

ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V OLOMOUCKÉM KRAJI

Petra Tkadlčíková

Bakalářská práce
2010



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Petra TKADLČÍKOVÁ**
Studijní program: **B 6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

Téma práce: **Analýza dopravní infrastruktury Olomouckého kraje**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Popište základní pojmy týkající se dopravy a dopravní infrastruktury.
- Představte regiony Olomouckého kraje se zaměřením na okres Přerov.

II. Praktická část

- Zhodnoťte současný stav dopravní infrastruktury Olomouckého kraje.
- Sestavte SWOT analýzu Olomouckého kraje.
- Představte konkrétní Projekt realizovaný z fondů EU v Olomouckém kraji a vyhodnoťte jeho význam.
- Navrhněte možnosti zlepšení dopravní infrastruktury Olomouckého kraje.

Závěr

Rozsah práce: **cca 40**
Rozsah příloh:
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

- [1] Kolektiv autorů. Úvod do regionálních věd a veřejné správy. 2. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. 455 s. ISBN 978-80-7380-086-4.
[2] PŘIBYL, P., SVÍTEK, M. Inteligentní dopravní systémy. 1. vyd. Praha: BEN – technická literatura, 2002. 544 s. ISBN 80-7300-029-6.
[3] VYSTOUPIL, J., MARYÁŠ, J. Ekonomická geografie. Brno: Masarykova univerzita v Brně, říjen 2004. 71 s.
[4] Zelená kniha – TEN-T: přezkum politiky. Brusel: Komise evropských společenství.
[5] ZELENÝ, L. Osobní přeprava. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007. 352 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Pavel Dohnal**
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání bakalářské práce: **6. dubna 2010**
Termín odevzdání bakalářské práce: **21. května 2010**

Ve Zlíně dne 6. dubna 2010

doc. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka




prof. RNDr. René Wokoun, CSc.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Běru na vědomí, že

- odevzdáním diplomové/bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby¹⁾;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí;
- na moji diplomovou/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. 3²⁾;
- podle § 60³⁾ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60³⁾ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – diplomovou/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 diplomové/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 diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům.

Ve Zlíně
22.5.2020


.....
Petra Tkadlčíková

¹⁾ Zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací.

¹⁾ Vysoká škola nevydávalečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledek obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.

²⁾ Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdání uchazečem k obhajobě musí být též nejmeně při pracovních dňů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlédnutí veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě

pracovníte vyaoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si máte ze zveřejnění práce pořízenat na své náklady výproy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že sdělováním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

2) 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, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezahrnuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, utvo-ří-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu, k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

3) 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, § 60 Školní dílo

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst.

3). Odprá-li autor takového díla sdělit svolení bez záložního úhradu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení obvyklého progeru jeho vále a soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

(2) Nem-li sjednáno jinak, máte autor školního díla své dílo sdělit či poskytnout jenému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výsledku jin domázeného v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložil, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přiblíží k výši výsledku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

V bakalářské práci jsem se nejprve zaměřila na obecné pojmy z dopravní infrastruktury, které jsou blíže popsány v teoretické části. V praktické části jsem charakterizovala Olomoucký kraj, včetně okresu Přerov a sestavila jsem SWOT analýzu dopravní infrastruktury Olomouckého kraje. V další části jsem uvedla návrhy vedoucí ke zlepšení dopravní situace v dotčeném území. Uvedla jsem a stručně zhodnotila praktické příklady investice do obnovy a rozvoje dopravní infrastruktury, plynoucí z čerpání peněžních prostředků strukturálních fondů Evropské unie. V závěru práce jsem připojila svůj osobní pohled a názor na stav dopravní infrastruktury dotčeného území.

Klíčová slova:

doprava, dopravní infrastruktura, Olomoucký kraj, silniční doprava, železniční doprava, kombinovaná doprava, letecká doprava, vodní doprava, cyklistická doprava, doprava v klidu, městská hromadná doprava, region, Evropská unie.

ABSTRACT

This bachelor work deals with common conceptions of the traffic infrastructure which are described in more details in the theoretical part. In these terms I characterized Olomouc region including Přerov district in the practical part of my work. Gained set of information is evaluated in SWOT analysis in the next chapter. The following section introduces several important suggestions of my own which could possibly improve traffic situation in the focused area. I mentioned and evaluated practical examples of financial investments in renovation and development of traffic infrastructure coming from the Structural Funds EU and described other possibilities to get EU money. In the end of the work I expressed my own view and opinion about the real situation of the traffic In the whole Olomouc region.

Keywords:

transport, transport infrastructure, Olomouc region, road transport, railway, traffic, composite transport, air transport, water transport, cyclist traffic, stationary traffic, urban public transport, region, European Union.

Děkuji kolektivu pedagogů a vyučujících na Fakultě managementu a ekonomiky, zejména všem z ústavu Regionálního rozvoje, veřejné správy a práva, kteří mi po celou dobu mého studia předávali informace, které jsem využila nejen pro sepsání této bakalářské práce, ale i ve svém profesním a soukromém životě.

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD	10
I TEORETICKÁ ČÁST	11
1 ZÁKLADNÍ POJMY SOUVISEJÍCÍ S DOPRAVOU	12
1.1 DEFINICE POJMU DOPRAVA	12
1.2 VÝZNAM DOPRAVY	12
1.3 ZÁKLADNÍ POJMY Z DOPRAVY	12
1.4 ČLENĚNÍ DOPRAVY	13
1.4.1 Přepravně - dopravní řetězec	14
1.5 SILNIČNÍ DOPRAVA	14
1.5.1 Komunikace	14
1.6 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	16
1.6.1 Železnice, základní pojmy.....	16
1.7 LETECKÁ DOPRAVA	17
1.7.1 Základní pojmy z letecké dopravy	17
1.8 VODNÍ DOPRAVA	18
1.9 KOMBINOVANÁ DOPRAVA	18
1.10 CYKLISTICKÁ DOPRAVA	18
1.11 DOPRAVA V KLIDU	19
II PRAKTICKÁ ČÁST	20
2 OLOMOUCKÝ KRAJ	21
2.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA	21
2.1.1 Poloha a území	21
2.1.2 Charakteristika dopravy	22
2.1.3 Turistický ruch	22
2.1.4 Z historie dopravní infrastruktury Olomouckého kraje.....	23
2.2 ORGÁNY STÁTNÍ SPRÁVY.....	24
2.2.1 Krajský úřad	24
2.2.2 Obce s rozšířenou působností a Obce s pověřeným obecním úřadem	25
2.2.3 Správa silnic Olomouckého kraje	25
2.3 ČLENĚNÍ OLOMOUCKÉHO KRAJE	26
2.4 OKRES PŘEROV	27
2.4.1 Poloha okresu Přerov	27
2.4.2 Základní charakteristika	27
2.4.3 Investiční akce do dopravní infrastruktury v roce 2009	28
2.4.4 Plánované investice	29
2.4.5 Cyklistická doprava v Přerově	29

3	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA OLOMOUCKÉHO KRAJE – ZHODNOCENÍ AKTUÁLNÍHO STAVU	31
3.1	ZÁKLADNÍ PARAMETRY STÁVAJÍCÍ SILNIČNÍ SÍTĚ.....	31
3.1.1	Silniční síť Olomouckého kraje	31
3.1.2	Základní silniční síť Olomouckého kraje.....	32
3.2	VÝVOJ POČTU VOZIDEL V ČR V LETECH 1965 – 2004.....	34
3.3	INTENZITA SILNIČNÍ DOPRAVY	35
3.4	OLOMOUCKÝ KRAJ – SWOT ANALÝZA DOPRAVY	36
3.4.1	Silné stránky	36
3.4.2	Slabé stránky	37
3.4.3	Příležitosti	38
3.4.4	Hrozby	40
4	NÁVRH NA ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ SITUACE V OLOMOUCKÉM KRAJI.....	42
4.1	DOKONČENÍ STAVBY NA DÁLNICI D1	42
4.1.1	D1 - stavba 0135 Kroměříž - Říkovice a R55, stavba 5503 Skalka- Hulín.....	43
4.2	VÝSTAVBA DÁLNICE D 47 - VIA MORAVICA	44
4.3	REKONSTRUKCE A OPRAVY MOSTŮ	46
4.4	MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ.....	47
4.5	OPRAVY ŽELEZNIČNÍCH PODJEZDŮ	49
5	INVESTICE DO DOPRAVY PROSTŘEDNICTVÍM FONDŮ EVROPSKÉ UNIE	51
5.1	ROP NUTS II STŘEDNÍ MORAVA	51
5.2	PROJEKT REALIZOVANÝ Z FONDŮ EVROPSKÉ UNIE	52
5.2.1	Projekt: Silnice II/449 Valšovský Žleb	52
5.2.2	Projekt: Silnice pro rozvoj Olomouckého kraje.....	54
5.2.3	Rekonstrukce autobusového nádraží v Přerově	55
	ZÁVĚR	58
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	59
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	62
	SEZNAM OBRÁZKŮ	63
	SEZNAM TABULEK.....	64
	SEZNAM PŘÍLOH.....	65

ÚVOD

Přeprava zboží v rámci obchodních vztahů je nedílnou součástí lidské společnosti od jejího vzniku. V souvislosti s rozvojem přepravních cest už od prvních kupeckých stezek se začala vyvíjet i vlastní dopravní infrastruktura. Kupci a obchodníci se snažili cestu za výtěžkem co nejvíce zjednodušit, urychlit i zabezpečit. A tak tomu je i v dnešním moderním světě. Úroveň, vybavení a hustota dopravní infrastruktury odráží vyspělost daného regionu, území, státu. Doprava je nezbytná pro budování obchodních vztahů, rozvoj turistiky a celkové zvyšování konkurenceschopnosti dané oblasti. Kvalitu dopravy a její infrastruktury samozřejmě velmi ovlivňuje poloha regionu a krajinný ráz. Přesto v moderním světě existují způsoby, jak například i odlehlá nebo hornatá místa zpřístupnit a přiblížit ostatním oblastem.

Ve své práci se budu zabývat rozbořem dopravní infrastruktury Olomouckého kraje. Jako člověk dojíždějící každý den do práce do jedné z přerovských firem jsem i já součástí dopravního systému Olomouckého kraje a jeho pozitiva i negativa na mě každodenně působí. To byl také jeden z důvodů zvolení tohoto tématu k vypracování bakalářské práce.

V práci se budu věnovat obecnému přehledu a pojmům z dopravy jako úvodu do problematiky, poté přejdu k samotnému tématu a popíšu dopravní infrastrukturu Olomouckého kraje včetně SWOT analýzy, uvedu návrh vedoucí ke zlepšení dopravní infrastruktury daného území a v neposlední řadě se zaměřím na podporu rozvoje dopravních systémů ze strany Evropské unie prostřednictvím strukturálních fondů. Vyjmenuji některé konkrétní projekty realizované z prostředků evropských fondů a krátce zhodnotím jejich význam pro daný region.

V závěru práce pak zhodnotím celkový stav dopravy v kraji a připojím také svůj názor, jak vnímám změny v dopravě jakožto přímý účastník dopravního systému tohoto kraje.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 ZÁKLADNÍ POJMY SOUVISEJÍCÍ S DOPRAVOU

1.1 Definice pojmu doprava

Doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech, za použití různých dopravních prostředků a technologií. [5]

1.2 Význam dopravy

Doprava a přeprava je součástí lidské společnosti už od dob jejího vzniku a je jejím nezbytným nástrojem pro fungování. Všechny složky dopravy, ať už se jedná o dopravu silniční, železniční, leteckou, potrubní nebo lodní, mají svůj nezastupitelné místo, v různých historických obdobích jinak významné, ale přesto existující. Všechny tyto složky dopravy a přepravy jsou navíc více či méně vzájemně provázané.

Kvalita a komfort dopravní infrastruktury je dán především vybaveností území vzato po všech stránkách, především po stránce ekonomické. Vybavenost dopravní infrastruktury určuje poloha území, krajinný ráz, koncentrace obyvatelstva, koncentrace zemědělství nebo průmyslu, politika a jiné faktory.

