

**Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera**

**Cyklistická doprava
jako součást dopravního systému města**

Marcela Kučerková

**Bakalářská práce
2009**

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra technologie a řízení dopravy
Akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Marcela KUČERKOVÁ**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy**

Název tématu: **Cyklistická doprava jako součást dopravního systému města**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Význam cyklistické dopravy
2. Začlenění cyklistiky do dopravního systému města
3. Projekty na podporu cyklistiky

Závěr

Rozsah grafických prací: 2 - 5
Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

- [1] ČEŘOVSKÁ,K. - KOŘÍNKOVÁ,L. - MARTÍNEK,J. - VEVEŘKOVÁ,E. Cyklistika pro města-informace pro zástupce měst a obcí. Praha: Ministerstvo životního prostředí 2002. ISBN 80-7212-197-9.
[2] Města pro lidi-koncepce snižování automobilové dopravy-příklady evropských měst. Praha: Ministerstvo životního prostředí 2005. ISBN 80-7212-355-6.
[3] Národní strategie cyklistické dopravy ČR. Praha: Ministerstvo dopravy 2005. ISBN 80-86502-11-2.
[4] THOŘ,V. Rozvoj cyklistické dopravy v ČR. Brno, 1994. ISBN není.

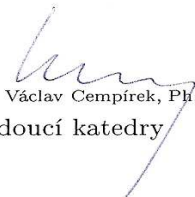
Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Pavlína Brožová**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **31. prosince 2008**
Termín odevzdání bakalářské práce: **25. května 2009**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.



prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. ledna 2009

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 29. 4. 2009

Marcela Kučerková

ANOTACE

Tato bakalářská práce se zabývá cyklistickou dopravou ve městě. V úvodní části jsou uvedeny klady a zápory cyklistické dopravy. Následuje členění cyklistiky podle účelu využití a rozdělení cyklistických komunikací. V práci je stručně popsána doprovodná infrastruktura cyklistické dopravy a požadavky na ni kladené. Zmíněna je též cyklistická politika města Olomouc. V poslední části této bakalářské práce jsou vyjmenovány některé programy na podporu cyklistiky a jejich stručný popis.

KLÍČOVÁ SLOVA

Cyklistická doprava, cyklistické komunikace, cyklistická síť, mobilita, podpora cyklistiky.

ABSTRAKT

This bachelor work deals with cycling as a transport mode in towns. Both advantages and disadvantages of cycling are discussed in the introductory part. Next section deals with the division of cycling according to its purpose and the division of cycle paths. The bachelor work briefly describes the accompanying infrastructure of cycle traffic and the demands made on it. The cycling policy of the town of Olomouc is mentioned as well.

The final part of the bachelor work presents some programmes promoting cycling and their brief description.

KEYWORDS

cycle traffic, cycle network, cycle paths, mobility, cycling support

OBSAH

ÚVOD	8
1 VÝZNAM CYKLISTICKÉ DOPRAVY	9
1.1 KLADY A ZÁPORY CYKLISTICKÉ DOPRAVY	9
1.1.1 Přínosy.....	9
1.1.2 Rizika	10
1.1.3 Nevýhody	11
1.2 ČLENĚNÍ CYKLISTIKY	12
1.2.1 Druhy cyklistické dopravy	12
1.2.2 Cyklistické komunikace a trasy.....	13
1.3 MOBILITA VE MĚSTSKÉM PROSTŘEDÍ	14
1.3.1 Integrovaná dopravní politika	14
1.3.2 Podíl cyklistické dopravy na přepravě osob	15
1.4 CYKLISTICKÁ SÍŤ	17
2 ZAČLENĚNÍ CYKLISTIKY DO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU MĚSTA	20
2.1 DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA.....	21
2.1.1 Parkování jízdních kol.....	22
2.1.2 Evidence kol.....	26
2.2 TECHNICKÁ STRÁNKA PARKOVÁNÍ.....	27
2.2.1 Parkovací zařízení pro jízdní kola.....	27
2.2.2 Půjčovny kol	30
2.3 CYKLISTICKÁ POLITIKA MĚSTA OLOMOUC	34
2.3.1 Cyklistická doprava.....	36
2.4 OPATŘENÍ KE SPLNĚNÍ CÍLŮ	40
2.4.1 Doplnění stávající sítě cyklistických komunikací.....	41
2.4.2 Doplnění stojanů pro kola	43
2.4.3 Návrh sítě veřejných půjčoven jízdních kol.	43
3 PROJEKTY NA PODPORU CYKLISTIKY	46
3.1 NÁRODNÍ STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY - CYKLOSTRATEGIE	46
3.2 BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOL.....	46
3.3 CYKLISTICKÉ TRASY REGIONU STŘEDNÍ MORAVY.....	46
3.4 KOLMO ZA POZNÁNÍM OLOMOUCKÉHO KRAJE	47
3.5 EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY / EVROPSKÝ DEN BEZ AUT	47
3.6 EURO VELO	47
3.7 NADACE PARTNERSTVÍ.....	48
3.8 GREENWEAYS	48
3.9 BYPAD (BICYCLE POLICY AUDIT)	49
ZÁVĚR.....	50
SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	51
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	53

SEZNAM TABULEK.....	54
SEZNAM OBRÁZKŮ.....	55
SEZNAM PŘÍLOH.....	56

ÚVOD

Cyklistická doprava se v poslední době stává stále více populární. Přestává být chápána jen jako sport, ale je také spojována s objevováním krásy krajiny a s trávením volného času. Stále častěji je integrována do dopravní politiky měst. To vede nejen k budování nových cyklistických komunikací a cyklotras, ale i k nutnosti přípravy využívání kombinovaného způsobu dopravy. Cílem není zřizování stále většího počtu komunikací pro cyklisty, ale jejich účelné navázání na již vybudovanou cyklistickou síť a na veřejnou dopravu. Cyklistická doprava nezatěžuje své okolí nadměrným hlukem, neznečišťuje ovzduší, má kladný vliv na zdraví člověka. Částečně může řešit i otázky spojené s množstvím spotřebované energie. Spolu s vybudovanou infrastrukturou podporuje rozvoj cykloturistiky a umožňuje rychlejší přesun na kratší vzdálenosti než automobilová doprava.

Pro podporu cyklistiky jako dopravního prostředku není možné určit žádný univerzální nástroj, neboť každé město má svoji historii, politiku a také geografickou strukturu. Nejdůležitější je, že cyklisté se stejně jako ostatní účastníci provozu chtějí dopravovat rychle a bezpečně. Cyklistická doprava musí být považována za rovnocennou součást dopravního systému města. Cyklistické trasy by proto měly sloužit zejména ke každodennímu dojíždění za prací, na úřady, do škol atd. V rámci toho je třeba začlenit zařízení pro cyklisty do uličních prostranství v rámci rekonstrukcí a méně nákladná opatření provádět ihned bez zbytečných průtahů.

Také ve městě Olomouc je otázka začlenění cyklistické dopravy do dopravního systému města stavěna na jedno z předních míst. Olomoucký kraj výstavbu cyklostezek podporuje a vytváří finanční zázemí, bez kterého by strategie rozvoje cyklistické dopravy nešla uskutečnit.

Tato bakalářská práce se zabývá problematikou cyklistické dopravy ve městě, popisuje její výhody, nevýhody a požadavky na doprovodnou infrastrukturu. Jejím cílem je **návrh sítě stanic** veřejných půjčoven kol v centru města Olomouc a **úseku cyklostezky** propojující hlavní nádraží Českých drah a zimní stadion. Město Olomouc bylo pro tuto práci vybráno zejména proto, že autorka žije v nedaleké obci a do Olomouce dojíždí za prací. Pro jízdy do zaměstnání využívá mimo zimní měsíce cyklistickou dopravu. Při zpracování těchto návrhů bylo využito znalostí místních poměrů.

1 VÝZNAM CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Cyklistika v posledních letech přestává být věcí jednotlivce a venkova a postupně přechází i do městského prostředí. Zde se stává součástí plánování, začleňuje se mezi ostatní druhy dopravy a tím vytváří další možnost, jak cestovat v městském prostředí. Cyklistická doprava má stále stoupající charakter a tento trend se bude s velkou pravděpodobností stále zvyšovat.

1.1 KLADY A ZÁPORY CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Cyklistická doprava i přes svoji šetrnost vůči životnímu prostředí má své výhody i nevýhody. Prvořadým úkolem všech zainteresovaných stran by mělo být vytvoření takových podmínek pro její rozvoj, aby se stala rovnocennou motorové a zejména individuální automobilové dopravě. Při porovnání například bezpečnosti cyklisty a řidiče v provozu, je zjištěna její vysoká nevyrovnanost.

1.1.1 PŘÍNOSY

Cyklistická doprava má na našem území staletou tradici a v současnosti dochází k jejímu výraznému růstu. Cílem současného dopravního plánování, a to hlavně ve městech, je podpora cyklistické dopravy. Nejen veřejnost, ale také stát mění v tomto ohledu svůj postoj a důkazem toho je vydání dokumentu **Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR**. Z důvodu stále stoupající tendence využívání cyklistiky v dopravě je nutné tomuto trendu přizpůsobit také služby, plánování a dopravní nabídku. Podpora cyklistické dopravy společně se zvýšením bezpečnosti cyklistů v městském provozu pomáhá zlepšovat životní prostředí ve městech a následně přispívá k jejich oživení a vytváření lepších podmínek pro bydlení. Cyklistická doprava se lehce přizpůsobí konkrétním podmínkám a v porovnání s dopravou silniční dokáže lépe využívat daný prostor.

Hlavními klady cyklistické dopravy jsou:

- bezprostřední styk cyklisty s přírodou,
- bezhlučnost,
- nulové emise,
- větší přístupnost než automobil,
- flexibilita v dopravním provozu,

- nenáročnost finanční i prostorová,
- dostupnost pro všechny věkové kategorie obyvatel,
- není třeba žádné oprávnění,
- úspora cestovního času na krátké vzdálenosti,
- aktivní odpočinek,
- příznivé působení na zdraví člověka při pravidelné jízdě na kole (snížení rizika koronárních srdečních onemocnění, snížení rizika onemocnění diabetes dospělých, snížení rizika obezity, snížení rizika hypertenze, snížení zatížení kyčelních kloubů).

1.1.2 RIZIKA

Zařazení cyklistické dopravy do silničního provozu má také svá rizika. Nejcitlivějším je zejména zranitelnost cyklistů jako účastníků silničního provozu. Tohle riziko je možné omezit budováním vhodných cyklistických komunikací, to znamená vybudování bezpečné a dostatečně rozsáhlé infrastruktury. Teprve potom lze očekávat další zvýšení zájmu o tento druh dopravy.

Evropská cyklistická federace vydala k problému nehodovosti cyklistů dokument nazvaný **Zvýšení bezpečnosti cyklistů**. V tomto dokumentu jsou uvedena např. následující doporučení:

- snižovat rychlost a intenzitu automobilové dopravy ve městech,
- minimalizovat rizika smrtelných střetů mezi motoristy a cyklisty,
- oddělovat cyklistickou dopravu od dopravy motorizované,
- předcházet konfliktním situacím mezi cyklisty a motoristy na křižovatkách,
- vytvářet preventivní opatření proti jízdám cyklistů pod vlivem alkoholu.

Ve výčtu rizik cyklistické dopravy je možné na první místo zařadit vlivem vzrůstajícího trendu cyklistické dopravy právě zvyšující se počet dopravních nehod. Mezi jejich účastníky jsou cyklisté všech věkových kategorií. Stávají se tak nejzranitelnějšími účastníky silničního provozu. Podle dokumentu **Rozvoj cyklistiky ve městech** je cyklista zároveň řidičem, ekvilibristou (člověkem dokonale ovládajícím rovnováhu těla) a pohonem. Z tohoto důvodu by jednou z priorit začlenění cyklistiky do dopravy města měla být snaha o zvýšení jejich bezpečnosti na pozemních komunikacích. Tento závažný problém je řešen ve **Strategii na podporu cyklistické dopravy**, kterou pro Ministerstvo dopravy ČR připravilo Centrum

dopravního výzkumu (CDV) Brno. Cílem tohoto projektu je vytvořit propojenou síť bezpečných cyklostezek a tím snížit počet mrtvých a zraněných cyklistů. Většina vyznačených tras totiž zatím vede po silnicích II. a III. třídy, kde je i vysoká intenzita automobilové dopravy.

Ze statistik Ministerstva dopravy ČR, Sekce dopravní agendy, infrastruktury a ekonomiky vyplývá, že hlavními příčinami nehod cyklistů v roce 2007 byla nepřiměřená rychlost (u 160 nehod), nedání přednosti v jízdě (u 553 nehod), nesprávné předjíždění (20 nehod) a nesprávný způsob jízdy (1581 nehod) (1). Rozbor nehod dle různých kritérií je uveden v *příloze 1*.

1.1.3 NEVÝHODY

Přestože má cyklistická doprava pozitivní vliv na životní prostředí a na zdraví člověka, skýtá i určitá negativa. Z hlediska ochrany přírody dochází v chráněných krajinných oblastech díky rozvoji cykloturistiky k podpoře eroze a ke zvýšení negativního působení lidské společnosti na své okolí a na přírodu. Například při stavbách cyklostezek v nivách řek dochází často k závažným zásahům nejen do rázu krajiny, ale i do života zvířat, která zde mají svá přirozená bydliště. Asfaltové a betonové cyklostezky brání budoucí revitalizaci a meandrování řek (2). Z těchto důvodů musí být zcela respektována stanoviska institucí zabývajících se ochranou přírody a krajiny. Jestliže tato nařízení nebudou striktně dodržována, z dopravy přátelské k životnímu prostředí se stane doprava, která bude díky bezohlednosti cyklistů, chráněné krajinné oblasti ničit.

Mezi jednu z nevýhod cyklistické dopravy patří i klimatické podmínky, které mají vliv na četnost používání kola k jízdě. Právě vliv počasí (teploty, srážky) je nejvýznamnějším faktorem, který ovlivňuje průběh intenzity cyklistické dopravy. Tato intenzita je vyjádřena počtem cyklistů na určitém úseku pozemní komunikace za jednotku času.

Za další nevýhodu cyklistiky můžeme považovat skutečnost, že jízda na kole vyžaduje vlivem sklonových podmínek vyšší náročnost na fyzickou kondici a skýtá malou přepravní kapacitu. Ta při rozhodování o volbě druhu dopravy často hraje významnou roli. Pro cyklistickou dopravu je důležitá také vzdálenost mezi zdrojovými a cílovými místy, která by z hlediska co nejvyššího využívání této dopravy měla být co nejkratší.

1.2 ČLENĚNÍ CYKLISTIKY

Cyklistiku je možno definovat jako jízdu na jízdním kole s rekreačním, sportovně-turistickým a v neposlední řadě i s dopravním zaměřením. Cyklistika je často spojována nejen se životním prostředím a jeho ochranou, ale i s fyzickou aktivitou obyvatelstva. Počátky cyklistiky jsou úzce spjaty s vývojem kola a největšího rozvoje dosáhla po rozšíření horských a trekingových kol.

1.2.1 DRUHY CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Cyklistickou dopravu je možné rozčlenit na následující druhy:

- **Dopravní** – každodenní jízda za prací, zaměstnáním a do školy
Při těchto jízdách jsou využívány nejkratší trasy s kvalitním povrchem, nejčastěji v pracovní dny. Kola jsou také často každodenně využívána i v zaměstnání (pošty, policie, kurýrní služby). Zde je zvláště významná bezpečnost cyklisty, neboť cesty jsou konány v plném silničním provozu.
- **Turisticko-rekreační** – jízdy o víkendech
Je to jízda na kole za účelem poznání nebo vyhlídkové jízdy, nejčastěji o víkendech. Cestování je relaxační a využívá nejvíce cykloturistické trasy, které jsou většinou vedeny po silnicích s nižší intenzitou provozu, po místních komunikacích, lesních nebo polních cestách. Jsou možné i menší zajížděky. I zde je však nutné přizpůsobit návrh trasy.
- **Sportovně-rekreační**
Tento druh cyklistické dopravy je provozován na vybraných tratích, drahách a areálech, dochází při ní k odreagování člověka bez vedlejších následků.
- **Sportovní**
Tato kategorie cyklistické dopravy má určeny zvláštní podmínky a její provozování je omezeno převážně na uzavřené tratě a okruhy motorových komunikací. Jízdy dosahují vyšších rychlostí.

Jak vyplývá z popisu náplně jednotlivých druhů cyklistické dopravy, budou požadavky na cyklistickou infrastrukturu v každém případě jiné.

1.2.2 CYKLISTICKÉ KOMUNIKACE A TRASY

Komunikace pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část upravená stavebně a doplněná dopravním značením pro provoz cyklistů. Jsou rozlišovány následující druhy cyklistických komunikací:

- **Stezka pro cyklisty** (cyklostezka, cyklistická stezka)

Je určena jen pro cyklistickou dopravu, není zde vyloučena ani jízda na kolečkových bruslích atp. Je to pozemní komunikace nebo její jízdní pás (ne jízdní pruh). Parametry stezky jsou definovány v ČSN 73 6110. Je značena dopravními značkami.

- **Stezka pro chodce a cyklisty se sloučeným provozem** (též smíšená stezka)

Je pozemní komunikace nebo její část, určená pro sloučený (neoddělený) provoz chodců a cyklistů, přičemž se na této stezce nesmějí chodci a cyklisté vzájemně ohrožovat. Jiným účastníkům je používání této stezky zakázáno. Stezky jsou vyznačeny dopravními značkami.

- **Stezka pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem**

Je pozemní komunikace nebo její část, určená pro společný provoz chodců a cyklistů se směrově odděleným provozem (odděleným dopravním značením, bezpečnostním odstupem, zábradlím nebo jiným způsobem). Cyklisté a chodci smí vstupovat (vjíždět) jen do svých označených částí stezky. Stezky jsou vyznačeny dopravními značkami.

- **Cyklistický pruh**

Je část pozemní komunikace, určená pro jeden jízdní proud cyklistů. Tento pruh je veden po komunikaci společně s ostatní dopravou, ale minimálně ve vodorovně odděleném jízdním pruhu (v části chodníku nebo vozovky). Cyklistické pruhy jsou vyznačeny jen vodorovným dopravním značením.

