

## OLOMOUCKÁ AGLOMERACE

# VYHLEDÁVACÍ STUDIE CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ V RÁMCI ITI OLOMOUCKÉ AGLOMERACE

## ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA



ZPRACOVATEL:

REGIONÁLNÍ AGENTURA PRO ROZVOJ  
STŘEDNÍ MORAVY, OLOMOUC

STUPEŇ:

VYHLEDÁVACÍ STUDIE

DATUM:

7 / 2015

ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO: P/2015/015; 016; 017; 019

Číslo kopie

# Závěrečná zpráva

---

V Olomouci dne 13. července 2015

Ing. Jaroslav Martinek

## OBSAH:

<b>1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O ZAKÁZCE .....</b>	<b>4</b>
1.1. Název.....	4
1.2. Objednatelé studie.....	4
1.3. Zhotovitel studie.....	5
1.4. Stručný popis rozsahu zakázky.....	5
1.5. Stručný popis rozsahu řešeného území.....	6
1.6. Postup prací.....	7
1.7. Přehled zpracovaných výstupů .....	8
<b>2. NOVÝ POHLED NA PODPORU CYKLISTICKÉ DOPRAVY.....</b>	<b>9</b>
2.1. Úvodem – definování problému .....	9
2.2. Výchozí podklady z evropské a národní úrovně.....	9
2.3. Řešení pomocí Plánů udržitelné městské mobility.....	12
2.4. Města s dobrou adresou .....	13
2.5. Integrované dopravní plánování – „nové“ obecné principy .....	15
2.6. Závěrečné shrnutí .....	16
<b>3. VAZBA NA ITI OLOMOUCKÉ AGLOMERACE .....</b>	<b>18</b>
3.1. Zjednodušené výstupy z analýzy ITI .....	18
3.2. Nové pojetí městské mobility v ITI .....	18
3.3. Citace z ITI o podpoře městské mobility a cyklistické dopravy .....	19
<b>4. KONKRÉTNÍ NÁVRHY CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY V ITI OLOMOUCKÉ AGLOMERACI .....</b>	<b>21</b>
4.1. Podpora bezpečnostních opatření pro cyklisty – „cyklostezky“ .....	21
4.2. Podpora bezpečnostních opatření pro cyklisty – „cyklopruhy“ .....	21
4.3. Bike and ride – propojení cyklistické a veřejné dopravy.....	22
4.4. Celková tabulka .....	24

## 1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O ZAKÁZCE

### 1.1. Název

**Komplexní revitalizace Revolučního náměstí  
a navazujících komunikací**

### 1.2. Objednatelé studie

#### **Statutární město Olomouc**

Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc

IČO: 00299308

DIČ: CZ00299308

#### **Zástupce statutárního orgánu:**

-ve věcech smluvních a technických:

**Ing. Radovan Sítek**, vedoucí odboru evropských projektů

tel: 588 488 670

724 245 696

radovan.sitek@olomouc.eu

- kontaktní osoba ve věcech technických:

**Ing. Aleš Martinec**, odbor evropských projektů

tel: 588 488 686

721 472 431

ales.martinec@olomouc.eu

#### **Statutární město Prostějov**

jako člen Sdružení obcí Střední Moravy se sídlem Magistrát města Prostějova, nám.

T. G. Masaryka 130/14, 796 01 Prostějov, IČO: 479 216 76

nám. T. G. Masaryka 130/14, 796 01 Prostějov

IČO: 00288659

DIČ: CZ00288659

#### **Zástupce statutárního orgánu:**

- ve věcech smluvních

**Ing. Zdeněk Fišer**, náměstek primátora města Prostějova, dle plné moci ze dne 6.  
11. 2014

tel: 582 329 131

e-mail: zdenek.fiser@prostejov.eu

- ve věcech technických:

**Ing. Antonín Zajíček**, vedoucí Odboru rozvoje a investic Magistrátu města  
Prostějova

tel: 582 329 364

603 555 901

antonin.zajicek@prostejov.eu

#### **Statutární město Přerov**

Bratrská 709/ 34, 750 11 Přerov

IČO: 00301825

DIČ: CZ00301825

#### **Zástupce statutárního orgánu:**

-ve věcech smluvních:

**Pavel Košutek**, náměstek primátora města Přerova

tel: +727854191, email: pavel.kosutek@prerov.eu

- kontaktní osoba ve věcech technických

**Mgr. Jiří Janalík**

tel.: 737206721

## Olomoucký kraj

se sídlem Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc

IČO: 60609460

### **Zástupce statutárního orgánu:**

-ve věcech smluvních a technických:

**Bc. Pavlem Šoltysem, DiS.**, náměstkem hejtmána

- kontaktní osoba ve věcech technických:

**Ing. Radek Dosoudil**, vedoucí odboru strategického rozvoje kraje, územního plánování a stavebního řádu

tel: 606 743 683

r.dosoudil@kr-olomoucky.cz

Bankovní spojení: Komerční banka, a. s., Olomouc, č. ú. 27-422 833 0207/0100

### **1.3. Zhotovitel studie**

#### **Regionální agentura pro rozvoj střední Moravy**

se sídlem: Horní náměstí 5, 772 00 Olomouc

právní forma: zájmové sdružení právnických osob

IČO: 646 311 09, DIČ: CZ-646 311 09

tel.: 585 228 698, fax: 585 228 581

statutární zástupci:

Ing. Mgr. Martin Kučera, MPA, MBA, ředitel

Ing. Jiří Doležel, předseda Správního výboru

kontaktní osoba:

Ing. Petr Smítal

tel.: 585 205 977, 603 980 299

e-mail: smital@rarsm.cz

zpracovatelé grafické a tabulkové části:

Ing. Petr Smítal,

Ing. Lenka Mazáčová

zpracovatelé textové části:

Ing. Jaroslav Martinek,

Ing. Stanislav Losert

### **1.4. Stručný popis rozsahu zakázky**

Předmětem plnění zakázky je zpracování Vyhledávací studie cyklistických komunikací v rámci ITI olomoucké aglomerace ITI, v níž je sledováno kromě samotného podrobnějšího trasování (vyhledání vhodné polohy trasy cyklistické komunikace v území), jaký typ cyklistické infrastruktury bude pro jaký úsek navrhován.

V extravilánu to jsou stezky pro cyklisty (C8), stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem (C9), komunikace s vyloučením motorové dopravy (B11).

V intravilánech pak navíc stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (C10), stezky pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů (C7 + E13), piktogramové koridory pro cyklisty (V20), vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty (V14 + IP20), obousměrný

provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích (E12) a pohyb po zklidněných komunikacích - zóna 30, obytná zóna.

Studie upřesňuje trasování „koridorů“, které byly navrženy v rámci přípravy na zadání studie „Návrh koridorů cyklistické dopravy v rámci aglomerace ITI“. Návrh vycházel z principu vzájemného propojení jednotlivých sídel pro pravidelné uživatele – tedy cyklisty dojíždějící do zaměstnání, do škol, na úřady. Koridor byl pojat ve smyslu „pásu“ území. Ten je potřebné zúžit a konkrétní cyklistická komunikace trasovat (z hlediska stavebního zákona umístit). V zásadě je nejvýhodnější u liniových staveb pro cyklistickou dopravu jejich trasování v souběhu s dráhou, případně vodním tokem, kde zpravidla bývá nejmenší rozdrobenost vlastnictví dotčených pozemků. Koridory pro pravidelnou cyklistickou dojížďku budou navrženy tak, aby zajišťovaly vazbu na průmyslové zóny a významné zaměstnavatele a také umožňovaly kombinování jízdy s veřejnou osobní dopravou. Přestupní terminály musí nabízet pro podporu této kombinované dopravy dlouhodobé (celodenní) bezpečné odstavení kol se zajištěním proti odcizení – např. parkovací domy, parkovací boxy.