1.3 Základní pojmy z dopravy

<i>Dopravní infrastruktura</i>	- technická výbava potřebná k pohybu dopravních prostředků a k organizaci dopravy
<i>Dopravní bod</i>	- místo, kde je umožněno započítí nebo ukončení přepravy
<i>Dopravní cesta</i>	- trasa, po které probíhá doprava, spojuje dva koncové body
<i>Dopravní linka</i>	- cesta, na které probíhá pravidelná doprava podle předem daného jízdního řádu
<i>Dopravní prostředek</i>	- prostředek, sloužící k dopravě, přepravě
<i>Předmět dopravy</i>	- to, co se přepravuje, přemísťuje, dopravuje
<i>Dopravní uzel</i>	- místo, kde se spojuje několik dopravních cest

- Dopravní síť** - dopravní síť vzniká spojením jednotlivé dopravní bodů dopravními cestami, které vzájemně propojené vytváří dopravní síť
- Doprava a přeprava** - doprava je činnost, díky níž dochází k přemístování osob, materiálu, zboží a přeprava znamená vlastní vykonávání dopravy
- Dopravní obslužnost** - jedná se o zajištění dopravních potřeb občanů určitého území, jedná se o veřejný zájem
- IDS** - integrovaný dopravní systém je systém dopravní obsluhy určitého území a zahrnuje více druhů dopravy (silniční, železniční, městská)
- ITS** - dopravní telematika (Intelligent Transport Systems) integruje telekomunikační technologie s dopravním inženýrstvím spolu za podpory ostatních souvisejících oborů (ekonomika, teorie dopravy, systémové inženýrství, atd.), za účelem zvýšení přepravního výkonu a efektivity
- MHD** - městská hromadná doprava je systém linek osobní veřejné dopravy určených k zajišťování dopravní obsluhy na území města hromadnými dopravními prostředky.

1.4 Členění dopravy

Členění dopravy podle geosfér:

- pevninská (suchozemská a vnitrozemská plavba)
- vodní
- vzdušná
- doprava potrubní a elektrické energie

Základní odvětví dopravy:

- železniční
- automobilová
- námořní
- vnitrozemská vodní (říční a jezerní)
- letecká
- potrubní

Další členění:

- doprava mezinárodní a vnitrostátní
- doprava tranzitní a doprava městská [3]

1.4.1 Přepravně - dopravní řetězec

Na níže uvedeném schématu je znázorněno propojení jednotlivých prvků celého dopravního systému, který tvoří tzv. dopravní řetězec.



Obrázek 1 – Přepravně – dopravní řetězec [11]

1.5 Silniční doprava**1.5.1 Komunikace**

Pozemní komunikace jsou částí silničních staveb a jsou určeny především pro provoz silničních vozidel. Dělíme je na:

- A. Silniční komunikace
- B. Nemotoristické komunikace (stesky pro pěší a cyklisty)

Silniční komunikace rozdělujeme na:

Dálnice - jsou budovány mezi důležitými a významnými centry státního zájmu. Musí splňovat konstrukční parametry dané legislativou

Silnice - jsou veřejné přístupové komunikace pro spojení mezi lidskými sídly a zájmovými pozemky

- **silnice I. třídy** se svými parametry se blíží k dálnici, mají oddělené jízdní pruhy, křížení je převážně mimoúrovňové, mají pozvolné směrové i výškové vedení trasy

- **silnice II. třídy** mají pro každý směr alespoň jeden samostatný jízdní pruh, méně plynulou jízdní trasu a většinou úrovňové křížení

- **silnice III. třídy** jsou komunikace místního významu, kopírují terén, mají jen minimální šířku vozovky pro míru vozidel a úrovňové křižovatky

Místní komunikace - jsou součástí dopravního vybavení určitého sídelního útvaru

Komunikace dále dělíme na:

Rychlostní - jsou nejvyšším typem komunikací, budují se pro rychlé a kapacitní spojení, technickým vybavením se podobají dálnicím

Obslužné - umožňují přímou dopravní obsluhu nejčastěji k jednotlivým objektům, nejsou určeny pro průjezd. Patří mezi ně komunikace k výrobním závodům nebo silnice uvnitř sídlištních útvarů

Sběrné - soustřeďují dopravu z podružnějších komunikací na komunikace vyššího dopravního významu

Účelové komunikace - slouží k dopravnímu spojení výrobních závodů uzavřených prostorů, osamělých objektů. Jsou v majetku nebo ve správě organizací, pro jejíž dopravní účely slouží

1.6 Železniční doprava

Železniční přeprava je využívána pro přepravu lidí i věcí, obzvláště rozměrných nebo ve větším množství či na velké vzdálenosti. Pro přepravu na delší vzdálenosti se železniční doprava jeví jako ekonomicky výhodná.

1.6.1 Železnice, základní pojmy

Vůz - nákladní jednotka bez ohledu na počet náprav

Vozy rozeznáváme:

- kryté, kryté s otvíratelnou střechou a chladicí
- vysokoběžné a výsypné
- nízkoběžné, plošinové a speciální
- cisterny

Vozová jednotka - dvou nebo třínápravový nákladní vůz. Vůz čtyř a vícenápravový se počítá za dvě vozové jednotky

Hnací vozidla - lokomotivy a motorové vozy

Trakce - soubor zařízení a činností souvisejících s poháněním hnacího vozidla, formou pohonu, vyvíjením tažné síly nebo dynamickým brzděním

Trakce rozeznáváme:

- elektrická stejnosměrná, elektrická střídavá, elektrická na oba trakční systémy
- elektrické motorové vozy stejnosměrné trakce a střídavé trakce
- dieselová trakce
- parní trakce

Vlaky

- *osobní* - supercity, eurocity, intercity, expresní, rychlíky, spěšné

- *nákladní* - expresní, rychlé, spěšné, manipulační, vlečkové, služební aj.

Tratě a koleje - dopravní cesty

Železniční stanice - slouží k odbavování cestujících, přijímání a vydávání zavazadel k nakládky a vykládky a odbavování vozových zásilek. Řízení sledu vlaků, křižování a předjíždění vlaků, odvěšování a přivěšování vozů, rozřadování a sestavy vlaků.

Železniční zastávka - místo na železniční trati určené k nastupování a vystupování cestujících, které ale není dopravnou, tedy železniční stanicí.

1.7 Letecká doprava

V ČR je 91 civilních letišť, které je možno rozdělit do 3 skupin. Jsou to letiště celostátního významu – Letiště Praha, regionální letiště většího významu (Brno, Ostrava, Karlovy Vary a Pardubice) a regionální letiště menšího významu, kam řadíme ostatní aeroklubová a sportovní letiště [9].

1.7.1 Základní pojmy z letecké dopravy

Letecká přeprava - totéž jako termín "doprava". Je míněna přeprava cestujících, zavazadel nebo zboží letecky, zdarma nebo zaplacená.

Letadlo - Zařízení způsobilé létat v atmosférách nezávisle na zemském povrchu, nést na palubě osoby nebo jiný náklad, schopné bezpečného vzletu a přistání a alespoň částečně říditelné. Za letadla se též považují připoutané balóny.

Letiště - Vymezená plocha na zemi nebo na vodě (včetně budov, zařízení a vybavení) určené buď zcela, nebo z části pro přílety, odlety a pozemní pohyby letadel.

Přímý let - let mezi dvěma předem určenými body, který od cestujícího nevyžaduje přestup do jiného letadla, ačkoliv let může být směřován s jednou nebo více zastávkami.

Terminál - Budova na letišti nebo v přístavu, kde jsou vyřizovány příslušné cestovní formalities pro odjíždějící nebo přijíždějící cestující.

1.8 Vodní doprava

Vodní dopravou se rozumí plavba pro vodních cestách, které jsou vodními toky. Zákon č. 114/1995 Sb. ze dne 25. května 1995 specifikuje základní pojmy týkající se vodní dopravy v ČR a upravuje práva a povinnosti jednotlivých subjektů vodní dopravy. V ČR jsou využívány tyto dopravní cesty:

- vodní tok Labe
- vodní tok Vltavy
- vodní tok Moravy

Vodní doprava není v současné době v ČR příliš využívána.

1.9 Kombinovaná doprava

Kombinovaná doprava je kombinací různých přepravních systémů, nejčastěji dopravy silniční a železniční, kdy železniční přeprava zaujímá větší část přepravní trasy. Kombinovaná přeprava má velký význam z hlediska ekonomického, z hlediska životního prostředí a neméně z hlediska odlehčení přetíženosti silnic a dálnic od nákladních vozidel a kamionů.

1.10 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava je stále více oblíbenější a podporovaný způsob dopravy. Vzhledem ke své ekonomičnosti, dostupnosti a ekologickému aspektu je symbolem dopravy budoucnosti, především v krátkých úsecích.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky je programový dokument, ve kterém se český stát zavázal k podpoře cyklistické dopravy a k budování cyklostezek. Byl vytvořen usnesením Vlády ČR ze dne 7. července 2004 pod č. 678.

Sestává ze čtyř základních priorit:

1. Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území
- 2: Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu
- 3: Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví
- 4: Zajištění koordinace s dalšími rezorty a subjekty

Garantem strategie je Ministerstvo dopravy ČR, vykonavatelem Centrum dopravního výzkumu Olomouc. [14]

1.11 Doprava v klidu

Doprava v klidu zahrnuje především možnost stání a parkování vozidel. Tento problém s nedostatkem míst pro parkování už se netýká pouze větších měst, ale zasahuje také do života obyvatel menších obcí. V závislosti na snížené dopravní dostupnosti periferních částí kraje a v závislosti na pocitu komfortu při cestování vzrůstá počet také počet vozidel. Tam, kde lidem dříve stačila k dopravě do zaměstnání nebo k lékaři městská nebo příměstská hromadná doprava, dnes lidé volí pohodlí vlastního automobilu. S tím roste zatížení dopravních cest a nedostatek parkovacích míst. Nutnost budování parkovacích zón je nevyhnutelná. Velkým problémem se také jeví volná parkovací místa pro kamiony, které musí zaparkovat v případě čerpání povinné bezpečnostní přestávky.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

2 OLOMOUCKÝ KRAJ

2.1 Základní charakteristika

2.1.1 Poloha a území



Obrázek 2 - Olomoucký kraj [12]

Olomoucký kraj se rozkládá ve střední části Moravy a zasahuje i do její severní části. Z hlediska územně-správního tvoří spolu se Zlínským krajem oblast Střední Moravy (NUTS 2). Člení se na pět okresů (Jeseník, Olomouc, Prostějov, Přerov a Šumperk). Od 1. 1. 2005 došlo k územnímu rozšíření Olomouckého kraje o tři obce z kraje Moravskoslezského. Na území Olomouckého kraje bylo stanoveno 13 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a 20 správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem. Olo-

Olomoucký kraj má na severu 104 km dlouhou mezistátní hranici s Polskem, na východě sousedí s Moravskoslezským krajem, na jihu se Zlínským a Jihomoravským krajem a na západě s krajem Pardubickým.

Geograficky je kraj členěn na severní hornatou část s pohořím Jeseníky s nejvyšší horou Praděd (1492 m n. m.). Jižní část kraje je tvořena rovinatou Hanou. Územím kraje protéká řeka Morava, na jejíž hladině u Kojetína v okrese Přerov je nejnižší položený bod kraje (190 m n. m.). Olomoucký kraj nabízí velké množství přírodních zajímavostí. Turisty je hojně navštěvovaná Chráněná krajinná oblast Jeseníky s nejrozsáhlejším moravským rašelinářským územím Rejvíz, s pětáctyřicetimetrovým Vysokým vodopádem, vodní nádrží a elektrárnou Dlouhé Stráně na vrcholu kopce a dalšími přírodními scenériemi. Zajímavé jsou i lužní lesy v Chráněné krajinné oblasti Litovelské Pomoraví s mnohými ohroženými druhy rostlin i živočichů. V Olomouckém kraji leží i řada jeskyní - Javoříčské, Mladečské a Zbrašovské aragonitové jeskyně [6].

2.1.2 Charakteristika dopravy

Dopravní dostupnost kraje zajišťuje 600 km železničních tratí a 3 568 km silnic, z nichž je pouze 12,1 % silnic I. třídy. Olomouc a nedaleký Přerov jsou významnými železničními uzly, hustá železniční síť je vedena rovnoměrně celým územím kraje. Silniční síť je samozřejmě hustější v jižní rovinaté části kraje. V blízkosti Olomouce se nachází letiště pro malá dopravní letadla, které získalo statut mezinárodního letiště [6].