- **Vyhrazený pruh pro cyklisty**

Je část pozemní komunikace v hlavním, případně i přidruženém dopravním prostoru, vyhrazená pouze pro provoz cyklistů.

- **Cyklistický pás**

Je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z více cyklistických pruhů. Cyklistický pás může být jednosměrný nebo obousměrný.

- **Cyklistická trasa (cyklotrasa)**

Znamená orientační směrové vedení cyklistů. Je označena orientačním dopravním nebo turistickým značením. Měla by účelně spojovat místa komunikacemi, které jsou vhodné

pro jízdu na jízdním kole. Může být vedena po stezce pro cyklisty, po vozovce nebo i po vyhrazeném jízdním pruhu, většinou s povrchem silniční kvality a z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu je vhodná i pro cyklisty.

Cyklistické trasy jsou rozčleněny na trasy hlavní – I. a II. třídy, značené barvou červenou a modrou, trasy vedlejší – III. třídy, značené barvou zelenou a trasy doplňkové – IV. třídy, značené barvou bílou.

- **Cykloturistická trasa**

Je dopravní cesta vedená mimo pozemní komunikaci a z hlediska ochrany přírody a sjízdnosti je vhodná pro provoz cyklistů. Je vedena i po nezpevněných cestách v terénu.

1.3 MOBILITA VE MĚSTSKÉM PROSTŘEDÍ

Dokument, který je možné považovat v cyklistické dopravě za základní a zaručující její rozvoj v České republice, se nazývá **Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy**. Plánování a řešení dopravy na ostatních nižších pozicích má vycházet z územního plánu, popřípadě dopravní politiky měst nebo obcí.

1.3.1 INTEGROVANÁ DOPRAVNÍ POLITIKA

Klíčovou otázkou městského prostředí je zvyšující se mobilita. Lidé mají v moderní společnosti určité potřeby a k tomuto účelu je nutno měnit místa, na kterých se nacházejí s místy, kde se nacházet chtějí. Mobilita je běžnou součástí našeho života a vždy k ní patří nějaký dopravní prostředek. Mobilita a doprava jsou neoddělitelnou dvojicí pojmů. Mobilita je potřeba změny místa, doprava je nástrojem mobility. Mobilita je ve městech zajišťována dopravou.

Integrovaná dopravní politika by měla zejména ve městech zajišťovat energeticky šetrnou dopravu, která zabezpečí dobře se vyvíjející města s dobrými vizemi do budoucnosti. Základem je vytvoření dostatečné hustoty sítě veškerých dopravních systémů s rovnými podmínkami pro všechny účastníky dopravy.

Cyklistická doprava spolu s veřejnou hromadnou dopravou (VHD) může regulovat individuální automobilovou dopravu. Pro cyklistickou dopravu je nutné postupně vybudovat také doprovodnou infrastrukturu (odpočívky, přístřešky, orientační systém, mapy, informační panely, odpadkové koše aj.) a budovat i doprovodné služby (ubytování a stravování pro cykloturisty, půjčovny a opravny kol a ostatních sportovních potřeb, úschovny kol atd.).

Důležitou úlohu v rozvoji této dopravy hraje také vydávání průvodců, map a propagačních materiálů.

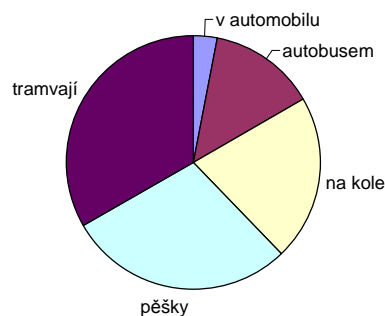
Jízdní kolo je v rámci mobility možné využít pro všechny účely cest. Důležité přitom je dořešit spousty otázek týkající se možnosti začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému města. Jde především o podporu programů, pomocí nichž bude možné propojit cyklistickou dopravu s městskou hromadnou dopravou, a to zejména v oblasti denního dojíždění za prací a do škol. Aby se pro tuto dopravu vytvořily co nejpříznivější podmínky, je třeba ji zapracovat do územního plánování města.

Odpovědní pracovníci by při tom měli vycházet z údajů příručky Evropské komise pro cyklistiku, která mimo jiné zveřejnila i porovnání počtů osob přepravených v městském prostředí za 1 hodinu po jízdním pruhu širokém 3,5 metru, jak je patrné z následující tabulky a obrázku.

Tab. 1: Počty přepravených osob

2 tis.	lidí automobilem
9 tis.	lidí autobusem
14 tis.	lidí na kole
19 tis.	lidí pěšky
22 tis.	lidí tramvají

Zdroj: (3)

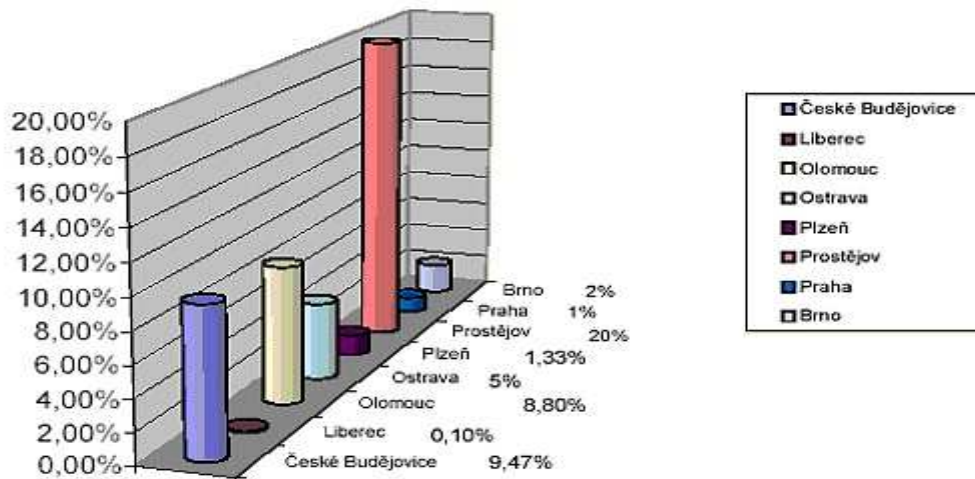


Obrázek 1: Počty přepravených osob graficky

Podle této příručky se ve městě na vzdálenosti do 5 km na jízdním kole přepravíme rychleji než automobilem, do 8 km bude čas mezi jízdou na kole a automobilem srovnatelný a kolo se tak může stát nejčastějším dopravním prostředkem, na kterém se lidé přepraví do zaměstnání a do škol.

1.3.2 PODÍL CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA PŘEPRAVĚ OSOB

V České republice dochází k různému podílu cyklistické dopravy na přepravě osob. V některých městech je dosahováno, jak je vidět na obrázku 2, úrovně rozvinutých měst (20 % a více – např. Prostějov), jinde zase podíl cyklistické dopravy nepřesahuje ani 2 % (např. Praha, Liberec, Plzeň).



Obrázek 2: Podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce ve vybraných městech ČR v roce 2000

Zdroj: (4)

Faktory ovlivňující rozhodování obyvatel měst a obcí o použití jízdního kola:

- klimatické podmínky,
- topografie,
- kvalita povrchu cyklotras,
- kvalita systému cyklotras,
- vzdálenost k nejdůležitějším cílům (školy, obchody, instituce, pracoviště atd),
- rychlost okolo jedoucích automobilů, tj. bezpečnost cyklotras,
- možnosti parkování,
- riziko krádeže zaparkovaného kola,
- možnost hygieny po ukončení cesty.

Právě některé z těchto faktorů jsou uvedeny v bakalářské práci studenta Univerzity Palackého v Olomouci Ondřeje Blechy, který prováděl dotazníkové šetření týkající se cyklistické dopravy v Olomouci, jako stěžejní. Konkrétně se uživatelů dotazoval na spokojenost s doposud vybudovanými cyklostezkami v Olomouci. Počet a rozčlenění dotazovaných respondentů a některé výsledky průzkumu jsou uvedeny v příloze 2.

Podíl cyklistické dopravy na přepravě osob ve městě je vyjádřen poptávkou po této dopravě. Dopravní nabídka je nejvíce ovlivňována právě poptávkou. Je vyjádřena především úrovní vybudovaných podmínek pro pravidelnou dojížděku, tj. úrovní a délkou stezek, jejich vzájemnou návazností a uceleností (cyklistická síť), kvalitou povrchu, množstvím

parkovacích možností, jejich zabezpečením proti krádežím, bezpečností jízdy a v neposlední řadě propagací a osvětou.

Podíl cyklistiky významně kolísá podle účelu cesty. Největší podíl má cyklistika na cestách za sportem (39 %), nejmenšího naopak dosahuje při cestách na větší nákupy, na cesty na úřady a k lékaři, kde se pohybuje okolo 2 %. Vysoký podíl cyklistiky na cestách za sportem je možné vysvětlit tak, že i cesta je součástí účelu, za kterým je uskutečněna (5).

Tabulka 2 vyjadřuje podíl cyklistiky na celkové mobilitě obyvatel. Je zde vyjádřen podíl na celkovém počtu cest, na celkovém počtu osob a celkovém počtu ujetých km. Dotazovaných bylo celkem 763, z toho 611 osob vykonalo alespoň jednu cestu mimo domov. Ze zveřejněných údajů vyplývá, že cesty na kole jsou ve srovnání s ostatními dopravními prostředky kratší.

Tab. 2: Podíl cyklistiky na sledované mobilitě

	počet cest	počet osob	počet km
celkem pro 763 dotazovaných	1 483	611	7 449
na kole	137	71	604
na kole (%)	9,2	11,6	8,1

Zdroj: (5)

Jakmile budou pro cyklistiku vytvořeny příznivé podmínky (cyklistické trasy vytvoří ucelenou cyklistickou síť) a cyklistická doprava v rámci dopravního systému vytvoří návazný a ucelený subsystém, cyklisté začnou jízdní kolo užívat častěji a ve větší míře. Dá se předpokládat nárůst cyklistické dopravy o 10 – 20 % oproti současnému stavu.

1.4 CYKLISTICKÁ SÍŤ

Cyklistická doprava je považována za moderní formu dopravy a z tohoto důvodu by jí měl být, v porovnání s ostatními druhy dopravy, poskytnut dostatečný prostor. Mnohdy je však cyklistům poskytován prostor nedostačující, přičemž trasy na sebe nenavazují, zdroje a cíle nesplňují podmínku nejkratší vzdálenosti a v neposlední řadě je nutné do tohoto výčtu negativ zařadit i nedostatek parkovacích ploch a nemožnost převážet kola v městské hromadné dopravě (MHD).

Nedílnou součástí řešení udržitelné dopravy, a to nejen ve městech, je návrh cyklistické infrastruktury, který má být součástí nabídky pro rozvoj této dopravy. Zajistit rychlost a úspěšnost rozvoje cyklistické dopravy je možné jen za předpokladu vytvoření cyklistické sítě, která respektuje jednotlivé dopravní vztahy a je účelně rozmístěna v komunikačním

systému ostatních druhů dopravy na určitém území. Síť městských páteřních cyklotras musí spojovat důležité body (např. nádraží, stanice metra, sportovní stadiony, kulturní památky, vysoké školy atd.). Cyklistickou dopravu je nutné zohledňovat při výstavbě a rekonstrukci silničních komunikací a při tom je také nutno řešit co možno nejpříjemněji problémy s výkupy soukromých pozemků potřebných ke stavbě těchto cyklistických komunikací.

Cyklistická síť má respektovat tyto základní zásady:

- ucelenost,
- srozumitelnost,
- přímé spojení zdrojů a cílů,
- atraktivitu,
- bezpečnost.

Infrastruktura cyklistické dopravy nepředstavuje pouze cyklostezky a cyklotrasy, ale je to komplex různých technických a stavebních prvků (dopravní značení, stojany, technické a servisní zázemí, ubytovací kapacity aj.), které umožňují bezpečné použití kola jako dopravního prostředku, a to jak při jízdě do zaměstnání, při sportu, tak i pro cykloturistiku. Prioritně je třeba zvláště ve městech zahrnout cyklistickou infrastrukturu do všech velkých staveb.

Cyklistická síť musí:

- **Zajistit účinnost sítě**

Využívání jízdního kola jako dopravního prostředku je závislé na kvalitě cyklistické sítě. Stezky sítě musí být uzavřené, souvislé a bezpečné. Musí mít též odpovídající vybavení.

- **Spojovat možné budoucí zdroje a cíle**

Síť má být přednostně vytvořena v místech s největší poptávkou. Počátečními a konečnými body jsou zvláště zastavěné oblasti, zastávky veřejné dopravy, správní a obchodní centra, sportoviště, koupaliště, nákupní centra atd.

- **Plánovat cyklistickou dopravu současně s nabídkou**

Zdrojová a cílová místa spojovat co možná nejkratší cestou, bez oklik, bezpečně a komfortně.

- **Zohledňovat pěší dopravu**

V intravilánu nesmí cyklistická doprava omezovat dopravu pěší, je třeba je udržovat odděleně, aby byla zachována bezpečnost a plynulost jak pro chodce, tak pro cyklisty.

- **Vyhýbat se oklikám a stoupáním**

Takovéto trasy nebývají používány.

- **Zajistit sociální bezpečnost**

Omezit vytváření osamělých a odlehlých tras, tmavých podjezdů. Důležitost dobrého osvětlení a oživené okolí.

Motivací pro jízdu do zaměstnání na kole by mohly být také podmínky:

- zavedení daňových úlev na DPH na kola
- odčitatelná položka daně u firem a jejich nákladů

2 ZAČLENĚNÍ CYKLISTIKY DO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU MĚSTA

Předpokladem úspěšné integrace cyklistické dopravy do dopravního systému města je její začlenění do koncepčních, strategických a územně plánovacích dokumentů města. Taková koncepce povede ke zlepšení životních podmínek ve městě. Důležitá je při tom snaha o vyrovnaní podílu na dělbě přepravní práce mezi dopravou pěší, cyklistickou a v neposlední řadě i mezi individuální automobilovou dopravou. Při procesu začlenění cyklistické dopravy do dopravního systému je stejně, jako i v jiných resortech, nejdůležitější lidský faktor, což se projevuje aktivním přístupem zodpovědných osob k cyklistické dopravě.

Pro rozvoj cyklistiky ve městech je důležitou podmínkou omezení provozu motorových vozidel, čímž dojde ke zvýšení bezpečnosti cyklistů. Důležité přitom je, aby automobil přestal být v městském prostředí atraktivní pro pohyb na krátké vzdálenosti. V opačném případě kolo začnou více užívat spíše cestující přepravující se veřejnou hromadnou dopravou. Jednou z možností omezení provozu automobilů v centru města je zvýšení parkovacích poplatků nebo snížení počtu parkovacích míst.

Prostředkem pro začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému (IDS) je podpora programů, které napomohou propojit cyklistiku s VHD. Možnost sjednocení cyklistické dopravy a VHD spočívá zejména na vytvoření cyklotras, které spojí obytné části města s nádražími a se stanicemi VHD. Důležitá na těchto místech přitom zůstává možnost bezpečného parkování jízdního kola.

V současné době dochází k velkému rozvoji cykloturistiky. Důkazem toho je zavedení cyklobusů, cyklovlaků, cyklotramvají a také vznik různých půjčoven kol, např. půjčovny Českých drah. Pro cesty příležitostné, jako jsou návštěvy, prázdninové výlety apod., je nezanedbatelným faktorem možnost převážet kolo v dopravních prostředcích, a to nejlépe jako spoluzavazadlo.

Při vytváření tras je třeba brát na zřetel význam trasy, její kategorii a účel, pro který je určena. Nové cyklotrasy je třeba zapracovat mezi trasy stávající a důležitá je návaznost na trasy nadregionální a dálkové. Neméně významné je při tom vybudovat na těchto trasách odpočívky, tj. místa, která jsou vybavena pro zastavení nejen cykloturistů, ale i turistů ostatních. Je vhodné tato místa vybavit stojany, mapami, lavicemi, přístřešky, odpadkovými koši apod. Mohlo by se zdát, že s cyklistickou dopravou v rámci IDS města tohle nemá nic společného, opak je však pravdou. Je třeba rekreační cyklostezky vázat na městské cyklotrasy tak, aby docházelo ke správné a promyšlené provázanosti cyklotras. Není však možné přitom

přestat respektovat zájmy chráněných krajinných oblastí, majitelů pozemků a komunikací a je nutné, aby trasy byly co nejbezpečnější.

2.1 DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA

Pouze výstavba a značení komunikací pro cyklisty nemůže naplno rozvinout veškeré pozitivní přínosy pro naplnění cyklistické dopravy. K tomu je nutné doplňovat doprovodnou infrastrukturu a budovat síť doprovodných služeb jak ubytovacích a stravovacích, tak půjčoven, opraven kol a úschoven. Právě tento turistický informační systém je vizitkou cyklistických stezek a jejich správců. Nezanedbatelnou úlohu při tom hraje vydávání průvodců, map a různých propagačních materiálů.

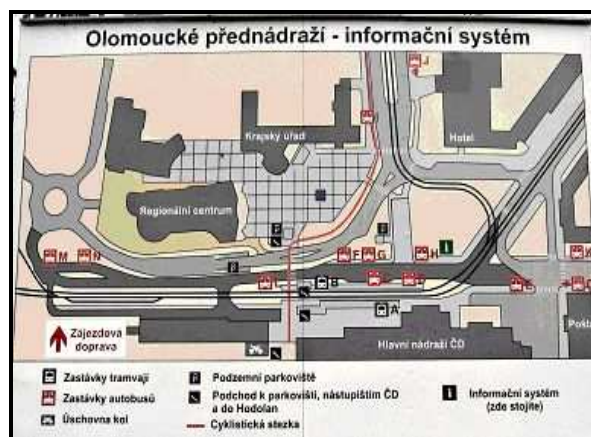
Mobiliář (doprovodnou infrastrukturu) je třeba doplňovat podle toho, jaký má trasa význam, do jaké kategorie je zařazena a pro jaký účel je využívána. Důležitou roli hraje i její situování. Do mobiliáře lze zahrnout stojany na mapy, přístřešky, lavice, odpadkové koše, stojany na kola apod., které mohou být vyrobeny ze dřeva, kovu nebo plastů. Je přitom důležité, aby měly zvýšenou odolnost proti počasí, vandalům a nelákaly k odcizení. Odpočinková místa pro cyklisty je třeba volit v koordinaci zejména s dopravci a jejich zastávkami, a to zvláště v místech s přírodními nebo historickými zajímavostmi a také ve fyzicky náročných úsecích. Půjčovny a opravny kol je výhodné zřizovat zvláště v těch místech, kde dochází k napojení regionálních cyklistických tras.

