

Analýza dopravní obslužnosti města Přerova

Pavel Šlesinger

Bakalářská práce
2012



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: 2011/2012

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Pavel ŠLESINGER**
Osobní číslo: **M090060**
Studijní program: **B 6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

Téma práce: **Analýza dopravní obslužnosti města Přerova**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Definujte cíle a metody práce.
- Provedte rešerši odborné literatury a charakterizujte základní pojmy práce.
- Uveďte legislativní rámce daného tématu.

II. Praktická část

- Provedte základní socioekonomickou charakteristiku města Přerova.
- Analyzujte současný stav dopravy ve městě Přerově včetně analýzy SWOT.
- Navrhněte opatření pro zlepšení dopravní obslužnosti města Přerova.

Závěr

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

Seznam odborné literatury:

- [1] HÁJEK, O. I. Sborník referátů z odborné konference na téma Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji. Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005. 101 s. ISBN 80-7318-351-X.
[2] VOŽENÍLEK, V., STRAKOŠ, V. City logistics: Dopravní problémy města a logistika. Olomouc: Univerzita Palackého, 2009. 193 s. ISBN 978-80-244-2317-3.
[3] WOKOUN, R. aj. Úvod do regionálních věd a veřejné správy. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 455 s. ISBN 978-80-7380-086-4.
[4] ZELENÝ, L. Osobní přeprava. Praha: ASPI, 2007. 352 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

Vedoucí bakalářské práce: **RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.**
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání bakalářské práce: **2. dubna 2012**
Termín odevzdání bakalářské práce: **18. května 2012**

Ve Zlíně dne 2. dubna 2012


prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka




RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské/diplomové 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;
- bakalářská/diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému,
- na mou bakalářskou/diplomovou 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;

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 nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.

(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlázení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním 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 nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-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). Odpirá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

- podle § 60⁴ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou/diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské/diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské/diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

- jsem bakalářskou/diplomovou práci zpracoval/a samostatně a použité informační zdroje jsem citoval/a;
- odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 18. května 2012



⁴ 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:

- (2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému 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 výdělku jim dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlídí k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou dopravní obslužnosti města Přerova. Teoretická část zahrnuje metody výzkumu práce, jmenuje základní legislativní akty České republiky týkajících se jednotlivých druhů dopravy. Dále se zabývá rešerší dopravních pojmů a popisuje základní pojmy dopravy. Praktická část zahrnuje stručnou charakteristiku města a regionu a dále se především zabývá současným stavem dopravní infrastruktury a obslužnosti, v rozdělení na dopravu silniční, železniční, leteckou, vodní a cyklistickou. Následně je sestavena SWOT analýza, která na základě informací zjištěných z předchozí části, hodnotí přednosti a nedostatky dopravy. V další kapitole jsou popsány problémy, cíle a návrhy řešení. V závěru jsou popsány návrhové projekty pro zlepšení dopravní obslužnosti města Přerova.

Klíčová slova: cyklistická doprava, doprava, dopravní infrastruktura, dopravní obslužnost, integrovaný dopravní systém, letecká doprava, silniční doprava, SWOT analýza, vodní doprava, železniční doprava.

ABSTRACT

This thesis analyzes the transport services in the town of Prerov. Theoretical section includes methods of research work, calls the basic lists of the Czech Republic in relation to individual means of transport. It also deals with summary of transport concepts and describes basic terms of transport. The practical part includes a brief description of the town and region and mainly deals with current state of transport infrastructure and services in the town, divided into road, rail, air, water and bicycle transport. A SWOT analysis is compiled. The analysis is based on information gathered from the previous section; it assesses the strengths and weaknesses of transport. The next chapter describes problems, targets and proposals for solutions. At the end of the thesis design projects to improve services in the town of Prerov are described.

Keywords: cycling, transport, transport infrastructure, transport services, integrated transport system, air transport, road transport, SWOT analysis, water transport, rail transport.

Rád bych poděkoval panu RNDr. Oldřichu Hájkovi, Ph.D., vedoucímu mé bakalářské práce, za odborné vedení, cenné rady, připomínky a pomoc při tvorbě bakalářské práce.

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

OBSAH

ÚVOD	9
I TEORETICKÁ ČÁST	10
1 CÍLE A METODY PRÁCE	11
2 ZÁKLADNÍ POJMY SOUVISEJÍCÍ S TÉMATEM DOPRAVY	13
3 LEGISLATIVNÍ RÁMEC ČESKÉ REPUBLIKY V OBLASTI DOPRAVY	16
3.1 ZÁKONY	16
3.2 VYHLÁŠKY A NAŘÍZENÍ VLÁDY	18
II PRAKTICKÁ ČÁST	20
4 SOCIOEKONOMICKÁ CHARAKTERISTIKA MĚSTA PŘEROVA	21
4.1 POLOHA.....	21
4.2 OBYVATELSTVO	22
4.3 TRH PRÁCE	23
4.4 EKONOMIKA	23
4.5 VZDĚLÁVACÍ, KULTURNÍ A ZDRAVOTNICKÁ ZAŘÍZENÍ	24
5 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU	27
5.1 SILNIČNÍ DOPRAVA	27
5.1.1 Infrastruktura	27
5.1.2 Organizace dopravní obslužnosti	32
5.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	39
5.3 LETECKÁ DOPRAVA	43
5.4 VODNÍ DOPRAVA	44
5.5 CYKLISTICKÁ DOPRAVA	45
6 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PŘEROVA	47
7 OPATŘENÍ PRO ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PŘEROVA	49
ZÁVĚR	54
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	56
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	61
SEZNAM OBRÁZKŮ	62
SEZNAM TABULEK	63
SEZNAM PŘÍLOH	64

ÚVOD

Doprava lidstvo provází od jeho počátku. Doprava současná však představuje rovněž mnoho problémů. Město Přerov z hlediska dopravy leží na dvou ze čtyř národních železničních koridorů, které jsou součástí panevropské dopravní sítě TEN-T. V jeho blízkosti je též plánovaná výstavba dálnice D1 a rychlostní komunikace R55. Dopravní poloha v rámci České republiky jej přímo předurčuje k plnění funkcí významné dopravní křižovatky. I zde však nacházíme problémy, se kterými město Přerov dlouhodobě bojuje. Právě proto jsem jako téma mé bakalářské práce vybral téma analýzy dopravní obslužnosti, abych popsal současnou situaci a pokusil se nalézt nějaká východiska. Tato problematika mě jako přerovského rodáka již dlouhou dobu zajímá a trápí.

Město Přerov má dva základní problémy a to v samotném rozdělení řekou Bečvou, zde je významným nedostatkem chybějící třetí přemostění pro osobní dopravu a v železnici, která město obepíná spolu s nízkopropustnými podjezdy pod ní. Zároveň rozložení města s jeho průmyslovým jádrem a letištěm na západě a přírodní rezervací Žebračka se statutem ochrany z hlediska životního prostředí a ochrannou zónou parku Michalov z hlediska ochrany kultury, tvoří rovněž přirozené bariéry pro rozvoj dopravní infrastruktury. Zdá se, že tedy jediným východiskem, je nalézt řešení v kapacitě a urychlení dopravní propustnosti v jeho stávajících trasách.

Bakalářskou práci jsem rozdělil do dvou základních celků. Teoretická část se věnuje obecnému přehledu daného tématu, stanovení metod použitých v mé práci a jmenuje základní legislativní akty České republiky týkajících se jednotlivých druhů dopravy. Dále se zabývá rešerší dopravních pojmů a popisuje základní pojmy dopravy. Praktická část zahrnuje stručnou charakteristiku města a regionu a dále se především zabývá současným stavem dopravní infrastruktury a obslužnosti, v rozdělení na dopravu silniční, železniční, leteckou, vodní a cyklistickou. Následně je sestavena SWOT analýza, která na základě informací zjištěných z předchozí části, hodnotí přednosti a nedostatky dopravy. V další kapitole jsou popsány problémy, cíle a návrhy řešení. V závěru jsou popsány návrhové projekty pro zlepšení dopravní obslužnosti města Přerova.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 CÍLE A METODY PRÁCE

Úvodní kapitola teoretické části je popisem výzkumných metod, které jsou nezbytné pro vypracování praktické části mé bakalářské práce. Pro sepsání mé práce bylo optimální využít metodu pozorování, metody statistické a pro výstup praktické části jsem použil metodu SWOT.

Metoda pozorování je velmi starou výzkumnou metodou, používanou zejména v přírodních vědách. Vědecké pozorování se podstatně liší od přirozeného, běžného sledování světa kolem sebe. Vědecké pozorování je prováděno za přesně definovaných podmínek, systematicky, co možná nejobektivněji a je stanoveným a co nejpřesnějším způsobem zaznamenáváno. Hlavním cílem pozorování je nejen podchycení skutečného stavu, ale také formulace hypotéz, prověření a přeměna v teorii. Základní hledisko členění pozorování je skutečnost, zda pozorovatel je součástí pozorované situace nebo je mimo ní. Podle tohoto hlediska se dělí pozorování na zúčastněné a nezúčastněné (Kašparová, 2001, s. 123). Další hledisko členění pozorování na zjevné a skryté. Zjevné pozorování je to, kdy pozorovaní lidé jsou seznámeni s tím, že je někdo nebo něco pozoruje. Skryté pozorování je z výzkumného hlediska cennější, ale zase naráží na problém etický. Další členění je z hlediska délky pozorování na pozorování krátkodobé a dlouhodobé. Pozorování se často uplatňuje v kombinaci s metodou dotazování.

Metody statistické patří do oboru matematická statistika. Jejím obsahem je rozdělování pravděpodobností tím, že omezuje četnost jevů. Pro práci jsem vycházel ze sekundárních statistických dat, tj. dat, která jsem čerpal ze statistických sčítání a ukazatelů prováděných jinými institucemi. Sekundární analýza je tedy závislá na komplexnosti a kvalitě sekundárních dat a na stupni jejich zpracování. S primárními a sekundárními daty souvisí typy výzkumů označované jako výzkum od stolu (desk research) a výzkum terénní (field research). Výzkum od stolu pracuje v oboru sekundárních dat. Je to výzkum, kde jsou data zjišťována ze zdrojů, které mají původ ve způsobech uchování informací. Zdroji informací pro výzkum od stolu jsou státní statistika a publikace státní statistiky, státní a veřejné orgány a instituce, soukromé orgány a instituce a dostupné databáze (Kašparová, 2001, s. 24). Výzkum terénní naopak pracuje v oboru primárních dat. Míra složitosti zkoumaných jevů, procesů a obtíže spojené s jejich poznáním jsou významné faktory, které určují, zda bude realizován výzkum kvantitativní nebo kvalitativní. Kvantitativní výzkum je zaměřen na

rozsah výskytu, zastoupení, frekvenci a intenzitě charakteristik jevů. Výzkum kvalitativní je doplňkem výzkumu kvantitativního a jeho úkolem je odhalovat neznámé skutečnosti o jevech, odhalovat jejich obsah, a to především existenci těchto jevů a strukturu, jejich vlastnosti, funkce a faktory, které tyto jevy ovlivňují.

SWOT analýza je moderní metodou využívanou v oblasti státní správy a územní samosprávy v regionálním rozvoji a plánování. Podstatou této metody je odhalení a současné vzájemné porovnávání vnitřních silných a slabých stránek zkoumaného objektu a možností a hrozeb, které na něj působí zvenčí (Wokoun, 2008, s. 176). Smyslem analýzy je přijímání silných stránek, které jsou pro daný zkoumaný objekt výhodou a nejlépe odstranění, nebo alespoň omezení, stránek slabých. Formulačně se jedná o stanovení jednoduše stylizovaných bodů, které jsou objektivním pojmenováním vlastních předností a slabín. Úkolem analýzy je stanovit současnou situaci a určit budoucí směr rozvoje a najít k tomu ty správné prostředky pro dosažení předem stanoveného cíle.

Dalším samostatným krokem této metody je kombinace interních a externích faktorů, jakožto jeden z možných způsobů nalezení optimální strategie budoucího vývoje. Výsledkem takovéto kombinace je řada rovnic, které současně představují jednoduchou typologii převládajících složek SWOT analýzy: silná stránka + možnosti = expanze; silná stránka + hrozba = aktivní obrana; slabá stránka + možnosti = adaptace; slabá stránka + hrozba = ústup (Wokoun, 2008, s. 178). SWOT analýza je i přesto jen zjednodušením socioekonomického prostorového systému a nemůže proto obsáhnout absolutního výčtu všech ovlivňujících faktorů. Analýza by měla být výstižná, realistická a objektivní.

SWOT analýza je tedy zkratkou anglických slov Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats, síla (silná stránka) – slabost (slabá stránka), tj. vnitřní stránky – příležitost (možnost) – ohrožení (hrozba), tj. vnější stránky.

Vedle této metody se někdy vyskytují při tvorbě strategických rozvojových plánů ještě některé další metody, jako například metoda modelu SHADE, metoda ODAPI, nebo technika LAN. V praktickém použití je však metoda SWOT analýzy metodou nejpoužívanější.

2 ZÁKLADNÍ POJMY SOUVISEJÍCÍ S TÉMATEM DOPRAVY

Pro pochopení problematiky jsem v literatuře našel několik pojmů týkajících se dopravy. Konkrétně jsou to pojmy doprava, dopravní obslužnost a jednotlivé druhy dopravy. V následující kapitole se pokusím tyto pojmy popsat z hlediska různého pojetí dle autorů této vybrané odborné literatury.

Doprava

Pojem doprava chápe autor knihy Geografie dopravy Mirvald jako samostatné odvětví národního hospodářství, která svou činností integruje ostatní složky národohospodářského komplexu. Je považována za stěžejní odvětví světové ekonomiky se vzrůstajícím trendem své významnosti (1999, s. 5).

Autor knihy Osobní přeprava Zelený popisuje dopravu jako činnost spjatou s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií (2007, str. 20). Vymezuje samostatně dva pojmy. Dopravu, jako proces charakterizovaný pohybem dopravního prostředku po dopravní cestě, tedy vlastní přemístění a přepravu, jako jeho výsledek, resp. výsledný efekt přemísťovacího procesu (2007, s. 21).

Autor příspěvku uvedeném ve Sborník referátů z odborné konference na téma Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji Wokoun vidí ve veřejné dopravě výrazný podnět ke snižování regionálních disparit, pokud je vhodně vymezena její funkce a určen charakter této dopravy, a tím její příspěvek k soudržnosti území. (2005, s. 3). Zároveň však upozorňuje, že doprava je odvětvím, u kterého se nedaří naplňovat cíle udržitelného rozvoje a rostou u ní negativní vlivy na životní prostředí (2005, s. 14).