2.1.3 Turistický ruch

Olomoucký kraj patří mezi kraje nejméně vybavené ubytovacími zařízeními. K 31. 12. 2006 poskytovalo ubytovací služby v kraji 343 hromadných ubytovacích zařízení, rozmístěných především v turisticky navštěvovaných okresech Jeseník a Šumperk. Region nabízí řadu zařízení pro turistické vyžití. Kromě přírodních krás je zde řada historických památek – hradů Bouzov, Helfštýn, Šternberk, zámků – Úsov, Tovačov, Velké Losiny, Jánský vrch, Náměšť na Hané, desítky muzeí a galérií. Navštěvované je především krajské město Olomouc s druhou největší městskou památkovou rezervací, kde je chráněn rozsáhlý soubor historických, architektonicky a umělecky významných objektů na zachovalém půdorysu středověkého města. Nejvýznamnější památkou v Olomouci je barokní Sloup Nejsvětější Trojice na centrálním náměstí, který byl v roce 2000 zapsán

do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Olomouc se dále pyšní řadou církevních staveb, v rozlehlých parcích se pořádají výstavy květin a rostlin s názvem Flora Olomouc. V blízkosti Olomouce leží známé poutní místo s bazilikou Navštívení Panny Marie na Svatém Kopečku a nedaleko odtud zoologická zahrada. O zachování lidových zvyků na Hané se starají desítky národopisných a tanečních souborů, pořádají se folklorní přehlídky a festivaly v Náměšti na Hané, v Prostějově, v Kojetíně a dalších místech regionu. V Olomouckém kraji je i řada příležitostí ke sportování. Bylo již vyznačeno přes 1500 km cyklistických tras, k vodním sportům je možno využít řadu moderních bazénů a přírodních koupališť. V Prostějově a v Přerově jsou známá tenisová střediska. Mnohé návštěvníky přilákají i závodní speciály na trati Ecce Homo u Šternberka, diváci mohou sledovat fotbalová i hokejová utkání na vybavených hřištích a zimních stadionech rozmístěných po celém regionu. Pro zimní sporty je upravena řada sjezdovek a lyžařských stop v Jeseníkách v nejznámějších areálech Červenohorské sedlo, Petříkov, Ostružná, Ramzová a mnoha dalších.

Olomoucký kraj je regionem s bohatou historií, s pestrou a malebnou přírodou, s množstvím kulturních, sportovních i rekreačních příležitostí. Ekonomika regionu je zaměřena na tradiční zemědělství, zpracovatelský průmysl a služby. Předpokladem pro další rozvoj regionu je strategicky výhodná poloha, dopravní dostupnost, rozvinutá infrastruktura, dostatek kvalifikovaných pracovních sil i vstup zahraničních investorů. Díky realizacím dlouhodobých strategických plánů se ekonomická situace v Olomouckém kraji postupně zlepšuje a vzestupná tendence má pokračovat i v následujících letech [6].

2.1.4 Z historie dopravní infrastruktury Olomouckého kraje

Nejstarší zemské stezky procházely územím dnešního Olomouckého kraje už od pravěku. Bylo to určeno především zeměpisnou polohou a krajinným rázem. Územím procházely stezky, po kterých se přepravovalo cenné zboží jako například jantar, zlato, sůl a jiné.

Stezky byly zpočátku jen ušlapané a rozježděné povozy. K úpravám docházelo tam, kde byly překážky v podobě vodních toků, močálů v kopcovitém terénu. Už zde byly položeny základy pro péči o vybudované komunikace. Znamenaly spojení s okolním světem.

Za vlády Karla IV. se silniční síť v českých zemích podstatně rozšířila a stala se více bezpečnou. Cesty se začaly opravovat, navíc byly na nebezpečných místech střeženy strážemi a přepadání vozů bylo velmi přísně trestáno. To velmi prospělo obchodnímu trhu.

Husitské období budování komunikací a bezpečnost na nich zpomalilo a oslabilo, ale za vlády Karla VI. došlo k opětovnému budování a zkvalitnění cest. Za jeho vlády vznikla první silniční mapa.

V roce 1736 byl vydán mýtný patent a předpisy upravující stavbu a údržbu silnic a ochranu silnic před poškozením a nadměrným opotřebením.

Začátek vlády Marie Terezie byl poznamenán válkami a z tohoto důvodu došlo k utlumení výstavby silnic. 17. března 1778 vydává Marie Terezie tzv. Tereziánský patent, který je prvním uceleným silničním zákonem na našem území.

Za vlády Josefa II. Vybuďovalo několik důležitých cest, nejdůležitější pak vedoucí z Olomouce přes Lipník, Příbor, Těšín a dále do Polska.

Rozvojem železniční dopravy poklesl na čas význam dálkových silnic, přesto se dále budovaly, udržovaly, rozšiřovaly. Od dob Marie Terezie bylo vydáno mnoho dalších legislativních předpisů vztahujících se k budování, rozvoji a údržbě dopravní infrastruktury, tak jak ji známe v dnešní podobě.

2.2 Orgány státní správy

2.2.1 Krajský úřad

Olomoucký kraj zajišťuje organizaci a řízení v oblasti dopravy prostřednictvím Krajského úřadu, Odboru dopravy a silničního hospodářství.

Odbor dopravy a silničního hospodářství se dále dělí na:

- Oddělení IDS
- Oddělení silniční dopravy
- Oddělení silničního hospodářství
- Oddělení veřejné dopravy

2.2.2 Obce s rozšířenou působností a Obce s pověřeným obecním úřadem

Na nižších úrovních se výkonem státní správy v přenesené působnosti zabývají Obce s rozšířenou působností a Obce s pověřeným obecním úřadem

➤ **Obce s rozšířenou působností (ORP)**

Obce s rozšířenou působností představují nový typ obcí vykonávajících státní správu v přenesené působnosti. Jsou obcemi s nejširším rozsahem výkonu státní správy v přenesené působnosti.

➤ **Obce s pověřeným obecním úřadem (POU)**

Obec s pověřeným obecním úřadem je obec, na kterou stát přenáší část svých pravomocí, ovšem ne v takovém rozsahu, v jakém ji přenáší na obec s rozšířenou působností. Je to tedy obec menší, než obec s rozšířenou působností, a vždy spadá do správního obvodu nějaké obce s rozšířenou působností [13].

2.2.3 Správa silnic Olomouckého kraje

Správa silnic Olomouckého kraje je organizace zřízená Olomouckým krajem.

Vymezení hlavního účelu a předmětu činnosti:

- výkon vlastnických práv k silnicím, silničním pozemkům a k ostatnímu majetku Olomouckého kraje v souladu se zřizovací listinou
- správa a údržba silnic II. a III. třídy ve vlastnictví Olomouckého kraje, jejich součástí a příslušenství
- údržba silnic I. třídy ve vlastnictví ČR, nacházejících se v územním obvodu Olomouckého kraje, u nichž je tato činnost dohodnuta příkazní smlouvou ve smyslu § 9 odst. 2, 3 zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, jejich součástí a příslušenství
- investiční činnost na spravovaném majetku v rozsahu zřizovací listiny

K zajištění předmětu hlavní činnosti jde zejména o tyto činnosti:

- vedení evidence silnic II. a III. třídy

- zabezpečení prohlídek silnic II. a III. třídy
- zabezpečení prohlídek mostních objektů na silnicích II. a III. třídy
- údržba a opravy silnic II. a III. třídy s cílem odstranit závady ve sjízdnosti, opotřebení nebo poškození silnic, jejich součástí a příslušenství
- údržba a opravy mostů na silnicích II. a III. třídy
- investiční činnost na spravovaném majetku - jen s předchozím písemným souhlasem zřizovatele
- další činnosti vyplývající z práv a povinností stanovených zákonem č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a jeho prováděcí vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů ČR č.104/1997 Sb.

2.3 Členění Olomouckého kraje

Olomoucký kraj je rozdělen na tyto okresy:

- Jeseník
- Olomouc
- Prostějov
- Přerov
- Šumperk

Počet obyvatel v jednotlivých okresech ukazuje níže uvedená tabulka:

Tabulka 1 - Počet obyvatel v jednotlivých okresech OL kraje

Okres	Počet obyvatel k 31.12.2008
Jeseník	41 404
Olomouc	231 339
Prostějov	110 159
Přerov	134 722
Šumperk	124 513

2.4 Okres Přerov

2.4.1 Poloha okresu Přerov



Obrázek 3 - Olomoucký kraj, okres Přerov

2.4.2 Základní charakteristika

Kraj:	Olomoucký
Sídlo okresu:	Přerov
Rozloha:	844,74 km ²
Počet obyvatel:	139 437 (k 31.12.2009)
Hustota zalidnění:	160,33 obyvatel / km ²
Počet sídel:	104

V rámci Olomouckého kraje sousedí s okresy Prostějov a Olomouc, dále hraničí s okresem Nový Jičín Moravskoslezského kraje a okresy Vsetín a Kroměříž Zlínského kraje.

Přerov je významnou železniční a silniční křižovatkou ale potýká se nemalými problémy v oblasti dopravy.

Hlavní negativa odrážející se v dopravním systému Přerova:

- Komplikovaný a zdlouhavý průjezd městem
- Nedostatečná kapacita silnic na intenzitu dopravy
- Nevyhovující technický stav komunikací
- Problematická místa – železniční podjezdy, zúžení do jednoho pruhu
- Schází silniční obchvat města

Přestože jsou znát místní zlepšení na určitých úsecích (např. opravený Most Československých Legií se zařazením do čtyř pruhů, několik kruhových objezdů), neřeší to celkový neutěšený stav v dopravě a průjezd městem. Občané a řidiči právem očekávají další investice do dopravní infrastruktury, které by zvýšily komfort cestování.

2.4.3 Investiční akce do dopravní infrastruktury v roce 2009

Tabulka 2 – Investice do dopravní infrastruktury v roce 2009 - Přerov

NÁZEV INVESTIČNÍ AKCE	INVESTICE V MIL. Kč
Újezdec - propojovací komunikace ul. Nová čtvrť - ul. 9. května	9,92
Lověšice, ul. Brněnská - stavební úpravy komunikace	0,62
Rekonstrukce komunikace ul. Nerudova	0,99
Čekyně ul. Borošín - stavební úpravy komunikace	0,53
Dopravní stavby - frézování komunikací	23,00
ul. Pod Hvězdárnou - parkoviště	1,68
ul. Trávník - parkoviště	2,06
Regenerace sídliště Předmostí - parkování v ul. Pod Skal-kou (1. a 2. část)	4,95
Oprava chodníků Osmek	2,68
Rekonstrukce autobusového nádraží	133,69

V tabulce č. 2 jsou uvedené nejvýznamnější investice do oprav a rekonstrukcí v Přerově a jeho příměstských částí. Nejvýznamnější, dlouho očekávaná a nejvíce viditelná byla investice do rekonstrukce autobusového nádraží, které zcela změnilo svůj ráz. Novou podobou autobusového nádraží se zvýšil komfort a bezpečnost cestování.

2.4.4 Plánované investice

Jednou z plánovaných investic je rekonstrukce **Tyršova mostu** přes řeku Bečvu.

V současné době se v místě plánovaného mostu nachází lávka určena pouze pro pěší provoz, která spojuje severní a jižní část města rozděleného řekou ve stopě původní formanské cesty. Z toho vyplývá velice úzká vazba na samotné historické jádro města a architektonicky cenné území vnitřního centra. Jelikož je stávající most ve špatném technickém stavu a na konci své životnosti, byla v roce 2004 městem Přerov vypsána architektonicko-urbanistická a konstrukčně-technická soutěž na zpracování návrhu nového Tyršova mostu. [19]

Dlouho očekávané je dokončení prací na **dálnici D1** a vybudování dálničního obchvatu, od kterého je očekáváno výrazné odlehčení dopravy v centru města. Grafické znázornění plánovaného obchvatu je znázorněno v Příloze III.

2.4.5 Cyklistická doprava v Přerově

Statutární město Přerov intenzivně pracuje na systematickém budování cyklostezek. Cyklistické stezky jsou řešeny koncepčně, jak v intravilánu, tak i v extravilánu. V roce 2002 byla zpracována studie „Návrh sítě cyklistických tras a cyklostezek v Přerově“, která slouží jako hlavní vodítko při budování nových stezek.

Od roku 1993 se podařilo ve městě v rámci cyklistické infrastruktury vybudovat a vyznačit téměř 19 km cyklostezek, které jsou vzájemně propojeny místními komunikacemi a tvoří ucelenou propojenou síť. Cyklostezky vedou nejen centrem města, ale směřují do místních částí a propojují tak místní části s městem.

