

Modernizace dopravní infrastruktury města Olomouc

Andrea Barčíková

Bakalářská práce
2025



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně

Fakulta logistiky a krizového řízení

Ústav logistiky

Akademický rok: 2024/2025

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení:	Andrea Barčíková
Osobní číslo:	L22084
Studijní program:	B1041P040003 Aplikovaná logistika
Forma studia:	Prezenční
Téma práce:	Modernizace dopravní infrastruktury města Olomouc

Zásady pro vypracování

- Na základě studia odborné literatury zpracujte teoretickou část bakalářské práce.
- Zpracujte analýzu zmodernizované dopravní infrastruktury města Olomouc.
- Na základě analýzy navrhnete zlepšení dané dopravní infrastruktury.

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

1. DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Vydání: 3. upravené. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2021. ISBN 978-80-7560-361-6.
2. GENTILE, Guido a NOEKEL, Klaus (ed.). *Modelling public transport passenger flows in the era of intelligent transport systems: COST Action TU1004 (TransITS)*. Springer tracts on transportation and traffic. Cham: Springer, 2016. ISBN 978-3-319-25082-3.
3. KLEPRLÍK, Jaroslav. *Technologie silniční dopravy*. Vydání: první. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2020. ISBN 978-80-7560-295-4.
4. SIERPEŃSKI, Grzegorz (ed.). *Intelligent solution for cities and mobility of the future*. Lecture notes in networks and systems. Cham, Switzerland: Springer, 2022. ISBN 978-3-030-91155-3.
5. ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. Šesté doplněné vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2023. ISBN 978-80-7560-483-5.

Další odborná literatura dle doporučení vedoucího bakalářské práce.

Vedoucí bakalářské práce: **prof. Ing. Richard Pospíšil, Ph.D.**
Ústav logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **2. prosince 2024**

Termín odevzdání bakalářské práce: **2. května 2025**

L.S.

prof. Ing. Zuzana Tučková, Ph.D.
děkanka

prof. Ing. Zuzana Tučková, Ph.D.
ředitel ústavu

V Uherském Hradišti dne 2. prosince 2024

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., v platném znění bez ohledu na výsledek obhajoby;
- bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému a bude dostupná k nahlédnutí;
- jedno vyhotovení bakalářské práce v listinné podobě bude ponecháno Univerzitě Tomáše Bati ve Zlíně k uložení;
- na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- podle § 60 odst. 1 autorského zákona má Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou práci – nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- pokud je výstupem bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá; neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji, že

- jsem na bakalářské práci pracoval(a) samostatně a použitou literaturu jsem řádně citoval(a); v případě publikace výsledků budu uveden(a) jako spoluautor;
- odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou obsahově totožné.

V Uherském Hradišti, dne 2. 5. 2025

.....
podpis autora

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se zaměřuje na modernizaci dopravní infrastruktury města Olomouce a především na oblast městské hromadné dopravy. Cílem práce bylo na základě provedeného dotazníkového šetření analyzovat současný stav a navrhnout konkrétní opatření ke zlepšení dopravní situace ve městě. V teoretické části práce jsou představeny jednotlivé druhy dopravy a formy městské hromadné dopravy. Praktická část je věnována dotazníkovému šetření mezi obyvateli města Olomouce a zjištění jejich preferencí v modernizaci dopravní infrastruktury. Na základě těchto dat budou navržena opatření, která mohou přispět k efektivnější dopravní obslužnosti města.

Klíčová slova: dopravní infrastruktura, městská hromadná doprava, město Olomouc, dotazníkové šetření

ABSTRACT

This bachelor thesis focuses on the modernization of the transport infrastructure of the city of Olomouc and especially on the area of public transport. The aim of the thesis was to analyse the current situation and to propose specific measures to improve the traffic situation in the city on the basis of a questionnaire survey. In the theoretical part of the thesis, individual modes of transport and forms of public transport are introduced. The practical part is devoted to a questionnaire survey among the inhabitants of Olomouc city and finding out their preferences in the modernization of transport infrastructure. On the basis of these data, measures will be proposed that can contribute to more efficient transport services in the city.

Keywords: transport infrastructure, public transport, city of Olomouc, questionnaire survey

Ráda bych touto cestou poděkovala svému vedoucímu bakalářské práce, panu prof. Ing. Richardu Pospíšilovi Ph.D. za jeho odborné vedení, cenné rady a připomínky, které mi během psaní pomohly a byly velmi užitečné a nápomocné.

Zároveň chci poděkovat své rodině a přátelům za podporu, motivaci a trpělivost, kterou mi dodávali nejen při zpracovávání této práce, ale také v průběhu celého studia.

OBSAH

ÚVOD.....	11
I TEORETICKÁ ČÁST	12
1 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA.....	13
1.1 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA SILNIČNÍ DOPRAVY	13
1.2 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY	15
1.3 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA LETECKÉ DOPRAVY	17
1.4 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA VODNÍ DOPRAVY	18
2 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA.....	19
2.1 INDIVIDUÁLNÍ MĚSTSKÁ DOPRAVA	19
2.1.1 Pěší doprava	19
2.1.2 Cyklistická doprava	20
2.1.3 Individuální automobilová doprava	20
2.2 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA	20
2.3 DRUHY MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY	22
2.3.1 Autobusová doprava.....	22
2.3.2 Tramvajová doprava.....	23
2.3.3 Trolejbusová doprava.....	24
2.3.4 Metro	25
2.3.5 Vlaková doprava	25
2.3.6 Lanovková doprava	26
2.3.7 Vodní doprava	26
2.4 PŘESTUPNÍ UZLY V MĚSTSKÉ DOPRAVĚ	26
2.5 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM	27
II PRAKTICKÁ ČÁST	29
3 OLOMOUC	30
4 DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA OLOMOUCE	33
4.1 DOTACE A INVESTICE	33
5 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ	35
6 NÁVRH OPATŘENÍ	49
6.1 ŘEŠENÍ PROBLEMATIKY PARKOVÁNÍ	49
6.2 MODERNIZACE TRAMVAJOVÉ TRATI Č. 4	50
6.3 CYKLOSTEZKY	51
6.4 VYHODNOCENÍ NÁVRHOVÝCH OPATŘENÍ	52
ZÁVĚR	54
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	57
SEZNAM OBRÁZKŮ	62

SEZNAM GRAFŮ	63
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	64
SEZNAM PŘÍLOH.....	65

ÚVOD

Nedílnou součástí každého města je doprava a dopravní infrastruktura. Je to jeden ze základních pilířů pro správné fungování moderních měst a regionů. Kvalita a efektivita dopravní sítě ovlivňuje nejen ekonomický rozvoj města, ale zároveň má značný vliv na mobilitu obyvatel a návštěvníků na životní prostředí a tedy i celkovou kvalitu života obyvatel ve městech. Jak počet obyvatel ve městech stále více narůstá, zvyšuje se nejen hustota osobní automobilové dopravy, ale také nároky obyvatel na stav a kvalitu dopravní infrastruktury. Město Olomouc, jako jedno z významných center kultury, historie a vzdělávání není výjimkou. Dopravní síť města čelí mnoha výzvám, včetně kapacitním omezením, zastarávajících prvků dopravní infrastruktury a rostoucích nároku na ekologickou udržitelnost. Význam modernizace dopravní infrastruktury spočívá nejen v zajištění plynulejší a efektivnější dopravy, ale také v podpoře a rozvoji ekologicky šetrných způsobů přepravy, jako je městská hromadná doprava, cyklistická nebo pěší doprava.

Jedním z klíčových problémů, kterým město Olomouc čelí, je zvyšující se dopravní zátěž a její negativní dopad na plynulý provoz dopravy ve městě. Zatímco městská hromadná doprava se snaží držet krok s potřebami a nároky obyvatel a cestujících, stále existují městské části, které nejsou dostatečně obslouženy. Nedostatečné napojení některých městských částí na tramvajové a autobusové linky komplikuje každodenní pohyb obyvatel i turistů ve městě. Dalším významným důvodem modernizace dopravní infrastruktury je podpora ekologických způsobů dopravy, jako je doprava pěší a cyklistická. S narůstajícím důrazem na udržitelný rozvoj a ochranu životního prostředí je proto nutné hledat způsoby, jak efektivně propojit jednotlivé druhy dopravy a zajistit jejich vzájemnou kompatibilitu.

Cílem této bakalářské práce je analyzovat současný stav dopravní infrastruktury ve městě Olomouc a identifikovat oblasti, které vyžadují modernizaci. Teoretická část práce se zaměřuje na představení a definování druhů dopravy, které jsou spojené s městskou hromadnou dopravou. Praktická část bude vycházet z dotazníkového šetření mezi obyvateli Olomouce, jehož cílem je zjistit jejich názory na dostupnost a kvalitu dopravních služeb, a to konkrétně v oblastech cyklistické dopravy, parkování a městské hromadné dopravy.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Zboží a cestující mohou díky rozvoji technologií a dopravních systémů cestovat jak po zemi, tak i pod zemí, po nebi a přes oceány. Rozvoj dopravního systému usnadnil zlepšení ekonomických, politických, kulturních, sportovních a turistických vztahů. Mezi faktory důležité pro pokrok patří efektivní a udržitelná doprava. (Teodorović a Janić, 2022)

Doprava v současné době zajišťuje přemísťování věcí a osob za pomoci dopravních prostředků. Díky těmto faktorům umožňuje zvyšování životní úrovně a ekonomického rozvoje společnosti. Mezi její funkce patří zajištění jak pohybu osob tak i zajištění pohybu zboží v oběhových a výrobních procesech. Můžeme tedy rozlišovat dopravu nákladů nebo osob. Mezi předměty určené k přemístění můžeme dále řadit i zprávy a informace a také média jako je například (dále např.) elektřina, plyn nebo kapaliny. (Široký, 2023)

Až na výjimky, jako je například potrubí, se osobní a nákladní doprava navzájem doplňují. Většina druhů dopravy byla vyvinuta tak, aby zvládla nákladní a osobní přepravu dohromady ve stejných vozidlech. Pokud tomu tak není, je využívána stejná dopravní infrastruktura. (Rodrigue, 2024)

Dopravní infrastruktura je definována jako soubor uzlových a liniových prvků, bez kterých by nebyl zajištěn bezpečný provoz dopravních prostředků. Mezi liniové prvky se zde řadí dopravní cesty nebo komunikační sítě pro přenos zpráv. V určitém pojetí jsou do dopravní infrastruktury zahrnuty i dopravní prostředky, které se pohybují po dopravních cestách. (Novák, 2018)

Podle druhu dopravních cest můžeme dopravní infrastrukturu dělit na:

- silniční dopravní infrastrukturu,
- železniční dopravní infrastrukturu,
- leteckou dopravní infrastrukturu,
- vodní dopravní infrastrukturu. (Tichý a Tichá, 2023)

1.1 Dopravní infrastruktura silniční dopravy

Silniční doprava zajišťuje přepravu osob, zvířat a věcí za pomoci silničních dopravních prostředků po pozemních komunikacích. V osobní dopravě je jako jediná z doprav využívána k individuální dopravě, tedy dopravě, která se uskutečňuje pro vlastní a cizí potřebu, vlastními dopravními prostředky. (Široký, 2023)

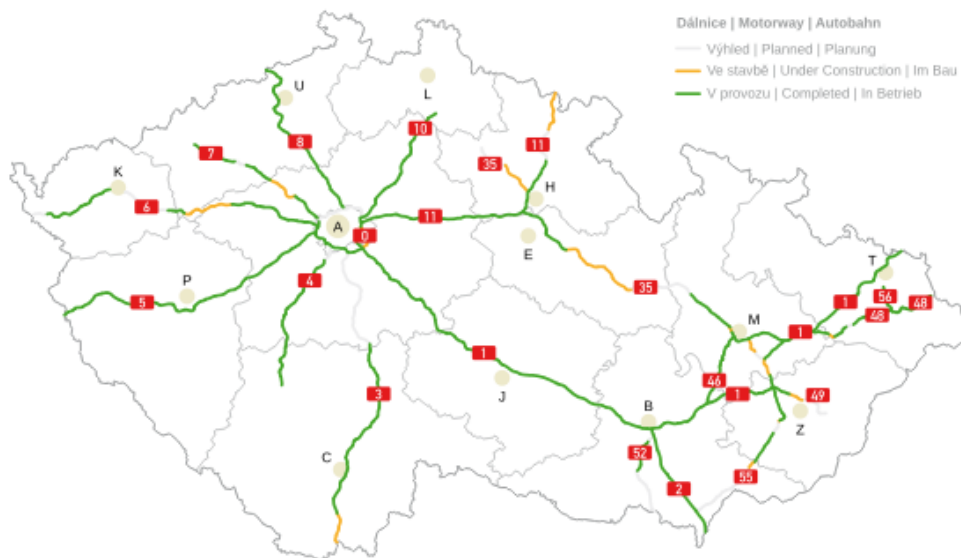
Pozemní komunikace je podle Zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích definovaná jako „*dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*“ Pozemní komunikace se dále podle Zákona č. 13/1997 Sb. dělí na: „*Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie:*

- a) *dálnice,*
- b) *silnice,*
- c) *místní komunikace,*
- d) *účelové komunikace.*“ (Česko, 1997a)

Zákon o pozemních komunikacích je dále rozděluje podle vlastníků a to na stát, kde jsou tyto komunikace pod správou Ředitelství silnic a dálnic (dále ŘSD), a jedná se o dálnice a silnice I. třídy. Silnice II. a III. třídy spravuje kraj a místní komunikace třídy I. až IV. se nachází pod správou obce, na jejímž území se daná komunikace nachází. Vlastníkem účelových komunikací je potom fyzická nebo právnická osoba. (Novák, 2018)

Dálnice je silniční komunikace nesoucí v České republice (dále ČR) označení D a číselným označením. Jedná se o silniční komunikaci, která je charakteristická tím, že má nejméně dva jízdní pruhy v každém jízdním směru, tyto pruhy jsou dále rozděleny středním dělicím pásem. Ostatní silniční komunikace křižují dálnice mimoúrovňově. Silnice I. třídy mají mezinárodní význam a spojují velká města státu. Silnice krajského a okresního významu jsou označené jako silnice II. třídy a slouží ke spojení menších cest. Silnice III. třídy mají okresní nebo místní význam. Místní komunikace je součástí vybavení měst a sídlišť a účelové komunikace slouží ke spojení výrobních závodů nebo nemovitostí s dalšími silničními komunikacemi. Patřit k nim může i lesní nebo polní cesta a může být buď veřejně přístupná anebo zcela uzavřená pro veřejnost. (Vysoká škola logistiky, 2025)

Některé pozemní komunikace (dálnice) mohou být zpoplatněny a to buď výkonně anebo časově. Časové zpoplatnění platí pro motorová vozidla s nejméně čtyřmi koly a maximální přípustnou hmotností do 3,5 tuny. Tito uživatelé platí za dálniční známku. Majitelé motorových vozidel se čtyřmi koly a váhou nad 3,5 tuny jsou povinni hradit mýtné. Výše mýtného záleží na několika faktorech a to například na počtu náprav, druhu vozidla, ujeté vzdálenosti nebo emisní třídě. (Kleprlík, 2020)



Obrázek 1 Dálniční síť ČR (České dálnice, c2002–2025)

1.2 Dopravní infrastruktura železniční dopravy

Dopravní infrastruktury železniční dopravy je tvořena železničními tratěmi, což jsou dopravní cesty určené pro pohyb železničních vozidel a souvisejícími prvky infrastruktury určených pro řízení železniční dopravy, které zajišťují její bezpečnost a plnění souvisejících úkonů zajišťujících přepravu zboží a osob. Železniční síť je tvořena železničními tratěmi což je souhrn všech železničních dopravních cest na určitém území. Železniční tratě můžeme dělit na veřejné a neveřejné. (Dorda a Široký, 2019)

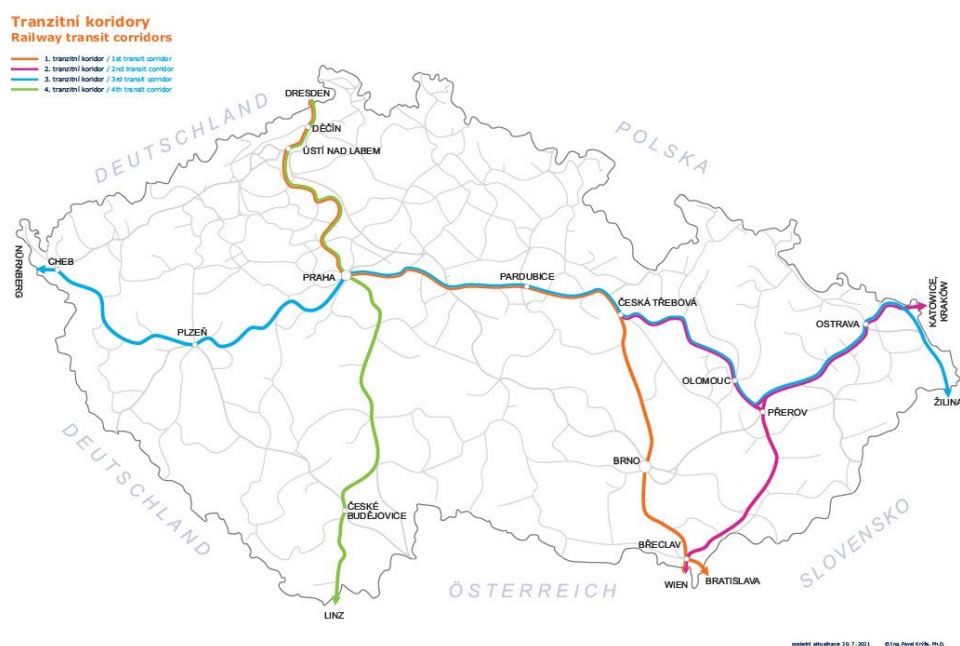
Podle technického hlediska můžeme železniční tratě dále dělit podle počtu kolejových tratí (jednokolejné, dvoukolejné, trojkolejné, čtyřkolejné nebo vícekolejné), podle rozchodu (s normálním rozchodem, se širokým rozchodem, s úzkým rozchodem) a podle elektrifikace tratě (elektrifikované a neelektrifikované). (Gašparík a Kolář, 2017)