Cílem je poskytnout ucelenou dokumentaci, která bude obsahovat stav připravenosti a potenciál absorbování alokovaných prostředků na výstavbu infrastruktury pro cyklisty v rámci Olomoucké aglomerace

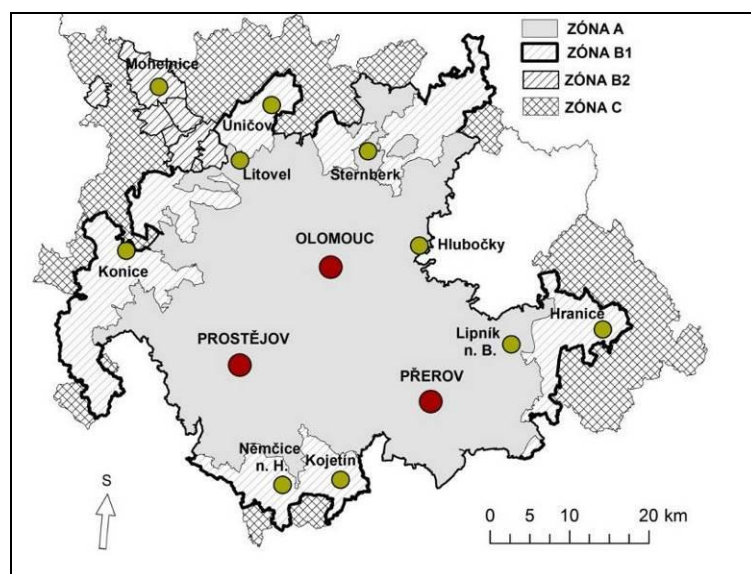
### 1.5. Stručný popis rozsahu řešeného území

Zájmové území Olomoucké aglomerace je vymezené zónami A, B1, B2 (viz obr. 1). Zóna C do vymezeného území není zařazena.

Podrobněji viz:

[http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/16\\_16335/vymezeni-uzem-ol-aglomerace-20150330b.cs.pdf](http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/16_16335/vymezeni-uzem-ol-aglomerace-20150330b.cs.pdf)

Hranice území ITI v návrhové grafické části je v přehlednějším měřítku zřejmá v grafické části Studie.



Obr. 1: Olomoucká aglomerace se zónami A, B1, B2 a C

„Koridory“ byly původně uvažovány ve třech úrovních jako vzájemné propojení sídel, mezi kterými probíhá každodenní dojíždka. Významově nejvyšší byla hlavní trasa spojující tři jádrová města Olomoucké aglomerace – Olomouc, Prostějov, Přerov. O úroveň níže, z hlediska počtu výhledových uživatelů zcela rovnocenná, pak vedlejší trasa spojující města s rozšířenou působností a další významné lokality z pohledu zaměstnanosti (např. Hlubočky-Mariánské Údolí). Doplňková síť pak zahrnuje zejména radiální vazby ze zázemí měst. Při zpracovávání studie se však ukázalo, že jakákoliv hierarchizace významu cyklostezek je irelevantní a jediným kritériem jsou podmínky dané ukazateli IROP, především usnadnění bezpečné dojíždky do zaměstnání, do škol a za kulturou či za zábavou a to za použití integrovaného způsobu přepravy se zapojením cyklodopravy a to na celém definovaném území ITI. Jediným kritériem by pak měla být připravenost jednotlivých projektů k realizaci, a pokud bude projekt splňovat daná kritéria, pak by měl být přijat.

Koridorů v těchto třech úrovních bylo určeno 48 v celkové délce cca 550 km.

### 1.6. Postup prací

Nejprve byly připraveny mapové podklady (ortofotomapa, katastrální mapa) a následně byl zpracován seznam dotčených obcí a jednotlivých katastrálních území pro každý ze čtyřiceti sedmi koridorů.

Následovalo několik jednání se zástupci obcí a měst. Jednání proběhla v těchto termínech:

- 31.3. 2015 08:00 hod - Náměšť na Hané - mikroregion Haná, mikroregion Kosířsko
- 31.3. 2015 14:30 hod - Litovel - mikroregion Uničovsko
- 08.4. 2015 08:00 hod - Litovel - mikroregion Litovelsko
- 15.4. 2015 08:00 hod - Šternberk - mikroregion Šternbersko
- 17.4. 2015 - 08:00 hod - Olomouc - mikroregion Bystřička, mikroregion Pobečví a okolí Přerova
- 20.4. 2015 - 08:00 hod - Tovačov - mikroregion Království, mikroregion Střední Haná
- 24.4. 2015 - 08:00 hod - Prostějov - mikroregion Prostějovsko a mikroregion Konicko

Každá obec obdržela spolu s pozvánkou ještě před tímto jednáním dotazník ([viz příloha č. 1 Závěrečné zprávy](#)), pomocí kterého byly obce požádány o popis svých projektových záměrů s informací o stavu připravenosti.

Přímo na jednáních byly pak upřesněny jejich záměry, které sloužily jako základ pro vytvoření databáze a zpracování návrhu trasování. Na jednáních byla také obcím a městům představena komplexní problematika podpory cyklistické dopravy a to ve struktuře podmínek IROP a ITI.

Posledním krokem bylo vytvoření akčního plánu, který obsahuje seznam jednotlivých úseků cyklistické infrastruktury ve vazbě na každou jednotlivou obec s informací o délce, typu infrastruktury, odhadu nákladů a stavu připravenosti a termínu plánované realizace.



## 2. NOVÝ POHLED NA PODPORU CYKLISTICKÉ DOPRAVY

### 2.1. Úvodem – definování problému

Individuální automobilová doprava se stala neodmyslitelnou součástí našeho života. Má to ovšem i své negativní důsledky - spotřebovává obrovskou část prostoru, obyvatelé měst mají stále větší potíže s nepříjemným hlukem a znečištěným ovzduším. Nicméně největším problémem zůstává čas a prostor, tj. popojíždění automobily v dopravních zácpách a následné hledání parkování. Problém je možno řešit buď výstavbou další infrastruktury anebo podporovat dopravní politiku, která podpoří všechny druhy dopravy takovým způsobem, že si nebudou vzájemně konkurovat, ale budou se naopak doplňovat či spolupracovat. Konkrétní čísla z výzkumů dokazují, jak navýšení počtu cyklistů ve městech zlepší plynulost provozu, ulice se stanou průchodnější a průměrná cestovní rychlost automobilů se dokonce zvýší. Kola a auta spolu nemají ve městě soupeřit, ale vzájemně se doplňovat a pomáhat si. Spolu s pěší a veřejnou dopravou by ve fungujícím městě a regionu ITI měly být v rovnováze.

### 2.2. Výchozí podklady z evropské a národní úrovně

Cyklistická doprava by se už tedy neměla řešit izolovaně uvnitř měst a obcí, ale jako **součást plánu udržitelné městské/regionální mobility** celého mikroregionu, či svazku obcí. Města jsou stále více zatěžována automobilovou dopravou a řešení je možné vidět v sadě opatření, ať už je to důsledná parkovací politika, kvalitní veřejná doprava, kvalitní nabídka cyklistické infrastruktury, propojení cyklistické a veřejné dopravy, či osvětových opatření.

