



Univerzita Palackého  
v Olomouci



KATEDRA  
PSYCHOLOGIE  
FILOZOFICKÉ FAKULTY UP

*Genius loci ...*

# Vize Univerzity Palackého v Olomouci směřující k udržitelným a sociálně odpovědným řešením v dopravě



Univerzita Palackého  
v Olomouci



KATEDRA  
PSYCHOLOGIE  
FILOZOFICKÉ FAKULTY UP

Genius loci ...

*Prof. Jaroslav Miller, rektor UP o dopravě:*

*„Jde o kvalitu života ve městě, ve kterém žijeme. Myslím si, že se dokážeme obejít bez automobilového provozu v centru města. Univerzita plní roli instituce určující trendy moderního životního stylu 21. století, který je ekologický a zdravý.“*

*Žurnál UP 12/2014*

Olomouc, 2015



Univerzita Palackého  
v Olomouci



KATEDRA  
PSYCHOLOGIE  
FILOZOFICKÉ FAKULTY UP

*Genius loci ...*

Katedra psychologie FF UP v Olomouci, 2015

Autoři: PhDr. Matúš Šucha, PhD., Bc. Kateřina Böhmová, Bc. Alena Hrbáčová



## Obsah

1. Úvodní informace .....	5
1.1 Realizační fáze:.....	6
2. Analýza současné situace a potřeb zúčastněných stran .....	7
2.1 Hlavní cíle:.....	7
2.2 Respondenti: .....	7
2.3 Rozdělení respondentů dle fakult: .....	8
2.4 Klíčové výstupy: .....	9
2.4.1 Jak se dopravují zaměstnanci a studenti do práce/školy? .....	9
2.4.2 Jak se dopravují zaměstnanci a studenti do práce/školy? .....	11
2.4.3 Spokojenost s dopravní situací v okolí pracoviště/školy .....	11
2.4.4 Chodci a cyklisti .....	14
2.5 Shrnutí .....	17
3. Analýza spokojenosti v oblasti dopravního uspořádání dle lokalit a návrhy řešení .....	18
3.1 Důvody nevyhovujícího uspořádání dopravy dle lokalit.....	18
3.2 Navrhované změny dopravního uspořádání dle lokalit.....	19
3.3 Potřeby chodců dle jednotlivých lokalit .....	21
3.4 Pěší zóny.....	22
3.5 Stojany na kola.....	23
3.6 Stav a úpravy chodníků.....	24
4. Shrnutí a navrhované doporučení .....	25



## 1. Úvodní informace

V rámci udržitelného rozvoje dopravy podporujeme takové mody dopravy, které jsou efektivní, ekologické a s minimem negativních externalit.

To vše při udržení vysokého stupně mobility pro všechny, zejména pro zranitelné účastníky dopravy (děti, starší osoby, osoby se speciálními potřebami a další).

Za udržitelné mody dopravy je považována chůze, jízda na kole a hromadná doprava.

Udržitelnost dopravy vnímáme komplexně, jako systém, který zohledňuje:

- *bezpečnost*
- *kvalitu života - vysokou mobilitu všech skupin zaměstnanců a studentů*
- *fyzické a psychické zdraví*
- *ekologii*
- *spokojenost a komfort*

Věříme, že Univerzita Palackého jako společensky odpovědný zaměstnavatel a v souladu s 3. funkcí univerzity by měla být příkladem pro ostatní v regionu.



## 1.1 Realizační fáze:

1. Analýza současné situace a potřeb zúčastněných stran (studenti, zaměstnanci, vedení univerzity)

2. Návrh konkrétních opatření a jejich realizace:

- *informační/preventivní kampaně (např. zaměřené na využívání udržitelných modů dopravy do zaměstnání/ školy, preventivní kampaně zaměřené na řízení pod vlivem alkoholu mezi studenty, v okolí kampusu),*
- *dopravní vybavenost a podpora (např. stojany na kola, cyklotrasy mezi jednotlivými univerzitními budovami),*
- *drobné úpravy infrastruktury (např. přechody – posílení infrastruktury pro chodce a cyklisty),*
- *uspořádání veřejného prostoru v okolí univerzitních budov (např. pěší zóny, omezení vjezdů, eliminace parkovacích míst).*

3. Průběžná evaluace a analýza potřeb zúčastněných stran po provedení úprav.



## 2. Analýza současné situace a potřeb zúčastněných stran

1. Dotazníkové šetření (on-line) zaměřené na postoje, potřeby a preference zaměstnanců a studentů UP vzhledem k dopravnímu prostředí v okolí univerzitních budov a modů dopravy.
2. Sběr dat proběhl v období leden – březen 2014.

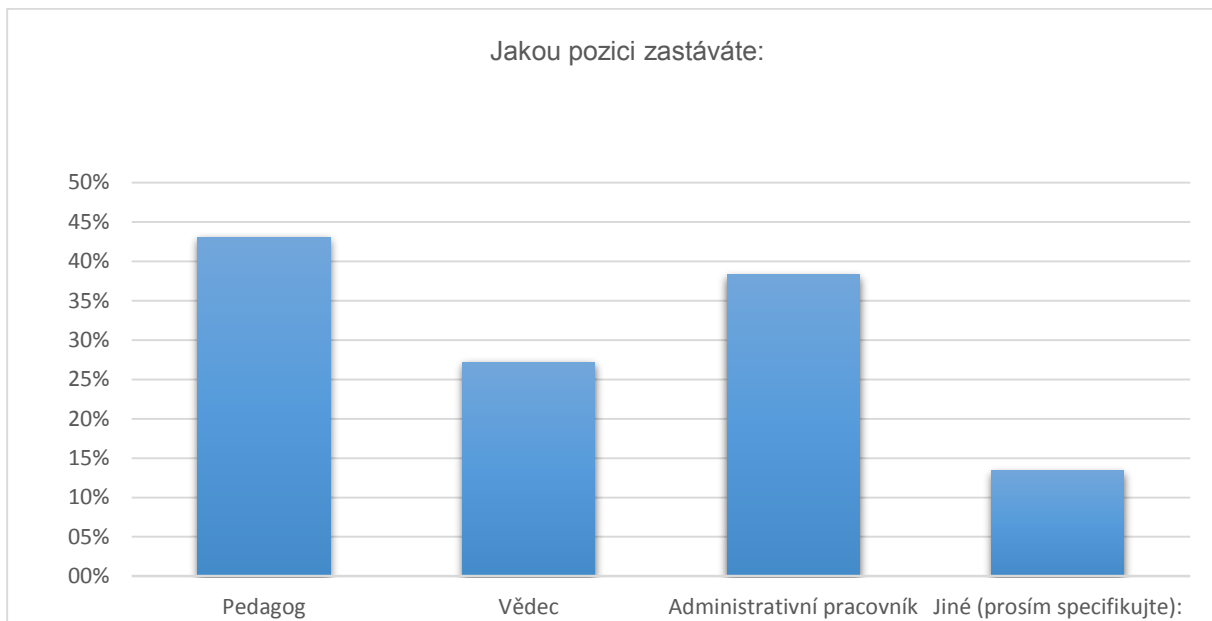
### 2.1 Hlavní cíle:

1. Popsat potřeby a preference studentů a zaměstnanců UP vzhledem k bezpečnosti a komfortu při dopravě do/z práce/školy. Na úrovni fakult a pracovišť – identifikace problematických oblastí.
2. Popsat celkovou spokojenost s dopravní infrastrukturou v okolí univerzitních budov – na úrovni pracovišť. Analýza míst s malou spokojeností.
3. Popsat preferovaný mód dopravy do/z školy/práce a požadované podmínky pro změnu k více udržitelnému modu dopravy. Dle demografických charakteristik.