Česká republika má díky své poloze ve střední Evropě hustou železniční síť. Z tohoto důvodu je důležitá modernizace, nejen železničních uzlů, ale především tranzitních železničních koridorů. Tyto koridory slouží ke spojení se sousedními státy Evropské unie (dále EU) a jsou důležité pro mezinárodní obchod. (Moderní dopravní cesta, 2015)

V České republice se nachází v současné době 4 tranzitní železniční koridory, které navazují na zahraniční koridory a jejich modernizace je proto prioritní. Trasa těchto železničních koridorů vede od po území ČR následovně:

I. koridor (Východo-středomořský): (Německo) – Děčín – Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno – (Rakousko),

II. koridor (Baltsko-jadranský): (Polsko) – Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav,
 III. koridor (Rýnsko-dunajský): (Francie, Německo) – Cheb – Plzeň – Praha – Česká Třebová – Ostrava – (Žilina); odbočná větev Plzeň – Domažlice – (Německo),
 IV. koridor (Česko-Slovenský): (Švédsko, Německo) – Děčín – Praha – Tábor – České Budějovice – (Rakousko, Slovinsko, Chorvatsko). (Městské inženýrství nejen pro městské inženýry, 2022)



Obrázek 2 Tranzitní koridory ČR (Správa železnic, c2025)

Železniční doprava patří díky své bezpečnosti a šetrnosti k životnímu prostředí k prosazovaným dopravním systémům. Ačkoliv, jsou investice do železnice stále více preferované, nedaří se oproti silniční dopravě zvýšit podíl osob, nákladů a zboží. Ta je oproti železniční dopravě levnější a pružnější v uspokojování zákazníků. Díky vysokorychlostní trati, zkráceně VRT by se dalo konkurovat jak silniční tak letecké dopravě a to v rychlosti. Na takové trati by minimální rychlost byla u nově zbudovaných tratí 250 kilometrů (dále km) za hodinu (dále h) a u rekonstruovaných tratí 200 km/h. Vysokorychlostní tratě se nachází v Japonsku, Číně, Francii, Německu, Itálii, Španělsku, Belgii, Nizozemsku a Velké Británii. Vysokorychlostní tratě se v České republice dosud nevyskytují, ale plány na jejich výstavbu existují. (Zelený, 2017)

Konkrétně by se jednalo o následující trasy vysokorychlostní tratě, které budou součástí transevropské dopravní sítě TEN-T:

- RS 1 VRT na trase Praha – Brno – Ostrava,
- RS 2 VRT na trase Brno – Rakvice,
- RS 4 VRT na trase Praha – Ústí nad Labem – Drážďany,
- RS 42 VRT na trase (Praha) Louny – Most,
- RS 5 VRT na trase Praha – Hradec Králové – Vratislav. (Městské inženýrství nejen pro městské inženýry, 2022)

1.3 Dopravní infrastruktura letecké dopravy

Pro přepravu osob a nákladů je v letecké dopravě využívána vzdušná dopravní cesta. Ta spolu s letadlem patří mezi základní prvky dopravního systému. Dopravní cesta je dále tvořena letištěm, leteckými službami a vzdušným prostorem, který je vymezen. (Široký, 2023)

Letiště je upravená a vymezená plocha se stavbami a zařízeními, určené pro přistávání, vzlet a pohyb letadel. Letiště můžeme dělit podle charakteru jejich provozu a to na letiště, které slouží k přepravě osob, pošty a nákladů, tedy na civilní letiště. Dále na letiště pro letecké práce, vědecké práce, letiště vojenské a letiště se smíšeným provozem. (Druhy dopravy, 2025)

V současné době se na území České republiky nachází celkem 105 letišť a z toho 6 letišť je veřejných mezinárodních. Konkrétně se jedná o:

- Letiště Brno – Tuřany,
- Letiště Pardubice,
- Letiště Václava Havla Praha,
- Letiště Ostrava – Mošnov,
- Letiště Karlovy Vary – Olšová vrata,
- Mnichovo Hradiště. (Tichý a Tichá, 2023)

Letadla jsou podle Zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví definována jako „zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.“ (Česko, 1997b)

1.4 Dopravní infrastruktura vodní dopravy

Vodní doprava patří mezi nejstarší druhy dopravy a lidé ji využívali na přepravu osob a náklad. Tato doprava má oproti ostatním druhům dopravy přímý vztah k životnímu prostředí a zároveň dopravní prostředí zatěžuje nejméně ze všech druhů dopravy. Vodní cesty se dělí na námořní nebo vnitrozemské, někdy nazývané i říční. Vnitrozemské můžeme potom rozdělit na umělé (vodní nádrže, průplavy a kanalizované toky) nebo vnitrozemské (jezera a velké řeky). Základem vnitrozemských vodních cest jsou řeky, které můžeme rozdělit na splavné řeky, které se dále můžou dělit na mezinárodní nebo národní a na nesplavné řeky. (Zelený, 2017)

Její nevýhodu je její omezená síť dopravních cest, závislost na povětrnostních podmínkách, nízká přepravní rychlost a zvýšené náklady v důsledku manipulace a překládky pokud v místech v důsledku chybějících překladišť. (Kubasáková et al., 2020)

Pro plynulou a bezpečnou přepravu jsou vodní cesty po celé Evropě rozděleny do několika tříd. V každé třídě jsou definované maximální rozměry motorové nákladní lodě. Zároveň je důležité, aby každá řeka, která se používá na přepravu, splňovala dané podmínky a to dostatečnou hloubku a průtok v průběhu celého roku. (Dávid, 2019)

Česká republika je rozdělena na tři hlavní evropské povodí: povodí Dunaje, které směřuje do Černého moře, povodí Labe, které ústí do Severního moře a povodí Odry, které ústí v Baltském moři. V současné době se v ČR nachází tři vodní cesty a to Labská vodní cesta, která je splavná od Kunětic přes Přelouč až ke státním hranicím se Spolkovou republikou Německo, Vltavská vodní cesta, která se u Mělníka spojuje s vodním tokem Labe a Moravskou vodní cestu s průplavem Otrokovice – Rohatec známým jako Baťův kanál. (Ližbetin, 2023)

2 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Světová populace se stále více přesouvá z venkova do měst, dochází tedy k urbanizaci. V tomto důsledku města čelí problémům, které jsou spojené s dopravou ve městech. (Attrad a Shifan, 2015)

Městská doprava se začala rozvíjet společně s rozvojem měst. Docházelo ke zvětšení vzdáleností a bylo zapotřebí zajistit efektivnější přesun, než jaký zajišťovala pěší chůze. Veřejnou hromadnou dopravu (dále VHD) můžeme z hlediska území, které je obsluhováno dělit na městskou, meziměstskou, regionální a nadregionální. (Janoš, 2021; Městské inženýrství nejen pro městské inženýry, 2022)

Podle Drdla (2021) lze osobní dopravu rozdělit do dvou hlavních skupin a to na dopravu veřejnou hromadnou, která se dělí podle druhu dopravy na dopravu železniční, hromadnou silniční tedy autobusovou, leteckou, vodní, městskou, která se následně dělí podle jednotlivých subsystémů, nekonvenční dopravu a ozubnicové lanové dráhy, a na dopravu individuální. Osobní doprava se dá dále dělit na dopravu místní, příměstskou, regionální, dálkovou a mezinárodní. Dalším možným dělením dopravy je na dopravu povrchovou, podpovrchovou nebo nadpovrchovou. V městských aglomeracích se doprava může dělit do třech skupin a to na dopravu individuální městskou, hromadnou městskou a hromadnou příměstskou.

2.1 Individuální městská doprava

Příměstská nebo také individuální doprava se dále dělí na několik kategorií, kterými jsou:

- pěší doprava,
- cyklistická doprava,
- motocyklistická doprava,
- individuální automobilová doprava, taxislužby,
- nekonvenční dopravu. (Drdla, 2021)

2.1.1 Pěší doprava

Pěší doprava, je jeden z nejpřirozenějších způsobů dopravy ve městech a zároveň tato doprava nejméně zatěžuje životní prostředí. Tato doprava je zejména vhodná v malých

městech, kde nedochází ke ztrátě času tak jak ve velkých městech. Ve velkých městech je proto vhodné kombinovat pěší dopravu s městskou dopravou nebo jinými druhy dopravy jako je například bikesharing. (Gogola a Ondruš, 2023)

2.1.2 Cyklistická doprava

Tato doprava je stejně jako pěší doprava udržitelná a prospěšná pro zdraví a zlepšuje fyzickou kondici. Cyklistika je vhodnější pro delší vzdálenosti než třeba chůze. Její nevýhodou, je že zájemci si musí pořídit vlastní dopravní prostředek a následně se starat o jeho údržbu. Tento problém se však dá částečně odstranit díky sdílení kol. Další její nevýhodou je nedostatečná infrastruktura. Cyklostezka je infrastruktura, která je vyhrazena pro cyklisty. Může být sdílená s chodci a je oddělena od silničních vozidel. (Mervart, 2024)

2.1.3 Individuální automobilová doprava

Individuální automobilová doprava nebo také osobní automobilová doprava je v současné době na vzestupu a to především v důsledku společenských požadavků na rychlou mobilitu. Automobilová doprava také klade velké nároky na prostor a to je zejména v zastavěných oblastech což je problém. Tato doprava také omezuje ostatní druhy dopravy a to například u pěší dopravy, kde se kvůli výstavbě parkovišť ubírá chodník pro chodce. (Kraus et al., 2022)

2.2 Městská hromadná doprava

Problémem se kterým se potýkají města po celém světě a to nejen v České republice, je stále větší míra automobilů v ulicích. Kvůli rostoucí mobilitě dochází k problémům s prostorem, pružností, infrastrukturou a komfortem dopravního systému. Dopravní infrastruktura je v současnosti v důsledku individuální automobilové dopravy (dále IAD) přetížená. (Brůhová Foltýnová, 2022)

I tak v současné době existují skupiny lidí, kteří nemůžou vlastnit automobil, nebo nemají schopnosti ho řídit. Jedná se zejména o část populace, která zahrnuje osoby se zdravotním postižením, chudé, mladé a starší obyvatele. Tito lidé jsou proto závislí na veřejné dopravě neboli městské hromadné dopravě. Díky tomu, že veřejnou dopravu může využívat více osob a zároveň, je tato doprava i šetrnější k životnímu prostředí než osobní automobily. Díky veřejné dopravě dochází také ke snížení počtu vozidel v ulicích měst a nedochází tak k problémům s parkováním a k dopravním zácpám. (Daganzo a Ouyang, 2019)

Městská hromadná doprava (dále MHD) je činnost, která je spojena s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů jako je například kočárek, zavazadlo a další objekty, které jsou uváděny ve smluvních podmínkách dopravce. Tato doprava je dále definována tím, že je objemově součinná, tedy, že se jedná o linkové přemísťování osob a přepravní kapacita linky, je vždy přepokládána. Dále jsou zde definované časové souvislosti, tedy veřejný jízdní řád, jeho platnost a jeho případné změny. (Široký, 2023)

Podle Zeleného (2017) má městská hromadná doprava několik bodů, kterými je charakterizovaná. Mezi tyto body patří snaha preferencí MHD před individuální dopravou a to stavebně a legislativně, jednoduché a přehledné tarify, snaha o plošnou obsluhu města časově a místně, časté použití pravidelného nebo taktového jízdního řádu, linkové uspořádání dopravy. Aby linka byla přehledná pro cestující a dopravce je označena a to čísly někdy i písmeny. Číselné označení se následně kombinuje s více kritérii. Například se můžou rozlišovat podle doby provozu (den nebo noc), zeměpisnou oblastí (stejně číselné označení pro určitou městskou aglomeraci) nebo druhem dopravního prostředku.

První důkazy o dopravě pro osobní a cizí potřebu pocházejí z Egypta. Jedná se o dvoukolový kočár z roku 1 300 před naším letopočtem. Na našem území začala psát v roce 1527, kdy došlo ke spojení Prahy s Vídní převážně sloužící pro poštovní spojení. Význam těchto spojení pro osobní přepravu byl však malý. Prvními dopravními prostředky se staly až koňské omnibusy, které se objevili v roce 1815 ve Vídni a o 10 let později v Berlíně. Tato doprava navázala na železniční dopravu a se zapojením zvířecího pohonu a vznikly takzvané „koňky“, neboli koňské tramvaje, které se na našem území prvně začali, používali v Brně. Na konci 19. století se k pohonu dopravních prostředků používala především koňská síla nebo pára a až na přelomu 19. a 20. století došlo k prosazení elektřiny a k sestrojení prvních elektrických tramvají. První metro bylo postaveno v roce 1863 v Londýně a jeho pohon byl původně parní, později elektrický. Na našem území byl provoz metra zahájen v roce 1974 v Praze. Lanovky byly dalším dopravním prostředkem, který se začal ve veřejné dopravě používat. Předchůdcem autobusů byly parní vozy, ty však byly používány jen krátce. Následně došlo k rozvoji autobusové dopravy a později i k rozvoji trolejbusové dopravy. (Baroch et al., 2015; Drdla, 2021; Zelený, 2017)

Mezi prvky městské hromadné dopravy patří dopravní prostředky, cesty (ulice a koridory), zastávky (autobusové, terminály a stanice), garáže a depa sloužící pro parkování a údržbu vozidel, napájecí systémy a řídicí systémy. (Teodorović a Janić, 2022)

2.3 Druhy městské hromadné dopravy

Dopravními prostředky městské hromadné dopravy je potom doprava autobusová a tramvajová, trolejbusy, vlaky a lanovky. Mezi tuto dopravu se dají zařadit i prostředky vodní dopravy. (Městské inženýrství nejen pro městské inženýry, 2022; Zelený, 2017)

2.3.1 Autobusová doprava

Autobusy patří mezi nejpobulárnější druhy dopravy a to nejen v městské hromadné dopravě, ale i v dálkové přepravě, kde se se používají takzvané (dále tzv.) autokary. (Gentile a Noekel, 2016)

Autobus je vozidlo, které je určené pro přepravu osob a cestovních zavazadel, kde je více než 9 míst na sezení pro cestující a jedno místo pro řidiče. Provoz se řídí pravidly provozu o pozemních komunikacích. Autobusy se podle konstrukce mohou dělit na nízkopodlažní, kloubové, jednopodlažní a dvoupodlažní. (Drdla, 2021)

Zavedení autobusové linky je jednoduché a kromě autobusových zastávek není nutnost budovat žádnou další potřebnou infrastrukturu. Co se však týče environmentální a energetické náročnosti je tato doprava nejméně efektivní. Tato vozidla však mají kratší životnost a menší kapacitu než tramvaje. Pro vytižené trasy nebo páteční autobusové linky je nevhodnější provozovat kloubové autobusy. (Novotný, 2020)

V současnosti se stále více dbá na environmentální aspekt dopravy, a proto jsou provozovatelé veřejné dopravy, stále více tlačeni aby zaváděli používání elektrických autobusů na baterie. Jedná se však o velmi drahou investici. (Sierpiński, 2022)

Autobusová doprava má řadu výhod, kterými je například volnost pohybu v důsledku nevázanosti vozidel na trolejovém vedení, menší investiční náročnost, možnost nasazení na trasách s větším stoupáním z důvodu větší přilnavosti takzvané adheze a zařazení menších vozidel při nižší poptávce jako jsou minibusy. Jejich nevýhodou je naopak spotřeba nafty, negativní vliv na životní prostředí a citlivost na silniční provoz. (Široký, 2023)



Obrázek 3 Kloubový autobus (Dopravní podnik města Olomouc, 2025)

2.3.2 Tramvajová doprava

Páteřním systémem městské hromadné dopravy ČR je ve velkých městech tramvajová síť, která je v Praze posílená metrem. Na tuto páteřní síť potom navazuje autobusová a trolejbusová síť. (Baroch et al., 2015)

Tramvajová doprava je doprava kolejová, která je vedena v souběhu s místní komunikací. Ve větších městech je tato doprava vedena v kombinaci s automobilovou dopravou. Výhodou tramvajové dopravy je její větší přepravní kapacita a vyšší rychlost. Naopak její nevýhodou, je to, že na její realizaci je finančně a časově náročná. (Městské inženýrství nejen pro městské inženýry, 2022)

Tramvaj je technicky velmi podobná železniční dopravě v příslušné zemi a to například stejnou velikostí rozchodu. Tratě jsou většinou dvoukolejné a méně vytížených úsecích mohou být i jednokolejné. Napájení je většinou horní. Pokud je dopravní síť vedena po povrchu jedná o tramvaj. Jedná se o trasy rychlodrážního typu a trasy meziměstské rychlodráhy, ta je například vedena na trase mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou. V zahraničí se můžeme setkat i s meziměstskými úseky tzv. interurbans, které jsou vedeny v těsné blízkosti silnic nebo po silnicích. (Mervart, 2024)

