

Plán udržitelné městské mobility Olomouc (PUMMO)

Pěší a cyklistická doprava

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Obsah

Plán udržitelné městské mobility Olomouc (PUMMO)	1
Seznam příloh	2
Seznam obrázků	2
Seznam tabulek	3
Identifikační údaje	1
1. Pěší doprava	2
1.1. Bezbariérové pěší trasy	2
1.2. Turistické a rekreační pěší trasy	2
2. Cyklistická doprava	3
2.1. Krajský kontext cyklotras	3
2.2.1. Dálkové cyklotrasy	3
2.1.2. Evropské trasy EuroVelo	4
2.1.3. Národní a regionální cyklotrasy	5
2.1.4. Propojení cyklistické dopravy s dopravou železniční	6
2.1.5. Propojení cyklistické dopravy s dopravou autobusovou	7
2.2. Cyklotrasy na území Olomouce	8
2.3. Koncepce	9
2.4. Fyzická opatření	9
2.4.1. Cyklostezky	9
2.4.2. Opatření na vozovce	10
2.4.3. Dopravní infrastruktura	14
2.5. Bikesharing	15
3. Průzkum pěší a cyklistické dopravy	15
3.1. Metodika	15

Seznam příloh

Příloha č. 1: Průzkum pěší dopravy (mapa)

Příloha č. 2: Průzkum cyklistické dopravy (mapa)

Příloha č. 3: Tabulární přehled výsledků po stanovištích

Seznam obrázků

Obrázek 1: Mapa tras EuroVelo na území České republiky

4

Obrázek 2: Mapa dálkových cyklotras na území České republiky

5

Seznam tabulek

Tabulka 1: Turistické trasy na území města Olomouce	2
Tabulka 2: Zrealizovaná opatření do roku 2010.....	10
Tabulka 3: Zrealizovaná opatření 2010 – 2016	12
Tabulka 4: Zrealizovaná opatření 2017 – 2022	14
Tabulka 5: Seznam stanovišť	16

Identifikační údaje

Zadavatel:

Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc

zastoupené Útvarem hlavního architekta

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

Zpracovatel:

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno

Vedoucí řešitelského týmu:

Mgr. Michal Bajgart, michal.bajgart@cdv.cz

Členové řešitelského týmu:

Mgr. Jitka Ondráčková, jitka.ondrackova@cdv.cz

Ing. arch. Petr Daněk, petr.danek@cdv.cz

1. Pěší doprava

1.1. Bezbariérové pěší trasy

Město má zpracovanou koncepci hlavních bezbariérových tras, zahrnující vybrané hlavní pěší trasy, které zpravidla odpovídají hlavním silničním komunikacím. Ostatní bezbariérová řešení nejsou vytvářena cíleně, ale v rámci jednotlivých stavebních realizací. 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)
- Vejvodského (část) – Štursova – Hálkova

1.2. Turistické a rekreační pěší trasy

Turistické trasy jsou vedeny vyjma hlavního nádraží a Holice vně urbanizovaného území města, zejména v oblasti Svatý Kopeček, kde jsou v zimě v případě příznivých sněhových podmínek využívány také pro běžecké lyžování. Na území města Olomouce se nachází celkem osm značených turistických tras:

Tabulka 1: Turistické trasy na území města Olomouce

Barva	Číslo	Trasa
červená	0608	Samotišky – Svatý Kopeček – Pohořany
červená	9608	Olomouc, hl. n. – centrum města – Olomouc, hl. n.
modrá	2223	Lošov – Svatý Kopeček – Dolany
zelená	4817	Svatý Kopeček – Véska
zelená	4820	Radíkov – Lošov
zelená	4867	Holice – Velký Týnec

žlutá	7821	Olomouc, hl. n. – Bystrovany
žlutá	7822	Svatý Kopeček – Radíkov

2. Cyklistická doprava

2.1. Krajský kontext cyklotras

2.2.1. Dálkové cyklotrasy

Dálkové cyklotrasy jsou nadregionální značené cyklotrasy sloužící převážně cykloturistice, ale i běžné dojíždce na kole v rámci města nebo sousedních obcí. Jedná se o trasy, které splňují minimální standardy na délku (100 a více kilometrů), bezpečnost, vybavenost službami a atraktivitu, čímž přesahují hranice jednotlivých krajů. Tyto trasy jsou turisticky atraktivní a dobře napojené na veřejnou dopravu a dostatečně vybavené službami pro cykloturisty.