### 2.2 Respondenti:

Celkově dotazník vyplnilo 1035 respondentů, z toho:

- 70% žen a 30% mužů
- Průměrný věk respondenta byl 28 let
- 71 % studentů (z toho 9% DSP studenti) a 29% zaměstnanců



\*Pozice, kterou zaměstnanci zastávají.

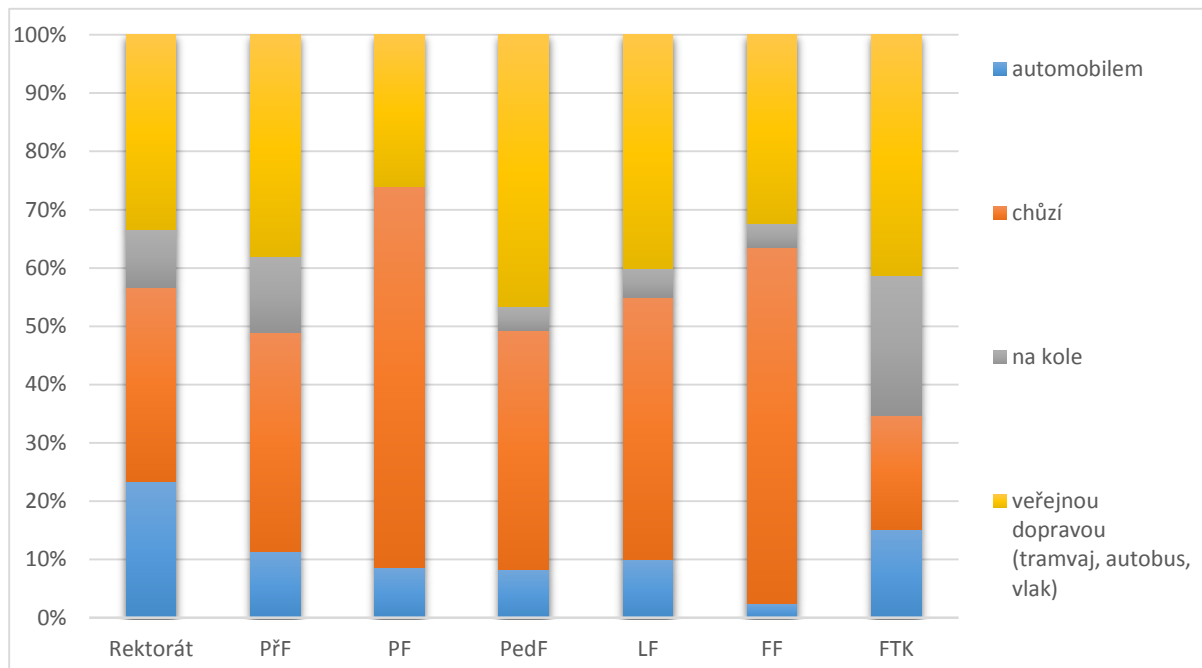
### 2.3 Rozdělení respondentů dle fakult:

Filozofická fakulta	33,9%
Přírodovědecká fakulta	25,1%
Lékařská fakulta	12,9%
Pedagogická fakulta	10,1%
Fakulta tělesné kultury	6,2%
Právnická fakulta	4,7%
knihovna, CVT...)	4,5%
Fakulta zdravotnických věd	1,2%
Cyrilometodějská teologická fakulta	0,9%
Jiné (prosím upřesněte)	0,4%

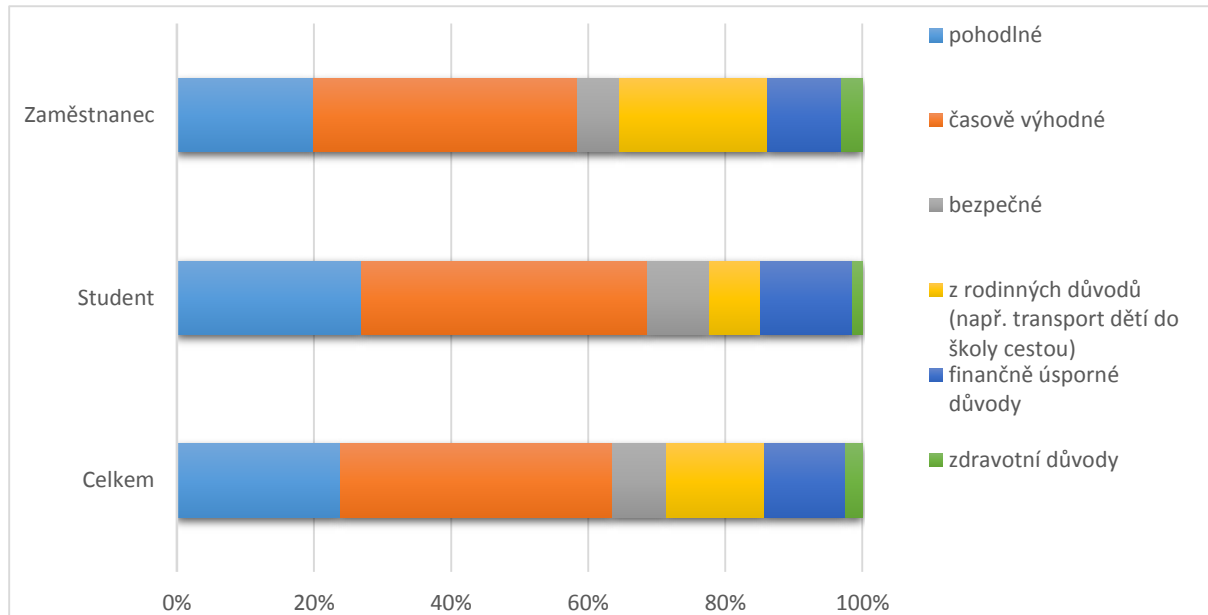


## 2.4 Klíčové výstupy:

### 2.4.1 Jak se dopravují zaměstnanci a studenti do práce/školy?



### 1. Proč jezdíte automobilem do práce/ školy?



### 2. Za jakých podmínek byste vyměnil/a auto za MHD?

1. Lepší služby z pohledu MHD (přeplněnost spojů, návaznost spojů, finanční výhodnost, časově výhodné)
2. Multimodalita (lepší podmínky pro chůzi, kolo – efekt tzv. prvního a posledního kilometru)
3. Změna rodinné situace (např. děti začnou jezdit do školy samy)



## 2.4.2 Jak se dopravují zaměstnanci a studenti do práce/školy?

### 3. Vzdálenost denního dojíždění/ docházení do práce/ školy.

	Celkem	Zaměstnanec	Student
0 - 1 km	29%	15%	35%
1 - 5 km	50%	59%	47%
Víc než 5 km	15%	24%	12%

0 – 1 km → potenciál pro chůzi

1 – 5 km → potenciál pro kolo

\*Zbývající procenta do 100% jsou odpověď „nevím“.