Francová ve své knize Cestovní ruch již vymezuje konkrétní služby, které nám doprava zajišťuje. Dopravní služby jsou spojeny nejen se samotným zabezpečením přepravy turistů a jejich zavazadel, ale také s přepravou osob do zaměstnání, škol apod. Zahrnují jednak vlastní přepravu a dále pak poskytování informací, rezervaci míst, prodej dopravních cenin a reklamací (2003, s. 25).

Dopravní obslužnost

Tímto termínem se rozumí zajišťování dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu. Stát zajišťuje prostřednictvím smluv o závazku veřejné služby doprav-

ní obsluhu území dálkovou dopravou, pouze však v oblasti drážní dopravy (Zelený, 2007, s. 114). Dopravní obsluhu území regionální dopravou objednávají kraje nebo obce v samostatné působnosti.

Podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících se dopravní obslužností rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu (Česko, 2010).

Druhy dopravy

Dopravu lze rozdělit na jednotlivé druhy z hlediska prostředí, ve kterém zajišťují přepravu na suchozemskou, vodní a vzdušnou a podle funkce dopravy na dopravu nákladní a osobní (Mirvald, 1999, s. 7). Jiné členění najdeme u Zeleného, ten dopravu dělí na dopravu silniční, železniční, vodní a leteckou (2007, s. 29).

Dle § 2, odstavce 1 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě je silniční doprava souhrnem činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu (Česko, 1994). Tato doprava je nejmladším a velmi progresivně se rozvíjejícím oborem dopravy, která díky své rychlosti a operativnosti velice úspěšně konkuruje tradičním druhům dopravy a uplatňuje se jak v dopravě vnitrostátní, tak i v dopravě mezinárodní. Její podíl na celkovém přepravním trhu neustále roste a z převážně doplňkové dopravy k dopravě železniční v minulém období, se stal významný segment přepravy v dopravní soustavě. Z celé řady předností patří k nejvýznamnějším její relativní rychlost, dostupnost, operativnost, rychlá přizpůsobivost změnám poptávky a především schopnost bezproblémově realizovat systém přeprav z domu do domu (Novák, 2003, s. 13).

Doprava železniční patří mezi tradiční dopravní obory, v současnosti však na evropském kontinentu prochází složitým vývojovým obdobím. Zejména v dopravě osob působí konkurence ostatních druhů dopravy velice intenzivně právě na úkor dopravy železniční. Přesto má železniční osobní přeprava nezastupitelnou roli především v regionech s velkou kon-

centrací obyvatelstva, kde se kapacity stávajících dopravních systémů blíží své hranici. Navíc nabízí řešení přijatelné jak ve vztahu k životnímu prostředí, tak i k výrazným úsporám energie.

Vodní doprava je jedním z nejstarších druhů dopravy, která navíc svojí činností nejméně zatěžuje životní prostředí. V prostředí České republiky se vodní přeprava provozuje pouze v oblasti říční vnitrozemské přepravy nákladní a v minimální míře v oblasti říční přepravy osobní, plnicí především doplňkový charakter rekreační.

Letecká doprava je jedním z nejdynamičtěji rostoucích odvětví dopravy, je nedílnou součástí moderní světové ekonomiky. Současný nárůst intenzity letového provozu je důsledkem vysoké rychlosti, pohodlí, odpovídající kvality i rozsahu nabízených služeb a přijatelných cen. Zápornou stránkou je řada negativních dopadů na životní prostředí, počínaje hlukem a konče exhalacemi. Letecká doprava se orientuje především na rychlé spojení na transkontinentálních relacích, dále také na rychlém spojení evropských regionů a díky expanzi nízkonákladových leteckých společností narůstá počet přímých letů mezi menšími letišti. V nákladní dopravě má svůj význam především u specifických druhů zboží. Na území České republiky je jedno mezinárodní letiště celostátního významu v Praze – Ruzyni a čtyři mezinárodní regionální letiště většího významu v Brně - Tuřanech, Mošnově u Ostravy, Karlových Varech – Olšových Vratech a Pardubicích.

Dalším, neméně důležitým členěním dopravy, které například zmiňují ve své publikaci autoři Pastor a Štěrba Osobní doprava v území a regionech, nebo Zelený v knize Osobní přeprava, je dělení dopravy na městskou a příměstskou.

Pod pojmem městská hromadná doprava rozumíme provozování pravidelné periodické hromadné přepravy osob v sídelních aglomeracích a v jeho nejbližším okolí speciálními hromadnými dopravními prostředky. Mezi klíčové faktory tohoto způsobu přepravy patří především rychlost. Použití dopravního prostředku MHD určují i okolnosti výhodnosti proti individuálnímu motorismu. Pokud je cílovou oblastí střed města, považuje se hromadná doprava za výhodnější, což zpravidla úzce souvisí rovněž z problémem vyhledání vhodného parkování v případě použití osobního automobilu a vzdáleností mezi parkovištěm a cílem (Pastor a Štěrba, 2005, s. 31).

3 LEGISLATIVNÍ RÁMEC ČESKÉ REPUBLIKY V OBLASTI DOPRAVY

Následující kapitola se věnuje vybraným zákonům, vyhláškám a nařízením vlády, které se zabývají oblastí dopravy obecně, nebo konkrétním druhům dopravy. Samozřejmě jejich výčet není konečný, jsou zde uvedeny podle mého mínění jen ty nejdůležitější a jsou seřazeny podle jejich roků vzniku a platnosti.

3.1 Zákony

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Zákon upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené, zvláštní podmínky pro osobní dopravu a podmínky přepravy nebezpečných věcí v silniční dopravě. Dále informuje o provozování mezinárodní silniční dopravy a provozování silniční dopravy na území České republiky zahraničními provozovateli a ustanovení o pravomoci a působnosti orgánů státní správy a státního odborného dozoru na tomto úseku. Zákon se nevztahuje na provozování silniční dopravy pro soukromé potřeby fyzické osoby - provozovatele vozidla, členů jeho domácnosti a jiných osob, pokud není prováděna za úplatu (zákon č. 111/1994 Sb., § 1, 1994).

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách

Tento zákon zapracovává příslušné předpisy EU a upravuje podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových a podmínky pro provozování těchto drah, nebo provozování drážní dopravy na těchto dráhách a stanovuje práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené. Rovněž upravuje výkon státní správy a státního dozoru ve věcech drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových. Zákon se nevztahuje na dráhy důlní, průmyslové a přenosné (zákon č. 266/1994 Sb., § 1, 1994).

Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě

Tento zákon uvádím pouze z důvodu úplnosti zastoupení všech druhů dopravy i přesto, že na území města Přerova není provozována žádná vnitrozemská vodní doprava. Tento zákon zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje podmínky provo-

zování plavby na vnitrozemských vodních cestách a působnost a pravomoc ministerstev a jiných ústředních správních úřadů v této oblasti (zákon č. 114/1995 Sb., § 1, 1995).

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Tento zákon zpracovává příslušné předpisy EU a upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady. Najdeme zde některé základní pojmy týkající se silničních komunikací, výstavby trans-evropské silniční sítě a zpoplatnění užívání pozemních komunikací (zákon č. 13/1997 Sb., § 1, 1997).

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

Tento zákon zpracovává příslušné předpisy EU, nebo na ně přímo navazuje a upravuje ve věcech civilního letectví podmínky stavby a provozování letadla, podmínky zřizování, provozování a osvědčování způsobilosti letišť, podmínky pro letecké stavby, podmínky pro činnost leteckého personálu, podmínky využívání vzdušného prostoru, podmínky poskytování leteckých služeb, podmínky provozování leteckých činností, rozsah a podmínky ochrany letectví, podmínky užívání sportovního létacího zařízení a rozsah a podmínky výkonu státní správy. Tento zákon se vztahuje ve vymezeném rozsahu na vojenské letectví ve věcech leteckého personálu, vojenských letišť a leteckých staveb, užívání vzdušného prostoru, poskytování leteckých služeb a provozování leteckých činností (zákon č. 49/1997 Sb., § 1, 1997).

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Zákon upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu (zákon č. 13/1997 Sb.), pravidla provozu, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích (zákon č. 361/2000 Sb., § 1, 2000).

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích

Zákon upravuje vybrané podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích a to registraci vozidel a vyřazování vozidel z registru, technické požadavky na provoz silničních vozidel a zvláštních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích, práva a povinnosti osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla a pohonné hmoty, práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel, práva a povinnosti stanice technické kontroly a stanice měření emisí a kontroly technického stavu vozidel v provozu. Zákon upravuje výkon státní správy a státního dozoru v oblasti podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích. Zákon se nevztahuje na vojenská vozidla (zákon č. 56/2001 Sb., § 1, 2001).

Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy

Tento zákon upravuje způsob zřízení a činnost akciové společnosti České dráhy a zřízení a činnost státní organizace Správa železniční dopravní cesty, jako právních nástupců státní organizace České dráhy (zákon č. 77/2002 Sb., § 1, 2002).

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících

Tento zákon upravuje v návaznosti na přímo použitelný předpis Evropských společenství postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou. V tomto zákonu najdeme i vymezení pojmu dopravní obslužnost, způsob zajištění dopravní obslužnosti a postup při poskytování veřejných služeb (zákon č. 194/2010 Sb., § 1; § 2, 2010).

3.2 Vyhlášky a nařízení vlády

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu

Vyhláška stanoví podmínky pro přepravu osob, zavazadel, věcí a živých zvířat ve veřejné drážní osobní dopravě a ve veřejné silniční osobní dopravě, včetně podmínek pro plnění jedné přepravní smlouvy více dopravci (vyhláška č. 175/2000 Sb., § 1, 2000).

Nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících

Toto nařízení vlády vymezuje vozidla, která musí umožňovat přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace, vymezuje průměrné stáří vozidel ve veřejné linkové dopravě a upravuje způsob prokazování standardů kvality a bezpečnosti (nařízení č. 63/2011 Sb., § 1, 2011).

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4 SOCIOEKONOMICKÁ CHARAKTERISTIKA MĚSTA PŘEROVA

V úvodní kapitole praktické části mé bakalářské práce se krátce zmíním o socioekonomické charakteristice města s ohledem na dopravu. Pro analýzu dopravní obslužnosti města jsou důležitými faktory jednak poloha města, vývoj počtu jeho obyvatelstva, stav trhu práce, ekonomická stránka města a regionu a přístup ke vzdělání.

4.1 Poloha

Statutární město Přerov leží v nadmořské výšce 210 m. n. m. ve střední části Moravy v úvalu Moravské brány v blízkosti Hostýnských vrchů asi 20 km jihovýchodně od města Olomouc. Přerov byl jedním z prvních měst České republiky, napojených na železniční síť a je v současnosti jedním z nejvýznamnějších železničních uzlů. Městem protéká řeka Bečva, která spolu s železnicí tvoří přirozenou hranici, která do značné míry předurčuje jeho komunikační síť a vytváření urbanistických os. Na levém břehu leží městské části Přerov – město, Kozlovice, Lověšice, Újezdec, Henčlov, na pravém břehu Předmostí, Dluhonice, Čekyně, Vinary, Lýsky, Popovice, Žeravice a Penčice.

Přerov je přirozených centrem rozsáhlého spádového území dalších 58 obcí, pro které je pracovním a administrativním centrem. Od druhé poloviny 19. století vykazuje Přerov plynulý růst obyvatelstva i ekonomiky. Výrazným impulsem pro hospodářský rozvoj města znamenalo především železniční spojení. 70. léta 19. století znamenala hospodářský rozmach především v oblasti potravinářského a strojírenského průmyslu, který pak na přelomu 19. a 20. století doplnil rozvoj lehkého průmyslu jemné mechaniky a optiky a průmysl chemický.

Přerovský region je z hlediska dopravní infrastruktury důležitou křižovatkou na území Moravy. Městem prochází významný IV. Panevropský multimodální koridor sítě TEN v trase Katowice – Ostrava – Přerov – Břeclav – Wien / Bratislava, dva ze čtyř železničních koridorů a v blízkosti města je plánovaná výstavba dálnice D1 a rychlostní komunikace R55 jako součást transevropských sítí TEN-T.

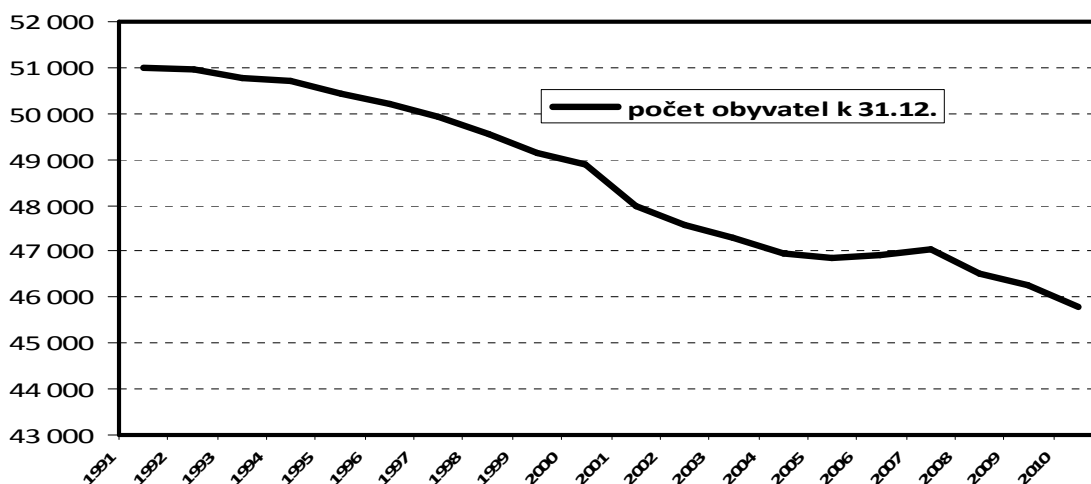
4.2 Obyvatelstvo

Ke dni 31. prosinci 2010 bylo ve městě Přerově evidováno celkem 45 778 trvale žijících obyvatel. Přerov má v současnosti silně rozvinutou ekonomickou základnu. O významu města svědčí vývoj počtu jeho obyvatel. Následující tabulka (Tab. 1) a graf (Obr. 1) zachycuje základní údaje o vývoji počtu obyvatelstva v letech 1991 - 2011.

