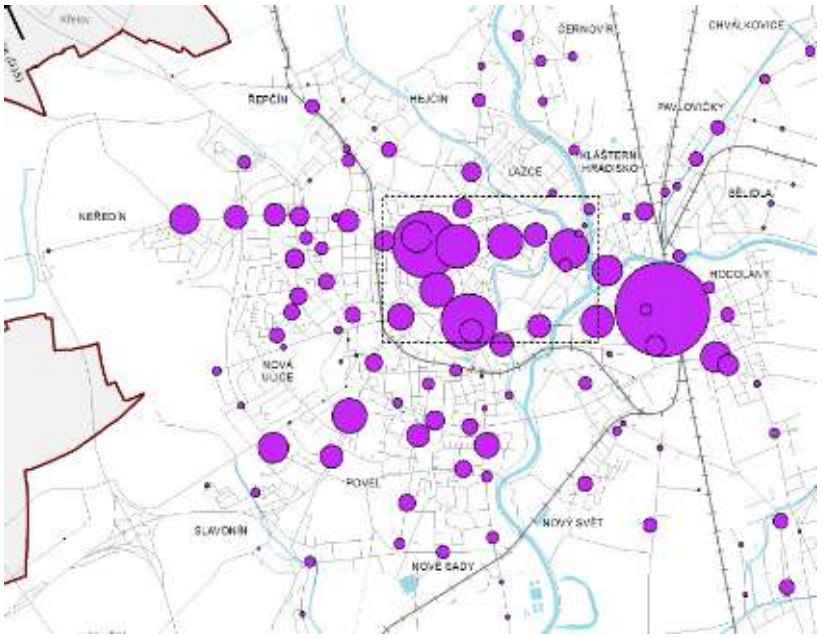
Systém veřejné dopravy v Olomouci provozovaný DPMO a KIDSOK je z pohledu cestujícího potřeba chápat jako funkční celek.

Na obrázku níže je prezentováno prostorové rozmístění zastávek VHD na území města Olomouce. Obecně lze identifikovat celkem 2 základní typy zastávek: i) významné dopravní terminály, které plní funkci *gateways* města Olomouce a ii) ostatní zastávky, tj. tramvajové, autobusové a vlakové zastávky. V centru města se nachází 3 významné dopravní terminály (Náměstí Hrdinů, Na Střelnici a Tržnice), mimo centrum se pak nachází hlavní vlakové nádraží a hlavní autobusové nádraží. Zvláště umístění autobusového nádraží lze vzhledem k poloze centra města považovat za spíše periferní.




Obrázek 33: Lokalizace zastávek VHD na území města Olomouce (zdroj: DPMO 2016, úpravy: CDV 2017).

Z hlavních dopravních terminálů lze za nejvýznamnější zastávky z pohledu vytíženosti (obrázek níže) v běžný den považovat hlavní vlakové nádraží (cca 48 000 cestujících), Náměstí Hrdinů (cca 24 000 cestujících) a Tržnici (cca 17 000 cestujících). Z ostatních zastávek jsou významné zátěže na zastávkách tramvajové dopravy zvláště v centru města, u Fakultní nemocnice (cca 6 700 cestujících), Neředíně a při ulici Velkomoravská. Na konečných zastávkách tramvajové dopravy se obrat cestujících pohybuje od 3 600 (Trnkova) až po 5 100 osob (Nová Ulice). Výjimkou je konečná stanice Pavlovická, kde je denní obrat pouze cca 300 cestujících.




Obrázek 34: Obraty cestujících na zastávkách VHD (zdroj: DPMO 2014, úpravy: CDV 2017).

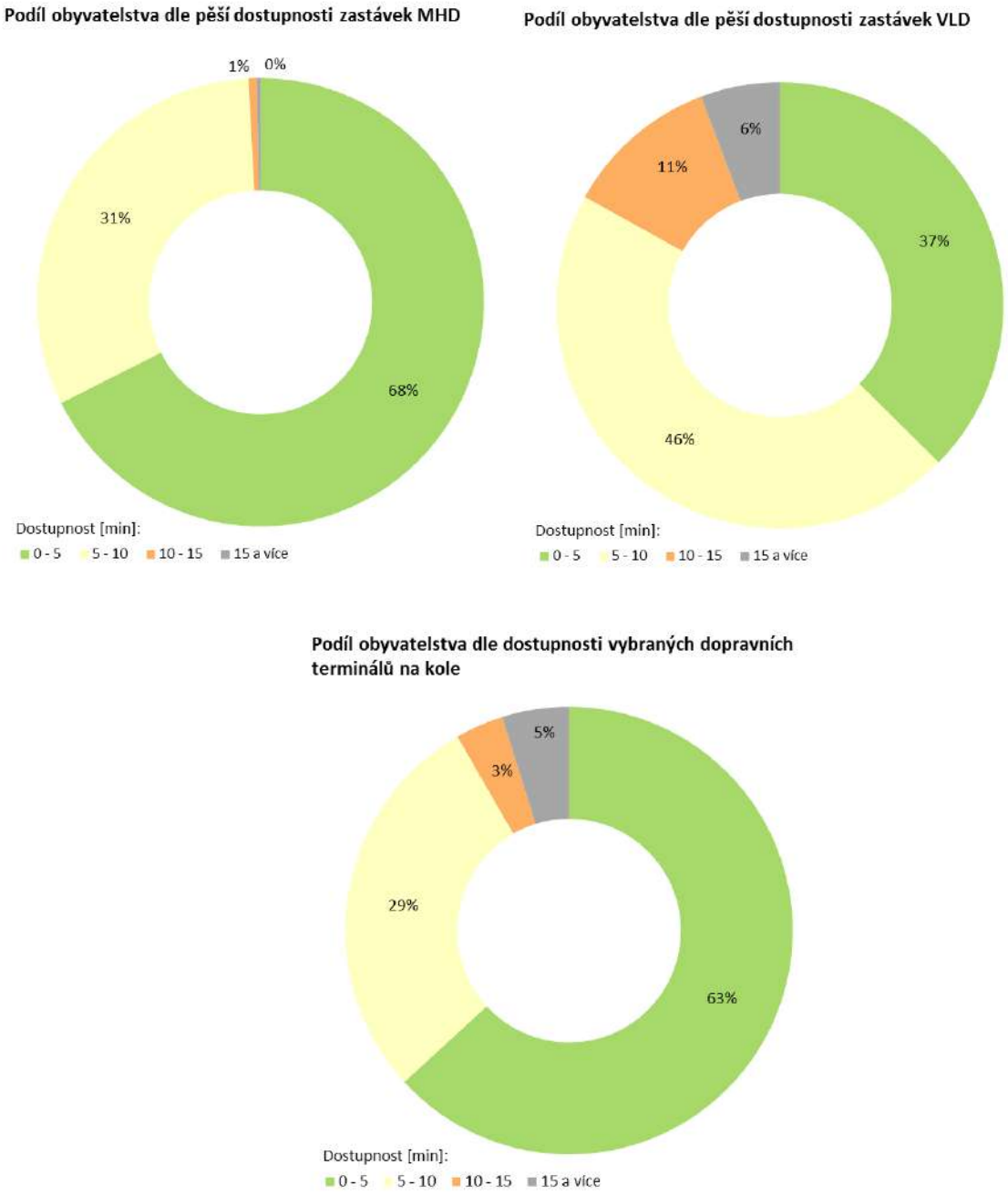
Dopravní dostupnost zastávek VHD byla hodnocena vzhledem k možnému dopravnímu módu, který je možné kombinovat s jízdou veřejnou dopravou. Proto byla posouzena pěší dostupnost zastávek a dostupnost zastávek na kole. Podíl obyvatel s pěší dostupností zastávek MHD do 15 min činní téměř 100 %. V tomto ohledu je pokrytí obyvatelstva Olomouce zastávkami MHD doslova stoprocentní. Určité nedostatky lze vidět v pokrytí dostupností do 5 min chůze, zvláště pokud by měla MHD konkurovat ostatním módům dopravy. Pěší dostupnost zastávek MHD do 5 min má 61 % obyvatel. Zde se projevuje relativně větší vzdálenost k zastávkám u obyvatel sídliště Lazce, sídliště Neředín a sídliště Povel, kde činní dostupnost zastávek do 10 min. Absolutní počet obyvatel dle pěší dostupnosti zastávek MHD uvádí tabulka níže.

Tabulka 21: Časová dostupnost zastávek MHD a IDSOK.

| **Časová dostupnost [min]** | **MHD** | **VLD** | **Terminály a konečné zastávky tramvajové dopravy** |
|---|---|---|---|
| | Chůze | Chůze | Kolo |
| 0 - 5 | 66 103 | 36 616 | 61 802 |
| 5 - 10 | 30 865 | 44 643 | 27 879 |
| 10 - 15 | 578 | 10 928 | 3 400 |
| 15 a více | 269 | 5 628 | 4 734 |

V případě pěší dostupnosti zastávek IDSOK, tedy regionální dopravy kraje, je situace mírně odlišná. Podíl obyvatelstva s dostupností zastávek IDSOK do 15 min pěší chůze činní 94 %, přičemž „pouze“ 34 % obyvatel má zastávky IDSOK dostupné do 5 min. Zde je však třeba poukázat na předpokládanou odlišnou funkci zastávek IDSOK, které slouží především pro cesty mimo město Olomouc a klíčové je tedy jejich napojení na síť zastávek MHD a klíčové cílové destinace v rámci města (tj. centrum města, zdravotnická a školská zařízení a lokality s koncentrací pracovních míst).

Dostupnost zastávek VHD byla posuzována i z hlediska dostupnosti na kole, a to vzhledem k potenciální možnosti kombinace VHD a jízdy na kole skrze systém *bike and ride*. Dostupnost byla posuzována vůči hlavním dopravním terminálům (viz výše) a konečným zastávkám tramvajové dopravy. Z předložené analýzy vyplývá, že 95 % obyvatel města má dostupné významné dopravní terminály na kole do 15 min. Zároveň více jak polovina obyvatel má tyto terminály dostupné do 5 min, což je pro jízdu na kole možná až příliš krátká doba. Z tohoto hlediska lze vyvodit, že potenciál pro systém *bike and ride* je relativně velký už v současné době.




Obrázek 35: Podíl obyvatelstva Olomouce dle dostupnosti zastávek MHD a IDSOK pěšky a na kole (Zdroj: CDV 2017).

## 8.2 Další formy technologie obsluhy území (P+R, K+R a další)

Stav infrastruktury na území města je popsán v předchozích kapitolách. Na spádové území Olomouce lze pohlížet prizmatem KIDS OK. Krajský koordinátor má zájem zajistit v krátkém horizontu projektovou přípravu infrastrukturních akcí, které je možné realizovat před dalším uzavíráním smluv s drážními dopravci, tj. do roku 2030 tj vč. P+R, K+R, B+R a spol. včetně autobusových terminálů u páteřních železničních tratí, především tratí Šumperk – Uničov – Olomouc a Zábřeh – Olomouc.

SŽDC připravuje v rámci projektu PR7 Modernizace zastávek a přestupních uzlů v železniční dopravě vč. parkování P+R, K+R, B+R pro krátkodobý až střednědobý horizont v objemu 400–500 mil Kč.

**270 úsek Zábřeh – Olomouc**

- Předpoklady: nárůst počtu cestujících; existující a fungující přestupní vazby v Mohelnici, Moravičanech, omezeně také v Zábřehu a Července; velký potenciál denní dojížďky; konkurenceschopná cestovní doba dálkové i regionální dopravy
- Klíčové terminály: Zábřeh: modernizace teminálu BUS (ve vazbě na modernizaci autobusové stanice), P+R (K+R), B+R; Mohelnice: BUS, P+R, B+R (již dnes fungující bez odpovídající infrastruktury); Červenka: BUS, P+R, B+R (již dnes fungující bez odpovídající infrastruktury)
- Doplňkové terminály: Lukavice: zastávka BUS, P+R, B+R; Střeň: BUS; Štěpánov: P+R, B+R

**270 úsek Olomouc – Přerov**

- Předpoklady: četná obsluha; velký potenciál denní dojížďky; konkurenceschopná cestovní doba dálkové i regionální dopravy
- Klíčové terminály: Olomouc: teminál BUS (realizace pro dálkovou a regionální autobusovou dopravu v přestupní/docházkové vzdálenosti od vlaků i z terminálu MHD), P+R (K+R), B+R;
- Přerov: terminál BUS (modernizace současného autobusového nádraží), P+R (K+R), B+R (již realizováno, nutno podpořit liniovou infrastrukturou)
- Doplňkové terminály: Grygov: P+R, B+R; Brodek u Přerova: P+R, B+R; Rokytnice: P+R, B+R

**275 Olomouc – Drahanovice**

- Předpoklady: nárůst počtu cestujících; velký potenciál denní dojížďky; radiální trať přímo do centra Olomouce; možnost záchytu individuální dopravy ze silnic vyšších tříd včetně „dělby“ spolujízdy
- Klíčové terminály: Olomouc: viz trať 270
- Doplňkové terminály: Drahanovice: zastávka BUS, P+R, B+R; Senice na Hané: zastávka BUS, P+R, B+R (dostupnost především vlastní obce – v závislosti na modernizaci trati a případné přeložce vlakotramvaje); Příkazy: zastávka BUS, B+R; Olomouc-Řepčín: P+R (K+R), B+R (potenciál pro zachycení individuální dopravy z dálnice D35 a silnice II/635 – nutno zvážit přesunutí místa zastavení vlaku k autobusové zastávce Řepčín, železárny včetně vybudování terminálu)

### 290 Olomouc – Uničov – Šumperk

- Předpoklady: podporována modernizace a elektrizace trati; existující a fungující přestupní vazby v Uničově, Šternberku, omezeně také v Uničově na zastávce a Újezdu; velký potenciál denní dojížďky; konkurenceschopná cestovní doba regionální dopravy s předpokladem výrazného zkrácení po dokončení modernizace trati, možnost záchytu individuální dopravy ze silnice I/46
- Klíčové terminály: Olomouc: viz trať 270; Šternberk: BUS (realizováno), P+R (K+R), B+R (již dnes fungující bez odpovídající infrastruktury); Uničov: BUS, P+R (K+R), B+R (již dnes fungující bez odpovídající infrastruktury)
- Doplňkové terminály: Hlušovice: B+R; Bohuňovice: B+R (s velkou tradicí, v tomto ohledu citlivě zvážit realizaci P+R); Štarnov: B+R; Babice: B+R; Mladějovice: P+R, B+R; Újezd: zastávka BUS, B+R; Uničov zastávka: vazby veřejné dopravy směřovat prioritně do Uničova, parkoviště pro zaměstnance průmyslové zóny; Troubelice střed: P+R, B+R; Nová Hradečná: P+R, B+R; Libina: P+R, B+R; Hrabišín: P+R, B+R; Nový Malín: B+R;

### 301 Olomouc – Nezamyslice

- Předpoklady: záměr modernizace trati v řešeném období; potenciál denní dojížďky; výhledově konkurenceschopná cestovní doba dálkové i regionální dopravy
- Klíčové terminály: Olomouc: viz trať 270; Prostějov: BUS, P+R, B+R (již dnes fungující bez odpovídající infrastruktury, aktuálně připravovaný záměr)
- Doplňkové terminály: Kožušany: B+R; Blatec: P+R, B+R; Vrbátky: P+R, B+R; Vrahovice: B+R; Bedihošť: P+R, B+R; Čelčice: zastávka BUS, B+R; Pivín: B+R

### 310 Olomouc – Moravský Beroun – Krnov

- Předpoklady: nárůst počtu cestujících; velký potenciál denní dojížďky; konkurenceschopná cestovní doba dálkové i regionální dopravy
- Klíčové terminály: Olomouc: viz trať 270
- Doplňkové terminály: Hlubočky MÚ: zastávka BUS, P+R, B+R; Velká Bystřice: P+R, B+R

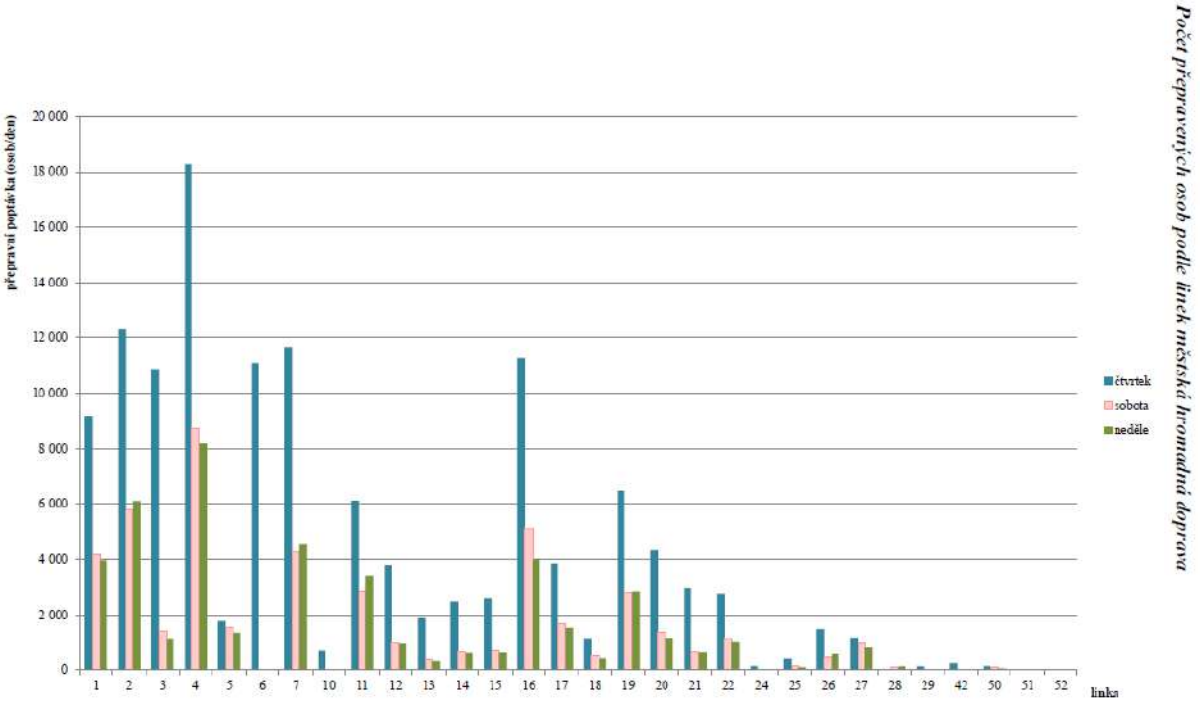
## 8.3 Intenzity hromadné dopravy

V následují části je provedeno globální hodnocení celé sítě MHD v rozdělení do jednotlivých sledovaných dnů.