## 2.4.3 Spokojenost s dopravní situací v okolí pracoviště/školy

### 4. Vyhovuje Vám současné uspořádání dopravy v okolí Vaší fakulty?

	Celkem	Zaměstnanec	Student
Ano	65,9%	58,9%	68,6%
Ne	27,4%	35,5%	24,4%

Výrazně nespokojená pracoviště:

- Katedra psychologie (FF, Vodární 6., 783 71 Olomouc)
- Laboratoř růstových regulátorů (LF, Šlechtitelů 11, 783 71 Olomouc)
- Ústav speciálněpedagogických studií (PdF, Žižkovo nám. 5, 771 40 Olomouc)
- Katedra fyzioterapie (FTK, Tř. Míru 115, 771 11 Olomouc)

\*Zbývající procenta do 100% jsou odpověď „nevím“.

## 5. Vyhovuje Vám současné uspořádání dopravy v okolí Vaší fakulty?

Komentáře nespokojených respondentů jsme vyhodnotili kvalitativně podle umístění jednotlivých pracovišť univerzity (ulice) – uvedeno v dalších kapitolách. Na tomto místě uvádíme pouze nejčastější připomínky:

- *Chybějící nebo neudržované chodníky (kostky, dlaždice)*
- *Nedostatek nebo nevyhovující přechody pro chodce*
- *Chybějící, nekvalitní nebo nenavazující cyklostezky*
- *Zrušené spoje MHD, zastávky daleko, dlouhé čekací doby*
- *Velký provoz aut, vysoká rychlost*
- *Malé možnosti bezplatného parkování*

## 6. Co byste změnili v okolí pracoviště/školy?

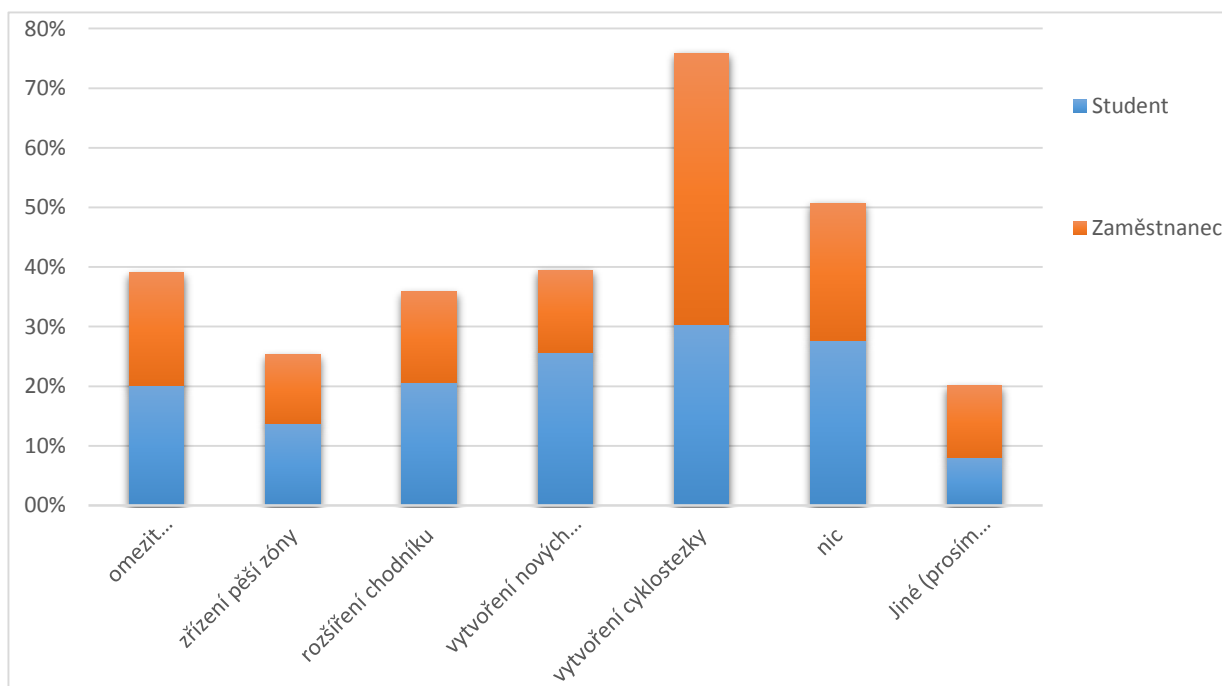


7. Myslíte si, že jsou potřeba změny v oblasti dopravního prostředí v okolí Vaší fakulty - pokud ano, jaké?

Připomínky jsme vyhodnotili kvalitativně podle umístění jednotlivých pracovišť univerzity (ulice) – uvedeno v dalších kapitolách této zprávy. Na tomto místě uvádíme pouze nejčastější připomínky:

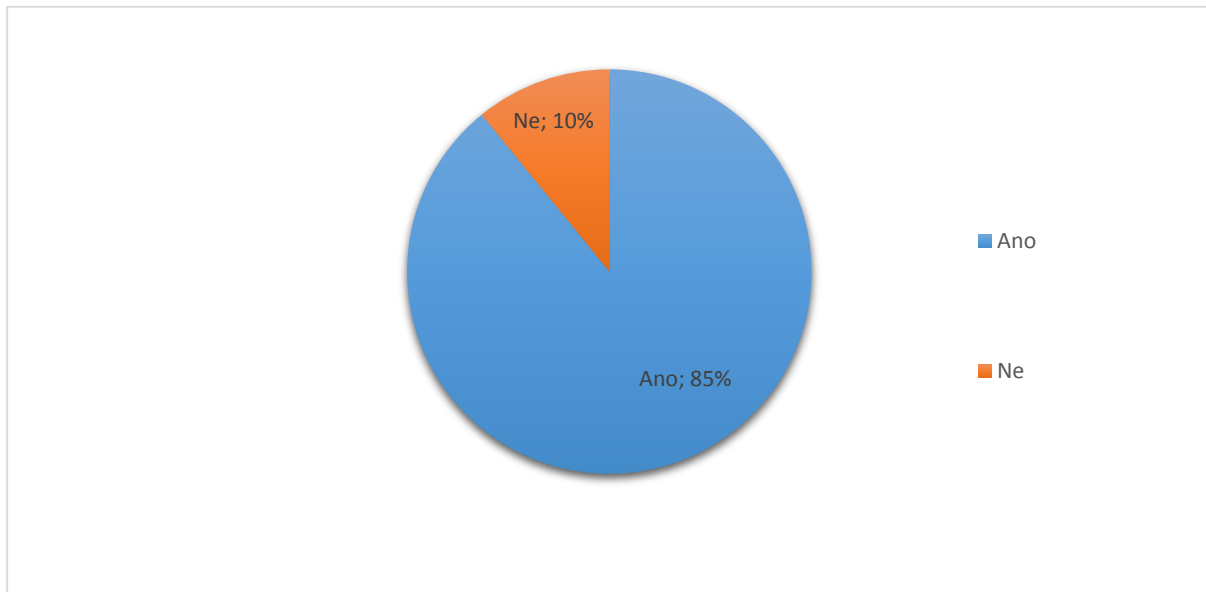
1. Omezení dopravy v centru, odklon dopravy, snížení rychlosti, pěší zóna (často v okolí Křížkovského – nám. Republiky, zrušení parkoviště)
2. Omezení parkování vs. zajištění dostatku parkování
3. Podpora chodců a cyklistů (cyklostezky, širší chodníky, stojany na kola)
4. Přechody pro chodce (častěji, přímo před vstupem do budov, semaforey – přidání, lepší načasování)
5. MHD – častější spoje a zastávky v blízkosti budov
6. Bezpečnost chodců a cyklistů (specifické pro LF a FNOL)