Dálkové cyklotrasy propojující mj. naši zemi se sousedními státy se v ČR skládají z:

- evropských cyklotras EuroVelo,
- národních a vybraných regionálních cyklotras ČR.

Síť dálkových cyklistických tras je stanovena v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR (CDV, v. v. i., 2013), a to v cíli 1.3 Podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo, kde jde prioritně o podporu budování výstavby cyklostezek na těchto koridorech. Dálkové cyklotrasy jsou realizovány na bázi sítě vybraných páteřních krajských a městských cyklotras a jsou vzájemně propojené. Bohužel ne všechny úseky těchto cyklotras jsou v dnešní době vystavěné či dostatečně vybavené službami.

Koordinace sítě dálkových tras je zajišťována ve spolupráci čtyř subjektů, a to Asociace měst pro cyklisty, Centra dopravního výzkumu, Klubu českých turistů a Nadace Partnerství.

V předchozích letech byla definována nová síť dálkových cyklotras a byla k tomu vydána metodika. Ve spolupráci s krajskými úřady dochází k postupnému přeznačení celé sítě podle Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR (cíl 1.3.) Skutečnost je ale taková, že moravské kraje, až na výjimky, zatím nepřistoupily k doporučenému přeznačení celé sítě (např. Moravská stezka má být označena číslem 4, což zatím akceptuje pouze Jihomoravský kraj).

Požadavky na návrhové parametry stezek a pruhů pro cyklisty se v ČR řídí dle národních norem a technických podmínek TP 179. Pro jednotné značení dálkových cyklotras byla vydána samostatná metodika umožňující jejich značení kombinací čísel a log jednotlivých tras. Při tvorbě a navrhování dálkových cyklotras je nutné zohlednit:

- požadavek na přímé a nepřerušené vedení trasy se zohledněním topografie (maximální stoupání a klesání, vyhýbat se vysokému převýšení nad 6 % na delších úsecích a nad 10 % na kratších úsecích), bariér, nebezpečných míst a atrakcí podél trasy, zanesení do GIS,
- dostatečnou šířku stezky především ve městech a jejich blízkosti a zpevněný, celoročně sjízdný povrch pro co možná nejvíce typů kol, včetně tandemů a cyklovozíků.

Dálkové cyklotrasy mají být ideálně vedeny po samostatných stezkách. Pokud jsou dálkové cyklotrasy vedeny po dopravních komunikacích, mají být vedené po silnicích nižšího řádu s minimální dopravou a povolenou rychlostí. Pokud je trasa vedena na komunikaci s povolenou rychlostí přesahující 30 km/hod bez cykloopatření,

neměla by frekvence vozidel na této komunikaci přesahovat 2 000 vozidel za den. Cyklopruhy se doporučují na komunikacích nepřesahujících frekvenci 10 000 vozidel za den.

Kromě základní charakteristiky dálkových cyklotras v ČR a požadavku minimální délky (100 km s odpovídající nabídkou vícedenních etap, minimálně 2 přenocování) a profilu musí dálkové cyklotrasy splňovat i další kritéria (viz kapitola 2.2 Charakteristika území Olomouckého kraje z pohledu cykloturistiky).

Typologie dálkových cyklotras v Olomouckém kraji z tematického hlediska je podrobně pospána v územní studii rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji.

2.1.2 Evropské trasy EuroVelo

Evropská dálková síť EuroVelo, kterou koordinuje Evropská cyklistická federace (u nás zastoupená Nadací Partnerství), zahrnuje na 15 evropských dálkových cyklotras přesahující 70 000 km. Přes Českou republiku vedou 4 trasy EuroVelo (EV4, EV7, EV9 a EV13) o celkové délce více než 2 100 km. Tyto trasy EuroVelo jsou vedeny po existujících či plánovaných dálkových trasách a slouží hlavně pro rozvoj cykloturistiky. Jedná se o produkt, který je zaměřen především na zahraniční klientelu.

Olomouckým krajem procházejí 2 trasy EuroVelo:

- EuroVelo 4: Trasa střední Evropou: Roscoff – Kyjev (4 000 km)
- EuroVelo 9/Jantarová stezka: Trasa Balt – Jadran: Gdaňsk – Pula (1 930 km)



Obrázek 1: Mapa tras EuroVelo na území České republiky

Na území Olomouckého kraje je vyznačen pouze krátký úsek trasy EuroVelo 9, a to v úseku od hranice Jihomoravského a Olomouckého kraje přes Repešský žleb až po Hamry.