Výhodou tramvajového systému je jeho vysoká přepravní kapacita, dlouhá životnost tratí, spolehlivost při nepříznivém počasí a maximální preference provozu v porovnání

s autobusovým a trolejbusovým systéme. Mezi nevýhody tohoto systému jsou vysoké investiční náklady, z důvodu nízké adheze nejsou vhodně pro větší stoupání, malá volnost pohybu v důsledku vázanosti trakce na dopravní cestu, závislost na dodávce elektrické energie a hlučnost a vibrace v závislosti na uložení kolejové dráhy. (Široký, 2023)



Obrázek 4 Tramvaj typu EVO 1 (Dopravní podnik města Olomouc, 2018)

2.3.3 Trolejbusová doprava

Trolejbus je silniční vozidlo, které je poháněno elektrickými motory z trolejového vedení sloužící k přepravě osob a nákladů. Často se o trolejbusech mluví jako o vozidlech, které jsou napůl autobus a tramvaj. Mezi výhody trolejbusů patří, že nepotřebují koleje jako tramvajová vozidla a využívají silnici tak jako autobusy, kde náklady na provoz nese město nebo stát a ne provozovatel. S trolejbusy se kromě České republiky můžeme setkat i ve Slovenské republice např. v Bratislavě nebo Košicích a dále po Evropě v Itálii, Rakousku nebo Francii. Na území České republiky v současnosti jezdí trolejbusy celkem ve 14 městech. Mezi tyto města například patří Praha, Brno, České Budějovice, Hradec Králové, Ostrava, Ústí nad Labem, Mariánské lázně, Jihlava nebo Zlín-Otrokovice, kde se jedná o nejdelší meziměstskou trolejbusovou trať v ČR. (Harák, 2020)

Mezi výhody trolejbusů patří jejich ekologický provoz, nižší spotřeba energie a pohodlnější přeprava. Naopak jejich nevýhodou je závislost na trolejovém vedení a elektrické energii. (Ližbetin et al., 2022)

2.3.4 Metro

Sítí metra je kolejová síť, která má vždy oddělenou cestu a nekříží se tak s ostatními komunikacemi. Tato síť je taky vedena pod úrovní vozovky tedy v podzemí nebo alespoň částečně v podzemí. Nedochází tak ke křížení s ostatní dopravou, chodci a ani ostatními linkami metra. Metro, je napájeno elektricky a může být provozováno s řidičem nebo automaticky, kde tento princip existuje zejména ve Francii. Mezi jeho výhody patří, že neruší pozemní druhy dopravy a tratě metra mohou být vedeny pod zastavěnými a historickými částmi města. (Mervart et al., 2021; Ližbetin et al., 2022)

Na území České republiky se metro nachází jediné v hlavním městě, v Praze. V současné době se zde nachází 3 trasy, které mají své barevné označení a to trasa metra A, která je zelená, trasa metra B, která je žlutá a trasa metra C, která je červená. (Karous et al., 2024)

V Praze v současné době dochází k výstavbě čtvrté trasy metra, trase D, která by měla být označena modrou barvou. Doplní tak ostatní tři trasy, které mají přibližnou délku 65 kilometrů, a je na nich umístěno 61 stanic. Úsek I.D má délku 10,6 kilometrů a zahrnuje 10 stanic. Tato trasa metra by také měla být plně automatizovaná, tudíž její provoz by byl bez strojvůdce. V současné době se předpokládá, že trasa D bude zprovozněna v roce 2031. (Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2025a)

2.3.5 Vlaková doprava

Vlak byl do městské hromadné dopravy zařazen až po vzniku integrace veřejné dopravy a je využíván především ve velkých městech a to v rámci integrovaného dopravního systému, zkráceně IDS. (Mervart et al., 2021)

Jeho role je velmi podobné té jakou má metro, ale s tím rozdílem, že má větší vzdálenost mezi zastávkami a je tudíž využívána na větší vzdálenost. Vlaky na rozdíl od autobusů umožňují přepravu jízdních kol i velké skupiny cestujících. Vlaková doprava má svoji vlastní dopravní cestu a její funkce je buďto páteřní nebo doplňková. (Zelený, 2017)

Pro přepravu osob, kurýrních zásilek a cestovních zavazadel jsou určeny osobní železniční stanice. Tyto stanice se budují na velkých železničních uzlech a díky tomu dochází k oddělení osobní a nákladní dopravy. Osobní železniční stanice je složena z několika prvků, mezi které řadíme výpravní budovy, přednádraží, přechody mezi nástupišti tedy podchody a nadchody, koleje vjezdové, odjezdové a spojovací, nástupiště a další prvky.

Osobní nástupiště jde členit podle polohy kolejí na průjezdové, koncové a koncovo-průjezdové a podle způsobu provozu na směrové a samostatné. (Gašparík a Kolář, 2017)

2.3.6 Lanovková doprava

Lanová doprava (pozemní i visutá) patří společně s ozubnicovou železnici, monorailly, magnetickými dráhami, dráhami se vzduchovým polštářem a kabinkovými dráhami do skupiny nekonvenčních dopravních systémů. Jedná se o systémy, které jsou určeny k překonávání přírodních překážek, které by konvenční systémy, tedy ty které používají k pohybu hnací jednotky jako je spalovací a elektrické motory a parní stroje, nebyly schopny překonat. (Ližbetin et al., 2022)

Nekonvenční dopravní prostředky se dělí na pozemní a visuté. U pozemních je pohyb zajištěn pomocí tažného lana a hmotnost vozidel nesou koleje. Lanovky visuté jsou zavěšeny na laně a mají buďto lano tažné a nosné nebo tažněnosné. Švýcarsko má nejvíce pozemních lanovek, které slouží v rámci městské hromadné dopravy. (Mervart et al., 2021)

V ČR se lanové dráhy používají jako součást MHD ve dvou městech a to v Karlových Varech a v Praze, kde lanovka vede na Petřín. Její provoz byl spuštěn v roce 1891 a do systému městské hromadné dopravy byla začleněna v roce 1985. V současné době je tato lanová dráha, jejíž délka činí 510 metrů a překonává výšku 130 metrů z důvodu rekonstrukce, která začne v březnu 2025 a potrvá do roku 2026, v úseku Újezd-Petřín uzavřena. Lanovka v Karlových Varech je vedena na rozhlednu Diana, kde cestou zdolá převýšení 167 metrů. (Harák, 2023; Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2025b; Diana – Karlovy Vary, 2025)

2.3.7 Vodní doprava

Tato doprava představuje jenom okrajový dopravní prostředek pro městskou hromadnou dopravu. Využívá se především ve městech, kde je silná vodní síť, jako jsou například Benátky. V České republice se s touto dopravou můžeme kupříkladu setkat v pražské aglomeraci v úseku ZOO Trója až po Slapy. (Zelený, 2017; Drdla, 2021)

2.4 Přestupní uzly v městské dopravě

S městskou veřejnou dopravou je spojen i specifický prostor, který je veřejný a vyskytuje se zde vysoká koncentrace lidí. V těchto místech, tedy v přestupních uzlech nebo terminálech, dochází ke spojení stejných druhů dopravy nebo různých druhů dopravy.

Příkladem si zde můžeme uvést autobusové nádraží a terminály do kterých spadají stanice zastávky městské hromadné dopravy. Zastávka je přístupovým bodem, který je tvořen dvěma stanovišti, která jsou každá v jednom směru. Zastávka musí být umístěna tak aby byla ze všech směrů snadno přístupná. Také by měla být postavena tak, aby výškovou rozdíl mezi výškou nástupní plochy (vozovkou, nástupištěm nebo kolejnicí) a podlahou vozidla nebyl moc výrazný a cestování tak bylo pohodlnější. Existuje několik druhů zastávek a to například zastávkový mys nebo ostrůvek pro tramvaje a zastávka v jízdním pruhu nebo zátková zastávka pro autobusovou dopravu. (Novotný, 2020; Drdla, 2021)

Pro přestupní uzly je důležité mít mezi s sebou přestupní vazbu, díky které jsou splněny podmínky pro kvalitní hromadnou dopravu. Mezi tyto podmínky patří:

- intuitivnost a přehlednost,
- bezpečí,
- vzdálenost,
- časová vazba spojů. (Městské inženýrství nejen pro městské inženýry, 2022)

Autobusové nádraží je místo, kde se nachází příjezdové a odjezdové komunikace, plocha pro stání autobusů, nástupiště, odbavovací hala a obchodní prostory například prodejny jízdenek. Dále se zde mohou nacházet i administrativní budovy, čerpací stánice pohonných hmot nebo i garáže a zázemí pro servis a údržbu vozidel. (Tichý a Tichá, 2023)

2.5 Integrovaný dopravní systém

Integrovaná doprava je doprava, která zajišťuje obslužnost veřejné osobní dopravy jednotlivými dopravci v silniční dopravě nebo s dopravcem v jiném druhu dopravy nebo provozující více druhů dopravy. Dopravci se společně podílejí na plnění přepravní smlouvy podle smluvených tarifních a přepravních podmínek. Integrovaná veřejná služba v přepravě cestujících v ČR je zajišťována za pomoci integrovaných dopravních systémů. Díky tomu dochází k propojení druhů dopravy a snižuje se díky tomu počet veřejných prostředků, které jsou vynakládány na veřejnou dopravu a je zároveň omezen negativních vliv na životní prostředí. (Kleprlík, 2020)

Mezi výhody integrovaného dopravního systému patří, že výhody a nevýhody jednotlivých druhů dopravy maximalizuje a minimalizuje. Zvyšuje se tak atraktivita veřejné dopravy. Zřídit integrovaný systém znamená propojení autobusů, trolejbusů, metra,

tramvají, železnice, lanovek a přívozů, propojení městské a regionální dopravy, společný tarif pro všechny linky v dané oblasti (1 jízdenka, 1 jízdní řád, 1 tarif a 1 síť), využití příměstské dopravy pro obsluhu měst a prodloužení městských linek pro obsluhu regionu, využití synergického efektu, tedy spojením nebo spoluprací dvou dopravců nebo institucí, které mají pozitivní účinek, spolupráce koordinátorů, dopravců a dalších institucí. (Jareš, 2016)

V České republice se integrované dopravní systémy vyskytují ve všech krajích a používá se 5 základních typů tarifních struktur:

- pásmová tarifní struktura – cena za přepravu se odvíjí podle počtu použitých pásem,
- zónová tarifní struktura – cen za přepravu závisí na počtu projetých zón,
- kilometrická tarifní struktura – cena za přepravu závisí na počtu ujetých kilometrů a pevné nástupní sazby,
- zónově-relační struktura,
- časová tarifní struktura. (Drdla, 2021)

II. PRAKTICKÁ ČÁST

3 OLOMOUC

Olomouc, je od 1. ledna 2001 statutárním městem Olomouckého kraje, a také je sídlem Krajského úřadu Olomouckého kraje, které leží ve východní části České republiky. Rozloha města je 10 333 hektarů (dále ha) a s počtem obyvatelstva, které přesahuje 100 000 obyvatel, se jedná o šesté největší město České republiky. Olomoucká aglomerace, do které spadá například Přerov nebo Prostějov, se řadí do 13 metropolitních oblastí, které schválila vláda jako místa důležitá pro růst v České republice. Kromě několika základních a středních škol – z toho jsou čtyři gymnázia, se zde nachází i dvě vysoké školy, a to Univerzita Palackého v Olomouci (dále UP) založena v roce 1573 a Moravská vysoká škola Olomouc, o. p. s. tedy (dále MVŠO), která byla založena v roce 2005 a je soukromá.

Olomouc vzhledem ke své poloze představuje důležitý dopravní uzel v oblasti silniční a železniční dopravy. Silniční síť díky poloze města představuje klíčovou lokalitu, a to z důvodu napojení na další celostátní síť, např. díky dálnici D46, která je u Vyškova napojena na dálnici D1 a nabízí tak další spoje, nebo díky dálnici D35, která je také napojena na D1 u Lipníka nad Bečvou. Město je dále napojeno na mezinárodní síť, např. na mezinárodní silnici E462, která spojuje Polsko přes Moravu s Rakouskem.

V Olomouci se nachází důležitý železniční uzel. Prochází tudy trasy II. a III. železničního koridoru a nabízí tak přímý směr na Prahu přes Zábřeh a Českou Třebovou. Další tratě vedou z města například směrem na Přerov, Ostravu, Šternberk, Uničov, Šumperk, Prostějov a Nezamyslice.

Město disponuje letištěm, které je vnitrostátní, od centra města je vzdálené necelé čtyři kilometry, a je určeno převážně pro malá dopravní letadla. Co se jeho využití týče, toto letiště představuje významnou lokalitu, protože umožňuje provádět výcvikové a zkušební lety, ale kromě toho jej lze využívat i pro sportovní účely.

Cyklistická síť se v Olomouci rozšiřuje a ke konci roku 2023 bylo vybudováno přes 57 000 metrů cyklistických komunikací. Cílem města je zbudovat další tratě, aby konečná délka těchto komunikací přesahovala 82 500 metrů. Ve městě je také rozšířené sdílení dopravních prostředků, tedy jízdních kol a e-koloběžek, které město podporuje.

Od roku 2001 probíhá realizace projektu Bezbariérová Olomouc. Tato úprava se netýká zdaleka jenom pěší dopravy a přístupnosti veřejných budov, ale především městské hromadné dopravy. (Statutární město Olomouc, b. r.; Statutární město Olomouc, 2024)



Obrázek 5 Logo města Olomouc (Statutární město Olomouc, b. r.)

Město Olomouc každoročně investuje do dopravy a komunikací. Zlepšuje tak stav dopravní infrastruktury a komunikací ve městě a v jeho blízkém okolí a zabezpečuje tak dopravu ve městech. Také každoročně investuje do výstavby cyklostezek.



Graf 1 Výdaje města v období 2017 – 2023 (Statutární město Olomouc, c2018; Statutární město Olomouc, c2019; Statutární město Olomouc, c2020; Statutární město Olomouc, c2021; Statutární město Olomouc, c2022; Statutární město Olomouc, c2023; Statutární město Olomouc, c2024)

Na grafu číslo 1 je možné spatřit výdaje města Olomouc do dopravy a komunikací za období let 2017 až 2023. Nejnižší výdaje financí do této oblasti byly v roce 2019 a činily pouze 57 023 Kč, jedná se o mírný pokles oproti roku 2018, kde byly výdaje 86 149 Kč. Od roku 2019 částka postupně narůstala, dokud nedošlo v roce 2023 opět k poklesu. Nejvyšší výdaje byly v roce 2022 a činily 368 852 Kč. To může ukazovat na významné investice do dopravní infrastruktury, které mohly být součástí větších projektů. K poklesu v roce 2023 mohlo tedy dojít z důvodu, dokončování projektů z roku 2022 a další velké projekty nebyly

proto realizovány z důvodu velké finanční náročnosti. Lze tedy říct, že město věnuje do dopravy a komunikací značné finanční prostředky.

4 DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA OLOMOUCE

Dopravní podnik města Olomouce (dále DPMO) je akciová společnost (dále a. s.), jejímž jediným akcionářem je statutární město Olomouc. Společnost byla založena v roce 1994 a je nástupcem státního podniku Dopravního podniku města Olomouce, jehož historie sahá až do roku 1899. Hlavním cílem této společnosti je zajišťování městské hromadné dopravy ve městě a jeho blízkém okolí.

V zóně 71 Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (dále IDSOK) patří DPMO mezi nejvýznamnější provozovatele veřejné dopravy. Městskou dopravu krajského města Olomouc tvoří páteční tramvajová doprava, která je doplněna autobusovou sítí.

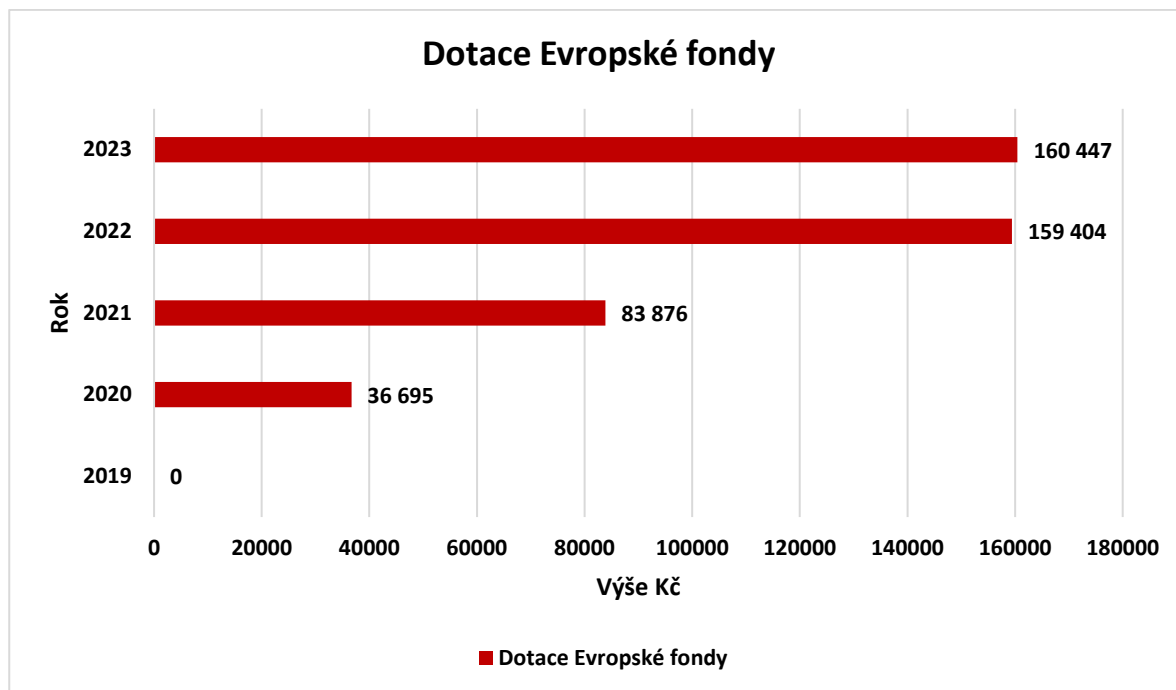
Veřejnou osobní dopravu v současnosti zajišťuje celkem 7 tramvajových linek společně s autobusovou, kterou tvoří 24 linek. Tyto vozidla jsou z velké části nízkopodlažní čímž je zajištěn komfort cestujících. (Dopravní podnik města Olomouce, 2025)



Obrázek 6 Logo DPMO (Dopravní podnik města Olomouce, 2025)

4.1 Dotace a investice

Dopravní podnik, kromě vlastních zdrojů a dotací od města čerpá i dotace z Evropských fondů. Mezi tyto fondy například spadají Integrované územní investice (dále ITI) nebo Integrovaný regionální operační program (dále IROP). Poskytnuté investiční dotace mohou být od Ministerstva dopravy (dále MD) nebo ze Státního fondu dopravní infrastruktury (dále SFDI).



