

**Plán udržitelné  
městské mobility  
Olomouc  
Aktualizace II**

Dopravní průzkumy

## OBSAH

1	Úvod.....	4
2	Průzkum statické dopravy .....	4
3	Průzkum pěší a cyklistické dopravy.....	11
4	Seznam příloh v digitální podobě .....	14

---

# IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

## Zadavatel:

**Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc**

zastoupené Kanceláří architekta města

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

## Zpracovatel:

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

Členové řešitelského týmu:

- Zbyněk Mikolajek
- Radim Striegler
- Petr Neuwirth
- Adam Bystrianský
- Lucie Vyskočilová
- Pavel Pohorský
- Petr Daněk
- Lukáš Caha

# 1 Úvod

Dopravní průzkumy jsou základním nástrojem pro zjištění aktuálního stavu dopravy. Pro aktualizaci Plánu udržitelné městské mobility Olomouc 2026 byly provedeny průzkumy statické dopravy a průzkumy pěší a cyklistické dopravy. Cílem průzkumů je popsat aktuální stav dopravy a využití současné infrastruktury. Data byla získána vlastními průzkumy CDV, v. v. i. v terénu, které byly realizovány na přelomu září a října 2025, a byly prováděny v souladu s technickými podmínkami *TP 189 - Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích*. Průběh jednotlivých průzkumů je popsán v kapitolách níže věnující se danému průzkumu.

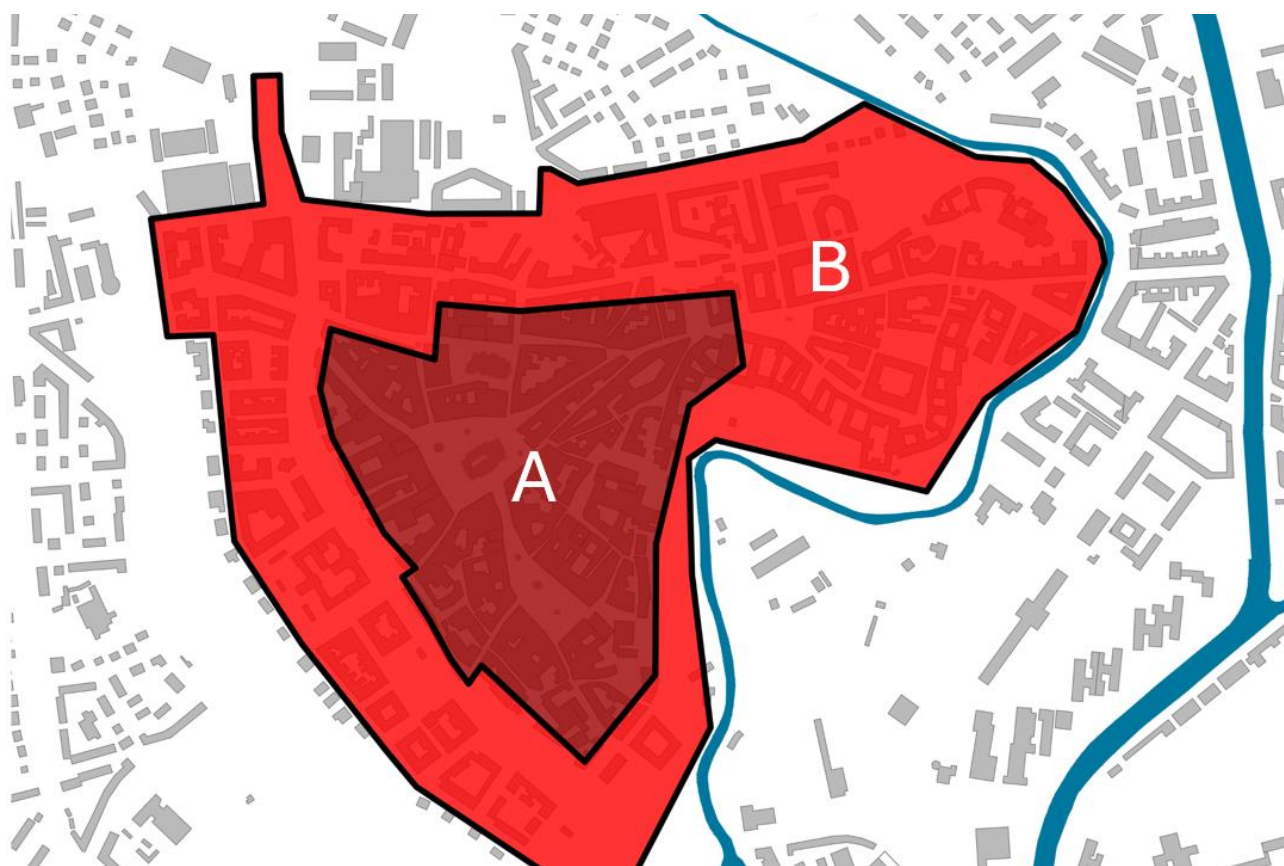
## 2 Průzkum statické dopravy

Průzkum statické dopravy (parkování) byl proveden ve středu 1. 10. 2025. Tento termín byl zvolen tak, aby nebyl ovlivněn víkendem, prázdninami ani významnými uzavírkami. Přesto nebylo možné se veškerým dopravním omezením vyhnout. V době průzkumu probíhala oprava ul. Polská, která byla uzavřena v úseku mezi křižovatkami s ul. Domovina a tř. Svobody, a kvůli které byl na ul. Vídeňská v úseku mezi křižovatkami s ul. Aksamitova a Polská zaveden zákaz zastavení na obou stranách ulice, zřízen obousměrný provoz a ulice byla zaslepena. Vzhledem k relativně nízké obsazenosti okolních parkovacích ploch i s přihlédnutím na nižší obsazenost těchto parkovišť i při předchozím průzkumu pro aktualizaci 2022 nemá toto omezení značný význam.