8. Co byste změnili v okolí pracoviště/školy?



## 2.4.4 Chodci a cyklisti

### 9. Uvítali byste více stojanů na kola?

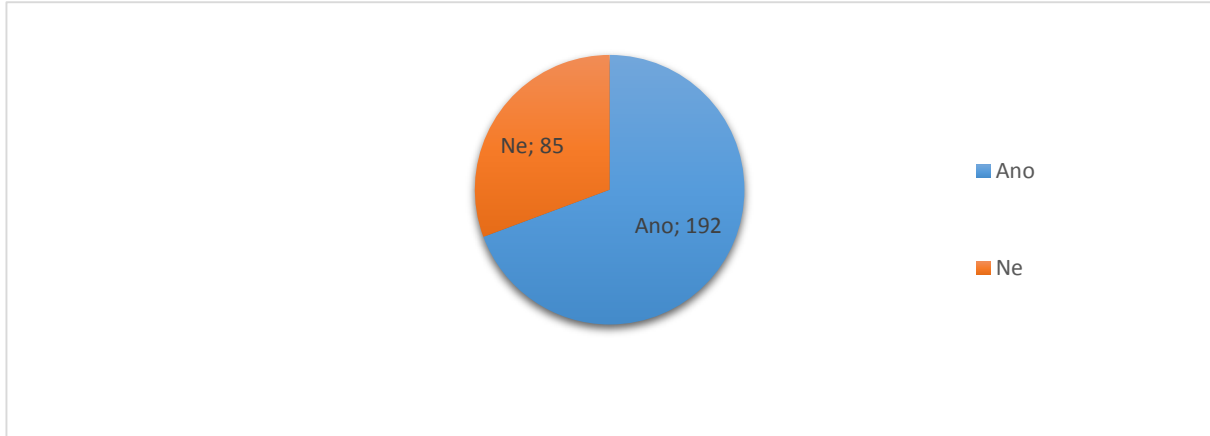


### 10. Kde byste uvítali stojany na kola?

- Historické centrum (zejména Horní a Dolní náměstí)
- U všech univerzitních budov
- V okolí kolejí a menzy
- Budova děkanátu FF a rektorátu UP
- Teoretické ústavy a areál FN

\* Přípomínky jsme vyhodnotili kvalitativně podle umístění jednotlivých pracovišť univerzity (ulice) – uvedeno dále v této zprávě. Na tomto místě uvádíme pouze nejčastější návrhy.

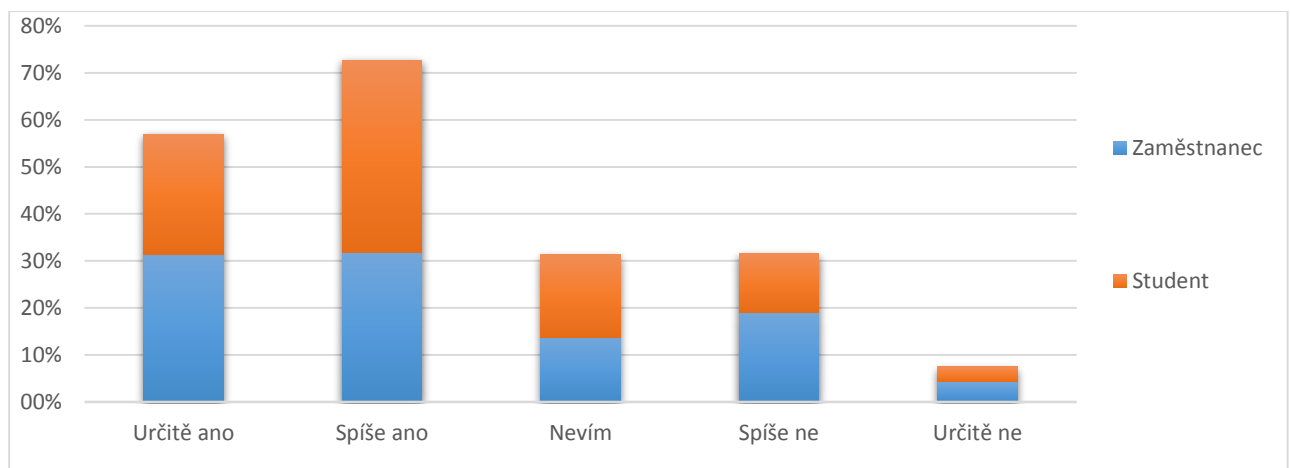
### 11. Uvítali byste změnu v oblasti chodníků?



### 12. Jakou změnu v oblasti chodníků navrhuje?

- Design chodníku: širší chodníky, výměna rozbitých (uvolněných) dlaždic („vodní miny“, „kachličky s překvapením“, „minové pole“, „plovoucí chodník“), vyrovnaní povrchu
- Vybudování chodníků, kde nejsou vůbec (zejména lokalita „Šlechtitelů“)

### 13. Uvítal/a byste více pěších zón?





14. V jakých lokalitách byste uvítali pěší zóny?

- Univerzitní ulice, okolí Konviktů
- Nám. Republiky (až po nám. Hrdinů), Denisova ulice
- Okolí ulice Křížkovského (Studentská, Mariánská, Biskupské nám., Wurmova)
- Horní a Dolní nám., ulice v okolí náměstí
- Žižkovo nám., okolí Pedagogické fakulty
- Areál LF a Teoretických ústavů

\* Časté připomínky k dodržování zákazu vjezdu a snížení množství povolení ke vjezdu u již existujících pěších zón





## 2.5 Shrnutí

Více než 90% zaměstnanců a studentů se pohybuje v okolí univerzitních budov pěšky nebo na kole – veřejný prostor by měl být tomu uzpůsoben.

Přibližně 80% studentů a zaměstnanců se dopravuje do práce/ školy ze vzdálenosti kratší než 5 kilometrů (29% kratší než 1km) - potenciál pro jízdu na kole nebo chůzi.