*Tabulka 22: Základní charakteristika (Optimalizace sítě MHD 2015)*

| období průzkumu | druh dopravy | přepravench osob | nabízená kapacita | počet sledovaných spojů |
|---|---|---|---|---|
| čtvrtek | tramvajová | 75 198 | 109 215 | 900 |
| | autobusová | 54 244 | 85 835 | 1 246 |
| | celkem | 129 442 | 195 050 | 2 146 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| sobota | tramvajová | 25 855 | 65 295 | 699 |
| | autobusová | 20 824 | 49 555 | 845 |
| | celkem | 46 679 | 114 850 | 1 544 |
| neděle | tramvajová | 25 313 | 64 965 | 695 |
| | autobusová | 19 383 | 49 555 | 845 |
| | celkem | 44 696 | 114 520 | 1 540 |

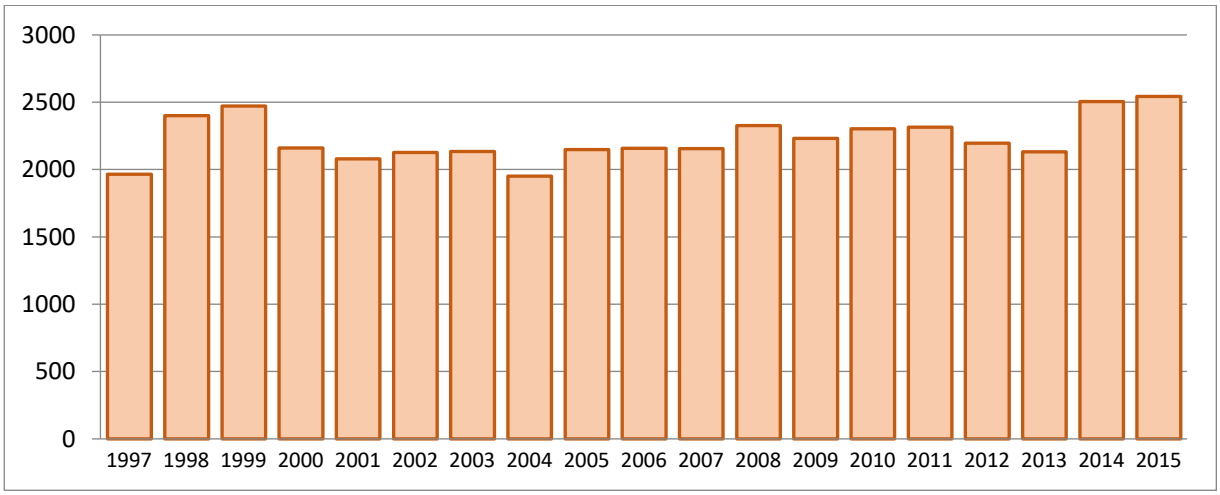



Obrázek 36: Počet přepravených cestujících dle linek (Optimalizace sítě MHD 2015)

### 8.3.1 Tramvajová doprava

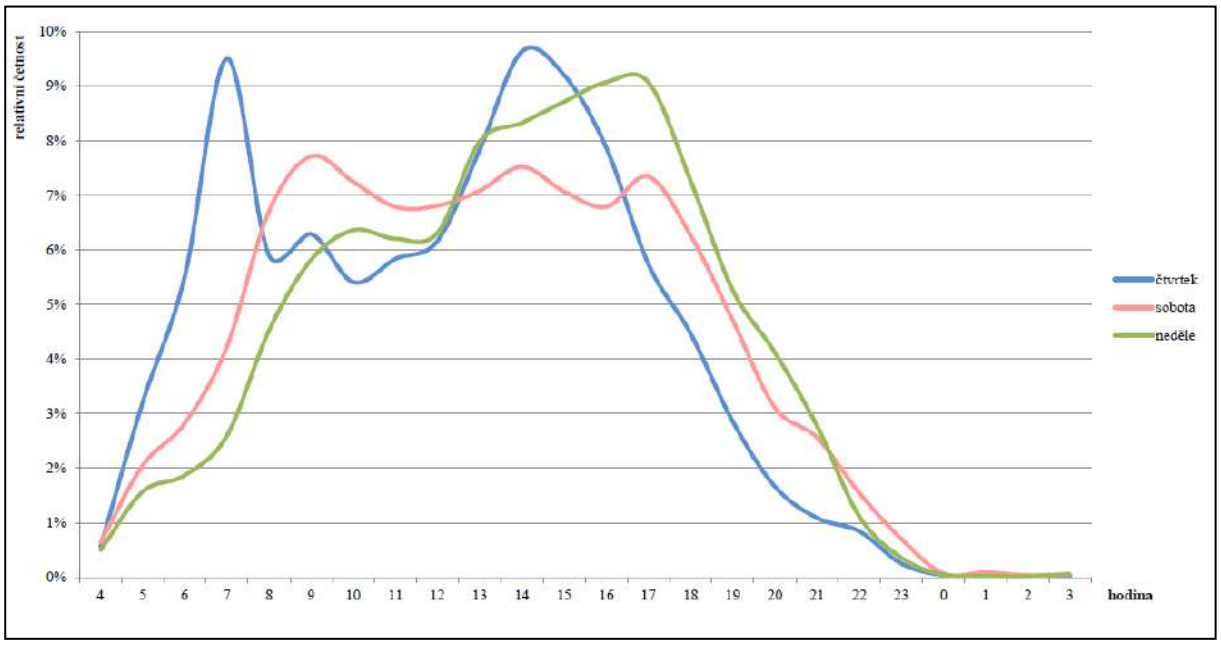
Z přepravního průzkumu proběhnuvšího na podzim 2014 (Czech Consult, 2015) vyplývá, že většinou nedochází k přeplňování kapacity vozidel cestujícími. Výjimečně dochází ke krátkodobému překročení kapacity v časech špičky, zejména v případě dopravy studentů a žáků do/ze škol. Nejsilněji se tento jev projevuje na lince č. 7 v období ranní špičky mezi 7. a 8. hodinou a odpoledne mezi 14. a 15. hodinou.

Z pohledu celkového dopravního výkonu tramvajové dopravy byl od významného propadu v roce 2000 (meziroční pokles o 13 % v důvodu omezení nabídky a zároveň převedení části výkonů, vč. noční dopravy, na autobusy) stabilní stav s určitými mírnými nárůsty nebo propady v závislosti na výlukové činnosti a zavádění náhradní autobusové dopravy. Zprovoznění nové radiály na konečnou Trnkova a zavedení nových tramvajových linek znamenalo významné navýšení výkonů – meziroční růst v letech 2013 a 2014 představoval 17,5 %.




Obrázek 37: Dopravní výkon tramvajové dopravy (tis. vzkm / rok)

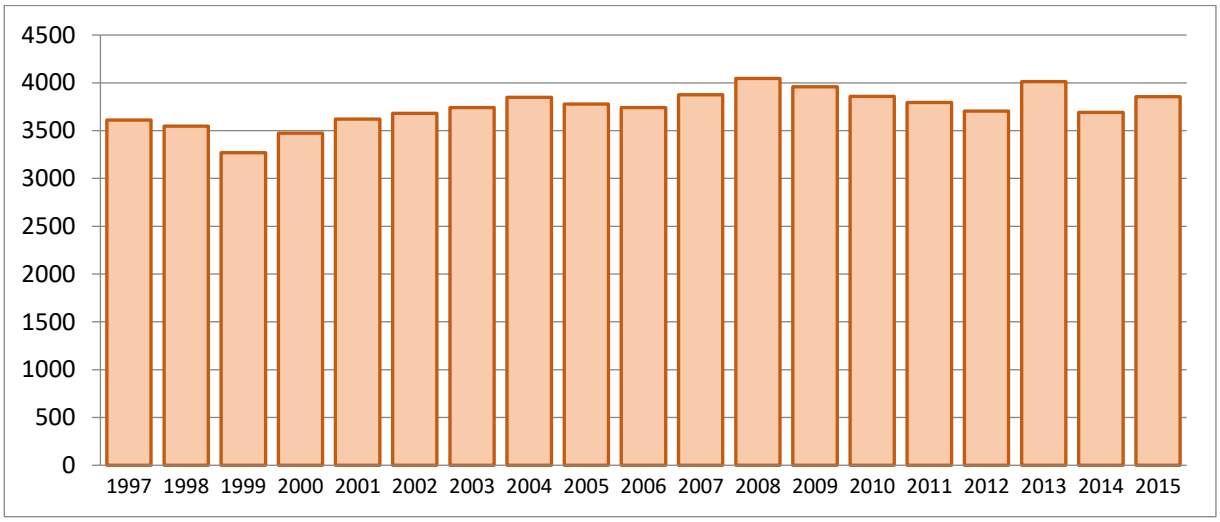
Z přepravního průzkumu proběhnuvšího na podzim 2014 (Czech Consult, 2015) vyplývá, že většinou nedochází k přeplňování kapacity vozidel cestujícími. Výjimečně dochází ke krátkodobému překročení kapacity v časech dopravy studentů a žáků do/ze škol nebo ve vazbě na začátek/konec směn v průmyslových podnicích.




Obrázek 38: Denní variace poptávky cestujících po MHD (tramvaj, autobus)

### 8.3.2 Autobusová doprava

Dopravní výkony autobusové dopravy v rámci systému MHD na konci 90. let klesaly (na úkor tramvajové dopravy). Změnu přinesl rok 2000, kdy byla převedena na autobusy část výkonů, vč. noční dopravy. Od té doby každoročně objem výkonů velmi mírně rostl až do roku 2008, po němž následoval postupný útlum. Výrazný nárůst výkonů v roce 2013 je důsledkem zavádění náhradní dopravy za vyloučené tramvaje v důsledku výstavby radiály do konečné Trnkova.




Obrázek 39: Dopravní výkon autobusové dopravy MHD (tis. vzkm / rok)

### 8.3.3 Železniční doprava

Vzhledem k tomu, že Olomouc leží na hlavní železniční trati spájející Prahu s Ostravou, resp. Slovenskem, je intenzita železniční dopravy na hlavní trati výrazně vyšší od ostatních tratí vedoucích z/do města. Nejvyšší intenzity dosahuje úsek mezi Olomoucí a Přerovem. Důležité je, že úseky nacházející se mimo hlavní tratě jsou jednokolejní, a to se odráží i na počtu vlaků. Nejvyšší intenzity jsou na úsecích Olomouc – Prostějov a Olomouc – Hrubá Voda. Naopak nejnižší počty vlaků jsou na trati Olomouc – Senice na Hané, kde denně projíždí 34 vlaků. Obyvatelé mohou v rámci města využívat zastávky na tratích směrujících na Prostějov (č. 301) a Senici na Hané (č. 275). Těmito úseky projíždí denně 40, resp. 34 vlaků osobní dopravy.

*Tabulka 23: Denní intenzity osobní železniční dopravy v roce 2016 (AF-CITYPLAN 2016).*

| Číslo tratě | Úsek | Počet vlaků osobní dopravy |
|---|---|---|
| 270 | Olomouc hl. n. – Červenka | 155 |
| 270 | Olomouc hl. n. – Přerov | 178 |
| 275 | Olomouc hl. n. – Senice na Hané | 34 |
| 290 | Olomouc hl. n. – Šternberk | 44 |
| 301 | Olomouc hl. n. – Prostějov hl. n. | 61 |
| 310 | Olomouc hl. n. – Hrubá Voda | 54 |

## 8.4 Ukazatele kvality přepravy, dostupnost území

Standardem kvality obsazenosti vozidel se také zabývá materiál „Standardy rozsahu a organizace dopravní obsluhy veřejnou dopravou“ zpracovaný dopravně-provozní skupinou Sdružení dopravních podniků České republiky. V tomto materiálu je doporučen nižší standard kvality přepravy než uplatňovaný v Olomouci. U standardního vozu obsazenost vozidla vyšší o 10 cestujících (70 osob), u kloubového vozu vyšší o 25 cestujících (120 osob). Vytvořená rezerva je však z pohledu dlouhodobých zkušeností nutná kvůli správnému nasazení kapacity dopravních prostředků na linkách s možností pružné reakce na vzniklé nerovnoměrnosti přepravní poptávky během provozu.

Standardy kvality vycházející z normy ČSN EN 13816 a materiálu Sdružení dopravních podniků České republiky „Standardy rozsahu a organizace dopravní obsluhy veřejnou dopravou“. Převážně se jedná o standardy kvality z hlediska obsazenosti jednotlivých typů vozů, dostupnosti a docházkové vzdálenosti a intervalového provozu na linkách v jednotlivých denních dobách.

### 8.4.1 Definování páteřní sítě

Síť městské hromadné dopravy v Olomouci tvoří systém tramvajové a autobusové dopravy. Páteřní síť tvoří kolejový systém tramvají. Na páteřní kolejovou síť vhodně navazují autobusové linky a zajišťují dopravní obsluhu v místech mimo dosah kolejové sítě – sídlištní

celky, průmyslové oblasti, okrajové části města, okolní obce a připojené městské části. Geografická poloha města nijak neovlivňuje možnost trasování linek. Trasování linek je uzpůsobeno obytným celkům s odpovídající hustotou obyvatel a místům s největším zdrojem/cílem přepravní poptávky.

Tramvajová síť linkového vedení je vzhledem k velikosti města poměrně málo rozvinutá a prakticky neumožňuje výrazné změny organizace dopravy v podobě nového trasování linek.

Respektuje požadavky směrování nejsilnějších přepravních proudů cestujících mezi stanicí s největším obratem cestujících (Hlavní nádraží) a ostatním územím města (centrum, jednotlivé městské části obsluhované tramvajovou dopravou). Autobusová síť linkového vedení doplňuje tramvajovou síť a převážně obsluhuje periferní části města a příměstské oblasti. V současné době před plánovaným prodloužením tramvajové trati na Nové Sady supluje úlohu páteřní dopravy autobusová linky číslo 16.

## 8.4.2 Standardy kvality obsluhy

Standardy rozsahu a organizace dopravní obsluhy veřejnou dopravou ovlivňuje řada aspektů, avšak čistě teoreticky by měly být nastaveny podle normy, charakterizující dostupnost z hlediska:

- dostupnosti, pokrytí oblasti,
- frekvence dopravní obsluhy,
- přestupnosti v dopravním uzlu,
- místa k sezení a osobní prostor ve vozidle.

Vychází z normy ČSN EN 13816 „Doprava – Logistika a služby - Veřejná přeprava osob

- Definice jakosti služby, cíle a měření“ a její interpretací z materiálů „Sdružení dopravních

podniků ČR“ – dopravně-provozní skupiny.

### *8.4.2.1 Standard dostupnosti, pokrytí oblasti*

**Definice standardu**:

Standard dostupnosti veřejné dopravy na území obsluhovaném veřejnou dopravou stanovuje

maximální vzdálenosti obytných a ostatních (pracovních, správních, školních, dravotnických, sportovních, kulturních apod.) objektů k zastávce veřejné dopravy. Standard je definován pro období od 05:00 do 22:30 hodin.

**Úroveň náročnosti**:

Oblasti s převažujícím bydlením hromadným:

**Standard A** – 500 metrů (400 metrů vzdušnou čarou)

Oblasti s převažujícím bydlením individuálním – územně ohraničená oblast s počtem obyvatel od cca 500 nebo oblast s významným průmyslovým (průmyslová zóna) nebo obchodním potenciálem:

**Standard B** – 750 metrů (600 metrů vzdušnou čarou)

Oblasti s převažujícím bydlením individuálním – územně ohraničená oblast s počtem obyvatel do cca 500 nebo oblast s rozptýlenou obytnou zástavbou:

**Standard C** – 1 000 metrů (800 metrů vzdušnou čarou)

Standardy dostupnosti A, B a C jsou shodné pro všechny tři kategorie měst provozujících

veřejnou dopravu (kategorie 1 – Praha, Bratislava, kategorie 2 – Brno, Ostrava a Plzeň, kategorie 3 – ostatní města).

### *8.4.2.2 Frekvence dopravní obsluhy*

**Definice standardu:**

Standard stanovuje nejvyšší přípustný traťový interval mezi spoji na linkách veřejné dopravy

v pracovní dny mimo večerního a nočního provozu.

**Ve dnech pracovního volna, ve dnech pracovního klidu a státem uznaných svátcích**

**platí dvojnásobné intervaly.**

#### *8.4.2.3 Přestupnosti v dopravním uzlu*

**Definice standardu**:

Přestupností rozumíme docházkovou vzdálenost mezi dvěma zastávkami (označníky zastávek) v dopravním uzlu.

**Úroveň náročnosti**:

Standard je dodržen, pokud pěší přesun mezi dvěma přestupními zastávkami (zastávkovými

označníky) není delší než tři minuty (do této doby se započítává i čekání cestujícího na přechodu řízeném SSZ).

#### *8.4.2.4 Místa k sezení a osobní prostor ve vozidle*

**Definice standardu**:

Standard komfortu určuje maximální obsaditelnost vozidla veřejné dopravy v traťovém úseku.

**Úroveň náročnosti**:

Standard je dodržen, pokud jakýkoliv spoj veřejné dopravy nepřekročí v průběhu své trasy 80% statistické obsaditelnosti vozidla. To neplatí, pokud je doporučená maximální obsaditelnost překročena v důsledku nepředpokládaných situací v dopravě.

## 8.5 Služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

### 8.5.1 MHD

Pro možnost plnohodnotné přístupnosti systému veřejné dopravy je vedle bezbariérových vozidel (vozidla DPMO jsou nyní bezbariérová) nutné zajistit také bezbariérovost využívané infrastruktury (zastávky a nástupiště) včetně návaznosti na okolní komunikace. Nestačí tedy realizovat bezbariérově samotnou zastávku, ale v rámci úprav širšího okolí také návaznost na nejvýznamnější trasy pěší dopravy.