Průzkum statické dopravy byl proveden ve dvou současných zónách placeného stání:

- Zóna A – zahrnující zejména pěší zónu v historickém centru města
- Zóna B – zahrnující zejména okolí zóny A s volným přístupem

Oblasti placeného zahrnují všechny oblasti, které byly součástí průzkumu statické dopravy při předchozí aktualizaci PUMM Olomouce z roku 2022. Oproti roku 2022 byla zóna B rozšířena o část ul. Dobrovského (od křižovatky s ul. Boleslavova na východ) a o parkoviště u Slovanského domu u supermarketu Billa na ul. Hynaisova.



Obr. 1: Zobrazení lokality průzkumu statické dopravy v zónách A a B.

Vzhledem k charakteru zóny A byl pro tuto oblast zvolen ruční sběr dat. Pro zónu B bylo použito speciální monitorovací vozidlo, které je schopné mimo jiné zaznamenávat zaparkovaná vozidla a přidělit jim časovou a geografickou značku. Díky tomu bylo možné v relativně krátkém čase získat velké množství dat.

V rámci průzkumu statické dopravy byla zjišťována tzv. obrátkovost parkování. Průzkum obrátkovosti si dává za cíl zjistit, jak dlouho se konkrétní vozidla zdržují na jednom parkovacím místě, a jak se mění obsazenost konkrétních parkovišť v průběhu dne. Speciální monitorovací vozidlo (v zóně B, resp. pěší pracovník v zóně A) projede jednou za zvolený časový interval (90 minut) všechny vybrané ulice a zaznamená registrační značku každého zaparkovaného vozidla, čas a místo záznamu. Průzkum proběhl v době mezi 5:00 (začátek prvního okruhu) do 20:00 (začátek posledního okruhu) v intervalu 90 minut. Délka intervalu byla zvolena s ohledem na velikost oblasti a možnosti ji efektivně a spolehlivě celou projet. Celkem bylo provedeno 11 okruhů. Trasa jízdy byla pevně určená, aby časové odstupy mezi jednotlivými průjezdy byly na každém místě vždy přibližně 90 minut.

Vyhodnocení probíhalo pomocí párování dat vykazující stejnou registrační značku a oblast parkování. Na základě času jednotlivých záznamů byla zjištěna délka parkování, vývoj obsazenosti parkovacích míst v průběhu dne a přesuny vozidel v rámci měřené oblasti.

Průzkum se zabýval zejména regulovanými parkovacími plochami, nezabýval se soukromými parkovišti a parkovišti se závorou. Parkovací místa s rezervací (např. pro vozidla konkrétní firmy, hotelu atd.) přímo na ulici byla do průzkumu zahrnuta a označena jako rezervovaná.

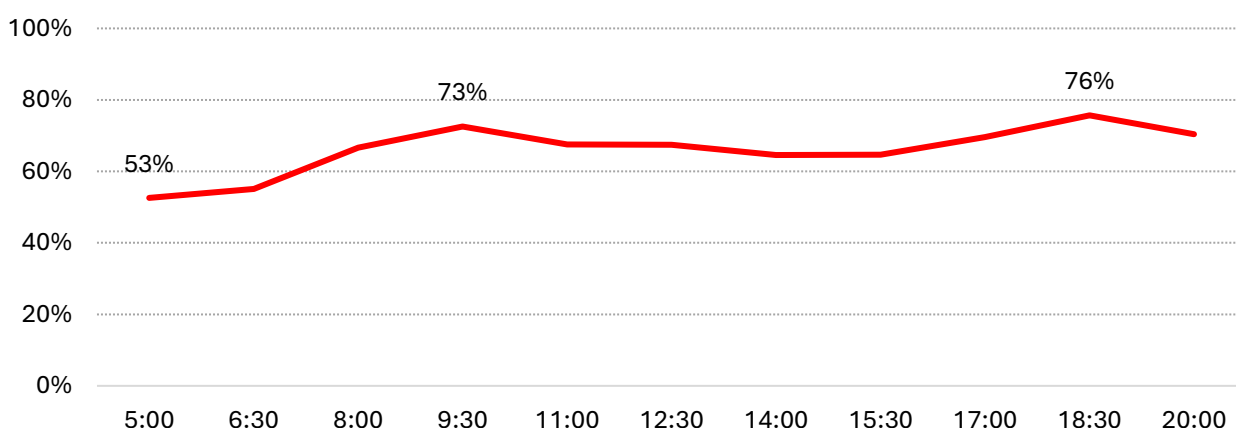
Parkovací místa pro vozidla invalidy a pro konkrétní vozidlo (s vyznačením RZ) byla považována za běžná parkovací místa bez rozlišení. Zejména v zóně B se nacházely dopravní značky B 28 *Zákaz zastavení* s dodatkovou tabulkou „*Mimo zásobování po dobu max. 15 minut*“ – tato místa byla do průzkumu zahrnuta a označena jako místa pro zásobování.