Tab. 1 Vývoj obyvatelstva ve městě Přerově

Rok sčítání	Přerov město, Předmostí	Připojené obce	Celkem město Přerov
1991	46 112	5 188	51 300
1996	44 977	5 229	50 206
2001	43 011	5 324	48 335
2006	41 496	5 416	46 912
2011	39 869	5 569	45 438

zdroj: ČSÚ, Sčítání lidí, bytů a domů v letech 1991, 2001 a 2011 (ČSÚ, 2012)



Obr. 1 Vývoj počtu obyvatel v období let 1991 - 2011 (k 31. 12.)

zdroj: ČSÚ, oddělení Přerov (ČSÚ, 2012)

Od roku 1991 celkový počet obyvatel neustále klesá, počet obyvatel v připojených obcích naopak velmi mírně roste, což je důsledkem ekonomických změn a chování společnosti. Dynamický rozvoj města nastal v padesátých letech minulého století, kdy se počet obyvatel téměř zdvojnásobil, a začala výstavba rozsáhlých sídlišť. V tomto období byl ve městě posilován zejména těžký strojírenský průmysl. Na konci 20. století byly k Přerovu připojeny některé venkovské obce v jeho nejbližším okolí, které se staly místními částmi města. Měs-

to se stalo přirozeným pracovním a administrativním střediskem rozsáhlého spádového území dalších obcí.

4.3 Trh práce

V okrese Přerov bylo k 31. prosinci 2011 evidováno na Úřadu práce v Přerově 8 117 uchazečů o zaměstnání, z toho 3 899 žen, tj. 48,03 %. Míra nezaměstnanosti bez rozdílu pohlaví činila 12,0 %. V porovnání s registrovanou mírou nezaměstnanosti v ČR ke konci roku 2011 překročil okres Přerov celorepublikový průměr o 3,4 % a krajský průměr o 0,6 %. Ve srovnání s ostatními okresy Olomouckého kraje se zařadil na druhé místo za okres Prostějov spolu s okresem Olomouc, v celorepublikovém srovnání okresů byl ale až na 62. místě. V samotném městě Přerov je pak míra nezaměstnanosti ještě o něco nižší a ke konci roku 2011 činila 2 902 evidovaných uchazečů o zaměstnání, tj. 11,4 % (MPSV Úřad práce, 2012). Dlouhodobě je míra nezaměstnanosti na relativně stabilní výši, ale oproti celorepublikovému průměru je výrazně vyšší. Následující tabulka (Tab. 2) zobrazuje vývoj a porovnání nezaměstnanosti ve městě Přerov, okrese Přerov a v České republice.

Tab. 2 Vývoj a porovnání míry nezaměstnanosti

Období	Míra nezaměstnanosti (%)			
	Město Přerov	Okres Přerov	Olomoucký kraj	ČR
6/2010	10,9	10,9	10,5	8,5
9/2010	11,5	11,3	10,6	8,5
12/2010	11,6	13,0	12,5	9,6
3/2011	11,5	12,6	12,1	9,2
6/2011	10,8	11,2	10,4	8,1
9/2011	10,9	10,9	10,2	8,0
12/2011	11,4	12,0	11,4	8,6

Zdroj: MPSV, Úřad práce, Statistiky nezaměstnanosti (MPSV, 2012)

4.4 Ekonomika

Město Přerov lze charakterizovat jako průmyslově – zemědělskou oblast s rozvinutými službami. Tradiční těžké strojírenství zaznamenalo po roce 1990 výrazný propad, především díky ztrátám na východních trzích. Útlum byl zaznamenán i v zemědělské výrobě a na ní navazujícím průmyslu potravinářském. Charakter zemědělských plodin se změnil a například v důsledku uzavírání okolních cukrovarů dochází k zániku pěstování cukrové

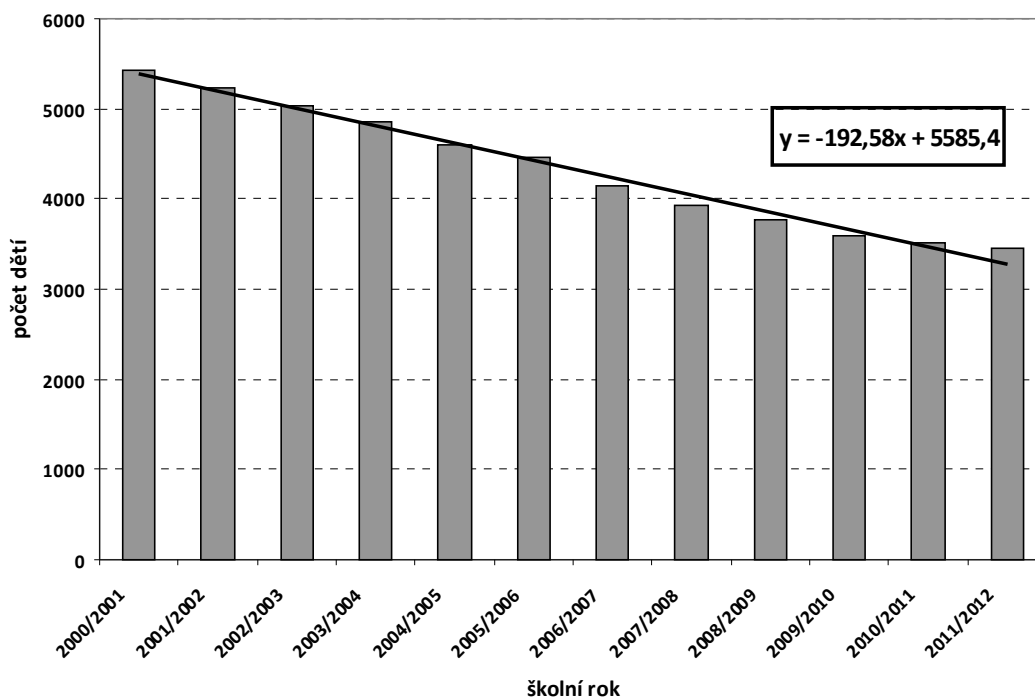
řepy na Přerovsku. Současná průmyslová činnost je soustředěna jednak na území intravilánu města (pivovar Zubr, Kazeto) ale i na jeho okrajích. Skladba je příznivá z hlediska odvětvové skladby a existuje zde řada prosperujících podniků. K významným průmyslovým podnikům v Přerově patří v současnosti z oblasti chemického průmyslu firma Precheza, a.s., Kemifloc, a.s., ZOMApplast s.r.o., z oblasti strojírenství PSP Engineering, a.s., Montáže Přerov, a.s., z oblasti optického průmyslu Meopta-optika, s.r.o. a Olympus Service Facility Czech, s.r.o. Mezi další významné zaměstnavatele ve městě patří výrobce zdravotnických pomůcek Gambro Czech republic, s.r.o. a firma Kazeto Přerov s.r.o. U poslední zmíněné firmy je velká kolísavost počtu zaměstnanců s ohledem na obdržené zakázky. Pro rozvoj je však limitujícím faktorem především komplikovaná dopravní situace přímo ve městě bez dopravního obchvatu. S tím souvisí i malý podíl zahraničních investic, málo využívaných dotačních titulů, programů a pobídek pro podporu podnikání. Ve městě Přerov neexistuje podnikatelský inkubátor a do dnešního dne zde nebyla otevřena žádná průmyslová zóna.

4.5 Vzdělávací, kulturní a zdravotnická zařízení

Město Přerov je v současné době pokryto dostatečnou sítí základních a středních škol s dobrou dostupností a úrovní vzdělávacích programů, která je schopna pokrýt potřeby města ve vzdělávání

Současná kapacita mateřských škol na území města je zcela naplněna, počet dětí se stále zvyšuje. Ve školním roce 2011/2012 se na území města nacházelo 13 mateřských škol včetně odloučených pracovišť s 51 třídami, které navštěvuje 1 233 dětí (MMPr, 2012).

Naopak u základních škol na území města Přerova lze pozorovat trvalý pokles žáků. Tento pokles nejlépe vystihuje následující graf (Obr. 2). Ve stávajícím školním roce navštěvuje ve městě Přerov 9 základních škol ve 158 třídách 3 454 žáků (MMPr, 2012).



Obr. 2 Počet žáků v ZŠ v rozmezí let 2000/2001-2011/2012

zdroj: MMPr, odbor sociálních věcí a školství, únor 2012

Kromě výše uvedených základních a mateřských škol, jejichž zřizovatelem je město Přerov na území města působí v oblasti základního školství ještě dva soukromé subjekty.

V minulosti byla zahájena optimalizace sítě středních škol spojená s jejich slučováním a obsahovou přestavbou. Přetrvávající nezájem o technické obory vedl k omezení počtu oborů i odborných škol, popřípadě k jejich vzájemnému slučování. I přes tato omezení je síť a úroveň středních škol na území města dostatečná, stejně jako jejich dostupnost. Ve školním roce 2011/2012 se nachází na území města 7 středních škol, jejichž zřizovatelem je Olomoucký kraj a jedna střední škola soukromého zřizovatele. Od roku 2004 působí ve městě soukromá technická vysoká škola neuniverzitního typu Vysoká škola logistiky, o.p.s. se studijním programem Logistika, který je na území České republiky zcela jedinečný.

Turistická atraktivita města Přerov je dána především známostí naleziště sídliště z dob lovců mamutů (lokalita v Předmostí), kdy je část těchto nálezů vystavena v přerovském muzeu. Druhou atraktivitou města je samotné centrum města s jeho památkovou zónou, zahrnující jeho nejstarší část Horní náměstí se zámekem. Kulturní vyžití ve městě z velké části zajišťují městská kulturní zařízení v čele s Městským domem (historická budova z roku 1897) a Muzeum Komenského.

Zdravotnická zařízení na území města Přerova, ať už státní nebo soukromá, poskytují občanům zdravotnické služby v rozsahu a za podmínek stanovených zákonem. Kromě zdravotnických zařízení je ve městě Domov pro seniory, 7 domů s pečovatelskou službou, Ústav sociální péče pro mládež, tedy ta zařízení, která se specializují na poskytování sociálních služeb občanům.

5 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

V této kapitole se zaměřím na analyzování současného stavu v dopravě města Přerova, rozdělené na jednotlivé typy dopravy. Podkapitoly se tedy věnují dopravě silniční, železniční, letecké, vodní a dopravě cyklistické.

5.1 Silniční doprava

Město Přerov leží na významné křižovatce silnic I/47, I/55 a II/150, jejichž prostřednictvím je město napojeno na dálniční síť České republiky a má bezprostřední dopad na rozvoj města a život jejich obyvatel.

5.1.1 Infrastruktura

V katastrálním území města se v současné době nenachází žádná pozemní komunikace kategorie dálnice a rychlostní komunikace.

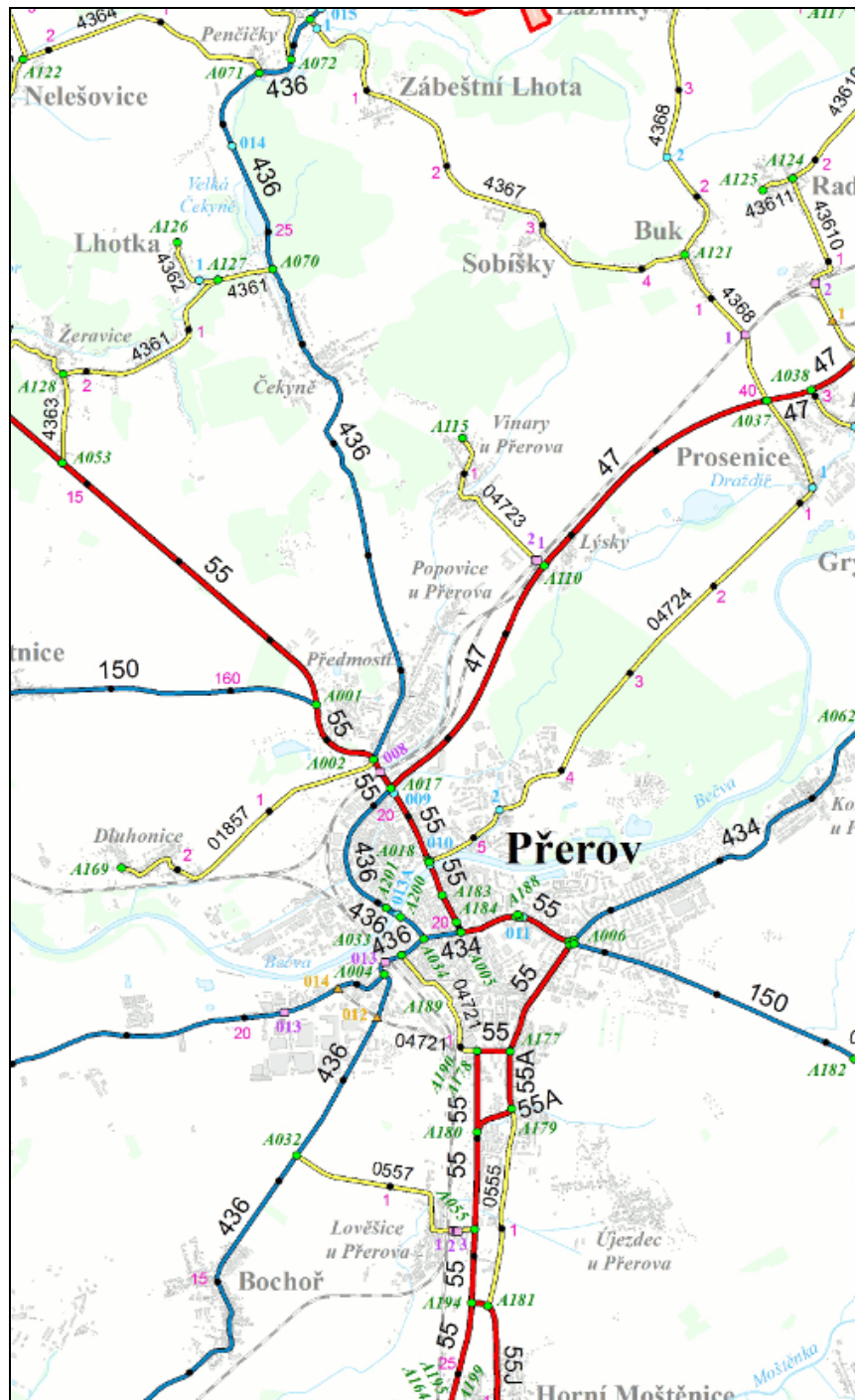
Hlavní tahy, které prochází městem, tvoří silnice prvních tříd I/55 vedené ze severozápadu na jih (Olomouc – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – státní hranice) a I/47 vedená z jihozápadu na východ (Vyškov – Kroměříž – Hulín - Přerov – Lipník nad Bečvou - Ostrava). Oba tyto tahy tvoří pátevní spojení mezi Zlínem, Olomoucí a Ostravou. Nejbližší napojení na dálnici D1 se nachází 6 km jihovýchodně od Přerova nedaleko obce Říkovice, jež je součástí stavby D1 úseku 0135 Kroměříž východ – Říkovice a který byl dán do provozu v červenci 2011. Na katastrálním území města Přerov je 13,03 kilometrů silnic I. třídy (MMPř, 2012).