Současné dopravní uspořádání v okolí univerzitních budov vyhovuje přibližně 2/3 studentů a zaměstnanců, spokojenější jsou studenti. Nejméně spokojeni jsou studenti a zaměstnanci Lékařské fakulty a Přírodovědecké fakulty.

Nejčastější důvody nespokojenosti jsou:

- nevyhovující infrastruktura pro chodce a cyklisty,
- nedostatečné služby MHD,
- nadměrný provoz aut.

Z konkrétních opatření jsou nejčastěji navrhovaná:

- vytvoření nových cyklostezek,
- vytvoření nových přechodů pro chodce,
- rozšíření chodníků,
- zřízení pěší zóny a omezení vjezdu automobilů.



### 3. Analýza spokojenosti v oblasti dopravního uspořádání dle lokalit a návrhy řešení

#### 3.1 Důvody nevyhovujícího uspořádání dopravy dle lokalit

K ulici Univerzitní respondenti na otázku nevyhovujících důvodů uspořádání dopravy v okolí fakult/kateder odpovídali převážně takto: Objevuje se nerovné dláždění pro cyklisty, úzké chodníky zablokované parkujícími auty (problém u chodců). Přetížená křižovatka na Žižkově náměstí (důsledek přetížení trasy z Chválkovic do centra, problém pro chodce). Na ulici tř. Svobody vnímají velký provoz a rychlou jízdu, nevyhovující přechod pro chodce (bez semaforu – přechod přes hlavní frekventovanou třídu na třídě Svobody), v dopravě se upřednostňují auta před chodci i cyklisty (ostatně jako v celé Olomouci) - chybí přechody, chodníky, cyklostezky nenavazují. Není zajištěno parkování pro zaměstnance fakulty. V okolí se platí za parkování 20 Kč za hodinu, červená zároveň pro auta tramvaje i chodce, anebo jenom pro chodce a tramvaje. Dlouhé intervaly hromadné dopravy. Na ulici I. P. Pavlova vnímali respondenti jako negativní zrušení vytižené přímé linky od Krematoria k zastávce. V areálu FNOL jsou nevyhovující a neudržované komunikace na velký počet automobilů a chodců, navíc nikdo nedodrží předepsanou rychlost 20 km/h a bylo by vhodné omezení provozu automobilů (na sanitky, nezbytný technický provoz, auta pacientů a návštěv) v areálu FNOL. Dále je nevyhovující nenavazující cyklostezka na křižovatce Dvořákova - Hněvotínská, neoznačený přechod u vjezdu do FNOL, v rámci FNOL není bezpečné parkoviště pro kola a málo možností bezplatného parkování. Na ulici Hněvotínská byl zaznamenán velký provoz. Tramvajová zastávka je vnímána daleko (10-15 minut do kopce do školy; cesta k tramvaji přes velkou rušnou křižovatku) Chybí přechody pro chodce (např. před vchodem do nové budovy teoretických ústavů do LF), přechod je jen jeden a je daleko – proto lidé chodí přes cestu do školy. Nejsou přechody u vstupu do nemocničního areálu z Dvořákovy ulice (pouze snížené chodníky – problém je dostat se přes cestu v ranní a odpolední špičce; Junácká-Hněvotínská přechod před vjezdem do FNOL není bezpečný). Autobusová zastávka je nevyhovující díky malé frekvenci spojů (navíc nejezdí až nahoru) a je stálá nemožnost užití nově vystaveného parkoviště (malá možnost parkování). Na ulici Křížkovského je vnímáno riziko v podobě aut, která by do centra neměla mít přístup a mnoho aut tam jezdí velmi rychle. Je zde málo přechodů pro chodce, anebo jsou nebezpečné. Nevyhovující dlažební kostky pro cyklisty (velké mezery a také po dešti je situace velmi riskantní)



a s tím souvisí obecná nepodpora cyklistů (chybí cyklostezky – propojení Křížkovského s centrem města; cyklista buď ohrožuje chodce přejížděním přes chodník, nebo sám sebe klíčkováním mezi tramvajemi a auty). Na této ulici respondenti vnímají upřednostňování automobilové dopravy. Ulice Vodární má nevýhodu v nemožnosti parkování u katedry, také chybí přechody, např. mnoho lidí přechází tramvajové koleje naproti podloubí Vodární ulice, kde je z druhé strany velmi špatně vidět přijíždějící tramvaje (leč je to nejrychlejší cesta na náměstí), případně přecházení ulic (všech) na křižovatce

u Koruny je z pohledu chodce a absencí přechodů také nepřehledné. Mnoho aut se pohybuje v centru na pěších zónách (povolení má snad každý, což se nelíbí). Ulice Na Hradě v této otázce nedostala žádný komentář a to ani ulice Kateřinská. Ulice 17. listopadu jednoznačně vyžaduje více přechodů pro chodce a více cyklostezek. Jsou zde nedostatečné parkovací plochy jak pro auta, tak i místa pro kola. Nevyhovující spojení MHD do areálu v Holici a absence bezpečné cyklostezky. Přechody frekventovaných silnic jsou nepřehledné díky blízko stojícím autům. Chybí cyklostezka a chodník vedoucí k areálu PŘF v Holici není v dobrém stavu. Ze zastávky Šlechtitelů k nově vybudované bráně Centra regionu Haná se musí chodci nebezpečně pohybovat po okraji vozovky. Bylo by vhodné vybudovat v těchto místech chodník (a přechod). Řada studentů/zaměstnanců by tohle řešení ocenila. Nedostatek chodníků, poměrně nebezpečná pěší chůze. A byl by vhodný bezpečný přechod, nejlépe nadzemní. Na ulici Žižkovo náměstí: jsou vnímány negativně semaforey na přechodech pro chodce - zelená je na nich vždy jen pár sekund. Příliš mnoho aut, křižovatek, chybí cyklostezky. Jako velmi nepříjemné je vnímána přímo před vchodem do fakulty tramvajová zastávka, ke které se ovšem dá dostat jedině přes silnici, kde není žádné označení pro řidiče a řidiči ani chodci si občas neuvědomují nebezpečnost svého chování (dobíhání tramvaje, zrychlování aby stihli zelenou na semaforu apod.) a málo možnosti na parkování. Ulice tř. Míru je nevhodná v rámci časového rozmezí linek a tudíž špatná dostupnost do centra/z centra. Nevhodně vyřešený přechod pro chodce z konečné tramvajové zastávky v Neředíně ve směru na FTK (dvakrát chodci kříží tramvajovou trať). Vzhledem k neefektivitě tohoto řešení a riziku střetu s tramvají (poprvé ihned po výstupu z tramvaje přecházíte před ní, podruhé tramvaj přejíždí na konečnou smyčku a chodci opět kříží její trať) jde velká část chodců napříč silnicí mimo dosah tramvaje. Zde chodci sledují pouze provoz vozidel, což je rychlejší, snadnější, bezpečnější. Chybí cyklotrasa, doprava na kole je nebezpečná. Komplikované spojení na trase Neředín-Nová ulice.