Celkem bylo zaznamenáno 2 130 legálních parkovacích míst, z toho 198 parkovacích míst v zóně A (z toho 17 rezervovaných) a 1 932 parkovacích míst v zóně B (z toho 68 pro zásobování do 15 minut a 94 rezervovaných).

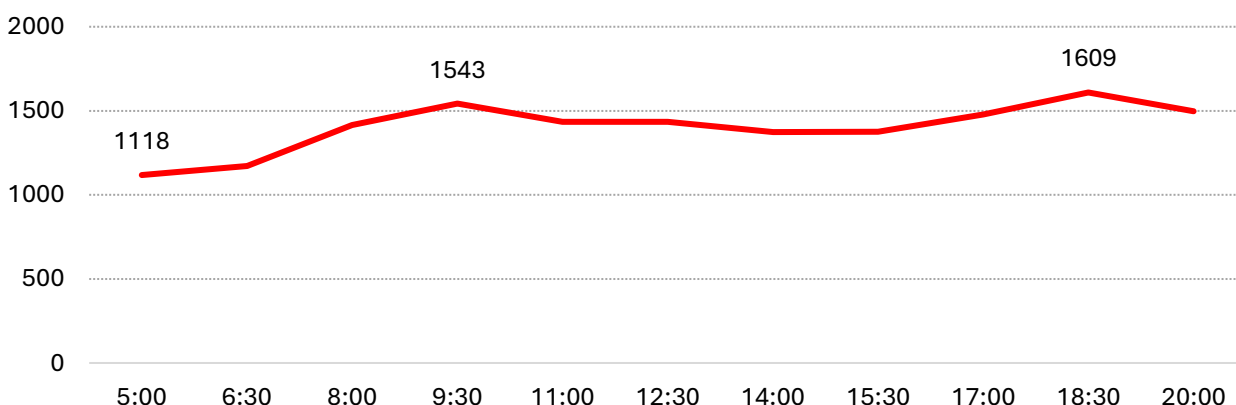
Za celou dobu průzkumu bylo zaznamenáno celkem 5 306 unikátních registračních značek, z toho 395 vozidel parkovalo ve stejné parkovací lokalitě (ulici) vícekrát než jednou za den (vozidlo parkovací místo opustilo a následně se vrátilo). V zóně A bylo zaznamenáno 40 vozidel, které byly zaznamenány ve více parkovacích lokalitách (ulicích), v zóně B bylo takových vozidel zaznamenáno 311.

Nejnižší obsazenost vykazovala parkoviště při prvním okruhu, tedy mezi 5:00–6:30, kdy bylo obsazeno 1 118 parkovacích míst (53 % kapacity) a volných 1 012 míst, nejvyšší obsazenost byla zaznamenána mezi 18:30–20:00, kdy bylo obsazeno 1 609 parkovacích míst (76 % kapacity) a volných 521 míst. Vývoj obsazenosti se ovšem liší napříč jednotlivými zónami a ulicemi.

Graf 1: Obsazenost v zóně A a B v průběhu dne (%).



Graf 2: Obsazenost v zóně A a B v průběhu dne (počet zaparkovaných vozidel).



Kompletní data z průzkumu obrátkovosti pro každou ulici nebo parkoviště včetně tabulek a grafů jsou mezi přílohami tohoto dokumentu. Níže jsou okomentovaná vybraná data z těchto příloh.