Graf 2 Dotace evropské fondy (Dopravní podnik města Olomouce, 2024; Dopravní podnik města Olomouce, 2021)

Na grafu číslo 2 je možné vidět výši dotací z evropských fondů, které byly čerpány v letech 2019 až 2023. V roce 2019 nedošlo k žádnému čerpání těchto dotací. V následujícím roce, tedy v roce 2020 došlo k prvnímu čerpání ve výši 36 695 Kč a v roce 2021 se částka téměř zdvojnásobila na 83 876 Kč. Největší čerpaná částka z těchto fondů byla získána v roce 2023 a činila 160 447 Kč. Je tedy zřejmé, že se DPMO pravidelně zapojuje do dotačních programů, které souvisejí s investičními akcemi a ty souvisí s obnovou vozového parku a modernizací dopravní infrastruktury.

5 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

V rámci praktické části si autor práce pro sběr potřebných dat zvolil dotazníkové šetření mezi obyvateli města Olomouc, jehož cílem bylo získat názor veřejnosti na současný stav dopravní infrastruktury. Dotazník obsahoval 16 uzavřených otázek, které byly zaměřeny na cyklistickou dopravu, parkování a městskou hromadnou dopravu, kde se jednalo o názor veřejnosti na modernizaci tramvajové sítě.

Dotazníkové šetření probíhalo v anonymním režimu a bylo vytvořené prostřednictvím bezplatného softwaru „Click4Survey“. Dále byl dotazník distribuován prostřednictvím různých sociálních platforem mezi obyvatele města Olomouc. Cílem této distribuce bylo oslovit co největší množství respondentů. Dotazník obsahoval několik otázek, které byly rozděleny do jednotlivých kategorií, kterými jsou:

- Otázky 1 až 3 byly zaměřeny na základní informace o respondentech – mezi těmito otázkami byly takové, které se ptaly na jejich věkovou kategorii nebo na jejich vztah k městu Olomouc, konkrétně zda ve městě bydlí, pracují, studují nebo zda město navštěvují v rámci rekreace a turistiky. Dále se tato skupina otázek zaměřovala na jejich obecné preference v oblasti dopravní infrastruktury.
- Otázky 4 až 7 se zaměřovaly na problematiku tématu cyklostezek. Cílem této skupiny otázek bylo zjistit, jaká je preference využívání jízdních kol. Kromě toho chtěl autor práce zjistit také názor občanů na bezpečnost cyklistické dopravy v Olomouci. Z tohoto důvodu byly otázky zaměřeny také na tuto problematiku.
- Vzhledem k tomu, že ve městě je v současné době problém s parkováním se otázky 8 a 9 zaměřovaly na toto téma. Respondenti tak měli možnost prostřednictvím svých odpovědí vyjádřit názory na problém.
- Otázky 10 až 16 byly zaměřeny na městskou hromadnou dopravu, přičemž cílem autora bylo zjistit, jak často ji dotazovaní využívají. Otázky se také zaměřovaly na aktuální problematiku, konkrétně na zvyšování cen jízdného, kde měli respondenti možnost vyjádřit svůj názor. Poslední otázky z dotazníkového šetření se zaměřovaly na modernizaci tramvajové sítě.

Dotazník byl dostupný od 5. 4. 2025 do 18. 4. 2025 a byl zodpovězen celkem 200 respondenty. Pro případné nejasnosti a zlepšení kvality dotazníku bylo 4. 4. 2025 spuštěno

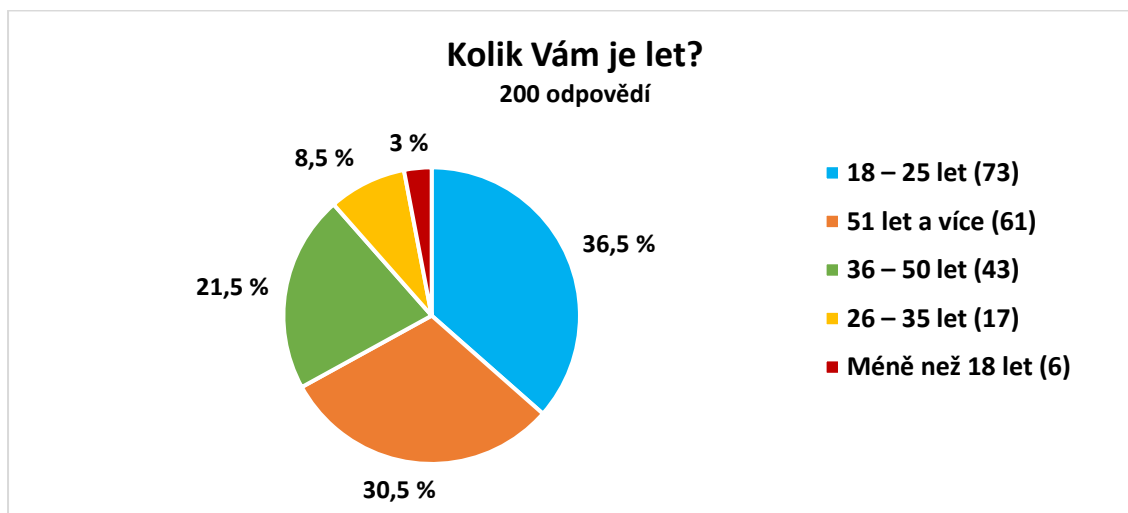
pilotní testování na malé skupině dotazovaných. Tato skupina poskytla zpětnou vazbu, která následně vedla k úpravám a větší specifikaci u některých otázek.

Výsledky šetření z dotazníku byly zpracovány formou kruhových diagramů, kde je vždy uveden počet respondentů, kteří zvolili danou odpověď a jejich procentuální hodnota odpovědi (%). Procentuální hodnocené otázky bylo řazeno od největšího počtu odpovědí po nejmenší počet.

Otázka č. 1 – Kolik Vám je let?

První otázka směřovala na věkovou skupinu respondentů. Měli možnost si vybrat z následujících skupin:

- méně než 18 let,
- 18–25 let,
- 26–35 let,
- 36–50 let,
- 51 let a více.

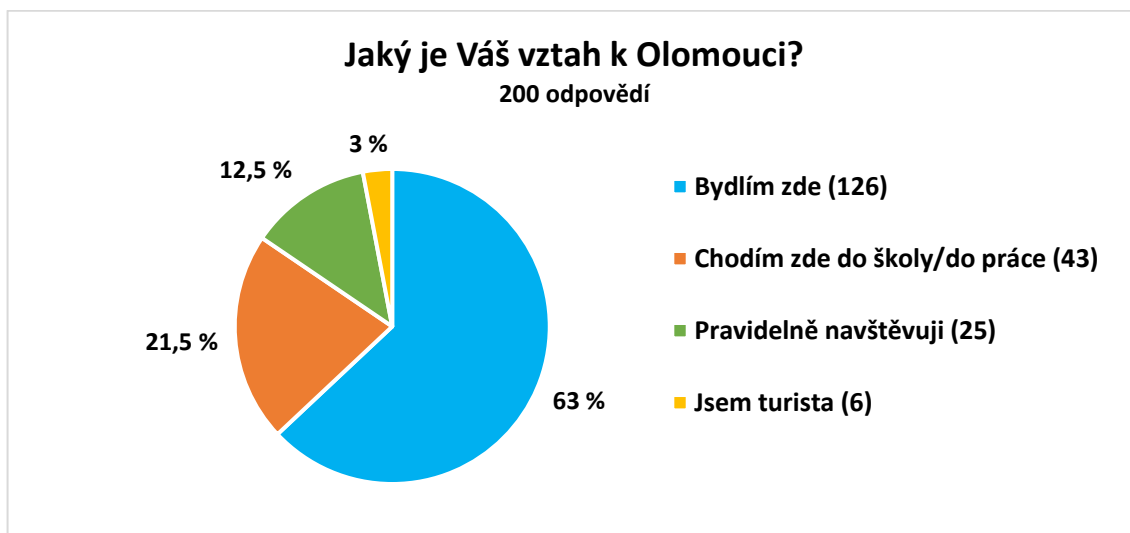


Graf 3 Odpověď na otázku č. 1 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025)

Jak je možné vidět z grafu číslo 3, největší zastoupení představují osoby ve věkové skupině 18 – 25 let, což představuje 36,5 % z celkového počtu dotázaných. Druhou největší skupinou respondentů byla věková skupina 51 let a více, kteří tvořili 30,5 %, tedy 61 osob. Naopak nejmenšími skupinami v dotazníku byly skupiny, kde respondenti označili svůj věk v kategorii 26 – 35 a let a méně než 18 let. Zde jich odpovědělo pouze 17 a 6 z celkového počtu 200 respondentů.

Otázka č. 2 – Jaký je Váš vztah k Olomouci?

Otázka druhá v dotazníkovém šetření se zabývala vztahem respondentů k městu Olomouc. V této otázce měli možnost zvolit odpovědi na základě toho, zda ve městě bydlí, pracují, studují nebo zda město pravidelně navštěvují nebo jej vyhledávají kvůli turistice.



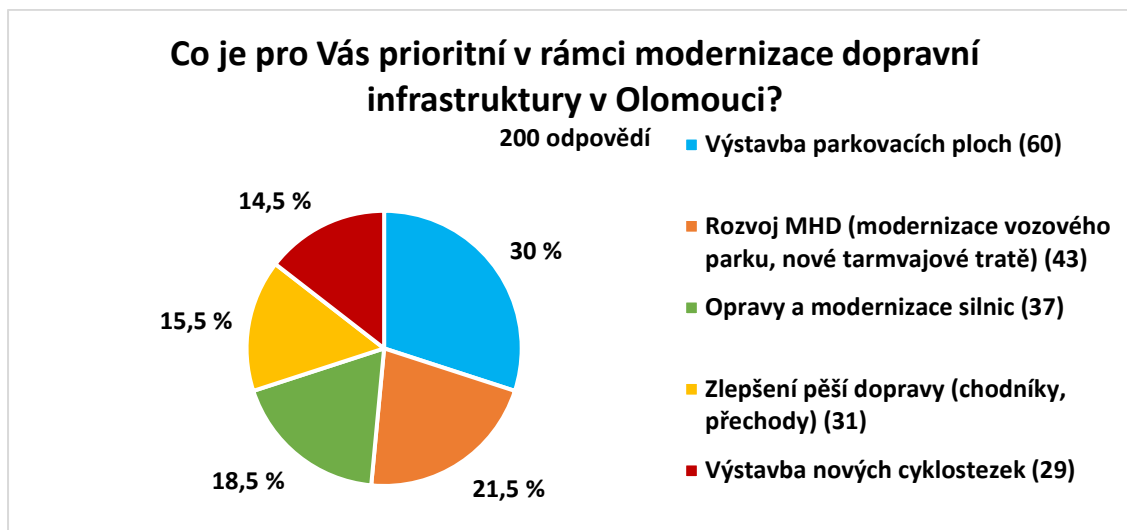
Graf 4 Odpověď na otázku č. 2 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025)

Největší počet respondentů – celkem 126 osob – 63 % uvedlo, že v Olomouci bydlí. Další skupina respondentů odpověděla, že v Olomouci chodí do školy nebo do práce, a tvoří tak druhou nejpočetnější skupinu, kterou tvořilo 43 odpovědí, což představuje 21,5 % z celkového souboru. Nejméně odpovědí je 6 což představuje pouze 3 % ze všech 200 dotázaných.

Lze se domnívat, že na základě těchto odpovědí, kdy největší počet respondentů odpověděl, že bydlí v Olomouci, budou následující zodpověděné otázky relevantní a budou tedy odrážet pohled místních obyvatel na současný stav dopravní infrastruktury.

Otázka č. 3 – Co je pro Vás prioritní v rámci modernizace dopravní infrastruktury v Olomouci?

V otázce číslo 3 dostali dotázaní možnost vyjádřit svůj názor a preference v oblasti priorit při modernizaci dopravní infrastruktury ve městě. Měli možnost vybrat to, co je pro ně z hlediska budoucího rozvoje nejdůležitější.



Graf 5 Odpověď na otázku č. 3 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025)

Jak je možné vidět z grafu číslo 5, největší skupina respondentů vybrala možnost „výstavba parkovacích míst“, což naznačuje nevyhovující stav aktuální situace s parkováním ve městě. Těchto odpovědí bylo 60, což představuje 30 %. Autor se proto domnívá, že obyvatelé města tuto situaci vnímají jako překážku, která vyžaduje nápravu například za pomoci zvýšení kapacit parkovacích míst. Nevýhodou této otázky však je, že nebylo možné přesněji určit lokality, kde je problém největší. Je možné, že někteří respondenti mají na mysli konkrétní lokalitu např. centrum města, sídliště nebo oblast hlavního nádraží, avšak v rámci výsledků dotazníku toto nebylo možné vyhodnotit.

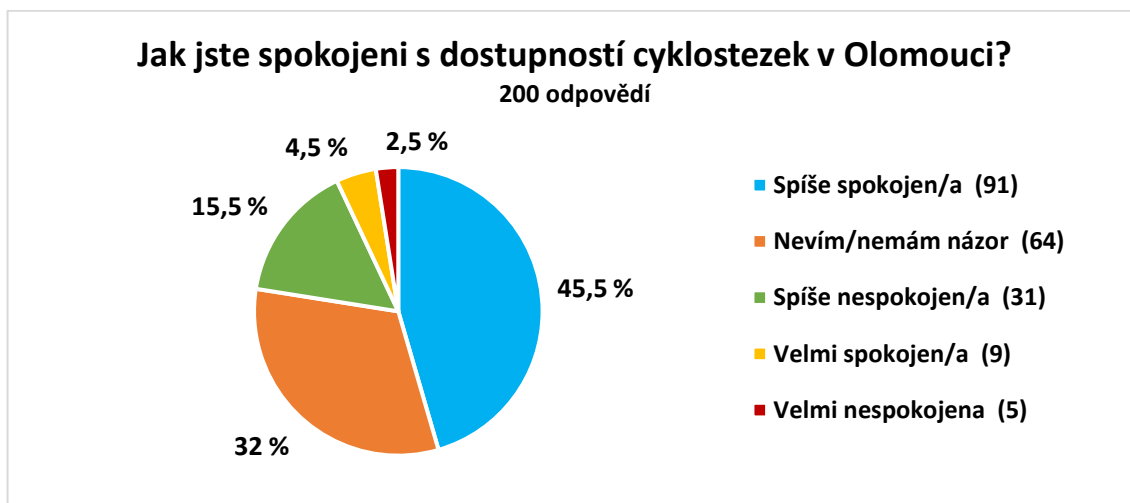
Druhá největší skupina zvolila možnost „Rozvoj MHD“, přičemž počet odpovědí byl 43, což představuje 21,5 %. Dá se domnívat, že cestující, kteří využívají MHD, nejsou spokojeni s aktuálním stavem vozového parku – může být zastaralý, nemusí splňovat podmínky např. pro přepravu kočárků nebo vozíků. Problém může spočívat i v aktuálních trasách, na kterých MHD aktuálně operuje. Tyto trasy mohou být zastaralé a nemusí vyhovovat nárokům obyvatel.

Naopak nejméně početná skupina zvolila možnost „výstavba nových cyklostezek“, kterou zvolilo 29 respondentů, což představuje 14,5 %. Tento výsledek může naznačovat, že respondenti neprojevují velký zájem o nové trasy, nebo cyklostezky nevyužívají na takové úrovni, aby pro ně současný stav představoval problém.

Na základě těchto výsledků lze říct, že výstavba parkovacích míst je pro obyvatele města prioritní a měl by se tento problém řešit přednostně, než například výstavba nových cyklostezek.

Otázka č. 4 – Jak jste spokojeni s dostupností cyklostezek v Olomouci?

Následující otázka je zároveň první ze skupin otázek, které se týkají cyklostezek v Olomouci. Otázka číslo 4 se konkrétně zabývala spokojeností obyvatel s dostupností cyklostezek.