Na následujících obrázcích 3 a 4 jsou příklady možných informačních tabulí, které slouží k základní orientaci turistů.



Obrázek 3: Příklad informační tabule poznávacího cyklistického okruhu

Zdroj: autorka



Obrázek 4: Příklad infotabule olomouckého přednádraží

Zdroj: autorka

2.1.1 PARKOVÁNÍ JÍZDNÍCH KOL

Jednou z důležitých otázek cyklistické dopravy při jejím začlenění do IDS je řešení možnosti parkování nebo odstavení jízdních kol. Kladné nebo záporné zodpovězení této otázky má velký vliv na rozhodnutí cyklisty, zda pro plánovanou jízdu použije kolo nebo jiný dopravní prostředek. Možnost bezpečného uložení kola je důležitá nejen v cíli cesty, ale i na jejím počátku nebo během ní. Parkovací prostory pro kola by proto neměly chybět u nádraží, u stanic VHD, v centrech měst, na sportovištích, před obchody, u zábavných center a v neposlední řadě u škol a pracovišť. Parkování není jen otázkou odložení kola na určitou dobu, částečně jde o vyřešení problému krádeží kol¹. Pro odložení jízdních kol na delší dobu se užívá zařízení, které je chrání také před povětrnostními vlivy a mělo by kola zabezpečit i proti krádeži (zamykané nebo hlídané místnosti). Existence takovýchto zařízení motivuje obyvatelstvo stejně jako existence vyhovující cyklistické sítě, aby kola využívalo ve větší míře.

Zásady při vytváření parkovacích míst:

- vytvořit dostatek parkovacích míst,
- parkovací místa instalovat blízko cílů na rušná místa,
- snadnost a rychlost uložení kola,
- bezpečnost uzamčeného kola,
- stojany nepoškozující kolo,
- dobrá údržba parkovacích míst.

Jako **příklad řešení problému** s parkováním kol je možné uvést **belgické město Gent**, z jehož rozpočtu na cyklistickou dopravu je investováno 5 % na parkovací infrastrukturu (6). Město zahájilo ve spolupráci s policií a cyklistickým oddělením program proti krádeži kol. Průzkumem zde bylo zjištěno, kde jsou parkovací místa pro kola a kde cyklisté ve skutečnosti parkují. Zvláště na těchto místech bylo třeba vybudovat odpovídající prostory pro odložená jízdní kola. Občané zde mají také možnost odložit kolo nejen do stojanů na ulici, ale i v zařízení parkovacího depa nebo na hlídaném parkovišti. Ve spolupráci s policií je zavedena i registrace kol.

¹ Statistika krádeží jízdních kol je uvedena v příloze 3.

V **České republice** zatím takové možnosti rozšířeny nejsou a cyklisté hledají náhradní možnosti k zaparkování kola, jak je vidět na níže uvedených obrázcích 5 a 6. Přestože město **Olomouc** je jedním z prvních měst, které se zapojilo do programu Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, zatím ani zde nejsou všechny podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy zcela splněny. Například možnosti parkování kol i na frekventovaných místech jsou zcela nevyhovující.



Obrázek 5: Parkování jízdních kol u polikliniky Olomouc na třídě Svobody



Obrázek 6: Parkování jízdních kol na Horním náměstí v Olomouci

Zdroj: (6)

Zdroj: (6)

Průzkumem, který provedl ve své bakalářské práci student Univerzity Palackého v Olomouci Ondřej Blecha, bylo zjištěno, že největším problémem v cyklistické dopravě v Olomouci je právě bezpečné odložení nebo úschova kola. Z celkového počtu 300 dotazovaných bylo 92 % nespokojeno, 61,1 % dokonce velmi nespokojeno (7).

Budování odstavných ploch pro jízdní kola musí být, stejně jako cyklistické sítě, začleněno do koncepce rozvoje území města. Odstavné plochy musí navazovat na cyklistické trasy, musí se podřizovat prostorovým nárokům chodců a nesmí se pro ně stát dopravní překážkou. Při rozmísťování odstavných ploch je třeba určit také jejich kapacitu. S cyklistickou dopravou lze počítat především v době od června do září a je možné pro ni vyhradit místo na parkování dočasným zrušením části prostor určených pro parkování automobilů.

Cesty za nákupy

Pro podporu cyklistické dopravy ve městě je třeba zrealizovat napojení sítě cyklostezek a cyklotras k důležitým nákupním centrům. Takto můžeme podpořit „nakupování na kole“. Zvláště u nákupních center je třeba umístit dostatečný počet cyklostojanů, které by měly splňovat určité kvalitativní podmínky – viz kapitola 2.3.1 část stojany.



Obrázek 7: Stojany kol u prodejny Gigasport na ulici Slavonínská v Olomouci

Zdroj: autorka



Obrázek 8: Stojany kol u Lidlu na ulici Velkomoravská v Olomouci

Zdroj: autorka

Cesty do zaměstnání

V rámci rozvoje cyklistické dopravy je třeba také podporovat dojíždění na kole do zaměstnání. Pohyb za prací je dosud realizován cyklodopravou jen v omezeném rozsahu. Tento druh dopravy je třeba zvláště podporovat. Bylo by vhodné do **Zákoníku práce** opět vložit ustanovení o povinnosti zaměstnavatele zajistit zaměstnancům bezpečnou úschovu jízdních kol. Je při tom důležitá i vybavenost místa zaměstnání hygienickým zařízením a šatnami.

Zaměstnavatel by v rámci podpory rozvoje cyklistické dopravy mohl dát k dispozici zaměstnancům určitý počet kol, která by bylo možno dle interního rozhodnutí využívat i pro soukromé účely. Někteří zaměstnavatelé již tuto službu zaměstnancům poskytují.



Obrázek 9: Úschova kol na pracovišti SDC Olomouc

Zdroj: autorka



Obrázek 10: Úschova kol na pracovišti SDC Olomouc

Zdroj: autorka

Cesty na úřady

Cyklistům by měl být zajištěn také lepší přístup k městským budovám a úřadům. Zařízení pro parkování kol by mělo být vzhledem k menším prostorovým nárokům na parkování umístěno poblíž vchodů do budov. Někdy však i tato zdánlivá maličkost zcela chybí, jak je vidět z příložených obrázků 11 a 12.



Obrázek 11: Česká spořitelna na tř. Svobody v Olomouci

Zdroj: autorka



Obrázek 12: Úřad práce na ul. Vejdovského v Olomouci

Zdroj: autorka

Jak je například z obrázku 11 patrné, před tímto bankovním domem na třídě Svobody, který byl před nedávnem zcela zrekonstruován, chybí jakékoli vybavení pro parkování kol. Přesto přímo před vchodem do budovy jsou vyhrazena místa pro parkování automobilů, a to nejen pro vozíčkáře. Budova je vybavena vjezdem pro vozíčkáře přímo z ulice a ten se z důvodu nevybavenosti parkovacími místy pro cyklisty často stává místem pro uchycení kola k pevnému předmětu. Pro vozíčkáře se tak díky vyčnívajícím řídkům vjezd do budovy stává obtížný až nemožný.

Cesty do škol

Pro dojíždění dětí na kole do škol je prvořadé zajistit bezpečnost cesty od zdroje až do cíle. Důležitou podmínkou okolí škol z hlediska bezpečnosti dětí je vyznačení přechodů, snížení rychlosti automobilů a zajištění dohledu na provoz vozidel dohlížejícími kontrolory nebo i policií.

V některých případech se školy domlouvají s městy nebo obcemi na určitých opatřeních, která zvýší bezpečnost cesty žáků do škol podniknutých na kole. Jako příklad lze uvést vybudování cyklostezky mezi obcemi Majetín a Brodek u Přerova.



Obrázek 13: Cyklostezka Majetín – Brodek

Zdroj: (6)

Zdrojová místa

Úschovu a parkování kol není možné opomíjet ani při rekonstrukci nebo výstavbě nových lokalit. V dříve postavených panelových domech jsou v mnoha případech kolárny a kočárkárny přeměněny na prostory k podnikání. V současné době se v panelových obytných domech nebytové prostory využívají pokud možno komerčně, aby získané finance bylo možné využít na opravu domů. Obyvatelé těchto domů tak kolo často odstavují v bytě, mnohdy malém, na balkonech nebo na svých chatách či chalupách.



Obrázek 14: Uložení kol v kolárně

Zdroj: autorka



Obrázek 15: Kolárna v panelovém domě

Zdroj: autorka

Možné způsoby uložení kol v těchto prostorách jsou uvedeny v příloze 4.

2.1.2 EVIDENCE KOL

Služba Městské policie Olomouc nabízí možnost evidence jízdních kol (8). Služba je provozována zdarma a údaje jsou zaevidovány do centrální počítačové databáze policie. Majitel kola obdrží evidenční průkaz kola a samolepku, kterou si kolo označí. Tato služba

usnadňuje pátrání po odcizených jízdních kolech a umožňuje také jejich rychlejší vrácení původnímu majiteli.

2.2 TECHNICKÁ STRÁNKA PARKOVÁNÍ

Zařízení pro odstavení jízdních kol by měla být umístěna na veřejném prostranství na viditelném místě a zejména tam, kde cyklisté nejvíce parkují. Potom budou tato zařízení cyklisty hojně využívána. Základním obecným pravidlem parkovacích zařízení je dobrá dostupnost plochy, dobrý přístup ke kolům, rychlá a jednoduchá manipulace s nimi a maximální využití této plochy.

2.2.1 PARKOVACÍ ZAŘÍZENÍ PRO JÍZDNÍ KOLA

Jízdní kola je možné odstavit buď krátkodobě (maximálně na 2 – 3 hodiny) za účelem nákupu, návštěvy apod. nebo na dobu delší – pracovní doba, školní vyučování, přes noc, systém Bike and Ride apod.

Zařízení pro parkování jízdních kol se dělí na:

- **Stojany**

Pro umístění kola na kratší dobu, umísťují se před obchody, domy služeb apod.

- **Odstavné plochy (objekty)**

Pro umístění kol na delší časové období, umísťují se u škol, pro zaměstnance v podnicích, před nákupními centry a u sportovních zařízení.

- **Úschovny**

Tyto prostory jsou uzamykatelné, slouží pro dlouhodobější odstavení kola (bydliště, nádraží).

- **Kolárny**

Umístěny většinou v nebytových prostorách domů pro dlouhodobé uložení.

- **Boxy pro kola (garáže)**

Malé uzamykatelné prostory sloužící jako ochrana před krádeží, vandalismem a povětrnostními vlivy.

Stojany

Stojanů na kola jsou různé druhy a provedení a slouží hlavně ke krátkodobému odstavení jízdního kola.

Druhy stojanů:

- umělý kámen,
- betonové prvky,
- různé kovové konstrukce.

Ne vždy jsou tato zařízení vhodného typu. Za těchto okolností bývají často kola uzamčána k věcem, které slouží k jiným účelům (dopravní značky, zábradlí apod.). Nevyhovující stojany zachycují zpravidla přední nebo zadní kolo jízdního kola a mají několik nevýhod:

- nevyhovují pro různé typy kol,
- poškozují výplety předních kol nebo přehazovačku kol zadních,
- k uzamčení kola je třeba dlouhý zámek,
- špatná manipulace se zámkem nízko u země.

Stojany by měly zabezpečit:

- stabilitu a pevné zachycení kola,
- podmínku nepoškození kola,
- možnost uchycení kola proti krádeži,
- dostatek místa pro jednotlivá kola ve stojanu,
- pohodlnou manipulaci.



Obrázek 16: Příklad stojanů z betonu nesplňující žádné z daných kritérií

Zdroj: (6)

Stojany mohou být instalovány:

- trvale, pevně připevněné k podkladu,
- dočasně, např. při jednorázových akcích.

Je vhodné instalovat stojany, které umožňují přichycení celého rámu kola k pevnému stojanu. Mezi požadavky na uložení kola patří jen opření rámu o pevnou konstrukci výšky cca 80 cm, která musí mít jakoukoli uzavřenou část na provlečení zámku ve výšce rámu kola. Dostačující je ohnutá trubka ve tvaru U pevně přichycená k podkladu. Ani více takových stojanů instalovaných vedle sebe nebrání v přístupu k jednotlivým kolům a manipulace s nimi je zde jednoduchá a rychlá.

Dobré zkušenosti s těmito stojany mají ve Vídni (obrázek 17), kde jsou ve velké míře používány. Tyto stojany jsou instalovány již i na některých místech v Olomouci (obrázek 18).



Obrázek 17: Stojany na kola instalované ve Vídni
Zdroj: (6)



Obrázek 18: Stojany na náměstí Národních
hrdinů v Olomouci

Zdroj: autorka

Výše stanoveným technickým požadavkům nejvíce odpovídají stojany VELOCK uvedené v příloze 5.

V současné době však většina stojanů na jízdní kola instalovaných v Olomouci základní požadavky nespĺňuje. Zvyšuje se tím riziko odcizení a poškození jízdního kola. Tento problém se stává jedním z hlavních omezujících důvodů v rozvoji cyklistické dopravy jako součásti IDS.

U klasických trubkových stojanů ve tvaru písmene A (obrázek 19) je závažným nedostatkem malý prostor pro jednotlivá kola. Z tohoto důvodu do nich nelze umístit takový počet kol, který udává výrobce. Tím je daný prostor využíván méně než v situaci, kdy je stojan vyroben s menším počtem stání, ale s dostatečným prostorem pro jednotlivá kola.

Také stojany s výškově přesazenými úchyty nejsou nejlepším řešením (obrázek 20). Při méně šikavné manipulaci zde vzniká možnost poškození kola. Je zde znemožněna volná a pohodlná manipulace s jízdním kolem.



Obrázek 19: Stojan s malým prostorem pro jednotlivá kola

Zdroj: autorka



Obrázek 20: Stojany s výškově přesazenými úchyty u Kauflandu na ul. Šturmová

Zdroj: autorka

Úschovny

Pro odstavení jízdních kol na delší dobu by stojany měly být umístěny v uzamykatelném prostoru – úschovně, nejlépe zastřešeném a pokud možno i s ostrahou. S ohledem na vysoké pořizovací ceny jízdních kol je vhodné stanovit i přiměřený poplatek za tuto službu. Úschovny se navrhují v místech, kde dochází k integraci cyklistické dopravy, jako jsou železniční a autobusová nádraží a ve větších lokalitách, zvláště pak v rekreačních či sportovních střediscích.



Obrázek 21: Úschovna kol na železničním nádraží v Olomouci

Zdoj: autorka

2.2.2 PŮJČOVNY KOL

Dalším důležitým prvkem pro začlenění kola do IDS je možnost jeho zapůjčení v půjčovně nebo na určitých vytipovaných místech ve městě, která jsou vybavena systémem veřejných půjčoven jízdních kol. Tato zařízení by měla také poskytovat komplexní služby cyklistům, zvláště pak servisní služby.

Rozmístění prodejen jízdních kol je závislé na podnikatelských záměrech, kdežto velikost půjčoven závisí především na atraktivitě přilehlého území. V Olomouci se nachází

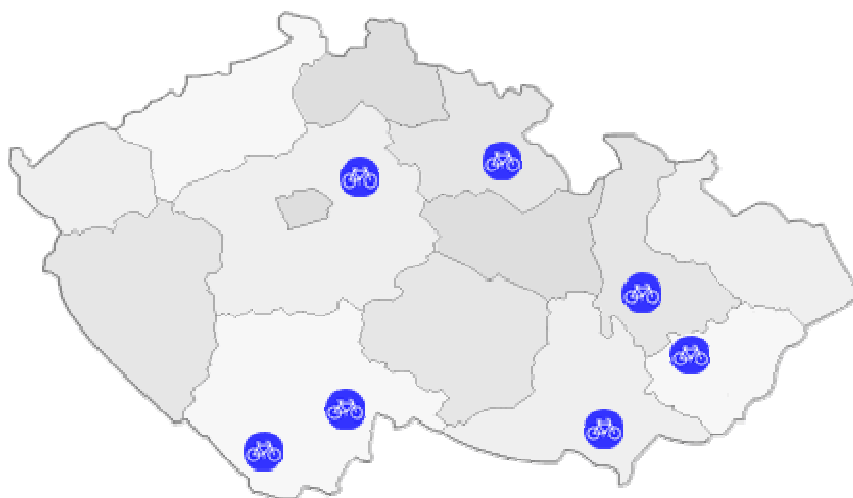
16 prodejen jízdních kol, z nichž některé zajišťují i jejich servis. Žádná z nich však neprovozuje výpůjční ani pohotovostní servisní služby, které by byly poskytovány i o víkendech. V různých městech, kde jsou provozovány půjčovny kol, byla stanovena výše výpůjčného v rozmezí od 100 Kč (např. Olomouc, půjčovna kol ČD) do 600 Kč (např. půjčovna kol Topbicycle v Mikulově). Záleží hlavně na délce výpůjčky a také na druhu vypůjčeného kola. Bylo by nutno stanovit i přijatelnou výši výpůjčného, aby se jízda na kole mohla stát alespoň částečně konkurenceschopná VHD.

Je třeba podnikatelský záměr a atraktivitu území sloučit tak, aby vyhovovaly jak zákazníkům, tak i poskytovatelům těchto služeb. Tyto služby je vhodné doplnit i občerstvovacím zařízením, a to buď se sezónním nebo celoročním provozem. Nejvýhodnějším řešením se jeví spojení prodejny, opravny, půjčovny i úschovny kol do jednoho místa.

Veřejné půjčovny jízdních kol patří k odstavným zařízením pro jízdní kola. Je třeba je umísťovat v blízkosti železničních a autobusových stanic, u vybraných zastávek MHD a u sportovních a rekreačních zařízení.

Půjčovny ČD

V Olomouci je možné zapůjčit si kolo jen **v půjčovně ČD**. Jiné možnosti zatím k dispozici nejsou. V případě půjčovny ČD je půjčení kola jen na pojízdky městem nerentabilní vzhledem k tomu, že tato půjčovna je směřována na podporu cykloturistiky a z tohoto důvodu je stanovena i výše ceny za výpůjčku.