Krátká charakteristika cyklo dopravy a výstavby cyklistické infrastruktury:

1. Evropská unie ve svých strategických dokumentech a navazujících evropských fondech řeší celkové problémy, které s sebou přináší doprava. Základní problém ovšem je, že doprava se ve městech nevnímá, ani neřeší integrovaně. Koncepční dokumenty jsou stále realizovány izolovaně a dělené na řešení automobilové dopravy, dopravy v klidu, hromadné veřejné dopravy, cyklistické a pěší dopravy. Často se pak stane, že např. generel cyklo dopravy na jedné ulici navrhuje cyklistický pruh a generel parkování na stejné ulici navrhne místo pro parkování. Místo nich by možná mohly být generely uličního prostoru (nebo zklidňování), které však neexistují.
2. Evropská unie tak přichází s novým konceptem realizace plánů udržitelné městské/regionální mobility, jehož hlavním cílem je způsobit změnu v podílu přepravní práce, kterou je možno docílit kombinací infrastrukturních projektů (se zaměřením na veřejnou, pěší a cyklistické dopravy), regulačních opatření (především v oblasti parkování) a osvětových akcí, které mají motivovat občany, aby svá auta nechávali doma.
3. Zjednodušeně – mezi městy západní, střední a východní Evropy existuje jeden podstatný rozdíl. Představitelé západních měst hovoří o cyklo dopravě jako o součásti dopravy, se kterou moderní města musejí počítat. Hovoří se zde o nástrojích, které mají obyvatele měst motivovat k častějšímu použití některé z „koalice udržitelné dopravy“ (tedy veřejné dopravy, cyklo dopravy a pěší dopravy). V Česku se hovoří o alternativní dopravě.
4. Tato studie bude tak nejen zaměřena na podporu cyklistické dopravy, ale bude vést města a mikroregiony k tomu, aby cyklistickou dopravu neřešila

izolovaně, ale integrovaně, jednak spolu s dalšími druhy dopravy, ale především společně v rámci integrovaného strategického dokumentu příslušného regionu. Doprava opravdu není záležitostí jednoho místa. Jak často se stane, že mladí lidé se vezmou a odstěhují se na venkov, který nabízí čerstvý vzduch, přírodu a prostor. Ale i oni řeší, jak se dostat do práce, na nákupy, i za volnočasovými aktivitami. Pro dospělé to není problém, ale v momentě, jak si založí rodinu, začíná problém. Musím začít řešit i jejich mobilitu, potřebuji řešit jejich kroužky, ale pokud nefunguje veřejná doprava, neexistují cyklistické stezky a ani neexistují úschovny kol na nádraží, pak nemají jinou možnost než použít automobil a to několikrát denně tam, i zpět. To je důkazem, jak je mobilita propojena a jak jedno město, obec ovlivňuje to druhé.

5. Myšlenka integrace však není nová myšlenka. Je popsána v kapitole 2.5.
6. Cílem je zvýšení mobility v území (při bezpečné síti cyklostezek a cyklotras), kde bude možné využít jízdní kolo při cestách do 5 km.
7. Na města a mikroregiony je třeba se začít dívat nejen z pohledu dospělých, ale především očima dětí, studentů, či seniorů. Například dopravní průzkumy jsou většinou spojené jen s cestami do práce, či do škol, ale prakticky už neřeší mobilitu dětí na cestách do jejich zájmových kroužků. Dříve se jezdilo na tréninky na kole, dnes se rodiče již je bojí pustit, kvůli dopravě a nedostatečné cyklistické infrastruktuře.

### Evropské strategické dokumenty

- Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Akční plán pro městskou mobilitu, Téma č. 1 – podpora integrovaných politik.
- Komise Evropských společenství: Bílá kniha o dopravě, která pracuje s výhledovým obdobím do r. 2050.
- Komise Evropských společenství – Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility. EK identifikuje pět výzev, před nimiž stojí evropská města a kterým je potřeba čelit integrovaným přístupem. První výzva se týká plynulosti dopravního provozu. Možným řešením tohoto problému je podpora environmentálně šetrných způsobů dopravy, jako je chůze, cyklistika a veřejná doprava.
- Komise Evropských společenství – Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020.

### Národní strategické dokumenty

- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020 (usnesení vlády ČR č. 382 ze dne 22. května 2013).
- Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050.
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020, která byla schválena usnesením vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599, kde je cílem i podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců
- V roce 2015 by měla vláda ČR schválit „Akční plán pro podporu pohybové aktivity v České republice v rámci Zdraví 2020 - Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí“

## Návaznost na financování cyklistiky:

### 1. Integrovaný regionální operační program 2014-2020

SPECIFICKÝ CÍL 1.2: Rozvoj integrovaných dopravních systémů a udržitelných forem dopravy

Cílem je stabilizovat, případně posílit přepravní výkony veřejné dopravy (IDS), snížit zátěže center IAD na navrženou úroveň a zvýšit bezpečnost zranitelných účastníků městského provozu. Předmětem podpory bude:

- Zvyšování bezpečnosti na střítech železniční, silniční a cyklodopravy včetně pěší dopravy (křížení, souběh a dále realizace cyklistických pruhů na místních komunikacích a projektů ke zvýšení bezpečnosti);
- výstavba a rekonstrukce cyklostezek v rámci sítě Eurovelo i mimo ni, řešení kolizních míst, společných stezek pro chodce a cyklisty a budování infrastruktury pro cyklodopravu;
- Dojíždka za prací, školy a službami (obec-město).

Základní popis jednotlivých integrovaných nástrojů a rolí zapojených aktérů

- Integrovaná územní investice (ITI)
- „Community-led local development“ neboli „Komunitně vedený místní rozvoj“ (CLLD) představuje model, jenž je zaměřen na subregionální území zapojením místních akčních skupin zastupující veřejné i soukromé zájmy, přičemž podle obecného nařízení musí být struktura partnerů a jejich hlasovacích práv vyvážená. MAS by měly při navrhování a provádění komunitně vedených strategií místního rozvoje zohledňovat lokální potřeby a potenciál, napomáhat vytváření sítí a koordinovat spolupráci v daném území. Obecným cílem realizace CLLD v ČR je zlepšení kvality života na venkově a primární cílovou skupinou jsou obyvatelé venkovských území. I v tomto případě platí stejné pojetí integrovanosti, jako v případě Integrované strategie rozvoje Olomoucké aglomerace.

### 2. SFDI – příspěvky na výstavbu a údržbu cyklistických stezek

Příklad pravidel pro rok 2015:

- Příspěvek max. 20 mil. Kč,
- Financování max. 85 % celkových užitelných nákladů.

### 3. PRV – Program rozvoje venkova – komplexní pozemkové úpravy

Dalším z nástrojů k podpoře cyklistiky je využití pozemkových úprav. Komunikace nejsou prioritně budovány pro cyklistiku, ale její realizací dojde rovněž k vytvoření bezpečné cyklotrasy. Jedná se o výstavbu či údržbu stávajících účelových komunikací (polní a lesní cesty). Tyto komunikace nejsou označeny značkou C8 a C9. Komunikace mohou být jak zpevněné, tak nezpevněné. Cyklotrasa bude využívat stávající (upravenou) nebo novou cestu, kterou mohou využívat i cyklisté. V určitých lokalitách může být vybudována tzv. trasa pro terénní cyklistiku.

Pozemkové úpravy jsou změny právního stavu pozemků, jimiž se ve veřejném zájmu prostorově a funkčně uspořádávají pozemky, scelují se nebo dělí a zabezpečuje se jimi přístupnost a využití pozemků a vyrovnání jejich hranic tak, aby se vytvořily podmínky pro racionální hospodaření vlastníků půdy. Výsledky pozemkových úprav slouží pro obnovu katastrálního operátu a jako závazný podklad pro územní plánování. Pozemkové úpravy se řídí zákonem č. 139/2002 Sb. ze dne 21. března 2002 o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č.