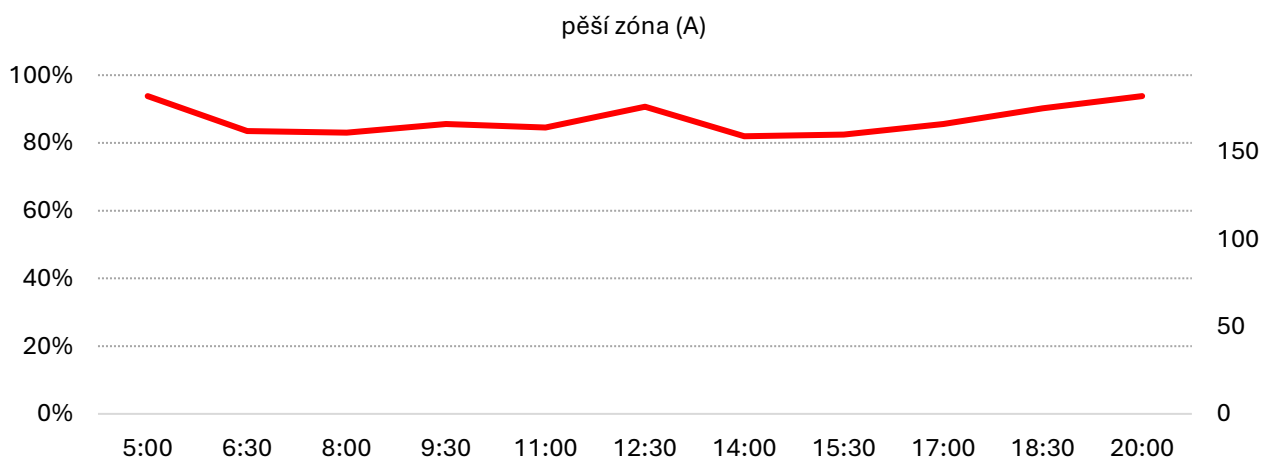
## Zóna A

Všechna parkoviště v zóně A vykazují vysokou obsazenost v průběhu celého dne (v průměru vždy více jak 80 % kapacity). Nejvyšší obsazenost je zaznamenána v okrajových částech dne, kdy není parkování v zóně A zpoplatněno, nejnižší obsazenost v době odpolední špičky. V průběhu dne byla na všech parkovištích (kromě 1 a 1R na Horním náměstí a 7 na ul. Pekařská) alespoň jedenkrát překročena jejich maximální kapacita. Překročení kapacity není na žádném z parkovišť výrazné, jedná se vždy o jednotky vozidel.

Kapacita parkoviště na Dolním náměstí je po celý den prakticky naplněna. V časech přeplnění vozidla zpravidla zastavují po obvodu náměstí mimo vyznačená místa. Toto parkoviště také vykazuje v rámci Zóny A nejvyšší míru obrátkovosti. Za celý den zde bylo zaznamenáno 215 vozidel, což ukazuje na průměrnou obrátkovost 3,6 vozidel na jednom parkovacím místě. Průměrná délka stání na jednom místě dosáhla hodnoty 5,05 hodiny.

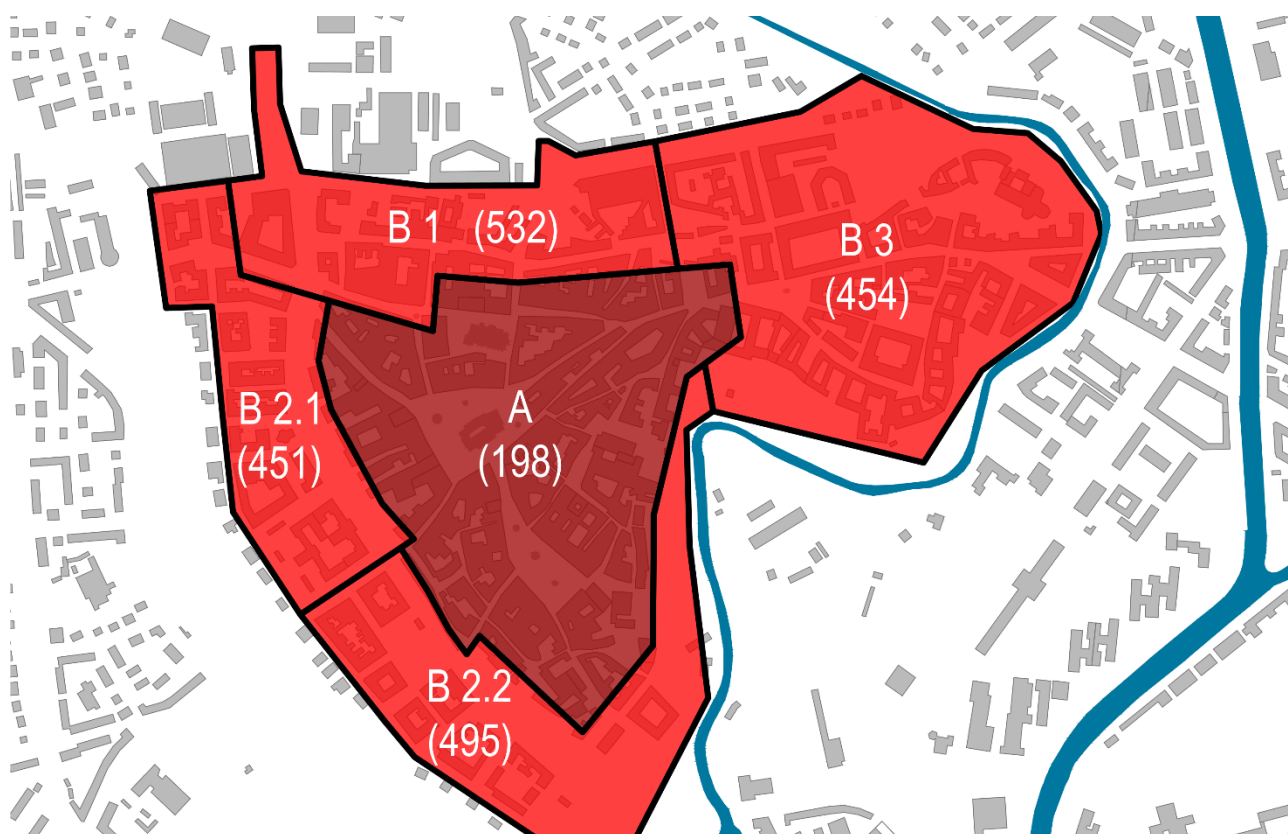
Nejnižší hodnoty obsazenosti jsou zjištěny na parkovišti 1R, tedy na rezervovaných místech na Horním náměstí, což je logické vzhledem k tomu, že místa jsou přístupná pouze na základě povolení. Kromě tohoto parkoviště vykazují nejnižší obsazenost parkoviště 1 na Horním náměstí v odpolední špičce, parkoviště 5 na ul. Na Hradě v denních hodinách.