2.1.3. Národní a regionální cyklotrasy

Národní cyklotrasy prochází většinu území ČR (minimálně územím 2 krajů nebo hraničí se sousedními státy) a jsou zpravidla delší než 100 km. Tyto trasy jsou číslovány jedno až dvoučíselnými kombinacemi a značeny logem. Slouží primárně cykloturistice, v aglomeracích i dojíždě za prací, do škol či volnočasovými aktivitami. Za tyto trasy jsou odpovědné jednotlivé kraje ve spolupráci s KČT a obcemi. Síť národních tras je až na malé výjimky schválena a vyznačená.

Regionální cyklotrasy (poznámka: jedná se o vybrané regionální cyklotrasy, tj. takové, které mají nadregionální význam) prochází většinou územím 1 – 2 krajů, jsou zpravidla dlouhé 50 až 100 kilometrů a značené dvoučíselnými čísly, popř. logy. Slouží především cykloturistice. Za tyto trasy jsou zodpovědné kraje (poskytují příspěvek KČT na jejich každoroční údržbu značení) ve spolupráci s KČT a obcemi. Síť regionálních tras je stanovená a odsouhlasená kraji.

Koridory národních a regionálních cyklotras se na území Olomouckého kraje v mnoha případech prolínají s evropskými trasami EuroVelo.

Z hlediska typu dálkových cyklotras, popř. jejich marketingu rozlišujeme říční trasy a stezky, kulturní trasy a stezky, a horské cykloturistické magistrály. K nejatraktivnějším dálkovým cyklotrasám patří ty, které kopírují významné řeky (jedná se o tzv. říční trasy a stezky), přičemž na území Olomouckého kraje se nacházejí dvě tyto trasy:

- CT 4 – Moravská stezka (překrývá se s trasami EuroVelo 4 a 9),
- CT 50 – Cyklostezka Bečva (částečně vede v trase EuroVelo 4 a také v trase Jantarové stezky).



Obrázek 2: Mapa dálkových cyklotras na území České republiky

Kulturní trasy a stezky buď spojují důležitá evropská města, národní či krajské metropole, nebo je jejich hlavním tématem kulturní či historická výjimečnost. Územím Olomouckého kraje prochází CT 5 – Jantarová stezka (překrývá se s trasami EuroVelo 4 a 9) či stejným číslem označovaná Greenways Krakov – Morava – Vídeň. (Poznámka: k již neexistujícímu asistenčnímu a grantovému programu Nadace Partnerství „Zelené stezky – Greenways“: nadaci se před více než 15 lety společně s partnery podařilo na území Olomouckého kraje vyznačit cyklotrasu Greenways Krakov – Morava – Vídeň, a to bez potřebných povolení. Značení, které je v rozporu se silniční vyhláškou, je dlouhodobě neudržované, stezka není nijak propagována a již zdaleka nesplňuje základní parametry dálkové cyklistické trasy.).

Horské cykloturistické magistrály vedoucí většinou po hřebeni našich významných hor zatím na území Olomouckého kraje vyznačeny nebyly.

Stávající základní síť dálkových cyklotras v Olomouckém kraji vykazuje nedostatky. Stále se zde setkáváme s nevhodným šířkovým uspořádáním (některé úseky nedosahují šíře ani 1 m) či s nezpevněnými polními a lesními cestami, přitom dobrá kvalita povrchů je základním předpokladem atraktivity dálkových tras. Velkým problémem z hlediska bezpečnosti jsou častá křížení s frekventovanými silnicemi I., II. a III. třídy, nebo dokonce vedení dálkových cyklotras přímo po těchto komunikacích, což je pro tuto kategorii tras naprosto nevhodující.