Obrázek 22: Půjčovny kol ČD v ČR

Zdroj: (9)

Zapůjčení kola u ČD Olomouc nemůže v žádném případě výší půjčovního konkurovat ceně za městskou dopravu ani dopravě osobní, a to je zásadní věc, pro kterou tuto službu nelze pro pohyb po městských komunikacích Olomouce využívat. Půjčovny ČD podporují zejména cykloturistiku, proto jsou zřízeny zvláště v turistických oblastech a jsou v provozu každoročně od 1. dubna do 31. října.

Při výpůjčce je třeba předložit dva osobní průkazy, uzavřít nájemní smlouvu, složit vratnou zálohu 1 000 Kč za jedno kolo a zaplatit půjčovné. Nejen výše výpůjčky, ale i samotný postup je pro použití kola v městském prostředí dost odrazující.

Homeport

Ve velkých městech Evropy jako je **Amsterdam, Vídeň, Berlín, Paříž, Londýn** aj., se v městském prostředí při půjčování kol nejlépe osvědčil systém HOMEPORT. Ten umožňuje jednoduchý a rychlý pronájem jízdních kol, která jsou bezpečně uzamčena ve stojanu na volném městském prostranství.

Je to zcela automatický systém, který umožňuje vypůjčení a vrácení kola kdekoli a ve kteroukoli dobu ve městě tam, kde jsou umístěny stojany tohoto systému. Při vypůjčení není nutné sepisovat výpůjční smlouvu, platit hotovými penězi nebo s kýmkoli jednat. Je nutné se jen předem zaregistrovat v některém z registračních míst, zaplatit vratnou kauci ve stanovené výši, paušální poplatek, první kredit a zajistit si identifikační kartu osobně u smluvních partnerů a nebo registrací přes internet. Po zakoupení karty je uživatel automaticky zaregistrován v internetovém systému, který je schopen ukázat aktuální stav kreditu, mapu se stanovišti systému a jejich stav počtu kol.

Ceník výpůjčného musí být sestaven tak, aby byl konkurenceschopný městské hromadné dopravě a lidé mu při rychlém přemístění na krátkou vzdálenost dávali přednost. Ve městech **Evropy**, kde tento systém již funguje, mají stanoven určitý čas na počátku výpůjčky, který je poskytován zákazníkovi jako volný-bezplatný.

Popis systému HOMEPORT v některých evropských městech je v *příloze 6*.

PRAHA

Provoz tohoto bezpečného zámkového systému byl v roce 2005 zahájen jako pilotní program také v Praze Karlíně. V rámci tohoto programu YELLO jsou stanoviště kol

rozmístěna v lokalitě, kde není příliš velká hustota provozu, jsou zde přehledné a široké komunikace, terén nemá výškové převýšení. Toto území se stalo sídlem většího počtu firem, které zde mají svá zázemí. Tento systém poskytuje městu ekologicky nezávadnou, snadnou a rychlou dopravu, podporuje zdravý životní styl a šetří náklady. Stanice jsou rozmístěny na 12 místech Karlína.

Stojany na kola jsou 1 – 3 zámkové (pro 1 – 3 kola) a kola jsou pro větší viditelnost provedena v barvě žluté. Aby bylo možné systém YELLO využívat, je nutné se zaregistrovat, zaplatit vratnou kauci 300 Kč, paušální poplatek 30 Kč a první kredit ve výši 170 Kč. Ceník je stanoven na první dvě minuty výpůjčky kola zdarma, ostatní minuty jsou zpoplatněny (10).



Obrázek 23: Mapa umístění stojanů systému HOMEPORT v Praze Karlíně.

Zdroj: (10)

Tab. 3: Ceník pražského systému YELLO

Půjčeno od–do (min)	Počet kreditů
0 – 2	0
2 – 15	2
15 – 30	8
30 – 60	15
60 – 120	30
120 -1440	100
1440 -9999	200

1 kredit = 1 Kč

Zdroj: (11)



Obrázek 24: Stojan systému HOMEPORT v Praze Karlíně

Zdroj: (12)

TECHNICKÁ STRÁNKA KOLA

Požadavky na kola používaná v městském provozu jsou odlišné od požadavků na kola sportovní nebo oddechová. Kola pro městský provoz musí být vybavena stojany, blatníky, nosiči a košíky, neboť při jízdě po městě se většinou pohybujeme v civilním oděvu a s věcmi, které je pohodlnější uložit do košíku, než je převážet v batohu na zádech. Důležité je také vybavení zadního kola krytem, a to zvláště pro ženy, které absolvují cestu v sukni nebo šatech. Nepostradatelné je vybavení těchto kol předním a zadním světlem, napájeným buď dynamem nebo bateriemi. V případě zadního nosiče či košíku je třeba světlo umístit tak, aby jej nestínily věci uložené v košíku.

Kola odpovídají zákonu O provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. ve znění platných předpisů a procházejí pravidelnou údržbou. Ale i tak by si zákazník měl ve vlastním zájmu před jízdou na kole zkontrolovat zejména kostru, pedály, světla, brzdy a kola.

ZÁPORY SYSTÉMU

Tak jako vše, má i systém HOMEPORT své kladné i záporné stránky. Jedním ze záporů je skutečnost, že kolo bude využíváno širokým okruhem lidí bez ohledu na skutečnost, zda znají dopravní předpisy, kterými by se měli řídit, protože se stávají účastníky dopravního provozu. Dochází tak k nebezpečí zvýšení počtu dopravních nehod s účastí cyklistů.

Dalším problémem jsou místa, která mají určitý výškový rozdíl. Zde se může stát, že stojany na kopci budou prázdné, zatímco stojany pod ním budou zaplněné a nastane problém, kam kolo odstavit. Bude nutno potom nalézt stojan s volným místem, který může být vzdálen od místa našeho cíle i několik stovek metrů.

Kdyby se tento systém osvědčil, mohl by se stát také konkurencí taxíků a půjčoven kol a instalováním městských kol by mohly poklesnout také tržby v prodejnách cyklistických potřeb.

2.3 CYKLISTICKÁ POLITIKA MĚSTA OLOMOUC

Město Olomouc, stejně jako jiná města, např. Hradec Králové nebo Břeclav, je považováno za město, kde cyklistická doprava má svoji historii.

Olomouc se začala problematikou cyklistiky a cykloturistiky zabývat již **v roce 1994**. Podnět k tomu dala návštěva odborníků z partnerského nizozemského města Veenendaal.

Jako první byl vypracován projekt **Strategický plán rozvoje města Olomouc a mikroregionu Olomoucko** a v roce 2001 byl vypracován další dokument města Olomouc – **Plán strategie rozvoje města Olomouc**. Tento plán byl zpracován jako pilotní program tehdejšího Ministerstva dopravy a spojů, který měl napomoci přípravě Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR. Statutární město Olomouc ve spolupráci se sdružením Olomoučtí kolaři vydalo speciální mapu Olomouc na kole. V roce 2003 Olomoucký kraj schválil dokument **Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje**, který se stal základem podpory cyklistické dopravy na tomto území. Díky investici do výstavby cyklostezek v roce 2004-2006 kraj podpořil propagační akci **Kolmo za poznáním Olomouckého kraje**.

Přestože je v Olomouckém kraji poměrně hustá síť cyklistických komunikací (cyklotrasy mezinárodní, dálkové², regionální a místní), je možné konstatovat, že systém tras není dosud v některých oblastech dobudován a trasy nejsou v řadě případů vybaveny doprovodnou infrastrukturou. Na již vyznačených trasách se vyskytuje také ještě množství závad, které dokonce ohrožují i bezpečnost provozu. Jedná se zejména o úrovněová křižení a souběhy se silničními tahy.

Prvořadým úkolem při přípravě a realizaci cyklistické politiky ve městech je stanovit na magistrátech úředníka, který by měl v kompetenci jen cyklistickou infrastrukturu. Ve městě Olomouc je cyklistická doprava řešena a zajišťována v rámci běžné pracovní náplně pracovníků města Olomouc, kteří nejsou hodnoceni za realizaci cyklistické politiky. Úspěchy v této oblasti jsou z velké části dosaženy díky zájmu těchto lidí o danou problematiku.

Byly také stanoveny strategické vize, podle nichž se Olomouc má stát městem:

- **Bezpečným** – poskytne obyvatelům i návštěvníkům pocit bezpečí a jistoty.
- **Zdravým** – podpoří změnu životního stylu obyvatel, který přispěje k upevnění jejich zdraví.
- **Čistým** – bude podporovat programy ke snížení hladiny hluku a emisí.
- **Vzdělaným** – obyvatelům poskytne veškeré informace o ochraně životního prostředí, o životním stylu atd.

² V Olomouci dochází také ke křižení dvou nejzajímavějších cyklistických tras mezinárodního významu, tzv. Moravské a Jantarové stezky. Jejich průběh a stručný popis je uveden v *příloze 7*.

- **Atraktivním** – bude podporovat snahy, přilákat co nejvíce zahraničních ale i domácích návštěvníků.
- **Přátelským** – stane se dobrým partnerem.

Aby tyto vize mohly být naplněny, byly stanoveny tři základní body rozvoje cyklistiky:

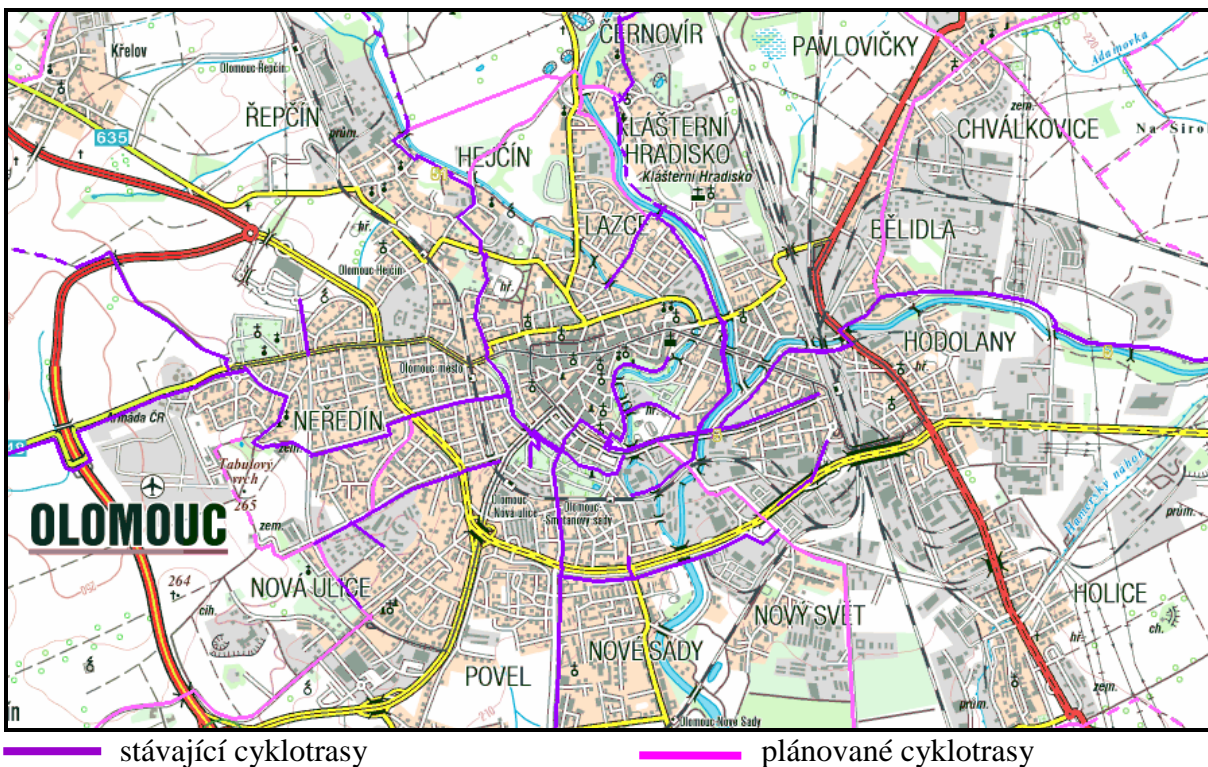
- rozvoj celoživotního učení,
- rozvoj dopravní obslužnosti a cyklistické infrastruktury města,
- podpora tvorby produktů pro podporu kola jako běžného dopravního prostředku a pro podporu cestovního ruchu.

2.3.1 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Základní podmínkou pro rozvoj cyklistické dopravy je kvalitní a bezpečná infrastruktura, která by neměla být samoučelná a měla by vyhovovat alespoň základním požadavkům cyklistů. Mezi tato kritéria patří například dostatečný prostor pro jízdu, pro parkování, co nejkratší vzdálenosti mezi zdroji a cíly a pokud možno umožnění přístupu na všechna místa.

Sčítání dopravy

Město Olomouc se snaží co nejvíce podporovat v rámci města jak cykloturistiku, tak i cyklistickou dopravu, která je zahrnuta do Územního plánu města. Za tímto účelem byl také vypracován **Generel cyklistické dopravy v Olomouci**. Ve městě jsou pro cyklistickou dopravu vybudovány cyklostezky, tzn. speciálně upravené úseky, využívané zejména cyklisty. Město připravuje koncepci dopravy, která bude řešit cyklistickou dopravu i v historickém jádru města. Jak je vidět na obrázku 25, dosavadní cyklostezky vytváří kolem centra jen základní prstenec. Ostatní stezky jsou vedeny kolem řek.



Obrázek 25: Vedení cyklostezek ve městě Olomouc

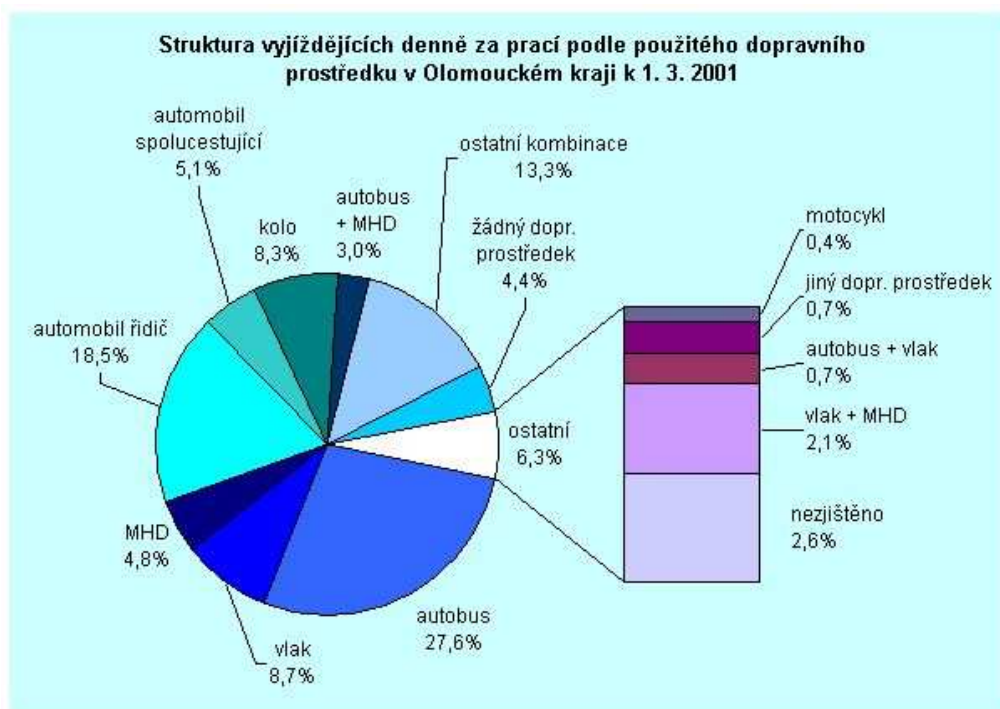
Zdroj: (13)

Na území města Olomouce se podle nejnovějšího výzkumu, provedeného v roce 2007 studentem Univerzity Palackého v Olomouci Jakubem Tázlařem, nachází více než 19,7 km cyklistických komunikací oddělených od motorové dopravy, ve kterých mají největší podíl stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem v délce 10,1 km, což Olomouc řadí k městům v ČR s poměrně vysokou hustotou cyklistické sítě. Se stávající sítí cyklostezek však podle jeho průzkumu 58,7 % cyklistů přesto není spokojeno a uvítalo by vybudování cyklostezek nových (14).

Olomouc jako jedno z mála měst má k dispozici sčítání pohybu cyklistů z let 1999 a 2000, kterou provedlo CDV Brno, na jehož podkladě je nynější síť cyklistické dopravy budována. Průzkumy byly prováděny na hlavních trasách. Cyklistika se v Olomouckém kraji podílí na celkové dělbě přepravní práce cca 10 % (5).

K 1. 3. 2001 provedl Český statistický úřad sčítání lidu, domů a bytů. Byly zde zpracovány údaje o obyvatelstvu celé ČR, které vyjíždí a dojíždí do zaměstnání a do škol. Tyto informace byly rozčleněny podle používaného dopravního prostředku a podle jednotlivých krajů. Na obrázku 26 je zobrazen v procentech počet obyvatel, kteří v Olomouckém kraji využívají jednotlivé dopravní prostředky k cestám do zaměstnání.

Výsledky tohoto sčítání obyvatel se také staly podkladem pro vypracování dokonalejší cyklistické sítě v Olomouci.



Obrázek 26: Struktura vyjíždějících denně za prací podle použitého dopravního prostředku

Zdroj: (15)

Základní informace ze sčítání obyvatel z roku 2001 na území města Olomouc:

- počet obyvatel 102 607,
- počet obyvatel dojíždějících za prací 43 503,
- počet obyvatel dojíždějících za prací na kole 3 312,
- podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravy práce 7,6 %,
- celková délka cyklistických stezek v intravilánu 17 650 m.

V příloze 8 jsou uvedeny údaje ze sčítání dopravy v Olomouci v roce 1999. Podle těchto výsledků byla vytipována místa, kde intenzita silničního provozu překročila 2 000 vozidel za 24 hodin nebo tuto hranici překročí v roce 2010. K nim je uvedena hodnota intenzity cyklistického provozu ze sčítání v roce 2000.

V tabulce 4 jsou uvedeny úseky, na kterých podle sčítání dopravy z roku 2000 intenzita silniční dopravy přesahuje 5 000 vozidel za 24 hodin a stupeň intenzity cyklistického provozu dosahuje čísla 3.