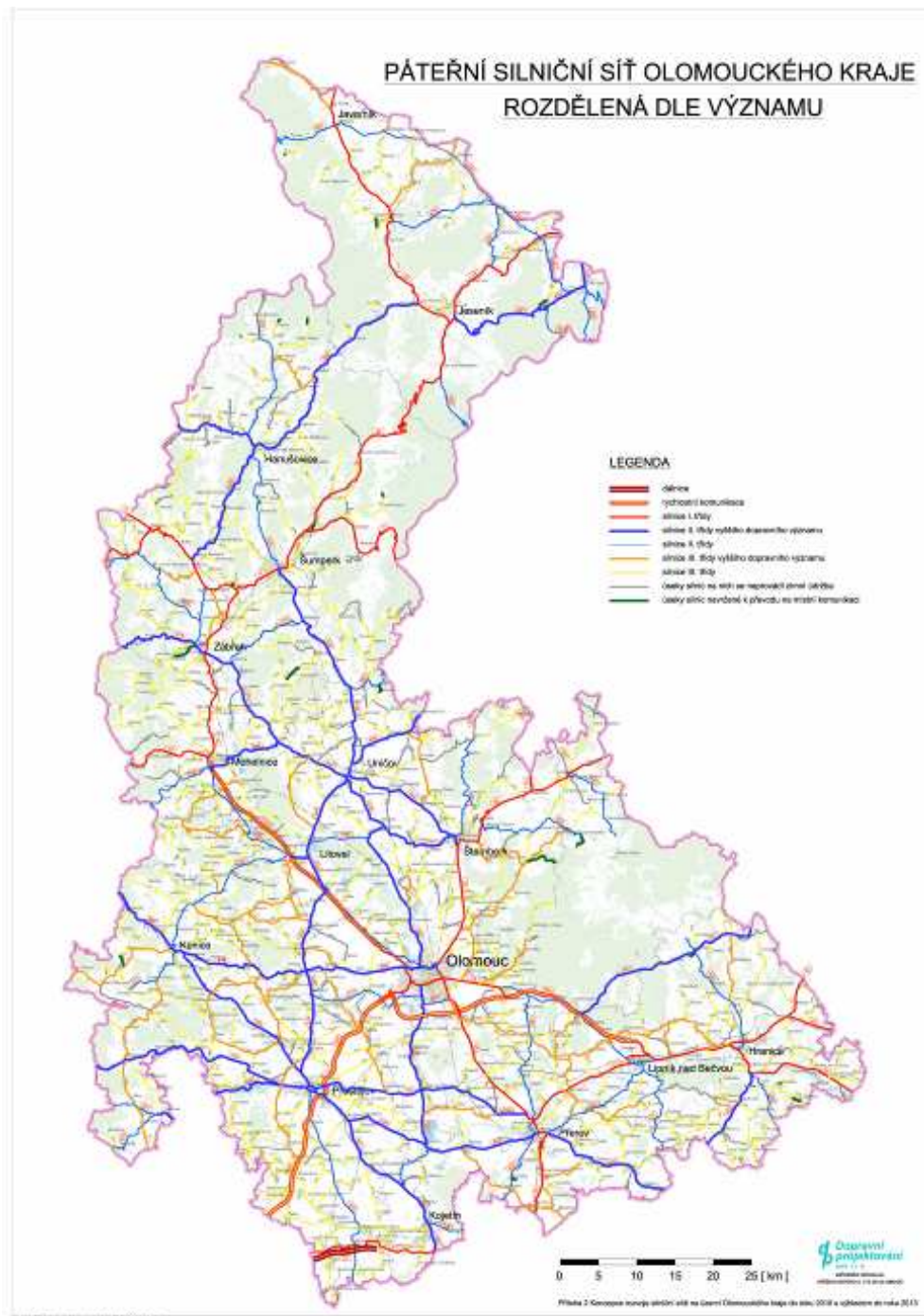
S ohledem na finanční možnosti se město snaží postupně naplňovat koncepci v oblasti cyklo dopravy a plynule navazovat jednotlivé úseky cyklostezek.

V letech 2006 - 2007 byla v etapách vybudována cyklostezka v rámci projektu Regenerace a revitalizace panelového sídliště Předmostí o délce cca 1,5 km. Významnými stavbami

3 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA OLOMOUCKÉHO KRAJE – ZHODNOCENÍ AKTUÁLNÍHO STAVU

3.1 Základní parametry stávající silniční sítě

3.1.1 Silniční síť Olomouckého kraje



Obrázek 5 – Silniční síť Olomouckého kraje [7]

3.1.2 Základní silniční síť Olomouckého kraje

Základní silniční síť Olomouckého kraje sestavují tyto komunikace:

- R/35, I/55 - Hradec Králové - Mohelnice – Olomouc - Přerov - Břeclav
- R/35, R/47, I/46 - Nový Jičín - Hranice na Moravě - Olomouc - Prostějov - Brno
- I/44 - Mohelnice - Zábřeh na Moravě - Jeseník - státní hranice Polsko
- I/46 - Olomouc - Bruntál - Opava

Největším nedostatkem silniční sítě Olomouckého kraje je její technický stav. V minulých letech byl soustavně odsunován problém modernizace silniční sítě, což má za následek překročení dopravní zátěže na komunikacích v kraji.

Technický stav silniční sítě

Technický stav pozemních komunikací není příznivý. Na rozdíl od železnic, dochází k nárůstu dopravního zatížení. Reálná hodnota finančních prostředků vynakládaných na údržbu a opravy však klesá. Nezbytným předpokladem pro zamezení dalšího zhoršování stavu silnic a mostů, postupného zlepšení jejich stavu na úroveň srovnatelnou se zeměmi EU a k zajištění bezpečné a plynulé jízdy účastníků provozu, je podstatné zvýšení objemu prostředků vydávaných na údržbu, opravy a rekonstrukce silnic a dálnic.

Technický stav silniční sítě I. třídy

Vzhledem k růstu provozu v některých přepravních směrech dochází k nepoměřům mezi poptávkou a existující kapacitou. Přitom se však výstavba nových komunikací fakticky spíše zpomaluje z důvodu nedostatku finančních prostředků. Důležitou oblastí je výstavba obchvatů měst a obcí, která je nutná především z důvodů negativních vlivů na životní prostředí a současně z důvodů bezpečnosti. Průjezdy městy a obcemi na stávajících trasách silnic I. třídy mají vliv na plynulost provozu na těchto komunikacích, a tak značně zhoršují kvalitu životního prostředí obyvatel. Jen 44,4 % délky silnic I. třídy odpovídá normovým parametrům, část komunikací je dokonce vedena historickými centry měst a obcí. Důsledkem narůstajícího provozu a klesající údržby je zhoršování technického stavu komunikací. V roce 2000 bylo 33,2 % délky silnic I. třídy hodnoceno jako nevyhovujících nebo havarijních. Důležitou oblastí je rovněž údržba svislého a vodorovného dopravního značení, jehož nedostatečná údržba může mít také dopady na bezpečnost provozu.

Níže uvedená tabulka obsahuje srovnání délky silnic I. třídy ve všech krajích ČR.

Tabulka 3 – Délka silnic I. třídy [21]

	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Hl.m. Praha	26	31	31	31	31	32
Středočeský kraj	785	780	780	780	780	796
Jihočeský kraj	668	664	662	662	661	661
Plzeňský kraj	408	411	411	419	419	420
Karlovarský kraj	222	227	226	221	226	226
Ústecký kraj	502	490	490	492	491	491
Liberecký kraj	332	329	329	328	328	333
Královéhradecký kraj	429	430	431	437	437	437
Pardubický kraj	445	445	445	454	454	458
Vysočina	355	421	422	420	421	425
Jihomoravský kraj	429	449	448	448	448	446
Olomoucký kraj	401	427	427	432	438	441
Zlínský kraj	321	337	337	341	341	339
Moravskoslezský kraj	707	713	713	707	716	704
Celkem ČR	6 031	6 156	6 154	6 174	6 191	6 210

Technický stav silniční sítě II. a III. třídy

Technický a kapacitní stav silniční sítě II. a III. třídy není dobrý vlivem nedostatečné modernizace v minulých letech a neodpovídá požadavkům postupně narůstající dopravní zátěže. Na hranici technické způsobilosti k provozu (šířkové a výškové parametry, kvalita povrchu, únosnost) je v kraji 58 % silnic II. a III. třídy, které jsou v mnoha případech jedinými přístupovými komunikacemi k jednotlivým obcím ve venkovských a podhorských a horských oblastech kraje. Tyto komunikace jsou pro další rozvoj obcí v tomto prostoru životně důležité.

3.2 Vývoj počtu vozidel v ČR v letech 1965 – 2004

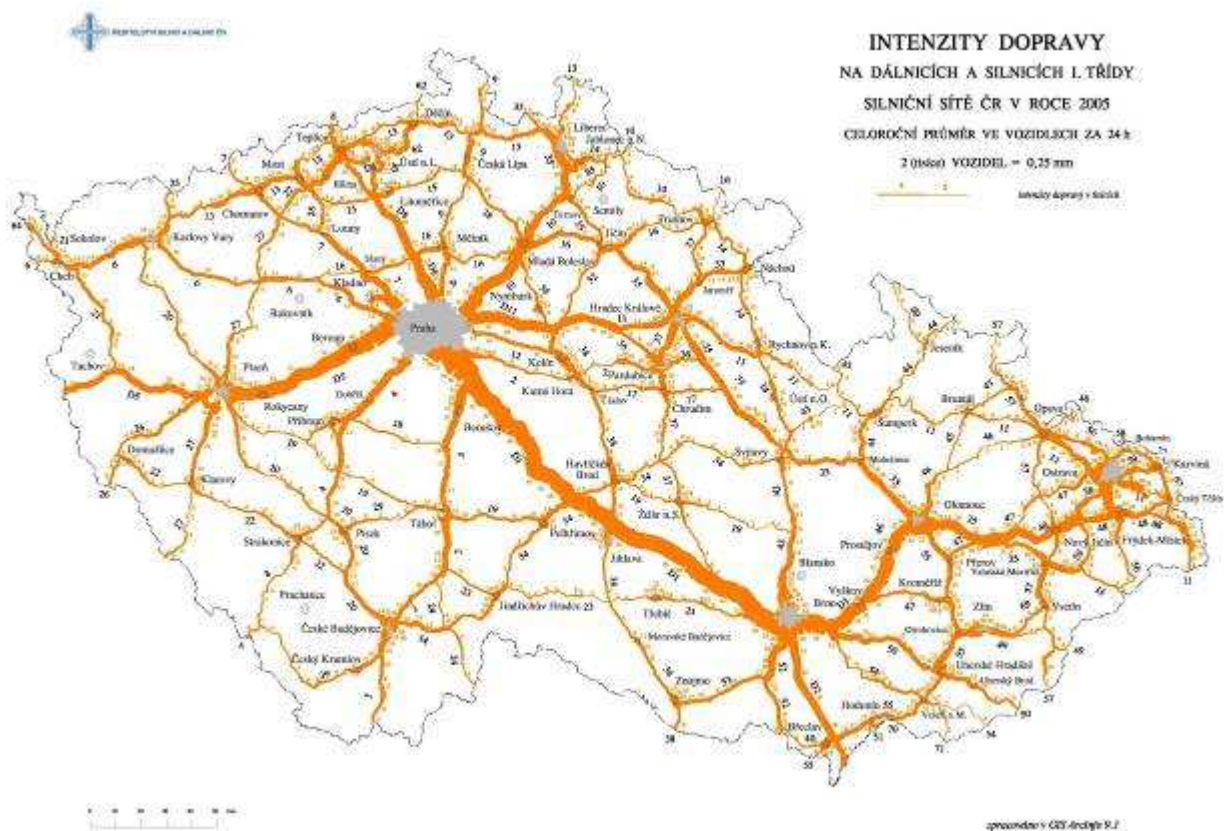
Vývoj počtu vozidel v České republice je uveden v tabulce. Tabulka zahrnuje údaje z celé České republiky, netýká se jednotlivých krajů, přesto si lze z uvedených údajů vytvořit obraz rostoucího počtu dopravních prostředků. Z tabulky lze odečíst, že od roku 1965 do roku 2004 stoupl počet vozidel více než trojnásobně, a to z počtu 1 229 032 na 4 558 014 kusů, a to i přesto, že počet motocyklů rapidně poklesl na méně než polovinu. Z toho vývoje lze logicky usoudit, že i přes výstavbu a modernizaci komunikací nebo možnosti jiných druhů přepravy (železniční, letecké) je zatížení komunikací vysoké. To vyžaduje nutnost dalších investic do výstavby. Neméně důležitá je podpora hromadné přepravy, která provozu na komunikacích také odlehčí.

Tabulka 4 – Vývoj počtu vozidel v ČR

Vývoj počtu vozidel v ČR				
	Těžká	Osobní	Motocykl	Celkem
1965	100 694	370 615	757 723	1 229 032
1970	135 499	685 426	719 013	1 539 938
1975	165 333	1 198 613	574 492	1 938 438
1980	217 000	1 779 425	542 256	2 538 681
1985	244 119	2 041 809	473 355	2 759 282
1990	293 224	2 365 172	450 048	3 108 444
1995	320 790	3 035 576	440 721	3 797 087
2000	316 545	3 438 870	317 456	4 073 034
2001	339 619	3 529 791	317 456	4 683 160
2002	370 835	3 647 067	316 411	4 334 313
2003	393 400	3 706 012	313 276	4 412 688
2004	424 779	3 815 547	317 688	4 558 014

3.3 Intenzita silniční dopravy

Na mapě ČR s vyznačením intenzity silniční dopravy z roku 2005 můžeme porovnat zatížení jednotlivých hlavních tepen, dálnic a silnic I. třídy. Z mapky je zřejmé, že intenzita silniční dopravy v Olomouckém kraji je velmi silná. Nejsilnější linii lze pozorovat od Prostějova do Olomouce, kde linie pokračuje do Moravskoslezského kraje, směrem k Ostravě. To jen napovídá o nutnosti investic do výstavby nových silničních úseků a rekonstrukcí stávajících dopravních cest, aby byly schopné pojmout rostoucí počet vozidel.