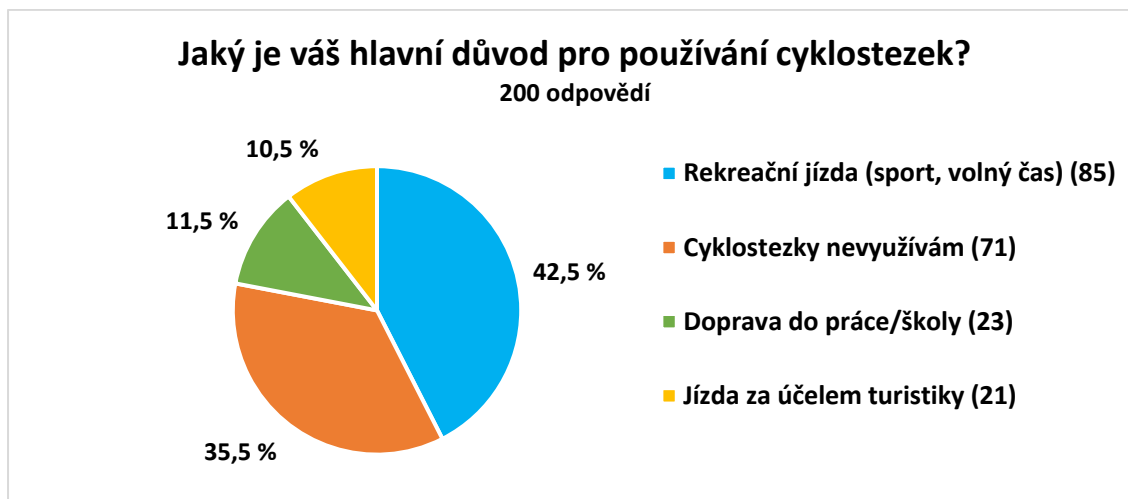
Graf 6 Odpověď na otázku č. 4 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025)

Z výsledků které jsou na grafu číslo 6 je možné vyčíst, že většina dotázaných je spokojena s dostupností cyklostezek. Počet těchto odpovědí je 91 a pouze dalších 9 je velmi spokojených cyklostezkami. 64 dotázaných – 32 % na tuto otázku odpovědělo, že neví nebo nemá názor a nejsou schopni tak a posoudit stav cyklostezek v Olomouci a pouze 5 respondentů, tedy 2,5 % by stav dostupnost cyklostezek hodnotilo jako nedostatečných.

Na základě těchto výsledků je možné říct, že aktuální dostupnost cyklostezek je pro většinu respondentů dostačující a pravděpodobně by na současném stavu nic neměnili. Druhá nejvyšší skupina uvedla, že nevědí nebo na to nemají názor, což může naznačovat, že cyklostezky nevyužívají, a tudíž to nedokážou posoudit. Může se jednat také o lidi, kteří cyklostezky využívají jen ojediněle, a tudíž jim současný stav cyklostezek postačuje, protože se na své trase dostanou tam, kam potřebují.

Otázka č. 5 – Jaký je váš hlavní důvod pro používání cyklostezek?

Otázka číslo 5 se zaměřovala na hlavní důvody využívání cyklostezek v Olomouci. Cílem otázky bylo zjistit, za jakým účelem občané města cyklostezky využívají nejčastěji, a tím i lépe porozumět významu a důležitosti cyklostezek v každodenním životě obyvatel města.



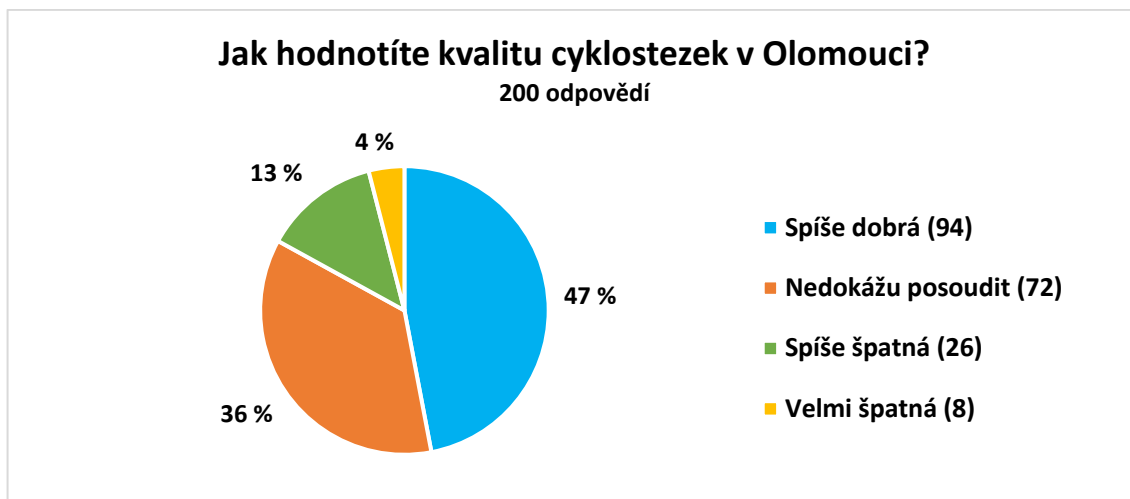
Graf 7 Odpověď na otázku č. 5 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025)

Podle odpovědí, nejvíce dotázaných – 85 osob, tedy 42,5 % využívá cyklostezky za účelem rekreační jízdy jako je sport a volnočasové aktivity. Naopak nejméně jsou cyklostezky využívány za účelem turistiky. Tuto možnost vybralo pouze 21 dotázaných což je 10,5 % z celkového počtu respondentů. Cyklostezky jako dopravu do práce nebo školy využívá pouze 23 respondentů. Lze tedy říct, že tento druh dopravy je využíván spíše pro rekreační účely než jako alternativní forma městské dopravy.

Autor práce se domnívá, že malé využívání cyklostezek za účelem jízdy do práce nebo školy může být způsobeno tím, že pracoviště nebo školy nemají odstavné plochy pro kola, která by byla bezpečná a sloužila by pouze zaměstnancům.

Otázka č. 6 – Jak hodnotíte kvalitu cyklostezek v Olomouci?

Důležitým a hlavně klíčovým prvkem při využívání cyklostezek v Olomouci je jejich kvalita. Ta by měla být na takové úrovni, aby se uživatelé cítili co nejbezpečněji a zároveň nejkomfortněji. Proto se otázka číslo 6 zabývala tím, jak obyvatelé města vnímají kvalitu této infrastruktury a měli možnost tak vyjádřit své pocity z aktuálního stavu.

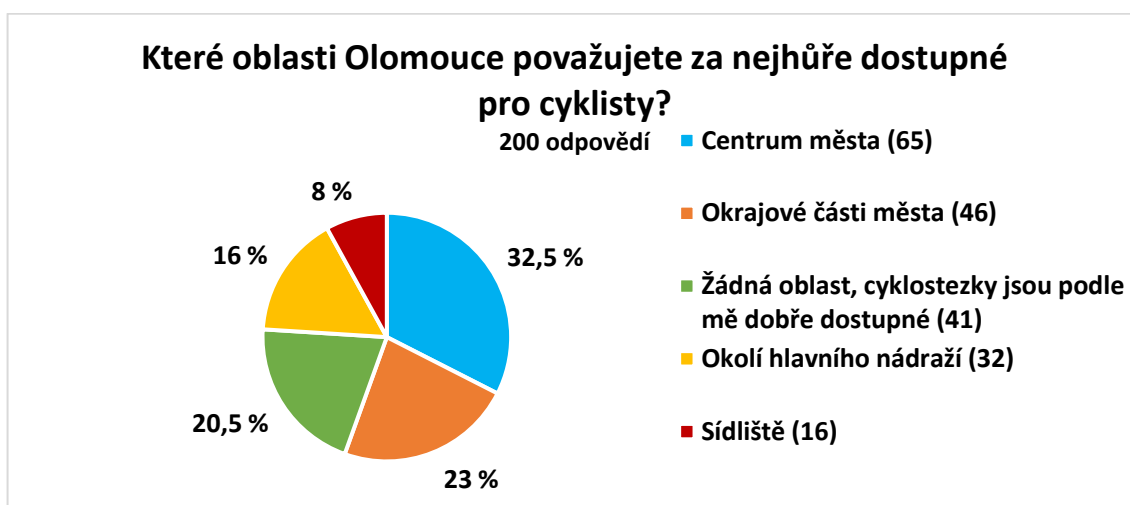


Graf 8 Odpověď na otázku č. 6 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025)

96 osob, tedy 47 % dotázaných uvedlo, že kvalita cyklostezek je dobrá. Dalších 36 % uvedlo, že kvalitu nedokáže posoudit, což může svědčit o tom, že cyklostezky aktivně nevyužívají. Může se jednat o stejné respondenty, kteří v otázce číslo 5 uvedli, že cyklostezky nevyužívají. Zbylých 17 % odpovědí představuje negativní hodnocení – 13 %, tedy 26 osob uvedlo možnost „spíše špatná“ a 4 %, tedy 8 osob „velmi špatná“. Můžeme tedy říct, že podle respondentů je kvalita cyklostezek v Olomouci dobrá a je na ni nahlíženo pozitivně, ale stále zde existuje prostor pro zlepšení.

Otázka č. 7 – Které oblasti Olomouce považujete za nejhůře dostupné pro cyklisty?

Otázka číslo 7 je poslední otázka, která se týkala dostupnosti cyklostezek v Olomouci. Respondenti měli z nabídky možnost vybrat, která část města je pro uživatele cyklistické dopravy nejhůře dostupná.

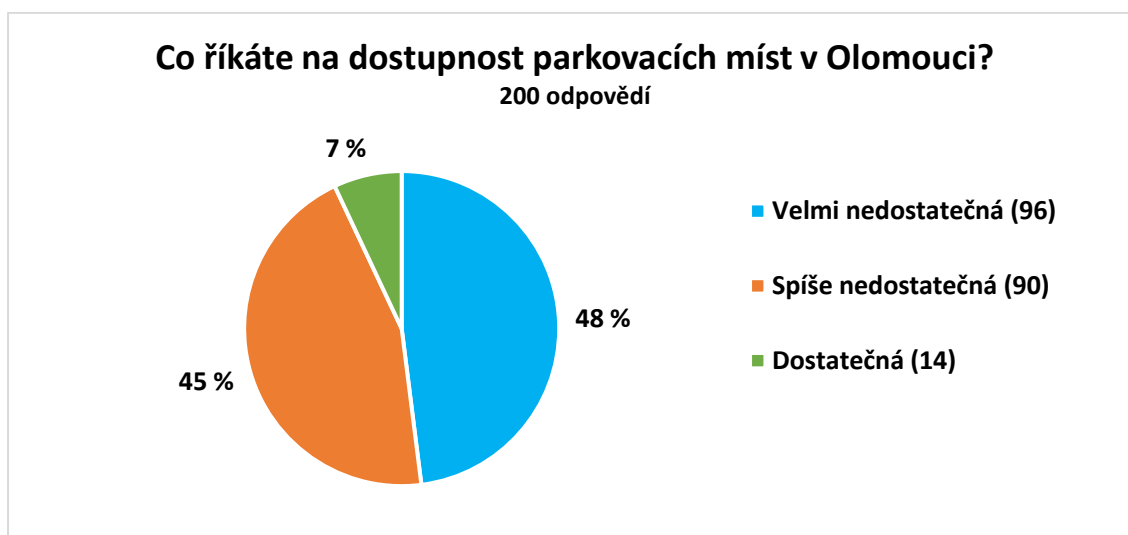


Graf 9 Odpověď na otázku č. 7 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025)

Z výsledků dotazníku, které lze vidět na grafu číslo 9 vyplývá, že nejvíce respondentů konkrétně 32,5 % označilo centrum města jako nejhůře dostupné pro cyklisty. Pouze 8 % dotázaných uvedlo, že sídliště jsou špatně dostupná pro cyklisty a 20,5 % se domnívá, že cyklostezky jsou obecně dobře dostupné a žádnou oblast za problémovou nevidí. Okolí hlavního nádraží je špatně dostupné pouze pro 16 % dotázaných, což je 32 osob.

Otázka č. 8 – Co říkáte na dostupnost parkovacích míst v Olomouci?

Otázka číslo 8 je první ze dvou otázek, které se zabývali parkováním. Tato otázka se konkrétně zabývá dostupností parkovacích míst v Olomouci. Tento problém město řeší dlouhodobě a podle odpovědí respondentů je to velmi aktuální téma.



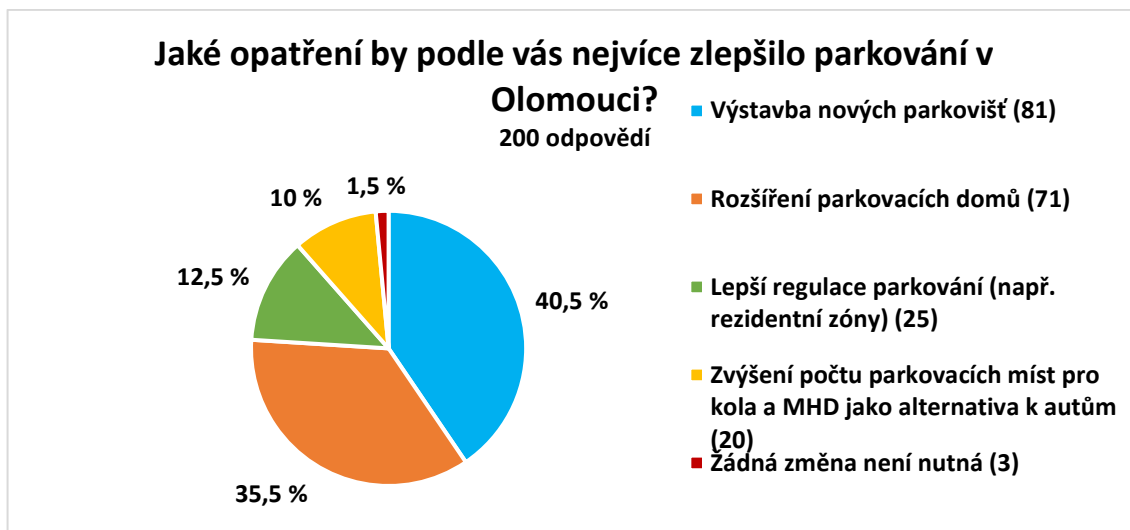
Graf 10 Odpověď na otázku č. 8 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025)

186 dotázaných osob uvedlo, že počet parkovacích míst je nedostatečný, z toho 96 dotázaných uvedlo, že jsou parkovací místa ve městě velmi nedostačená. Pouze 14 dotázaných – 7 % z 200 odpovídajících uvedlo, že jsou parkovací místa dostatečná.

Autor práce usuzuje, že respondenti, kteří uvedli, že počet parkovacích míst je dostatečný, buďto platí za parkovací místo v garáži nebo využívají městskou hromadnou dopravu. Tato problematika je tedy netrápí tak jako ostatní respondenty, kteří uvedli, že je počet parkovacích míst nedostatečný.

Otázka č. 9 – Jaké opatření by podle vás nejvíce zlepšilo parkování v Olomouci?

Další otázka v dotazníku se zabývala návrhy na zlepšení parkování ve městě. Respondenti měli na výběr z několika odpovědí.

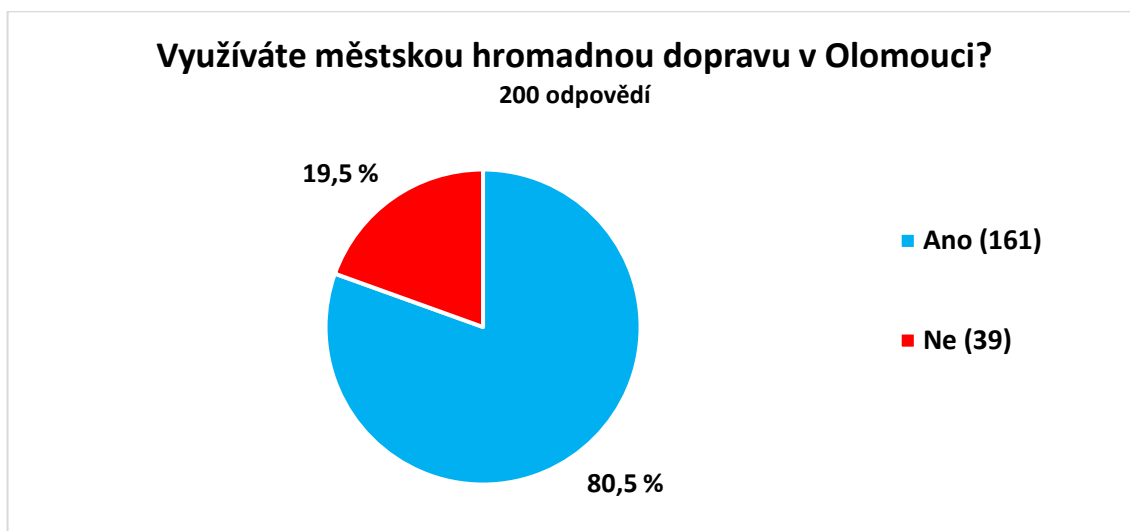


Graf 11 Odpověď na otázku č. 9 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025)

Obyvatelé by nejvíce uvítali výstavbu nových parkovišť – 40,5 % dotázaných, tedy 81 respondentů, a rozšíření parkovacích domů by uvítalo 71 dotázaných – 35,5 %. Pro regulaci parkování bylo 12,5 % dotázaných a pro zvýšení parkovacích míst pro kola a MHD jako alternativa k autům bylo 10 %, tedy 20 osob. Pouze 1,5 % uvedlo, že žádná změna není nutná. Podle odpovědí v otázce číslo 9 je tedy nejvíce preferována výstavba nových parkovišť a rozšíření parkovacích domů.