V oblasti tramvajových zastávek je z celkového počtu 34 zastávek deklarováno jako bezbariérové 24, tedy 70 %. Bezbariérové zastávky jsou soustředěny na tramvajových tratích, které byly vystavěny nebo významně rekonstruovány v novější době. Bezbariérové zatím nejsou všechny zastávky na starších tratích mezi Autobusovým nádražím a Pavlovičkami, mezi Hlavním nádražím a zast. U sv. Mořice a dvě zastávky na neředínské radiále – Nádraží město a Šibeník.

### 8.5.2 Železnice

Vedle samotných železničních tratí tvoří nedílnou součást infrastruktury také železniční stanice a zastávky. Z pohledu cestujících je důležitý rozsah služeb, které nabízejí. Mohou mít různý stupeň bezbariérové přístupnosti v dělení na přístupnost nástupiště a přístupnosti budovy stanice. Stupně přístupnosti jsou

definovány ve veřejně dostupných dokumentech Českých drah a označovány symboly b0 až b2 a n0 až n4 s následujícím významem:

- přístup do budovy stanice (včetně přístřešku před povětrnostními vlivy) není bezbariérový (b0)
- přístup do budovy stanice je bezbariérový včetně bezbariérově přístupné označené pokladní přepážky (b1)
- přístup do budovy stanice (včetně přístřešku před povětrnostními vlivy) je bezbariérový (b2)
- bezbariérový přístup není na žádné nástupiště (dle ČSN 73 4959) (n0)
- bezbariérový přístup na všechna nástupiště (n1)
- bezbariérový přístup na všechna nástupiště za pomoci zaměstnance (n2)
- bezbariérový přístup na alespoň jedno nástupiště (dle ČSN 73 4959) (n3)
- bezbariérový přístup na alespoň jedno nástupiště za pomoci zaměstnance (n4)

*Tabulka 24: Přístupnost železničních stanic a zastávek na území města Olomouce. (ČD)*

| **Stanice / zastávka** | **přístup do budovy stanice** | **bezbariérový přístup na nástupiště** |
|---|---|---|
| Olomouc-Hejčín | b2 | n0 |
| Olomouc hlavní nádraží | b1 | n0 |
| Olomouc město | b0 | n0 |
| Olomouc-Nová Ulice | b0 | n0 |
| Olomouc-Nové Sady | b0 | n0 |
| Olomouc-Řepčín | b0 | n0 |
| Olomouc-Smetanovy sady | b2 | n0 |
| Nemilany | b0 | n0 |

Železniční stanice Olomouc hl. n. je navíc vybavena pro pohyb zrakově postižených osob (akustické majáčky, štítky na zábradlí a informační panely s hlasovým výstupem). Pro zvýšení přístupnosti vlaků (zejména dálkové dopravy) slouží mobilní zvedací plošina k nakládání a vykládání cestujících na vozíku do a z vozu.

Z hodnocení tedy vyplývá, že ačkoliv některé budovy (či přístřešky) jsou bezbariérové (3 ze 7 celkem včetně nejvýznamnější žst. Olomouc hl.n.), problémem je přístupnost nástupišť, která nejsou upravena jako bezbariérová ani v jedné stanici.

### 8.5.3 Senior taxi

V Olomouci není provozován specializovaný systém označovaný senior taxi, tedy veřejná služba osobní přepravy jednotlivých seniorů po městě za symbolický poplatek, zpravidla v periodě jednou za týden nebo měsíc.

## 8.6 Problémová analýza

Systémy hromadné dopravy jsou rozděleny podle dopravců, koordinátorů, správců infrastruktury a zřizovatelů. Aby se cestující neztratil ze zřetele, zejména na krajské úrovni, provádí integraci krajský koordinátor. Na úrovni kraje je patrná zejména rezerva pro tvorbu P+R na železničních tratích, na úrovni města pak možnost budovat P+R na tramvajové dopravě. Obojí je však velmi nákladné a bude možno postupovat zřejmě jen po malých krocích.

Dalším problémem je, že žádná stanice není bezbariérová, což snižuje komfort podstatné části cestujících.

Možnou výzvou může být i vzhledem ke stárnutí populace senior taxi.

## 8.7 SWOT

- Silné stránky
  - Krajský integrovaný dopravní systém.
  - Železniční tratě do pěti směrů.
  - Optimalizace spojů a linek MHD poptávce.
  - Obnova vozového parku MHD.
- Slabé stránky
  - Limitovaná bezbariérovost železničních stanic a zastávek.
  - Absence doplňkových služeb pro specifickou skupinu seniorů.
  - Nákladné budování nabídky i provozu.
  - Komplikovaný systém mnoha dopravců, správců a dotujících subjektů.
- Příležitosti
  - Krajské P+R mohou snížit zátěž města.
  - Nová vozovna MHD zlepší kvalitu a spolehlivost.
  - Nové tramvajové tratě obsluhující hustě urbanizovaná území.
  - Rozšíření klimatizovaných vozidel MHD.
  - Elektrizace železniční tratě č. 290 Olomouc-Šternberk-Uničov se zkrácením cestovních dob jako příležitost rozvoje krajského P+R.
- Hrozby
  - Neschopnost pravidelně reagovat na změny poptávky.
  - Stagnace rozvoje systému hromadné dopravy.
  - Pokles cestujících a s tím nižší výnosy a nižší kvalita.

# 9 Cyklistická doprava

Koncepce cyklistické dopravy na území statutárního města Olomouce, je zakotvena v územním plánu města Olomouce. Pro zajištění rozvoje cyklistické dopravy se v Územním plánu města Olomouce vymezují plochy dopravní infrastruktury, překryvné prvky koridorů cyklistické dopravy, případně plochy veřejných prostranství a plochy veřejné rekreace. Plochy a překryvné prvky (s označením DC – 01: koridor cyklistické dopravy) koncepce cyklistické dopravy jsou v Územním plánu zobrazeny ve výkresech I/02.1 a I/02.2. Podmínky využití ploch koncepce cyklistické dopravy jsou stanoveny v bodě č. 7 textové části Územního plánu a jsou doplněny a upřesněny v jeho Příloze č. 1.

Koridor cyklistické dopravy vymezuje dostatečný prostor pro cyklistickou dopravu v celém uličním profilu v plochách dopravní infrastruktury a v plochách veřejných prostranství. Mimo plochy dopravní infrastruktury a plochy veřejných prostranství se stanovuje šířkový parametr uváděný od osy prvku na obě strany = 10 m. Stávající využití pozemků v koridorech cyklistické dopravy nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil využití pro cyklistickou dopravu.

Územním plánem je zajištěno, že při realizaci dopravní infrastruktury liniového charakteru je nutné vytvořit odpovídající prostor pro pohyb cyklistů v profilu komunikace nebo v souběhu s ní, případně i kolmo na ni bez bariérového efektu.

Územně plánovacím podkladem pro Územní plán města Olomouce je zpracovaný Generel cyklodopravy z roku 2007 a to především jeho novelizovaná výkresová část z roku 2013.

V Generelu cyklodopravy lze rozlišit:

- radiální trasy, které směřují paprskovitě z města či do města,
- tangenciální trasy, které po obvodu města jednotlivé radiály spojují a
- vnitřní síť.

Generel cyklodopravy definuje trasy nadnárodních a nadregionálních cyklotras, které procházejí katastrálním územím města, včetně navazujících katastrů sousedních obcí. Dále regionální trasy vyznačené Klubem českých turistů (KČT) a dále cyklotrasy místního městského významu. Ve vybraných místech cyklistické sítě byly do Generelu cyklodopravy zaneseny údaje ze sčítání pohybů cyklistů, chodců a motorových vozidel.

## 9.1 Turistické cyklotrasy

Olomoucí prochází dálkové cyklistické trasy I. třídy:

- č. 5 „Jantarová stezka“ vede v trase Hevlín – Brno – Blansko – Prostějov – Olomouc – Přerov – Lipník nad Bečvou – Ostrava – Hlučín – Hať/Tworkow,
- č. 4 Moravské stezky, ve městě v současné době stále značené původními čísly 47 a 51 a 51A, č. 51 vede v trase Hanušovice – Bludov – Mohelnice – Litovel – Olomouc a č. 47 v trase Olomouc – Kroměříž – Uherské Hradiště – Hodonín. Poznámka: celá Moravská stezka bude přeznačena (v některých úsecích i přetrasována) a vedena pod jedním číslem – č. 4.

Obě dálkové trasy se kříží ve Smetanových sadech (nedaleko centra Olomouce), odkud dále vedou (intravilánem města) souběžně až do místní části Nemilany, kde se od sebe opět oddělují. Městem jsou z větší části vedeny po nově vybudovaných úsecích s vyloučením motorové dopravy, místy také po místních komunikacích.

Dále zde prochází evropské dálkové trasy:

- EuroVelo 9 „Baltské moře-Jaderské moře“, v terénu není vyznačena, Polsko-Česko-Rakousko-Slovinsko-Chorvatsko, na území ČR vede Břeclav-Brno-Olomouc-Šumperk-Jeseník,
- Greenways „Krakov-Morava-Vídeň“, v terénu je vyznačena částečně, místy v rozporu se silniční vyhláškou, dlouhodobě je značení neudržované, na území ČR vede Laa-Brno-Olomouc-Příbor.

Místní cyklistické trasy IV. třídy:

- 6025 (a její varianta A) Olomouc – Těšetice – Náměšť na Hané – Javoříčko – Bouzov (S-39) a to včetně její odbočné trasy 6025A přes Vojnice (S-9),
- 6027 Litovel – Náklo – Poděbrady – Olomouc-Řepčín (S-26),
- 6029 Olomouc – Bohuňovice – Horní Loděnice – Dalov – Dětřichov nad Bystřicí (S-42),
- 6030 Mariánské Údolí – Svatý Kopeček – Dolany – Hlušovice (S-13),
- 6102 Bělkovice – Svatý Kopeček, rozc. (S-6),
- 6103 Bělkovice-Lašťany – Dolany – Svatý Kopeček – Bystrovany (S-14),
- 6104 Olomouc – Hlušovice – Bohuňovice – Štarnov – Šternberk, známá také pod názvem „Cyklostezka Hvězdná“, která je v celém úseku (cca 14 km) vedená po bezpečných cyklistických komunikacích s vyloučením motorové dopravy.

Město nabízí na svém webu také další trasy:

- „poznávací trasa“ o délce cca 10 km se realizuje v parcích pod hradbami a zasahuje k řece Moravě
- „relaxační trasa“ o délce cca 30 km vyvedená za hranice města severozápadním směrem
- „zážitková trasa“ o délce cca 30 km vyvedená za hranice města severovýchodním směrem.

V sezóně jezdí o víkendech a svátcích turistický cyklobus č. 890726 s maximální kapacitou pro 24 kol, který o víkendech a svátcích v průběhu třech měsíců (tj. od poloviny června do poloviny září) přepravuje cyklisty s jízdními koly či pěší turisty po trase Olomouc – Rýmařov – Malá Morávka, Ovčárna točna.

## 9.2 Doprovodná infrastruktura a parkování pro cyklisty

Na území Olomouce je v roce 2020 provozováno 23 kamenných cyklo-obchodů, které obvykle poskytují i servis. Město Olomouc vybudovalo 3 odpočívky na turistických trasách (u Bystřice v Hodolanech, ve Smetanových sadech a Nemilanech).

Ve městě je v roce 2020 cca 195 hnízd (lokalita s několika stojany) k parkování o kapacitě 1931 míst. Stojany jsou různé kvality a typu, jako vhodný je v ČR považován typ ve tvaru obráceného „U“, který umožňuje kolo stabilně opřít a bezpečně uzamčít rám kola ke stojanu. Asi od roku 2015 je účelově dosazován na veřejná prostranství v Olomouci právě typ „U“ s kotvením pod dlažbu jako městský mobiliář a má tvar rybí hřbetní ploutve (MMcité typ „Edgetyre“). Další podobné stojany různých tvarů byly osazeny v průběhu dekád často v rámci rekonstrukcí ulic jako mobiliář, ale existuje i minoritní přenosná verze ve tvaru obráceného „U“. Tento vhodný stojan doplňují podobné a zřejmě překonané typy: uzamykatelné stojany Velock na zámkovou vložku FAB (10 ks pořízeno 2011), velká železná spirála užívaná v pěší zóně (cca 10 ks pořízeno 2001 a 2013).

Stojany pouze na přední kolo vykazují roztodivnou škálu druhů, tvarů i kutilství. Typicky jde o ocelové přenosné zařízení umožňující parkovat jen přední kolo některých kol (problémem je omezená šířka pneumatiky, existence přehazovačky či diskových brzd) dávající jen omezenou oporu a jsou prakticky bez možnosti uzamčít ke stojanu rám kola. Typicky jsou pořízené soukromou osobou a umístěné ad-hoc před provozovnu, školu, ale lze zde zařadit i několik kusů stojanu MMcité typu „velo“.

Veřejná úschovna kol B+R byla provozována ČD, a.s. na hlavním železničním nádraží, avšak v roce 2015 byla po rekonstrukci administrativně zrušena. K dispozici jsou na nádraží pouze neuzamčená krytá stání o kapacitě 160 míst na 1A nástupišti v úrovni vstupu do nádražního podchodu z Jeremenkovy do ulice Trocnovského.

V sezóně fungovala jediná úschovna kol v Informačním centru na Horním náměstí, která byla pro malý zájem zrušena.

*Tabulka 25: Typy a počty stojanů na veřejných prostranstvích v roce 2020 (zdroj: SMO, Rekola, Openstreetmap).*

| typ stojanu | hnízd | kapacita | průměrná kapacita |
|---|---|---|---|
| typ obráceného "U" různých tvarů a rozměrů | 58 | 539 | 9 |
| spirály v MPR a uzamykací na FAB | 17 | 111 | 7 |
| pouze na přední kolo | 115 | 1021 | 9 |
| oplocené přístřešky | 5 | 260 | 52 |
| celkem | 195 | 1931 | 77 |

Město Olomouc neprovozuje veřejné pumpy nebo veřejná opravárenská místa. Nicméně některé cykloobchody nebo také Univerzita Palackého na jednotlivých fakultách takovou službu zdarma poskytují (tzv. UPBike tj. veřejně přístupné pumpy a servisní klíče na vrátnicích pro studenty).

## 9.3 Bike-sharing a systém Bike & Go

Bikesharing je systém veřejných jízdních kol sdílených tak, aby uživatel mohl na kole jezdit, ale nemusel ho vlastnit.

Rekola je veřejná městská půjčovna kol na dobu do 1 hod (bikesharing), provozovaná přímo v ulicích za pomocí mobilních aplikací a bez pevných parkovacích stanic. Od roku 2014 je systém Rekola zaveden i v Olomouci, kola je možno půjčit a nutno zase vrátit v centru města nebo v kampusech Univerzity Palackého. Členství na sezónu roku 2020, která začíná v březnu, stojí 1950 Kč, bude jednorázová výpůjčka bez členství za 16 Kč/30 min. Předpokládaný počet nabízených kol bude cca 110 ks.

Od března roku 2020 je přítomna i další firma Nextbike CZ s 300 koly a 100 stanicemi a cenou 899 Kč/rok, bez členství za 16 Kč/30 min.

V květnu roku 2020 spustila firma Eagle Scooters v Olomouci pilotní provoz sdílených koloběžek stejného názvu. Dostupné jsou od 7-21 hodin za pouze jednorázovou cenu 10 Kč+2,50 Kč/min.

Zápůjčku kola v sezóně, primárně určenou pro turisty, lze uskutečnit v Půjčovně kol ČD na hlavním nádraží, v Informačním centrum na Horním náměstí, v centru Semafor, v CK Peřej Tour a v Bajkazylu.

## 9.4 Intenzita cyklistické dopravy

Nejvyšší intenzity byly zaznamenány na středním kordonu v úzkých hrdlech jako mosty přes Moravu a S./Č. Sadech. Dominuje pohyb východ-západ na relaci „pěší zóna-vlakové nádraží“. Pěší zónu denně na kole navštíví nejméně 550 lidí. Místa s významnou intenzitou, která překročila hodnotu 500 cyklistů/den:

- Masarykova třída 716
- tř. Kosmonautů 626
- přejezd v S./Č. sadech 592
- Bystrovanská 568
- Blahoslavova 506

## 9.5 Problémová analýza

Přestože město má plochý terén a průměr zastavěného území 5 km pro využití cyklodopravy tedy ideální prostředí, má realizovanou jen polovinu plánované sítě cyklotras a to zejména v nezastavěném území nebo mimo nejžádanější relace, které jsou začasto radiální. Chybí také napojení okolních obcí ale též městských částí na sebe a zejména na centrum a MPR. Zvláštní kapitolou jsou nekvalitní povrchy v MPR. Jako poměrně dostatečně vyřešené jsou výpadovky za cykloturistikou vedoucí za město a v neurbanizované krajině.

Slibně se rozvíjí Bikesharing, přestože má i odvrácenou stránku, jízdu po chodníku.

Pomalý nebo nedostačující je rozvoj cyklostezek v centru, kde pokrývají jen málo potřebných tras. Jestliže jsou dle Design manual of Bicycle Trafic 2017 klíčovými vlastnostmi cyklistické sítě: Spojitost, Pokrytí, Přímost, Bezpečnost, Kvalita a Stejná řešení pak má Olomouc ve všech značné rezervy.

Z hlediska parkovací politiky nemá k dispozici kvalitní parkování B+R, v úvahu přichází jen hlavní vlakové nádraží (ve smyslu regionální a dálkové dopravy).

Rozvoj doznal i počet stojanů na kola, kterých pomalu ale systematicky přibývá, ale přesto má město řídké pokrytí. Mít důstojné stojany na kola je důležité, mít možnost bezpečně k nim přijet věc druhá.

Dosud podrobněji nepopsanou kapitolou je možnost bezpečného, krytého střednědobého parkování v cílech cest, tj. bydlišti a zaměstnání nebo škole. Stejně jako město poskytuje prostor pro parkování na ulici pro auta rezidentům, podobně může obyvatele podpořit v jízdě na kole nabídkou parkování. Zejména když stavební objekty již nemají nebo nikdy neměly vhodné prostory pro kola pro každodenní užívání nebo jejich uživatelé nedisponují možností to ovlivnit.

## 9.6 SWOT

- Silné stránky
  - Rovinatá krajina, kompaktní centrum a ideální velikost města.
  - Cyklistická tradice, komerční bikesharing, turistické cyklotrasy.
  - Plošné zatížení ulic cyklisty.
  - Opora v územním plánování a cyklogenerelu.