Tab. 4: Sčítání dopravy

Číslo komunikace	Sčítací místo	Intenzita provozu	Intenzita cykl. provozu
II / 448	7-0072	9552	3
II / 448	7-3382	16096	3
II / 448	7-4411	19471	3
II / 448	7-1084	19819	3
II / 635	7-5361	9119	3
městská komunikace	7-0082	19586	3
městská komunikace	7-4472	6015	3
městská komunikace	7-4421	7275	3
městská komunikace	7-4484	6286	3

Zdroj: (16)

V tabulce 5 je uveden seznam komunikací v Olomouci, na kterých intenzita automobilové dopravy přesahuje 10 000 vozidel za 24 hodin a intenzita cyklistické dopravy byla ohodnocena stupněm 2 a 3.

Tab. 5: Sčítání dopravy

Číslo komunikace	Sčítací místo	Intenzita provozu	Intenzita cykl. provozu
II /446	7-1931	10681	2
II /448	7-3382	16096	3
II /448	7-4411	19471	3
II /448	7-1084	19819	3
II /448	7-1082	15694	2
III /03551	7-1081	10896	2

Zdroj: (16)

Rozlišení intenzit cyklistického provozu uvedené v tabulkách:

- **3-silná** – nad 50 cyklistů za hodinu,
- **2-střední** – 6 – 50 cyklistů za hodinu,
- **1-slabá** – do 5 cyklistů za hodinu,
- **0-žádná** – žádný cyklista.

Z těchto tabulek vyplývá, že **intenzita cyklistického provozu** stanovena hodnotou 3, tj. silná, je i na silnicích II. třídy, a to číslo 448 a 635, kde je i vysoká intenzita automobilové dopravy. Intenzita cyklistického provozu stupně 2, tj. střední, byla naměřena dokonce i na některých úsecích silnic I. třídy číslo 35, 46 a 55, kde je vysoká i intenzita automobilového

provozu³. Pohyb cyklistů po těchto komunikacích je vzhledem ke zvyšujícímu se provozu automobilů stále větším rizikem, a proto je nutné řešit zejména tato problémová místa.

Podle sčítání cyklistů, které provádělo právě CDV Brno v roce 2000 a doplnilo tak výsledky ze sčítání z roku 1999 o některá místa, jež zde dříve do sčítání nebyla zahrnuta, dochází například k největší intenzitě pohybu cyklistů v Olomouci na cyklostezce v ulici 17. listopadu:

rok 1999 / 2000 1 424 / 1724 cyklistů

a na vjezdu a výjezdu ze Smetanových sadů na Havlíčkově ulici:

rok 1999 / 2000 1 248 / 1458 cyklistů.

Intenzita cyklistické dopravy ve vybraných ulicích města Olomouce je uvedena v příloze 9. Ze zjištěných hodnot uvedených v této příloze je patrné, že intenzita cyklistického provozu byla v letech 1999 a 2000 srovnatelná. Na některých úsecích však došlo k určitému zvýšení (uvedeny dvě hodnoty). Pořadí je zde seřazeno sestupně dle intenzity cyklistického provozu. Dva stejné úseky jsou uvedeny v případě, že bylo sčítání provedeno na sousedních křižovatkách stejného úseku.

Cyklostezky v Olomouci

Jsou vedeny v zastavěných oblastech nebo v jejich blízkosti a většinou jako společné stezky s chodci. Obousměrné měří asi 8,5 km, nedělené jsou asi 4,5 km dlouhé a samostatné stezky pro cyklisty dosahují délky necelých 1,5 km. V ulici Hněvotínské a na Selském náměstí jsou zřízeny pruhy na vozovce v délce asi 3,15 km (17). Nejvýznamnější úseky cyklostezek v Olomouci jsou uvedeny v příloze 10.

V rámci rozvoje stezek pro cyklisty by jako součást dobré podpory cyklistické dopravy ve městě měly být také nabízeny služby pro cyklisty (např. informace o půjčovnách kol, o poskytování drobných cyklistických služeb), a to nejen ve vlastním městě, ale i v okolí.

2.4 OPATŘENÍ KE SPLNĚNÍ CÍLŮ

Pro dosažení co nejlepších podmínek pro rozvoj cyklistické dopravy, která bude srovnatelná s ostatní dopravou ve městě, je třeba udělat ještě spoustu kroků pro její rozvoj a podporu.

³ Uvedeno v příloze 8.

Jsou stále ještě častá místa, kde je co zlepšovat. V rámci parkování kol byly zmapovány body, které lidé často navštěvují, hlavně úřady. V tomto případě bylo zjištěno, že ne vždy je zde vybavenost pro cyklisty odpovídající. Nedostatky byly zjištěny například u České spořitelny na třídě Svobody, u Okresního úřadu na třídě Kosmonautů a na dalších zde nezmíněných lokalitách.

2.4.1 DOPLNĚNÍ STÁVAJÍCÍ SÍTĚ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ.

S ohledem na provedená sčítání cyklistické a automobilové dopravy z roku 1999 a 2000 **navrhují doplnění** stávajících a již plánovaných **cyklistických komunikací v Olomouci** o trasu vedoucí od hlavního vlakového nádraží ulicí Jeremenkovou, podle obchodního centra Senimo, ulicí Pasteurovou, Komenského, Dobrovského, Studentskou a Hynaisovu, kde je již vybudován cyklistický pás vedoucí do Smetanových sadů. **Dojde tím k propojení stávajících cyklistických komunikací vedených kolem centra města.**



Obrázek 27: Průběh navržené trasy

Zdroj: (mapy.cz + autorka)

Směr od hlavního nádraží ČD na ulici Hynaisovu: —————

Zdrojem této cyklotrasy bude budova České pošty poblíž nádraží ČD. Následně bude vedena Jeremenkovou ulicí, jejíž stávající chodník pro chodce bude upraven na jízdní pruh pro chodce a cyklisty s odděleným provozem. Od místa ukončení chodníku po odbočku k supermarketu Senimo je nutno vybudovat cyklistický pruh v přidruženém dopravním prostoru. Následuje cyklistický přejezd přes Jeremenkovu ulici, dále po stávající komunikaci kolem supermarketu Senimo a cyklistický přejezd přes Pasteurovu ulici. Zde upravit stávající chodník na jízdní pruh pro cyklisty podél pruhu pro chodce. Dále po cyklistickém přejezdu

přes ulici Sokolovskou na most přes řeku Moravu, kde bude zřízen společný pás pro cyklisty a chodce. Následuje cyklistický přejezd přes ulici Na Letné. V ulici Komenského upravit stávající chodník na jízdní pruh pro cyklisty podél pruhu pro chodce. V ulici Dobrovského rozšířit stávající chodník až po plot kolem Velitelství 2. armádního sboru (cca 0,5 m) a tento rozšířený prostor upravit na jízdní pruh pro cyklisty podél pruhu pro chodce. Po cyklistickém přejezdu přes ulici Dlouhá a stávajícím mostku přes Mlýnský potok pokračovat po ulici Dobrovského, kde provést úpravu stávajícího chodníku v délce asi 200 m na společnou stezku pro cyklisty a chodce. Dále až po křižovatku s ulicí Na Střelnici vybudovat samostatný jednosměrný pruh pro cyklisty v přidruženém prostoru. Po této ulici pokračovat společnou stezkou pro cyklisty a chodce až po křižovatku s ulicí U stadionu. Po přejezdu pro cyklisty pokračovat touto ulicí vyhrazeným jízdním pruhem pro cyklisty. V navazující ulici U Husova sboru upravit stávající chodník na jízdní pruh pro cyklisty podél pruhu pro chodce a pokračovat napojením na stávající cyklostezku u zimního stadionu v Hynaisově ulici.

Směr od Hynaisovy ulice k hlavnímu nádraží ČD:

V Hynaisově ulici před křižovatkou s ulicí Legionářská vyznačit přejezd pro cyklisty. Po průjezdu touto křižovatkou po vyhrazeném pruhu pro cyklisty do ulice Studentská. V této ulici vybudovat společný pás pro cyklisty a chodce. Alternativně by zde bylo možné vybudovat při zúžení silnice o cca 0,5 m i jízdní pruh pro cyklisty podél pruhu pro chodce. V prostoru křižovatky s ulicí Na Střelnici po vyhrazeném jízdním pruhu do ulice Dobrovského, kde upravit stávající chodník na jízdní pruh pro cyklisty podél pruhu pro chodce. Před mostem přes Mlýnský potok odbočit vpravo a v místní parkové úpravě zřídit jízdní pruh pro cyklisty podél pruhu pro chodce v trase stávajícího chodníku. Odbočit vlevo do ulice Komenského, kde vyznačit vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty až do ulice Dobrovského. V této ulici upravit chodník na jízdní pruh pro cyklisty podél pruhu pro chodce. Po přejezdu pro cyklisty přes Husovu ulici pokračovat na most přes řeku Moravu, kde by byl vyznačen společný pás pro cyklisty a chodce. Navazuje přejezd pro cyklisty přes ulici Kpt. Nálepky do ulice Pasteurovy. Zde provést úpravu chodníku na jízdní pruh pro cyklisty podél pruhu pro chodce až po supermarket Senimo. Kolem supermarketu Senimo po stávající jednosměrné ulici na ulici Jeremenkovu. V této ulici upravit stávající chodník na jízdní pruh pro cyklisty podél pruhu pro chodce až po křižovatku s Masarykovou třídou (na úrovni pošty).

2.4.2 DOPLNĚNÍ STOJANŮ PRO KOLA

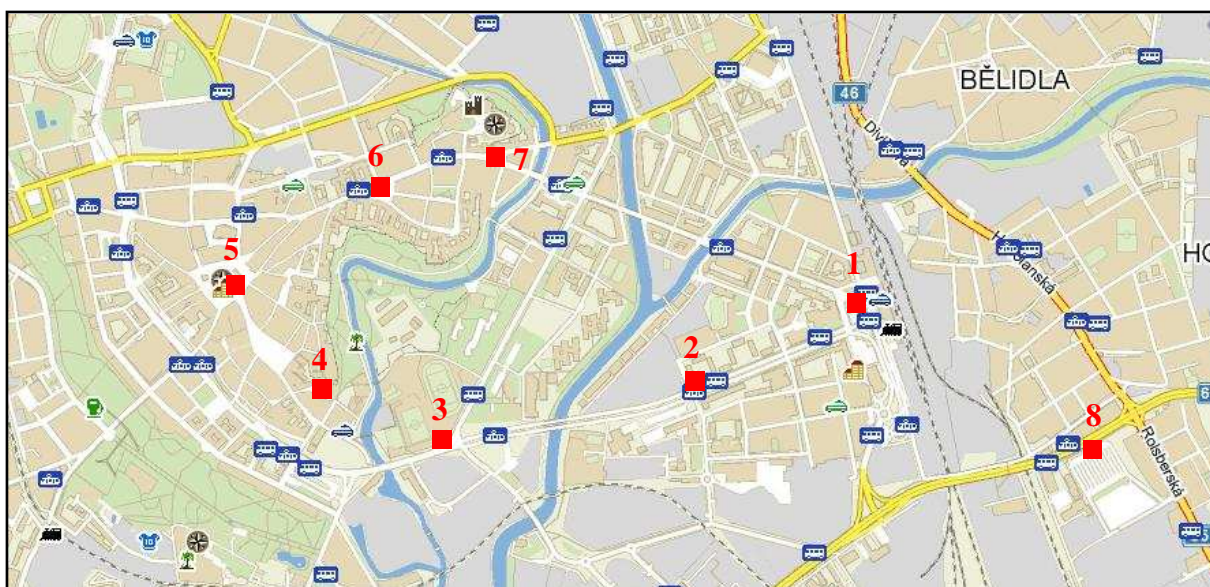
Doporučuji doplnit stojany pro kola zejména v těchto lokalitách:

- Česká spořitelna na třídě Svobody,
- Úřad práce na ulici Vejdovského,
- Poliklinika na třídě Svobody (u Tržnice),

Dochází zde k vysoké migraci obyvatel. Je třeba vyměnit nevyhovující stojany u obchodních center, např. Senino, Kaufland a Globus.

2.4.3 NÁVRH SÍTĚ VEŘEJNÝCH PŮJČOVEN JÍZDNÍCH KOL

Přestože je Olomouc až pátým největším městem v České republice, díky své poloze, historii a současné kráse by si zasloužila větší propagaci, a to nejen v rámci cestovního ruchu. Potom by se jistě osvědčil i systém HOMEPORT a vzhledem k tomu, že střed tohoto města je poněkud vzdálen od železničního a zvláště autobusového nádraží, bylo by jistě zavedení této služby za přijatelných podmínek, co se týče výpůjčného, výhodné. Jednou možností vybudování systému veřejných půjčoven jízdních kol (VP) v Olomouci by bylo rozmístění stanic se stojany ve vzdálenostech přibližně 300 m stejně jako jsou v ostatních městech, kde tento systém již funguje. Stanice by byly umístěny v místech často vyhledávaných jak obyvateli města, tak i turisty.



Obrázek 28: Možné rozmístění stanic systému HOMEPORT

Zdroj: (mapy.cz + autorka)

Nejdůležitějšími a výchozími místy pro rozmístění stanic VP by bylo vlakové nádraží na ulici Jeremenkova (VP1) a autobusové nádraží v ulici Rolsberská (VP8). V těchto místech dochází k největší integraci obyvatel. Umístění ostatních stanic VP by vytvářelo okruh vedoucí centrem města se zastávkami u historických nebo kulturních památek, po němž je možné vrátit se zpět na železniční nebo autobusové nádraží.

Z autobusového nádraží na Rolsberské ulici (VP8) by bylo možné se dostat podchodem na ulici Ostravskou a pokračovat ulicí Sladkovského a Purkyňova na Trocnovskou a odtud podchodem k hlavnímu železničnímu nádraží. Zde by byla druhá nejdůležitější stanice (VP1).

Dále by trasa pokračovala po stávající cyklistické stezce ulicí Kosmonautů. V její blízkosti se nachází úřad práce, katastrální a sociální úřad a nákupní středisko. Zde by byla umístěna stanice (VP2).

Další stanice (VP3) by byla situována na křižovatce ulice 17. listopadu a třídy Kosmonautů u atletického stadionu Lokomotivy Olomouc.

Stanice (VP4) by se nacházela na Tržnici. Odtud je možné pokračovat po cyklistické stezce do Smetanových sadů a jsou zde rozmístěny zastávky většiny autobusů MHD. Současně se lze po stávající cyklostezce vedené Bezručovými sady dostat do stanice (VP7).

Dalším místem pro stanicí (VP5) by bylo Horní náměstí. Stojany na kola by zde byly umístěny za radnicí, kde by příliš nenarušovaly historický ráz náměstí. Je zde možné navštívit radniční věž, kostel sv. Mořice, obchodní centrum Prior, Státní divadlo Oldřich Stibora a také nedaleké kino Metropol. Mimo jiné jsou zde kašny a to jak historická tak i současná.

Z Horního náměstí lze pokračovat ulicí Denisovou na náměstí Republiky, kde by bylo možné kolo vrátit do stojanu stanice (VP6). Mimo Muzea se zde nachází i Divadlo hudby, Česká pošta, nedaleký Arcidiecézní palác a kostel Panny Marie Sněžné. V prostoru zdejšího parkoviště by bylo možno zrušit dvě parkovací místa pro automobily a zde umístit stojany na kola.

Další zastávkou (VP7) by bylo Václavské náměstí s Dómem svatého Václava, Přemyslovským palácem a Arcidiecézním muzeem.

Do rázu tohoto místa je však postavení stojanů s veřejnými koly nevhodné, proto by bylo lepší instalovat stojany na spojnici ulic 1. máje a Komenského, kde se mezi komunikacemi nachází travnatý prostor, na němž je umístěn i rozcestník.

Z této stanice (VP7) by okruh veřejných půjčoven kol kolem centra Olomouce pokračoval po trase vedené Masarykovou třídou k hlavnímu nádraží ČD do stanice VP1.

Ceník výpůjčného je třeba stanovit, stejně jako i v ostatních zahraničních městech, příznivý pro uživatele sítě samoobslužných půjčoven. Abychom byli schopni si kolo vypůjčit, naložit případná zavazadla, přemístit se alespoň na vzdálenost 600 m za cenu nižší, než je tarif MHD, uvedený v následující tabulce, měla by cena výpůjčného být stanovena na prvních 10 minut výpůjčky zdarma.

Tab. 6: Ceník jízdného MHD Olomouc

Časová platnost	Jízdné
Pracovní dny- 40 minut Dny prac. klidu- 60 minut	10 Kč
24-hodin	30 Kč
Týdenní	90 Kč
Měsíční	240 Kč
Čtvrtletní	600 Kč

Zdroj: DPMO

Tab. 7: Navrhovaný ceník jízdného veřejné půjčovny kol

Doba vypůjčení kola	Cena
0-10 minut	2 Kč
11-30 minut	4 Kč
30-60 minut	10 Kč
61-120 minut	25 Kč
121-200 minut	60 Kč
201 a více minut	150 Kč

Zdroj: autorka

Bylo by výhodné zavedení **jednotného systému veřejných půjčoven kol** ve městech České republiky, která provozují nebo budou provozovat veřejné půjčovny jízdních kol. Potom by bylo velice jednoduché a pohodlné takovéto zařízení využít k pohybu po ostatních městech bez nutnosti prvotního vyřizování.

3 PROJEKTY NA PODPORU CYKLISTIKY

Rozvoj cyklistické dopravy musí být mimo jiné podporován také finančně. Jedná se o nezbytnou podmínku k úspěšnosti projektu. Z tohoto důvodu je potřebné využít každé příležitosti k získání různých finančních zdrojů.

3.1 NÁRODNÍ STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY - CYKLOSTRATEGIE

Je základním dokumentem, který zaručuje rozvoj cyklistické dopravy v České republice. Vychází z nutnosti snižovat množství skleníkových plynů. Jejím prostřednictvím dochází k plnění důležitých úkolů, které byly přijaty OSN.

3.2 BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOL

Tento program je další aktivitou v oblasti prevence dopravních nehod. Za cíl si stanovil především zvýšení bezpečnosti dětí při pohybu na ulicích a zejména v okolí škol. Součástí programu je i snaha přesvědčit děti, aby při cestách do škol používaly především dopravu, která je šetrná k životnímu prostředí a prospěšná jejich fyzickému zdraví.