Otázka č. 10 – Využíváte městskou hromadnou dopravu v Olomouci?

Otázka číslo 10 je první ze skupiny otázek, která se zaměřují na využíváním městské hromadné dopravy mezi obyvateli Olomouce.



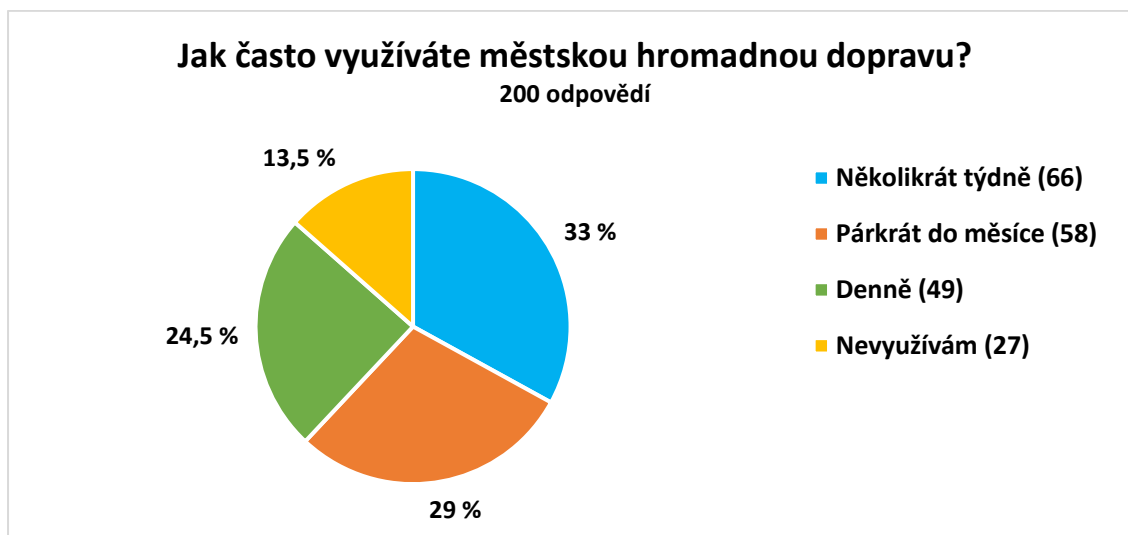
Graf 12 Odpověď na otázku č. 10 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025)

Dotázání odpověděli následovně – 161 respondentů městskou hromadnou dopravu využívá, naopak 39 dotázaných ji nevyužívá. Je tedy možné říct, že zájem o MHD mezi obyvateli města je vysoký.

Z grafu číslo 12 autor práce usuzuje, že městská hromadná doprava je pro obyvatele města důležitá a nabízí efektivní způsob dopravy nejen v centru města, ale také městských částech.

Otázka č. 11 – Jak často využíváte městskou hromadnou dopravu?

Tato otázka navazuje na otázku číslo 10 a jejím cílem je zjistit jak často respondenti městskou hromadnou dopravu využívají.



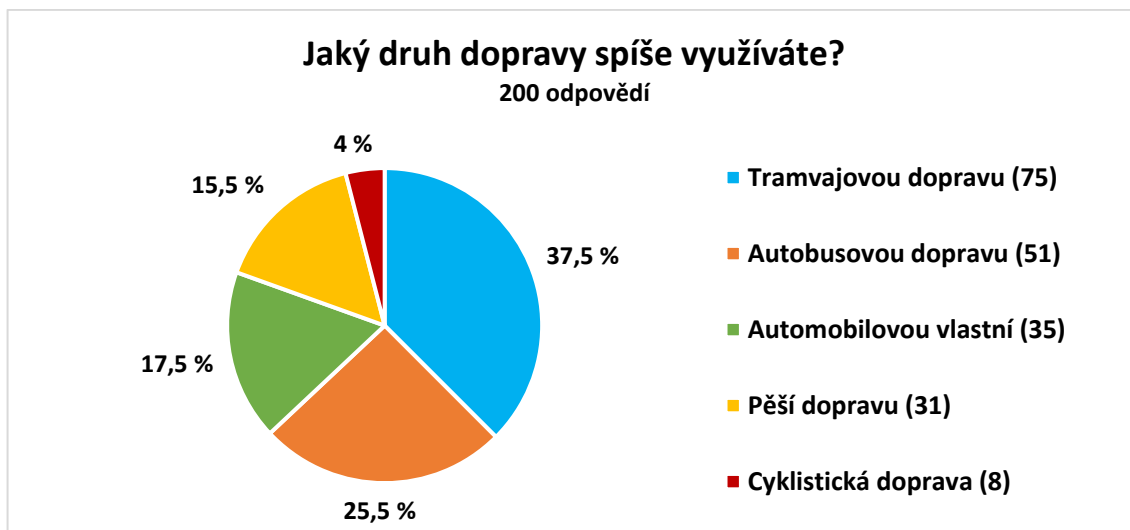
Graf 13 Odpověď na otázku č. 11 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025)

Nejčastější odpověď je několikrát týdně, kde tuto možnost vybralo 66 dotazovaných, tedy 33 %. Denně využívá městskou hromadnou dopravu pouze 49 respondentů.

Oproti grafu číslo 12 můžeme vidět, že se změnil počet respondentů, kteří uvedli, že městskou hromadnou dopravu nevyužívají. V grafu číslo 11 to je 39 dotázaných a v grafu číslo 12 se jedná pouze o 27 dotázaných.

Otázka č. 12 – Jaký druh dopravy spíše využíváte?

Tato otázka měla za cíl zjistit jaký druh dopravy je mezi respondenty nejvyužívanější. Kromě autobusové a tramvajové dopravy, zde byly zařazeny i ostatní druhy dopravy pro respondenty, kteří MHD nevyužívají.



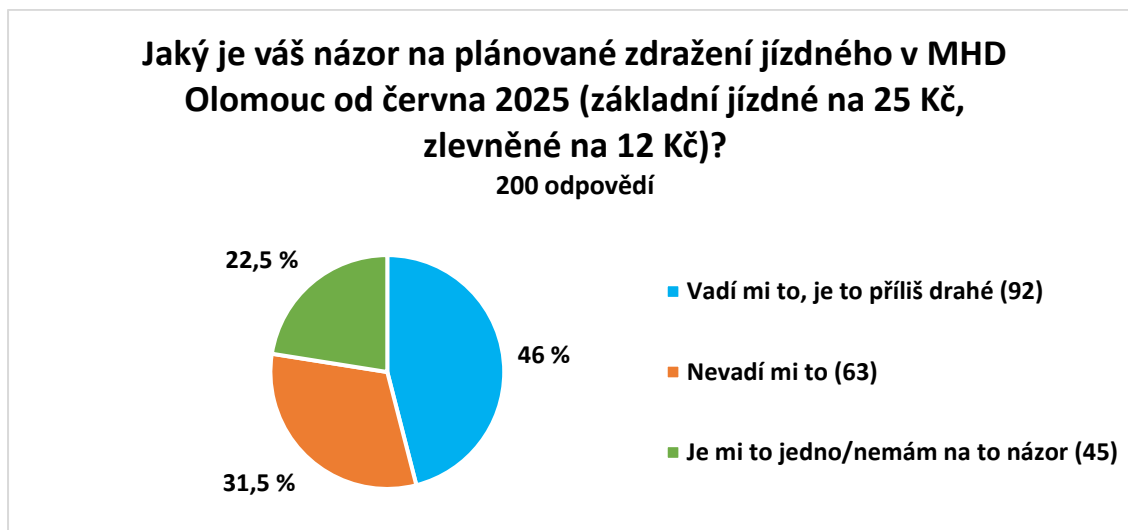
Graf 14 Odpověď na otázku č. 12 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025)

Nejvíce využívaným druhem dopravy je doprava tramvajová, tu využívá 75 dotázaných, kteří tvoří 37,5 % ze všech odpovědí. Následuje autobusová doprava s 51 respondenty. Automobilová a pěší doprava jsou využívány skoro stejně, zde rozdíl tvoří pouze 4 respondenti, kteří převládají u automobilové dopravy. Nejméně z těchto druhů dopravy je využívána cyklistická doprava, kterou zvolilo pouze 8 dotazovaných z 200. Pro obyvatele tedy tato doprava není tak důležitá.

Autor práce se domnívá, že největší počet respondentů vybralo tramvajovou trať především proto, že se jedná o páteří systém městské dopravy ve městě. Také má tramvajová trať mnoho výhod, oproti třeba autobusové dopravě a může být využívána po celý rok, což například u cyklistické dopravy není možné. Také se jedná o jediné spojení centra města s Hlavním nádražím.

Otázka č. 13 – Jaký je váš názor na plánované zdražení jízdného v MHD Olomouc od června 2025 (základní jízdné na 25 Kč, zlevněné na 12 Kč)?

Ceny jízdného v městské hromadné dopravě budou v červnu 2025 zdražovat. Základní jízdné vzroste z 20 Kč na 25 Kč a zlevněné jízdné z 10 Kč na 12 Kč.

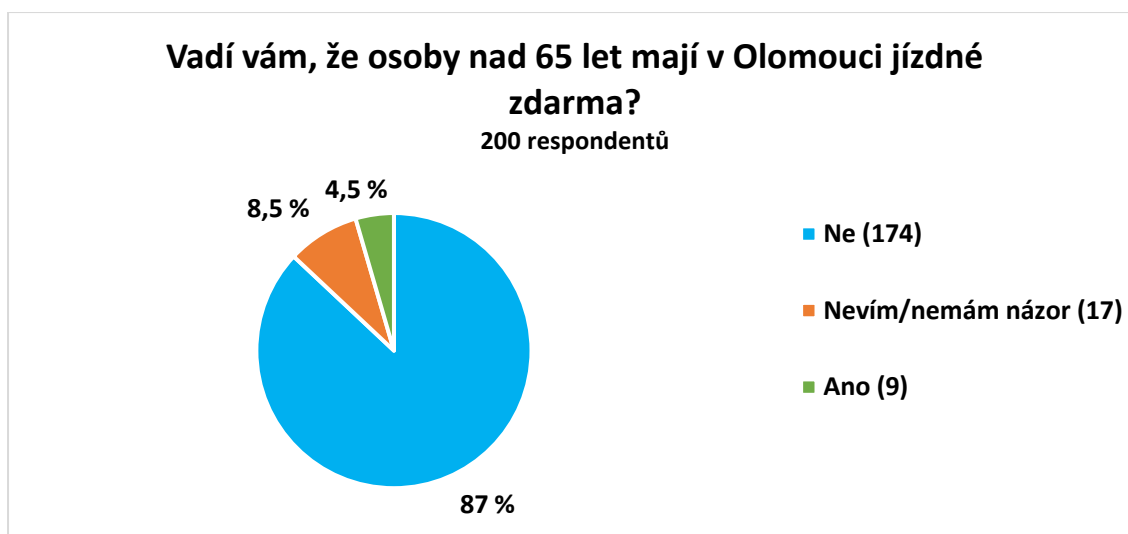


Graf 15 Odpověď na otázku č. 13 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025)

92 dotázaným, kteří činí 46 % respondentů uvedlo, že jim tato změna vadí a je to podle nich příliš drahé. Tato změna naopak nevadí 63 dotázaným, tedy 31,5 %. Posledních 45 dotázaných uvedlo, že jim je změna cen jízdného jedno, nebo že na to nemají názor. Lze tedy usuzovat, že tito respondenti městskou hromadnou dopravu nevyužívají nebo ji využívají minimálně, a tak je změna cen jízdného neovlivní tak, jako pravidelné uživatele městské hromadné dopravy.

Otázka č. 14 – Vadí vám, že osoby nad 65 let mají v Olomouci jízdné zdarma?

Otázka číslo 14 se zaměřovala na jízdné zdarma pro osoby starší nad 65 let.



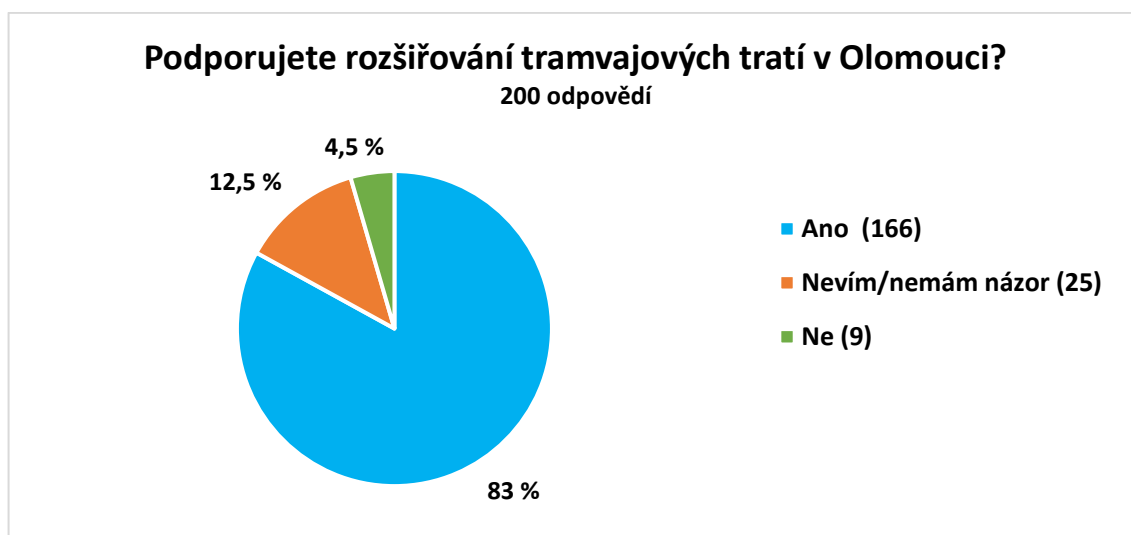
Graf 16 Odpověď na otázku č. 14 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025)

Většina respondentů, konkrétně 174 osob uvedlo, že jim tato stávající situace nevadí. Naopak 9 respondentů uvedlo, že jim to vadí.

Pokud tento výsledek porovnáme s odpověďmi na otázku číslo 13, kde 92 dotazovaných vyjádřilo nesouhlas se změnou cen jízdného, může si dopravní podnik z tohoto srovnání odnést, že zachování bezplatného jízdného pro seniory je veřejností vnímáno pozitivně a zároveň, že jakékoliv zásah do cenové politiky je citlivým tématem pro obyvatele města.

Otázka č. 15 – Podporujete rozšiřování tramvajových tratí v Olomouci?

Rozšiřování a modernizace tramvajových tratí je v Olomouci v současnosti velmi aktuální. Tato otázka měla za cíl zjistit, jak na tuto situaci pohlíží obyvatelé města, a zda podporují změny v dopravní infrastruktuře.

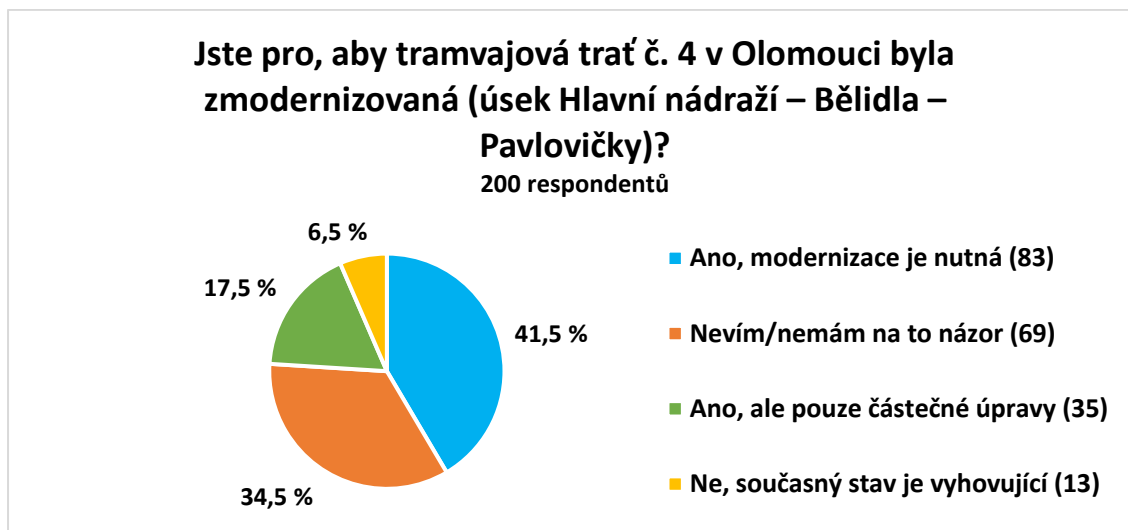


Graf 16 Odpověď na otázku č. 15 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025)

Z výsledku dotazníku je zřejmé, že 166 osob, tedy 83 % respondentů uvedlo, že podporují tento druh modernizace. Dále 9 lidí uvedlo, že tyto modernizace nepodporují a 25 jich uvedlo, že neví nebo že na problematiku nemají názor.

Otázka č. 16 – Jste pro, aby tramvajová trať č. 4 v Olomouci byla zmodernizovaná (úsek Hlavní nádraží – Bělidla – Pavlovičky)?