- Slabé stránky
  - Proměnlivé typy liniové infrastruktury.
  - Nespojitá dopravní síť.
  - Slabá radiální infrastruktura.
  - Rozsáhlý počet jednosměrných ulic.
  - Nevhodné povrchy v MPR.
  - Problematická křížení komunikací.
  - Růst přestupků jízdy na chodníku.
- Příležitosti
  - Rozvoj sítě s výškovým i optickým oddělení od motorového provozu.
  - Rozvoj parkovacích kapacit B+G a B+R.
  - Zvýšení subjektivní i statistické bezpečnosti
  - Napojení okolních obcí.
- Hrozby
  - Pokles zájmu ze změny dopravních návyků.
  - Stagnace rozvoje infrastruktury a snížení její kvality.
  - Pokračování v realizaci nedostatečných opatření.

# 10 Pěší doprava

Budování chodníků je dáno ze stavebního zákona a jeho prováděcích vyhlášek. Všeobecné přijetí je tak dlouhodobé úspěšné a problematizovat lze technická řešení. Z mnohačetných průzkumů a pochůzek zpracovatele v centru je patrná zejména nízká kvalita povrchů chodníků (zejména nerovnosti) a na první pohled malé šířky chodníků, neodpovídající běžnému provozu (např. ul. Riegrova, Kateřinská, Denisova). Údaje o vytížení pěších tras na vybraných profilech jsou uvedeny v příloze 4.

## 10.1 Bezbariérové pěší trasy

Město má zpracovanou koncepci hlavních bezbariérových tras, zahrnující vybrané hlavní pěší trasy, které zpravidla odpovídají hlavním silničním komunikacím. Jejich postupná realizace se však z finančních důvodů prakticky pozastavila. Ostatní bezbariérová řešení nejsou vytvářena cíleně, ale v rámci jednotlivých příležitostných stavebních realizací veřejných prostranství. Fyzicky realizovány jsou z hlavních bezbariérových tras ulice:

- Havlíčkova-Brněnská
- tř. Svobody
- Palackého (část)-tř.  Svornosti (část)
- tř. Míru (část)
- Ladova (část)

- Lazecká
- Masarykova
- 17. listopadu (část)
- Schweitzerova (část)
- Polská (část)
- Vejdovského (část) - Štursova - Hálkova

## 10.2 Turistické a rekreační pěší trasy

Turistické trasy jsou vedeny vyjma Holic vně urbanizované území města, zejména v oblasti Svatý Kopeček, kde jsou v zimě v případě příznivých sněhových podmínek využívány pro běžecké lyžování. Na území města Olomouce se nachází celkem osm značených turistických tras.

*Tabulka 26: Značené turistické trasy (KČT).*

| Barva | Číslo trasy | Průběh turistické trasy | Délka |
|---|---|---|---|
| | 0608 | Samotíšky – Svatý Kopeček – Pohořany – Šternberk | 22,7 km |
| | 9608* | Olomouc - hl. n. – centrum Olomouce – Olomouc - hl. n. | 11,0 km |
| | 2223 | Hlubočky - Mar. Údolí – Svatý Kopeček – Nové Sady | 9,6 km |
| | 4817 | Svatý Kopeček – Jívová – Šternberk | 27,2 km |
| | 4820 | Velká Bystřice – Radíkov – Hlubočky - Mar. Údolí | 11,2 km |
| | 4867 | Grygov – Přestavlky – Olomouc - Holice | 18,2 km |
| | 7821 | Olomouc - hl. n. – Velká Bystřice – Hlubočky - Mar. Údolí | 11,7 km |
| | 7822 | Svatý Kopeček – Hlubočky – Pohořany | 9,5 km |

Poznámka: * -jedná se o vycházkovou trasu historickou Olomoucí.

Návštěvníci města, stejně jako místní obyvatelé, zde dále naleznou tři naučné stezky (NS) určené pěším turistům a jednu stezku (respektive informační systém v terénu) zaměřenou na cyklisty.

*Tabulka 27: Naučné stezky (Zdroj: MMB, KČT).*

| Název | Délka | Počet zastavení | Hl. zaměření NS | Správce |
|---|---|---|---|---|
| NS Svatý Kopeček | 7,1 km | 9 | příroda | Klub českých turistů |
| NS Černovírské slatiniště* | 2,5 km | 4 | příroda | Sagittaria - Sdružení pro ochranu přírody střední Moravy |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| NS Kol kolem Olomouce | 9,5 km | 11 | příroda | Sagittaria - Sdružení pro ochranu přírody střední Moravy |
| Cesta po pevnůstkách císařsko-královské olomoucké pevnosti* | cca 50,0 km | 30 | vojenská historie | Pevnostní město Olomouc |

Poznámka: * Jedná se o informační systém – stezky nejsou v terénu značené, ale najdeme zde informační tabule.

Stezky pro in-line brusle se nachází v nivách na sever od zastavěné části města. Jedná se o in-line trasy:

- In-line Hejčín je „okruh“ zpevněných cyklostezek tvaru lichoběžníka o délce 3,2 km okolo PP Bázlerova pískovna mezi Mlýnským potokem a řekou Moravou, tj. mezi Řepčínem a Černovírem. U přístupových míst jsou postavena celkem dvě parkoviště pro auta po 20 místech.
- In-line Chválkovice je „trasa“ zpevněné cyklostezky o délce 2 km mezi silnicí I/46 a železnicí Olomouc-Šternberk, tj. mezi Černovírem a Pavlovičkami. Na straně Černovíru je parkoviště pro auta s 34 místy.

## 10.3 Intenzita pěší dopravy

Nejvyšší intenzity se nachází na vstupech do pěší zóny, nebo v její bezprostřední blízkosti. Pěší zónu denně pěšky navštíví nejméně 32 000 lidí. Místa s významnou intenzitou, která překročila hodnotu 6 000 chodců/den:

- 28. října 11 884
- Denisova 10 559
- 8. května 7 541
- Kateřinská 7 182
- Masarykova třída 6 720
- Riegrova 6 574
- Pavelčákova 6 125

## 10.4 Problémová analýza

Pěší trasy jako segregované chodníky mají dlouhou tradici a vznikají na základě zákona vč. bezbariérových parametrů. Pozornost je třeba věnovat starším realizacím, což není systematicky prováděno, ač existuje generel bezbariérovosti. Problémová místa jsou zejména tam, kde dochází k nedovolenému záboru pěších ploch auty a křížení ulic s motorovou dopravou a nízká přímost tras. Koncepčně jsou problém úzké chodníky neodpovídající vytížení a dalším funkcím jako jsou pobytová. Příležitostí může být, že zbytná parkovací místa umožní nedostatečný prostor pro chodníky rozšířit. Důležité je získávání zpětné vazby o stavu povrchu chodníků a jejich systematická obnova.

## 10.5 SWOT

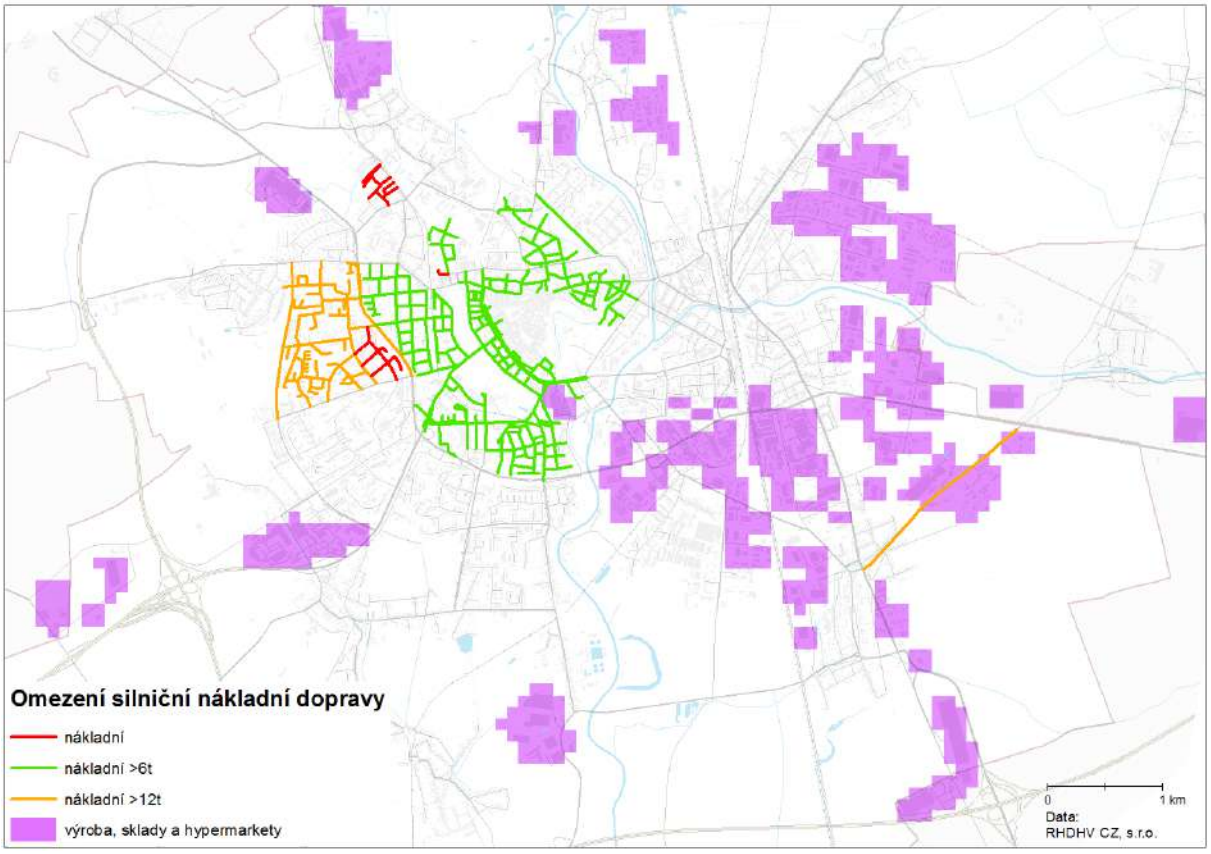
- Silné stránky
  - Zákonná opora pro vznik a parametry bezbariérových chodníků.
  - Systematická tradice v budování chodníků a pěších tras.
  - Zpracován generel bezbariérovosti.
  - Velká poptávka chůze v pěší zóně
- Slabé stránky
  - Parkování na chodníku, v pěší zóně, u přechodů.
  - Nevhodně řešené křížení ulic s motorovou dopravou.
  - Úzké chodníky a nekvalitní dlažba v pěší zóně.
- Příležitosti
  - Odstraňování překážek na hlavních trasách.
  - Zkrácení dob čekání na přejití na křižovatkách.
  - Rozšiřování stavebně upravených zón 30 km/h.
  - Rozšiřování pobytových ploch zejména v centru.
- Hrozby
  - Skončení životnosti povrchů nebo jejich poškozování.
  - Rozšiřování parkování na úkor chodníků.
  - Růst zastavování a stání na chodníku.

# 11 Nákladní silniční doprava, kombinovaná doprava

## 11.1 Komunikační síť

Výchozí komunikační síť je shodná s osobní automobilovou dopravou. Omezení (zákaz průjezdu, zákaz vjezdu) silniční nákladní dopravy jsou zejména na místních komunikacích a na několika úsecích silnic:

- silnice I/35 Foestrova (úsek třída Míru-Hněvotínská) od roku 2009
- MK Okružní (úsek třída Míru-Hněvotínská) od roku 2009
- oblast MK v části Neředín od roku cca 2009
- oblast MK v centrum od roku 2016
- silnice III/4436 Hamernská bude od roku 2017




Obrázek 40: Omezení silniční náíkladní dopravy (Zdroj: DHV 2016).

Hlavní osu silniční nákladní dopravy tvoří tři dálnice a dvě silnice I. třídy:

- Sever po komunikacích I/46 (I/45) – Štenberk, Opava (Bruntál)
- Východ po komunikaci D35 (D1) – Lipník (Ostrava)
- Jih po komunikaci I/55 (R55) – Přerov, Otrokovice, Hodonín
- JihoZápad po komunikacích D46 (D1) – Vyškov (Brno)
- SeveroZápad – D35 Mohelnice (Hradec Králové)

Olomouc je tedy křižovatkou pro tranzitní a vnější dopravu na trasách:

- Hradec Králové-Olomouc-Ostrava, která bude posílena výhledovou dostavbou D35,
- Brno-Olomouc-Ostrava, která bude naopak oslabena dostavbou velkoryseji navrženou dálnicí D1,
- Jeseník/Bruntál-Olomouc-Otrokovice, která bude posílena další částí stavby D55 a D49, a je hrdlem do regionu Jeseník výhledově podpořenou přeložkou I/46 jako východní tangenty.

## 11.2 Nákladové stanice

V Olomouci provozuje ČD Cargo a.s. tyto nákladové stanice s vnitrostátní i mezinárodní přepravou:

- Olomouc hlavní nádraží (č. 343624) – boční i čelní rampa, 20 manipulačních míst (partnerů):
  - 250134 - Českomoravský štěrk
  - 221200 - Čokoládovny a.s., o.z. ZORA Olomouc
  - 223115 - DKV Olomouc, PJ Olomouc
  - 250423 - DPOV
  - 221275 - FARMAK Olomouc
  - 221218 - ISH Olomouc, a.s.
  - 221192 - JUTA a.s. Olomouc
  - 250175 - KD Transport
  - 221101 - Pošta Olomouc 02
  - 221184 - SOLNÉ MLÝNY Olomouc
  - 221168 - SSHR Praha
  - 221176 - STAMEDOP, a.s. Olomouc
  - 221333 - Teplárna Olomouc
  - 221093 - TSR Olomouc
  - 221234 - Vlečka ADM Olomouc
  - 210179 - VNVK Bělidla
  - 210161 - VNVK Bosna
  - 221077 - Vojenská vlečka č.24 - OLOMOUC
  - 250142 - Zappa beton a.s.
  - 221119 - Zásobovací a odbytový závod Olomouc
- Olomouc město (č. 343723) – boční i čelní rampa, 1 smluvní místo:
  - 260299 - smluvní místo Olomouc-město
- Olomouc-Řepčín (č. 343921 – 1 smluvní místo:
  - 221341 - Moravské železárny a.s.

## 11.3 Parkoviště a překladiště

Na území Olomouce je jediné veřejné odstavné parkoviště pro nákladní dopravu, ale v blízkosti hranic Olomouce se vyskytují na všech dálnicích další 3 odstavné parkoviště:

- D46 na 35 km – Žerůvky
- D35 na 259 km – Skrbeň
- D35 na 269 km – Olomouc-Nemilany (zatím pouze pro jeden směr)
- D35 na 283/286 km – Daskabát/Kocourovec

Nejbližší veřejný terminál kombinované dopravy je **Přerov-Horní Moštěnice**, který je vzdálený 30 km po silnici I/55 a provozuje ho Rail Cargo Operator - CSKD s.r.o. Terminál je napojen nočním nákladním spojem tam/zpět na centrální terminál (hub) společnosti CSKD v Mělníku, ze kterého je přímé vlakové spojení na terminály Hamburk, Bremerhaven, Paskov, Brno a Bratislava.

Nedaleko současného Terminálu kombinované dopravy **Přerov-Horní Moštěnice** je plánován nový rozsáhlý Terminál kombinované dopravy **Přerov-Lověšice** s veřejným logistickým centrem, který je promítnut do územně plánovací dokumentace. Nový terminál má plánovanou přímou vazbu na budoucí úsek dálnice D1 stavba č. 0136, dále na bývalé vojenské nyní civilní letiště Přerov-Bochoř v majetku státu (s délkou zpevněné VPD 2,5 km) a ideově je počítáno s potenciální vazbou i na kanál D-O-L.

## 11.4 Citylogistika

Citylogistika je možný způsob zásobování zejména center měst, která má snížit množství zásobovacích vozidel a jejich emise zřízením ústředního meziskladu na okraji města. V tomto meziskladě se soustřeďuje zboží od různých dodavatelů odkud je pak cíleně zaváženo jednotlivým zákazníkům v centru ve vhodnou dobu a nízkoemisním vozidlem s cíleným vytěžováním kapacity. Proud zboží může být i obousměrný. V Olomouci takový systém není provozován. Příprava pilotního provozu v ČR probíhá v Praze a v Brně.

## 11.5 Intenzity nákladní dopravy

Nákladní doprava přijíždí k Olomouci po 5 hlavních přepravních osách, v nichž ve třech případech jde o dálnice. Podíl těžké nákladní dopravy na vjezdech do města vně polookruhu D35 je 18-36 % a uvnitř dálničního polookruhu je 5-18 %. To naznačuje, že značná část vozidel tranzituje vně města anebo končí na jeho okraji. Také to potvrzují lokace distribučních skladů, hypermarketů a výrobní areálů na okraj zástavby rostlého města s přímou vazbou na páteřní komunikace, a to zejména areály založené v posledních desetiletích.

Zároveň zejména distribuční sklady a výrobní areály plní nadregionální roli a jejich napojení je na všechny osy, nejen tu nejbližší. Využití páteřní komunikace, na něž jsou areály bezprostředně napojeny, je však zároveň pro některé relace delší (např. ve směru osy Sever, SeveroZápad) a navíc zpoplatněné mýtem na rozdíl silnic vedoucí širším centrem města (II/635, II/448). Je tedy pro nákladní dopravu vnější i tranzitní zajímavé projíždět přes 1. okruh nebo 2. polookruh a zároveň je obtížné provést regulaci nákladní dopravy, neboť silnice vlastní kraj nebo stát, který k ní nemá motivaci nebo nesouhlasí sousední obce. Možným výhledovým řešením by byla změna technologie mýta a rozšíření mýta na silnice I. a II. třídy se zvýšenou sazbu průjezdních úseků ve městě.

Těžká nákladní doprava se soustředí výrazně na dálnice D35 a D46. Vyšší intenzity jsou také na silnici I/35 v úseku ulic Albertova, Velkomoravská, Tovární a Lipenská, a na silnicích I/46 a I/55. Situace v případě lehké nákladní dopravy je téměř totožná. Nejvyšší intenzity se vážou na stejné silnice. Největší rozdíl je patrný v centru města, kde těžká nákladní doprava nemá povolen vstup. Nejvyšší intenzity autobusové dopravy se nachází na ulici Tovární a Jeremenkova mezi autobusovým a vlakovým nádražím, a dále na třídě Svobody mezi Šantovkou a náměstím Národních hrdinů.