Obrázek 6 – Intenzita silniční dopravy 2005 [22]

3.4 Olomoucký kraj – SWOT analýza dopravy

3.4.1 Silné stránky

Silniční doprava

- Výhodná poloha většiny území Olomouckého kraje z hlediska dopravy
- Procházející dálnice D1
- Poměrně dostatečná hustota silnic II. a III. třídy
- Zajištěna dopravní obslužnost sídel
- Dopravní spojení s ostatními kraji ČR
- Dopravní spojení se sousedními státy (Polsko, Slovensko)
- Obslužnost prostřednictvím linkových spojů
- Dopravní obslužnost prostřednictvím městské hromadné dopravy

Železniční doprava

- Hustá železniční síť
- Moderní železniční koridory a vysokorychlostní tratě
- Krajem prochází mezinárodní pátevní tahy (I. a II. tranzitní koridor)
- Modernizace nádraží
- Vybudování protipovodňových ochran železnic
- Šetrnost k životnímu prostředí

Letecká doprava

- Významné vojenské letiště v Bochoři u Přerova
- Výborná poloha letiště – uprostřed kraje
- Dostupnost ke dvěma mimoregionálním letištím (Ostrava-Mošnov, Brno-Tuřany)

Vodní doprava

- Třetí největší řeka v ČR Morava protékající krajem
- Řeka Bečva

Cyklistická doprava

- Dostatečná hustota sítě cyklostezek
- Dobré podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy
- Vysoká obliba cyklistiky
- Levný způsob přepravy
- Neznečišťuje životní prostředí

3.4.2 Slabé stránky

Silniční doprava

- Lokálně přetížená dopravní síť
- Absence obchvatů měst (Přerov)
- Zhoršování technického stavu silnic nadměrnou nákladní dopravou
- Nedostatek parkovacích míst
- Negativní vliv dopravy na životní prostředí (výfukové plyny, hluk)

Železniční doprava

- Nízká kvalita nabízených služeb za vysokou cenu
- Zvýšené riziko kriminality na nádražích
- Nedostatečná úroveň hygieny ve vlakových soupravách
- Nechráněné železniční přejezdy závorami
- Horší kvalita železničních tratí v severní části kraje

- Nedostatečná modernizace tratí a vlakových souprav

Letecká doprava

- Většina letišť má pouze místní význam
- Nedostatek přistávacích ploch pro vrtulníky
- Neexistence pravidelné letecké dopravy
- Nízký zájem o obchodní i rekreační lety

Vodní doprava

- Vodní doprava v Olomouckém kraji nemá využití

Cyklistická doprava

- Místy zhoršená kvalita cest pro cyklistiku z hlediska bezpečnosti
- Zvýšené nebezpečí úrazu při jízdě po motorových silnicích

3.4.3 Příležitosti

Silniční doprava

- Získávání finančních prostředků na rekonstrukci a modernizaci dopravních cest
- Zvyšování úrovně dopravních prostředků vzhledem k pohodlí, komfortu
- Dostavba silničních tahů mezinárodního a celostátního významu
- Zvyšování dopravní dostupnosti v periferních oblastech území
- Rozšiřování silnic směřující ke snížení přetíženosti silnic, a tím ke zrychlení a plynulosti dopravy
- Výstavba obchvatů měst
- Rekonstrukce silnic dojde směřující ke snížení nehodovosti

- Výstavba parkovišť
- Získání peněžních dotací od EU prostřednictvím strukturálních fondů
- Zefektivnění údržby dopravních cest
- Výstavba cyklistických stezek omezí nehodovost a zvýší komfort pro řidiče vozidel

Železniční doprava

- Modernizace a dostavba železniční sítě
- Rekonstrukce železničních přejezdů a modernizace zabezpečovacích systémů
- Výstavba protihlukových stěn

Letecká doprava

- Využití letiště v Přerově pro civilní účely – obsaženo v Integrovaném rozvojovém plánu z května 2005
- Využívání letiště v Přerově pro nízkonákladové společnosti
- Modernizace stávajících letišť v Olomouckém kraji

Vodní doprava

- Projekt: Kanál Dunaj – Odra - Labe
- Výstavba překladišť a přístavů na Moravě

Cyklistická doprava

- Získávání finančních prostředků na výstavbu nových tras
- Zlepšení bezpečnostního značení cyklistických tras
- Rozvoj cestovního ruchu vlivem zvyšujícího se komfortu a bezpečí na cyklotrasách

3.4.4 Hrozby

Silniční doprava

- Nedostatek finančních zdrojů na modernizaci a výstavbu cest
- Zvyšující se počet dopravních prostředků, přetíženost dopravy
- Absence obchvatů sídel zvyšuje počet dopravních nehod
- Hluk a četnost dopravy ovlivňuje rozhodování lidí z hlediska stěhování a výstavby
- Zdlouhavé vyjednávání o pozemky v oblastech výstavby komunikací
- Nedostatečný komfort hromadné dopravy ovlivňuje rozhodování o výběru dopravního prostředku, lidé volí vlastní dopravu
- Nedostatečný počet dopravního spojení (linkových spojů) pro odlehlejší sídla, lidé volí vlastní dopravu

Železniční doprava

- Celkově špatná pověst cestování vlakem – velká zpoždění, špatná hygiena, zvýšené riziko kriminality
- Úpadek železniční dopravy, pro cestovatele drahá, neekonomická, časová ztráta, volí raději jiný druh dopravy
- Časově zdlouhavá modernizace
- Neuspokojivý technický stav vlakových souprav

Letecká doprava

- Nedostatek finančních zdrojů pro rozvoj letecké dopravy vlivem hospodářské recese
- Vysoká konkurence jiných druhů dopravy – silniční, železniční
- Nejistá návratnost investic do přebudování letiště v Přerově – Bochoři na civilní

Vodní doprava

- Nedostatek financí pro rozvoj vodní dopravy
- Nezájem o vodní dopravu
- Negativní dopad na životní prostředí - znečištění vod

Cyklistická doprava

- Nedostatek finančních zdrojů pro rozvoj cyklistické dopravy
- Nezájem veřejnosti z hlediska nízké bezpečnosti a ochrany zdraví

4 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ SITUACE V OLOMOUCKÉM KRAJI

4.1 Dokončení stavby na dálnici D1

Důležitost dostavby dálnice v Olomouckém kraji vystihuje tabulka porovnávající délku dálnic v provozu v jednotlivých krajích České republiky. Z tabulky je čitelné, že Olomoucký kraj je co délky dálnic zařazen mezi kraje s nejnižší celkovou délkou v kilometrech. Krajům s nejdelším úsekem dálnic dominují kraje Středočeský, Plzeňský a Jihomoravský. Dostavba dálnice D1 zrychlí a zefektivní dopravu na většině území kraje, především v okresech Přerov a Olomouc.

Tabulka 5 - Délka dálnic v provozu [21]

	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Hl.m. Praha	10	11	11	11	11	11
Středočeský kraj	167	174	174	192	195	194
Jihočeský kraj	0	9	9	9	16	15
Plzeňský kraj	89	106	106	110	109	109
Karlovarský kraj	0	0	0	0	0	0
Ústecký kraj	18	29	29	52	52	53
Liberecký kraj	0	0	0	0	0	0
Královéhradecký kraj	0	0	0	16	16	16
Pardubický kraj	0	0	0	8	8	8
Vysočina	93	93	93	93	93	93
Jihomoravský kraj	124	124	135	135	135	134
Olomoucký kraj	0	0	8	8	8	22
Zlínský kraj	0	0	0	0	0	7
Moravskoslezský kraj	0	0	0	0	15	28
Celkem ČR	501	546	564	633	657	691

4.1.1 D1 - stavba 0135 Kroměříž - Říkovice a R55, stavba 5503 Skalka-Hulín

Datum zahájení stavby: 1.4.2008

Datum ukončení stavby: 31.5.2012

Projekt schválen v rámci prioritní osy: 2 - Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T

Oblast podpory: 2.1 - Modernizace a rozvoj dálnic a silnic sítě TEN-T

Základní informace o projektu:

Stavba 0135 dálnice D1 Kroměříž východ - Říkovice je řešena v úseku od křižovatky MÚK Kroměříž - východ (km 64,000) po km 75,300 (provizorní napojení na I/55 před Horními Moštěnicemi). Celková délka řešeného úseku dálnice D1 je 11,300 km. Dálnice je navržena v kategorii D 26,5/120, úsek pod křižovatkou MUK Hulín pak jako D 24,5/120. Na trase jsou tři mimoúrovňové křižovatky MUK Hulín západ, MUK Hulín a MUK Hulín východ. Součástí stavby je 21 mostů (10 na hlavní trase, 8 přes hlavní trasu a 3 ostatní) v celkové délce 1 182 m. Dálnice navazuje na již existující resp. rozestavěné úseky dálnice D1 v úseku Vyškov - Kroměříž (stavby 0133 a 0134), směrem na sever potom na připravované stavby 0136 a 0137, které doplní po dokončení dálnice D1 na souvislý dálniční tah Praha - Brno - Ostrava - hranice ČR/Polsko.

Stavba 5503 rychlostní silnice R55 v úseku Skalka - Hulín spojuje dálnici D1 z prostoru Hulína s již existujícím úsekem R55 u Otrokovic. Rychlostní silnice je navržena v kategorii R24,5/120 v délce 10,8 km. Součástí stavby je 11 mostů (7 na hlavní trase a 4 přes hlavní trasu) v celkové délce 430 m a dvě odpočívky. Výhledově potom dojde k připojování dalších staveb rychlostní silnice R55 jižním směrem k Břeclavi, kde se R55 napojí na dálnici D2 Brno - Břeclav - hranice ČR/SR - Bratislava. [16]

Bohužel dostavba dálnice se neustále odkládá a konečný termín se prodlužuje. Z tohoto důvodu je doprava ze směru od Uherského Hradiště a Otrokovic přes Hulín a dále směrem na Přerov a Hranice velmi zpomalená, silnice přetížené a okolní sídla zatížená hlukem a emisemi a imisemi výfukových plynů a zvířeným prachem. Dostavba D1 je očekávanou pozitivní změnou v dopravě a přepravě v Olomouckém kraji a hlavně okrese Přerov.



Obrázek 7 – Výstavba dálnice D 1

4.2 Výstavba dálnice D 47 - Via Moravica

Stávající silniční doprava v regionu severní Moravy a Slezska ve směru jihozápad-severovýchod je vedena převážně na silnicích I/47, I/48 a I/35. Již dnes jsou tyto dopravní tahy přetížené, navíc jsou často vedeny způsobem nevyhovujícím zejména tranzitní dopravě (přes centra obcí, v úzkém šířkovém uspořádání apod.). Oblast Ostravsko-Karvinské průmyslové aglomerace, která patří k nejrozsáhlejším v České republice a má v současné době jeden z nejvyšších stupňů nezaměstnanosti, dosud zůstává bez kvalitního a kapacitního připojení na republikovou dálniční síť a tedy bez reálné možnosti přilákat významné investory.

Vnitrostátní význam realizace dálnice D 47

Dálnice D 47 doplní chybějící dálniční připojení Ostravy na stávající dálniční síť České republiky. Kvalitním dálničním kapacitním připojením ostravsko-karvinské aglomerace se vytvoří předpoklad pro vstup významných investorů do regionu, oživení ekonomického rozvoje a tím snížení míry nezaměstnanosti po dokončení dálnice (ale i během její výstavby).

Mezinárodní význam realizace dálnice D 47

Dle závěrů třetí panevropské dopravní konference konané v Helsinkách prochází Českou republikou větev VI.B multimodálního koridoru Transevropské sítě TEN (Trans Europe Net), která je vedena směrem sever-jih v trase Katovice–Bohumín–Ostrava–Brno–Vídeň a dálnice D 47 je její součástí.

V Brně navazuje na IV. multimodální koridor TEN, vedený na trase Norimberk–Dražďany–Praha–Brno–Břeclav–Bratislava–Sofie–Istanbul (spojení na Jadran a Balkán).