Poslední otázka v dotazníku se zabývala názorem respondentů na modernizace tramvajové tratě číslo 4 v úseku Hlavní nádraží – Bělidla – Pavlovičky.



Graf 17 Odpověď na otázku č. 16 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025)

Tato tramvajová trať je v současnosti zastaralá a 118 osob souhlasí, aby byla tato trasa zmodernizovaná. Z tohoto počtu 83 uvádí, že modernizace této části trasy je nutná. Zbytek, tedy 35 osob, je pouze pro částečné úpravy. 69 respondentů nemá na tuto otázku názor a podle 13 je současný stav tramvajové trati vyhovující a nejsou tedy pro její modernizaci.

Podle těchto odpovědí se autor domnívá, že s modernizací této části tramvajové trasy souhlasí obyvatelé, kteří tuto tramvajovou linku pravidelně využívají, a je to pro ně jediný způsob, jak se dostat do jiných městských částí.

6 NÁVRH OPATŘENÍ

Díky provedenému dotazníkovému šetření z předchozí kapitoly bylo zjištěno, že občané města Olomouc vnímají za největší problém nedostatečný počet parkovacích míst. Kromě této problematiky je možné říct, že občané města dále považují za zásadní problém modernizace tramvajové trati, a také nedostatečnou dopravní infrastrukturu pro cyklisty.

Cílem této kapitoly je proto navrhnout řešení, která by byla vhodná použít při aplikaci na jednotlivé problémy. Tato opatření by mohla vést ke zlepšení úrovně města, což by mohlo pomoci ke zlepšení pozitivního vnímání občanů a zároveň by to mohlo přispět k větší spokojenosti obyvatel.

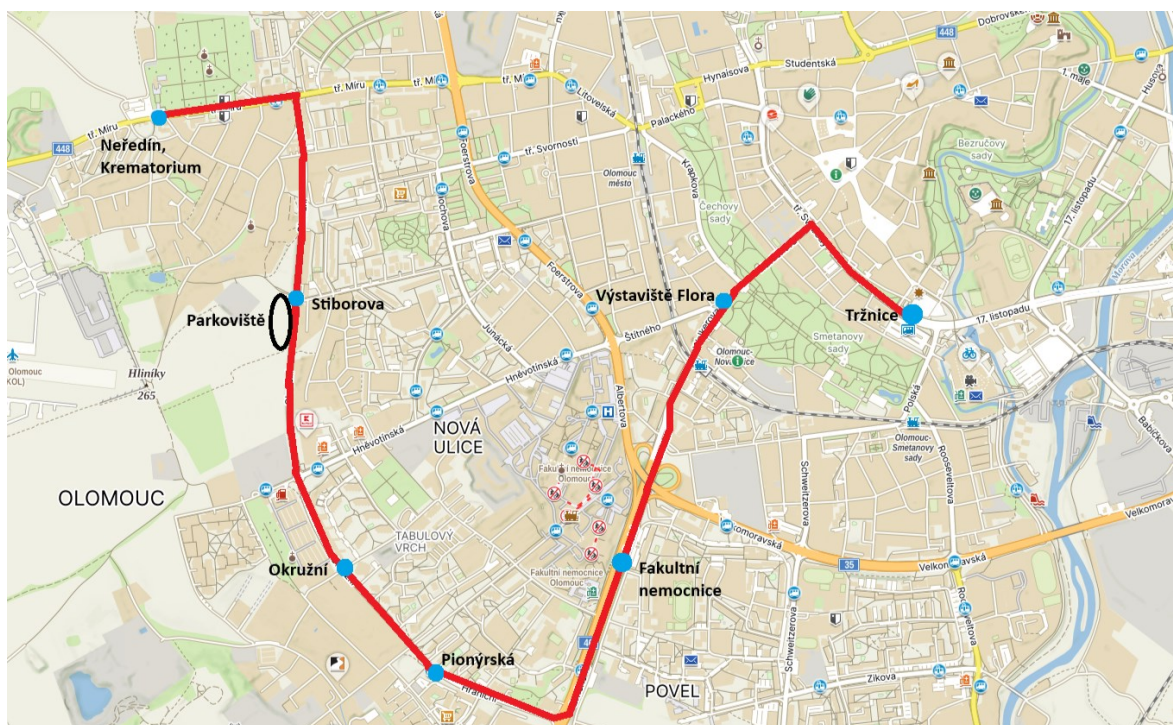
Návrhy budou předkládány autorem práce, který ve městě bydlí a jednotlivé problémy zná, vnímá je a proto si dovoluje představit taková řešení, která považuje na základě svého vlastního úsudku za možné, vhodné a realizovatelné s ohledem na podmínky města.

6.1 Řešení problematiky parkování

Problematika parkovacích míst je problém, se kterým se potýkají především residenti městských částí, kde se nachází hustá zástavba. Mnoho těchto residentů z těchto oblastí si nemůže dovolit platit za pronajmutí garáže pro bezproblémové odstavení automobilu, a proto by výstavba nového parkoviště byla přínosná.

Pomoci by mohla výstavba nového parkoviště v ulici Okružní v Olomouci. Tento v současnosti nezastavěný pozemek, má vhodnou polohu jak pro residenty z okolních ulic, tak i pro ty, kteří dojíždějí do města za prací. Současně by zde mohla parkovat i nákladní vozidla, která v současné době nemohou volně parkovat a mají vyčleněná místa na parkování. Jak již bylo zmíněno výše, tak parkoviště má vhodnou polohu i pro dojíždějící, kteří nevyužívají nebo nemají možnost využívat veřejnou dopravu. Parkoviště by se nacházelo v blízkosti autobusové zastávky Stiborova. Město by tak mohlo zavést nový autobusový spoj, který by dále pokračoval do města. Trasa autobusu by mohla tedy vést po následujících zastávkách na trase Neředín, Krematorium – Stiborova – Okružní – Nová Ulice – Pionýrská – Fakultní nemocnice – Výstaviště Flora – Tržnice, kde by byla trasa ukončena. Zastávky jsou na této trase již vystavěny, takže náklady na výstavbu nových by nebyly potřeba. V případě zastávky Výstaviště Flora by se využívala tramvajová zastávka, která je postavena ve stylu vídeňských zastávek. Tím by se také vyřešilo spojení dvou městských částí, které dosud nejsou propojeny přímým spojením. Pokud by k jeho zavedení nedošlo,

lidé by se i tak mohli dostat do města za využití autobusové zastávky Jílová, která se nachází ve schůdné vzdálenosti od parkoviště.



Obrázek 7 Návrh nové autobusové trasy (podklad Mapy.cz, upraveno)

Na obrázku číslo 7 je vidět návrh na trasu nové autobusové linky. Tato trasa je na obrázku číslo 7 vyjádřena červenou barvou. Modrou barvou jsou vyznačeny jednotlivé zastávky. Na mapě je dále vyznačeno také poloha parkoviště.

Výstavba tohoto parkoviště by také mohla být doplněna o zeleň, čímž by se podpořily environmentální aspekty. Pokud tato stavba bude zastřešena, mohly by se například na střeše vybudovat solární panely nebo by i samotná střecha mohla být pokryta zelení. To by pomohlo nejen k výrobě energie, ale také ke zlepšení městského klimatu.

6.2 Modernizace tramvajové trati č. 4

Tramvajová doprava patří mezi důležité druhy dopravy ve městě. Jedná se o páteří síť, která spojuje důležité části města – centrum, obytné zóny, univerzitní areály a důležité přestupní body jako je např. hlavní nádraží, autobusové nádraží nebo centrum města. Z dotazníkového šetření vyplynulo, že 63 % obyvatel města souhlasí s její modernizací a to buďto celé trasy nebo jen jejich částí. Modernizace tratě číslo 4 je proto v úseku Hlavní nádraží – Bělidla – Pavlovičky nutná a nezbytná nejen z hlediska lepší dostupnosti a kvality městské dopravy pro obyvatele města, ale také jako alternativu k individuální automobilové

dopravě. Nahrazení autobusové dopravy by zde nebylo vhodným řešením, protože trasa, kterou by autobusové vozidlo muselo jezdit je velmi často v důsledku velkého provozu málo průjezdná.

Technická úprava tratě zahrnuje především výměnu kolejnic, která přispěje ke ztišení provozu. Tím by lépe zapadla do městského prostředí. Během této modernizace by se mohl přidat i prvek zeleně, tedy zatravnění pásu mezi kolejnicemi i kolejemi.

Kromě modernizace technického stavu se musí také zajistit výstavba nových zastávek pro zlepšení komfortu cestujících. Vhodným vybudováním by například mohla být i tzv. vídeňská zastávka, která zajišťuje bezbariérový přístup a zvyšuje tak bezpečnost cestujících.

V rámci modernizaci tohoto úseku by mohlo dojít i prodloužení tramvajové trati až na ulici Chválkovická, což by pomohlo ke zlepšení dopravní dostupnosti této okrajové části města. V rámci tohoto prodloužení by se musel postavit nový úsek tramvajové trati přibližně o délce 2 až 3 kilometry. Dále by se musely postavit nové zastávky pro obyvatele a s nimi spojené a nutné vybavení jako jsou například informační tabule nebo přístřešky s lavičkami. Důležitým bodem této modernizace by byla výstavba točny pro snadnější otáčení tramvají. Vybudování točny by však v této oblasti bylo náročné nejen finančně, ale také kvůli nedostatku vhodného prostoru v této lokalitě.

Pokud by však k výstavbě točny nedošlo, musel by Dopravní podnik města Olomouc na trase tramvajové linky číslo 4 využívat tramvajové vozy, které mají řídicí kabiny na obou stranách vozidla. Tyto vozy by také musely mít výstupní místa pro cestující po obou stranách. Tato část by tak mohla vést po jedné koleji a ke střídání vozidel by docházelo v ulici Edisonova, kde se v současnosti točna nachází. Tím by se vyřešil i nedostatek místa na současné dopravní silniční infrastrukturu.

Dále obyvatelé města uvedli, že se jim cena jízdného zdá příliš vysoká. Město by tak mohlo zauvažovat o změně tarifu, který využívá. Tedy že na území města by obyvatelé mohli jezdit na časovou jízdenku tak jako to je v jiných městech České republiky.

6.3 Cyklostezky

I když tato problematika není pro obyvatele města prioritou, tak část dotázaných obyvatel uvedlo, že je pro zlepšení této dopravní sítě. Olomouc má díky své poloze a velikosti příznivé podmínky pro rozvoj cyklostezek. Současná síť je však často přerušovaná a nedostatečně značená. Jejím problémem je také to, že kvůli zaparkovaným

automobilům na silnici, často nemá vlastní pás a negativně tak ovlivňuje ostatní provoz. To může také vést ke snížení bezpečnosti pro cyklisty. Uživatelé cyklostezek se také velmi často neřídí dopravním značením a také nedodržují pravidla silničního provozu. Proto je důležité, aby došlo k vytvoření lepší sítě cyklostezek a zabránilo se tak i nehodám v důsledku střetů s automobily.

Z 200 dotázaných respondentů jich 65 uvedlo, že je podle nich v centru města nedostatek cyklostezek. Tento problém je však vyřešen tím, že parky kolem města jsou cyklostezkami vybaveny a i okolí centra města je vybaveno cyklostezkami tam, kde to je možné. Město má významné historické centrum, a tak není možné zde postavit cyklostezku. Cyklostezky, které vedou parkem, by však mohly lépe navazovat na okolní dopravní síť.

Pokud by došlo ke zlepšení a navýšení dopravní sítě ve městě a okolí, dá se přepokládat i navýšení počtu uživatelů této dopravy. To by vedlo nejen ke snížení počtu automobilové dopravy ve městech, ale také ke zvýšení možných konfliktů a nehod. S tím by mohlo pomoci zlepšení dopravního značení pro cyklisty.

6.4 Vyhodnocení návrhových opatření

Vzhledem k tomu, že financování jednotlivých opatření by bylo pro město finančně velmi náročné, autor práce si dovoluje uvést několik možností, které by mohly městu při financování těchto projektů pomoci:

- využívání veřejného rozpočtu,
- evropské fondy,
- čerpání finančních prostředků ze SFDI,
- čerpání prostředků z Integrovaného regionálního operačního programu.

Přestože by se nejednalo o malé částky, čerpání těchto prostředků by mohlo při realizaci navrhovaných opatření výrazně pomoci. Autor práce si je však vědom i dalších, alternativních možností, jako je například spojení veřejného sektoru a soukromého sektoru prostřednictvím tzv. PPP projektů. V tomto případě by šlo o vhodnou alternativu, kterou by bylo možné následně využít i u jiných projektů.

Jednou z možností je například to, že firma ze soukromého sektoru vybuduje parkovací místa v rámci zvoleného areálu a tato místa bude udržovat po dobu trvání smlouvy mezi firmou a městem. Město by na oplátku mohlo společnosti hradit provozní náklady za

provozování této infrastruktury, a to opět po dobu po kterou by smlouva mezi stranami platila.

ZÁVĚR

Tato bakalářská práce byla zaměřena především na analýzu a návrh opatření, která by přispěla ke zlepšení a modernizaci dopravní infrastruktury ve městě Olomouc. Největší důraz byl kladen na problematiku parkovacích míst, kterých aktuálně není dostatek. Práce také kladla důraz i na jiné oblasti jako jsou například cyklostezky či městská hromadná doprava. Autor práce si za cíl zvolil prostřednictvím dotazníku navrhnout konkrétní opatření na základě odpovědí, které mu jednotliví respondenti poskytli.

V teoretické části byly představeny jednotlivé druhy dopravy a následně byla pozornost věnována jednotlivým druhům městské hromadné dopravy. Popis a podrobnější přiblížení, ať už autobusových či tramvajových linek je v práci rovněž možné najít. Pozornost jim byla věnována z toho důvodu, že město Olomouc jimi disponuje a mají v něm svůj význam.

V rámci praktické části, jejíž součástí bylo dotazníkové šetření, se zjišťovaly priority, které obyvatelé města mají. Dotazník se zabýval situací a aktuálním stavem cyklostezek, parkovacích míst a městské hromadné dopravy. Pozornost byla věnována také tramvajové trati číslo 4 u které se řešila její modernizace. Tyto výsledky byly následně použity k analýze klíčových problémů, které obyvatelé města vnímají. Mezi tyto problémy vyčníval především nedostatek parkovacích míst pro obyvatele, potřeba modernizace tramvajové linky a zlepšení dostupnosti centra města pro cyklisty.

Na základě těchto výsledků byla autorem práce navržena řešení, která jsou zaměřena na jednotlivé problémy. Mezi hlavní doporučení patří výstavba nového parkoviště, které by vyřešilo problémy s parkováním, a to nejen obyvatel města, ale také pracujících, kteří dojíždějí do města vlastním automobilem. Zároveň byl navržen nový autobusový spoj, který by zajistil dopravu do centra a propojil by i dvě části města a to bez nutnosti přestupu na jinou linku. Významnou změnou by mohla být i modernizace tramvajové linky a její prodloužení, což bylo rovněž uvedeno jako jedno z možných opatření ke zlepšení.

Jelikož se jedná o velké a finančně náročné projekty, byly v práci navrženy i způsoby jak je finančně zabezpečit pomocí fondů a dotací. Zároveň zde byla zmíněná možnost financování za pomoci PPP projektů, tedy spoluprací města se soukromými sektory. Jedná se o opatření, která svým charakterem mohou zlepšit situaci ve městě a tím přispět k vyšší kvalitě a úrovni města a to jak pro obyvatele, tak i pro pracující či turisty.

Autor by v závěru práce rád poznamenal, že by tyto návrhy řešení, i přes finanční náročnost, mohly městu přinést pozitivní výsledky, a to jak v oblasti zlepšení dopravní

infrastruktury, tak v oblasti zvýšení kvality života obyvatel. Zároveň by tato opatření mohla být vhodnou možností na podporu udržitelného rozvoje města.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

ATTRAD, Maria a SHIFTAN, Yoram, 2015. *Sustainable Urban Transport*. Bingley, U.K.: Emerald Publishing Limited. ISBN 978-1-78441-616-4.

BAROCH, Václav; FAIFROVÁ, Veronika; NĚMEC, Michal; ŘÍHA, Zdeněk; SLIACKY, Milan et al., 2015. *Veřejná doprava v České republice*. Praha: IODA. ISBN 978-80-260-8734-2.

BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, Hana, 2022. *Hodnocení plánů a projektů mobility: průvodce pro správnou evaluaci opatření a strategií udržitelné městské mobility*. Praha: Grada. ISBN 978-80-271-3244-7.

ČESKÉ DÁLNIČNICE, c2002–2025. *Mapa české dálniční sítě*. Online. In: České dálnice. Dostupné z: <https://www.ceskedalnice.cz/dalnicni-sit/>. [cit. 2025-04-26].

ČESKO, 1997a. Zákon č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/1997/13/2025-01-01>.

ČESKO, 1997b. Zákon č. 49/1997 Sb. Zákon o civilním letectví. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/1997/49/2024-01-01>

DAGANZO, Carlos F. a OUYANG, Yanfeng, 2019. *Public Transportation Systems:: Principles of System Design, Operations Planning and Real-Time Control*. World Scientific Publishing Company. ISBN 9789813224094.

DÁVID, Andrej, 2019. *Vodné cesty*. Vysokoškolské učebnice. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline. ISBN 978-80-554-1613-7.