*Tabulka 28: Podíl TNV na hlavních přepravních osách (Zdroj: ŘSD 2016).*

| osa | kordon | č.úseku | silnice | intenzita vozidel celkem (RPDI) | intenzita TNV (RPDI) | podíl TNV (RPDI) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Sever | uvnitř polookruhu D35 | 7-1083 | I/46 | 17 995 | 2 295 | 13 % |
| Sever | vně polookruhu D35 | 7-1080 | I/46 | 12 090 | 2 236 | 18 % |
| Východ | uvnitř polookruhu D35 | 7-0085 | I/35 | 21 158 | 2 795 | 13 % |
| Východ | vně polookruhu D35 | 7-0760 | D35 | 32 065 | 11 543 | 36 % |
| Jih | uvnitř polookruhu D35 | 7-0234 | I/55 | 16 890 | 2 957 | 18 % |
| Jih | vně polookruhu D35 | 7-0230 | I/55 | 11 562 | 2 227 | 19 % |
| JihoZápad | uvnitř polookruhu D35 | 7-1072 | I/46 | 17 488 | 2 292 | 13 % |
| JihoZápad | vně polookruhu D35 | 7-1076 | D46 | 31 512 | 9 280 | 29 % |
| SeveroZápad | uvnitř polookruhu D35 | 7-0071 | I/35 | 19 482 | 893 | 5 % |
| SeveroZápad | vně polookruhu D35 | 7-0077 | I/35 | 28 834 | 7 288 | 25 % |

Dle dominantního národního nákladního dopravce ČD Cargo a.s., který v Olomouckém kraji nakládá 1,7 mil. tun zboží a vykládá 1,4 mil. tun zboží, není město Olomouc významným zdrojem nebo cílem přepravy. Přesto je využíváno pro přepravu potravinářských cukrovinek do logistického centra u Prahy a balené minerální vody ze západních Čech.

## 11.6 Problémová analýza

Město má na svém území zónu zákazu stání nákladních vozidel nad 3,5 tun od 22-06 hod. Pro odstavování vozidel na území města nebo jeho blízkosti existují 4 plochy, ve vzájemné vzdálenosti 10 až 25 km po dálnici (podle směru jízdy). Další 4 jsou v územním plánu jako možné rozšíření, nejméně 2 jsou fixovány na rozvoj silniční infrastruktury. Zajistit respektování zákazu stání vozidel a využívání dedikovaných ploch je úkol Policie ČR.

## 11.7 SWOT

- Silné stránky
  - Existence odstavných ploch u dálnic ve vhodné vzdálenosti.
- Slabé stránky
  - Nerespektování zóny zákazu stání.
- Příležitosti
  - Rozšíření odstavných ploch.
  - Zkvalitnění služeb v existujících ploch.
- Hrozby
  - Zpoplatnění existujících ploch.
  - Růst nerespektování zákazu stání vozidel.

# 12 Organizace a řízení provozu, informační a dopravně telematické systémy

## 12.1 Světelně signalizační zařízení

Město vlastní 42 řadičů SSZ pro řízení křižovatek, přechodů nebo kyvadlové dopravy, z nichž je v provozu 37 řadičů a 5 je záměrně vypnuto nebo nejsou funkční. Nejstarší funkční řadiče jsou z roku 1997/98 a jsou provozovány na poptávkových přechodech. Některé SSZ křižovatek umožňují dynamické řízení křižovatky podle zatížení, část pořízená před rokem 2007 má pouze pevný signální plán. SSZ jsou provozována přes většinu dne, zapnutí probíhá mezi 4-8 hodinou ranní a vypnutí mezi 18-24 hodinou večerní dle místně obvyklých intenzit.

Preference MHD probíhá na 25 z 37 funkčních řadičů zpravidla podmíněně (tj. dojde ke zkrácení čekání spoje), méně často absolutně (tj. spoj by neměl na křižovatce zastavit).

## 12.2 Informační systémy parkovacích domů a ploch

Parkovací domy mohou o dostupnosti svých služeb automaticky informovat řidiče skrze proměnné dopravní značení. Určité dílčí a neúplné prvky těchto systémů mají některé hromadné parkovací objekty:

- Šantovka má na vjezdu do garáží proměnnou dopravní značku s informací o počtu volných míst nebo o otevření/zavření příslušného vjezdu.
- Namiro má bezprostředně před vjezdem informaci volno/obsazeno svém vjezdu obsazenost.
- Koželužská nemá žádný proměnný informační systém.
- Palachovo nám. má na vjezdu na parkoviště proměnné dopravní značení volno/obsazeno.

## 12.3 Proměnné dopravní značení

V Olomouci jsou provozovány proměnné dopravní značky:

- v ul. Ostravská „B24b zákaz odbočení vlevo a E13 mimo tram“ do ul. Hodolanské užívané dle dopravní špičky,
- v ul. Rooseveltova na přechodu u mateřské školy „B20a nejvyšší dovolené rychlosti 30 km/h“ po dobu školní výuky.

## 12.4 Informační systémy pro občana poskytující informace o dopravě

Informační systémy pro občana mohou formou mobilních aplikací poskytovat informace o volných kapacitách, cenách, dopravních problémech. Město provozuje aplikaci Chytrá Olomouc, kde je možno získat informace o obsazenosti 6 parkovišť, dojezdových časech, úrovně kvality dopravy a 6 dohledových kamer.

Dále Univerzita Palackého ve spolupráci s MMO provozuje aplikaci „Chodím Olomoucí“, která přes svůj nevystihující název umožňuje hlášení závad a nedostatků veřejných prostranství a veřejné dopravy. Na podněty reagují příslušné odpovědné osoby města a oprávněné podněty řeší.

## 12.5 **Dispečerská řízení**

Do ostrého provozu byla v roce 2019 spuštěna nová dopravní řídící ústředna, umístěna v novém dispečerském pracovišti v sídle městské policie (Kateřinská 23). Část dat mohou řidiči nyní sledovat online na webových stránkách http://chytra.olomouc.eu nebo v mobilní aplikaci Chytrá Olomouc.

Dopravní ústředna umožňuje řízení a koordinaci 42 světelných křižovatek dle běžného vývoje dopravy i mimořádností úpravou signálních plánů a také ovládání proměnných značek. Součástí je dohledové kamery (6 ks), monitoring obsazenosti parkovišť (RCO, BEA, Palackého, u hotelu Flora, nebo v budově Namiro), dojezdové časy v rámci města a zapracování dopravních informací z NDIC. Integrována jsou také data ze skutečného pohybu autobusů KIDSOK a kamer olomouckého dopravního podniku, jsou však neveřejná.

Preferenční opatření upřednostňující vozidla MHD na světelných křižovatkách jsou buď s absolutní preferencí (každé vozidlo blížící se ke křižovatce a splňující pravidla řídící logiky SSZ bude mít zajištěn hladký průjezd) nebo částečnou (využití ve složitějších křižovatkových poměrech – jsou zohledněny požadavky IAD, chodců a dalších účastníků provozu). Z pohledu plynulosti tramvajové dopravy je výrazně efektivnější preference absolutní.

Křižovatky vybavené pro absolutní preferenci vozidel MHD:

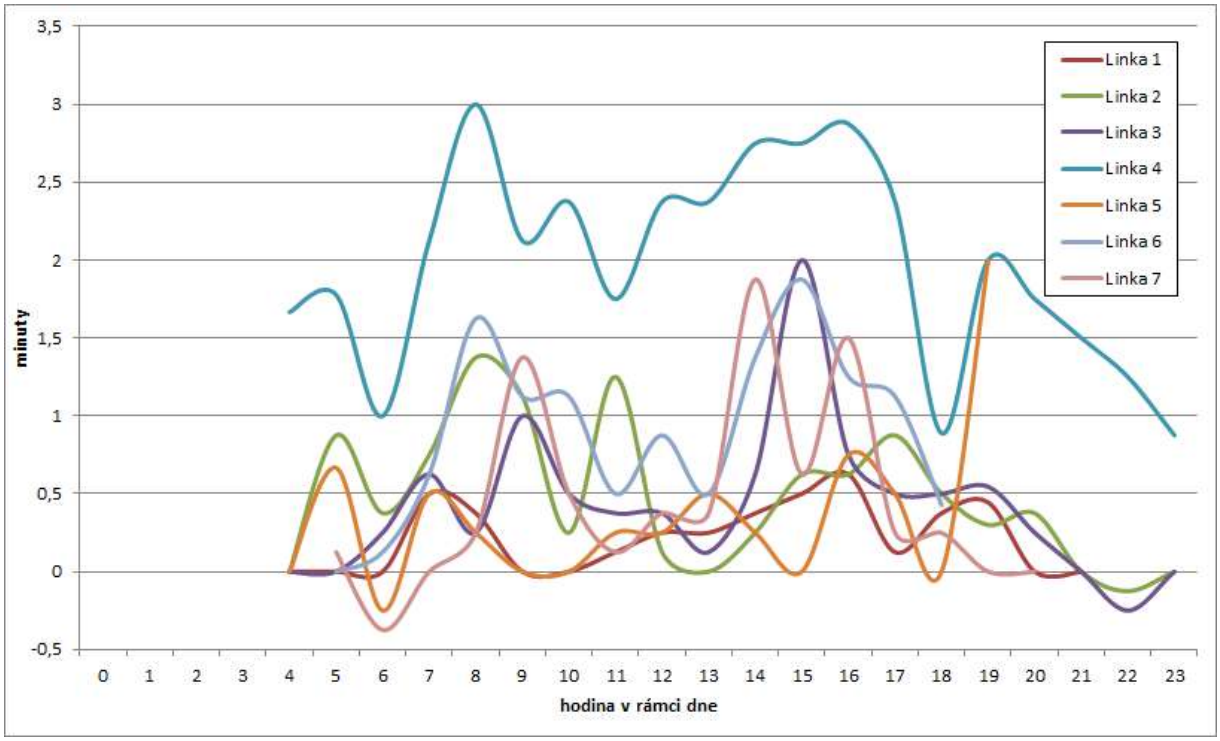
- tř. Kosmonautů - BEA centrum
- tř. 17. listopadu - Polská
- Hraniční - Čajkovského
- Tovární - Hodolanská

Křižovatky vybavené částečnou preferencí vozů MHD

- Nám. Hrdinů
- Tř. Svobody-Havlíčkova (Drápal)
- Tř. Svobody-Aksamitova (Tržnice)
- 17.listopadu-Wittgesteinova
- Kosmonautů-Vejdovského
- Kosmonautů-Hálkova
- Masarykova-17.listopadu (Žižkovo)
- Pražská-Tř. Míru
- Velkomoravská-Rooseveltova
- Brněnská-Hraniční
- Tovární-Hodolanská
- Kosmonautů-Jeremenkova
- Jeremenkova-Masarykova
- Velkomoravská-Jižní spojka

- Jižní spojka-výjezd Šantovka
- Velkomoravská-Schweitzerova

S preferencí vozidel MHD v provozu souvisí často také zpožďování jednotlivých spojů oproti jízdnímu řádu. K tomuto negativnímu jevu dochází zejména na lince č. 4, kde je průměrné zpoždění 2–3 minuty prakticky po celý den včetně jeho okrajových částí. K nejčastějšímu zpožďování spojů u této linky dochází mezi zastávkami U Dómu a Hlavní nádraží ve směru Pavlovičky a mezi zastávkami U Sv. Mořice a Výstaviště Flóra ve směru Nová Ulice. Ve špičkových časech dochází ke zpožďování také u linek 3, 6 a 7. Naopak nejvyšší míru dodržování jízdního řádu mají linky č. 1 a 5.




Obrázek 41: Průměrné zpoždění tramvajových spojů při příjezdu do cílové zastávky v průběhu dne. Data: Czech Consult (2015)

Správu a údržbu silnic provádí odbor magistrátu a pro město je fyzicky provádí firma TSMO a.s. Počítačový systém údržby a oprav není provozován.

## 12.6 **Problémová analýza**

Tento segment obměnou dopravní ústředny z dohledové na dohledově/řídící naznal skokovou změnu k lepšímu. Dosud nebyly publikovány informace, jak dobře si systém vede. MHD má zaveden systém preference. Z hlediska dopravy v klidu jsou do ústředny zapojeny jen pilotní parkoviště se závorovým systémem, chybí tedy sběr dat z městských parkovišť a zejména z ulic.

Z hlediska komunikace mezi uživateli parkování a městem jsou důležitá aktuální (on-line) informace o dostupnosti nabízených služeb. Dále je třeba se ptát a prakticky testovat co uživatel reálně potřebuje pro rozhodování ve své mobilitě.

## 12.7 **SWOT**

- Silné stránky
  - Nová řídící dopravní ústředna.
  - Preference MHD.
  - Spolupráce se soukromými provozovateli.
- Slabé stránky
  - Žádné informace o placených uličních parkovištích.
  - Neúplné informace o placených parkovištích.
- Příležitosti
  - Rozvoj monitoringu na zpoplatněná parkoviště.
  - Přehled o využívání kapacit.
- Hrozby
  - Zastarávání technologií a nutnost jejich obnovy.
  - Špatné cílení mimo potřeby koncových uživatelů.

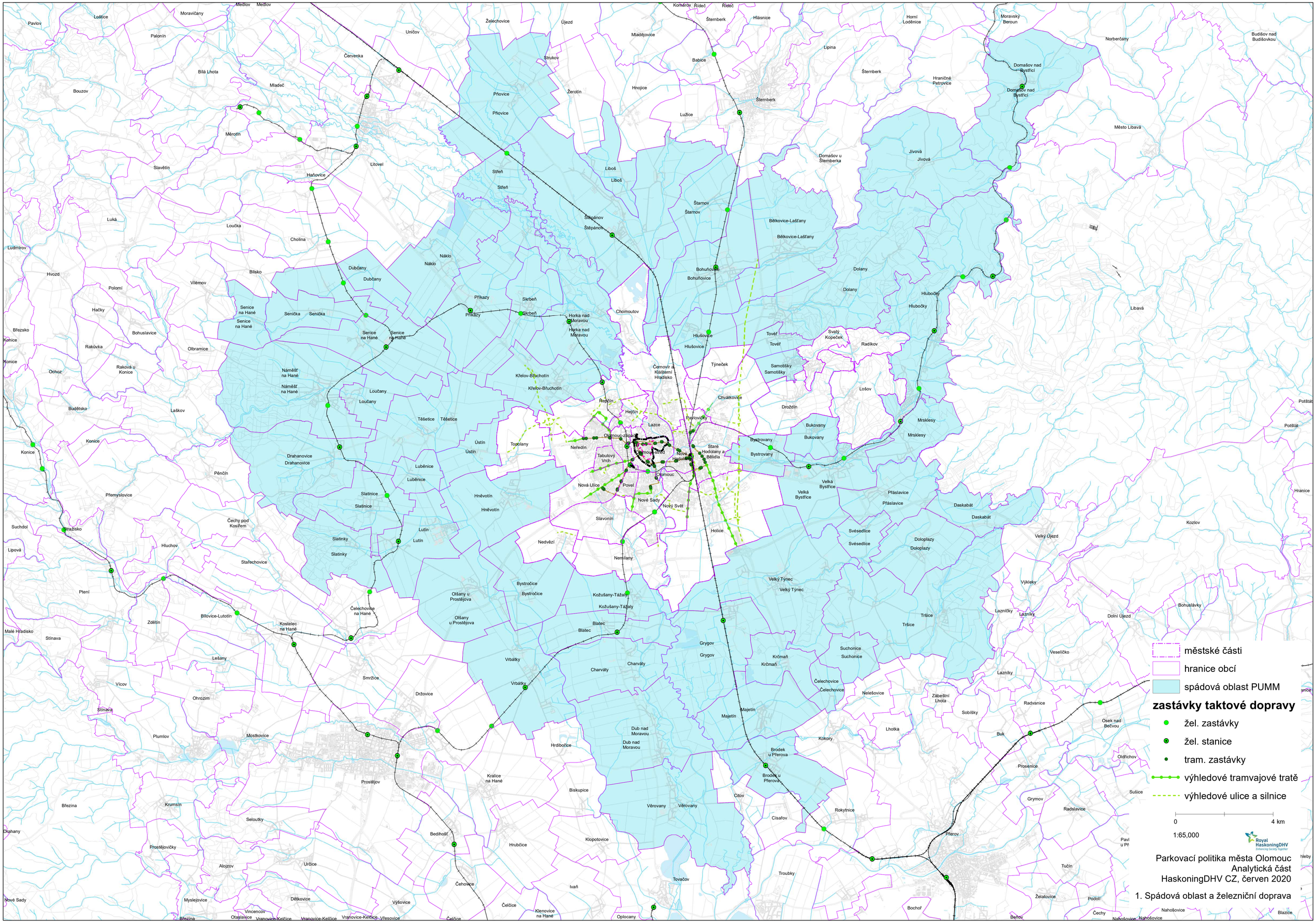
# 13 Hodnotící ukazatele

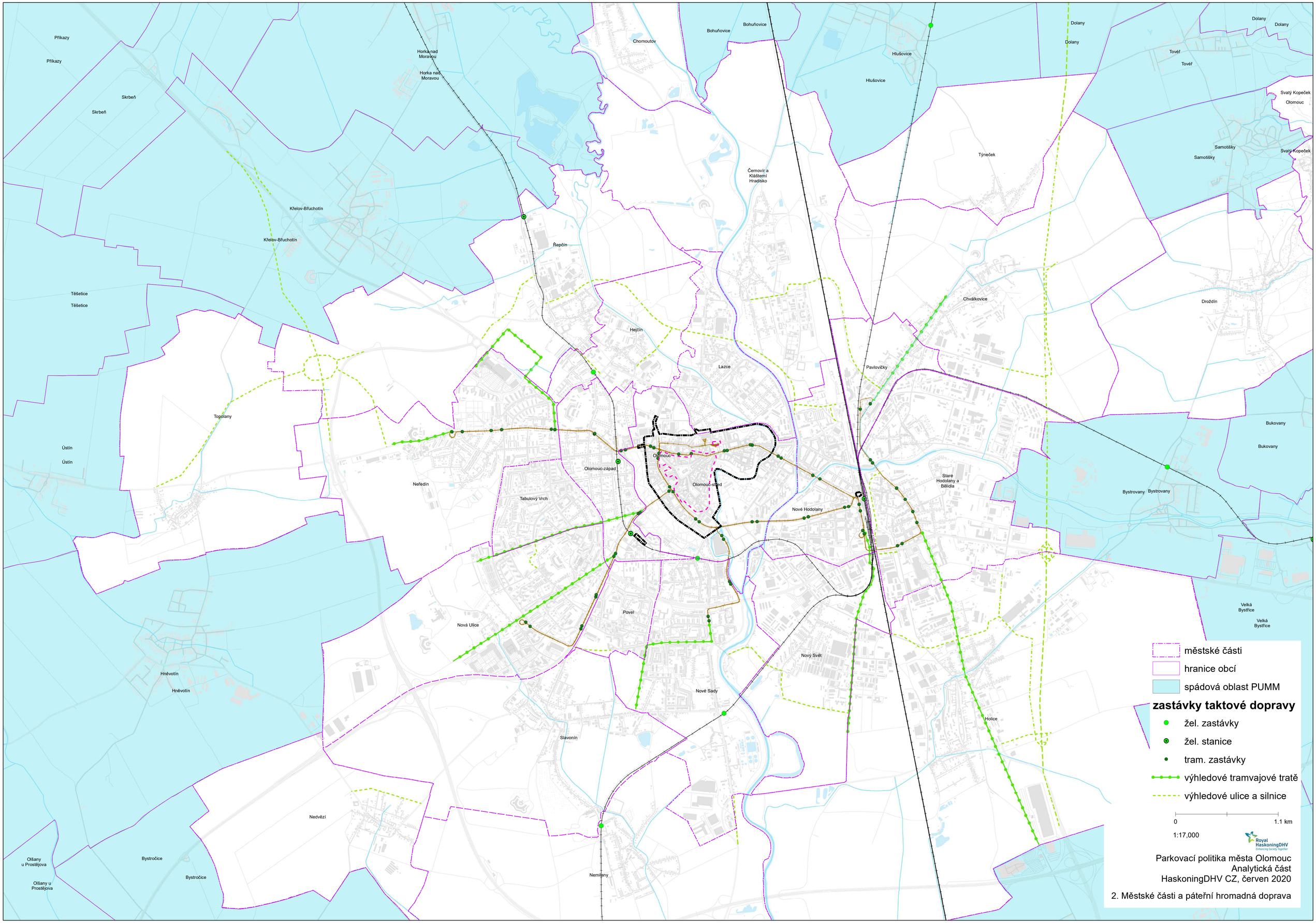
Na základě analýzy byly vytipovány kvantitativní ukazatele, které hodnotí úspěšnost dopravní politiky v oblasti statické dopravy. Vybrány jsou takové proměnné, které jsou měřitelné a zároveň hodnotí pozitivní dopad do společenských oblastí ze všech relevantních politických hledisek:

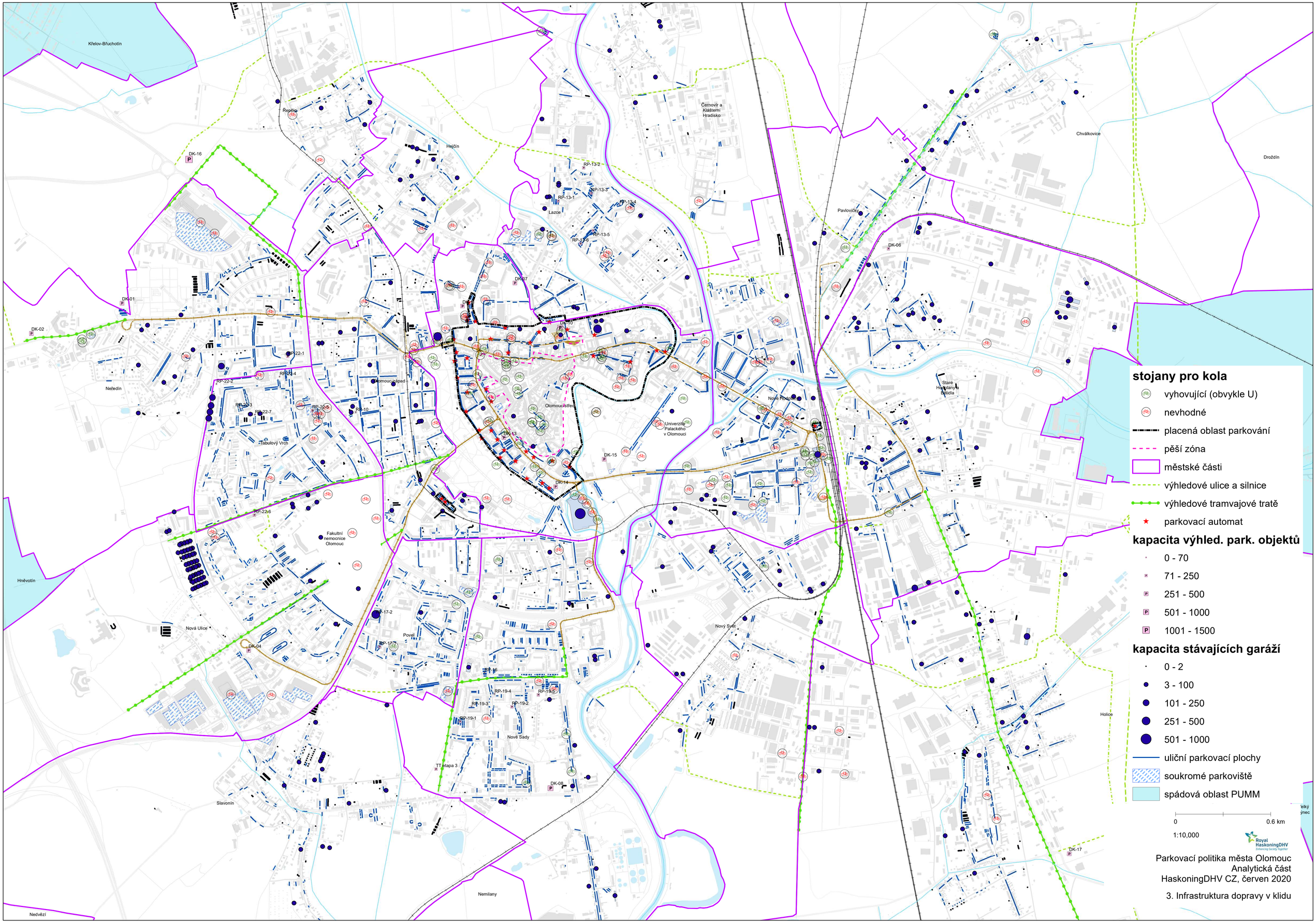
- kvality a dostupnosti dopravních služeb a infrastruktury, vč. cyklistické,
- územního a hospodářského rozvoje,
- bezpečnosti,
- energetiky,
- životního prostředí,
- sociálního začlenění a genderové rovnosti,
- zdravého životního stylu,
- vzdělávání atd.

*Tabulka 29: Hodnotící indikátory*

| **indikátor** | **cíl, trend** | **popis** | kvality a dostupnosti dopravních služeb | územního a hospodářského rozvoje | bezpečnosti | energetiky | životního prostředí | sociálního začlenění a genderové rovnosti | zdravého životního stylu | vzdělávání |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| počet míst pro kola | zvýšit | stojany B+G typu „U“ | x | x | x | x | x | x | x | x |
| počet chráněných míst pro kola | zvýšit | boxy a automatizované systémy, úschovny, kryté B+R | x | x | x | x | x | x | x | x |
| obsazenost míst IAD | cíl 90 % | počet obsazených míst ve špičce ku kapacitě | x | x | x | x | x | | | |
| počet uliční stání IAD v MPR | snížit | zatraktivnění MPR a pěší zóny | x | x | x | x | x | x | x | x |
| počet míst v garážích IAD | zvýšit | zvýšit podíl veřejných garážových stání IAD na uličních a povrchových IAD | x | x | x | x | x | x | x | x |
| cena za uliční stání IAD vůči garážím | zvýšit | podíl ceny 1 hod uličního stání ku 1 hod stání v garážích | x | x | x | x | x | x | x | x |
| cena stání IAD v centru vůči ceně mhd | zvýšit | podíl cena 1 hod stání v centru ku 2 jednorázové jízdy dospělého v MHD | x | x | x | x | x | x | x | x |
| počet míst IAD v režimu P+R | zvýšit | P+R = parkovací lístek má v ceně jízdu MHD | x | x | x | x | x | x | | |
| zvýšit podíl výnosů převedených do fondu mobility | zvýšit | podíl příjmů fondu mobility ku příjmů města z mobility | x | x | x | x | | x | | x |
| počet přestupků dopravy v klidu | snížit | přestupky v působnosti obecní policie | x | | x | x | x | x | x | x |


městské části
hranice obcí
spádová oblast PUMM
zastávky taktové dopravy
žel. zastávky
žel. stanice
tram. zastávky
výhledové tramvajové tratě
výhledové ulice a silnice
0
4 km
1:65,000
Royal HaskoningDHV
Parkovací politika města Olomouc
Analytická část
HaskoningDHV CZ, červen 2020
1. Spádová oblast a železniční doprava


Příkazy
Příkazy
Skrbeň
Skrbeň
Horka nad Moravou
Horka nad Moravou
Chomoutov
Bohuňovice
Bohuňovice
Hlušovice
Hlušovice
Dolany
Dolany
Dolany
Tovéř
Tovéř
Svatý Kopeček
Olomouc
Svatý Kopeček
Samotišky
Samotišky
Týneček
Černovír a Klášterní Hradisko
Křelov-Břuchotín
Křelov-Břuchotín
Řepčín
Těšetice
Těšetice
Hejčín
Lazce
Chválkovice
Droždín
Pavlovičky
Topolany
Ústín
Ústín
Olomouc-západ
Olomouc
Olomouc-střed
Staré Hodolany a Bělidla
Nové Hodolany
Neředín
Tabulový Vrch
Bukovany
Bukovany
Bystrovany
Bystrovany
Velká Bystřice
Velká Bystřice
Povel
Nová Ulice
Nový Svět
Nové Sady
Holice
Hněvotín
Hněvotín
Slavonín
Nedvězí
Nemilany
Bystročice
Bystročice
Olšany u Prostějova
Olšany u Prostějova
městské části
hranice obcí
spádová oblast PUMM
zastávky taktové dopravy
žel. zastávky
žel. stanice
tram. zastávky
výhledové tramvajové tratě
výhledové ulice a silnice
0
1.1 km
1:17,000
Royal HaskoningDHV
Parkovací politika města Olomouc
Analytická část
HaskoningDHV CZ, červen 2020
2. Městské části a páteřní hromadná doprava




## stojany pro kola

- vyhovující (obvykle U)
- nevhodné
- placená oblast parkování
- pěší zóna
- městské části
- výhledové ulice a silnice
- výhledové tramvajové tratě
- parkovací automat

## kapacita výhled. park. objektů

- 0 - 70
- 71 - 250
- 251 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 1500

## kapacita stávajících garáží

- 0 - 2
- 3 - 100
- 101 - 250
- 251 - 500
- 501 - 1000
- uliční parkovací plochy
- soukromé parkoviště
- spádová oblast PUMM

0 0.6 km

1:10,000

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Parkovací politika města Olomouc
Analytická část
HaskoningDHV CZ, červen 2020

3. Infrastruktura dopravy v klidu

placená oblast parkování
pěší zóna
výhledové ulice a silnice
výhledové tramvajové tratě

## stojany pro kola

vyhovující (obvykle U)
nevhodné
parkovací automat

## kapacita výhled. park. objektů

0 - 70
71 - 250
251 - 500
501 - 1000
1001 - 1500

## kapacita stávajících garáží

0 - 2
3 - 100
101 - 250
251 - 500
501 - 1000

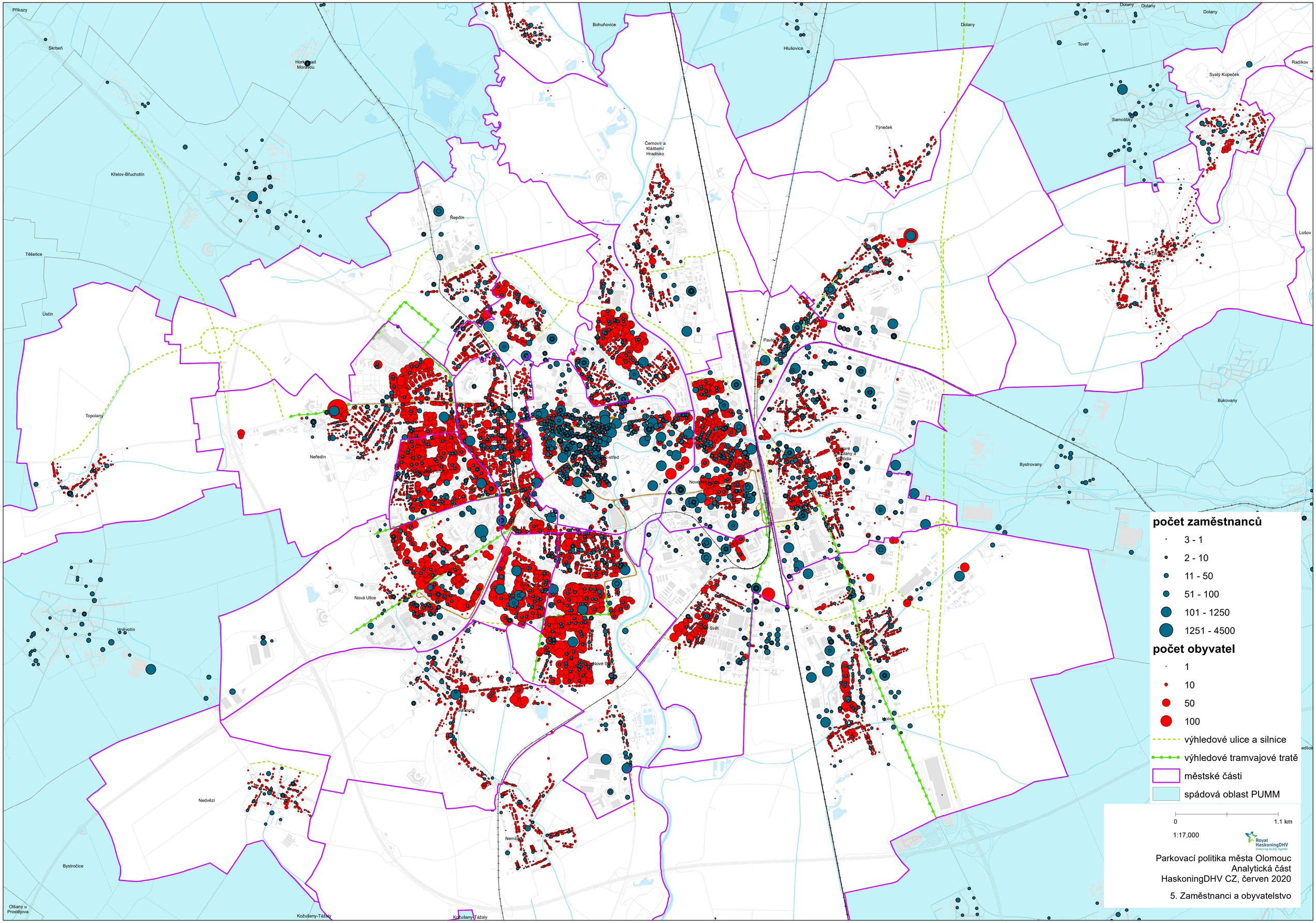
uliční parkovací plochy
soukromé parkoviště
městské části
spádová oblast PUMM

0 0.3 km
1:5,000

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Parkovací politika města Olomouc
Analytická část
HaskoningDHV CZ, červen 2020

4. Infrastruktura dopravy v klidu v centru


počet zaměstnanců
3 - 1
2 - 10
11 - 50
51 - 100
101 - 1250
1251 - 4500
počet obyvatel
1
10
50
100
výhledové ulice a silnice
výhledové tramvajové tratě
městské části
spádová oblast PUMM
0
1.1 km
1:17,000
Royal HaskoningDHV
Parkovací politika města Olomouc
Analytická část
HaskoningDHV CZ, červen 2020
5. Zaměstnanci a obyvatelstvo
Příkazy
Skrbeň
Horka nad Moravou
Bohuňovice
Hlušovice
Dolany
Dolany
Dolany
Tovéř
Radíkov
Svatý Kopeček
Samotišky
Týneček
Černovír a Klášterní Hradisko
Křelov-Břuchotín
Řepčín
Lošov
Těšetice
Ústín
Topolany
Neředín
Pavlovice
Bukovany
Bystrovany
Hněvotín
Nová Ulice
Nedvězí
Bystročice
Olšany u Prostějova
Kožušany-Táčaly
Kožušany-Táčaly

Řepčín
Hejčín
Lazce
Černovír a Klášterní Hradisko
Pavlovičky
Chválkovice
Neředín
Olomouc-západ
Olomouc-střed
Staré Hodolany a Bělidla
Tabulový Vrch
Nová Ulice
Nové Sady
Nový Svět
Nové Hodolany
Holice

## počet zaměstnanců

- 3 - 1
- 2 - 10
- 11 - 50
- 51 - 100
- 101 - 1250
- 1251 - 4500

## počet obyvatel

- 1
- 10
- 50
- 100

- výhledové ulice a silnice
- výhledové tramvajové tratě
- městské části
- spádová oblast PUMM

0 0.3 km

1:5,000

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Parkovací politika města Olomouc
Analytická část
HaskoningDHV CZ, červen 2020