Město Olomouc provedlo v rámci této kampaně v roce 2000 dotazníkové šetření u některých vytipovaných základních a středních škol, kde byly žáci dotazováni na svůj zájem o jízdu na kole. Bylo tázáno 2 473 žáků a výsledky ukazující výrazné rozdíly ve využívání kola ve volném čase a při jízdě do školy jsou uvedeny v *příloze 11*.

3.3 CYKLISTICKÉ TRASY REGIONU STŘEDNÍ MORAVY.

Tento projekt je členěn na čtyři části:

- informační systém cyklistických a pěších tras,
- budování cyklistických stezek,
- budování doprovodných služeb,
- propagace a marketing.

V rámci tohoto projektu bylo v Olomouci vyznačeno přes 1600 km cyklotras (Profil města Olomouce ve vztahu k cyklistické dopravě a cykloturistice). Páteřními trasami se stala Moravská stezka (č.47 a č.51) a Jantarová stezka (č.5).

3.4 KOLMO ZA POZNÁNÍM OLOMOUCKÉHO KRAJE

Tento projekt je určen pro cyklistickou veřejnost. Je podporován v rámci Národního programu zdraví a zaměřuje se na postupné poznávání jednotlivých mikroregionů Olomouckého kraje. Jeho cílem je informovat zájemce o nových cyklistických stezkách v Olomouckém kraji, o cykloturistických produktech vybraných mikroregionů Olomouckého kraje a o významu a zdravotní prospěšnosti pohybové aktivity. Na těchto akcích jednotlivé mikroregiony představují své vlastní cyklostezky a cyklotrasy a pořádané akce vyzdvihují význam cyklistiky a zdůrazňují zdravotní prospěšnost pohybové aktivity.

3.5 EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY / EVROPSKÝ DEN BEZ AUT

Jedná se o mezinárodní osvětové a propagační akce, ke kterým se přihlásilo i město Olomouc. V rámci tohoto programu je zde pořádána každoročně propagace bezpečné cyklistické dopravy. Město se snaží touto akcí ovlivnit občany a zejména děti, aby dopravní prostředek vybíraly s ohledem na dopad na životní prostředí. Součástí této akce jsou prezentace cyklobusů, stojanů na kola a výstavy uspořádané na toto téma. Jsou pořádány pěší a turistické výlety, pro děti a mládež se připravují speciální programy na dopravním hřišti.

3.6 EURO VELO

Tento projekt je návrhem na vytvoření celoevropské sítě dálkových cyklistických tras v rozmezí 15 – 20 let. Síť se má skládat ze 12 páteřních dálkových tras, které procházejí celou Evropou a celkově je v síti EuroVelo zahrnuto již více než 63 tisíc kilometrů cyklistických tras (18). Českou republikou prochází 3 tyto mezinárodní trasy. Základ mají tvořit regionální a celostátní trasy, které jsou již vybudované nebo doposud i plánované. Při jeho budování je kladen požadavek zvláště na kvalitu. Olomoucí procházející dvě dálkové cyklotrasy, Moravská a Jantarová⁴. Jsou součástí tohoto projektu EURO-VELO a propojují Moravu s Polskem a Rakouskem. Cílem projektu je podpora cyklistiky a cykloturistiky. Ukončení projektu má proběhnout v roce 2016.

⁴ Uvedeno v příloze 7.

Českou republikou prochází trasy číslo 4, 7 a 9.

- **Trasa č. 4** – východozápadní trasa. Prochází územím Francie (Roscoff), Belgie, Německa, na českém území prochází městy Cheb, Plzeň, Praha, Brno, Olomouc, Ostrava a pokračuje do Krakova (PL) a Kyjeva (UK). Měří 4 000 km.
- **Trasa č. 7** – severojižní (Sluneční) trasa. Nordkapp – Malta (7 409 km). Prochází územím Norska, Finska, Švédska, Německa, přes Českou republiku městy Děčín, Praha, Tábor, České Budějovice, pokračuje do Rakouska a Ukrajiny.
- **Trasa č. 9** – severojižní trasa Balt. Prochází přes Jadran, Gdaňsk (PL), Wrocław (PL), českými městy Jeseník, Olomouc, Břeclav a Brno, pokračuje do Rakouska, Slovinska a Chorvatska s celkovou délkou 1 930 km. Je nazývána Jantarovou cestou.

3.7 NADACE PARTNERSTVÍ

Je to sdružení nadačních dárců, převážně amerických. Tato nadace podporuje ekologické projekty obcí a nevládních a neziskových organizací v ČR. Vznikla v roce 1991 a stala se největším soukromým zdrojem nadačních příspěvků. Své finance nadace investuje také do pořádání stáží, školení, technické a konzultační pomoci a do dalších programů. Napomáhá zlepšování životního prostředí.

Asistenční programy nadace:

- úspora energie,
- alternativy k jaderné energii,
- právo na informace,
- partnerství pro veřejná prostranství,
- zelené stezky = GREENWAYS,
- péče o krajinu,
- doprava pro 21. století.

3.8 GREENWAYS

Je to Evropské sdružení 6 zemí (Španělsko, Francie, Velká Británie, Lucembursko, Česká republika a Belgie) nazýváno také Zelené stezky. Jedná se o trasy, které vedou podél řek, starých železničních tratí a přírodních koridorů. Tento program podporuje a pomáhá organizacím, které přispívají k udržitelnému rozvoji a napomáhá projektům, které se snaží zlepšit kvalitu života lidí ve městech a na vesnicích.

Hlavními tématy jsou:

- místní a regionální rozvoj,
- bezpečná a šetrná doprava,
- šetrná turistika,
- zdravý životní styl,
- ochrana přírodního a kulturního dědictví.

3.9 BYPAD (BICYCLE POLICY AUDIT)

Tento evropský projekt oslovuje všechny, kteří rozhodují a mají vliv na politiku cyklistické dopravy. Cílem je maximálně informovat na regionální a místní úrovni o nutnosti podpory cyklistické dopravy. V současnosti je realizován v 15 státech EU. V ČR je projekt koordinován Ministerstvem dopravy ČR a CDV. Prostřednictvím tohoto projektu je krajům představováno, co je možné udělat pro podporu cyklistiky. Dále záleží už jen na jednotlivých krajích, jak tyto informace využijí.

Cílem tohoto projektu je:

- naučit se využívat auditů cyklistické dopravy, pomocí nichž lze vyhodnotit a vylepšit kvalitu lokálních politik cyklistické dopravy v evropských městech,
- zmapovat lokální politiku z pohledu kvalitativního řízení a vyvodit závěry,
- vyhodnotit a doporučit vhodná opatření pro cyklistickou dopravu,
- ocenit dosavadní politiku podle bodového systému metody Bypad.

ZÁVĚR

Zásadní součástí rozvoje cyklistické dopravy je budování cyklistických komunikací, vytváření husté navazující sítě a podpora cyklistických a pěších oblastí ve městech. Ty přispějí k celkové bezpečnosti obyvatel. Hledat možnosti realizace cyklostezek a doprovodné infrastruktury je potřebné již při jakýchkoli stavebních záměrech a projektech. Při tom je nutné využívat veškerých stávajících pozemních komunikací, kde budou prováděny úpravy povrchů (např. při výstavbě technické infrastruktury, obytných domů, administrativních budov, při opravách komunikací apod.). Cyklistickou dopravu je třeba podporovat zejména proto, aby bylo dosaženo alespoň částečného omezení motorové dopravy, omezení hluku, snížení srdečních a cévních chorob, podpory cestovního ruchu a v neposlední řadě zvýšení bezpečnosti cyklistů.

Nejvíce rozšířeným nástrojem podpory cyklistiky jsou především dotace, vložené nejen do dobrého cyklistického vybavení ale i do budování rozsáhlé sítě cyklostezek. Stále však zůstávají v pozadí možnosti nepřímé podpory cyklistické dopravy, jako jsou například poplatky a daně pro motorová vozidla (např. zpoplatnění vjezdu do centra města, parkování atd.). Je možné také poskytnout daňové úlevy pro cyklisty dojíždějící do práce. V České republice tyto ekonomické nástroje pro podporu cyklistiky nejsou stále využívány.

K plné integraci cyklistické dopravy do dopravního systému města může dojít až bude cyklistická doprava chápána jako jeden ze základních způsobů dopravy a při projektování a budování v nových lokalitách budou cyklistické komunikace stejnou samozřejmostí jako silnice a chodník.

V této bakalářské práci je navržena síť veřejných půjčoven kol ve městě Olomouc. Do městského prostředí je začleněno osm stanic veřejných půjčoven kol. Jejich umístění je navrženo s ohledem na architektonický ráz jednotlivých lokalit města. Zároveň je navržen i úsek cyklotrasy propojující zimní stadion a hlavní nádraží. V tomto úseku je velká intenzita automobilové i cyklistické dopravy. Vybudováním tohoto úseku cyklotrasy zde dojde ke zvýšení bezpečnosti cyklistů. Těmito návrhy byl splněn cíl této bakalářské práce.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- [1] *BESIP* [online]. [cit. 2009-03-30]
Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/Cykliste/Statistiky-analyzy>>
- [2] *Ekolist* [online]. [cit. 2009-03-30]
Dostupné z: <<http://www.ekolist.cz/zprava.shtml?x=2054681>>
- [3] *Cyklistika pro města* [online]. [cit. 2009-04-20]
Dostupné z: <http://aa.ecn.cz/img_upload/3a7e18c1249b899407e75e7f626db792/-cyklistika_2006.pdf>
- [4] *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*
Dostupné z: <<http://est east.unep.ch/includes/file.asp?site=est eastcz&file=7197B502-DC7C-41B4-ACDC-2152390C4B9D>>
- [5] *Cyklostrategie* [online]. [cit. 2009-03-30]
Dostupné z: <<http://www.cyklostrategie.cz/download/tema9-7.pdf>>
- [6] *BYPAD+* [online]. [cit. 2008-07-30]
Dostupné z: http://www.opavskemnakole.info/opava/dokumenty/BYPAD_-uvod_vsechny_moduly.pdf
- [7] BP Ondřej Blecha
Dostupné z: <<http://gislib.upol.cz/dprace/bakalarske/blecha08/index.html>>
- [8] *Městská policie Olomouc* [online]. [cit. 2009-03-30]
Dostupné z: <[http://www.mp-olomouc.cz/sluzby-obcanum/evidence-jizdnich-kol_\(cesky\) >](http://www.mp-olomouc.cz/sluzby-obcanum/evidence-jizdnich-kol_(cesky) >)
- [9] *České dráhy a.s.* [online]. [cit. 2009-04-22]
Dostupné z: <<http://www.cd.cz/index.php?action=section&id=18490>>
- [10] *Na kole* [online]. [cit. 2009-03-30]
Dostupné z: <<http://www.nakole.cz/vemeste/108-v-praze-si-lide-mohou-pujcovat-kola-na-ulici.html>>
- [11] *Homeport* [online]. [cit. 2009-03-30]
Dostupné z: <<http://yello.homeport.cz/Guest/Pricing.aspx>>
- [12] *Na kole*[online]. [cit. 2009-03-30]
Dostupné z: <<http://www.nakole.cz/clanky/photos.php3?id=108>>
- [13] *Cykloserver* [online]. [cit. 2009-03-30]
Dostupné z: <<http://www.cykloserver.cz/cykloatlas/>>
- [14] *BP Jakub Tázlar*
Dostupné z:
<<http://www.geoinformatics.upol.cz/studium/bakalarky/tazlar2007/index.html>>
- [15] *Český statistický úřad Olomouc* [online]. [cit. 2009-03-30]
Dostupné z: <<http://notes2www2.czso.cz/xm/edicniplan.nsf/tab/9A00261C8F>>
- [16] *Olomoucký kraj* [online].[2008-08-08]
Dostupné z: <http://www.kr-olomoucky.cz/OlomouckyKraj/Doprava/Cyklistická+doprava/Koncepce+cyklistické+dopravy/Koncepce+cyklistické+dopravy_CZ.htm?lang=CZ>

- [17] *Cyklostrategie* [online]. [cit. 2009-03-30]
Dostupné z: <www.cyklostrategie.cz/download/tema19-14.pdf>
- [18] *Cyklotoulky.cz* [online]. [cit. 2009-03-30]
Dostupné z: <<http://www.cyklotoulky.cz/clanky/clanky-display/cyklotrasy/zahranici/eurovelo-evropska-sit-cyklotras/0086/>>
- [19] MARTÍNEK, J. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy středník cíle, realita, vyhlídka*. Centrum dopravního výzkumu pro potřeby Ministerstva dopravy, 2005. ISBN 80-86502-24-4.
- [20] DEKOSTER, J. – SCHOELLAERT, U. *Cyklistika pro města*. MŽP 2002 a 2006. ISBN 80-7212-387-4.
- [21] *Děti na cestách . Bezpečně po městě*. MŽP 2002 a 2006. ISBN 80-7212-388-2.
- [22] KUTÁČEK, S. *Možnosti alternativ k individuální automobilové dopravě*. Masarykova univerzita Brno, 2003. ISBN 80-210-3305-3.
- [23] ČSN 73 6110 *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut 2006. 128s
- [24] *Ústřední automotoklub ČR*. [online]. [cit. 2008-08-08]
Dostupné z : <<http://www.fcc-cr.cz/aspRS/users/infoservis.asp?id=1995&rok=2008>>
- [25] *Opavou na kole* [online]. [cit. 2008-08-08]
Dostupné z : <<http://www.opavounakole.info/>>
- [26] *Cyklostrategie* [online]. [cit. 2008-08-08]
Dostupné z: <<http://www.cyklostrategie.cz/download/tema6-1.pdf>>
- [27] *Olomoučtí kolaři* [online]. [cit. 2008-08-08]
Dostupné z: <<http://kolari.olomouc.com/Publikace/olkolo2000.html>>
- [28] *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*. Ministerstvo dopravy, 2005. ISBN 80-86502-11-2.

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

CDV	– Centrum dopravního výzkumu
ČR	– Česká republika
ECF	– Evropská cyklistická federace
EU	– Evropská unie
IDS	– integrovaný dopravní systém
KČT	– Klub českých turistů
MHD	– městská hromadná doprava
VHD	– veřejná hromadná doprava
VP	– veřejná půjčovna

SEZNAM TABULEK

Tab. 1: Počty přepravených osob	15
Tab. 2: Podíl cyklistiky na sledované mobilitě	17
Tab. 3: Ceník pražského systému YELLO	33
Tab. 4: Sčítání dopravy.....	39
Tab. 5: Sčítání dopravy.....	39
Tab. 6: Ceník jízdného MHD Olomouc	45
Tab. 7: Navrhovaný ceník jízdného veřejné půjčovny kol.....	45

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Počty přepravených osob graficky.....	15
Obrázek 2: Podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce ve vybraných městech ČR v roce 2000.....	16
Obrázek 3: Příklad informační tabule poznávacího cyklistického okruhu.....	21
Obrázek 4: Příklad infotabule olomouckého přednádrazí.....	21
Obrázek 5: Parkování jízdních kol u polikliniky Olomouc na třídě Svobody.....	23
Obrázek 6: Parkování jízdních kol na Horním náměstí v Olomouci.....	23
Obrázek 7: Stojany kol u prodejny Gigasport na ulici Slavonínská v Olomouci.....	24
Obrázek 8: Stojany kol u Lidlu na ulici Velkomoravská v Olomouci.....	24
Obrázek 9: Úschova kol na pracovišti SDC Olomouc.....	24
Obrázek 10: Úschova kol na pracovišti SDC Olomouc.....	24
Obrázek 11: Česká spořitelna na tř. Svobody v Olomouci.....	25
Obrázek 12: Úřad práce na ul. Vejvodského v Olomouci.....	25
Obrázek 13: Cyklostezka Majetín – Brodek.....	26
Obrázek 14: Uložení kol v kolárně.....	26
Obrázek 15: Kolárna v panelovém domě.....	26
Obrázek 16: Příklad stojanů z betonu nesplňující žádné z daných kritérií.....	28
Obrázek 17: Stojany na kola instalované ve Vídni.....	29
Obrázek 18: Stojany na náměstí Národních hrdinů v Olomouci.....	29
Obrázek 19: Stojan s malým prostorem pro jednotlivá kola.....	30
Obrázek 20: Stojany s výškově přesazenými úchyty u Kauflandu na ul. Šturmová.....	30
Obrázek 21: Úschovna kol na železničním nádraží v Olomouci.....	30
Obrázek 22: Půjčovny kol ČD v ČR.....	31
Obrázek 23: Mapa umístění stojanů systému HOMEPORT v Praze Karlíně.....	33
Obrázek 24: Stojan systému HOMEPORT v Praze Karlíně.....	33
Obrázek 25: Vedení cyklostezek ve městě Olomouc.....	37
Obrázek 26: Struktura vyjíždějících denně za prací podle použitého dopravního prostředku.....	38
Obrázek 27: Průběh navržené trasy.....	41
Obrázek 28: Možné rozmístění stanic systému HOMEPORT.....	43

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha 1: Rozbor nehodovosti
- Příloha 2: Průzkum Ondřeje Blechy
- Příloha 3: Statistiky odcizených jízdních kol v České republice
- Příloha 4: Možné způsoby uložení jízdních kol
- Příloha 5: Stojany VELOCK
- Příloha 6: Systém HOMEPORT v Evropě
- Příloha 7: Moravská a Jantarová stezka
- Příloha 8: Sčítání dopravy v Olomouci
- Příloha 9: Intenzita cyklistické dopravy v Olomouci
- Příloha 10: Nejvýznamnější úseky cyklostezek v Olomouci
- Příloha 11: Dotazníkové šetření na základních a středních olomouckých školách provedené v roce 2000

PŘÍLOHY

Rozbor nehodovosti

Tab.: Přehled viníků a zavinění nehod v 1. čtvrtletí 2009

Viník, zavinění nehody Leden až březen 2009	Počet nehod	Rozdíl nehod	Rozdíl v %	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených	Rozdíl v %
Řidičem motorového vozidla	16 236	-20 236	-55,3	169	-4	-2,3
Řidičem nemotorového vozidla	110	-131	-54,4	3	-2	-40,0
z toho dětmi	8	-9	52,9	0	0	
Chodcem	264	-98	-27,1	4	-10	-71,4
z toho dětmi	67	-33	-33,0	0	-3	-100
Jiným účastníkem	19	-29	-60,4	0	0	0
Závadou komunikace	95	+13	+15,9	0	0	0
Technickou závadou vozidla	72	-134	-65,0	1	+1	
Lesní, domácí zvířít	626	-761	-54,9	0	0	
Jiné zavinění	71	-123	-63,4	1	+1	

Zdroj:

www.autoklub.cz/acr/autoskoly/dopr_nehodovost/pdf2009/0410/nehodovost_1_ctvrtleti.pdf

Dalším důvodem, při kterém v silničním provozu dochází ke zranění cyklistů, je jejich nedostatečné vybavení zejména cyklistickou přilbou. V roce 2007 bylo bez cyklistické přilby 87 % cyklistů usmrceno, 85 % těžce zraněno a 75 % bylo zraněno lehce.