Síť silnic druhé třídy tvoří celkem tři komunikace. Komunikace II/150, spojující Valašské Meziříčí s Přerovem a Prostějovem, komunikace II/434 Prostějov – Přerov - Lipník nad Bečvou, vedoucí z Přerova na sever paralelně s I/47 a I/55 a komunikace II/436 Kojetín – Přerov – Tršice - Doloplazy – rychlostní komunikace R35. Silnice II/434 je v kombinaci se silnicemi III. třídy v současné době více využívána nákladní dopravou s negativními následky především pro místní část Kozlovice. Silnice třetí třídy tvoří na území města Přerova a místních částí silnice III/0555, III/0557, III/01857, III/4361, III/4364, III/4365, III/4367, III/04720, III/04721, III/04723 a III/04724. Celková délka silnic II. a III. třídy na území města Přerova a jeho místních částí činí 24,33 km (MMPř, 2012).

Na tyto komunikace navazuje městský komunikační systém. Místní komunikace města Přerova zahrnují silniční síť o celkové délce 88,50 kilometrů (MMPř, 2012). Tento systém tvoří i komunikace, které jsou poměrně hodně zatížené. Město Přerov, stejně jako mnoho dalších měst v České republice, má vážné problémy s výrazným nárůstem počtu vozidel, hustotou silniční dopravy a nedostatečným komunikačním systémem, který není schopen zvládat současný nárůst tranzitní nákladní silniční dopravy.

Po dobudování chybějících dvou úseků D1 0136 Říkovice – Přerov a 0137 Přerov – Lipník nad Bečvou, které se stanou dálničním obchvatem města, dojde k převedení tranzitní dopravy mimo město podél východní průmyslové části bez závažnějších dopadů na centrum města. Připojení města bude umožněno dvěma mimoúrovňovými kříženími Přerov - západ a Přerov - sever a jedním sjezdem v prostoru místní části Lověšice.

Vzhledem ke své poloze má město velké vazby na okolní významná města, jako je Olomouc, Prostějov, Kroměříž a Zlín, což s sebou přináší nesporné výhody, ale i nevýhody ve formě větších nároků na dopravní infrastrukturu. Časová dostupnost města Přerova z nejbližších krajských měst je asi 25 minut v případě Olomouce a 40 minut v případě Zlína. Tranzitní doprava je do města vedena z jihu ze Zlínského kraje nebo kraje Jihomoravského, nezanedbatelná je rovněž doprava ze Slovenské republiky. Ze severního směru je tranzitní doprava přivedena z Ostravska, vozidla přijíždějící po D1, nebo z oblasti Olomouce, která je umístěna v centru dálkové dopravní trasy vedoucí na Svitavy, Hradec Králové, Bruntál a Šumperk. Z výše uvedeného lze konstatovat, že většina pozemních komunikací je velice zatížená, nejsložitějšími místy na území města je průjezd jeho východní částí od Předmostí, ulicí Polní, Tržní, Velké Novosady, Komenského, Husova a Tovární, včetně špatné propustnosti světelných křižovatek u obchodního domu Tesco a v místě autobusového nádraží. Při této situaci dochází ke kolizi s vcelku hustou dopravou vnitroměstskou a v místech centra města dochází tak ke vzniku dopravních kongescí. Značné zatížení rovněž vykazují okružní křižovatky, které byly vybudovány v minulých letech, a které na jedné straně ulehčily dopravní napojení z vedlejších komunikací, ale na straně druhé způsobily zpomalení dopravy nákladní - tranzitní, jejichž vozidla mají na úzkých objezdech někdy problém. Kapacita křižovatek a to nejen v dopravních špičkách, nedokáže pojmout takové množství dopravy a při sebemenší dopravní nehodě vede k totálnímu dopravnímu kolapsu.



Obr. 3 Mapa sítě stávajících silnic města Přerova a místních částí
 zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, silniční a dálniční síť okresu Přerov,
 výřez (ŘSD, 2011)

Omezujícím faktorem je rovněž malá propustnost města z důvodu přírodní bariéry řeky Bečvy a nedostatečným počtem mostů přes její koryto na straně jedné a umělé bariéry železniční trati vedoucí z jihu na severovýchod s nedostatečnou kapacitou podjezdů, na straně druhé. Ke značnému konfliktu mezi jednotlivými druhy dopravy dochází rovněž v prostoru vlakového a autobusového nádraží v oblasti tzv. přednádražního prostoru, kde se zejména

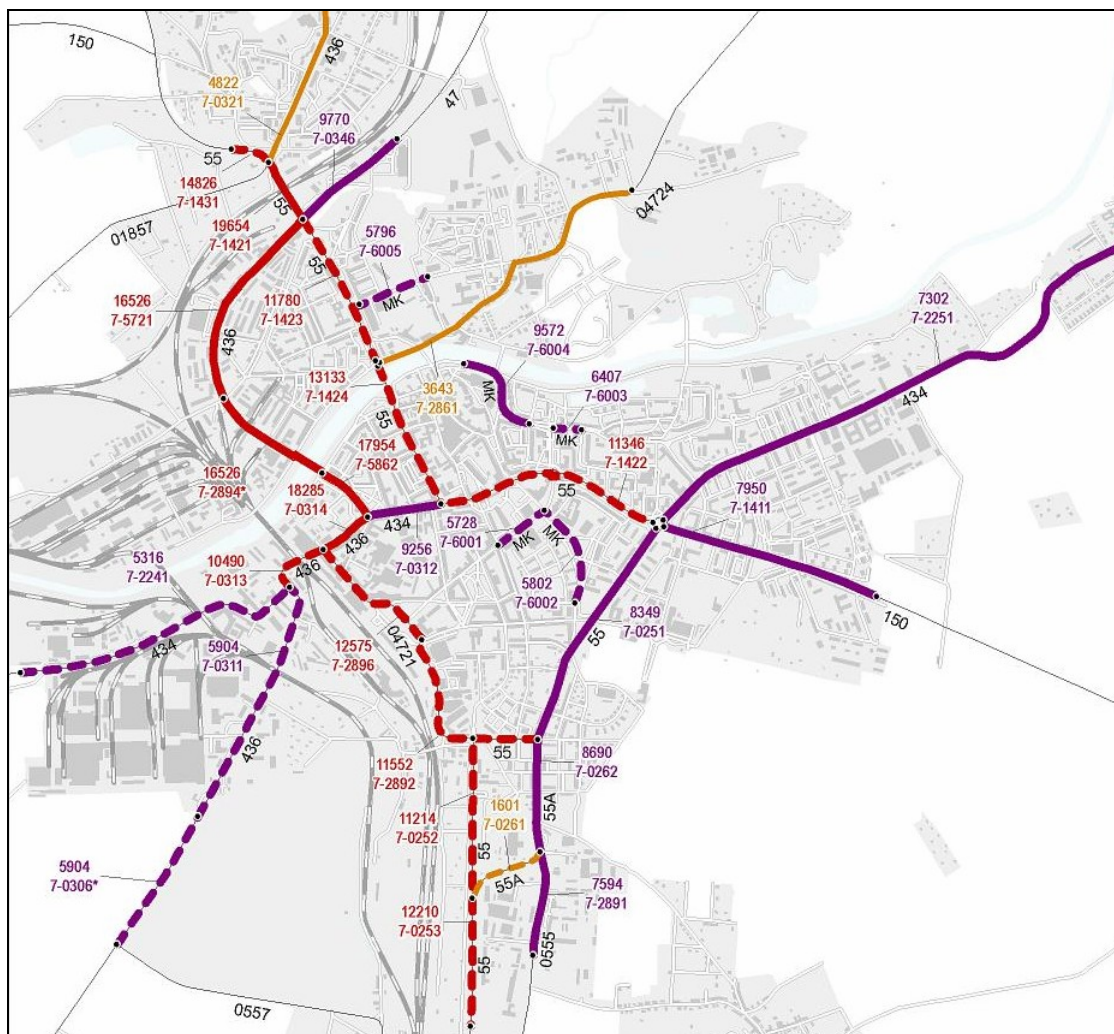
tranzitní doprava dostává do střetu s vysokou koncentrací pěších směřujících na nádraží a kteří jsou nuceni tuto komunikaci přecházet. Světelně řízený přechod je pouze jediný, přímo před výpravní budovou železniční stanice, ze tří přístupů na autobusové nádraží je světelně řízen rovněž pouze jediný.

V současnosti lze hodnotit dopravní situaci na hranici únosnosti a její propustnosti, charakteristické jsou časté kongesce, vysoké zatížení komunikací a jejich devastace, především z důvodu vysokého podílu tranzitní dopravy.

Intenzitu dopravy sleduje Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) pomocí pravidelných sčítání frekvence dopravy v pětiletých cyklech. Poslední sčítání proběhlo v roce 2010. Měření probíhá opakovaně, nejvýše 7krát a hodnoty jsou následně zprůměrnovány. Výsledné hodnoty udávají počty automobilů celkem za 24 hodin v obou směrech dohromady (Strakoš, 2009, s. 43).

Výjezd z Přerova je možný ve čtyřech hlavních směrech na Olomouc, Lipník nad Bečvou (a dále na Ostravu nebo Vsetín), Hulín (dále na D1 nebo Kroměříž) a Prostějov. Silnice I. třídy I/55 a I/47 jsou svojí polohou spíše tranzitního typu. Naopak silnice nižší třídy jsou využívány spíše pro cesty místního významu, ale také obyvateli Přerova bydlícími či pracujícími poblíž konkrétní komunikace. Nejvyšší frekvence automobilů byla v letech 2005 a 2010 naměřena na silnicích I. třídy.

Index vývoje mezi dvěma zkoumanými obdobími (100 % značí stav k roku 2005) odhalil prudký vzestup k centru nejvíce přiléhající části I/47, tj. východní větev kolem autobusového nádraží, celkově o 251 % k roku 2005. Setrvalý stav až mírný vzestup existuje na jihovýchodním výpadu (silnice II/150) ve směru na Bystřici pod Hostýnem. Ostatní komunikace byly v roce 2010 výrazně více vytíženy než v roce 2005. Zejména se jedná o silnice I. třídy, tedy tranzitní směry, které tak potvrzují potřebu infrastrukturních staveb vyhýbajících se městu. Podle sčítání dopravy provedeného v roce 2010 se potvrdil fakt nejzatíženějšího úseku ve městě mezi křižovatkou Polní, Lipnická a křižovatkou silnic I/55 a ul. Hranická, tedy podjezd pod železniční tratí do Předmostí s celkovým počtem téměř 20 000 aut za 24 hodin.



Obr. 4 Výsledky sčítání dopravy v roce 2010 město Přerov

zdroj: Celostátní sčítání dopravy za rok 2010 (ŘSD, 2010)

Tento fakt se rovněž velice nepříznivě projevuje ve zvýšené koncentraci prachu a prašného aerosolu, který je způsobován i zvýšenou dopravou. Tato měření jsou ve městě Přerov prováděna celkem na šesti místech, nejvyšší hodnoty jsou ale právě na tranzitním průběhu nákladní dopravy přes město, na křižovatce ulic Velké Novosady a Komenského. Město proto už v minulosti muselo sáhnout k opatření, které by následky alespoň trochu zmírnilo. Od počátku roku 2011 platí v Přerově vyhláška, podle níž musejí mít kamiony a auta, převážející sypký materiál, náklad pod plachtou. Řidičům nákladních aut, kteří vyhlášku ignorují, hrozí sankce pro fyzickou osobu do výše až 30 tisíc korun, podnikatelskému subjektu až do výše 200 tisíc korun.

5.1.2 Organizace dopravní obslužnosti

Veřejná doprava na území města i v regionu Přerovska je organizována v Integrovaném dopravním systému Olomouckého kraje (IDSOK). Ten vznikl v roce 2003, poté co kompetence v zajištění dopravní obslužnosti přebraly krajské úřady. Původně samostatný systém integrované dopravy města Přerova se stal jeho součástí v roce 2004. Součástí IDSOK je linková autobusová doprava příměstská, vybrané dálkové linky, městská hromadná doprava a částečně i doprava železniční provozovaná na území Olomouckého kraje. K 1. lednu 2012 vznikla nová příspěvková organizace Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, jejíž hlavním smyslem je centralizace veřejné dopravy a její globální systémové řízení z jednoho místa.

Tarif IDSOK je přestupný a je založen na zónovém a časovém principu. Celé území Olomouckého kraje je rozděleno na tarifní zóny, označených číslem a názvem. Pro každou jízdenku je tedy stanovena její zónová a časová platnost. Všechny druhy jízdních dokladů umožňují v rámci své časové a zónové platnosti cestování všemi dopravními prostředky zahrnutými do IDSOK včetně přestupu mezi nimi, v regionu Přerovska však bohužel zatím bez železnice. Obsluhované území města Přerova leží v tarifní zóně 51. Ceník jízdného IDSOK pro tarifní zónu 51 je uveden v tabulce (Tab. 3) a byl stanoven od 1. března 2012.