### 3.2 Navrhované změny dopravního uspořádání dle lokalit

Respondenti pro ulici Univerzitní vyžadují omezení dopravy v centru města, omezení parkování, podporu chodců a cyklistů – více pěších zón a zlepšení povrchu. Ulice tř. Svobody má nešvar parkování



mimo centrum, tramvajové spoje (kde by bylo zapotřebí lepších návazností časů a větší frekvence autobusů), přecházení přes silnice hned před katedrou. Byl by vhodný odklon dopravy (veřejná plocha pro aktivity, ne parkování vozidel), dát na nebezpečný přechod semafor a prodloužení doby zelené na semaforech, lepší označení přechodů, světla u přechodů, více semaforů. S tím souvisí i potřeba parkovacích míst (+ neplacená nebo mírné poplatky pro studenty), přechodů (bezpečnější, lepší značení). Parkování kol (je tam více prostoru, bezpečné parkování mimo areály UP – před budovami). Chybí a byla by vítána cyklostezka, více chodníků, stojany na kola. Je zde velký provoz proto by respondenti uvítali zpomalení, či odklon dopravy. Ulice I. P. Pavlova má velký problém s auty. Jde o úplné vyloučení automobilů zaměstnanců z areálu Fakultní nemocnice. Umožnilo by to velké záchytné, pravděpodobně poschodové parkoviště, výrazně větší než to zprovozněné při nových teoretických ústavech. Rychlostní omezení by se mělo zvýšit na 30 km/hod, rychlost 20 km/hod nedodrží totiž nikdo. Ulici Hněvotínská by prospělo více cyklostezek, více přechodů pro chodce (přes ulici Hněvotínskou od Dostavby/ÚMTM, označení přechodu před vjezdem do FN OL z Hněvotínské ulice; ujasnění přechodů ve směru na ul. Junáckou), více parkovacích míst (možnost parkování zdarma v blízkosti LF, otevřít zdarma nevyužívané nové parkoviště pod TÚ do doby než bude moci být zpoplatněno, parkování u LF i pro studenty), frekventovanější MHD blíže LF, více a lepších stojanů na kola. Ulici Křížkovského naopak odklon dopravy (pěší zóna), přechody (více, lepší zabezpečení), úprava povrchu (chodci), více prostoru pro chodce a cyklisty (cyklostezky, stojany), omezení rychlosti, úprava chodníků (zvětšit), posílit komfort pro cyklisty a pěší - pěší zóna v ulici Křížkovského mezi vchodem na fakultu a Zbrojnicí, umístění laviček, zklidnění oblasti (s ohledem na skutečnost, že motorizovaní návštěvníci mají k dispozici parkoviště na přilehlém náměstí Republiky). Snížení podílu parkoviště na náměstí Republiky. Ulice Vodární by unesla větší podporu cyklistů (infrastruktura, stojany), omezení automobilového provozu v centru, více přechodů pro chodce (př. u sv. Mořice), rozšíření chodníků. Ulici Na Hradě chybí podpora cyklistické dopravy. Ulici Kateřinská označení přechodů. Ulici 17. listopadu častější spojení MHD a poupravit rozložení parkovacích míst. (větší kapacita, omezení parkování na okrajích silnice – neviditelnost chodců). Oprava starého chodníku (vedle příkopu) na ulici Šlechtitelů + jeho rozšíření o pruh pro cyklisty. Rekonstrukce konečné zastávky Šlechtitelů, více parkovacích míst, častější dopravní spoje, více chodníků, více přechodů pro chodce, snížení rychlosti, přidání semaforu (od hl. silnice k Menze), vylepšit síť cyklostezek a umístit snadno dostupné stojany na kola u univerzitních budov. Ulici Žižkovo náměstí lepší seřízení semaforů, odklon dopravy/ zpomalení dopravy, přechody (delší intervaly, více přechodů, méně čekání – u křižovatky), větší bezpečnost na přechodu od Menzy směrem do parku, parkovací místa (aby auta neblokovala místa u PdF, u Menzy), cyklostezky. Ulici tř. Míru by pomohla vyšší frekvence MHD, více cyklostezek (+ větší bezpečnost, návaznost, stojany), rekonstrukce stávající příjezdové komunikace do a v areálu fakulty, více parkovacích míst, úprava přechodu kvůli tramvajím. Zaměstnanci rektorátu nebo jiné centralizované



jednotky UP (např. knihovna, CVT), na tuto otázku odpověděli, že požadují více cyklostezek, více chodníků, lepší koordinaci světelných křižovatek chodníky, rekonstrukce chodníků, silnic a vyloučení dopravy automobilů až na zásobování, zrušení parkování.

### 3.3 Potřeby chodců dle jednotlivých lokalit

V ulici Univerzitní by si respondenti přáli méně automobilů v okolí fakulty, lepší koordinovanost provozu (např. cesta na Konvikt - kolem Cafe Destiny směrem nahoru je poměrně sebevražedná), vytvořit bezpečnější cesty pro auta a opravit (upravit/ vytvořit) chodníky pro pěší, rozšířit chodníky, které jsou kolem Konviktů hodně úzké, bohužel si myslím, že to není možné, protože na obou stranách jsou budovy a silnice je již nyní široká jen na jedno auto. V ulici tř. Svobody zavést přednost pro pěší, bezpečnější přecházení silnice, snížit rychlost, zajistit větší bezpečnost. Problém je čtyřproudá silnice a nepřehledný přechod - udělat semafor a zlepšit viditelnost chodců na přechodech (př. světly u přechodů), vhodně zavést cyklistickou stezku pro kola a bruslaře a redukovat výrazně automobilovou dopravu v centru města. V ulici I. P. Pavlova v areálu FN je nezbytné vydělit zóny pro pěší a cyklisty a alespoň v některých úsecích je úplně oddělit od automobilů, zvýšit bezpečnost pohybu chodců v prostorách FNOL a LF UP důsledným oddělením pěší, cyklistické a automobilové dopravy. V ulici Hněvotínská zvýšit počet přechodů, zavést vhodnější časy autobusů (jedou tři za sebou a pak půl až tři čtvrtě hodiny nic), dobudovat síť chodníků na některých místech v areálu FN, zhodnotit situaci v místě hlavního vjezdu do nemocnice (pěší a auta se mezi sebou poměrně obtížně proplétají), rozšířit některé hojně využívané chodníky (zejm. v areálu nemocnice) a vytvořit přechod ulice Hněvotínské u Dostavby TÚ. Méně aut v centru, upřednostnit cyklisty, chodce. Zvětšit parkoviště. Snížit rychlosti na 40 km/h a přidat přechod pro chodce. V ulici Křížkovského - např. kdyby místo parkoviště na náměstí Republiky byly raději stromy a lavičky. Omezit automobilovou dopravu před budovou Rektorátu UP. Vytvořit více přechodů pro chodce a pěších zón, rozšířit prostory pro chodce v okolí fakulty. Vytvořit více míst na parkování. Někdy je dost nemožné přejít na druhou stranu chodníku, protože u filozofické fakulty není žádný přechod a směrem do centra není ani žádná pěší zóna, takže si člověk musí dávat pozor, aby ho nezajelo auto či tramvaj. Zřídit cyklostezku a dát semafor na přechod, snížit rychlost. Před budovou na tř. Svobody je velmi málo prostoru, rozšíření chodníku by bylo vhodné. Také by nebylo škodu zkrátit čekací dobu na některých semaforech v centru. Vhodně zařadit cyklistickou stezku pro kola a bruslaře. Redukovat výrazně automobilovou dopravu v centru města. V ulici Vodární omezit parkování (mimo parkoviště) a vytvořit více přechodů pro chodce, rozšířit chodník, omezit množství aut. Je zde velmi nahuštěný provoz automobilu, tramvaj a chodců by bylo dobré redukovat pouze na pěší zónu s tramvajemi. Centrum města má sice zřízené pěší zóny, i tak si ale myslím, že spousta řidičů zde