Zdroj: (<http://www.ibesip.cz/Cykliste/Statistiky-analyzy>).

Jak ukazuje následující tabulka, největší počet usmrcených, těžce a lehce zraněných cyklistů bylo právě bez cyklistické přilby.

Tab.: Rozbor nehod cyklistů

	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Nezraněno
Cyklista s přilbou	12	55	549	221
Cyklista bez přilby	90	373	2 283	568
Spolujezdec bez přilby	0	3	17	9
Spolujezdec s přilbou	1	0	6	4
Celkem	103	431	2 855	802

Zdroj: <http://www.ibesip.cz/Cykliste/Statistiky-analyzy>

Z následující tabulky vyplývá skutečnost, že jízda na kole pod vlivem alkoholu není jen porušením ustanovení dopravních předpisů, ale je i závažným důvodem vzniku dopravních nehod, a to nejen s následkem zranění, ale i smrti.

Tab.: Rozbor nehod cyklistů pod vlivem alkoholu

	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Nezraněno
Cyklista s přilbou	1	2	19	11
Cyklista bez přilby	4	48	361	92
Spolujezdec bez přilby	0	1	2	0

Zdroj: <http://www.ibesip.cz/Cykliste/Statistiky-analyzy>

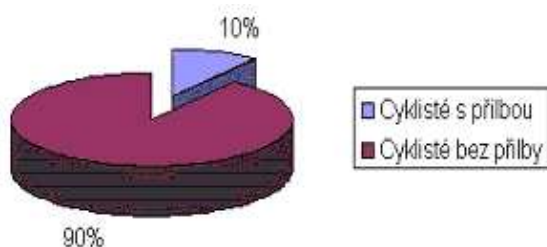
Dopravním nehodám se nevyhýbají ani děti jako cyklisté. Čtyři děti, které se staly účastníky dopravních nehod v roce 2007 byly podle tabulky 11 usmrceny, 38 jich bylo těžce zraněno, lehce zraněno bylo 324 dětí a 124 jich zůstalo bez zranění.

Tab.: Rozbor nehod dětských cyklistů

	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Nezraněno
Cyklista dítě	4	38	324	124

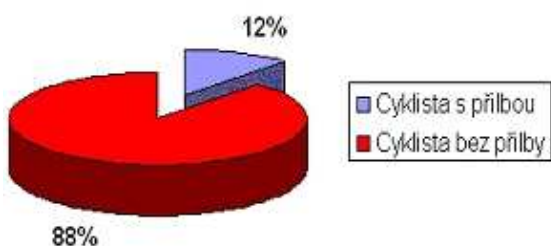
Zdroj: <http://www.ibesip.cz/Cykliste/Statistiky-analyzy>

Níže uvedené jednotlivé grafy znázorňují počty usmrcených cyklistů v rámci České republiky, jsou uvedeny v procentech a rozděleny podle toho, zda cyklisté použili při jízdě na kole přilbu či nikoli.



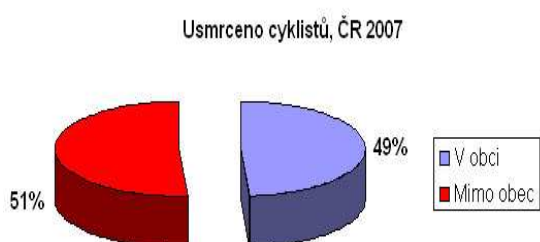
Obrázek: Usmrceno cyklistů, ČR, 2007

Zdroj: <http://www.ibesip.cz/Cykliste/Statistiky-analyzy>



Obrázek: Usmrceno cyklistů v obci, ČR, 2007

Zdroj: <http://www.ibesip.cz/Cykliste/Statistiky-analyzy>



Obrázek: Usmrceno cyklistů, ČR 2007

Zdroj: <http://www.ibesip.cz/Cykliste/Statistiky-analyzy>

Průzkum Ondřeje Blechy

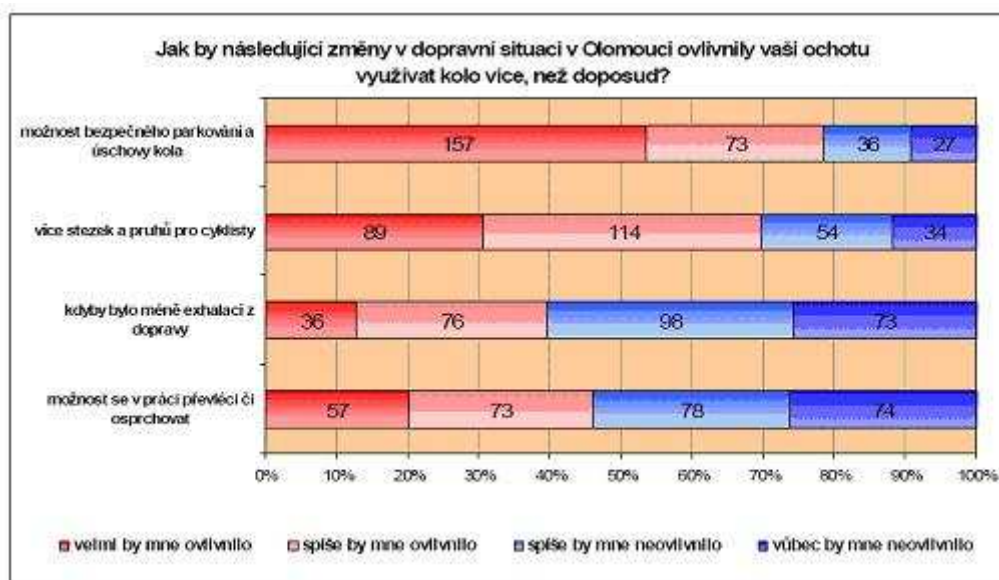
Při svém průzkumu zpracoval Ondřej Blecha celkem 300 dotazníků od respondentů, kteří jsou v tabulce rozčlenění dle věku a pohlaví.

Tab.: Dotazování respondenti podle věku

Věk	<18	18 – 25	26 – 35	36 – 45	46 – 55	56 – 65	65 +
muži	93	80	5	4	6	1	4
ženy	38	53	4	2	6	4	1

Zdroj: Univerzita Palackého v Olomouci, bakalářská práce, Ondřej Blecha

Podle výsledků šetření bylo zjištěno, že nejvýznamnějším problémem cyklistické dopravy v Olomouci je nedostatek bezpečných úschoven a stojanů na kola. Z dotazníků také vyplynulo, že pokud by došlo ke zlepšení podmínek pro bezpečné odložení kola zejména na frekventovaných místech, 78,5 % respondentů by kolo používalo častěji. Při zvýšení počtu cyklostezek by respondenti kolo využívali více v 69,8 %. Nezanedbatelným zjištěním bylo také 46,1 % respondentů, kteří by kolo využívali více zvláště pro jízdu do zaměstnání, kdyby měli možnost se v cíli cesty převléci a osprchovat.



Obrázek: Jak by následující změny v dopravní situaci v Olomouci ovlivnily vaši ochotu využívat kolo více, než doposud?

Zdroj: Univerzita Palackého v Olomouci, bakalářská práce, Ondřej Blecha

Statistiky odcizených jízdních kol v České republice

Rok	Evidovaný počet odcizených jízdních kol	Celková škoda v tis. Kč	Průměrná cena jednoho odcizeného kola v Kč
1993	28 801	-	-
1994	24 407	-	-
1995	20 950	-	-
1996	18 485	-	-
1997	17 135	-	-
1998	17 086	-	-
1999	14 467	-	-
2000	13 040	116 524	8 936
2001	8 895	87 722	9 862
2002	6 848	91 744	13 397
2003	6 605	84 938	12 860
2004	6 360	86 720	13 635
2005	5 956	84 561	14 198
2006	5 464	77 046	14 101
2007	5 395	77 698	14 402

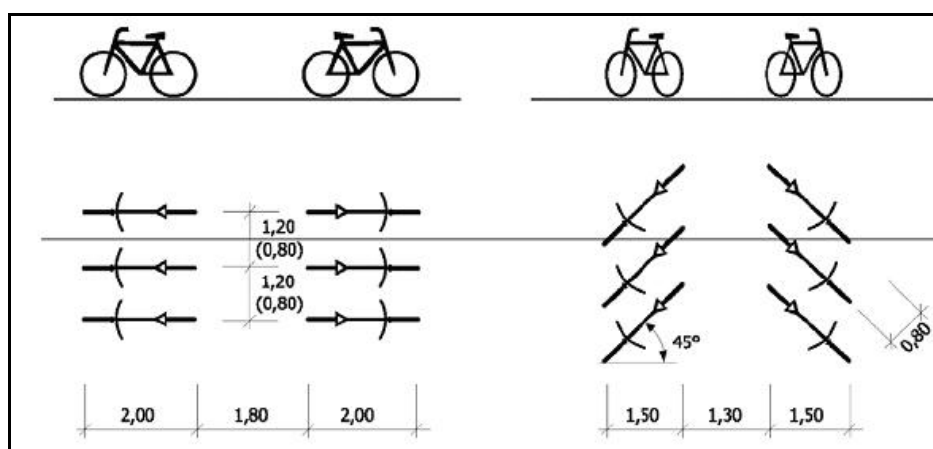
Zdroj: http://www.opavskemnakole.info/opava/statistiky_odcizenych_kol_CR1.htm

V tabulce jsou uvedeny počty odcizených kol, kdy se jednalo pouze o trestný čin krádeže jízdních kol. Počty odcizených kol jsou však vyšší, protože odcizená kola např. ze sklepů, z restaurací, bytů, objektů, apod. nejsou v tabulce zahrnuta

Pozn.: Do 5 000Kč se jedná o přestupek, nad 5 000Kč se jedná o trestný čin.

Možné způsoby uložení jízdních kol

- zavěšení - kola zabírají plochu 1m^2 ,
- šikmé stání – kola zabírají plochu: $1,2\text{ m}^2$ při střídaném zvýšení uložení předního kola
 $1,9\text{ m}^2$ při uložení ve stejné výšce předního kola,
- kolmé stání – kola zabírají plochu: $1,4\text{ m}^2$ při uložení předního kola ve stejné výšce
 $1,9\text{ m}^2$ při nestejně výšce uložení předního kola



Obrázek: Šikmé a kolmé uložení jízdních kol

Zdroj: Rozvoj cyklistické dopravy v České republice, díl II



Obrázek: Možné zavěšení kola na stěnu

Zdroj: http://www.cyklodrzaky.cz/img/-typ_b.jpg



Obrázek: Zavěšení kola na hák u stropu

Zdroj: <http://www.novinky.cz/clanek/-152919-kola-uz-doma-nebudou-prekazet.html>

Stojany VELOCK

U těchto stojanů je zcela splněna podmínka uzamčení rámu kola k pevnému předmětu. Kolo v nich stojí pevně a stabilně a je zde také dostatečný prostor pro manipulaci. Kolo je ke stojanu přichyceno za rám pomocí uzávěru, který je součástí stojanu. Jediné, co je třeba, abychom tento stojan mohli využít, je opatřit si zámek, který se vkládá do pouzdra ve stojanu. Ideálním řešením by v tomto případě bylo vybavit město jedním typem stojanů.



Obrázek: Uzamykání kola do stojanu VELOCK
Zdroj: TANO TECHNIK, spol. s r.o.



Obrázek: Uzamčené kolo ve stojanu VELOCK
Zdroj: TANO TECHNIK, spol. s r.o.

System HOMEPORT v Evropě

System HOMEPORT je výpůjční a zároveň i parkovací místo, které obsahuje HOME jednotku, na níž jsou uvedeny pokyny k obsluze, návod a kontaktní telefonní číslo.



Obrázek: Jednotka systému Homeport v Londýně
Zdroj: http://www.homeport.info/what_is_it.shtml

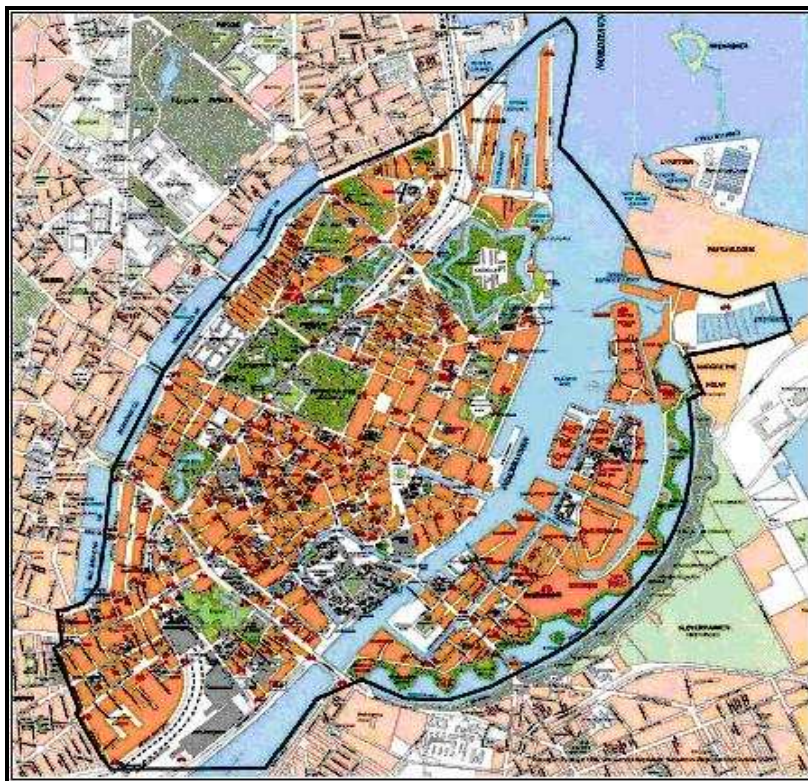
V tomto systému jsou kola bezpečně uzamčena ve stojanu k jednotce pomocí kabelu s ocelovým lankem. Tato jednotka je tzv. „mozkem“ daného stanoviště. Veškeré informace o stavu stojanů jsou vysílány z jednotky do internetového systému. Když si chce uživatel půjčit nebo vrátit kolo, musí se pomocí ní nejdříve autentizovat. Jednotka nese v každém okamžiku aktuální informace o počtu kol na daném stanovišti. Obsluha tohoto systému je jednoduchá a kolo je možné si vypůjčit kdekoli a kdykoli.

Kola mají speciální povrchovou úpravu, aby mohla stát na ulici za každého počasí. Mají bezdušové pneumatiky, speciální přehazovačku a je malá pravděpodobnost, že budou ukradena. Mají svůj charakteristický tvar a barvu, čímž se stávají takřka neprodejná.

KODANĚ

Toto město začalo jako jedno z prvních již v roce 1995 provozovat systém půjčování veřejných kol, kdy je možné si kolo na jednom místě vypůjčit, přesunout se a zde kolo vrátit do příslušného stojanu. Po městě je rozmístěno 115 veřejných stojanů s 1200 jízdními koly. Kolo je možné si vypůjčit oproti vložení zálohové mince, která je při vrácení kola do stojanu zákazníkovi vrácena. System je financován z příjmů za reklamu, jež je umístěna na stojanech a kolech. Údržbu kol zajišťuje organizace poskytující pomoc nezaměstnaným. System docela funguje, ale na 2/3 závad na kolech se podílí vandalové. Při tomto systému vypůjčování kol formou záloh je velkým problémem čas, na který si zákazníci kola vypůjčují. Dochází tím

k nedostatku kol ve stojanech. Město stojany doplnilo dalšími koly a v současné době tak převažuje počet instalovaných kol nad počtem míst ve stojanech.



Obrázek: Centrální Kodaň, kde lze využívat zdarma městská kola

Zdroj: <http://www.bycyklen.dk/english/thecitybikezone.aspx>
<http://members.aol.com/humorme81/citybike.htm>



Obrázek: Umístění reklamy na kolech

Zdroj: <http://www.cyklostrategie.cz/-download/tema18-9.pdf>



Obrázek: Možnost umístění reklamy na kole

Zdroj: <http://www.aarhusbycykel.dk/sites/tysk-turist.html>

LONDÝN

V Londýně je systém HOMEPORT provozován programem OYBIKE. Jednotlivá stanoviště jsou rozmístěna v několika set metrových vzdálenostech. Kola tohoto systému jsou žlutá a jsou vybavena tak, aby vyhovovala jízdám v městském prostředí.



Obrázek: Mapa Londýna se stanovišti OYBIKE

Zdroj: <http://www.oybike.com/OYBIKE/obhome.nsf/locations.html>



Obrázek: Kolo systému Homeport v Londýně

Zdroj: <http://www.oybike.com/OYBIKE/obhome.nsf/oybike.html>

Tab.: Tarify půjčovního v Londýně

Doba výpůjčky (minut)	Cena
0 – 30	zdarma!
31 – 60	£2.00
61–120	£4.00
121–180	£6.00
181 min. – 24 hodin	£8.00

Zdroj: <http://www.oybike.com/>

PAŘÍŽ

Provoz tohoto systému pod názvem program VELIB byl zahájen také v Paříži, kde našel velký ohlas u obyvatel tohoto města. Je zde rozmístěno 1 451 stanic s více jak 20 000 koly [Austin American Statesman]. Vzdálenost mezi jednotlivými zastávkami je asi 300 m.