Ukazuje se, že některé obce Olomouckého kraje ležící na dálkových cyklotrasách mají velký katastr a malý počet obyvatel. Při jejich relativně malém rozpočtu s nízkými příjmy (z rozpočtového určení daní) nejsou schopny na svém území vybudovat delší bezpečné úseky cyklistických komunikací (příkladem může být páteřní stezka vedoucí přes celé katastrální území). Z legislativy vyplývá, že zodpovědnost za místní komunikace jako komunikace IV. třídy přísluší obci. Cyklostezky jsou zařazeny pod tuto kategorii, ač je nelze zrovna považovat za místní komunikace, protože mnohdy bývají vedeny mimo intravilán a slouží především externím cyklistům (občanům okolních obcí či rekreačním cyklistům) a nikoliv obyvatelům dané obce. Tyto obce pak nemají ve svých prioritách zařazenu výstavbu nových cyklostezek a odkládají je na pozdější období. Z tohoto důvodu se na dálkových cyklotrasách objevují prázdná místa, kde se nenachází žádná cyklistická infrastruktura a cyklisté jsou vedeni po nebezpečných komunikacích vyšších tříd, což Olomouckému kraji z pohledu rozvoje cykloturistiky na atraktivitě nepřidává.

Pokud budeme chtít budovat na území kraje smysluplnou kontinuální síť cyklostezek a cyklotras, bez zbytečných přerušení, které provedou cyklistu bezpečně přes dané území, tedy zcela mimo silnice I., II. a někde i III. tříd (v případě III. tříd s hustým provozem), nevyhneme se tomu, aby se začalo uvažovat a prosazovat financování takových úseků i z úrovně kraje. Z tohoto pohledu navrhujeme vymyslet sofistikovaný model budování liniových staveb přímo Olomouckým krajem, a to především na území obcí, přes které vedou dálkové trasy a které si výstavbu těchto liniových staven nemohou dovolit (např. Ostružná apod.). Po vybudování jednotlivých úseků pak kraj tyto stavby majetkově právně čistým způsobem může předat dané obci, případně si je ponechat ve svém majetku jako účelové komunikace. Finanční prostředky na výstavbu cyklistických komunikací může Olomoucký kraj získat např. ze SFDI – kraje se totiž nově staly vhodnými příjemci.

2.1.4. Propojení cyklistické dopravy s dopravou železniční

Nejrozšířenějším způsobem přepravy kola ve vlacích Českých drah je přeprava formou spoluzavazadla, kdy si cestující jízdní kolo nakládá a vykládá sám bez asistence. Tato přeprava je možná ve všech vlacích označených symbolem jízdního kola. V těchto vlacích se kola přepravují v rozšířených vyhrazených prostorech. Ve vlacích, které jsou v jízdním řádu označeny symbolem kufru, je možné si kolo během přepravy uschovat do vagonu, který je označen stejným symbolem. Kolo je během jízdy pod dozorem zaměstnance ČD.

U vybraných vlaků je možná rezervace místa pro jízdní kolo, u některých dokonce povinná. U vlaků s možností přepravy kola jako spoluzavazadlo, u kterých je v jízdním řádu symbol kola v kroužku, je možné si místo rezervovat. Vlaky s povinnou rezervací místa pro jízdní kolo jsou v jízdním řádu označeny symbolem kola v rámečku. Podobné je to i u vlaků se službou úschova během přepravy. U vlaků označených v jízdním řádu symbolem kufru v kroužku si lze rezervaci pro jízdní kolo zakoupit, v případě povinné rezervace je u takových vlaků symbol kufr v rámečku.

Kolo je možné vzít i do vlaků neoznačených symbolem kola. Platí to pro osobní a spěšné vlaky, rychlíky i expresy. Kolo je potřeba naložit do prvních či posledních dveří soupravy na tzv. představek. Přeprava v těchto vlacích je možná, jen pokud v nich není současně služba úschova během přepravy nebo není přeprava kol vyloučena.

České dráhy vyjma přepravy jízdních kol provozují pod značkou ČD Bike ve vybraných stanicích také půjčovny jízdních kol. Cykloturista může většinou kolo vrátit i v jiném městě, než si ho vypůjčil. Půjčovny kol ČD jsou v provozu zpravidla od 1. dubna do 31. října, vybrané půjčovny jsou otevřeny i celoročně.

Půjčovny kol a vratné stanice v Olomouckém kraji: Hranice na Moravě (také vratná stanice pro půjčovnu kol v žst. Přerov), Lipník nad Bečvou, Olomouc hlavní nádraží (také vratná stanice pro půjčovnu kol v žst. Zábřeh na Moravě), Zábřeh na Moravě (také vratná stanice pro půjčovnu kol v žst. Olomouc hl. n.) a Přerov (také vratná stanice pro půjčovnu kol v žst. Hranice na Moravě).