projíždějících není "dopravní obsluha". Proto se jich centrem pohybuje hodně, což pro "zamyšlené" chodce občas může být i životu nebezpečné. Pro ulici Na Hradě a ulici Kateřinskou respondenti neshledali žádná negativa. V ulici 17. listopadu však ano, v okolí kolejí je poměrně velký provoz, navíc velké množství chodců. Řidiči jezdí bezohledně, bylo by vhodné omezit automobilovou dopravu ze směru od kolejí, resp. pizzerie směrem k Právnické fakultě, chybí tam chodník, auta jezdí nevyzpytatelně a zavést více přechodů. Dále chybějí chodníky i cyklostezky. Možná by nebyly úplně špatné retardéry. Více semaforů na přechodech pro chodce přes ulici. Přechod od Envelopy na 17. listopadu, u výjezdu mezi Přírodovědeckou fakultou a Právnickou fakultou, přechod přes silnici směrem k tržnici. Vybudování nadchodu nebo podchodu pro pěší. Omezení provozu - úzká silnice, někdy rychlá jízda ze strany řidičů, tím vznikající nebezpečí pro chodce; Zřídit přechod před hlavním vstupem do budovy PŘF nebo někde podél budovy směrem ke Korunní pevnůstce, nyní řada pěších přechází na černo, přechod je až u zastávky Envelopa. Na parkoviště (u zdi Vrchního státního zastupitelství) jezdí auta lidí z Pedagogické fakulty z ul. 17. listopadu do jednosměrky (ze zámkové dlažby) a zkracují si tím cestu - jinak správný vjezd mezi Právnickou fakultou a Přírodovědeckou fakultou (museli by objet celou budovu PŘF). Dále omezit automobily u VŠ kolejí, menzou a PŘF za ní. Chybí normální chodník. Lepší synchronizace světelné signalizace pro chodce s chodci a se světelnou signalizací pro automobily. V ulici Žižkovo náměstí je nepřehlednost křižovatky, špatné načasování semaforů. Bylo by vhodné více oddělit chodce a automobily, omezit dopravu. Náměstí je naprosto nevyhovující pro vozíčkáře a dostat se s vozíčkem například na Konvikt je dost komplikované. Zvýraznit přechod na ulici 17. listopadu, který je hlavní cestou k menze; rozšířit a opravit chodník aby mě nesrazilo auto a přidat přechod a lépe osvětlit ulice. V ulici tř. Míru chybí cyklostezka směrem do města, stačilo by vytlačit auta z města a vytvořit rozsáhlou pěší zónu a podpořit dopravu na kole.

### 3.4 Pěší zóny

Lidé na ulici Univerzitní by uvítali více pěších zón v centru města. Konkrétně v ulicích Univerzitní, u Konviktu, na Horním náměstí (před Konviktem v uličce vedoucí na Horní náměstí), Náměstí republiky, Biskupském náměstí, Mariánské ulici, Křížkovského ulici, ulici Studentská. V rámci ulice Tř. Svobody v oblasti Globusu, všude v centru, kde nemusí jezdit auta mimo zásobování (viz německá iniciativa za zelená města), na Křížkovského, celé tř. Svobody, v ulicích do Dolního a Horního náměstí, Na náměstí Republiky, u Zbrojnice. Ulice I. P. Pavlova - na cestě od tramvajové zastávky k Teoretickým ústavům Fakultní nemocnice, kolem LF, Velkomoravská - budova lékařské fakulty, opět historické centrum města. Dále ve směru na zastávku Flora. Vhodné by dle respondentů bylo např. místo okupování náměstí Republiky auty, umístit je do podzemních garáží (investiční náročnost, ale je to estetičtější



a umožňuje zvýšení kapacity parkoviště - možnost více pater, rozšíření pod tramvajový pás, apod.). V ulici Hněvotínské by si přáli změnu v okolí centra města, fakult, na Horním a Dolním náměstí, v oblastech kolem kolejí UP. Dále v místech, kde si lidé krátí cestu a není zde chodník (zastávka MHD Hněvotínská a pěší zóna). Lidé spadající ve výzkumu pod ulici Křížkovského, navrhovali změny v centru města a přilehlých ulicích, v okolí filozofické fakulty ul. Křížkovského, kolem Zbrojnice, kolem centra FF, od nám. Republiky na nám. Hrdinů (s výjimkou tramvajů). Také z ulice Křížkovského směrem na tř. Svobody, v okolí kolejí, u tramvajových zastávek, směr na Horní náměstí, na ulici 1. Máje, ulici Wurmova. Na Horním a Dolním náměstí a v jejich blízkém okolí. Navrhováno bylo také důslednější kontrolování povolení aut pohybujících se v pěší zóně historického centra města. Mezi další návrh patří spojení zahrad za budovami v ulici Křížkovského až ke Konviktu, a to např. visutou lávkou na hradbách, čímž by lidé chodili v zeleni a nikoliv městem. Lidé vyplňující pod záštitou ulice Vodární by si přáli změnu od Žižkova náměstí k náměstí Republiky, dále na Křížkovského, v oblasti nám, Republiky - Galerie Moritz. Je zde také návrh na vytvoření pěší zóny, která by procházela celým městem od nádraží až do Neředína. Zmíněno bylo rovněž centrum města, Horní náměstí. Objevil se návrh na vytvoření pěší zóny podél řeky Moravy a kolem Bystřičky. Změny v rámci ulice Na Hradě jsou žádány v okolí kostela sv. Michala, na ulici Univerzitní, kolem Katedry historie, v areálu Křížkovského, Zbrojnice. Ulice Kateřinská zmiňuje ulici Křížkovského a ulici vedoucí na náměstí. Na ulici 17. listopadu změny v okolí kolejí, tzv. Ušatého domu, Zbrojnice, Právnické a Přírodovědecké fakulty, v centru (Horní a Dolní náměstí). Dále podél silnice Šlechtitelů (od zastávky Grapo po Šlechtitelů), z městské čtvrtě Holice na Envelopu, v okolí Šantovky, na ulici Denisova. Ulice Žižkovo náměstí navrhuje změny kolem Zbrojnice, Konviktu, na Žižkově náměstí, ulicích Ztracená, Ostružnická, Denisova, Březinova. V oblasti Neředína, Smetanových sadů, čtvrti Holice, v okolí Pedagogické fakulty a hlavního nádraží, řeky Moravy, Envelopy, mezi stadionem a Olomouc - Lazce. Mezi navrhované změny patří např. na náměstích a přilehlých oblastech zakázat vjezd aut (pouze zásobování a obyvatelé). Dále tř. Svobody a Legionářská ulice se vysloveně nabízejí k vytvoření dopravně diverzifikované komunikace, která by se po výsadbě stromořadí mohla blížit bulvárům, jaké známe ze zahraničních metropolí. Ulice tř. Míru změny v oblastech Hejčína, od Neředína směrem k Nové ulici, od Botanické zahrady směrem do Slavonína, od náměstí Hrdinů po zastávku U Dómu, náměstí Republiky.