Tab. 3 Ceník jízdného IDSOK zóna 51

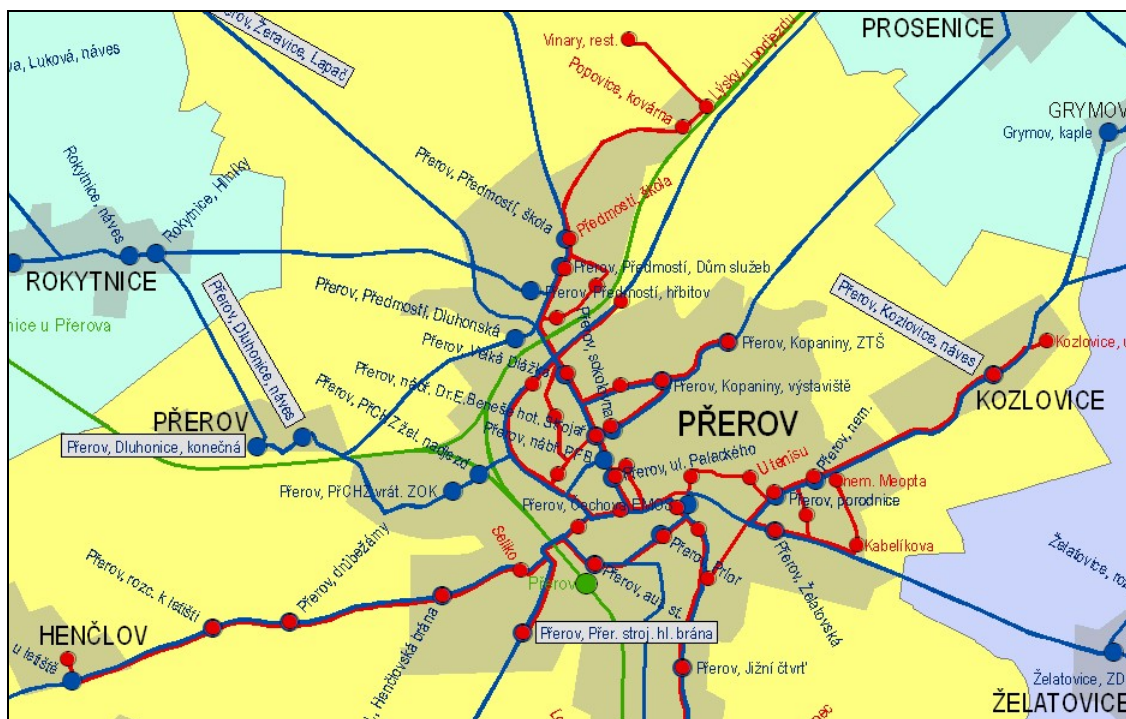
Zóna	Jednotlivé jízdné		časová platnost		Dovozné zavazadlo	7 denní	mě- síční	čtvrt- letní
	občan- ské	zlevně- né	minuty					
			pracovní dny	ostatní dny				
51	10,-	5,-	40	60	5,-	78,-	250,-	710,-

zdroj: Nařízení č. 1/2012 (MMPr, 2012)

Jízdné se platí v hotovosti u řidiče, v přípravné fázi je zavedení elektronických čipových karet k urychlení plateb. Veřejnou silniční dopravu v okrese Přerov zajišťuje dálková, regionální autobusová doprava a městská doprava ve městě Přerov. Smíšený provoz elektrické trakce a autobusů není provozován v žádné obci v okrese. První veřejně provozovaná autobusová linka byla zahájena 21. září 1920 na lince Přerov – Bystřice pod Hostýnem (Lapáček, 2006, s. 117).

Území města Přerova je v základním rozdělení obsluhováno subsystemy IDSOK městská hromadná doprava (MHD) Přerov sítí 8 linek a příměstská autobusová doprava (PAD),

kteřá obsahuje pro jízdní řád 2011/2012 10 linek. Uvedené linky zajišťují základní (ZDO) a ostatní dopravní obslužnost (ODO) města. U linek MHD je závazek k úhradě prokazatelné ztráty z provozu této veřejné služby přenášen na Statutární město Přerov.



Obr. 5 Přehled linek v tarifní zóně 51

zdroj: IDSOK, mapa okres Přerov, výřez (KÚOK, 2011)

V případě linkové dopravy se pak město podílí na krytí ztrát spolu s Olomouckým krajem a obcemi obsluhovanými po trase. Dalších 18 autobusových linek zařazených v IDSOK na území města projíždí, avšak jejich provoz není z prostředků města hrazen. Celkem 7 autobusových linek, převážně dálkového charakteru, není součástí IDSOK.

Mezi současné dopravce (jízdní řád 2011/2012) zajišťující pravidelnou autobusovou dopravu na území města Přerova a v jeho blízkém okolí patří:

- Veolia Transport Morava, a.s.
- ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s.
- KRODOS BUS, a.s., Kroměříž
- ČSAD Vsetín, a.s.
- FTL – First Transport Lines, a.s., Prostějov

Dopravní systém veřejné autobusové dopravy je mnohem více ovlivňován poptávkou než osobní železniční doprava, a to především z důvodu většího působení tržních sil. V nejbližším okolí města Přerov se proto směr i počty autobusových spojů stávají doplň-

kovou veřejnou dopravou k dopravě železniční. Hierarchicky významná poloha Přerova v rámci železniční dopravy má za následek totální absenci dálkové autobusové dopravy, která nemůže konkurovat vlakům, jedoucích po koridorech. Spekulovat v tomto případě lze, jak se bude vyvíjet nabídka v případě dokončení dálnice D1, kdy dojde ke zvětšení role Přerova jako tranzitního města mezi Ostravou a Brnem, popřípadě Prahou, což by mohlo mít za následek zvýšení podílu dálkové autobusové dopravy. Vzhledem k současné situaci však hraje veřejná autobusová doprava doplňující roli k páteřní železniční osobní dopravě a zaměřuje se na obslužnost místních obcí a blízkého okolí města Přerova. Většina vedených spojů proto začíná, popřípadě končí svou cestu na autobusovém nádraží v Přerově. To je velmi vhodně umístěno v těsné blízkosti nádraží vlakového a přestup není pro cestujícího bariérou.

Provoz linek MHD do 31. 12. 2009 provozovala firma Connex Morava, a.s., firma která byla nástupcem dřívějšího národního podniku ČSAD Ostrava. Na základě vyhlášeného výběrového řízení byla provozovatelem od 1. 1. 2010 vybrána společnost Slovenská autobusová doprava Trnava, a.s. (SAD). S touto firmou byla 16. 11. 2009 uzavřena Smlouva o závazku veřejné služby ve veřejné dopravě na následujících 10 let, společnost ji však 30. 5. 2011 magistrátu vypověděla. Od 1. 12. 2011 začala provozovat MHD ve městě Přerov společnost Dopravní a logistická společnost, s.r.o. (DLS) na základě přímého zadání. Smlouva byla uzavřena na dobu 2 let, než bude vybrán nový dopravce ve veřejné soutěži. Jedná se o společnost s ručením omezeným, jejímž jediným vlastníkem je SAD Trnava, a.s. se 100 % vkladem.

Síť městských linek je zabezpečována v rozsahu osmi linek. Tabulka (Tab. 4) uvádí aktuální provozní parametry linek MHD. Pravidelný (taktový) interval je v pracovních dnech navržen u linek 4, 5 a s drobnými odchylkami na lince 1, zatímco u ostatních linek je nepravidelný, přizpůsobený aktuálním přepravním nárokům v určitých časech (např. začátky a konce pracovních směn ve významných podnicích, nebo přeprava dětí a studentů do škol), některé spoje jsou prodlouženy právě pro obsluhu významných zaměstnavatelů města (areál Přerovských strojíren).

V období sedla (tj. od 8 do 13 a od 17 do 19 hodin) je provoz vyrovnanější, s intervaly udávanými v tabulce. Při určitém zjednodušení lze říci, že linky 1 a 5 jsou ve všední dny v přerovském systému MHD páteřní. Provoz o sobotách, nedělích a svátcích je přizpůsoben nižší přepravní poptávce, s tím jsou spojené delší intervaly na třech provozovaných

linkách (linky 1, 6 a 7). Linky 4, 5 a 7 jsou polookružní a všechny linky se protínají na autobusovém nádraží, které slouží jako hlavní přestupní bod mezi nimi. Počet cestujících se pravidelně zvyšuje přes zimní období, kdy přibudou cestující na úkor dopravy individuální cyklistické, která je ve městě velice rozšířena.

Tab. 4 Provozní parametry linek MHD Přerov

Linka	Délka (m)	Trasa	Interval (min)			
			PD špička	PD sedlo	PD večer	SN
925001	16 980	OS	15	30	-	+60
925002	17 183	OS	+30	60	60	-
925003	21 160	OS	+30	60	60	-
925004	15 796	PO	30	30	60	-
925005	9 531	PO	15	15	30	-
925006	20 217	OS	-	-	-	+60
925007	22 157	PO	-	-	-	+75
925008	6 815	OS	30	-	-	-

Linka	Počet spojů		Vypravenost (počet vozidel)			
	PD	SN	PD špička	PD sedlo	PD večer	SN
925001	80	18	4	2	0	1
925002	66	0	3	1	1	0
925003	54	0	3	1	1	0
925004	33	0	2	2	1	0
925005	63	0	3	3	2	0
925006	0	42	0	0	0	2
925007	0	17	0	0	0	1
925008	28	0	1	0	0	0
Celkem	324	77	16	9	5	4

PD – pracovní den, SN – sobota, neděle, svátek,
PO – polookružní trasa, OS – obousměrná trasa

zdroj: Jízdní řady linek MHD Přerov (CHAPS, 2012)

K zabezpečení provozu v pracovních dnech je na 6 linkách vypravováno 16 autobusů, víkendový provoz zajišťují 4 vozidla. Cestujícím je v současnosti k dispozici 13 nízkopodlažních ekologických autobusů na pohon CNG. Jedná se o autobusy nové výroby Irisbus Citelis 12 CNG (4 vozidla), SOR City NBG 12 (7 vozidel), SOR BNG 12 (1 vozidlo) a kloubový autobus Irisbus Citelis 18 CNG (1 vozidlo), který je nasazován v přepravní špičce ve všední dny na linku 1. Nabídku doplňuje 7 vozidel na dieselový pohon značky Karosa (DLS, 2011). Všechna vozidla jsou vybavena vnějším informačním systémem, zejména předním digitálním panelem zobrazující číslo linky, konečnou zastávku a výčet nácestných

zastávek. Většina vozidel je vybavena bočním a zadním digitálním panelem a vnitřním panelem.

Pro zajištění provozu byla dne 23. června 2010 (MMPř, 2010) otevřena plnicí stanice na stlačený zemní plyn, která byla vybudována firmou Bonett Bohemia, a.s. ve spolupráci se Statutárním městem Přerov právě pro čerpání CNG do autobusů, zajišťujících městskou dopravu v Přerově.

Obrázek (Obr. 6) zobrazuje vedení linek městské hromadné dopravy ve městě Přerově a jeho místních částech, vedení jednotlivých linek v centru města je uvedeno v příloze (Příloha 1).



Obr. 6 Síť MHD Přerov

zdroj: Statutární město Přerov, GIS Mapa linek MHD (MMPř, 2008)

Autobusové nádraží v Přerově je umístěno v jeho jihozápadní části v těsné blízkosti vlakového nádraží. Areál je vymezen sousední silnicí III/04721, resp. ulicemi Husova, Nádražní, Kramářova a Tovární. V urbanistické struktuře je poloha velice výhodná, především proto, že všechny linky MHD i spoje příměstské dopravy jsou přes něj svedeny, díky těsné vazbě na železnici, docházkové vzdálenosti do centra města a plochy pro parkování automobilové

individuální dopravy. Z tohoto důvodu lze na autobusové nádraží nahlížet jako na intermodální přestupní uzel.

Současná podoba autobusového nádraží pochází z prosince 2009, kdy byla dokončena jeho rozsáhlá rekonstrukce, která zcela zásadně změnila dosavadní vzhled a nevyhovující stav. Původní plocha pocházela z roku 1969, kdy nádraží bylo napojeno na krajskou komunikaci velkým množstvím křižovatek tvaru T, řazenými postupně za sebou. Výpravní budova, mobiliář, propadající se dlažba, nekrytá nástupiště, to vše bylo pro dnešní kulturu cestování nevyhovující. Projektová dokumentace byla zpracována projektantem ing. Michalem Majerem. Změnil se systém celé dopravní logiky (otočení nových nástupišť o 45°, vybudování jednoho společného výjezdu pro autobusy), novou podobu dostala výpravní budova s nabídkou komerčních prostor a důstojného zázemí jak pro cestující, tak pro řidiče autobusů a především, do té doby zcela chybějící zastřešení nástupišť. Rekonstrukce byla rozdělena na dvě etapy, probíhala za plného provozu, byla zahájena v dubnu 2009 a byla dokončena v prosinci téhož roku. Celá investiční akce stála téměř 150 mil. Kč, přičemž na více než polovinu částky (85 mil. Kč) byla získána dotace z Regionálního operačního programu Střední Morava. Na následujících snímcích (Obr. 7) jsou zachyceny původní a současný vzhled přerovského autobusového nádraží.



Obr. 7 Pohled na autobusové nádraží před a po rekonstrukci
zdroj: Statutární město Pířerov (MMPř, 2010)

Území města pokrývá celkem 69 zastávek, z nichž je téměř polovina určena pouze pro MHD. Společné zastávky MHD a PAD tvoří pouze čtvrtinu jejich celkového počtu. Přehled všech zastávek veřejné autobusové dopravy na území města Pířerova je uveden v příloze (Příloha 2). Velký podíl zastávkových přístřešků a označníků MHD pro cestující

byl nově instalován firmou CITY-TOOLS, s.r.o. Brno, které zajišťuje rovněž jejich údržbu, včetně pronájmu inzertních ploch.

Příměstské linky, dříve provozované na odlišném tarifním a organizačním základu, se po zavedení IDSOK staly plnohodnotnou součástí systému dopravní obslužnosti. Cestujícímu už nezáleží na typu linky ani dopravci, protože je ve všech případech odbaven stejně. V působnosti města jsou provozovány linky PAD, které doplňují linky MHD v obslužnosti místních částí Přerova a zajišťují rovněž plnou obslužnost na ta místa, která nejsou pokryta sítí linek MHD. Přepravu na příměstských linkách zajišťuje dopravce Veolia Transport Morava, a.s., linky jsou číslovány podle posledního dvojčíslí jejich kódu, ale kromě označení samotných vozidel, se toto označení nikde nepoužívá (např. v jízdních řádech nebo na zastávkách).

Při základní analýze dopravní obslužnosti vychází poměrně příznivý počet spojů do jednotlivých částí města, především v porovnání s místními částmi města obsluhovanými pouze linkami MHD. Ukazuje se tak výhoda obsluhy okrajových částí města příměstskými linkami, které svým trasováním pokrývají větší oblast a mohou tak nabídnout větší počet spojů. Velký rozdíl je především v propadu intenzity mezi pracovním dnem a víkendem, který v případě PAD činí asi 50 %, zatímco v MHD je to téměř 77 %.