229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů. Realizace pozemkových úprav pak úzce souvisí i s naplňováním programu obnovy venkova, jejichž součástí je i zajištění lepší dostupnosti území vhodně zvolenou sítí polních cest, které jsou vhodné i pro cyklisty.

### 2.3. Řešení pomocí Plánů udržitelné městské mobility

Komplexní problémy dopravního systému lze řešit jen pomocí celistvého a integrovaného přístupu. Vzhledem k dynamicky se měnícím podmínkám je takový přístup jediným způsobem, jak najít dlouhodobé řešení v oblasti mobility. Tyto vzájemně propojené podmínky jsou charakteristické zejména pro městské struktury. Pokud tyto aspekty nerespektujeme, může to vést nejen ke špatně vynaloženým investicím, ale také k již nevratným procesům.

Moderní plánování vychází z „paralelního modelu“, který je založen na tom, že každý druh dopravy je přínosný. Usiluje o vytvoření rovnovážného dopravního systému. Dopravní pokrok zde znamená zkvalitňování podmínek pro všechny způsoby dopravy. V dopravním plánování tedy nemá být kladen důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy. **Je důležité si uvědomit, že mobilita založená zejména na automobilové dopravě v mnoha případech nepřispívá ke zkvalitňování mobility obyvatel, naopak ji často zhoršuje.**

**V současné době tedy již nejde jen o výstavbu cyklistických stezek, ale především o řešení bezpečného pohybu cyklistů po městě a o změnu dopravního chování, která má vést ke zvýšení kvality života.** Tento obecný přístup je spojován s novým termínem – realizace plánů udržitelné městské mobility (PUMM), kde se samozřejmě řeší daleko více opatření, než cyklistická doprava. Ale tyto plány přináší nový pohled na dopravu, včetně cyklistické. Proto i tato Studie také podporuje realizaci cyklistických pruhů na silnicích II. a III. třídy, pokud vedou obcemi a šířkové uspořádání komunikace umožňuje jejich realizaci. V některých případech se totiž jedná o efektivnější řešení, než výstavba cyklistických stezek.

Tato Studie tak poukazuje i na fakt, že dopravní problémy vznikají často i 20 km od měst. Když špatně funguje veřejná doprava a nebude-li propojena s cyklistickou dopravou, tak lidé bude dojíždět za prací do měst auty. Proto je třeba uvažovat v kontextu širších aglomerací, či mikroregionů jednotlivých měst.

Samotný plán udržitelné městské mobility (SUMP) je postaven na těchto pilířích:

- Závazek udržitelnosti
- Integrovaný přístup
- Důraz na dosažení měřitelných cílů
- Zvažování dopravních nákladů a přínosů
- Participační přístup
  - Zapojení veřejnosti a zájmových subjektů do procesu SUMP
  - Zapojení všech, i soukromých, dopravců do celkové nabídky (informačně i reálně)
- Digitální evidence pohybu lidí a plateb
- Předpokládaná doba tvorby je 18-24 měsíců

- Nejedná se o tradiční dopravní generely, proto SUMP vyžaduje jiný technický pohled i politický postoj
- Ekologický přístup (zóny, cyklisti a pěší)
- Zvýhodnění udržitelného chování a znevýhodnění automobilové dopravy

#### 2.4. Města s dobrou adresou, aneb závěry olomoucké konference „Města s dobrou adresou“ pro tuto Studii

Slovní spojení „Města s dobrou adresou“ poprvé zaznělo na stejnojmenné konferenci, které proběhla ve dnech 29. a 30.4.2015 v Olomouci. Vzhledem k tomu, že Statutární město Olomouc bylo jeden z hlavních partnerů této konference a přihlásilo se k jejím myšlenkám a závěrům, pak tyto závěry mají dopad i na ITI olomouckou aglomeraci.

Chceme-li vytvořit atraktivní oblast olomoucké aglomerace z pohledu podpory cyklistické dopravy, musíme mít jasnou vizi. Všichni jeho obyvatelé musí mít možnost přepravovat se po něm pohodlně a efektivně. S rychle rostoucí populací a přibývajících pracovními místy ve městech Olomouc, Prostějov a Přerov roste silný tlak na současná dopravní řešení, na stávající infrastrukturu i veřejný prostor. Hlavní problémy se týkají dopravní přetíženosti, hluku a znečištění. Způsob, jakým se přepravujeme uvnitř těchto měst, značně ovlivňuje kvalitu života v nich. Proto potřebujeme nové vize toho, jak by se v těchto městech dala zajistit mobilita i v budoucnosti.

Právě zde může začít diskuse nad oblastmi, kterých se může týkat „dobrá adresa“:

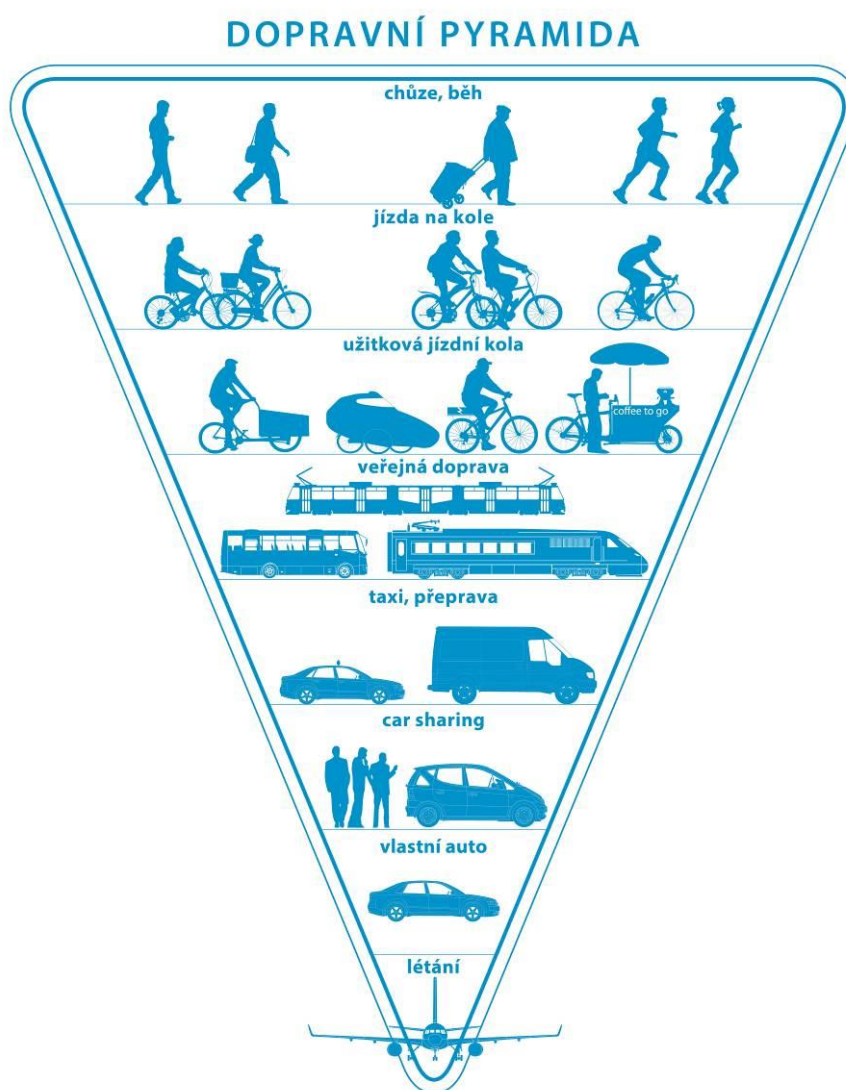
1. **Každodenní život.** Dobré město nabízí dostatek prostoru pro zdravý, aktivní a společenský život v ulicích i dalších veřejných lokalitách.
2. **Setkávání.** Dobré město je ideálním místem pro náhodná setkání s přáteli, známými i neznámými lidmi. Jedná se o prostor, kde můžeme vzájemně pozorovat, jak žijeme a jakými principy se řídíme. Setkávání, interakce a komunikace jsou nesmírně důležitými aspekty života.
3. **Bezpečnost.** Lidé z města, kteří chodí pěšky a jezdí na kole, v něm vytvářejí pocit bezpečí. Vyjdeme-li z domu ven, všude kolem uvidíme lidské tváře.
4. **Městský prostor.** Dobré město je místem pro relaxaci a estetické zážitky – a to nejen pro zdejší obyvatele, ale i pro ty, kdo městem pouze procházejí nebo projíždějí.
5. **Zdravé město.** Dobré město je městem zdravým, bez větších problémů s dopravními zácpami, hlukem, znečištěním a dalšími zdravotními riziky.
6. **Vysoká dostupnost.** V dobrém městě vždy existuje dopravní prostředek, s nímž se snadno a včas dostanete z bodu A do bodu B. Koncepce dobrého města vyhovuje rozmanitým způsobům dopravy.
7. **Trvale udržitelná infrastruktura.** V dobrém městě je infrastruktura prioritou, díky čemuž se naprostá většina osob dokáže po městě efektivně přepravovat, aniž by přitom trpěla kvalita městského prostoru, obecná dostupnost či kvalita života.