Graf 3: Obsazenost v zóně A v průběhu dne, vlevo %, vpravo počet zaparkovaných vozidel.



## Zóna B

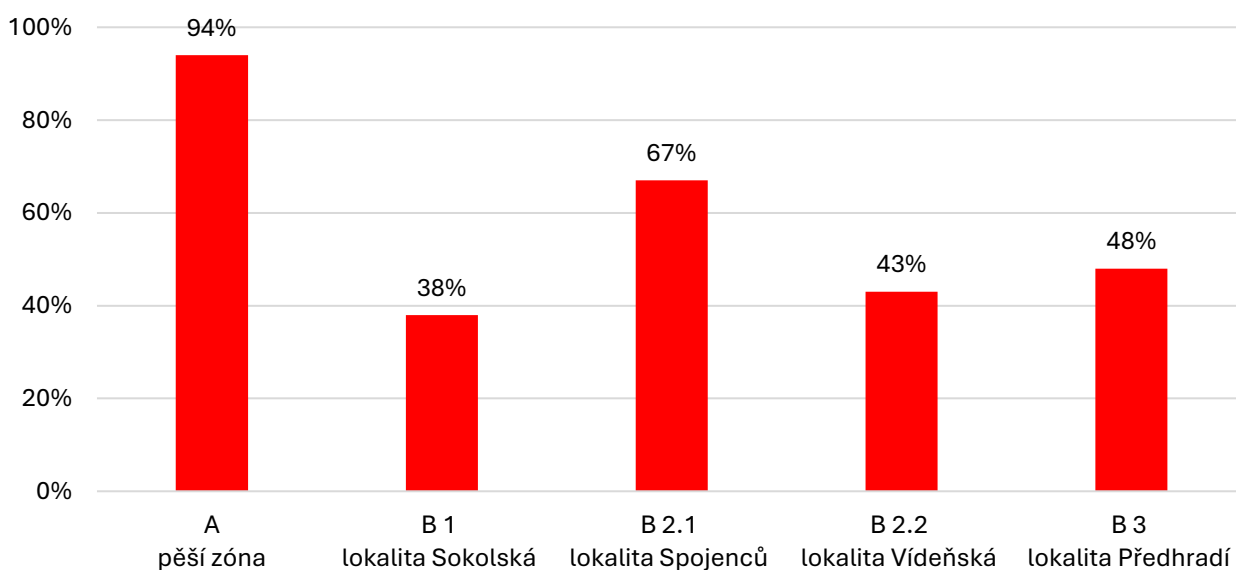
Pro potřeby analýzy byla zóna B rozdělena na čtyři části podle současného rozdělení na parkovací oblasti B1 až B3 (oblast B2 byla rozdělena na dvě části v místě ulice Havlíčkova). Vznikly tak čtyři oblasti se srovnatelným počtem parkovacích míst – přibližně 500.



Obr. 2: Rozdělení zóny B na čtyři oblasti, v závorce je počet parkovacích míst.

V čase s nejnižší poptávkou po parkování 5:00–6:30 vykazovaly všechny oblasti vysoký počet volných parkovacích míst. Nejvyšší obsazenost byla zaznamenána v oblasti B 2.1 (podél třídy Spojenců) – 67%. Obsazenost v ostatních oblastech byla pod 50%, v oblasti B 1 dokonce pouze 38%. Celkově bylo v tomto čase v zóně B obsazeno 937 parkovacích míst z celkového počtu 1932 míst, obsazenost zóny B tedy byla 48%, 995 volných parkovacích míst.

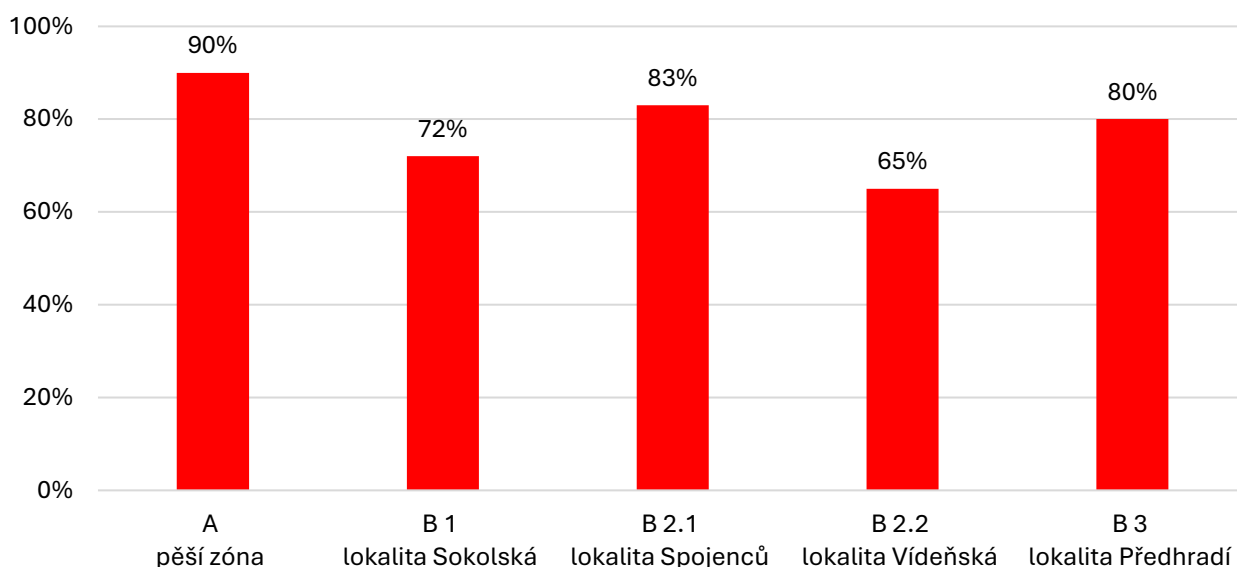
Graf 4: Obsazenost parkovacích míst v jednotlivých oblastech v době nejnižší poptávky 5:00–6:30.