DIANA – KARLOVY VARY, 2025. *Lanovkou na Dianu* [online]. Karlovy Vary: Diana. Dostupné z: <https://dianakv.cz/cs/lanovkou-na-dianu> [cit. 2025-03-25].

DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY, 2025a. *Metro D: Úvodní informace*. Online. Dopravní podnik hl. m. Prahy: Úvodní informace. Dostupné z: <https://www.dpp.cz/metro-d/uvod>. [cit. 2025-03-16]

DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY, 2025b. *Lanová dráha na Petřín*. Online. Dopravní podnik hl. m. Prahy. Dostupné z: <https://www.dpp.cz/zabava-a-zazitky/lanova-draha-na-petrin>. [cit. 2025-03-25].

DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA OLOMOUC, 2018. *Slavnostní předání EVOI 25.9.2018*. Online. In: <https://www.dpmo.cz/>. Dostupné z: <https://www.dpmo.cz/blog/detail/?id=170>. [cit. 2025-04-26].

DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA OLOMOUC, 2021. *Výroční zpráva za rok 2020*. Online. Olomouc: Dopravní podnik města Olomouc. Dostupné také z: <https://www.dpmo.cz/doc/vz-2020-dpmo.pdf?>. [cit. 2025-04-26].

DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA OLOMOUC, 2024. *Výroční zpráva za rok 2023*. Online. Olomouc: Dopravní podnik města Olomouc. Dostupné také z: <https://www.dpmo.cz/doc/vyrocní-zpráva-2023-pdf.pdf?>. [cit. 2025-04-26].

DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA OLOMOUC, 2025. *O nás*. Online. Dopravní podnik města Olomouc. Dostupné z: <https://www.dpmo.cz/dpmo/o-nas/>. [cit. 2025-04-26].

DORDA, Michal a Šíroký, Jaromír, 2019. *Technologie a informační technologie v dopravě a přepravě*. Online. Česká republika. ISBN 978-80-88418-27-6. Dostupné z: <https://www.vovcr.cz/odz/ekon/406/page00.html>. [cit. 2025-02-20].

DRDLA, Pavel, 2021. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Vydání: 3. upravené. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera. ISBN 978-80-7560-361-6.

GAŠPARÍK, Jozef a KOLÁŘ, Jiří, 2017. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafiky a dalších 100 zajímavostí*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-271-0058-3.

GENTILE, Guido a NOEKEL, Klaus (ed.), 2016. *Modelling public transport passenger flows in the era of intelligent transport systems: COST Action TU1004 (TransITS)*. Springer tracts on transportation and traffic. Cham: Springer. ISBN 978-3-319-25082-3.

GOGOLA, Marián a ONDRUŠ, Ján, 2023. *Udržateľná mobilita v mestskom prostredí*. Žilina: EDIS - vydavateľstvo UNIZA. ISBN 978-80-554-1959-6.

HARÁK, Martin, 2020. *Trolejbusy v České a Slovenské republice a ve světě*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-271-1576-1.

HARÁK, Martin, 2023. *Ozubnicové a pozemní lanové dráhy Evropy: historie a technika nejzajímavějších ozubnicových a lanových drah*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-271-3801-2.

JANOŠ, Petr, 2021. *Dvojkolí pro městskou mobilitu: Wheelsets for urban mobility*. Přeložil Pavel MAŇÁSEK. Ostrava: En Face. ISBN 978-80-87264-84-3.

JAREŠ, Martin, 2016. *Integrovaná doprava v praxi: jedna jízdenka, jeden tarif, jeden jízdní řád, jedna síť*. Praha: Česká technika - nakladatelství ČVUT. ISBN 978-80-01-05896-1.

KAROUS, Pavel; KRACÍK, Matyáš a ŠVARC, Anna, 2024. *Pražské metro*. Praha: Paseka. ISBN 978-80-7637-506-2.

KLEPRLÍK, Jaroslav, 2020. *Technologie silniční dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7560-295-4.

KRAUS, Michal; SCHMEIDLER, Karel; STEHEL, Vojtěch; KRAMÁŘOVÁ, Zuzana; KAŇKOVSKÝ, Aleš et al., 2022. *Bezpečná města pro chodce a seniory*. České Budějovice: Katedra stavebnictví, Ústav technicko-technologický, VŠTE. ISBN 978-80-7468-202-5.

KUBASÁKOVÁ, Iveta; ŠULGAN, Marián a KUBÁŇNOVÁ, Jaroslava, 2020. *Logistika pre zasielateľstvo a cestnú dopravu*. 2. dopl. vydanie. Vysokoškolské učebnice. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline. ISBN 978-80-554-1700-4

LIŽBETIN, Ján, 2023. *Dopravní logistika*. České Budějovice: Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích. ISBN 978-80-7468-205-6.

LIŽBETIN, Ján; STOPKA, Ondrej a ZITRICKÝ, Vladislav, 2022. *Dopravní prostředky*. 2. vydání. České Budějovice: Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích. ISBN 978-80-7468-188-2.

MERVART, Michal, 2024. *City logistika – osobní doprava*. Online. 2. vydání. Oeconomica. ISBN 978-80-245-2545-7. Dostupné z: <https://doi.org/10.18267/tb.2024.mer.2545.7>. [cit. 2025-03-22].

MERVART, Michal; RATHOUSKÝ, Bedřich; Petr a NOVÁK, Radek, 2021. *City logistika*. Praha: Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7676-212-1.

Městské inženýrství nejen pro městské inženýry, 2022. Technická knižnice. Praha: ČKAIT. ISBN 978-80-88265-39-9.

Moderní dopravní cesta, 2015. Praha: Nadatur. ISBN 978-80-7270-049-3.

NOVÁK, Radek, 2018. *Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasílatelství*. Praha: C.H. Beck. ISBN 978-80-7400-041-6.

NOVOTNÝ, Vojtěch, 2020. *Veřejná hromadná doprava*. Online. Česká republika. Dostupné z: <https://www.vovcr.cz/odz/tech/573/page00.html>. [cit. 2025-04-26].

RODRIGUE, Jean-Paul, 2024. *The Geography of Transport Systems*. 6th ed. Routledge. ISBN 9781032380407.

SIERPIŃSKI, Grzegorz (ed.), 2022. *Intelligent solutions for cities and mobility of the future*. Lecture notes in networks and systems. Cham, Switzerland: Springer. ISBN 978-3-030-91155-3

SPRÁVA ŽELEZNIC, c2025. *Tranzitní koridory*. Online. In: Správa železnic. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/50167205/koridory+zjednodu%C5%A1en%C4%9B.pdf/2477fdf9-3d55-4e93-a113-92ea99f45880>. [cit. 2025-04-26].

STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC, 2024. *Profil města Olomouc 2024*. Online. Olomouc: Statutární město Olomouc. Dostupné také z: https://olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/88_/8827/profil-mesta-olomouce-2024.cs.pdf. [cit. 2025-04-26].

STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC, b. r. *Logo na délku*. Online. In: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC. Olomouc| Jednotný vizuální styl. Dostupné z: <https://www.vizual.olomouc.eu/graficky-manual-olomouc/loga/logo-na-delku.html>. [cit. 2025-04-26].

STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC, b. r. *Základní údaje*. Online. Statutární město Olomouc. Dostupné z: <https://www.olomouc.eu/podnikatel/profil-mesta-a-informace-pro-investory/profil-mesta/zakladni-informace?srsId=AfmBOoqshRlOdZxOhs5WGw9q7GCUrsTh-nj-1cELRRwolmukpuIoXupR>. [cit. 2025-04-26].

STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC, c2018. *Výroční zpráva 2017*. Online. Olomouc: Statutární město Olomouc. Dostupné také z: https://olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/11_/11070/vyrocnizprava-olomouc-2017.cs.pdf. [cit. 2025-02-20].

STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC, c2019. *Výroční zpráva 2018*. Online. Olomouc: Statutární město Olomouc. Dostupné také z: https://olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/11_/11070/vyrocnizprava-olomouc-2018.cs.pdf. [cit. 2025-02-20].

STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC, c2020. *Výroční zpráva 2019*. Online. Olomouc: Statutární město Olomouc. Dostupné také z: https://olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/11_/11070/vyrocnizprava-olomouc-2019.cs.pdf. [cit. 2025-02-20].

STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC, c2021. *Výroční zpráva 2020*. Online. Olomouc: Statutární město Olomouc. Dostupné také z: https://olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/11_/11070/vyrocnizprava-olomouc-2020.cs.pdf. [cit. 2025-02-20].

STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC, c2022. *Výroční zpráva 2021*. Online. Olomouc: Statutární město Olomouc. Dostupné také z: https://olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/11_/11070/vyrocnizprava-olomouc-2021.cs.pdf. [cit. 2025-02-20].

STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC, c2023. *Výroční zpráva 2022*. Online. Olomouc: Statutární město Olomouc. Dostupné také z: https://olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/11_/11070/vyrocnizprava-olomouc-2022.cs.pdf. [cit. 2025-02-20].

STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC, c2024. *Výroční zpráva 2023*. Online. Olomouc: Statutární město Olomouc. Dostupné také z: https://olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/11_/11070/vyrocnizprava-olomouc-2023.cs.pdf. [cit. 2025-02-20].

ŠIROKÝ, Jaromír, 2023. *Technologie dopravy*. Šesté doplněné vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7560-483-5.

TEODOROVIC, Dušan a JANIĆ, Milan, 2022. *Transportation Engineering: Theory, Practice, and Modeling*. 2nd ed. San Diego: Elsevier Science & Technology. ISBN 978-0-323-90813-9.

TICHÝ, Jan a TICHÁ, Alena, 2023. *Správa dopravní infrastruktury v souvislostech*. Přerov: Vysoká škola logistiky. ISBN 978-80-87179-71-0.

VYSOKÁ ŠKOLA LOGISTIKY, 2025. *Silniční dopravní infrastruktura*. Online. Vysoká škola logistiky. Dostupné z: <https://vlc.vslg.cz/Teorie/Item/10052>. [cit. 2025-02-20].

ZELENÝ, Lubomír, 2017. *Osobní doprava*. Praha: C.H. Beck. ISBN 978-80-7400-681-4.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Dálniční síť ČR (České dálnice, c2002–2025).....	15
Obrázek 2 Tranzitní koridory ČR (Správa železnic, c2025).....	16
Obrázek 3 Kloubový autobus (Dopravní podnik města Olomouc, 2025).....	23
Obrázek 4 Tramvaj typu EVO 1 (Dopravní podnik města Olomouc, 2018)	24
Obrázek 5 Logo města Olomouc (Statutární město Olomouc, b. r.)	31
Obrázek 6 Logo DPMO (Dopravní podnik města Olomouce, 2025)	33
Obrázek 7 Návrh nové autobusové trasy (podklad Mapy.cz, upraveno)	50

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 Výdaje města v období 2017 – 2023 (Statutární město Olomouc, c2018; Statutární město Olomouc, c2019; Statutární město Olomouc, c2020; Statutární město Olomouc, c2021; Statutární město Olomouc, c2022; Statutární město Olomouc, c2023; Statutární město Olomouc, c2024).....	31
Graf 2 Dotace evropské fondy (Dopravní podnik města Olomouce, 2024; Dopravní podnik města Olomouce, 2021)	34
Graf 3 Odpověď na otázku č. 1 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025).....	36
Graf 4 Odpověď na otázku č. 2 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025).....	37
Graf 5 Odpověď na otázku č. 3 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025).....	38
Graf 6 Odpověď na otázku č. 4 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025).....	39
Graf 7 Odpověď na otázku č. 5 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025).....	40
Graf 8 Odpověď na otázku č. 6 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025).....	41
Graf 9 Odpověď na otázku č. 7 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025).....	41
Graf 10 Odpověď na otázku č. 8 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025).....	42
Graf 11 Odpověď na otázku č. 9 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025).....	43
Graf 12 Odpověď na otázku č. 10 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025).....	43
Graf 13 Odpověď na otázku č. 11 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025).....	44
Graf 14 Odpověď na otázku č. 12 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025).....	45
Graf 15 Odpověď na otázku č. 13 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025).....	46
Graf 16 Odpověď na otázku č. 14 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025).....	46
Graf 17 Odpověď na otázku č. 16 (Zdroj: Vlastní zpracování, 2025).....	48

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

např.	například
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
km	kilometr
h	hodina
VHD	veřejná hromadná doprava
IAD	individuální automobilová doprava
MHD	městská hromadná doprava
tzv.	takzvaně
ha	hektary
UP	Univerzita Palackého
MVŠO	Moravská vysoká škola
IDS	Integrovaný dopravní systém
DPMO	Dopravní podnik města Olomouc
a. s.	akciová společnost
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
ITI	Integrované územní investice
IROP	Integrovaný regionální operační program
MD	Ministerstvo dopravy
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: Dotazník

PŘÍLOHA P I: DOTAZNÍK

Modernizace dopravní infrastruktury města Olomouc

Dobrý den, jsem studentka 3. ročníku bakalářského studia na Fakultě logistiky a krizového řízení
Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně.

Ráda bych Vás touto cestou poprosila o vyplnění krátkého dotazníku zaměřeného na dopravní
infrastrukturu v Olomouci. Dotazník je anonymní a zabere Vám jen pár minut.

Otázka č. 1 – Kolik Vám je let? *

- ☐ Méně než 18 let
- ☐ 18 – 25 let
- ☐ 26 – 35 let
- ☐ 36 – 50 let
- ☐ 51 a více

Otázka č. 2 – Jaký je Váš vztah k Olomouci? *

- ☐ Bydlím zde
- ☐ Chodím zde do školy/do práce
- ☐ Pravidelně navštěvuji
- ☐ Jsem turista

Otázka č. 3 – Co je pro Vás prioritní v rámci modernizace dopravní infrastruktury v Olomouci? *

- ☐ Opravy a modernizace silnic
- ☐ Rozvoj MHD (modernizace vozového parku, nové tarmvajové tratě)
- ☐ Výstavba nových cyklostezek
- ☐ Výstavba parkovacích ploch
- ☐ Zlepšení pěší dopravy (chodníky, přechody)

Otázka č. 4 – Jak jste spokojeni s dostupností cyklostezek v Olomouci? *

- ☐ Velmi spokojen/a
- ☐ Spíše spokojen/a
- ☐ Spíše nespokojen/a
- ☐ Velmi nespokojena
- ☐ Nevím/nemám názor

Otázka č. 5 – Jaký je váš hlavní důvod pro používání cyklostezek? *

- ☐ Doprava do práce/školy
- ☐ Rekreační jízda (sport, volný čas)
- ☐ Jízda za účelem turistiky
- ☐ Cyklostezky nevyužívám

Otázka č. 6 – Jak hodnotíte kvalitu cyklostezek v Olomouci? *

- ☐ Spíše dobrá
- ☐ Spíše špatná
- ☐ Velmi špatná
- ☐ Nedokážu posoudit

Otázka č. 7 – Které oblasti Olomouce považujete za nejhůře dostupné pro cyklisty? *

- ☐ Centrum města
- ☐ Okolí hlavního nádraží
- ☐ Sídliště
- ☐ Okrajové části města
- ☐ Žádná oblast, cyklostezky jsou podle mě dobře dostupné

Otázka č. 8 – Co říkáte na dostupnost parkovacích míst v Olomouci? *

- ☐ Dostatečná
- ☐ Spíše nedostatečná
- ☐ Velmi nedostatečná

Otázka č. 9 – Jaké opatření by podle vás nejvíce zlepšilo parkování v Olomouci? *

- ☐ Výstavba nových parkovišť
- ☐ Rozšíření parkovacích domů
- ☐ Lepší regulace parkování (např. rezidentní zóny)
- ☐ Zvýšení počtu parkovacích míst pro kola a MHD jako alternativa k autům
- ☐ Žádná změna není nutná

Otázka č. 10 – Využíváte městskou hromadnou dopravu v Olomouci? *

- ☐ Ano
- ☐ Ne

Otázka č. 11 – Jak často využíváte městskou hromadnou dopravu? *

- ☐ Denně
- ☐ Několikrát týdně
- ☐ Párkrát do měsíce
- ☐ Nevyužívám

Otázka č. 12 – Jaký druh dopravy spíše využíváte? *

- ☐ Autobusovou dopravu
- ☐ Tramvajovou dopravu
- ☐ Automobilovou vlastní
- ☐ Pěší dopravu
- ☐ Cyklistická doprava

Otázka č. 13 – Jaký je váš názor na plánované zdražení jízdného v MHD Olomouc od června 2025 (základní jízdné na 25 Kč, zlevněné na 12 Kč)? *

- ☐ Nevadí mi to
- ☐ Vadí mi to, je to příliš drahé
- ☐ Je mi to jedno/nemám na to názor

Otázka č. 14 – Vadí vám, že osoby nad 65 let mají v Olomouci jízdné zdarma? *

- ☐ Ano
- ☐ Ne
- ☐ Nevím/nemám názor

Otázka č. 15 – Podporujete rozšiřování tramvajových tratí v Olomouci? *

- ☐ Ano
- ☐ Ne
- ☐ Nevím/nemám názor

Otázka č. 16 – Jste pro, aby tramvajová trať č. 4 v Olomouci byla zmodernizovaná (úsek hlavní nádraží, Bělidla, Pavlovičky)?

*

- ☐ Ano, modernizace je nutná
- ☐ Ano, ale pouze částečné úpravy
- ☐ Ne, současný stav je vyhovující
- ☐ Nevím/nemám na to názor

Dokončit průzkum

0%

Provozováno na



Vytvořte si vlastní [dotazník zdarma](#)