Tab.: Ceník systému VELIB

čas	30 minut	1 hodina	1,5 hodiny	2 hodiny	5 hodin	10 hodin	20 hodin
poplatek	zdarma	1 €	3 €	7 €	31 €	71 €	151 €

Zdroj: http://www.enviwiki.cz/wiki/P%C5%AFj%C4%8Dov%C3%A1n%C3%AD_m%C4%9Bstsk%C3%BDch_kol_-_Pa%C5%99%C3%AD%C5%BE

Jak ukazuje tabulka 14, počátečních 30 minut je vždy poskytováno zdarma. První půlhodina navíc je účtována za 1 €, druhá za 2 € a každá další půlhodina 4 €. Tento systém zvyšování ceny po předplacené době zajišťuje kola ve stálém oběhu.



Obrázek: Mapka Paříže se stanovišti systému VELIB

Zdroj: http://www.velib.paris.fr/trouver_une_station?recherche=Adresse%2C+mots+cl%C3%A9s&rechercher.x=14&rechercher.y=15



Obrázek: Kola systému VELIB v Paříži

Zdroj: <http://www.nakole.cz/vemeste/280-bude-parizsky-velib-vzorem-pro-dalsi-evropska-mesta.html>



Obrázek: Stanoviště systému VELIB

Zdroj: autorka



Obrázek: Stanoviště systému VELIB

Zdroj: autorka

Pro návštěvníky Paříže je stanovena cena na 1 Euro/den nebo 5 Euro/týden a prvních 25 minut výpůjčky je poskytnuto zdarma. Předplatné na rok činí 29 euro a v případě, že kolo nebude vráceno do stojanu se z účtu odepíše 150 Euro. Tento systém je možné kombinovat s jinými druhy dopravy ve městě a používat jej jako každodenní dopravní prostředek. Kola jsou provedena v barvě šedé.

Moravská a Jantarová stezka

Průběh trasy Moravské a Jantarové stezky je uveden v tabulce.

Tab.: Dálkové cyklotrasy procházející územím ORP Olomouc

Evidenční číslo	Průběh cyklotrasy	Celkem (km)	Olomoucký kraj (km)	Způsob značení
5 Jantarová stezka	Brno – Blansko – Prostějov – Olomouc – Přerov – Lipník – Teplice n/Bečvou – Hustopeče n/Bečvou – Starý Jičín – Ostrava – Hlučín – Hať (CZ/PL)	250	127	Dopravní
47 Moravská stezka	Hodonín – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště – Kroměříž – Tovačov – Olomouc	153	24	Dopravní
51 Moravská stezka	Olomouc – Litovel – Nové Mlýny – Moravičany – Mohelnice – Bohuslavice – Hrabová – Leština – Lesnice – Postřelmov – Sudkov – Bludov – Hanušovice	84	84	Dopravní

Zdroj: Analýza stávajícího stavu představ a zajištěnosti projektů cyklistické dopravy v jednotlivých obcích ORP Olomouc

Na obrázku 1 je průběh Moravské stezky z Mikulova do Jeseníku, na obrázku 2 je průběh Jantarové stezky, která začíná ve Vídni a vede až do polského Krakova..



Obrázek: Moravská stezka

Zdroj: <http://www.topbicycle.com/-JesMik.htm>



Obrázek: Jantarová stezka

Zdroj: <http://www.topbicycle.com/-WienKrak.htm>

MORAVSKÁ STEZKA

Tato cyklotrasa II. třídy má dálkový význam a je dlouhá 310 km. Byla otevřena v roce 1995 a podle jednotlivých úseků je značena čísly 51, 53, 54 a Olomoucí vede pod číslem 47. Je vedena většinou v blízkosti řeky Moravy po méně frekventovaných silnicích III. třídy, místních komunikacích, cyklostezkách a polních cestách. Prochází městy Jeseník, Hanušovice, Olomouc, Kroměříž, Uherské Hradiště, Hodonín, Břeclav a Mikulov.



Obrázek: Moravská stezka

JANTAROVÁ STEZKA

Patří do cyklotras I. třídy a Olomoucí vede většinou souběžně se stezkou Moravskou a je značena číslem 5. Prochází městy Vídeň, Mikulov, Brno, Olomouc, Přerov, Český Těšín, Bielsko Biala, Oswiecim a Krakow. Nese tradici obchodní stezky, která již v historii spojovala Baltské moře se Středomořím a je nazvaná podle často přepravované suroviny. Byla otevřena v roce 1999. Od Baltu spojuje 303 km a Olomoucí prochází východně-jihozápadním směrem.



Obrázek: Jantarová stezka

Zdroj: <http://www.vyletnik.cz/cyklotrasy/stredni-morava/hana-olomoucko/38-jantarova-cyklotrasa/>

Sčítání dopravy v Olomouci

Číslo komunikace	Ulice	Sčítací místo	Počet vozů za 24hod rok 2000	Nárůst, rok 2005	Nárůst, rok 2010	Intenzita cykl. provozu
II /635	Křelovská	7-0053	2134	2603	3052	2
II /635	Na Trati	7-0054	6151	7504	8796	2
II /635	Erbenova	7-0054	6 151	7 504	8796	2
I /35	Pražská	7-0071	16 435	20 417	23931	1
II /448	Tř.Míru	7-3381	9 201	11 225	13157	2
I /35	Foerstrova	7-5381	22 674	27 662	32424	2
MK	Hněvotínská	7-4474	5623	6860	8041	2
MK	Okružní	7-4473	6656	8120	9518	2
I /46	Brněnská	7-4921	28692	35004	41030	2
I /46	Brněnská	7-1072	24957	30448	35689	2
I /35	Velkomoravská	7-5382	49772	60722	71174	2
MK	Schweitzerova	7-4481	8473	10337	12116	2
I /35	Velkomoravská	7-5383	42986	52443	61470	2
II /435	Rooseveltova	7-1921	7077	8634	10120	2
II /570	Lesní	7-4371	5762	7029	8240	2
II /435	Střední Novosadská	7-1922	8212	10019	11743	2
II /435	Dolní Novosadská	7-1923	5323	6497	7612	2
I /35	Velkomoravská	7-5384	42626	52004	60955	2
I /35	Lipenská	7-0085	33259	40576	47560	2
I /55	Rolsberská	7-0233	15375	18758	21986	2
I /46	Přerovská	7-0232	13451	16410	19235	2
II /570	Keplerova	7-4487	0	0	0	0
III /4436	Hamerská	7-4876	3219	3927	4603	2
I /46	Hodolanská	7-0232	13451	16410	19235	2
I /46	Divišova	7-0231	10221	12470	14616	2
I /46	Chválkovická	7-1083	16127	19675	23061	2
II /4432	Švabinského	7-4865	3544	4324	5068	2
I /46	Šternberská	7-1085	13163	16059	18823	2
II /448	Pasteurova	7-1084	19819	24179	28341	3
II /448	Dobrovského	7-4411	19471	23755	27844	3
II /446	Na Střelnici	7-1931	10681	13031	15274	2
II /446	Lazecká	7-1932	4181	5101	5979	2
II /446	Dalimilova	7-1915	3968	4841	5674	2
MK	Ladova	7-4483	7948	9697	11366	3
II /635	Ladova	7-5361	9119	11125	13659	3
II /448	Litovelská	7-0072	9552	11176	12513	3
MK	Tř.Svornosti	7-4472	6015	7338	8601	3
II /448	Hynaisova	7-3382	16096	18832	21086	3
MK	Tř.Svobody	7-4442	15620	19056	22337	2
MK	Tř.Svobody	7-4441	16752	20437	23956	2

Číslo komunikace	Ulice	Sčítací místo	Počet vozů za 24hod rok 2000	Nárůst, rok 2005	Nárůst, rok 2010	Intenzita cykl. provozu
MK	Havlíčková	7-4451	14024	17109	20054	2
III /03551	17.Listopadu	7-1081	10896	12530	13620	2
MK	Masarykova tř.	7-4421	7275	8876	10403	2
MK	Tř.Kosmonautů	7-4484	6286	7669	8989	3
MK	Tř.Kosmonautů	7-0082	19586	29895	28008	3
III /03551	Wittgensteinova	7-0083	8939	10280	11174	2
MK	Polská	7-4482	7278	8879	10408	2
MK	Masarykova tř.	7-4432	7822	9543	11185	2
MK	Jeremenkova	7-4431	10948	13357	15656	2

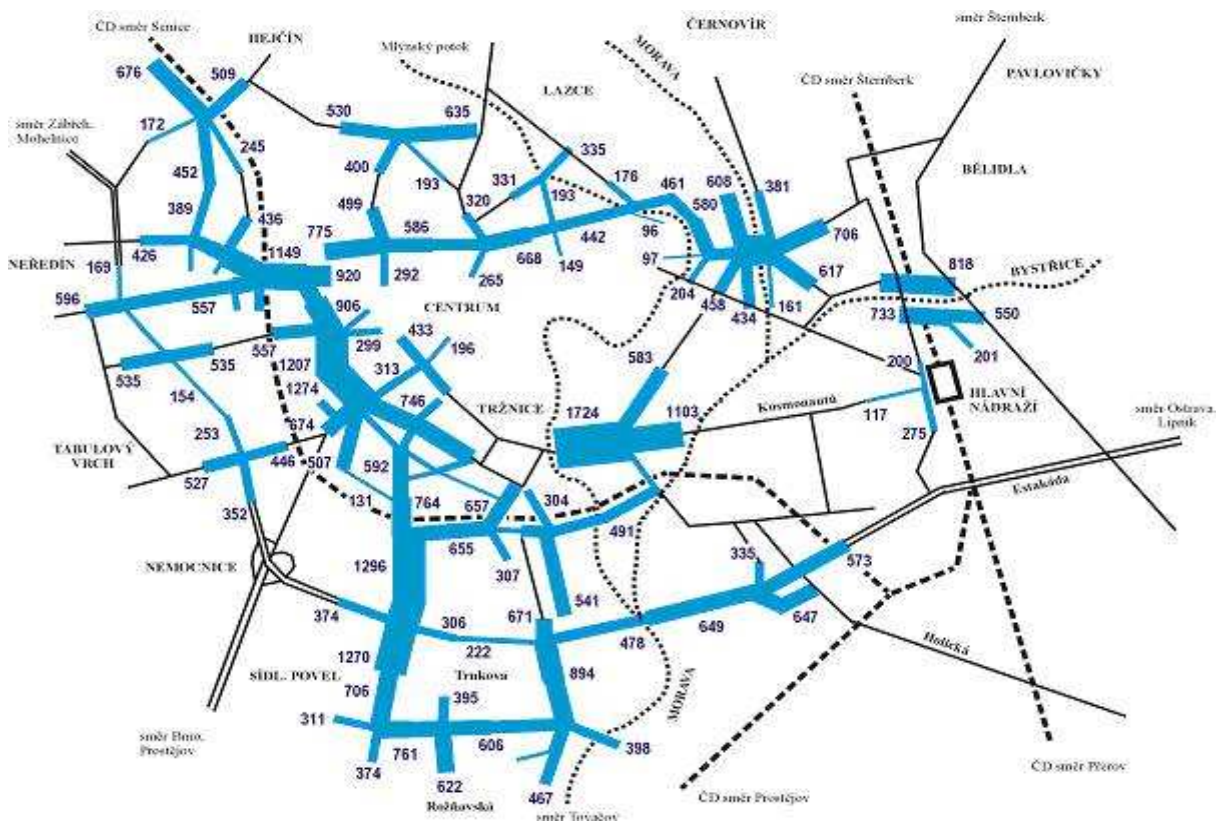
Zdroj: Olomoucký kraj

Intenzita cyklistické dopravy v Olomouci

Hodnocená trasa	2000(1999)
tř. 17. listopadu od tř. Kosmonautů k Tržnici	1724 (1424)
vjezd a výjezd ze Smetanových sadů na Havlíčkově	1458 (1248)
Komenského od Gorazdova nám.	1323
Palackého od Krapkovy	1149
tř.Kosmonautů od 17.listopadu	1103 (852)
Litovelská od Před Lipami k Palackého	932
Litovelská od Palackého k Před Lipami	837
Rooseveltova od Střední novosadské	786
cyklostezka podél Vídeňské od Havlíčkovy	746 (262)
Pasteurova od Gorazdova nám.	706
Zikova od Rožňavské ke Schweitzerově	695
Litovelská od Před Lipami k Tř.Míru	658
Velkomoravská od Rooseveltovy k estakádě	649
tř. Svornosti od Foersterovy k Timpu	596
tř. 17. listopadu od tř. Kosmonautů k Masarykově	583 (585)
Zikova od Rooseveltovy	562
tř. Svornosti od Foersterovy k centru	557
tř. Svornosti od Palackého	557
Zikova od Rožňavské k Rooseveltově	550
Na Vozovce od Foersterovy ke Kmochově	535
Hněvotínská od Foersterovy	527
Na Vozovce od Foersterovy k centru	525
cyklostezka k pavilonu a od vjezdu na Havlíčkově	507 (517)
Rožňavská od Zikovy	500
Litovelská od tř. Míru	490
Střední novosadská od Rooseveltovy	467
Holická pod estakádou	453
Štítného od Foersterovy	446
odbočka z Velkomoravské na Holickou (k Baumaxu)	442
Před Lipami od Litovelské	436
tř. Míru od Litovelské	426
U dětského domova od Rooseveltovy	398
Na Šibeníku od Litovelské	389
Sokolovská od Gorazdova nám.	381
Krapkova od Palackého	353
Albertova od Hněvotínské k Velkomoravské	352
Trnkova od Zikovy	329
Kpt. Nálepky od Gorazdova nám.	328
alej ve Smetan. sadech od vjezdu na Havlíčkově	256 (465)
Foersterova od Hněvotínské k Na Vozovce	253
Wittgensteinova od tř. 17. listopadu	224 (127)

Hodnocená trasa	2000(1999)
Polívkova od tř. Svornosti	216
Foersterova od tř. Svornosti k Na Vozovce	198
Mozartova od Litovelské	196
Dvořákova od Litovelské	185
Foersterova od tř. Svornosti k Pražské	169
Foersterova od Na Vozovce ke tř. Svornosti	158
Nábřeží od Gorazdova nám.	156
Foersterova od Na Vozovce k Hněvotínské	154
Na Loučkách od Střední novosadské	121
Velkomoravská – pokračování po estakádě	120
odbočka z Velkomoravské na Babíčkovu (k Barumu)	87

Zdroj: <http://kolari.olomouc.com/Publikace/olkolo2000.html>



Obrázek: Mapa Olomouce s hodnotami intenzity cyklistické dopravy

Zdroj: <http://kolaři.olomouc.com/Publikace/olkolo2000.html>

Nejvýznamnější úseky cyklostezek v Olomouci

- podél Mlýnského potoka mezi Hejčínem a Řepčínem,
- podél Moravy v Hejčíně,
- podél Moravy mezi Moravou a Mlýnským potokem v Lazcích,
- podél Moravy v Klášterním Hradisku,
- podél Moravy od ul. Komenského až po Domovinu vč. vyústění do třídy kosmonautů,
- podél Mlýnského náhonu od nábřeží Přemyslovců až po Michalské stromořadí,
- podél Bystřičky od ul. U Ambulatória (s přerušením vč. lávky do ul. Dr. Milady Horákové),
- podél Bystřičky na začátku a konci ul. Bystrovanské,
- podél Bystřičky mezi lávkou u ul. Pavelkovy až po pevnost,
- v Holicích na návsi svobody,
- v Čechových a Smetanových sadech,
- podél ul. Hynaisovy vč. návaznosti na Čechovy sady a ul. Kellnerovu,
- podél třídy Kosmonautů vč. části ul. Vejdovského a Wittgensteinovy,
- podél ul. 17. listopadu od stadionu Lokomotivy až po Tržnici,
- v ul. Aksamitově a Polské mezi tržnicí s sady,
- v ul. Štítného vč. propojení do ul. Wolkerova,
- v ul. Wolkerově v místě přejezdu žel. trati (Štítného – Poupětova),
- podél ul. Velkomoravské s odbočkami do ul. Schweitzerovy, Ibsenovy a Rooseveltovy vč. napojení ul. Českobratrské,
- podél ul. Polské mezi ul. Schweitzerovou a Tolstého,
- mezi Globusem a třídou Míru (s přerušením),
- mezi ul. U kovárny a Helsinskou,
- mezi ul. Mošnerovou a Hněvotínskou,
- mezi ul. Schweitzerovou a v Křovinách,
- podél ul. Foersterovy,
- na ul. Hněvotínské mezi ul. Foersterovou a Dobnerovou,
- krátký úsek mezi selským náměstím a ul. Chodskou,
- cyklistický přejezd přes ul. Litovelská z ul. Žilinská do ul. Před Lipami,
- cyklistický přejezd přes Třídu Svobody z ul. Lafayettevy do ul. „malá Třída Svobody“.

**Dotazníkové šetření na základních a středních olomouckých školách
provedené v roce 2000**

Škola	počet tázaných	umí jezdit na kole	jezdí téměř denně	jezdí alespoň 1x týdně	jezdí do školy na kole	chce jezdit na kole do školy	má přílbu	má povinné vybavení	někdy zákaz rodičů
ZŠ Řezníčkova	143	100	65,7	88,8	1,4	81,1	11,2	21,7	11,2
ZŠ Helsinská	158	99,4	44,9	83,5	1,3	51,3	12	12	14,6
ZŠ Holečkova	257	99,2	41,2	83	0	55,3	12	13	10,1
ZŠ Heyrovského	175	99,4	40	77,7	1,7	44,6	12	12	14,9
ZŠ TGM V.Bystřice	204	100	80,4	93,6	15,7	72,1	9,8	11,3	10,3
ZŠ Zeyerova	237	100	31,2	73,8	0,4	62	17,7	9,3	14,8
ZŠ Spojenců	141	100	46,1	76,6	1,4	46,8	21,3	7,8	17,7
ZŠ Svornosti	120	99,2	28,3	66,7	0	62,5	15	10,8	13,3
ZŠ Řepčín - Svatoplukova	171	100	50,3	84,2	0,6	63,2	12,2	14,6	16,4
Slovanské gymnázium	525	99,8	29,7	67,8	1,3	45,5	12,6	13	12
Gymnázium Hejčín	342	100	32,5	74,6	7	49,4	9,4	8,8	12,6
Celkem, průměr (v %)	2473	99,7	44,6	78,6	2,8	57,6	13,1	12,2	13,4