Vypůjčená kola lze dále bezplatně přepravovat ve vlacích na těchto tratích:

- trať 270 v úseku Zábřeh na Moravě – Olomouc hl. n. – Přerov – Hranice na Moravě,
- trať 271 v úseku Prostějov hl. n. – Džbel,
- trať 273 v úseku Prostějov hl. n. – Červenka,
- trať 275 v úseku Olomouc hl. n. – Senice na Hané,
- trať 280 v úseku Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí,
- trať 291 v úseku Zábřeh na Moravě – Šumperk,
- trať 292 v úseku Šumperk – Jeseník,
- trať 300 v úseku Přerov – Nezamyslice,
- trať 301 v úseku Olomouc hl. n. – Prostějov hl. n.,
- trať 310 v úseku Olomouc hl. n. – Moravský Beroun.

Kola zapůjčená v síti půjčoven Českých drah lze také zdarma uschovat v úschovnách kol ČD. V Olomouckém kraji se jedná o úschovny ve 3 železničních stanicích: v Přerově, Hranicích na Moravě a v Kojetíně.

Na území Olomouckého kraje jezdí také speciální cyklovlak, a to první květnový den z olomouckého hlavního nádraží po trati č. 310 na Bílý kámen (do jinak celoročně uzavřeného vojenského prostoru Libavá). Souprava s kapacitou 256 míst k sezení a místem pro 108 jízdních kol umožňuje pohodlnou přepravu jak pěším turistům, tak především vyznavačům cykloturistiky. V cyklovlacích ČD platí obecně stejné jízdenky jako v jiných vlacích ČD na těchto tratích, není nutné zakupovat žádné speciální jízdenky.

2.1.5. Propojení cyklistické dopravy s dopravou autobusovou

Na území Olomouckého kraje jsou některé z běžných autobusových linek provozovány jako tzv. cyklobusy určené především pro přepravu cykloturistů s jízdními koly. Jejich provoz zajišťují dvě společnosti: ARRIVA MORAVA a.s. a FTL – First Transport Lines, a.s.

Cyklobusy společnosti ARRIVA MORAVA a.s. jsou provozovány jako běžné autobusové linky a mohou je využít k přepravě jak cykloturisté s jízdními koly, tak i ostatní cestující. Jízdní kola jsou přepravována ve speciálních cyklovozících připojených za autobusy s kapacitou 18 až 28 jízdních kol. V roce 2017 budou zajištěny následující cyklobusy:

- 780432 Prostějov – Protivanov – Boskovice (Arriva autobusy a. s.)
o víkendech a svátcích v období od 30. 4. 2022 do 2. 10. 2022,
- 780434 Prostějov – Buková – Protivanov (Arriva autobusy a. s.)
o víkendech a svátcích v období od 30. 4. 2022 do 2. 10. 2022,
- 780843 Prostějov – Plumlov – Drahany – Rozstání, Baldovec – Jedovnice (FTL – First Transport Lines, a. s.)
provoz cyklobusu o víkendech a svátcích v období od 15. 4. 2022. do 28. 9. 2022,
- 920844 Přerov – Valašské Meziříčí – Bílá, Bumbálka (Arriva autobusy a. s.)
provoz cyklobusu každou sobotu v období od 18.6.2022 do 1.10.2022,
- 920847 Přerov – Litovel – Bouzov (Arriva autobusy a. s.)
každou neděli v období od 19.6.2022 do 2.10.2022.

2.2. Cyklotrasy na území Olomouce

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 / Tworow,
- 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 č. 4.

Obě dálkové trasy se kříží ve Smetanových sadech, 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 – Dětrichov nad Bystřicí (S-42),
- 6030 Mariánské Údolí – Svatý Kopeček – Dolany – Hlušovice (S-13),
- 6102 Bělkovice – Svatý Kopeček, rozc. (S-6),
- 6103 Bělkovice – Dolany – Svatý Kopeček – Bystrovany (S-14),
- 6104 Olomouc – Hlušovice – Bohuňovice – Štarnov – Šternberk, známá také pod názvem „Cyklostezka Hvězdá“, která je v celém úseku (cca 14 km) vedená po bezpečných cyklistických komunikacích s vyloučením motorové dopravy.