Potřeba mobility může být naplněna s pomocí různých dopravních prostředků. Člověk jednoduše bývá většinou majitelem hned několika dopravních prostředků, jež podle aktuálních potřeb střídá. Někdy může být nejefektivnější doprava na kole, jindy tramvají, autem nebo jednoduše pěšky. Vize budoucí mobility (nikoliv dopravy) vychází z předpokladu, že snadné střídání různých dopravních prostředků bude pro obyvatele přitažlivé. Vždy by měla existovat možnost zvolit si dopravní prostředek

nebo jejich kombinaci, která umožní co nejpřímější a nejrychlejší cestu z bodu A do bodu B, aniž by utrpěla kvalita městského prostoru a života.

Vizi budoucí mobility dobře ukazuje dopravní pyramida (*viz obr. 3*). Při každodenním cestování bychom měli využívat většinu dopravních prostředků z horní části pyramidy a jen minimum ze spodní.

Dostupnost je v dobrém městě klíčový termín. Dostupnost znamená, že koncept města umožňuje lidem dostat se snadno z jedné lokality do jiné, a to nenákladným, pohodlným a prostorově nenáročným způsobem. Dobré město má vysokou míru dostupnosti. Chodit pěšky i jezdit na kole ulicemi města je jednoduché, bezpečné a atraktivní – a podobně atraktivní, účinná a flexibilní je jízda veřejnou dopravou.



**Obr. 3: Dopravní pyramida**

V „městě s dobrou adresou“ jde především o to, jak s dostupnými finančními prostředky co nejvíce zefektivnit městskou dopravu. Jak toho dosáhnout? Peníze by

měly směřovat na vybudování efektivní infrastruktury, v jejímž rámci se bude přepravovat co největší počet osob při nejnižších možných nákladech.

Pokud ale chceme investovat do cyklistické dopravy, pak je nutné si připomenout její výhody. Jízdní kolo je levné a flexibilní, je dobré pro zdraví člověka, neškodí životnímu prostředí a potřebuje jen velmi málo prostoru. V ruchu a shonu většího města bývá často tím neúčinnějším a nejefektivnějším dopravním prostředkem, navíc ho lze pohodlně kombinovat s dalšími dopravními prostředky. Kromě toho nemá negativní vliv na jiné účastníky dopravního provozu a v případě nehody nehrozí velká zdravotní újma. Těmito vlastnostem může konkurovat jen velmi málo dopravních prostředků.

Pokud se lidé rozhodnou jezdit na kole, důvodem bývají primárně praktické a okamžité výhody, mezi něž patří rychlost, pohodlí a pozitivní vliv na zdraví. Jak roste počet cest vykonaných na kole, tyto výhody se zřetelně vyjevují a ovlivňují společnost i prostor, v němž se denně pohybujeme.

Všechna tři největší města Olomouc, Prostějov a Přerov dané aglomerace řeší problémy s dopravní přetížeností a znečištěným ovzduším, jež mají značné ekonomické a zdravotní následky. Nelze přitom pochybovat o tom, že každý další kilometr ujetý na jízdním kole napomůže řešení většiny našich problémů. Z toho důvodu je využití městského prostoru ústředním bodem diskuze o budoucí podobě těchto měst.

Nejde ale jen o města, ale o celý region. Vzhledem k živé cyklistické kultuře má region Haná výrazné předpoklady stát se regionem, kde je ježdění na kole v dokonalé symbióze s veřejnou dopravou, což je další klíčový prvek tohoto dokumentu.

## **2.5. Integrované dopravní plánování – „nové“ obecné principy**

Komplexní problémy dopravního systému lze řešit jen pomocí celistvého a integrovaného přístupu. Vzhledem k dynamicky se měnícím podmínkám je takový přístup jediným způsobem, jak najít dlouhodobé řešení v oblasti mobility. Tyto vzájemně propojené podmínky jsou charakteristické zejména pro městské struktury. Pokud tyto aspekty nerespektujeme, může to vést nejen ke špatně vynaloženým investicím, ale také k již nevratným procesům.

Integrované dopravní plánování musí nabídnout rychlé a bezpečné cesty pro jízdní kola, bez zbytečných objížděk a bariér všeho druhu. Je nutné dosáhnout toho, aby cyklo doprava byla konkurenceschopná a bezpečná.

Důležitou úlohou plánování je hledání kompromisu mezi mnohdy protichůdnými zájmy. Hledání shody je důležité zejména proto, že plánování cyklistiky nikdy neprobíhá samo o sobě, ale v těsné souvislosti s dalšími druhy dopravy a rozvojem města a to vše v rámci celkové politické atmosféry a daných finančních možností.

Aby bylo zavádění cyklistiky účinné, musí být součástí integrované dopravní strategie zahrnující všechny druhy dopravy a musí být posíleno souvisejícími plány a postupy, jako je územní plánování, strategie rozvoje města nebo také socioekonomické strategie. Tyto strategie se totiž navzájem ovlivňují. Jednotná celistvá dopravní

politika vyvažuje různé způsoby dopravy a dopravní prostor tak, že každému dopravnímu prostředku dává svojí funkci v rámci systému dopravní obslužnosti území. Výsledkem úspěšné dopravní politiky je, že cestovní doba všech uživatelů se zkrátí. Město bude bezpečnější a kvalita života všech občanů se zvedne bez ohledu na to, zdali jsou cyklisté či necyklisté.