Tab. 5 Provozní parametry PAD

Místní část	Číslo linky	Počet spojů	
		PD	SN
Penčice, Čekyně	920 004	20	8
Čekyně, Zdravice	920 005	24	18
	920 006	24	12
Henčlov	780 660	10	0
	920 009	45	17
Kozlovice	920 012	21	10
	920 017	23	12
	920 057	20	4
	920 061	13	6
	920 086	13	10
Dluhonice	920 025	32	24
Celkem		245	121

zdroj: Jízdní řady (CHAPS, 2012)

Statutární město Přerov se podílí na krytí ztrát z provozu linek IDSOK na jeho území dvěma způsoby. V subsystému MHD se podílí v plné výši. Předpokládané roční náklady na

provoz vykazuje dopravce v rámci odborného odhadu na celé rozpočtové období, v průběhu roku jsou pak aktualizovány. Náklady MHD jsou částečně kryty z příjmů tržeb od cestujících. Zbývající částka je financována ze zdrojů města, které je zároveň regulátorem ceny jízdného. Kromě běžných provozních ztrát jsou na město přenášeny i náklady investiční (vozový park, vybavení vozidel, obnova zastávek apod.). V subsystému PAD se město podílí na krytí ztrát ve spolupráci s Olomouckým krajem a dalšími obcemi na trase linek. Závazek ZDO zde přebírá na sebe stát, zastoupený Olomouckým krajem, náklady na zajištění ODO pak přecházejí na obsluhované obce, mezi něž patří i město Přerov.

Následující tabulka (Tab. 6) zachycuje vývoj nákladů na dopravní obslužnost města v rozmezí let 1999 - 2012. Z této tabulky velice jasně vyplývá neustálé zvyšování celkových nákladů, v roce 2012 toto zvýšení činilo 85 % oproti nákladům na dopravní obslužnost roku 1999.

Tab. 6 Náklady na dopravní obslužnost

Rok	Náklady celkem v Kč
1999	16 033 000
2000	16 065 000
2001	17 276 000
2002	17 341 000
2003	18 940 000
2004	19 730 000
2005	17 870 022
2006	18 768 148
2007	18 504 200
2008	19 845 697
2009	20 556 509
2010	19 004 125
2011	20 817 000
2012	*29 800 000

*předběžný údaj

zdroj: Závěrečné účty (MMP, 2011)

5.2 Železniční doprava

Přerov je důležitým dopravním uzlem ve státním i v evropském železničním měřítku. Železniční stanice Přerov je křižovatkou dvoukolejných tratí č. 270 (Praha) Česká Třebová – Bohumín (Polsko), č. 330 Přerov – Břeclav (statní hranice Slovenska a Rakouska) a jednokolejně trati č. 300 Přerov – Nezamyslice – Brno. Železniční provoz v Přerově byl zahájen 1. září 1841, kdy se konala první komisionální jízda vlaku na trati Uherského Hradiště -

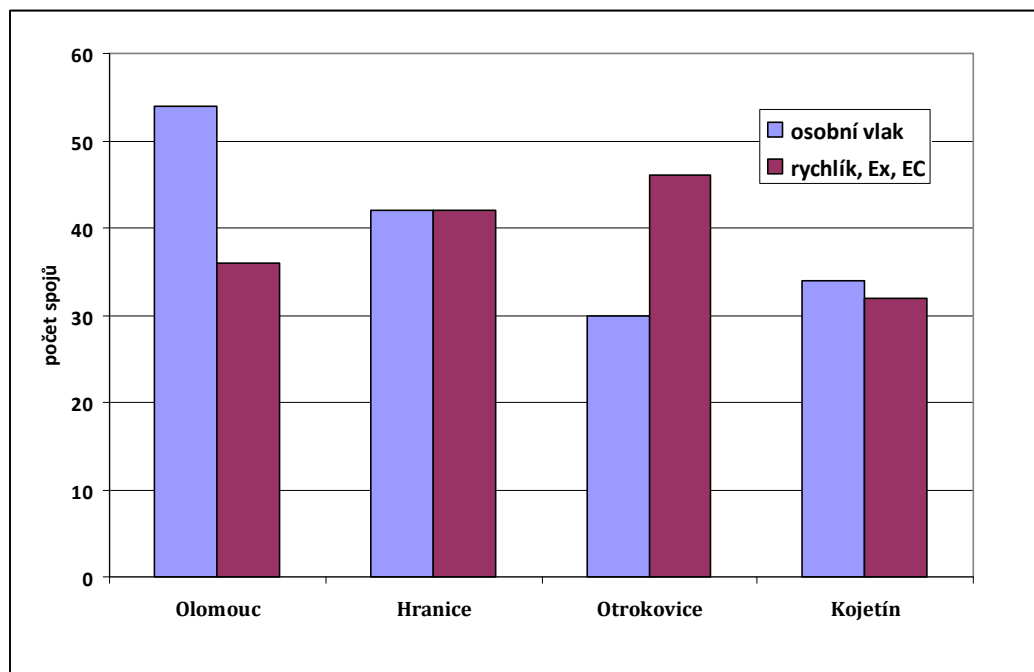
Přerov. Následující měsíc 17. října 1841 (Lapáček, 2006, s. 85) bylo zprovozněno železniční spojení s Olomoucí a o 6 let později 1. května 1847 (Lapáček, 2006, s. 87) s Bohumínem. V této době měl Přerov už rovněž železniční spojení s Prahou. Stavba dráhy přinesla velký hospodářský rozmach, přestože původně byla stavěna především pro dálkovou dopravu. Z Přerova se stal velmi významný železniční uzel. Koncem 19. století byla na úseku z Bohumína do Přerova nejsilnější frekvence v Rakousku vůbec. Dovoz z Pruska přes Přerov činil 3,2 mil. tun, ostravsko-karvinská pánev přepravovala přes Přerov 3,4 mil. tun (Lapáček, 2006, s. 88).

Po první světové válce poklesly objemy přepravy na hlavních tazích a modernizace jednotlivých částí železniční sítě se stala cílem strategických rozhodnutí (prioritou byl tah východ – západ). Od 50. let minulého století se začalo s elektrifikací, první elektrický vlak přijel do Přerova 1. ledna 1960 z Olomouce, 28. ledna 1960 Přerovem projel první elektrický osobní vlak, jedoucí z České Třebové do Valašského Meziříčí. Elektrický provoz na trati z Břeclavi byl zahájen 29. března 1985 a poslední trať mířící do Přerova z Brna byla elektrifikována až v roce 1993 (Lapáček, 2006, s. 150; 158; 163). Stejně jako u ostatních tratí na severní části republiky jsou tratě elektrifikovány systémem 3kV stejnosměrné trakční soustavy. Traťový úsek Břeclav – Přerov – Ostrava – Petrovice u Karviné, st. hranice, je součástí II. tranzitního koridoru ČD (VI. Evropský železniční koridor TEN-T), úsek Mosty u Jablunkova, st. hranice – Ostrava – Přerov – Česká Třebová, je součástí III. tranzitního koridoru ČD.

Přes železniční stanici jezdí mezinárodní spoje z Vídně a Budapešti do Varšavy a zpět, které v Přerově zastavují. Přímé spojení je zajištěno do celé řady evropských měst (Warszawa, Kraków, Katowice, Poprad, Košice, Bratislava, Budapest, Wien, Villach). Důležité spoje ze směru Ostrava nebo Žilina směrem na Olomouc, však Přerov objíždějí po železniční spoje mezi stanicemi Prosenice a Dluhonice, která byla vybudována v roce 1924. Tím Přerov částečně ztrácí přístup k těmto vlakům, v minulosti existovala úvaha o vybudování železniční zastávky na této spojnici v místní části Předmostí, která se však nerealizovala. Modernizace II. národního koridoru (Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné) byla v okolí uzlu Přerov dokončena v roce 2002, modernizace III. národního koridoru byla v úseku Přerov – Olomouc dokončena v roce 2007. Cílem modernizace bylo zkrácení jízdních dob, snížení nákladů na údržbu a negativních vlivů na ŽP, zvýšení bezpečnosti provo-

zu, modernizace stanic a technologického vybavení tratí zvyšující bezpečnost a úroveň řízení provozu. Modernizace probíhala na traťovou rychlost zpravidla 160 km/h.

Celkový počet a skladbu spojů charakterizuje následující graf (Obr. 8). Počet vlakových spojů je poměrně hustý, nejdominantnějším výjezdním, ale také příjezdním směrem do Přerova je spojení s krajským městem Olomoucí. Značný podíl rychlíkových spojů a vlaků kategorie Ex, je doplněn také dostatečným počtem osobních vlaků, směřujících do Olomouce a některé pak dále do Zábřehu nebo Šumperka. Je zřejmé, že na místní rozvoj mají vliv osobní vlaky, které se nevyhýbají menším stanicím, a proto je tento směr oprávněně nejdůležitější železniční tepnou na území Přerovska. Pravidelné železniční spojení má Přerov s hlavním městem prostřednictvím osmi párů rychlíků v relativně pravidelném dvouhodinovém taktu.



Obr. 8 Absolutní počet spojů podle směrů z/do stanice Přerov
Zdroj: IDOS, spojení z/do ke dni 8. 2. 2012 (CHAPS, 2012)

Druhým a podle počtu spojů, jen o málo významným směrem je směr do Hranic a dále na Ostravu nebo Vsetín. Oproti trati na Olomouc je výsledná hodnota celkových spojů zvyšována v důsledku rychlíkové dopravy, kdy dochází k souběhu spojů z Brna a Břeclavi, které z Přerova dále směřují do Ostravy. Je zde zastoupeno spojení vlaků kategorie rychlík, Ex a EC, především díky tranzitní poloze Přerova mezi Polskem a Rakouskem. Rychlíkové spoje jsou vedeny výhradně do Ostravy nebo Bohumína, vlaky osobní dopravy kromě Bohumína rovněž do Vsetína nebo Horní Lidče. Frekvence je častá s důrazem na osobní vlaky

především v pracovních dnech. Jižní část II. koridoru, tedy směr Hulín a dále Otrokovice a Břeclav vykazuje vyšší podíl zejména rychlíků a poměrně značné omezení spojů ve dnech pracovního volna. Rychlíky jsou charakteristické pravidelným taktem do Břeclavi a Brna, posíleny některými spoji do Luhačovic, nebo Veselí nad Moravou. Také zde najdeme, kromě osobních vlaků, rychlíků, spěšného vlaku i vlaky kategorie Ex a EC.

Poslední trať přes Kojetín do Nezamyslic, Vyškova a Brna je charakteristická taktovým provozem rychlíkových spojů, výhradně končícími v Brně a osobními vlaky, které končí v Nezamyslicích, opět s částečným omezením mimo pracovní dny. Rychlíkové spoje obecně ve stanici Přerov nekončí, všechny jsou tranzitní. To je dáno lokalizací města mezi většími krajskými městy a také jeho polohou na dopravní křižovatce. Železniční stanice má multifunkční charakter, neboť plní současně vlakovou, seřadovací, přeprahovou, úvratňovou a odbočnou funkci. K osobnímu nádraží patří také komerční a nákladový obvod. Do kolejiště stanice jsou zapojeny vlečky významných přerovských podniků Precheza, a.s., Dalkia Teplárna Přerov, areál strojírny a Kazeto, spol. s r.o.

V samotné železniční stanici od roku 2009 probíhá rozsáhlá rekonstrukce, která zahrnuje rekonstrukci hlavních kolejí, dvoukolejný průtah pro tranzitní vlaky přes osobní nádraží mimo nástupištní hrany s rychlostí 80 km/h, nová ostrovní nástupiště, rekonstrukce stávajícího a vybudování nového jižního podchodu, který zajistí bezbariérový přístup. Navržená stavba je uvedena do souladu s požadavky na operabilitu trans-evropského železničního systému. V souvislosti s tímto projektem došlo k vytvoření nového centrálního dispečerského pracoviště v Přerově (CDP) pro oblast Moravy, které bylo dokončeno v dubnu 2011. CDP Přerov je budova s dispečerskými dopravními sálami, kde každá řízená oblast nebo sestava oblastí má vlastní sál. V této budově je umístěna centrála řízení dopravy pro trať Břeclav – Přerov (v Přerově od roku 2007), centrála pro řízení trati z Přerova do Polanky nad Odrou (v Přerově od konce roku 2009) a řízené celé železniční stanice Přerov. Výhledově se z tohoto místa mají řídit jednotlivé tratě na území Moravy, Slezska a části Čech. Provoz na všech tratích, procházejících železniční stanicí Přerov, je zajišťován výhradně Českými drahami, železniční doprava není zahrnuta do systému integrované dopravy IDSOK.

5.3 Letecká doprava

Jihozápadním směrem 4 km od centra města v blízkosti městské části Henčlov se nachází letiště Přerov – Bochoř. Historie letiště se datuje do roku 1937, kdy bylo započato s vlastní výstavbou, provoz až do roku 1958 byl čistě vojenský. 1. července 1958, po částečném uvolnění letiště pro civilní účely, byla slavnostně zahájena pravidelná linka ČSA na lince Přerov – Praha a zpět (Lapáček, 2006, s. 149). Na krátkou dobu byla v roce 1965 zavedena i linka Přerov – Košice a zpět. S rostoucím významem přerovského vojenského letiště, byla cílová stanice linky spojující hlavní město se střední Moravou, v roce 1973 přeložena z Přerova do Holešova. V letech 1974 – 1981 na přerovském letišti fungovala přeprava noční letecké pošty, po tomto období byl civilní charakter opět utlumen (Lapáček, 2006, s. 156). V současné době je letiště v majetku Ministerstva obrany ČR a prioritně je využíváno Vzdušnými silami Armády ČR. Na letišti má sídlo 23. základna vrtulníkového letectva Edvarda Beneše a je určena k přímé podpoře a zabezpečení bojové činnosti pozemních vojsk. Letiště Přerov – Bochoř má statut neveřejného mezinárodního letiště se smíšeným provozem kategorie 2B pro lety za viditelnosti (VFR) ve dne i v noci. V roce 1999 byla zprovozněna nová řídicí věž (Lapáček, 2006, s. 169) vyhovující zcela normám pro civilní provoz. Civilní využití v současné době je spíše sporadické, oprávnění k provozování vydal Úřad pro civilní letectví akciové společnosti Regionální letiště Přerov, a.s. v roce 2010 (Regionální letiště Přerov, 2011). Tuto společnost založili společně Olomoucký se Zlínským krajem a statutárním městem Přerov a jejím hlavním úkolem je zajištění civilního provozu a postupný rozvoj civilní části letiště na veřejné mezinárodní letiště. Očekáván je rozvoj pravidelných letů nízkonákladových leteckých společností, nepravidelných charterových letů, nákladních letů a letů aerotaxi. Dále se očekává využití letiště pro lety výcvikové, záchranné a samozřejmě všechny lety sportovní.