V čase s nejvyšší poptávkou po parkování 18:30–20:00 se obsazenost v jednotlivých oblastech pohybovala od 65% do 83%. V zóně B jako celku bylo v tuto dobu obsazeno 1437 parkovacích míst z celkového počtu 1932 míst, obsazenost tedy byla 74%, 495 volných parkovacích míst.

Graf 5: Obsazenost parkovacích míst v jednotlivých oblastech v době nejvyšší poptávky 18:30–20:00.

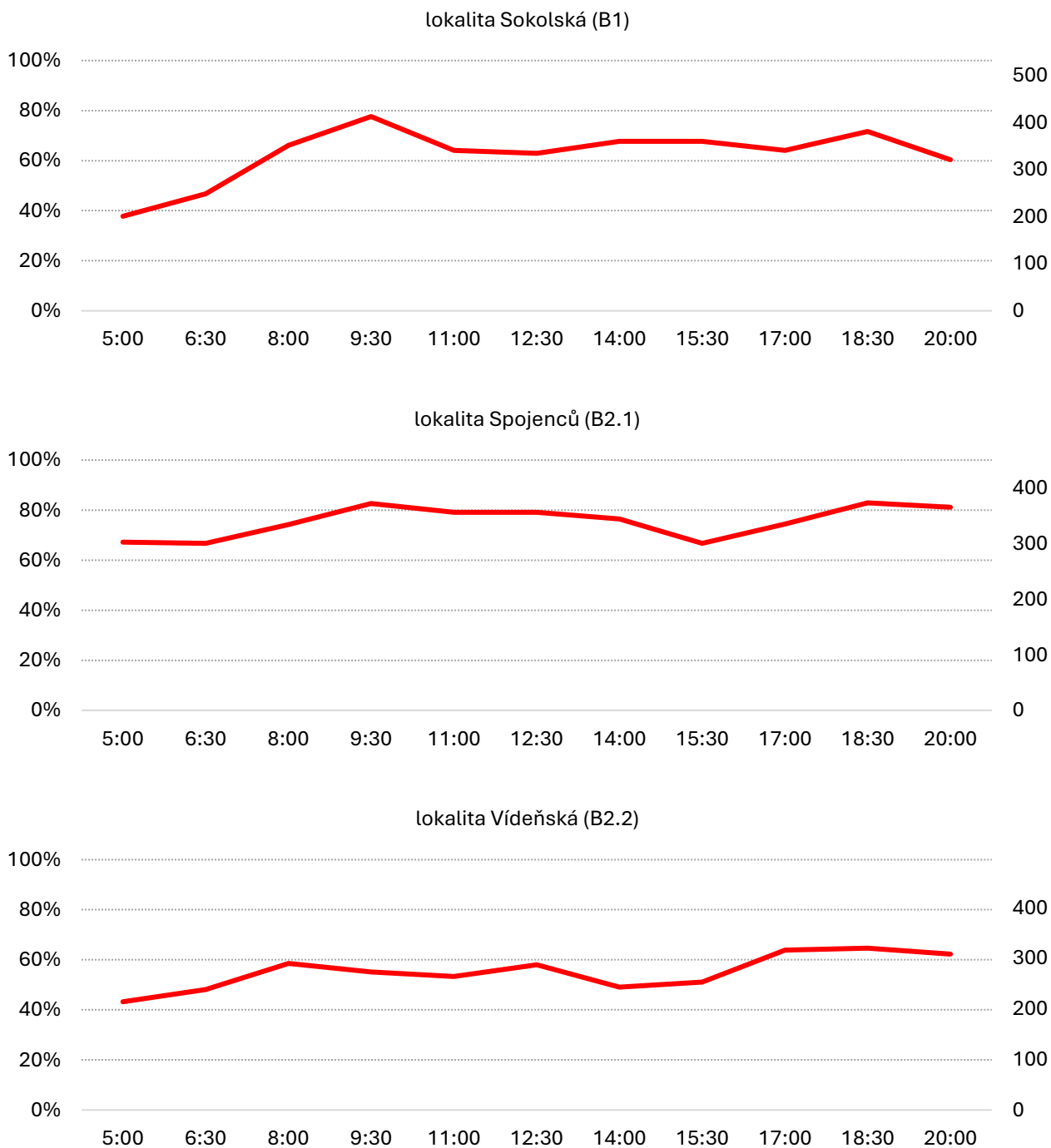


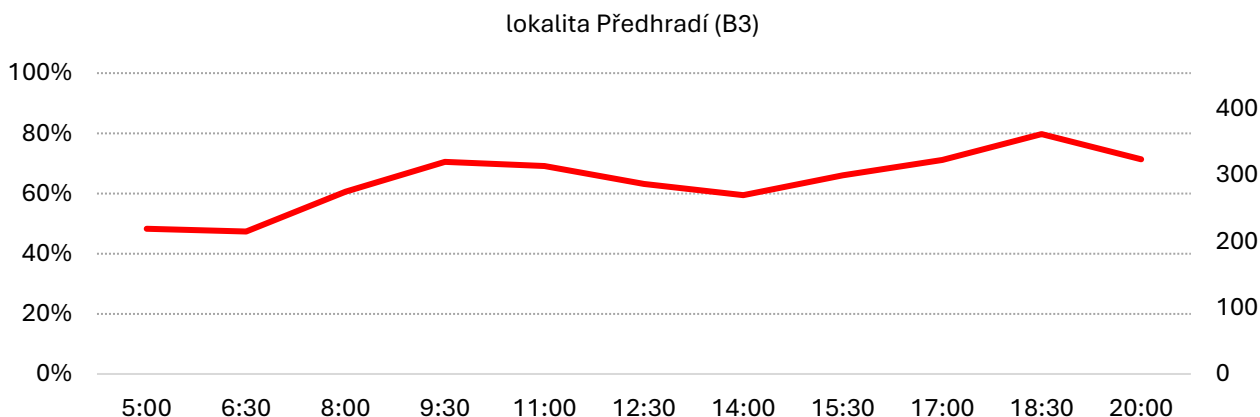
Přibližně 60 % ulic nebo parkovišť v průběhu dne dosáhne obsazenosti nad 90 %. U 24 % parkovacích ploch došlo k překročení maximální legální kapacity. K největšímu překročení legální kapacity docházelo v oblasti ulic Mlčochova, Václavského nám., ulic Vodární, Lafayetteova, Aksamitova a třídy Svobody. V oblasti Mlčochova a Václavské nám. jsou překročení kapacity legálního stání způsobeny z velké části tím, že v oblasti Václavského nám. před katedrálou nejsou vyznačena žádná parkovací místa, přesto v této oblasti ke krátkodobému stání vozidel dochází.

K největším převisům volné kapacity dochází v oblasti autobusového nádraží, parkoviště Legionářská, Slovanský dům nebo na třídě Spojenců, kde nebylo zaznamenáno méně jak 20 volných parkovacích míst. U autobusového nádraží dokonce 66 volných míst, což je 65 % jeho legální parkovací kapacity.

Hodnota obrátkovosti, tedy počtu vozidel, které se průměrně vystřídají na jednom parkovacím místě, je 2,9 vozidel. Průměrná délka stání na jednom místě dosáhla hodnoty 3,63 hodiny.