## 2.6. Závěrečné shrnutí

Plánování cyklistické dopravy je plánem postupné integrace cyklistů do dopravní infrastruktury v ITI olomoucké aglomerace. Tento záměr vychází z celkové vize rozvoje území a kvality života v něm. Je součástí širšího pojmání prostoru, ve kterém nejsou ulice jen dopravními tepnami umožňující pohyb z místa na místo, resp. skladištěm dopravních prostředků, ale (citace): *především příjemným místem, kde se lidé potkávají, vyměňují si své názory nebo jen relaxují a baví se. Potenciál města jako živého organismu se zvyšuje tehdy, když je čím dál tím více lidí motivováno k chůzi, k jízdě na kole nebo k pobytu ve veřejných prostranstvích (Jan Gehl – Města pro lidi).*

Cílem plánování cyklistické dopravy je přispět k vytvoření takového místa, ve kterém nejde jen o plánování a postupném realizování co nejvíce kilometrů speciální cyklistické infrastruktury. Jde o to, vytvořit na území celého města podmínky pro bezpečný pohyb cyklistů a zároveň s tím nabídnout jistou míru kvality. Ta souvisí se spojitostí, atraktivitou propojení a v neposlední řadě i s plynulostí pohybu. Právě kvalita dopravní cesty může sehrát rozhodující roli při výběru dopravního prostředku.



**Obr. 4: Litovelské náměstí – plocha, na které se porovnají všechny druhy dopravy již dnes**

Cyklistika může být velkým pomocníkem pro efektivní, udržitelnou a zdravou městskou dopravu. Vytváření městského prostředí, které s jízdami koly počítá, má určitá daná pravidla, která je dobré mít vždy na paměti. V kontextu cyklistiky je třeba naplnit pět základních požadavků:

- celistvost (spojitost)
- přímost (ve smyslu vzdálenosti i času)
- bezpečnost
- komfort
- atraktivita

Ačkoli jsou komfort a atraktivita důležitými parametry, na úrovni plánování sítě nehrají tak velikou roli. Týkají se spíše otázky konkrétní podoby infrastruktury a jejich interakce s ostatními druhy dopravy.

V dopravním a územním plánování by tedy neměl být kladen důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy. Městská mobilita založená na automobilech skutečnou dosažitelnost totiž citelně snižuje. Dosažitelnost je nejvyšší ve městech, která upřednostňují pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu. Je důležité si uvědomit, že mobilita založená zejména na automobilové dopravě v mnoha případech nepřispívá ke zkvalitňování mobility obyvatel, naopak ji často, zejména ve větších městech zhoršuje.

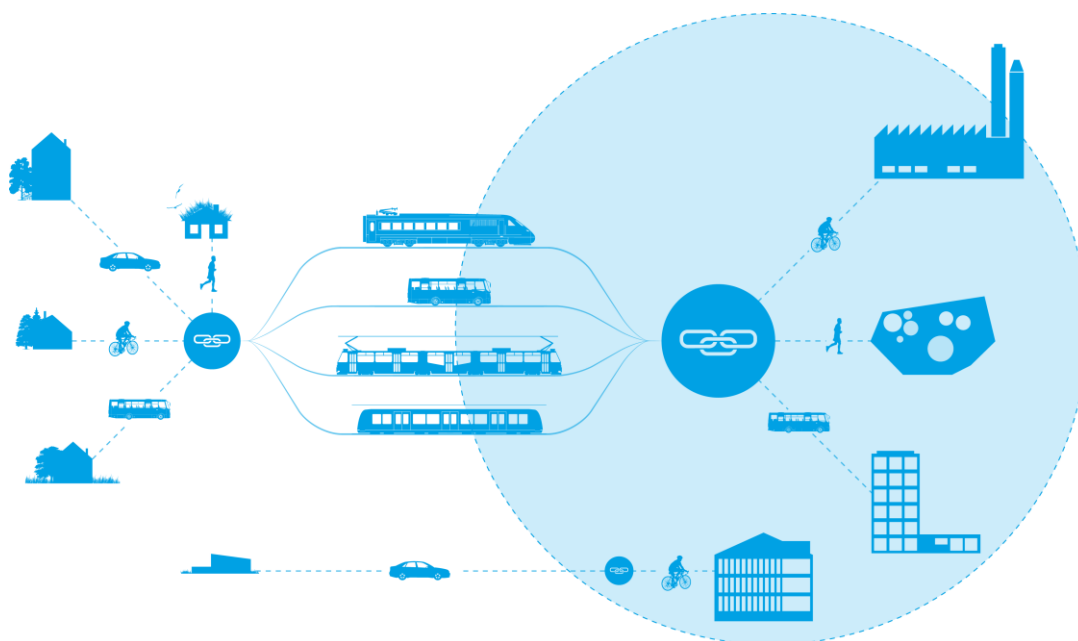
### 3. VAZBA NA ITI OLOMOUCKÉ AGLOMERACE

#### 3.1. Zjednodušené výstupy z analýzy ITI

- 1) Mezi lety 2003 a 2012 došlo v Olomouckém kraji ke zvýšení podílu vozovek v nevyhovujícím a havarijním stavu z 58,2 % na 65,2 %. Zároveň došlo ke snížení podílu vozovek ve výborném a dobrém stavu z 34,6 % na 26,2 %.
- 2) Došlo k výraznému nárůstu používání automobilu jako dopravního prostředku při dojížděcí do práce a školy. Z 17,6 % v roce 2001 na 44,1 % v roce 2011.

#### 3.2. **Nové pojetí městské mobility v ITI**

I když je daný dokument zaměřen na podporu cyklistické dopravy a na mapování cyklistické infrastruktury, tak je třeba uvažovat o kombinované dopravě, která umožňuje lidem dostat se z jednoho místa na druhé nenákladným, pohodlným a prostorově nenáročným způsobem. Asi nejvýstižněji to dokladuje níže uvedený obrázek.



**Obr. 5: Schéma dopravního chování**

Jinými slovy nelze na prvním místě hovořit o podpoře cyklistické dopravy, ale o plánech udržitelné městské mobility, nebo aspoň o strategických dokumentech, které jsou v souladu s principy plánů udržitelné městské mobility, které by si postupně města měla zpracovávat, pokud chtějí získat dotace z IROP, cíle 1.2.

V kontextu ITI tedy nemůžeme hovořit jen o městech, ale i o venkově. Málo se hovoří o propojení cyklistické a veřejné dopravy jako celku, kde kolo by mělo patřit do celkového systému veřejné dopravy, resp. kombinované dopravy (*viz obr. 5*). Je třeba konstatovat, že nejen kvůli dojížděcí lidí z venkova, ale i kvůli rostoucí urbanizaci se zvýšila závislost na automobilech a mnoho dnešních rezidenčních

oblastí a nákupních center je vyprojektováno pro potřebu aut. Cyklisté se často necítí v takovém prostředí bezpečně a jsou odrazováni od jízdy na kole.

**Nepočítá se ani s tím, jak společně cyklistická a veřejná doprava může řešit problematiku automobilové dopravy ve městech jako je Olomouc, Přerov a Prostějov. Samotná ITI tedy přichází s faktem, že je důležité nepočítat jen s městem, ale i s venkovem, kdy řešením snižování aut ve městech je dobře fungující veřejná doprava na jedné straně, kterou finančně podporuje kraj, a dobrá politika parkování ve městech, kterou zase zajišťuje město.**

Z toho plynou tyto závěry:

- Jedním z důvodů, proč nemusím použít auto, jsou kratší vzdálenosti a větší počet příležitostí, které jsou člověku blíže, ale také výborně fungují veřejná doprava, propojená s cyklistickou dopravou.
- Dopravní chování jedince neurčuje vlastnictví konkrétního dopravního prostředku. Záleží spíše na účelu, např. do školky jezdíme na kole, do IKEA společně autem, na delší vzdálenosti volíme veřejnou dopravu.
- Není to jen venkov versus město, ale je to otázka především územního plánování, zda podporuje hybnost aut, nebo hybnost lidí.
- Pokud nemám možnost volby, tak musím volit auto. Jenže rodiče jsou z toho často unaveni a tak hledají možnosti, jak se zpět dostat do měst.