Nejbližší paralelní severo-jihní spoj prochází až Norimberkem ve Spolkové republice Německo, což dále zvyšuje mezinárodní význam připravované dálnice D 47. [15]



Obrázek 8 – Mezinárodní význam dálnice D 47 [15]

© Ředitelství silnic a dálnic ČR | vyrobila agentura Omega Design

Jednotlivé úseky stavby dálnice D47

Stavba	Úsek	Délka v km	Kategorie
4704	Lipník n. Bečvou-Bělotín	15,387	D34,0/120
4705	Bělotín-Hladké Životice	18,097	D27,5/120
4706	Hladké Životice-Bílovec	11,682	D27,5/120
4707	Bílovec-Ostrava, Rudná	11,677	D28,0/120
4708/1	Ostrava, Rudná-Hrušov, 1. stavba	-	D28,0/120
4708/2	Ostrava, Rudná-Hrušov, 2. stavba	8,540	D28,0/120
47091/1	Hrušov-Bohumín, 1. stavba	4,460	D28,0/120
47091/2	Hrušov-Bohumín, 2. stavba	4,200	D28,0/120
47092	Bohumín-st. hranice ČR/Polsko	6,113	D27,5/120
D47	Celkem	80,156	

4.3 Rekonstrukce a opravy mostů

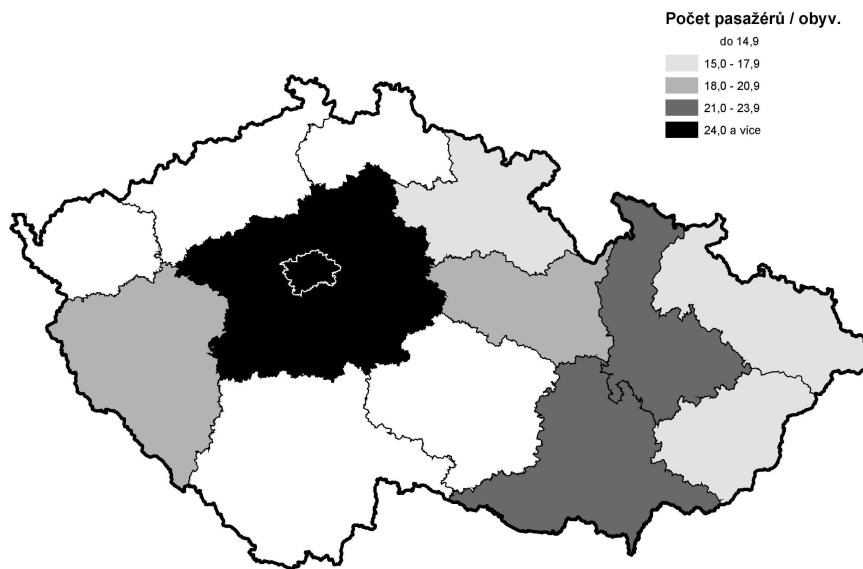
Mnoho mostů v kraji je ve špatném nebo až havarijním stavu a volá po opravě nebo rekonstrukci. Mosty ať už silniční nebo železniční tvoří součást dopravních cest a je nutné jim věnovat stejnou péči a prostředky, jako ostatním dopravním spojnícím. V letošním roce se připravují například rekonstrukce těchto mostů:

- Rekonstrukce mostu ev. č. 449-040 Unčovice; Investice: 22 513 635 Kč
- Rekonstrukce silnice III/37322 Jeřmář - Kozov; Investice: 20 383 684 Kč
- Rekonstrukce mostu ev. č. 315-028 Leština; Investice: 45 801 643 Kč

Hlavním cílem projektů Správy silnic Olomouckého kraje v oblasti rekonstrukcí mostů je zvýšení kvality dopravní infrastruktury.

4.4 Modernizace železničních tratí

Modernizace a rozvoj železničních tratí na území České republiky je jednou z hlavních priorit v plnění závazků vůči Evropské unii. Tento dlouhodobý úkol si vyžádá stamiliardové náklady, na jehož konci budou železnice poskytovat komfortní cestování veřejnosti i nákladní dopravu. [17]



Obrázek 9 – Počet přepravených pasažérů v roce 2004 [24]

Z tabulky č. 9 můžeme odečíst, že Olomoucký kraj se dělí spolu s Jihomoravským krajem o druhé místo hned za Středočeským krajem, a to v počtu přepravených osob. Z těchto údajů je patrné, že modernizace železničních tratí je z hlediska rozvoje pro Olomoucký kraj nezbytným předpokladem pro rozvoj dopravní infrastruktury.

Modernizace tranzitních železničních koridorů

Z hlediska investičních priorit stojí na prvním místě modernizace tranzitních železničních koridorů. Celková délka koridorových tratí na území ČR činí asi 1450 km. Jedná se o elektrizované. Modernizace tranzitních železničních koridorů byla zahájena počátkem devadesátých let minulého století. V těsné vazbě na modernizaci tranzitních koridorů připravuje a realizuje SŽDC rovněž modernizaci velkých železničních uzlů, které na koridorech leží.

Vývoj délky železničních tratí v kilometrech jednotlivých krajů ČR udává níže uvedená tabulka.

Tabulka 6 - Provozní délka železničních tratí v km [21]

	2004	2005	2006	2007	2008
Hl.m. Praha ¹⁾	240	246	245	243	246
Středočeský kraj	1 247	1 279	1 278	1 277	1 279
Jihočeský kraj	953	953	952	952	981
Plzeňský kraj	709	710	710	709	708
Karlovarský kraj	493	493	493	493	493
Ústecký kraj	1 019	1 020	1 019	1 023	1 020
Liberecký kraj	553	553	553	553	553
Královéhradecký kraj	715	714	715	715	714
Pardubický kraj	545	545	541	541	541
Vysočina	703	650	651	650	622
Jihomoravský kraj	793	810	809	800	799
Olomoucký kraj	613	613	600	600	600
Zlínský kraj	358	358	358	358	358
Moravskoslezský kraj	670	671	673	673	673
Celkem ČR	9 612	9 614	9 597	9 588	9 588

Aktuální situace na jednotlivých tranzitních koridorech

Na I. tranzitním koridoru byla v roce 2004 v podstatě dokončena modernizace, případně optimalizace všech mimouzlových traťových úseků. Také na II. tranzitním koridoru (hlavní větví Břeclav-Přerov-Petrovice u Karviné-státní hranice s Polskem) byla v roce 2004 dokončena modernizace. Proběhla rovněž rekonstrukce železniční stanice Ostrava-Svinov. [17]

Dokončení modernizace všech staveb na tranzitních koridorech je plánováno do roku 2016. Pro jejich financování budou použity ve značném rozsahu prostředky z fondů Evropské unie, především z kohezního fondu a fondu TEN - T. Tyto prostředky budou doplněny zdroji národními a zčásti rovněž bankovními úvěry. [17]

Modernizace II. koridoru

Modernizace II. koridoru z Břeclavi přes Přerov do Bohumína a Petrovic u Karviné na hranice s Polskem začala v září 1997 a byla dokončena v roce 2004. Celková délka II. TŽK je 206 km. V rámci modernizace schválené usnesením vlády ČR č. 432/1995 a aktualizované usnesením č. 1262/1999 bylo modernizováno 195 km. Následně pak byla modernizována žst. Bohumín a modernizace žst. Přerov začne v letošním roce (2009). Mezi Břeclaví a Otrokovicemi je zavedena traťová rychlost 160 km/hod na souvislém 55 km dlouhém úseku.

Modernizace III. koridoru

III. tranzitní železniční koridor je veden v trase: státní hranice se Slovenskem – Mosty u Jablunkova – Dětmárovice – Přerov – Česká Třebová – Praha – Plzeň – Cheb – státní hranice se SRN. V úseku Dětmárovice – Přerov je v souběhu s II. TŽK a v úseku Česká Třebová – Praha v souběhu s I. TŽK. Úsek Přerov – Česká Třebová se částečně realizoval v rámci projektu II. koridoru. Celková délka III. koridoru (bez souběhu s I. a II. koridorem) je 357,8 km. Jeho realizace byla schválena usnesením vlády ČR č. 575/2002 a následně aktualizováno usnesením 885/2005. [18]

Modernizace a opravy železničních koridorů velmi pozitivně ovlivní železniční dopravu a přepravu jak z hlediska rychlosti, tak z hlediska efektivnosti a bezpečnosti.

4.5 Opravy železničních podjezdů

Mnoho železničních podjezdů se nachází v nevyhovujícím ne-li havarijním stavu. Vemí nevyhovující je situace v Přerově, kde se nachází hned několik železničních podjezdů, které znamenají nepříjemné omezení převážně pro řidiče nákladních vozidel s velkou výškou návěsu. Ti mají průjezd Přerovem velmi ztížený a není neobvyklé, že některý z řidičů podcení varování o omezení výšky vozidla a pod železničním podjezdem uvízne.

Mnoho řidičů musí své trasy přizpůsobovat těmto omezením a využívat cesty přes přilehlé vesnice (např. Bochoř nebo Henčlov), čímž zatěžují obyvatele těchto vesnic jak hlukem, tak emisemi a zvýšenou intenzitou provozu.

Zde se jako nejlepší řešení jeví dokončení dálnice D1 s dálničním obchvatem kolem Přerova. Doprava a přeprava se tak stane rychlejší, ekonomičtější, bezpečnější a bude mít kladný vliv na již tak znečištěné ovzduší v tomto městě a okolí.



Obrázek 10 – Příklad jednoho železničního podjezdu v blízkosti vlakového nádraží v Přerově

5 INVESTICE DO DOPRAVY PROSTŘEDNICTVÍM FONDŮ EVROPSKÉ UNIE

5.1 ROP NUTS II Střední Morava

Olomoucký kraj spadá spolu se Zlínským krajem do Regionálního operačního programu Střední Morava (ROP NUTS II Střední Morava).

Operační program byl schválen Evropskou komisí dne 3. 12. 2007 a spadá do cíle č. I – pro období 2007 – 2013 Konvergence.

ROP SM obsahuje 4 prioritní osy, z toho 1. osa je Doprava, pro kterou bylo vyčleněno 255,1 mil. €, což je necelých 40 % ROP Střední Morava.

Tabulka 7 - Regionální operační program regionu soudržnosti Střední Morava (v EUR)

Č.	Název priority	Fond	Příspěvek Společenství	Národní veřejné zdroje	Národní soukromé zdroje	Celkové zdroje	Míra spolufinancování
			a	B	c	d=a+b+c	e=a/d
1	Doprava	ERDF	255 067 092	45 011 840	0	300 078 932	85,0%
2	Integrovaný rozvoj a obnova regionu	ERDF	259 011 429	45 707 900	0	304 719 329	85,0%
3	Cestovní ruch	ERDF	121 617 041	21 461 830	0	143 078 871	85,0%
4	Technická pomoc	ERDF	21 693 851	3 828 327	0	25 522 178	85,0%
CELKEM			657 389 413	116 009 897	0	773 399 310	85,0%

Žádosti o dotace z tohoto programu mohou zažádat města a obce například pro investice do rekonstrukcí silnic II. a III. třídy, obchvatů měst, protihlukových stěn, modernizací a rekonstrukcí regionálních dopravních cest, nákupu ekologických dopravních prostředků, protiprašných opatření, zpracování projektových dokumentací v souvislosti s výše uvedeným atp.

Prioritní osa č. 1 Doprava bude zajišťována především prostřednictvím podpory rozvoje regionálních silnic; pro kvalitu dopravní infrastruktury je však neméně významné i spojení regionu soudržnosti Střední Morava s ostatními regiony ČR i spojení se zahraničím, a to také prostřednictvím regionálního letiště. Význam úplného naplnění cíle v rámci této prioritní osy tak podstatně závisí i na naplňování cílů dalších operačních programů. Velmi podstatným parametrem této prioritní osy je rovněž bezpečnost a ekologická vstřícnost podporované dopravní infrastruktury. Druhou velmi podstatnou součástí je pak podpora veřejné dopravní služby, zejména ve smyslu vytvoření integrované, spolehlivé a kvalitní veřejné dopravy. A konečně akcent životního prostředí i atraktivnosti regionu pro cestovní ruch, částečně i jako alternativní forma místní dopravy, je v rámci této prioritní osy respektován; proto je pozornost věnována rozvoji cyklostezek a cyklotras. Regionální letiště Bochoř je podpořeno nejen z důvodů dopravních, ale i z důvodů záchranných funkcí. [25]

5.2 Projekt realizovaný z fondů Evropské unie

5.2.1 Projekt: Silnice II/449 Valšovský Žleb

- Projekt podán do SROP a doporučen Regionální radou NUTS2 Střední Morava
- Vydání Rozhodnutí o financování ze SF EU - 2005
- Zahájení realizace stavby 11/2005
- Ukončení realizace 11/2006
- Proplácení výdajů ze SF EU v roce 2007

Cíl Projektu:

Cesta k Valšovskému Žlebu, který je na samotné hranici s Olomouckým krajem, je místem častých dopravních nehod.