2.3. Koncepce

Koncepce cyklistické dopravy na území statutárního města Olomouce, je zakotvena v územním plánu města Olomouce. Pro zajištění podmínek pro cyklistickou dopravu se v územním plánu vymezují plochy dopravní infrastruktury, překryvné prvky koridor 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 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 v 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 je zpracovaný Generel cyklo dopravy (aktualizace 2017). V Generelu cyklo dopravy lze rozlišit:

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

Generel cyklo dopravy 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 cyklo dopravy zaneseny údaje ze sčítání pohybů cyklistů, chodců a motorových vozidel.

2.4. Fyzická opatření

2.4.1. Cyklostezky

Cyklostezky jsou místní komunikace IV. Třídy. Jsou označovány dopravními značkami C8 – stezka pro cyklisty, C9 – stezka pro chodce a cyklisty (společná), C10 – stezka pro chodce a cyklisty (dělená), případně i B11 – zákaz vjezdu všech motorových vozidel nebo C7 – stezka pro chodce s dodatkovou značkou umožňující jízdu cyklistů.

V Olomouci jsou nejčastěji využívané stezky pro chodce a cyklisty. V posledních letech přibývají také opatření, umožňující jízdu na kole po chodníku.

2.4.2. Opatření na vozovce

Opatření na vozovce (integrační opatření) jsou jedním z možných řešení zvýšení bezpečnosti cyklodopravy. V Olomouci se využívají všechny typy integračních opatření, tedy vyhrazený jízdní pruh, ochranný pruh a cyklopiktogramy. Dalšími opatřeními, využívanými v Olomouci, jsou plošné snížení rychlosti (zóna 30) a cykloobousměrky. Ve všech pěších zónách v centru města je povolen vjezd cyklistů.

Přehledně jsou zrealizovaná opatření pro cyklisty uvedena v tabulkách níže. V tabulce 2 jsou uvedena opatření zrealizovaná do roku 2010 – celková délka 16,132 km. V tabulce 3 jsou uvedena opatření zrealizovaná v letech 2010 – 2016 s celkovou délkou 20,949 km. V tabulce 4 jsou uvedena opatření zrealizovaná od roku 2017 – celková délka 11,986 km. V tabulkách nejsou zahrnuty trasy ve zónách 30 a cykloobousměrky, pokud současně nejsou zkombinované s dalším opatřením (např. integračním – cyklopruh, piktogram apod.).

Tabulka 2: Zrealizovaná opatření do roku 2010

	Zrealizovaná opatření do roku 2010	Délka [m]
1	Chválkovice – Samotišky, stezka pro chodce a cyklisty	2 000
2	Rooseveltova - k ul. Jakoubka ze Stříbra	78
3	Hněvotínská (cyklopruh) po obou stranách	970
4	I. P. Pavlova – Akvapark	53
5	Přerovská – Keplerova – Olympie (cyklopruh)	1 122
6	Selské náměstí (cyklopruh)	450
7	Křižovatka Hamerská x Lipenská	47
8	Propojení ul. Krejčího a Šlikova	90
9	Velkomoravská (od Švýcarského nábřeží po okružní křižovatku u Baumaxu)	736
10	Okružní křižovatka u Baumaxu – parčík	75
11	Pod estakádou u Veolie	71
12	Teplárna – Wittgensteinova – Kosmonautů – tř. 17. listopadu	1 165

13	Hlavní nádraží – Kosmonautů – tř. 17. listopadu – Aksamitova	1 764
14	Wittgensteinova – podél plynárny – Krakovská – Domovina	597
15	Wittgensteinova – podél Moravy – Blahoslavova	861
16	Blahoslavova – Komenského	122
17	Šmeralova – kolem Přírodovědecké fakulty – přes tř. 17. listopadu – Bezručovy sady	292
18	Křižovatka Lafayettova x tř. Svobody	46
19	Hynaisova s propojením na Wellnerovu	430
20	Legionářská v areálu stadionu	345
21	Propojení Wellnerova – Dolní Hejčínská	194
22	Lazecká (od lanového centra) podél Mlýnského p. – Jarmily Glazarové – Břetislavova	1 261
23	Propojení ul. Před Lipami a Mozartovy přes ul. Litovelskou	38
24	Od ul. Pražské po ul. Foersterově až po ul. Hněvotínskou (smíšená stezka)	1 350
25	Štítného – Wolkerova	315
26	Ul. Politických vězňů (2.úseky)	239
27	Ul. Úvoz od ul. Okružní (mlatový povrch)	139
28	Ul. Jana Zrzavého	286
29	Po ul. Okružní od ul. Mošnerovy po ul. Za vodojemem	276
30	Velkomoravská (mezi ulicemi Schweitzerova a Rooseveltova)	615
31	Lávka přes jihozápadní tangentu na ul. tř. Míru	105
	celkem do roku 2010	16 132