6. Zaměstnanci a obyvatelstvo v centru

Týneček

Týneček

Černovír a Klášterní Hradisko

Řepčín

Hejčín

Chválkovice

Droždín

Pavlovičky

Lazce

Neředín

Olomouc-západ

Olomouc-střed

Nové Hodolany

Staré Hodolany a Bělidla

Tabulový Vrch

Nová Ulice

Povel

Nové Sady

Nový Svět

Holice

Slavonín

zpoplatněné park. oblasti

pěší zóna

městské části

**hustota obyvatel/ha**

0 - 10

11 - 178

179 - 303

304 - 486

487 - 815

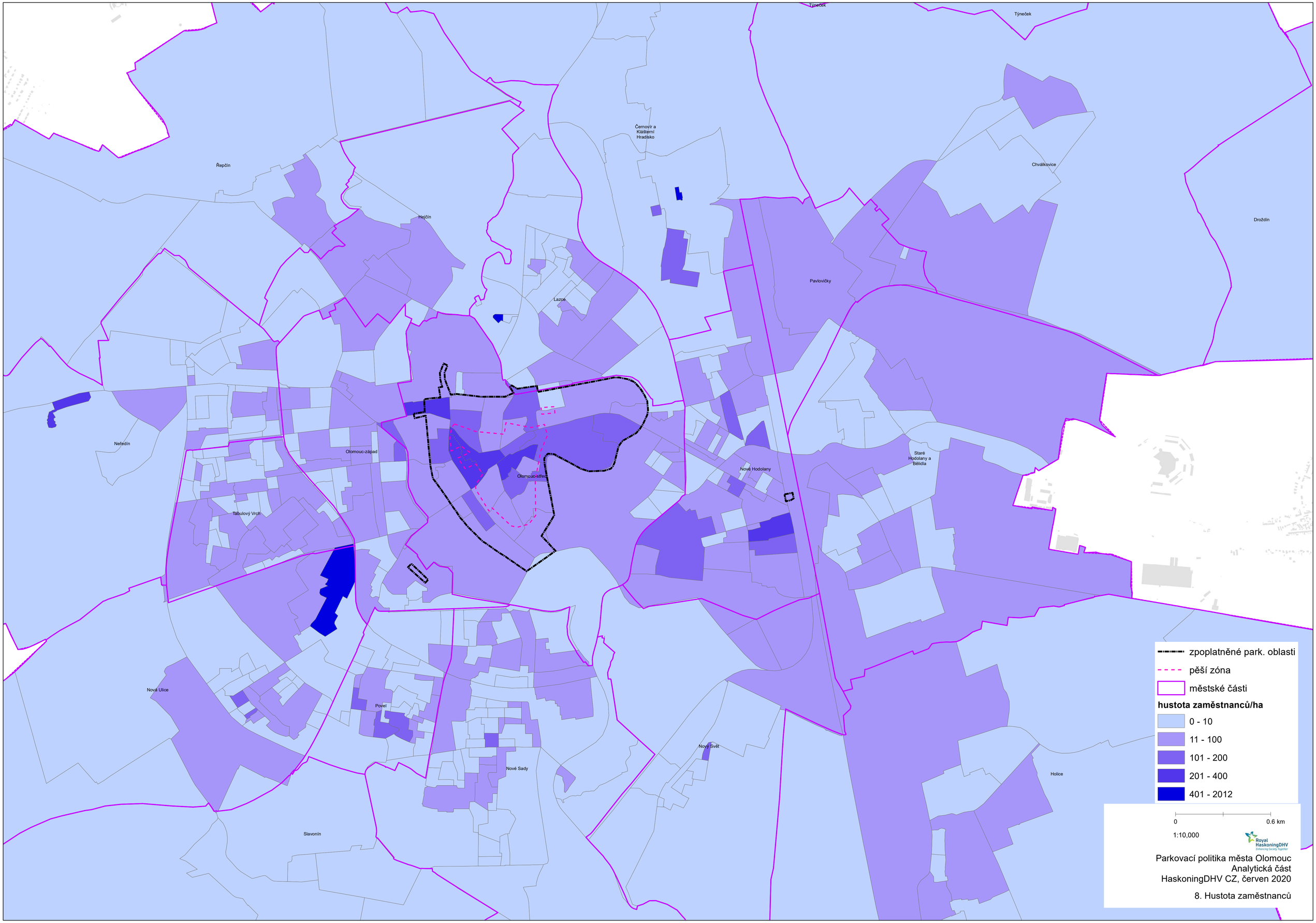
0 0.6 km

1:10,000

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Parkovací politika města Olomouc
Analytická část
HaskoningDHV CZ, červen 2020

7. Hustota obyvatel


Týneček
Týneček
Černovír a Klášterní Hradisko
Řepčín
Hejčín
Chválkovice
Droždín
Pavlovičky
Lazce
Nedvězí
Olomouc-západ
Olomouc-střed
Nové Hodolany
Staré Hodolany a Bělidla
Tabulový Vrch
Nová Ulice
Povel
Nové Sady
Nový Svět
Holice
Slavonín
zpoplatněné park. oblasti
pěší zóna
městské části
hustota zaměstnanců/ha
0 - 10
11 - 100
101 - 200
201 - 400
401 - 2012
0
0.6 km
1:10,000
Royal HaskoningDHV
Parkovací politika města Olomouc
Analytická část
HaskoningDHV CZ, červen 2020
8. Hustota zaměstnanců

Týneček

Týneček

Černovír a
Klášterní
Hradisko

Řepčín

Chválkovice

Hejčín

Droždín

Pavlovičky

Lazce

Nedětín

Olomouc-západ

Olomouc-střed

Nové Hodolany

Staré
Hodolany a
Bělidla

Univerzita
Palackého
v Olomouci

Tabulový Vrch

Fakultní
nemocnice
Olomouc

Nová Ulice

Povel

Nové Sady

Nový Svět

Holice

Slavonín

zpoplatněné park. oblasti

pěší zóna

městské části

**hustota veřejných parkovacích míst/ha**

0 - 9

10 - 24

25 - 43

44 - 68

69 - 126

0 0.6 km

1:10,000

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Parkovací politika města Olomouc
Analytická část
HaskoningDHV CZ, červen 2020

9. Hustota veřejné kapacity parkovacích míst

Týneček

Týneček

Černovír a Klášterní Hradisko

Řepčín

Hejčín

Chválkovice

Droždín

Pavlovičky

Lazce

Neředín

Olomouc-západ

Olomouc-střed

Nové Hodolany

Staré Hodolany a Bělidla

Univerzita Palackého v Olomouci

Tabulový Vrch

Fakultní nemocnice Olomouc

Nová Ulice

Povel

Nové Sady

Nový Svět

Holice

Slavonín

zpoplatněné park. oblasti

pěší zóna

městské části

**hustota všech garážových míst/ha**

0 - 1

2 - 4

5 - 10

11 - 32

33 - 94

0 0.6 km

1:10,000

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Parkovací politika města Olomouc
Analytická část
HaskoningDHV CZ, červen 2020

10. Hustota všech garážových míst

Týneček

Týneček

Černovír a Klášterní Hradisko

Řepčín

Chválkovice

Hejčín

Droždín

Pavlovičky

Lazce

Neředín

Olomouc-západ

Olomouc-střed

Nové Hodolany

Staré Hodolany a Bělidla

Univerzita Palackého v Olomouci

Tabulový Vrch

Fakultní nemocnice Olomouc

Nová Ulice

Povel

Nový Svět

Nové Sady

Holice

Slavonín

zpoplatněné park. oblasti

pěší zóna

městské části

**hustota počtu vozidel dopoledne/ha**

0 - 10

11 - 30

31 - 50

51 - 90

91 - 150

0 0.6 km

1:10,000

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Parkovací politika města Olomouc
Analytická část
HaskoningDHV CZ, červen 2020

11. Hustota počtu vozidel dopoledne

Týneček

Černovír a Klášterní Hradisko

Řepčín

Hejčín

Lazce

Pavlovičky

Chválkovice

Droždín

Nedědín

Olomouc-západ

Olomouc-střed

Univerzita Palackého v Olomouci

Nové Hodolany

Staré Hodolany a Bělidla

Tabulový Vrch

Fakultní nemocnice Olomouc

Nová Ulice

Povel

Nové Sady

Nový Svět

Holice

Slavonín

zpoplatněné park. oblasti

pěší zóna

městské části

**hustota počtu vozidel NOC/ha**

0 - 10

11 - 30

31 - 50

51 - 90

91 - 150

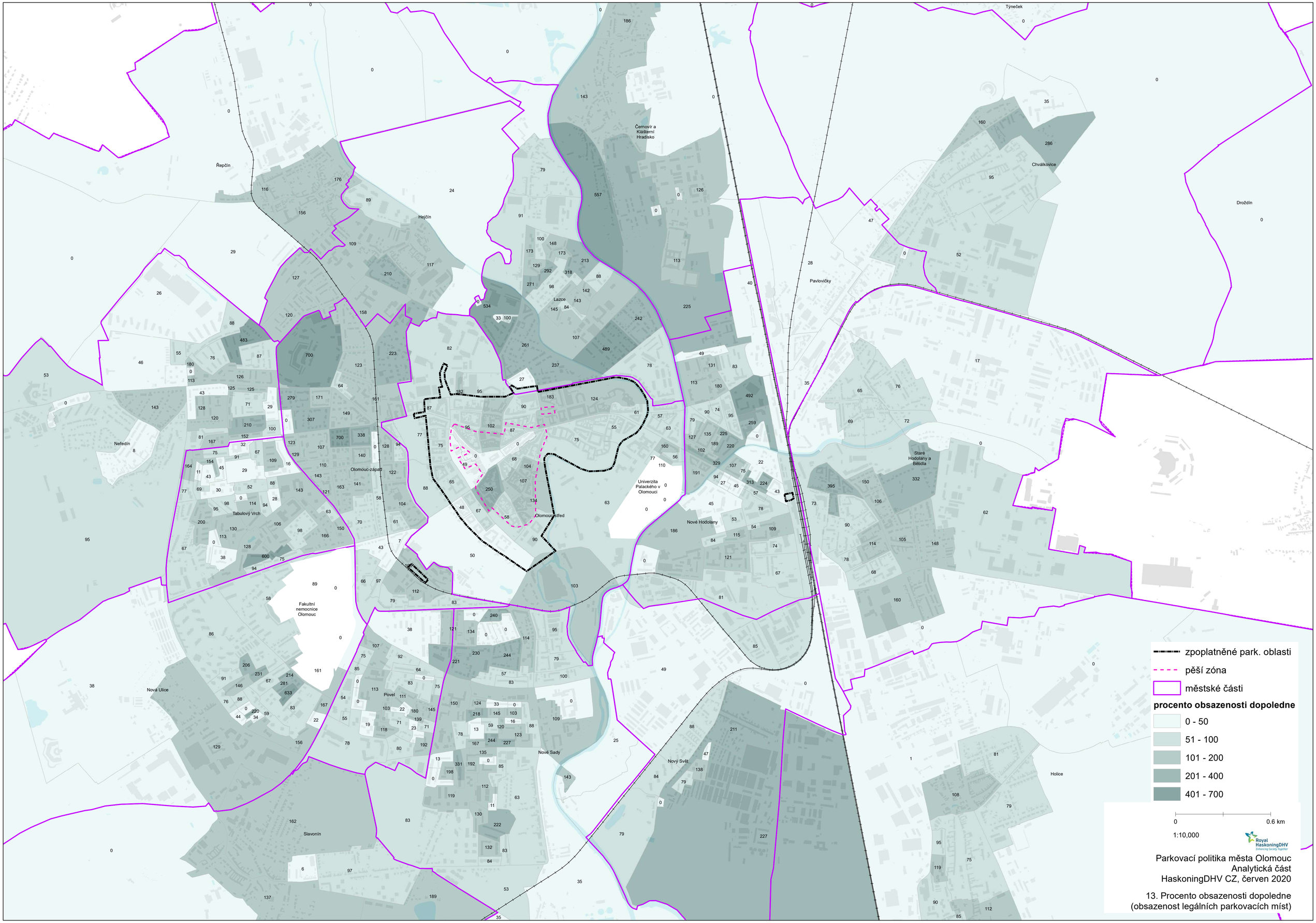
0 0.6 km

1:10,000

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

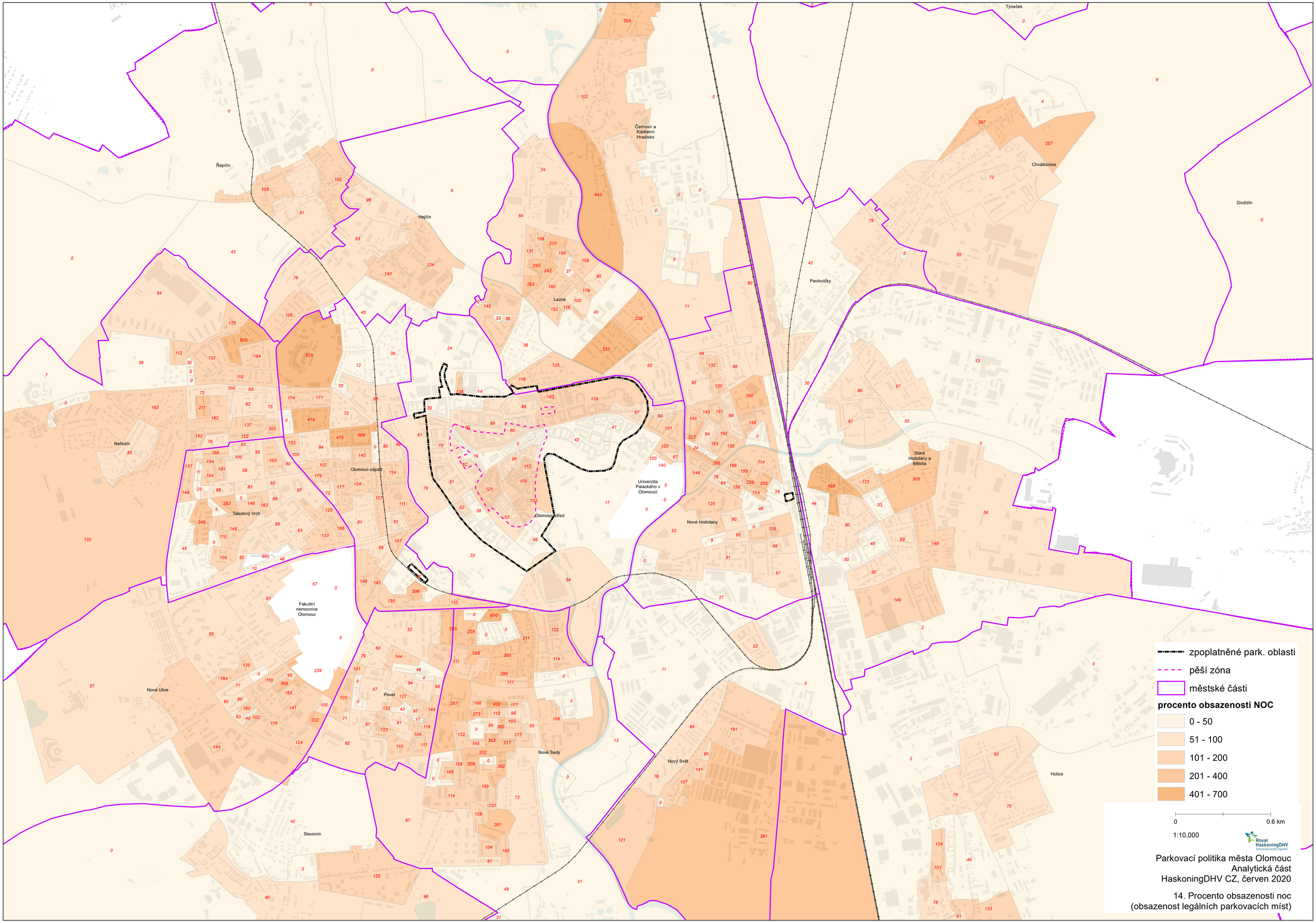
Parkovací politika města Olomouc
Analytická část
HaskoningDHV CZ, červen 2020