Hlavním cílem projektu bylo odstranit bodové závady (mosty) a nepříznivé dopady na obyvatelstvo. Na tento hlavní cíl navazují další, neméně důležité, jako rozvoj turistického ruchu daného regionu, vytvoření lepších podmínek pro podnikání, snížení nezaměstnanosti v mikroregionu, zvýšení bezpečnosti silničního provozu, snížení nákladů na údržbu komunikace, zkrácení současné dopravní vzdálenosti. Vyšším cílem projektu, jeho myšlenkou, bylo zlepšení dopravní obslužnosti regionu a propojení místní a regionální silniční dopravy se silniční sítí v Moravskoslezském kraji.

Celkové náklady: 71 532 208,- Kč

Povinný podíl Olomouckého kraje: 24 226 603,- Kč

Podíl ze státního rozpočtu: 0,- Kč

Spolufinancování ze SF EU: 47 305 605,- Kč

Zhodnocení projektu:

Výše uvedený projekt má zdánlivě největší přínos pro obyvatele, jichž se rekonstrukce daného úseku přímo dotýká. Patří mezi ně obyvatelé přilehlých sídel, lidé cestující po této trase do zaměstnání. Této skupině přinese rekonstrukce silnice zvýšený komfort a kvalitu cestování. Projektem se ale také zvýšila dopravní dostupnost mikroregionu Uničovsko, zlepšily se podmínky pro rozvoj podnikání a v souvislosti s tím snížení nezaměstnanosti. Projekt významně zvýšil bezpečnost provozu a snížil náklady na údržbu komunikace.

5.2.2 Projekt: Silnice pro rozvoj Olomouckého kraje

Projekt „Silnice pro rozvoj Olomouckého kraje“ zahrnuje plán na realizaci několika dílčích projektů. Jsou to například níže uvedené:

- Rondel Hamerská – Lipenská, Olomouc
(Dlouho plánovaný rondel mezi ulicemi Hamerská a Lipenská v Olomouci by se měl ve spolupráci Olomouckého kraje a Ředitelství silnic a dálnic realizovat už v roce 2010.)
- Silnice mezi Šternberkem a Uničovem
(Čtrnáctikilometrový úsek silnice II. třídy mezi Šternberkem a Uničovem má předběžně odhadnuté náklady na rekonstrukci kolem čtyřiceti milionů korun.)
- Silniční průtah Senice na Hané

Plán realizace projektu: do konce roku 2012

Předpokládané investice: 3 miliardy korun

Silnice na Olomoucku zahrnuté do projektu:

- II/449 – Loučany -Drahanovice – rekonstrukce úseku od konce obce Loučany po křižovatku se silnicí II/44
- II/446 - Pňovice – rekonstrukce úseku silnice v obci po křižovatku se sil. II/447, odfrézování a pokládka nové vrstvy
- III/44620 - Náklo – rekonstrukce stávající žulové dlažby
- III/4436 - III/44310 Tověř – výstavba okružní křižovatky
- III/4436, I/35 - Olomouc – výstavba okružní křižovatky ul. Hamerská - Lipenská
- II/449 - Valšovský Žleb-Dlouhá Loučka – rekonstrukce silnice za obcí Dlouhá Loučka včetně opěrné zdi
- II/449 - Senice na Hané – dokončení rekonstrukce úseku silnice v průtahu
- II/570 - Hněvotín – rekonstrukce silnice, úprava šířkových parametrů
- III/44311 - Dolany – okružní křižovatka včetně návazných úseků komunikací

- II/444 - Uničov – Šternberk – rekonstrukce úseku mezi městy
- II/448 - Drahanovice – Hranice – rekonstrukce silnice, frézování a pokládka nové obrusné vrstvy
- III/44429 - Šternberk, Hvězdné údolí – oprava vozovky a vybudování opěrné zdi – I. Etapa

Zhodnocení projektu:

Tento projekt bude mít velký význam na zkvalitnění dopravy v regionu a dotkne se široké skupiny jak obyvatel, tak ostatních účastníků provozu a turistů. Tento projekt velmi výrazně zkvalitní komfort cestování Olomouckým krajem.

5.2.3 Rekonstrukce autobusového nádraží v Přerově



Autobusové nádraží je situováno v jihozápadní části města v blízkosti vlakového nádraží. Od dubna 2009 probíhala jeho rekonstrukce, která byla završena slavnostním zahájením nového provozu 18. prosince 2009.

V původním řešení bylo nádraží napojeno na krajskou komunikaci III/04721 17 křižovatkami tvaru T, řazenými postupně za sebou, ve vzdálenostech od osmi do čtrnácti metrů. Tato situace byla zcela v rozporu se současnými technickými předpisy. Odporovala zásadám bezpečnosti a velmi ohrožovala jak účastníky silničního provozu, tak chodce v daném území. Autobusové nádraží bylo celkově ve špatném technickém stavu. Rovněž kultura cestování byla velmi nízká. Nevyhovující výpravní budovy, poruchy areálových komunikací, neřízený výjezd autobusů z nástupišť autobusového nádraží přímo na ulici Tovární, opotřeбенý mobiliář, nezastřešená nástupiště, propadající se dlažba a další velké nedostatky vedly město k zahájení prací na rekonstrukci autobusového nádraží.

Projektová dokumentace „Rekonstrukce autobusového nádraží v Přerově“ řešila kultivaci a radikální přestavbu provozně a pohledově exponovaného území a zásadně změnila kvalitu

prostředí.

V rámci stavby byly vybudovány nové odbavovací budovy autobusového nádraží, perony byly pootočený o 45° oproti původnímu řešení, nástupní perony získaly zastřešení, autobusový komplex byl vybaven novým mobiliářem – lavicemi, informačním systémem dopravců a umělým osvětlením. Pro autobusy byl vybudován jeden společný vjezd a jeden společný výjezd. Došlo ke kompletnímu přeřešení dopravní infrastruktury uvnitř autobusového nádraží.

Realizace byla rozdělena do dvou etap tak, aby docházelo k co nejmenšímu omezení a zároveň bylo zajištěno bezproblémové fungování provozu autobusového nádraží. V první etapě byla realizována západní část nádraží (výpravní budovy, část peronů), v druhé etapě proběhla dostavba peronů na východní straně.

Na realizaci záměru byla získána dotace z Regionálního operačního programu Střední Morava ve výši 100 milionů korun. Rekonstrukce stále téměř 150 mil. Kč. [23]



Obrázek 11 – Stará podoba autobusového nádraží v Přerově

Zahájení rekonstrukce: 9. dubna 2009

Dokončení rekonstrukce: 18. prosince 2009C

Celkové náklady na stavbu: 149 800 tis. Kč

z toho ROP střední Morava : 100 000 tis. Kč

Dodavatelská firma : Sdružení autobusové nádraží (SATES Morava spol. s r.o. Valašské Meziříčí a PSS Přerovská stavební a.s. Přerov)

Zhodnocení projektu:

Tento dokončený projekt velmi pozitivně ovlivnil kulturu, komfort a bezpečí cestujících. Nově zrekonstruované autobusové nádraží, poprvé po čtyřiceti letech, je příkladem účelně vynaložených nákladů čerpaných jak z prostředků EU, tak z rozpočtu města a kraje. Projekt zasahuje širokou skupinu obyvatel a velmi kladným způsobem ukazuje, že také industriální město, které nepatří mezi významné turistické cíle, se rozvíjí, chce být moderní a dynamické. Tento projekt vyzdvihl Přerov nejen v očích jeho občanů.

ZÁVĚR

Dopravní infrastruktura v Olomouckém kraji prochází neustálým vývojem, vedoucím ke zkvalitnění cestování a dopravní obslužnosti kraje. Investice do rekonstrukcí, oprav a rozvoje přicházejí jak ze státního a krajského rozpočtu, tak ze strukturálních fondů EU. Realizace jednotlivých projektů mají pozitivní význam na postupné zvyšování úrovně dopravy. Některé projekty jsou spíše regionálního významu (např. vybudování parkovací plochy na městském sídlišti), jiné mají nadregionální význam (zprovoznění rychlostní komunikace mezi dvěma kraji).

Z vypracované SWOT analýzy vyplývá, že Olomoucký kraj má jisté rezervy, tedy příležitosti, které by v budoucnu měl využít pro dosažení ještě vyšší úrovně komfortu v dopravních systémech. Přesto je zřejmé, že využívá ve velké míře možnosti financovat jednotlivé projekty z fondů Evropské unie, což rozvoj dopravy v kraji ještě více urychluje. Možná však tyto snahy měly přijít již v dřívějších letech, některé ze současných nebo plánovaných projektů již mohly být realizovány. Velmi výraznou změnou v kultuře cestování byla dokončená rekonstrukce autobusového nádraží v Přerově.

Nejvíce očekávaným projektem k realizaci je bezesporu dokončení dálnice D1 s dálničním obchvatem města Přerova. Tím se výrazně zrychlí a zkvalitní průjezd dotčeným územím kraje a dojde také k výraznému odlehčení dopravy v centru Přerova.

Z mého pohledu nedocházelo v dřívějších letech k maximálnímu možnému využití všech možností ke zkvalitnění dopravní infrastruktury, některé investice do rozvoje se zdlouhavě vlečou, ať už z jakýchkoliv příčin. Přesto se Olomoucký kraj z hlediska rozvoje v dopravě stále více zlepšuje a na kvalitě cestování jsou tyto dílčí kroky viditelné. Potvrzují to zmíněné realizované projekty a další plánované investice. Jak tyto plánované akce budou probíhat a jak ovlivní naše vnímání dopravy v Olomouckém kraji, to ukáže až budoucí čas.

Jako přímý účastník provozu na dopravních komunikacích Olomouckého kraje musím konstatovat, že úroveň, kvalita a postupná modernizace dopravních cest pokulhává ve srovnání s jinými regiony České republiky. Například průjezd Přerovem je velmi zdlouhavý a komplikovaný, a plánovaný dálniční obchvat města přichází s velkým časovým zpožděním. Z celkového posouzení má ale Olomoucký kraj i okres Přerov mnoho dalších možností – příležitostí, ke svému rozvoji. Je nezbytné, aby tyto možnosti byly co nejefektivněji využity.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] Kolektiv autorů. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 2. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2008. 455 s. ISBN 978-80-7380-086-4.
- [2] PŘIBYL, P., SVÍTEK, M. *Inteligentní dopravní systémy*. 1. vyd. Praha: BEN – technická literatura, 2002. 544 s. ISBN 80-7300-029-6.
- [3] VYSTOUPIL, J., MARYÁŠ, J. *Ekonomická geografie*. Brno: Masarykova univerzita v Brně, říjen 2004.
- [4] *Zelená kniha – TEN-T: přezkum politiky*. Komise evropských společenství, Brusel 4.2.2009.
- [5] ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. 1. vyd. Praha: ASPI, a. s., 2007. 352 s. ISBN 978-80-7357-266-2.
- [6] *Charakteristika Olomouckého kraje* [online]. [cit. 19.03.2008]. Dostupné z:
<<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/olomoucky-kraj/charakteristika-olomouckeho-kraje/1000930/41072/#doprava>>
- [7] *Olomoucký kraj* [online]. Dostupné z:
<http://www.kr-olomoucky.cz/NR/rdonlyres/48939614-6037-403B-8D10-6630742D77DA/0/N%C3%A1vrh_oprav_a_rekonstrukc%C3%AD_na_silnic%C3%ADch_II_a_III_t%C5%99%C3%ADdy.jpg>
- [8] *Železniční zastávka*. [online]. [cit. 05.05.2009]. Dostupné z:
<http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_zast%C3%A1vka>
- [9] *Informace o letištích* [online]. [cit. 12.01.2010]. Dostupné z:
<http://www.mdcr.cz/cs/Letecka_doprava/letiste/info.htm>
- [10] *Trip zone* [online]. [cit. 22.02.2010]. Dostupné z:
<<http://www.tripzone.cz/slovnicek-pojmu>>
- [11] *Základní definice dopravní telematiky* [online]. [cit. 15.02.2010]. Dostupné z:
<http://www.lt.fd.cvut.cz/its/rok_2001/definice.htm>