Tabulka 3: Zrealizovaná opatření 2010 – 2016

	Zrealizovaná opatření 2010 – 2016	Délka [m]
1	Moravská stezka k. ú. Povel	1 339
2	Moravská stezka k. ú. Slavonín – Nemilany	577
3	Cyklostezka Černovír – Hlušovice, k. ú. Černovír	1 122
4	Šantovka - tramvajová trať	509
5	Protipovodňová ochrana Olomouce II. A etapa	1 226
6	Moravská stezka na území ORP Olomouc k. ú. Řepčín, část I.	1 291
7	Revitalizace a regenerace sídliště Povel - realizační úsek č. 1 (Kpt. Jaroše)	488
8	Dobrovského - Na Střelnici, okružní křižovatka	113
9	In-line stezky Hejčínské louky	3 177
10	Obnova mobiliáře a cestní sítě v olomouckých historických sadech – Bezručovy sady	1 086
11	Obnova mobiliáře a cestní sítě v olomouckých historických sadech – Smetanovy sady	1 186
12	Obnova mobiliáře a cestní sítě v olomouckých historických sadech – Čechovy sady	811
13	Brněnská – Jánského – stezka pro chodce a cyklisty	205
14	Jantarová stezka II. část (od lávky Bělidla – ul. Pavelkova)	1 250
15	Úprava křižovatky Rooseveltova – Velkomoravská	145
16	Přestavba chodníku do parametrů stezky pro chodce a cyklisty v ul. Foersterově	270
17	Polská – Tolstého, lokální úpravy Moravské stezky	78
18	Přechod na Wolkerově ul. k Poupětově ul.	20
19	Velkomoravská pod mostem podél Moravy	210
20	Jílová (smíšená cyklostezka)	570

21	ul. Holická – Babíčková, cyklostezka (Teplárna - po okružní křižovatku u Baumaxu)	393
22	Moravská stezka na území ORP Olomouc, část II.	174
23	Rožňavská – přestavba chodníku do parametrů stezky pro chodce a cyklisty	413
24	Oprava cyklistické komunikace, ul. U Háje od ul. Žitná po železniční most	386
25	Nemilany – směr Nedvězí, Jantarová stezka	400
26	Moravská stezka na území ORP Olomouc – k. ú. Nemilany	400
27	Střední Novosadská – cyklopruhy a stezka pro chodce a cyklisty	740
28	U Kapličky – stezka pro chodce a cyklisty	130
29	Holečkova, včetně propojení na Velkomoravskou	310
30	Velkomoravská, stezka pro chodce a cyklisty Rooseveltova – Švýcarské nábřeží	370
31	Polská – propojení Smetanových sadů s Tržnicí	200
32	Náves Svobody – stezka pro chodce a cyklisty	720
33	Chválkovice – Týneček, stezka pro chodce a cyklisty	640
celkem 2010 – 2016		20 949

Tabulka 4: Zrealizovaná opatření 2017 – 2022

	Zrealizovaná opatření 2017 – 2022	Délka [m]
1	Arbesova – cyklopiktogramy	240
2	Tovární – nadjezd, stezka pro chodce s povolenou jízdou cyklistů	540
3	Jeremenkova – stezka pro chodce a cyklisty	260
4	Cyklostezka Holice – Nový svět, průmyslová zóna Šlechtitelů	1 544
5	Jantarová stezka Nedvězí – Bystročice	757