Budoucí rozvoj však velmi zásadně závisí na zachování vojenské letecké základny, neboť o případné a pro rozvoj nezbytné investice do letiště, jakož i o samotný provoz, je třeba se podílet na nákladech spolu s resortem obrany. O osudu zachování základny Armády ČR na letišti stále není definitivně rozhodnuto, rozhodně však bez její pomoci, díky silné konkurenci blízkých letišť v Brně Tuřanech a v Ostravě Mošnově, by případný provoz letiště byl prakticky nemožný. V první etapě modernizace společnost Regionální letiště Přerov, a.s. investovala v letech 2008 - 2011 přes 130 milionů do opravy přistávací plochy a vybudování Střediska letových provozních služeb. Pro druhou etapu společnost počítala s využitím

450 milionů korun poskytnutých z Evropské unie, Evropská komise však tento projekt počátkem roku 2012 nepodpořila. Proto bude nutno projekt přepracovat na skromnější variantu, která počítá s postupnou rekonstrukcí stávajících budov.

Přesto lze konstatovat, že letiště Přerov má svou hodnotu již jen tím, že existuje v povědomí veřejnosti, má také zásadní význam z hlediska dopravní dostupnosti a zvyšování konkurenceschopnosti celé střední Moravy. Je schopné rekonstrukce a dobudování do podoby potřebné pro provoz civilních leteckých předpisů a vůbec pro účely všeobecného letectví.

Tab. 7 Popis vzletových a přistávacích drah

Označení	RWY 06	RWY 24
Zeměpisný a magnetický směr	066°/063°	246°/243°
Rozměry RWY	2 500 x 60 m	2 500 x 60 m
Únosnost, povrch	23/R/D/W/T, beton	23/R/D/W/T, beton
Nadmořská výška	202 m	205 m
Sklon RWY	max. 0,6 %	max. 0,6 %
Rozměry RWY	105 x 120	105 x 120
Rozměry stripu	2 710 x 120 m	2 710 x 120 m
Přístrojové přiblížení	ano	ne

Zdroj: Letiště Přerov (Regionální letiště Přerov, 2011)

5.4 Vodní doprava

V současné době není v území města provozována žádná vodní doprava. Severně od města je stabilizována trasa plavebního kanálu Dunaj – Odra – Labe (D-O-L). Ve výsledném koncepčním záměru, který je akceptován jako územní rezerva i v Územním plánu města Přerova, jsou stavby samotné trasy průplavu, tzv. Oderská větev a stavba přístavu Přerov na dunajské větvi. Oderská větev je trasována jako odbočka vedoucí řekou Bečvou od místa křížení D-O-L z hlavní trasy dunajské větve do přístavu Přerov a do města Přerova, k teplárně a k chemickým závodům v Přerově, kde jsou navržena překladiště. Jedná se o úsek dlouhý cca 5,4 km, který by měl být zakončen pevným stupněm s usazovacím prostorem. Přístav Přerov - (km 1,950 až km 2,670 od odbočení z průplavu D-O-L) bude umístěn na volné ploše mezi čistírnou odpadních vod Přerov a místní částí Henčlov. Je navržen v nově vybudovaném bazénu, kde je umístěno 12 překladištních poloh. Připojení přístavu na silniční

síť České republiky bude možné z plánované dálnice D1. Vlečka přístavu je plánována jako připojení na stávající předávací kolejiště v blízkosti nákladového nádraží žst. Přerov a je vedena souběžně s vlečkami pro Precheza, a.s. a strojírny do areálu přístavu (Kolařík, 2005).

5.5 Cyklistická doprava

Město Přerov má z hlediska geografického dobré předpoklady k využívání cyklistické dopravy, a to jak v zastavěném, tak i v nezastavěném území. Na území města Přerova se nachází několik cyklistických tras a stezek vybudovaných a vyznačených v několika typech režimu. Jednak je to cyklistický pruh na vozovce, stezka pro cyklisty, stezka pro cyklisty se smíšeným provozem, stezka pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem a stezka vedená po komunikaci.

Obr. 9 Strategická vize města v oblasti cyklistické dopravy



Zdroj: Statutární město Přerov (MMPř, 2008)

Vzhledem k umístění obytných a průmyslových zón lze na území města vyzorovat dva základní proudy cyklistů a to proud z východní obytné části města s cílem průmyslové oblasti na jihu a západě a proud mířící ze severu do průmyslových zón. Lze konstatovat, že počet obyvatel využívajících ve městě Přerově k přepravě cyklistickou dopravu neustále stoupá a má vliv i na počet přepravených osob v místní MHD. Je to dáno rovněž faktem, že město Přerov intenzivně a dlouhodobě pracuje na systematickém budování cyklostezek. V roce 2002 byla zpracována studie „Návrh sítě cyklistických tras a cyklostezek v Přerově“ projekční kanceláří Printes atelier, která slouží jako hlavní vodítko při budování nové sítě. V průběhu let 1993 – 2010 byly vybudovány cyklostezky v celkové délce přes 20 km. Výčet cyklostezek je uveden v příloze 3 na konci práce. Cyklostezky vedou nejen páteřně centrem města, ale směřují i do místních částí.

Nové cyklostezky jsou v intravilánu města budované v zámkové dlažbě a obvykle barevně odlišeny od chodníku, v extravilánu jsou asfaltobetonové. K významným stavbám realizovaným v posledních letech jsou např. cyklostezka Přerov – Kozlovice, která propojuje svou délkou 2 km centrum města s místní částí Kozlovice nebo úprava povrchu polní cesty okolo řeky Bečvy pro cyklisty a in-line bruslaře, která vede po levém břehu řeky Bečvy v délce 5,1 km. Tento úsek je součástí velké Cyklostezky Bečva, spojující prameny řeky Bečvy (Rožnovské a Vsetínské) a ústí řeky Bečvy do řeky Moravy. Z regionálního hlediska je tato stezka využívána zejména v úseku mezi městy Hranice, Lipník a Přerov. Na stavbu tohoto úseku stezky město vynaložilo prostředky v celkové výši 8,7 mil. Kč (MMPř, 2010). V současné době je v realizaci projekt propojení města Přerova a obce Želatovice.

6 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PŘEROVA

Součástí analýzy dopravní obslužnosti je vyhodnocení informací a poznatků z analýzy současného stavu sestavením SWOT analýzy. Jako podklad jsem tedy použil zjištění z předchozí kapitoly.

Silné stránky

- železniční i silniční dopravní uzel s nadregionálním významem
- existence letiště v blízkosti města
- krajina a rovinný terén vhodný pro rozvoj cyklistické dopravy
- intermodální uzel, sousedící vlakové a autobusové nádraží
- existence integrovaného dopravního systému (IDSOK)
- přestavba a modernizace autobusového nádraží
- nízkopodlažní ekologické autobusy na plyn CNG na linkách MHD
- síť cyklistických stezek
- dostupnost okolních krajských měst (Olomouc, Zlín)
- společný zónový tarif
- optimální skladba a počet vlakových spojů,

Slabé stránky

- chybějící úsek dálnice D1, tvořící přirozený obchvat města
- hustota tranzitní nákladní dopravy
- dopravně přetížený střed města
- vysoké koncentrace prašného aerosolu a prachových částic v ovzduší
- dopravní kongesce
- malá propustnost města
- dopady dopravy na životní prostředí ve městě (vibrace, hluk, emise, prach)
- vzrůstající náklady na financování veřejné hromadné dopravy
- absence plné integrace železniční dopravy do dopravního systému IDSOK

Příležitosti

- vyřešení tranzitní dopravy přes město prostřednictvím dostavby D1 a R55
- optimalizace systému veřejné dopravy
- upevnění pozice města jako dopravní a logistické křižovatky
- upevnění pozice města jako dopravní a logistické křižovatky
- elektronické čipové karty pro odbavování cestujících
- vyšší využití cyklistické dopravy
- využití fondů EU
- využití metody partnerství veřejného a soukromého sektoru
- zvýšení podílu dálkové autobusové dopravy po dokončení dálnice D1
- realizace D-O-L a následné zapojení na evropskou síť vodních cest
- zlepšení kvality služeb v oblasti železniční dopravy v souvislosti s konkurencí dopravců
- zvýšení civilního provozu na letišti

Ohrožení

- zpoždění realizace národních infrastrukturních projektů v oblasti dopravy
- neudržitelná dopravní situace ve městě
- zhoršení životního prostředí v důsledku dopravy
- nedostatek zdrojů pro financování důležitých dopravních projektů
- neustále zvyšující se podíl nákladní tranzitní dopravy
- nedostatek financí na údržbu komunikací
- problém s výkupem pozemků pro výstavbu nové silniční infrastruktury
- odliv cestujících ve veřejné dopravě a nárůst dopravy individuální
- nejistá budoucnost civilního leteckého provozu a letiště v Přerově vůbec
- rušení spojů, linek veřejné osobní dopravy

7 OPATŘENÍ PRO ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PŘEROVA

V závěrečné kapitole mé bakalářské práce se pokusím na základě výsledku analýzy navrhnout několik řešení, které by měly v budoucích letech zlepšit podmínky statutárního města Přerova v oblasti dopravy. Pro stanovení základních cílů jsem využil dokument Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období let 2007 – 2013, který byl vypracován v listopadu 2007 firmou Mott MacDonald Praha, spol. s r.o. V analytické části jsem se věnoval jednotlivým druhům dopravy zvlášť, opatření pro zlepšení dopravní obslužnosti jsou stanoveny na oblast dopravy jako celek a jsou reflexí na předchozí poznatky.

Cíl 1 – Snížení negativních efektů silniční dopravy ve městě Přerov

- snížení intenzity osobní i nákladní silniční dopravy při tranzitu městem jako důsledek odvedení tranzitní dopravy po obchvatu D1
- snížení počtu kongescí jako důsledek odstranění úzkých hrdel v dopravě
- snížení počtu nehodových lokalit jako důsledek aplikace bezpečnostních opatření na pozemních komunikacích, zklidňování dopravy a budování infrastruktury
- snížení emisí zavedením ekologicky šetrného pohonu vozidel

Cíl 2 – Zajištění dostupnosti kvalitní dopravní infrastruktury jako předpokladu pro ekonomický rozvoj území a udržení významu města Přerova jako dopravní křižovatky celorepublikového významu

- zajištění páteří silniční sítě, včetně napojení na síť dálnic a rychlostních silnic
- uchování významu města Přerova jako významné železniční křižovatky
- udržení a rozvoj letecké infrastruktury splňující požadavky na mezinárodní provoz
- budování ucelené sítě cyklistické infrastruktury

Cíl 3 – Rozvoj veřejné dopravy

- spokojenost obyvatel s kvalitou a rozsahem veřejné dopravy
- udržení nebo lépe zvýšení podílu obyvatel využívajících veřejnou dopravu
- moderní vozový park

- prohloubení provázanosti městské a příměstské dopravy a dopravy železniční, odstranění paralelních linek a sjednocení platnosti tarifu IDSOK

Opatření v oblasti dopravní infrastruktury

Dálnice D1 – stavba 0137 Přerov – Lipník nad Bečvou

Trasa dálnice D1 v úseku Přerov – Lipník nad Bečvou, je součástí budované sítě dálnic a rychlostních silnic ČR, která tvoří základní dopravní kostru čtyřpruhových komunikací. Stavba je navržena v kategorii D 26,5/120 v celkové délce 14 300 m. Preferovaná je vozovka betonová, pouze v úsecích s velkými náspy, u mostních objektů a přejezdů středního dělicího pásu bude vozovka živičná. Stavba respektuje výhledovou trasu vodní cesty D-O-L a stávající železniční trať Přerov – Bohumín. Stavba má pravomocné územní a stavební rozhodnutí, na budoucím staveništi byl zahájen archeologický průzkum, předpokládané zahájení výstavby je rok 2013 s uvedením do provozu v roce 2016. Předpokládaná cena stavby je téměř 7,5 mld. Kč bez daně (ŘSD, 2011).

Dálnice D1 – stavba 0136 Říkovice - Přerov

Trasa dálnice D1 v úseku Říkovice - Přerov, je součástí budované sítě dálnic a rychlostních silnic ČR, která tvoří základní dopravní kostru čtyřpruhových komunikací. Stavba je navržena v kategorii D 26,5/120 v celkové délce 10 100 m. Uvedená stavba je velice náročná z důvodu velkého množství mostních objektů a vybudováním významné mimoúrovňové křižovatky v oblasti Přerov – sever. Na trase je trojí mimoúrovňové křížení významných železničních tratí, dálniční estakáda nad areálem firmy Precheza, včetně skládky zelené skalice a přemostění řeky Bečvy. Na stavbu bylo vydáno pravomocné územní rozhodnutí, z důvodu nedostatku finančních prostředků, byla další příprava od roku 2010 pozastavena. Předpokládaná cena stavby je téměř 6,5 mld. Kč bez daně (ŘSD, 2011).

Rychlostní komunikace R55 – stavba 5502 Přerov - Kokory

Rychlostní komunikace R55 je součástí tahu Olomouc – Přerov – Hulín – Otrokovice - Břeclav. Navržená komunikace bude plnit spojnici dvou velkých center střední Moravy – Olomouce a Přerova a dvou významných komunikací – dálnici D1 a rychlostní silnici R55. Stavba je navržena v kategorii D 25,5/120, tj. čtyřpruhová komunikace se středním dělicím pásem v celkové délce 5 960 m. Uvedená stavba významně urychlí spojení Přerova s krajským městem, bude vedena v celém průběhu mimo intravilány dotčených obcí na trase. Na stavbu je zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí, postup přípravy je

závislý na přidělu finančních prostředků. Předpokládaná cena stavby je 1,4 mld. Kč bez daně (ŘSD, 2011).