- [12] *Olomoucký kraj* [online]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/o_kraji_olomoucky_kraj >
- [13] *E-portál územních samospráv* [online]. [cit. 17.01.2010]. Dostupné z:
<http://www.epusa.cz/index.php?platnost_k=0&sessID=0&jazyk=cz&kraj=124&&zkratka=orp>
- [14] *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky*. [online]. [cit. 22.01.2010]. Dostupné z :
<http://cs.wikipedia.org/wiki/N%C3%A1rodn%C3%AD_strategie_rozvoje_cyklistick%C3%A9_dopravy_%C4%8Cesk%C3%A9_republiky>
- [15] *Via Moravica* [online]. [cit. 22.02.2010]. Dostupné z:
< http://www.viamoravica.cz/index.php?menu=dalnice_d47>
- [16] *Operační program Doprava* [online]. [cit. 17.01.2010]. Dostupné z:
<<http://www.opd.cz/Modules/OpdProject/Pages/Project.aspx?id=72>>
- [17] *Železniční síť v ČR a její modernizace* [online]. [cit. 29.01.2009]. Dostupné z:
<http://www.4stav.cz/zeleznicni-sit-v-cr-a-jeji-modernizace_4c2673>
- [18] *Modernizace tranzitních železničních koridorů - 3/2009* [online]. [cit. 08.09.2009]. Dostupné z: <<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/modernizace-tranzitnich-zeleznicnich-koridoru-3-2009/>>
- [19] *Tyršův most Přerov* [online]. [cit. 07.10.2008]. Dostupné z:
<<http://www.mu-prerov.cz/cs/magistrat/informace-odboru-magistratu/odbor-rozvoje/pripravovane-projekty-a-investice-mesta/tyrsuv-most-prerov.html>>
- [20] *Cyklodoprava* [online]. [cit. 19.09.2008]. Dostupné z:
<<http://www.mu-prerov.cz/cs/magistrat/informace-odboru-magistratu/odbor-rozvoje/realizovane-investice-mesta/cyklodoprava.html>>
- [21] *Ročenka dopravy 2008*. [online]. [cit. 15.03.2010]. Dostupné z:
<http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2008/rocenka/htm_cz/cz08_374000.html>

[22] *Mapa intenzity dopravy 2005*. [online]. Dostupné z: <<http://www.rsd.cz/Silnicni-a-dalnicni-sit/Intenzita-dopravy>>

[23] *Rekonstrukce autobusového nádraží*. [online]. [cit. 04.03.2010]. Dostupné z:

<<http://www.mu-prerov.cz/cs/magistrat/informace-odboru-magistratu/odbor-rozvoje/investicni-akce-mesta/zrealizovane-investice-mesta/rekonstrukce-autobusoveho-nadrazi.html>>

[24] *Železniční přeprava osob, 2004*. [online]. Dostupné z:

<[http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/zeleznicni_preprava_osob_2004_ke_stazeni/\\$File/dos_2004zo.jpg](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/zeleznicni_preprava_osob_2004_ke_stazeni/$File/dos_2004zo.jpg)>

[25] *Regionální operační program regionu soudržnosti Střední Morava*. [online]. [cit. 04.03.2010]. Dostupné z:

<www.strukturalni-fondy.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=716eeb30>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
MHD	Městská hromadná doprava
MD	Ministerstvo dopravy
IDS	Integrovaný dopravní systém
POU	Obec s pověřeným obecním úřadem
ORP	Obec s rozšířenou působností
OL	Olomouc, olomoucký
ROP	Regionální operační program
SM	Střední Morava
ŽST	Železniční stanice

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 – Převážně – dopravní řetězec [11].....	14
Obrázek 2 - Olomoucký kraj [12]	21
Obrázek 3 - Olomoucký kraj, okres Přerov	27
Obrázek 4 – Síť cyklostezek v Přerově [20]	30
Obrázek 5 – Silniční síť Olomouckého kraje [7].....	31
Obrázek 6 – Intenzita silniční dopravy 2005 [22].....	35
Obrázek 7 – Výstavba dálnice D 1.....	44
Obrázek 8 – Mezinárodní význam dálnice D 47 [15].....	45
Obrázek 9 – Počet přepravených pasažérů v roce 2004 [24]	47
Obrázek 10 – Příklad jednoho železničního podjezdu v blízkosti vlakového	50
Obrázek 11 – Stará podoba autobusového nádraží v Přerově.....	56

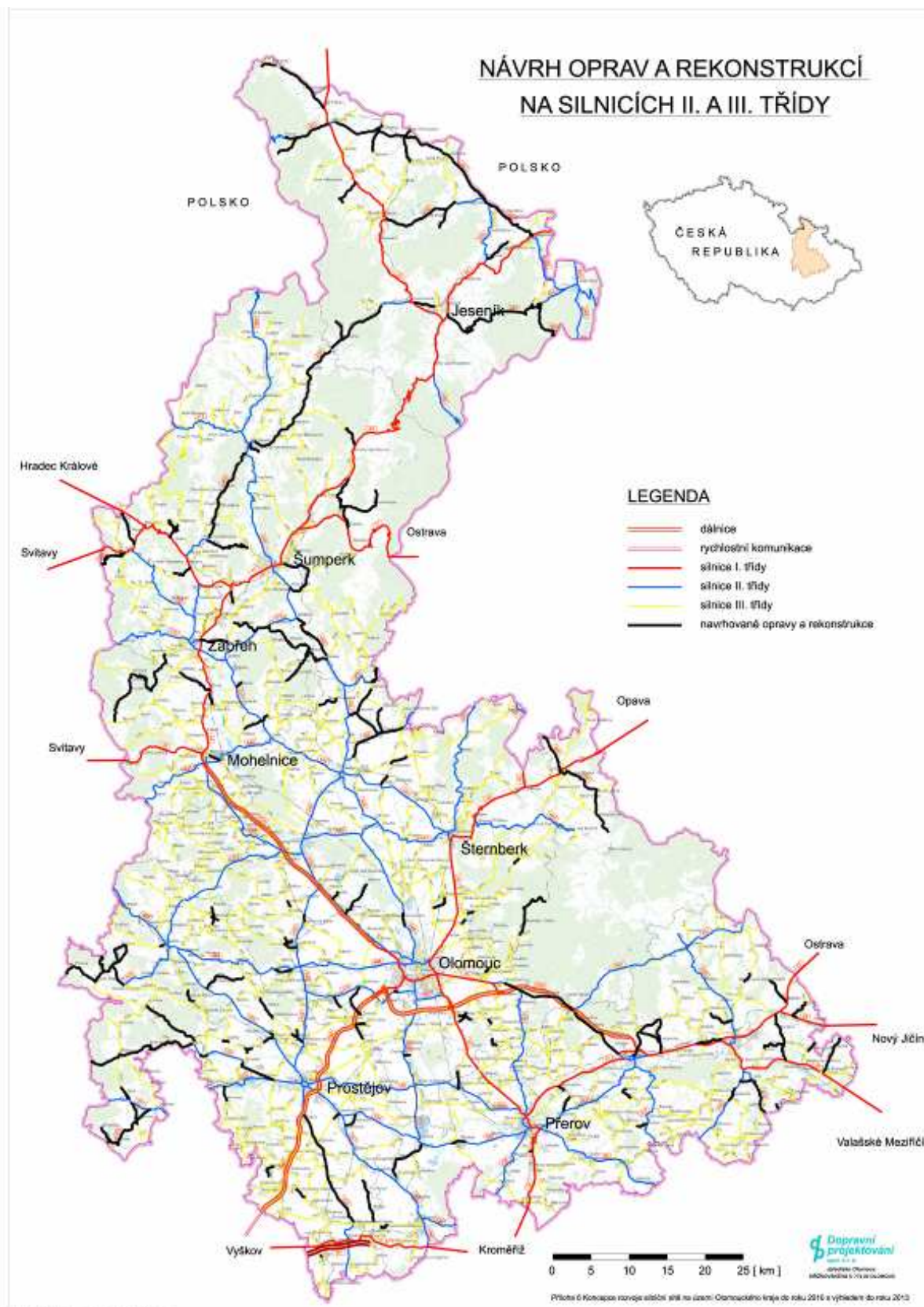
SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 - Počet obyvatel v jednotlivých okresech OL kraje	26
Tabulka 2 – Investice do dopravní infrastruktury v roce 2009 - Přerov	28
Tabulka 3 – Délka silnic I. třídy [21].....	33
Tabulka 4 – Vývoj počtu vozidel v ČR	34
Tabulka 5 - Délka dálnic v provozu [21].....	42
Tabulka 6 - Provozní délka železničních tratí v km [21].....	48
Tabulka 7 - Regionální operační program regionu soudržnosti Střední Morava (v EUR).....	51

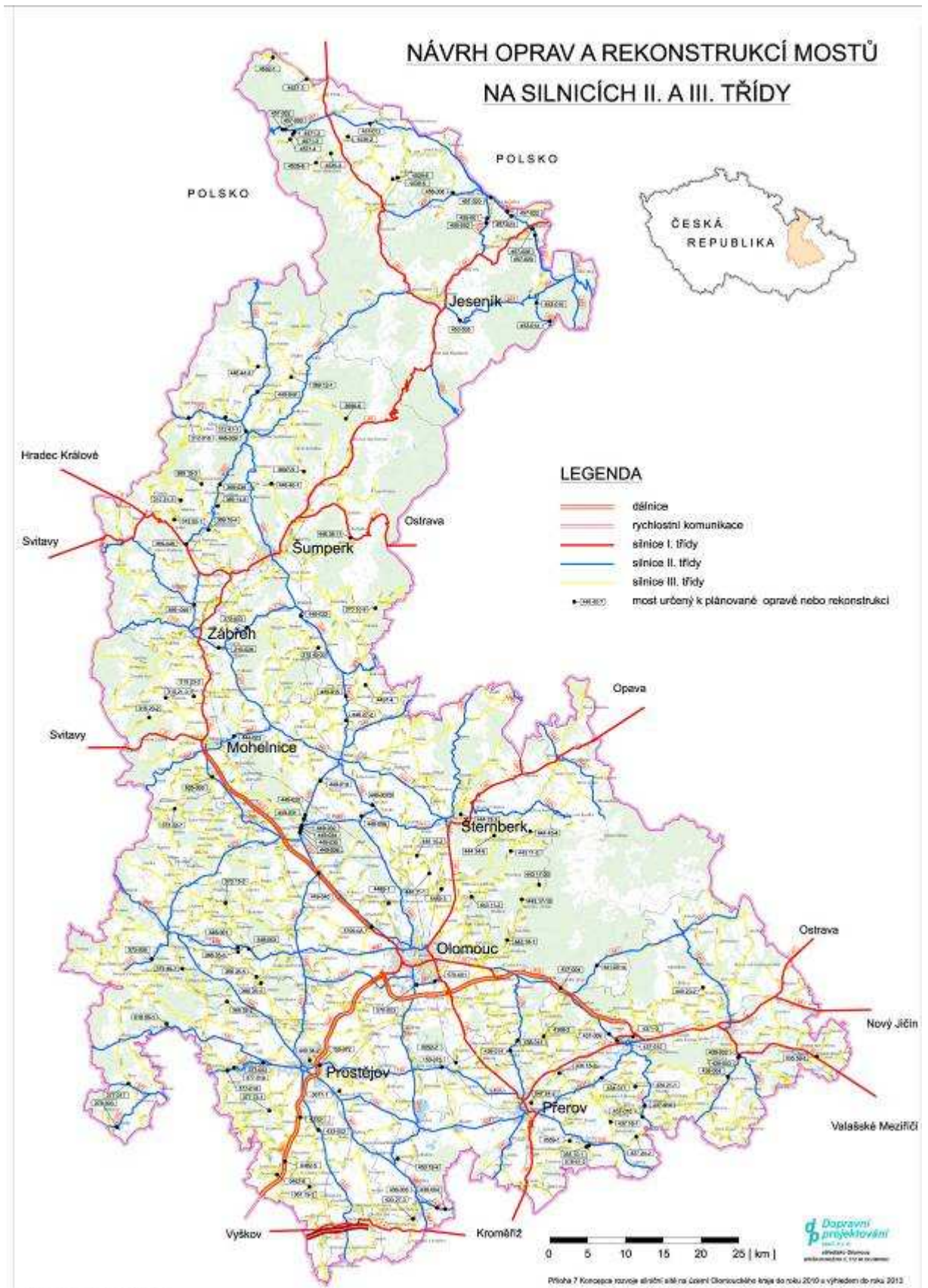
SEZNAM PŘÍLOH

- P I Návrh oprav a rekonstrukcí.
- P II Návrh oprav a rekonstrukcí mostů.
- P III Dálniční obchvat města Přerova.

PŘÍLOHA P I: NÁVRH OPRAV A REKONSTRUKCÍ



PŘÍLOHA P II: NÁVRH OPRAV A REKONSTRUKCÍ MOSTŮ



PŘÍLOHA P III: DÁLNIČNÍ OBCHVAT MĚSTA PŘEROVA