6	Cyklostezky podél řeky Moravy, PPO II. B etapa – levý břeh	430
7	Pavelkova – stezka pro chodce s povolenou jízdou cyklistů	460
8	U Podjezdu – Pasteurova, stezka pro chodce s povolenou jízdou cyklistů	860
9	Na Vozovce – řešení zklidnění na zónu 30, včetně cyklopruhu a piktogramů	665
10	Jantarová stezka I. část, v úseku U Ambulatoria – Libušina	720
11	Chválkovická – cyklostezka	926
12	Lávka pro cyklisty přes Sitku na cyklotrase Štěpánov – Olomouc	20
13	Moravská stezka na území ORP Olomouc – k. ú. Nemilany – Kožušany	439
14	Lazce, úsek Na Letné – Dlouhá, stezka pro chodce s povolenou jízdou cyklistů	525
15	Pasteurova – Komenského, cyklopruhu a piktogramy (včetně stezek na mostě)	550
16	Kosmonautů, úsek Wittgensteinova – Vejdovského, stezka pro chodce a cyklisty	650
17	Hněvotínská – cyklostezka k ulici Karla Mareše	320
18	Holický les – Nové Sady, stezka pro chodce a cyklisty	550
19	Kmochova - cyklopruhu	500
20	Junácká – cyklopiktogramy	310
21	Smetanovy sady – vyznačení piktogramů pro chodce a cyklisty	720
celkem 2017 – 2022		11 986

2.4.3. Doprovodná infrastruktura

Město Olomouc vybudovalo 3 odpočívky na turistických trasách (u Bystřice v Hodolanech, ve Smetanových sadech a Nemilanech).

Na území Olomouce bylo k roku 2016 evidováno 92 stojanových hnízd o celkové kapacitě 896 míst z dřeviny většiny nekrytých. K roku 2021 je evidováno 101 stojanových hnízd o celkové kapacitě 985 míst.

Veřejná úschovna kol byla provozována na hlavním železničním nádraží, avšak v roce 2015 byla po rekonstrukci zrušena. K dispozici jsou na nádraží pouze neuzamčená krytá stání o kapacitě 160 míst na

1. nástupiště v úrovni nádražního podchodu do ulice Tábořská. V sezóně funguje jediná úschovna kol v Informačním centru na Horním náměstí.

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).

2.5. Bikesharing

V Olomouci působí několik poskytovatelů služeb bikesharingu. K dispozici jsou klasická kola a e-koloběžky. Systém v současnosti funguje pouze na privátní bázi bez veřejné finanční podpory. Odstavení kol a koloběžek je povoleno pouze na určených místech.

3. Průzkum pěší a cyklistické dopravy

3.1. Metodika

Průzkum probíhal ve dnech 27. 4. a 10. 5. 2022 za pomoci brigádníků proškolených a dozorovaných zpracovatelem. Teplota se pohybovala v oba dny od 12 – 22°C, bylo polojasno až slunečno.

Stanoviště byla zvolena tak, aby sledovala jeden, případně dva kolmé uliční profily, v podrobnosti směru (tam / zpět) a druhu dopravy (chodec, cyklista na chodníku / stezce, cyklista na silnici).

Stanoviště byla systematicky rozprostřena ve třech kordonech:

- Vnitřní kordon (okraje pěší zóny s rozlohou 25 ha) – 14 profilů, které měly zachytit především vstupní pěší trasy do centra.
- Střední kordon (linie řeka Morava – Smetanovy sady – Čechovy sady) – 17 profilů, které měly zachytit především dopravu na kole po městě.
- Vnější kordon (žel. trať Přerov – Olomouc hl. nádraží – Zábřeh, dálnice D35) – 14 profilů, které měly zachytit především trasy cyklistů mimo kompaktně zastavěné území města.

Průzkum byl proveden v délce 4 + 4 hod mezi 7 - 11 a 13 - 17 hod v souladu s TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (III. vydání). Na denní intenzity byl přepočten příslušným koeficientem pro pěší (61%) a cyklistickou dopravu (50%).

Tabulka 5: Seznam stanovišť

Barva	Trasa
1	Pavelčákova
2	Švédská x Mlýnská
3	Riegrova x Barvířská
4	28. října

5	Pekařská
6	Kačení x Vodární
7	Denisova
8	Bezručovy sady - Michalský výpad
9	Blažejské nám. x U výpadu
10	Kateřinská
11	Křivá x Mlýnská
12	Lafayettova
13	Opletalova
14	U Ambulatoria x Hodolanská
17	CS Jablonského - most
19	Heydukova - most Černovír
24	U Botanické zahrady - Schweitzerova
26	Na Vozovce x Krapkova
32	Lidická x Povelská
35	Dobrovského
38	Dolní Novosadská x Slavonínská
39	Holický les
40	Náves Svobody - Holice
41	Sokolská
42	8. května