### **3.3. Citace z ITI o podpoře městské mobility a cyklistické dopravy**

#### **PO 3: Rozvoj infrastruktury a zlepšení kvality života**

Intervenční logika integrované strategie metropolitní oblasti pro oblast infrastruktury a životního prostředí staví na předpokladu, že nezbytným faktorem atraktivity a konkurenceschopnosti území je kvalitní dopravní infrastruktura a zdravé a bezpečné životní prostředí včetně pozitivního vnímání regionu. Opatření v oblasti dopravní infrastruktury jsou zacíleny ke zvýšení mobility a zkvalitňování infrastruktury, a to s ohledem na podporu navazujících oblastí – investice do infrastruktury by měly zlepšovat potenciál aglomerace vzhledem k podpoře fungujícího trhu práce (např. investice do silnic či cyklostezek by měly usnadnit dojížděku do zaměstnání) či podpoře znalostní ekonomiky. Zbývající investice jsou zaměřeny na zkvalitňování a zatraktivnění městského prostředí, čímž přímo podporují globální cíl a vrcholovou oblast intervenční logiky ITI.

#### **Dílčí cíl 3.1.: Zlepšení mobility v rámci aglomerace**

Skrze naplnění dílčího cíle dojde k posílení přepravních výkonů veřejné dopravy – sekundární a terciární uzly budou napojeny na páteřní síť, a to s důrazem na síť TEN-T. Bude především zajištěna dopravní dostupnost zaměstnání, služeb a vzdělání, a to formou aktivit zlepšujících dojížděku. Bude také využito potenciál nemotorové dopravy – dojde k optimalizaci sítě cyklistické infrastruktury. To znamená i jejich vzájemné propojení a vedení mimo silnice. Optimalizuje se oblast veřejné dopravy, a to jak infrastruktura a přestupní terminály, tak i další navazující části. Vytvoří se odpovídající vozové parky městských autobusů s nízkoemisním nebo bezemisním pohonem. Inteligentní dopravní systémy v silničním provozu ve městech budou vzájemně provázány a zmodernizovány, čímž se zvýší bezpečnost dopravy.

Výsledkem realizace dílčího cíle bude zvýšení mobility v rámci aglomerace, zvýšení podílu udržitelných forem dopravy, zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci a zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu ve městech – to vše povede ke zlepšení dojížděky do práce, do škol, na úřady či za službami.

### **Opatření 3.1.2. Výstavba a rekonstrukce cyklistické infrastruktury**

Opatření má za úkol reagovat na zjištěnou problémovou oblast „nedostatečné infrastruktury“. Právě kvalitní infrastruktura má významný vliv na atraktivitu území. Do infrastruktury se však řadí nejen motorová doprava, která je zajišťována prostřednictvím jiných opatření, ale i doprava bezmotorová, konkrétně cyklistická. I ze Socio-ekonomické analýzy je totiž zřejmé časté využití bicyklu při pravidelné dopravě do zaměstnání či do školy. Množství vyjíždějících je zhruba dvojnásobně vyšší než je průměr na ostatním území ČR (bez Hl. m. Prahy).

Co do délky cyklistické infrastruktury je na tom Olomoucká aglomerace relativně dobře. Aglomeraci a její okolí protínají cyklotrasy nadnárodního (například Eurovelo 9 protínající Olomouc a Prostějov) i národního významu (Morava, Jantarová cyklostezka). Velké množství tras však slouží turistickým a rekreačním účelům. Nebyly koncipovány jako trasy usnadňující dojížděku za prací, do školy nebo na úřady, tudíž těmto pravidelným „proudům“ příliš neodpovídají.

Dle SWOT analýzy je rozvinutá infrastruktura pro cyklisty hodnocena pozitivně. Jak však bylo zmíněno v předchozím odstavci, trasy jsou cílené na turistiku a volný čas. Jednotlivé cyklotrasy nejsou vhodně propojeny mezi sebou, ani dostatečně nepropojují obce s velkými městy formou páteřních cyklokoridorů. Tento stav neumožňuje využití bicyklu pro dojížděku například do zaměstnání.

Především nemotorová doprava zaměřená na dojížděku pravidelných uživatelů – ekonomicky aktivního obyvatelstva – do zaměstnání by se měla stát součástí městské mobility a plánování infrastruktury. V městském prostředí, ale i mimo něj je potřeba plánovat a realizovat síť páteřní a okolní/místní cyklistické infrastruktury sloužící především dojízděce pravidelných uživatelů. Jedná se hlavně o propojení Olomouce, Prostějova a Přerova prostřednictvím souvislých koridorů. Významné je dále napojení obcí s rozšířenou působností a dalších významných lokalit z pohledu zaměstnanosti (např. Uničov, Šternberk, Litovel, Mohelnice, Konice, Němčice nad Hanou, Kojetín, Hlubočky, Lipník nad Bečvou, Hranice). V neposlední řadě je vhodné vytvořit radikální vazby ze zázemí měst.

Nejvýznamnější cyklistická infrastruktura pro pravidelnou dojížděku se nachází do vzdálenosti přibližně 7–15 km od měst. Kromě péče o již vybudované cyklostezky, cyklotrasy atd. je potřeba je budovat tam, kde chybí kvalitní propojení cyklodopravou. Koridory mají zajišťovat vazbu na průmyslové zóny a významné zaměstnavatele, a také umožňovat kombinování jízdy s veřejnou dopravou. Rovněž je nutné jednotlivé trasy mezi sebou propojovat tak, aby tvořily dopravní uzel umožňující co nejširší variaci dojížděky. Dalším předpokladem je svedení cyklodopravy mimo silnice, čímž se zvýší její bezpečnost. Součástí rozvoje opatření pro cyklistickou dopravu je i vytvoření doprovodné infrastruktury a zařízení pro uložení bicyklu při přestupu na jiný typ dopravy (parkovací domy, parkovací boxy apod.).

## 4. KONKRÉTNÍ NÁVRHY CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY V ITI OLOMOUCKÉ AGLOMERACI

### 4.1. Podpora bezpečnostních opatření pro cyklisty – „cyklostezky“

ITI olomoucké aglomerace představuje oblast se značným potenciálem pro rozvoj cyklistické dopravy, pro účely každodenního pohybu obyvatel do zaměstnání, škol a za službami. Nicméně přes postupnou realizaci systému cyklistických tras a výstavbu řady úseků cyklostezek však v této oblasti stále přetrvává výrazný infrastrukturní deficit daný i opomíjením rozvoje cyklistických stezek za minulého režimu. V důsledku toho vykazuje interakce mezi cyklistickou dopravou a dalšími druhy dopravy (zejména silniční a železniční) řadu závad, což vedle snížené bezpečnosti a zvýšeného rizika nehod také mj. nezaručuje provázanost těchto typů dopravy a zvyšuje jednostranné zatížení ve prospěch silniční dopravy. Z dotazníkového šetření a z následných přímých konzultací s obcemi vyplynulo, že řada cyklostezek je již ve fázi reálné připravenosti k realizaci (viz. C. Tabulková část - Soupis připravených záměrů dle jednotlivých tras), ale také je jich celá řada ve fázi ideové či projektové přípravy. Rozvoj cyklistické dopravy spojený s růstem podílu nemotorové dopravy je tak pro území ITI významnou výzvou nejbližší budoucnosti.