### 3.5 Stojany na kola

Respondenti spadající pod ulici Univerzitní navrhovali všude po městě. Umístit stojany před Teoretickými ústavu LF, zaznamenali respondenti v rámci ulice tř. Svobody, ulice I. P. Pavlova. Dále před ústavem fyzioterapie dle respondentů ulice tř. Svobody. Také v celém areálu Fakultní nemocnice



dle ulice Hněvotínské. U ulice Křížkovského by byly stojany vítány v historickém centru (+ jejich zastřešení), také před FF. V centru města, v dosahu kamerového systému, u univerzitních budov - všech (situace je vhodná snad jen u přírodovědy) zmiňuje ulice Vodární. V rámci ulice 17. listopadu padají návrhy kolem menzy, kolejí, kolem všech univerzitních budov, v oblasti Holice - Šlechtitelů. Lidé odpovídající skrz Žižkovo náměstí poukazují na nedostatek u pošty, úřadů. Mezi požadavky u ulice tř. Míru patří vytvoření stojanů v centru a u každé důležité budovy, na veřejných místech. (Horní, Dolní náměstí + lepší konstrukce).

### 3.6 Stav a úpravy chodníků

Respondenti v oblasti ulice Univerzitní by uvítali širší chodníky. Totéž na ulici tř. Svobody plus rekonstrukci a zpevnění (rozbité kachličky). Účastníci výzkumu ulic I. P. Pavlova, Hněvotínská, Křížkovského, Vodární, Na Hradě, Kateřinská, 17. listopadu, tř. Míru a na Žižkově náměstí popisují především rekonstrukci chodníků, jelikož jsou často uvolněné, po dešti plné vody a nebezpečné pro chůzi. Pro chůzi na tomto povrchu se objevují názvy jako "vodní miny", chůze "minovým polem", „kachličky s překvapením“ nebo „plovoucí chodník“. Také se často objevuje požadavek na jejich rozšíření, např. v ulici Šlechtitelů. Dalším požadavkem je zrušení dlažebních kostek - kočičích hlav.





## 4. Shrnutí a navrhované doporučení

Hlavním cílem prezentované studie bylo popsat potřeby a preference studentů a zaměstnanců UP vzhledem k bezpečnosti a komfortu při dopravě do/z práce/školy. Dále popsat celkovou spokojenost s dopravní infrastrukturou v okolí univerzitních budov a preferovaný mód dopravy.

Výzkum poukázal na velkou absenci přechodů pro chodce (popř. jejich rozšíření), cyklostezek. Dle respondentů je problémový velký provoz, rychlost vozidel a také především povrch chodníků - dlažebních kostek. Lidé by uvítali více pěších zón a odklon dopravy hlavně z centra.

Respondenti ve svých výpovědích uváděli negativa, jako jsou: Prodloužení doby zelené na semaforech, lepší označení přechodů, světla u přechodů, více semaforů. V dopravě se upřednostňují auta před chodci i cyklisty (ostatně jako v celé Olomouci) - chybí přechody, chodníky, cyklostezky nenavazují, více prostoru pro parkování kol, bezpečné parkování kol mimo areály UP – před budovami), odklon dopravy (veřejná plocha pro aktivity, ne parkování vozidel). Chybí cyklostezka a chodník vedoucí k areálu PŘF v Holici není v dobrém stavu. Ze zastávky Šlechtitelů k nově vybudované bráně Centra regionu Haná se musí chodci nebezpečně pohybovat po okraji vozovky. Bylo by vhodné vybudovat v těchto místech chodník (a přechod). Řada studentů/zaměstnanců by tohle řešení ocenila. A byl by vhodný bezpečný přechod, nejlépe nadzemní. Především na Žižkově náměstí si lidé stěžují na krátké intervaly na semaforech. Ulice Hněvotínská – tramvajová zastávka je daleko od školy a autobusová zastávka je také nevyhovující díky malé frekvenci spojů (autobusy navíc nejezdí až nahoru). Cyklisté si stěžují na nedostatek cyklostezek a na nebezpečné silnice a křižovatky. Omezit automobily u VŠ kolejí, menzou a PŘF za ní. Více parkovacích míst (+ neplacená nebo s mírnými poplatky pro studenty). Ulice: I. P. Pavlova - úplné vyloučení automobilů zaměstnanců z areálu Fakultní nemocnice. Umožnilo by to velké záchytné, pravděpodobně poschodové parkoviště, výrazně větší než to zprovozněné při nových teoretických ústavech. Rychlostní omezení by se mělo zvýšit na 30 km/hod, rychlost 20 km/hod nedodrží totiž nikdo. Více přechodů pro chodce (přes ulici Hněvotínskou od Dostavby/ÚMTM, označení přechodu před vjezdem do FN OL z Hněvotínské ulice, ujasnění přechodů ve směru na ul. Junáckou). Omezení dopravy všude v centru, kde nemusí jezdit auta mimo zásobování apod. Posílit komfort pro cyklisty a pěší - pěší zóna v ulici Křížkovského mezi vchodem na fakultu a Zbrojnicí, umístění laviček, zklidnění oblasti (s ohledem na skutečnost, že motorizovaní návštěvníci mají k dispozici parkoviště na přilehlém náměstí Republiky). Více parkovacích míst (možnost parkování zdarma v blízkosti LF, otevřít zdarma nevyužívané nové parkoviště pod TÚ do doby než bude moci být zpoplatněno, parkování u LF i pro studenty). Posílit komfort pro cyklisty a pěší - pěší zóna v ulici Křížkovského mezi vchodem na fakultu a Zbrojnicí. Navrhováno bylo také důslednější kontrolování povolení aut pohybujících se v pěší zóně



historického centra města. Mezi další návrh patří spojení zahrad za budovami v ulici Křížkovského až ke Konviktu, a to např. visutou lávkou na hradbách, čímž by lidé chodili v zeleni a nikoliv městem. Návrh na vytvoření pěší zóny, která by procházela celým městem od nádraží až do Neředína. Vhodné by dle respondentů bylo např. místo okupování náměstí Republiky auty, umístit je do podzemních garáží (byla by to investiční náročnost, ale je to estetičtější a umožňuje zvýšení kapacity parkoviště - možnost více pater, rozšíření pod tramvajový pás, apod.).