12. Hustota počtu vozidel noc




Parkovací politika města Olomouc
Analytická část
HaskoningDHV CZ, červen 2020

13. Procento obsazenosti dopoledne
(obsazenost legálních parkovacích míst)



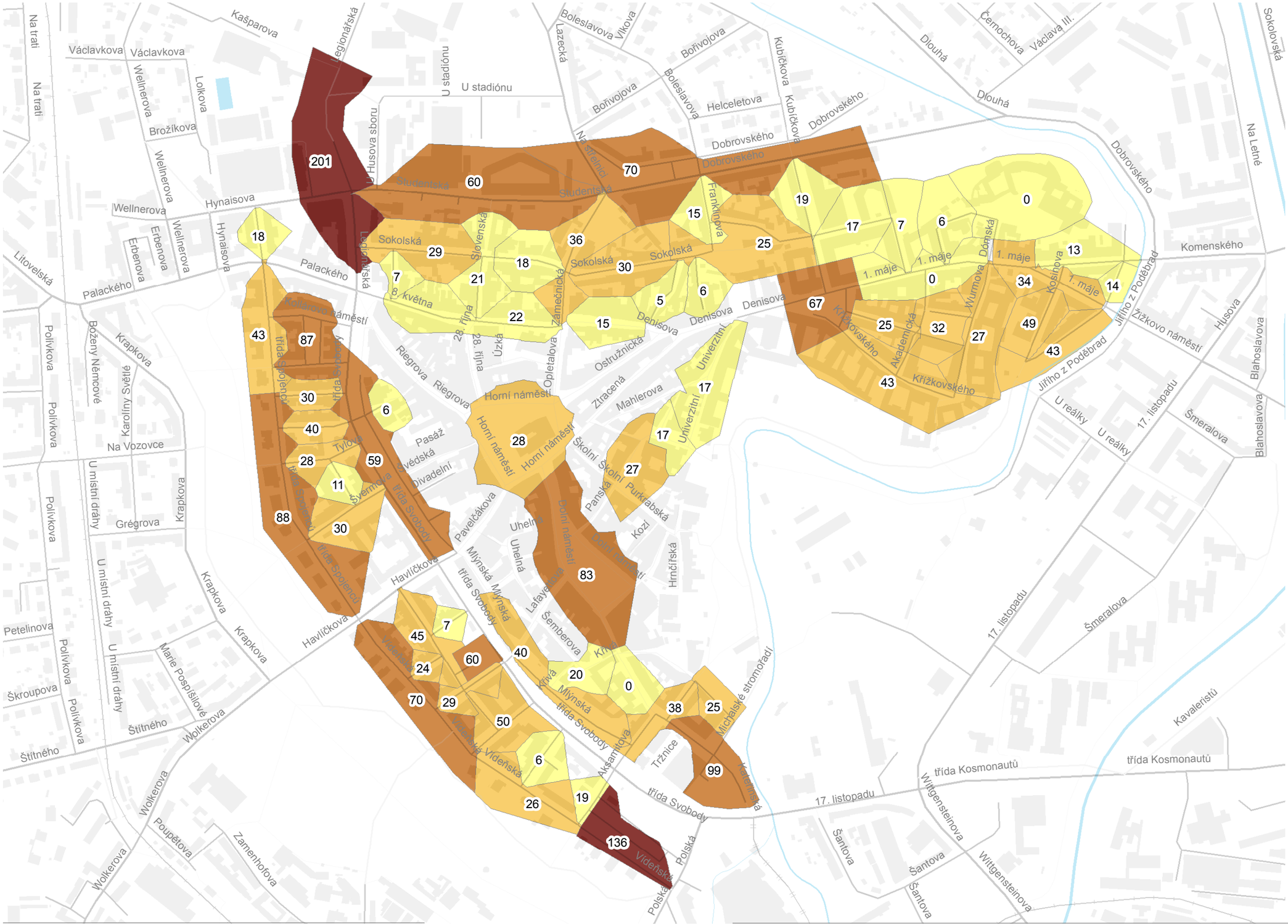

Parkovací politika města Olomouc
Analytická část
HaskoningDHV CZ, červen 2020

14. Procento obsazenosti noc
(obsazenost legálních parkovacích míst)

OLOMOUC SPOKOJENÁ

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY OLOMOUC

# PARKOVACÍ KAPACITY




Data:
Royal Haskoning DHV Czech Republic, s.r.o., Brno, 2017

Autoři:
Daniel Bárta,
Royal Haskoning DHV Czech Republic, s.r.o., Brno, 2017

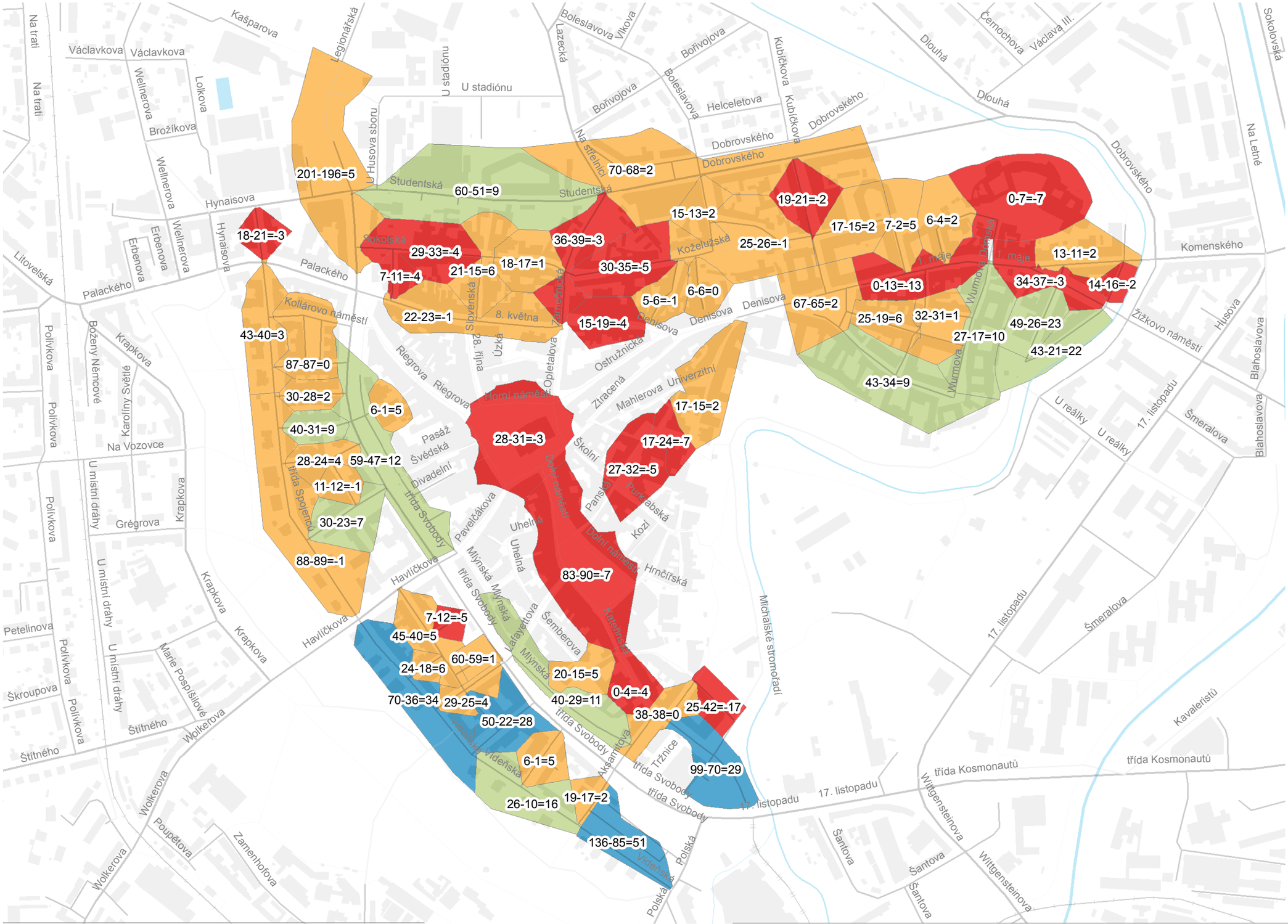
CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

OLOMOUC SPOKOJENÁ

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY OLOMOUC

# BILANCE MÍST




**bilance max a kapacity (+..přebytek,-..deficit)**

**kapacita-max=bilance**

- 24 - 51
- 7 - 23
- -1 - 6
- -17 - -2

Data:
Royal Haskoning DHV Czech Republic, s.r.o., Brno, 2017
Magistrát města Olomouc, Český statistický úřad,
Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka, v. v. i.

Autoři:
Daniel Bárta,
Royal Haskoning DHV Czech Republic, s.r.o., Brno, 2017

0 0,2 km

S-JTSK, Křovákovo zobrazení

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

OLOMOUC
SPOKOJENÁ

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ
MOBILITY OLOMOUC

# KAPACITA V OBLASTECH

222 Chomoutov
102 Týneček
7 Lošov II.
47 Radíkov
334 Svatý Kopeček I.
7 Droždín III.
171 Droždín II.
42 Droždín I.
21 Lošov I.
7 Lošov II.
74 Černovír II.
83 Lazce V.
3 Černovír I.
39 Na Vlčinci
149 Chválkovice II.
187 Chválkovice I.
164 Pavlovičky I.
137 Klášterní Hradisko
752 Lazce III
40 Lazce IV.
205 Lazce II
244 Lazce I
325 Černá cesta
146 Chválkovice-jih
120 Bělidla II.
119 Ondřejova
243 Bělidla I.
0 Bystrovanská I.
642 Kpt. Nálepky
161 Husova
75 Hlavní nádraží
196 Kosmonautů II.
622 Kosmonautů I.
224 Hodolany II.
562 Hodolany I.
429 Kosmonautů III.
77 Hodolany III.
194 Hodolany-průmyslový obvod
292 Tovární I.
0 Tovární II.
534 Holická
197 Nový Svět
186 Přichystalova I.
250 U solných mlýnů I.
806 Holice
14 Přichystalova II.
149 17. listopadu
200 Šantova
165 Řepčín
115 Hejčín II.
45 Pražská-východ I.
158 Hejčín III.
157 Hejčín I.
129 Ovesniska
106 Sobieského I.
64 Pražská-západ
63 Sobieského II.
476 Norská I.
107 Pod lipami III.
457 Stadiony
99 Pod lipami II.
206 Stiborova II.
150 Na vozovce II.
108 Pod lipami I.
181 Neředín I.
207 Tererovo náměstí II.
237 Na vozovce I.
112 Na vozovce III.
455 Stiborova I.
321 Tererovo náměstí I.
349 Štítného II.
194 Štítného III.
374 Stupkova I.
560 Karafiátova
243 Stupkova II.
148 Štítného I.
198 Varšavské náměstí II.
196 Varšavské náměstí I.
253 Fakultní nemocnice II.
666 Pionýrská I.
188 Jihoslovanská
303 Českobratrská
575 Pionýrská II.
1804 Heyrovského
860 Schweitzerova
201 Nové Sady-sever
107 Na konečné
37 U rybářských stavů
1659 Družební, Nové Sady-jih
74 Slavonín I.
188 Slavonín II.
185 Novosadská
81 Slavonín III.
17 Topolany
35 Nedvězí
83 Nemilany I.

## parkování v oblastech

**kapacina/ha**

- 0,0 - 5,0
- 5,1 - 14,6
- 14,7 - 24,2
- 24,3 - 41,8

...

Data:
Royal Haskoning DHV Czech Republic, s.r.o., Brno, 2017

Autoři:
Daniel Bárta,
Royal Haskoning DHV Czech Republic, s.r.o., Brno, 2017

0 1 km

S-JTSK, Křovákovo zobrazení

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

OLOMOUC SPOKOJENÁ

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY OLOMOUC

# BILANCE PARKOVÁNÍ V OBLASTECH

153 Chomoutov
83 Týneček
25 Radíkov
277 Svatý Kopeček I.
-1 Droždín III.
153 Droždín II.
3 Droždín I.
-9 Lošov I.
-19 Lošov II.
46 Chválkovice II.
130 Chválkovice I.
84 Chválkovice-jih
62 Pavlovičky I.
-25 Černovír II.
37 Lazce V.
-22 Černovír I.
-9 Na Vlčinci
-152 Klášterní Hradisko
-288 Lazce III.
-182 Lazce IV.
-74 Lazce II
-341 Lazce I
26 Černá cesta
87 Stadiony
-54 Řepčín
-33 Hejčín II.
32 Pražská-východ I.
-41 Hejčín III.
-79 Hejčín I.
-32 Ovesniska
-78 Sobieského I.
-42 Sobieského II.
29 Pražská-západ
104 Norská I.
-156 Pod lipami III.
-40 Pod lipami II.
-81 Pod lipami I.
-38 Topolany
3 Stiborova II.
17 Tererovo náměstí II.
-122 Na vozovce II.
74 Neředín I.
-116 Na vozovce I.
4 Na vozovce III.
59 Stiborova I.
83 Tererovo náměstí I.
3 Štítného II.
-35 Štítného III.
-75 Stupkova I.
58 Karafiátova
7 Stupkova II.
-1 Štítného I.
2 Varšavské náměstí II.
48 Varšavské náměstí I.
116 Fakultní nemocnice II.
131 Pionýrská I.
-10 Jihoslovanská
-63 Českobratrská
-5 Šantova
-9 Pionýrská II.
213 Heyrovského
-118 Schweitzerova
35 Nové Sady-sever
-8 Na konečné
7 U rybářských stavů
-49 Slavonín I.
-266 Družební, Nové Sady-jih
2 Slavonín II.
-29 Slavonín III.
-15 Nedvězí
-79 Nemilany I.
55 Husova
-477 Kpt. Nálepky
109 Bělidla II.
124 Bělidla I.
65 Ondřejova
0 Bystrovanská I.
75 Hlavní nádraží
-173 Kosmonautů II.
218 Kosmonautů I.
-36 Kosmonautů III.
39 17. listopadu
-9 Hodolany I.
14 Hodolany II.
13 Hodolany III.
194 Hodolany-průmyslový obvod
49 Tovární I.
-1 Tovární II.
331 Holická
-20 Nový Svět
20 Přichystalova I.
1 Přichystalova II.
250 U solných mlýnů I.
267 Holice
13 Novosadská

**bilance míst v oblasti ráno**
**PBRANO2**
- 0% - 80%
- 81% - 90%
- 91% - 833%

Data:
Royal Haskoning DHV Czech Republic, s.r.o., Brno, 2017
Magistrát města Olomouc, Český statistický úřad,
Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka, v. v. i.

...

Autoři:
Daniel Bárta,
Royal Haskoning DHV Czech Republic, s.r.o., Brno, 2017

0 1 km

S-JTSK, Křovákovo zobrazení

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

OLOMOUC SPOKOJENÁ

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY OLOMOUC

# BILANCE PARKOVÁNÍ V OBLASTECH

144 Chomoutov
47 Týneček
-9 Radikov
249 Svatý Kopeček I.
-6 Droždín III.
128 Droždín II.
-15 Lošov I.
-30 Lošov II.
-20 Droždín I.
-30 Černovír II.
-33 Černovír I.
41 Lazce V.
39 Na Vičinci
21 Chválkovice II.
66 Chválkovice I.
88 Pavlovičky I.
52 Klášterní Hradisko
-356 Lazce III
-18 Lazce IV.
45 Lazce II
35 Lazce I
6 Černá cesta
130 Chválkovice-jih
74 Bělidla II.
85 Bělidla I.
44 Ondrejova
-11 Bystrovanská I.
18 Husova
-222 Kpt. Nálepky
61 Hlavní nádraží
-36 Kosmonautů II.
-24 Hodolany II.
140 Hodolany I.
123 17. listopadu
121 Kosmonautů I.
53 Kosmonautů III.
93 Šantova
-8 Hodolany III.
188 Hodolany-průmyslový obvod
184 Tovární I.
0 Tovární II.
487 Holická
-71 Nový Svět
29 Přichystalova I.
-3 Přichystalova II.
247 U solných mlýnů I.
120 Holice
-8 Řepčín
-36 Hejčín II.
26 Pražská-východ I.
7 Hejčín III.
-28 Hejčín I.
16 Ovesniska
60 Pražská-západ
66 Sobieského
19 Sobieského II.
-127 Norská I.
62 Pod lipami III.
362 Stadiony
29 Pod lipami II.
66 Pod lipami I.
-34 Topolany
-92 Stiborova II.
-2 Tererovo náměstí II.
-63 Na vozovce II.
-4 Neředín I.
-139 Na vozovce I.
34 Na vozovce III.
-107 Stiborova I.
18 Tererovo náměstí I.
-25 Štítného II.
-21 Štítného III.
37 Stupkova I.
-158 Karafiátova
98 Stupkova II.
-33 Štítného I.
136 Varšavské náměstí II.
-48 Varšavské náměstí I.
60 Fakultní nemocnice II.
34 Pionýrská I.
-90 Jihoslovanská
-199 Českobratrská
-50 Pionýrská II.
40 Heyrovského
-345 Schweitzerova
18 Nové Sady-sever
-18 Na konečné
33 U rybářských stavů
-435 Družební, Nové Sady-jih
38 Slavonín I.
-15 Slavonín II.
-14 Novosadská
27 Slavonín III.
-38 Nedvězí
-69 Nemilany I.

**bilance míst v oblasti noc**

**PBNOC2**

- 0% - 80%
- 81% - 90%
- 91% - 1200%

Data:
Royal Haskoning DHV Czech Republic, s.r.o., Brno, 2017
Magistrát města Olomouc, Český statistický úřad,
Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka, v. v. i.

...

Autoři:
Daniel Bárta,
Royal Haskoning DHV Czech Republic, s.r.o., Brno, 2017

0 1 km

S-JTSK, Křovákovo zobrazení

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

# Příloha 1. Přehled cen za parkování v regulovaných zónách krajských měst ČR v roce 2020

| Město | Rozdělení do zón | Počet zón | Rezidenti | | Abonenti | | Abonenti - přenosná | | Návštěvníci | | Návštěvníci | VPS soukromé |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 1. auto (max. cena) | další (max. cena) | 1. auto (max. cena) | další (max. cena | 1. auto (max. cena) | další (max. cena) | max. cena | min. cena | (max. cena) | (max. cena) |
| Brno | Ano | 3 | 200 Kč | 12,000 Kč | 4,000 Kč | 18,000 Kč | 24,000 Kč | 24,000 Kč | 40 Kč/hod | 20 Kč/hod | 12,000 Kč | 40,000 Kč |
| České Budějovice | Ano | 5 | 2,000 Kč | 10,000 Kč | 10,000 Kč | 30,000 Kč | 15,000 Kč | 45,000 Kč | 100 Kč/hod | 20 Kč/hod | nelze | 20,000 Kč |
| Hradec Králové | Ano | 9 | 6,000 Kč | 9,000 Kč | 20,000 Kč | 30,000 Kč | nelze | nelze | 30 Kč/hod | 10 Kč/hod | 20,000 Kč | 20,000 Kč |
| Jihlava | Ano | 2 | 1,200 Kč | 2,400 Kč | 5,000 Kč | 9,500 Kč | nelze | nelze | 30 Kč/hod | 10 Kč/hod | nelze | nezjištěno |
| Karlovy Vary | Ano | 2 | 480 Kč | 7,000 Kč | 2,400 Kč | 18,000 Kč | nelze | nelze | 30 Kč/hod | 20 Kč/hod | nelze | 36,000 Kč |
| Liberec | Ano | 4 | 2,000 Kč | 12,000 Kč | 12,000 Kč | 12,000 Kč | nelze | nelze | 30 Kč/hod | 5 Kč/hod | nelze | 25,000 Kč |
| Olomouc | Ne | 1 | 1,000 Kč | 1,500 Kč | 10,500 Kč | 15,750 Kč | 21,000 Kč | 31,500 Kč | 30 Kč/hod | 30 Kč/hod | nelze | 40,000 Kč |
| Ostrava | Ano | 9 | 840 Kč | 12,000 Kč | 12,000 Kč | 16,800 Kč | nelze | nelze | 40 Kč/hod | 5 Kč/hod | nelze | 26,400 Kč |
| Pardubice | Ano | 3 | 1,200 Kč | 2,400 Kč | 7,000 Kč | 14,000 Kč | 20,000 Kč | 20,000 Kč | 50 Kč/hod | 20 Kč/hod | nelze | 10,000 Kč |
| Plzeň | Ano | 7 | 700 Kč | 700 Kč | 25,000 Kč | 25,000 Kč | nelze | nelze | 100 Kč/hod | 10 Kč/hod | nelze | 36,500 Kč |
| Ústín nad Labem | Ano | 3 | 480 Kč | 2,000 Kč | 10,000 Kč | 10,000 Kč | nelze | nelze | 20 Kč/hod | 10 Kč/hod | nelze | 18,000 Kč |
| Zlín | Ano | 3 | 1,500 Kč | nelze | nelze | nelze | nelze | nelze | 80 Kč/hod | 15 Kč/hod | 84,000 Kč | 14,500 Kč |
| **Průměr** | | **4.25** | **1,467 Kč** | **6,455 Kč** | **10,718 Kč** | **18,095 Kč** | **20,000 Kč** | **30,125 Kč** | **48 Kč/hod** | **15 Kč/hod** | **38,667 Kč** | **26,036 Kč** |