### 4.2. Podpora bezpečnostních opatření pro cyklisty – „cyklopruhy“

V současnosti nemá správce dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy (RSD) ani II. a III. třídy (Správa silnic Olomouckého kraje) povinnost řešit dopravní bezpečnost cyklistů na silnicích I., resp. II. a III. třídy, a to v hlavním ani přidruženém dopravním prostoru. Problém nastává v souběžích nebo i mimoúrovňových kříženích, kde jsou zpravidla potřeby cyklistické dopravy systematicky opomíjeny. Obce jsou tak někdy odkázány pouze na možnost vybudování oddělené cyklostezky, která je nejdražší variantou.

Nicméně problematika přehodnocení vedení cyklistické dopravy v obcích v koridorech silnic II. a III. třídy musí být posuzována vždy individuálně. Zásadními parametry, ke kterým je třeba v posouzení vždy přistoupit, je bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a možnosti uspořádání hlavního dopravního prostoru a přidruženého dopravního prostoru.

Každopádně je třeba změnit současný přístup projektování a přípravy rekonstrukcí a novostaveb pozemních komunikací, zacílených především na automobilovou dopravu: je nezbytné zavést povinnost řešit veškeré pozemní komunikace mj. i z hlediska cyklistické dopravy, tj. jako velký zásah do fungování širšího území:

- v rámci vyvážené dopravní obsluhy je žádoucí udržovat vyvážené podmínky pro jednotlivé druhy dopravy, včetně provázanosti staveb motorové a bezmotorové dopravy;
- opomenutí či ignorování jiné než motorové dopravy se negativně projevuje v nezastavěném i zastavěném území, často má i definitivně negativní vliv na celkové fungování území;
- cyklodopravu je nutno řešit již od počátečních prověřovacích studií záměru (územní plánování), později již bývá zpravidla pozdě na odpovídající plnohodnotné řešení (v DÚR ani DSP již nelze provést adekvátní a kvalitní řešení – prostorové podmínky, finanční strop záměru atd.).

Nejde ale jen o krajské komunikace. Je zapotřebí připomínkovat projektové dokumentace v rámci novostaveb a rekonstrukcí pozemních komunikací, které patří státu, případně při realizaci velkých železničních staveb, atd.

Opět z dotazníkového šetření a vlastní komunikace s obcemi vyplynuly tyto požadavky ze strany obcí a měst na budování cyklopruhů (jedná se o reprezentativní, nikoliv komplexní výčet):

#### Ilustrativní výběr záměrů na zřízení jízdních pruhů pro cyklisty dle jednotlivých tras do roku 2018

Trasa	Obce	Název akce	Aktivita 2016	Aktivita 2017	Aktivita 2018
B18	Ústín	Vyhrazené jízdní pruhy na průtahu silnice II/448	zpracování DSP, vydání SP	realizace	
C6	Štěpánov	Vyhrazené jízdní pruhy na průtahu silnice II/44613	zpracování DSP, vydání SP	realizace	
C19	Kojetín	Cyklistická opatření ul. Olomoucká	zpracování DSP	realizace	

#### 4.3. Bike and ride – propojení cyklistické a veřejné dopravy

Součinností dopravních prostředků kolo / vlak (autobus) lze zejména v příměstských oblastech velmi dobře konkurovat automobilové dopravě. Neodmyslitelnou součástí kvalitně fungující veřejné dopravy tak musí být i vybavení stanic cyklostojany (krátkodobé parkování) a cyklogarážemi (dlouhodobé parkování) v duchu systému Bike & Ride. Zvláště je potřeba věnovat pozornost i seniorům, pro které kolo bývá mnohdy jediným řešením, jak se vůbec dostat k zastávce, mnohdy i „obyčejné“ městské hromadné dopravy.

#### Ilustrativní výběr záměrů na vybavení parkovací infrastruktury dle jednotlivých tras do roku 2018

Trasa	Obce	Název akce	Aktivita 2016	Aktivita 2017	Aktivita 2018
A2	Brodek u Přerova	Přednádražní prostor - parkovací boxy	zpracování DSP, vydání SP	realizace	
B9	Šternberk	Přednádražní prostor - parkovací boxy		zpracování DSP, vydání SP	realizace
B9	Bohuňovice	Přednádražní prostor - parkovací boxy	zpracování DSP, vydání SP	realizace	
B15	Osek nad Bečvou	Přednádražní prostor - parkovací boxy	zpracování DSP, vydání SP	realizace	

<b>C6</b>	Štěpánov	Přednádražní prostor - parkovací boxy	zpracování DSP, vydání SP	realizace	
<b>C12</b>	Jívová	Přednádražní prostor - parkovací boxy	zpracování DSP, vydání SP	realizace	
<b>C19</b>	Tovačov	Autobusové nádraží - parkovací boxy	zpracování DSP, vydání SP	realizace	
	Olomouc	Umístění cyklostanů	zpracovat dok. pro ÚS + instalace	zpracovat dok. pro ÚS + instalace	zpracovat dok. pro ÚS + instalace
	Olomouc	2ks Parkovací domy	DSP+DPS	Instalace 1.park. Domu	Instalace 2.park. Domu
	Olomouc	Parkovací boxy	dokumentace pro Územní souhlas	Instalace	Instalace

#### 4.4. Výsledné tabulky

Tabulky přiložené do studie v rámci přílohy C je možné dále analyzovat. v Excelu je nastaven filtr určitých vlastností. Dle typu cyklistické infrastruktury tyto tabulky zahrnují úseky zařazené jako běžné stezky typu (C8, C9, C10, výjimečně C7+E13), dále jízdní pruhy pro cyklisty V14+IP20, jejichž zřízení je investiční akcí a je možné financovat z IROPu, ITI, případně SFDI. Jako doplňující, ale velmi významným typem jsou účelové komunikace (řešené převážně jako polní cesty). U takto zařazených komunikací nelze zcela vyloučit zemědělskou techniku obhospodařující přilehlé pozemky, ale míra provozu může být různorodá. Tyto účelové komunikace není možné financovat z IROP ani ITI. V určitých případech po dohodě s obhospodařovateli pozemků by bylo možné jejich zařazení provést do kategorie C8 s výjimkou stanovenou silničním správním úřadem, která by umožnila vjezd určité skupině motorových vozidel (obdoba stezek na březích vodních toků, kde je nutné povolovat vjezd vozidlům Povodí Moravy). Proto tyto úseky dále doporučujeme vyhodnocovat individuálně.

#### Nároky na finanční prostředky pro připravené akce mimo úseků v režimu B11 do roku 2018.

	Do roku 2018 v mil. Kč vč. DPH	Dotace 85%	Délka v km
Olomouc	116,0		12,72
Prostějov	11,1		2,66
Přerov	47,9		5,17
Ostatní	343,2		57,06
<b>Celkem</b>	<b>518,2</b>	<b>440,47</b>	<b>77,61</b>

#### Nároky na finanční prostředky pro připravené akce mimo úseků v režimu B11 do roku 2022.

	V mil. Kč vč. DPH	Dotace 85%	Délka v km
Olomouc	194,5		26,60
Prostějov	58,6		9,90
Přerov	157,2		18,23
Ostatní	1280,1		220,70
<b>Celkem</b>	<b>1690,4</b>	<b>1436,8</b>	<b>275,43</b>

#### Nároky na finanční prostředky pro připravené akce vč. úseků v režimu B11 do roku 2022.

	V mil. Kč vč. DPH	Dotace 85%	Délka v km
Olomouc	215,3	183,0	28,96
Prostějov	58,6	49,8	9,90
Přerov	157,2	133,6	18,23
Ostatní	2327,8	1978,6	335,49
<b>Celkem</b>	<b>2758,9</b>	<b>2345,1</b>	<b>392,57</b>