Graf 6 – 9: Obsazenost v jednotlivých oblastech v zóně B v průběhu dne, vlevo %, vpravo počet zaparkovaných vozidel.





### 3 Průzkum pěší a cyklistické dopravy

Průzkum pěší a cyklistické dopravy proběhl v úterý 31. 9. 2025. Tento termín byl zvolen tak, aby nebyl ovlivněn víkendem, prázdninami, začátkem akademického roku ani významnými dopravními uzavírkami, a rovněž s ohledem na počasí. V době průzkumu bylo počasí beze srážek, jasno až polojasno, s teplotami okolo 10-15 °C. Na výsledné intenzity zejména cyklistické dopravy mohl mít vliv průběh počasí v předchozích dnech a týdnech, kdy teploty byly řádově o 5-10 °C nižší a s četnými srážkami.

Několik lokalit bylo ovlivněno blízkým dopravním omezením, které mělo nebo mohlo mít vliv na intenzity pěší a cyklistické dopravy.

- lokalita 123 byla ovlivněna uzavírkou ul. Polská. Na stezce pro chodce a cyklisty ve směrech 1 a 2 byly osazeny značky zakazující vstup chodcům a vjezd cyklistům
- křižovatka K134 byla ovlivněna omezením na mostě přes Bystřici na ul. Jeremenkova – kyvadlový provoz a omezení vstupu do ul. U Ambulatoria

Průzkum probíhal v čase 7–11 a 13–17 hodin, a to buď pomocí sčítačů (brigádníků), kteří zaznamenávali chodce a cyklisty do aplikace pro chytré telefony, nebo pomocí videokamer, jejichž záznamy byly vyhodnocovány zpětně. Lokality průzkumu byly shodné s lokalitami průzkumů při předchozí aktualizaci PUMM Olomouce z roku 2022. Vyhodnocené intenzity dopravy byly následně agregovány do 15minutových intervalů.

U jednotlivých uličních profilů byly vyhodnocovány následující parametry:

- druh účastníka provozu (chodec, cyklista)
  - u cyklistů dále informace, zda jede po chodníku/stezce, nebo po silnici (ne na každé lokalitě byly obě varianty možné)
- směr chůze nebo jízdy
  - zpravidla lichý směr č. 1 a 3 – směr do centra, sudý směr č. 2 a 4 – dál od centra
  - u všech směrů je přidělen popis pro jednoznačnost

Na jedné lokalitě mohly být sčítány buď jeden nebo dva uliční profily, tzn. 2 nebo 4 směry chůze/jízdy. U lokalit se dvěma uličními profily se vyhodnocoval každý profil zvlášť, vazby mezi profily nebyly sledovány.

U křižovatek byly vyhodnocovány pouze intenzity cyklistické dopravy. Vyhodnocovány byly vazby mezi jednotlivými rameny křižovatek, tzn. odkud kam cyklista projíždí. Jednotlivá ramena jsou vždy logicky označena tak, aby nemohlo dojít k jejich záměně. Rameno 1 směřuje ze středu křižovatky zpravidla na sever, další ramena jsou číslována proti směru hodinových ručiček.

Vzhledem k vyšším nárokům na pozornost při průjezdu křižovatkou byly průzkumy na křižovatkách prováděny výhradně pomocí kamer s možností opakovaného spuštění záznamu v případech vyššího nárazového výskytu cyklistů v křižovatce, kdy není možné přímo v terénu sledovat všechny směry jízdy.

Pro zjištění denní intenzity pěší a cyklistické dopravy za 24 hodin bylo postupováno dle TP 189. Intenzity zjištěné za dobu průzkumu byly přepočítány přes příslušné koeficienty. U křižovatek jsou vypočítané hodnoty vizualizovány v pentlogramech a maticích zdrojů a cílů cest (OD).

Tab. 1: Výsledky sčítání chodců a cyklistů na jednotlivých profilech.

	Profil 1						Profil 2					
	Směr 1		Směr 2		Celkem		Směr 3		Směr 4		Celkem	
	Pěší	Cykl.	Pěší	Cykl.	Pěší	Cykl.	Pěší	Cykl.	Pěší	Cykl.	Pěší	Cykl.
101	2 690	196	2 441	242	5 131	438						
102	926	40	846	30	1 772	70	2 267	130	2 189	100	4 456	230
103	2 775	58	2 826	50	5 602	108	620	12	393	12	1 013	24
104	4 082	102	4 018	124	8 100	226						
105	1 064	78	1 141	68	2 205	146						
106	152	2	89	4	241	6	154	8	193	0	348	8
107	7 225	240	6 364	216	13 589	456						
108	775	32	602	16	1 377	48	1 416	220	1 915	204	3 331	424
109	657	4	466	8	1 123	12	905	140	731	124	1 636	264
110	3 510	112	3 436	142	6 946	254						
111	570	22	516	32	1 087	54	1 020	174	867	150	1 887	324
112	1 574	130	1 582	104	3 156	234						
113	2 203	128	1 216	72	3 420	200						
114	423	244	521	276	944	520	551	346	470	232	1 021	578

115	1 893	290	1 552	322	3 446	612	152	140	143	152	295	292
116	3 939	278	2 962	248	6 902	526	754	160	630	162	1 384	322
117	305	180	277	150	582	330	218	152	259	106	477	258
119	128	266	125	284	252	550	69	72	57	66	126	138
120	443	362	407	332	849	694	1 561	340	1 184	246	2 744	586
123	1 070	124	834	100	1 905	224	687	138	600	166	1 287	304
124	1 548	412	1 428	408	2 975	820						
125	2 315	284	2 159	244	4 474	528	382	728	516	824	898	1 552
126	1 418	294	1 075	394	2 493	688	1 136	674	1 057	672	2 193	1 346
127	2 393	498	2 010	368	4 403	866						
132	241	94	277	148	518	242	239	38	264	68	503	106
133	303	280	287	326	590	606						
135	489	152	428	148	916	300						
136	2 220	134	2 669	196	4 889	330	1 592	28	1 280	20	2 872	48
137	293	180	328	152	621	332						
138	59	30	41	30	100	60						
139	10	16	8	28	18	44	25	54	15	56	39	110
140	303	90	328	120	631	210						
141	921	68	1 092	60	2 013	128						
142	4 497	198	3 993	188	8 490	386						
147	667	466	533	366	1 200	832						
151	272	192	323	134	595	326	830	170	743	172	1 572	342

Kompletní tabulkové výsledky průzkumu pěší a cyklistické dopravy jsou součástí příloh tohoto dokumentu.

---

## 4 Seznam příloh v digitální podobě

Příloha 1: Obrátkovost parkování – zóna A

Příloha 2: Obrátkovost parkování – zóna B

Příloha 3: Obrátkovost parkování – souhrn

Příloha 4: Mapy s parkovacími daty

Příloha 5: Průzkum pěší a cyklistické dopravy – profilová data

Příloha 6: Průzkum pěší a cyklistické dopravy – křižovatková data

Příloha 7: Mapy s výsledky sčítání chodců a cyklistů