Napojení centra na dálniční křižovatku Přerov – sever, MÚK s ČD Přerov – Předmostí

Tento dálniční přivaděč bude z části novostavba, dvoupruhová estakáda (MÚK s železniční tratí v místní části Předmostí) a z části rekonstrukcí stávající komunikace v ulici Polní. Součástí by měla být rovněž úprava křižovatky I/55 a I/47 (křižovatka ulic Velká Dlážka, Lipnická a Polní). Tímto se odstraní jedno z nejproblematictějších míst, úzké hrdlo podjezd do Předmostí, místo častých kongescí. Stavba je v realizaci vázána na existenci navazujících staveb, západního dálničního obchvatu D1. Vybudováním těchto staveb bude mít zásadní vliv na provoz ve městě Přerov, zcela odkloněna by měla být nákladní tranzitní doprava a mělo by dojít ke zklidnění dopravy v centru. Na stavbu bylo v roce 2008 vydáno pravomocné rozhodnutí o umístění stavby, předpokládané vydání stavebního povolení je v roce 2013, uvedení do provozu v roce 2015. Předpokládaná cena stavby je téměř 814 mil. Kč bez daně (ŘSD, 2012).

Přeložka silnice I/55 – průtah centrem, tzv. průpich

Investice, která je z části navrhovaná jako nedělená čtyřpruhová sběrná komunikace, bude navazovat na ulici Velké Novosady a vytvoří tak další část průtahu silnice I/55 městem, která bude svými parametry odpovídat významu této komunikace. Zprovozněním tohoto úseku dojde rovněž k vypuštění dalších kritických míst z hlediska kongescí ve městě, světelné křižovatky Kojetínská – Husova a ke zklidnění dopravy v prostoru před železniční stanicí. Aby stavba splnila svůj navrhovaný účel, existence je rovněž vázána na pokračování průtahu centrem města, tímto by došlo k výraznému zrychlení a zkrácení průjezdu městem Přerov. Po dokončení dálnice D1 zůstane průtah jako hlavní sběrná komunikace města s vyústěním na dálniční křižovatku Přerov – sever. Na stavbu bylo vydáno v roce 2009 pravomocné rozhodnutí o umístění stavby, nyní se zpracovává investiční záměr. Na přípravě stavby, jakož i na realizaci se významnou měrou podílí i město Přerov. Předpoklad zahájení stavby je rok 2013, projektovaná cena realizace je 140 mil. Kč bez daně (ŘSD, 2011).

Přeložka silnice II/436 v úseku Přerov – Bochoř

Přeložka silnice II/436 v úseku Přerov – Bochoř je vyvolána stavbou dálnice D1, bude tedy realizována v rámci stavby 0136. Silnici bude využívat doprava do stávajících průmyslových areálů na jihu města a rovněž do nových průmyslových zón v této oblasti.

Silnice II/150, úsek mezi silnicí I/55 a stávající silnicí II/150 v jihovýchodní oblasti města

V případě realizace by tato komunikace odvedla část dopravy z uliční sítě města v dané oblasti a směru. Komunikace by měla začínat na stávající silnici I/55 a vést severovýchodním směrem až na stávající silnici II/150 s možností propojení s částí již zrealizované silnice za Meoptou a silnicí II/434. Existence této stavby by zajistila východní obchvat města s možností odvedení dopravy v jihovýchodním sektoru.

Na výstavbu nadřazené silniční sítě, která odvede z městských ulic převážnou část tranzitní dopravy, navazuje výstavba doplňující sítě místních komunikací a přeložek silnic nižších tříd. Uvolněné komunikace by měly projít dopravním zklidněním. Výstavba komunikací nových na rozvojových plochách města by již neměla vycházet pouze z požadavků silniční dopravy, ale v mnohem větší míře než dosud, musí zohlednit požadavky pěších, cyklistů i veřejné dopravy.

Železniční infrastruktura, rekonstrukce žst. Přerov

Dokončení, již zahájené rekonstrukce železniční stanice Přerov, spočívající ve zlepšení komfortu pro cestující, ve zřízení druhého jižního podchodu, ve výstavbě nového bezbariérového přístupu včetně nového informačního zařízení. V rámci stavby bude tedy kompletně rekonstruováno celé dopravně významné kolejiště, železniční spodek i svršek a nástupiště. Kompletní dokončení této rozsáhlé stavby, v celkové hodnotě téměř 5 mld. Kč, která je spolufinancována v rámci Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti, je plánováno na druhé pololetí roku 2015.

Železniční infrastruktura, železniční trať 300 Přerov - Brno

V rámci příprav rovněž probíhá projekt modernizace železniční trati z Přerova do Brna, spočívající v celkové modernizaci této trati, její zdvoukolejnění a odstranění všech mimoúrovňových křížení. Tyto práce by vedly k podstatnému zvýšení propustnosti trati v celé délce 77 km, a ve zvýšení konkurenceschopnosti železnice oproti dopravě silniční, kdyby

se celkové jízdní doba mezi Ostravou a Brnem snížila ze současných 130 na 70 minut, při plánované maximální rychlosti vlaků 200 km/h.

Podpora pěší a cyklistické dopravy

Pokračování výstavby cyklistických stezek dle vypracované studie „Návrh sítě cyklistických tras a cyklostezek v Přerově“. Cílem je vybudování bezpečné a kvalitní cyklistické infrastruktury, zkvalitnění zázemí pro cyklisty a bezpečný pohyb chodců. Při výstavbě nových komunikací je nutné zohledňovat užití nových tras nejen pro motorovou dopravu, ale i chodci a cyklisty. Zvýšením bezpečnosti provozu a snížením počtu nehodových lokalit v oblasti cyklistické a pěší dopravy dojde ke zvýšení atraktivity tohoto způsobu dopravy.

Opatření v oblasti rozvoje veřejné hromadné dopravy

Pro rozvoj veřejné hromadné dopravy na území města Přerova je důležité prohloubení provázanosti linek MHD a PAD na území města, spolu se zavedením jednoduchého, elektronického způsobu placení jízdného. Odstranění souběžně vedených linek a spojů povede k částečnému snížení nároků na kapacitu linek MHD a z toho plynoucí úspoře. Dále je vhodná plná integrace železniční dopravy v regionu Přerovska do IDSOK. V uplynulém období byl zvýšen komfort cestování v autobusové dopravě zprovozněním plně moderního autobusového nádraží a zavedením nízkopodlažních autobusů na CNG provoz na spojích MHD. Spolu s odkloněním nákladní tranzitní dopravy z centra města dojde ke zvýšení spolehlivosti veřejné dopravy a k dodržování stanovených jízdních řádů. Nezbytným předpokladem pro tvorbu optimálních jízdních řádů je koordinace všech zúčastněných subjektů a vytvoření kvalitní dopravní sítě s několika centrálními přestupnými uzly. Na vybraných důležitých zastávkách musí být sjednocena nabídka městských a příměstských linek, zastávky musí být odpovídajícím způsobem vybaveny městským mobiliárem a statickým i dynamickým informačním systémem. Pro dobré fungování dopravní sítě by bylo vhodné zjednodušit číselné označení jednotlivých linek MHD a PAD, odstranit dnešní souběh dvou číselných řad.

ZÁVĚR

Ve své bakalářské práci jsem se zabýval analýzou dopravní obslužnosti města Přerova. V této oblasti se minulých letech udělalo mnoho pozitivního, např. v oblasti železniční dopravy po dokončení rozsáhlé rekonstrukce železničního uzlu, dojde díky odpovídající četnosti spojů, nové infrastruktury a postupné rekonstrukci vozového parku, k dosažení dobré kvality služeb. U autobusové dopravy došlo k velkému zlepšení díky vybudování nového autobusového nádraží a zavedení nových nízkopodlažních autobusů na stlačený zemní plyn v městské dopravě, které vedlo ke zvýšení komfortu a kultury cestování, ale i ke snížení emisí v pravidelném městském provozu.

Největší nedostatky vidím v samotné dopravní infrastruktuře, která je důsledkem dlouhodobého vývoje, který v minulosti nebylo možné odhadnout díky enormnímu nárůstu motorizace. V dopravní síti se nachází čtyři úzká hrdla (podjezd silnice I/55 pod železniční tratí v místní části Předmostí, podjezd silnice II/434 v Kojetínská ulici, most Legií a most Míru), která limitují provoz a jsou zdrojem kongescí. Do těchto míst se kumuluje provoz téměř všech druhů pozemních doprav nejen v rámci zdrojové a cílové městské dopravy, ale doplněné o tranzitní dopravu celostátní úrovně. Velkým krokem pro tranzitní dopravu by bylo konečné vybudování a zprovoznění chybějícího úseku dálnice D1. Tato investiční akce je úzce navázána ale i na další záměry v oblasti budování dopravní infrastruktury, především mám na mysli vybudování mimoúrovňového křížení s železniční tratí v Předmostí. To by odstranilo jedno z dopravních hrdel a tato komunikace by zároveň sloužila jako hlavní přivaděč k napojení na dálniční síť České republiky. Pro vnitřní uspořádání dopravy v samotném centru a zklidnění dopravní situace v blízkosti železniční stanice v Husově ulici, je rovněž nutné vyřešit návaznost průtahu městem. Po zkapacitnění mostu Legií a rozšíření komunikací v ulici Velké Novosady a Tržní, je třeba vybudovat sběrnou komunikaci, která dopravu urychlí a zjednoduší. Všechny tyto investice jsou na sobě úzce závislé a zásadní pro vyřešení současné situace.

V existenci smíšeného provozu na letišti Bochoř, v oblasti dopravy letecké, bohužel za současných podmínek nevěřím. Vidím velké problémy ve financování jeho provozu, v hrozbě odchodu armády a v jeho důsledku v nemožnosti udržení civilního provozu. Situace v letecké dopravě v současné době zasahuje i mnohem důležitější letiště, příklad vidíme v Mošnově, které ztrácí svoji pozici a vliv na úkor polského letiště v Katowicích.

Všechny uvedené projekty neznamenaají zásadní vliv pouze pro město a region, ale mají i celostátní význam. Dojde k výraznému odlehčení dopravy v centru města Přerova ale rovněž ke zrychlení a zkvalitnění průjezdu celým dotčeným územím. Město Přerov se tak vedle železniční dopravy, stane významnou křižovatkou i v oblasti dopravy silniční. Vzhledem k vysoké investiční náročnosti dopravních projektů je nejdůležitějším předpokladem efektivní využití současných finančních možností.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Tištěné dokumenty

FRANCOVÁ, Eva. *Cestovní ruch*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2003. 119 s. ISBN 80-244-0719-1.

HÁJEK, Oldřich et al.. *I. Sborník referátů z odborné konference na téma Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji*. Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005. 101 s. ISBN 80-7318-351-X.

KAŠPAROVÁ, Eva, Růžena KOMÁRKOVÁ a Alois SURYNEK. *Základy sociologického výzkumu*. Praha: Management Press, 2001. 160 s. ISBN 80-7261-038-4.

LAPÁČEK, Jiří, Věra FIŠMISTROVÁ a Aleš DRECHSLER. *Dějiny města Přerova v datech*. Přerov: Město Přerov, 2006. 190 s. ISBN 80-239-7202-2.

MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy I.* Plzeň: Západočeská univerzita, 1999. 71 s. ISBN 80-7082-545-6.

MOTT MACDONALD Praha. *Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007 – 2013*. Přerov: Statutární město Přerov, 2007. 119 s.

NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava Plus*. Praha: ASPI Publishing, 2003. 136 s. ISBN 80-86395-53-7.

PASTOR, Otto a Roman ŠTĚRBA. *Osobní doprava v území a regionech*. Praha: Vydavatelství ČVÚT, 2005. 107 s. ISBN 80-01-03185-3.

STRAKOŠ, Vladimír a Vít VOŽENÍLEK. *City logistics: Dopravní problémy města a logistika*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2009. 193 s. ISBN: 978-80-244-2317-3.

WOKOUN, René et al. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 455 s. ISBN 978-80-7380-086-4.

ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI Publishing, 2007. 352 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

Zákony, vyhlášky a nařízení

ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě a o změně a doplnění dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s. 1154-1161. ISSN 1211-

1244. Dostupný také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=111/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.
- ČESKO. Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994 o drahách a o změně a doplnění dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 79, s. 3041-3054. ISSN 1211-1244. Dostupný také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=266/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.
- ČESKO. Zákon č. 114 ze dne 25. května 1995, o vnitrozemské plavbě a o změně a doplnění dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1995, částka 30, s. 1610-1619. ISSN 1211-1244. Dostupný také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=114/1995&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.
- ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997, o pozemních komunikacích a o změně a doplnění dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 47-61. ISSN 1211-1244. Dostupný také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=13/1997&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.
- ČESKO. Zákon č. 49 ze dne 6. března 1997, o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 1266-1286. ISSN 1211-1244. Dostupný také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=49/1997&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.
- ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4615. ISSN 1211-1244. Dostupný také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.
- ČESKO. Zákon č. 56 ze dne 10. ledna 2001, o podmínkách provozu na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21, s. 1962-1991. ISSN 1211-1244. Dostupný také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=56/2001&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.
- ČESKO. Zákon č. 77 ze dne 5. února 2002, o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách. In:

Sbírka zákonů České republiky. 2002, částka 34, s. 1681-1713. ISSN 1211-1244. Dostupný také z: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=77/2002&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)

[zakonu/SearchResult.aspx?q=77/2002&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=77/2002&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)

ČESKO. Zákon č. 194 ze dne 20. května 2010, o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 65, s. 2210-2222. ISSN 1211-1244. Dostupný také z: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=194/2010&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)

[zakonu/SearchResult.aspx?q=194/2010&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=194/2010&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)

ČESKO. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175 ze dne 15. června 2000, o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 54, s. 2535-2549. ISSN 1211-1244. Dostupná také z:

[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=175/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)

[zakonu/SearchResult.aspx?q=175/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=175/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)

ČESKO. Nařízení vlády č. 63 ze dne 9. února 2011, o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 24, s. 642-644. ISSN 1211-1244. Dostupné také z:

[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=63/2011&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)

[zakonu/SearchResult.aspx?q=63/2011&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=63/2011&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)

Elektronické dokumenty

Celostátní informační systém o jízdních řádech, [online]. Praha: Chaps, Ministerstvo dopravy ČR, 2012 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z:

<http://portal.idos.cz/Search.aspx?c=7&mi=4&tt=4726,0,38&sv=Přerov&ttnm=Přerov&p=1>

Veřejná databáze Historický lexikon, [online databáze]. Praha: Český statistický úřad, 2012 [cit. 2012-02-15]. Dostupné z:

http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabdetail.jsp?cislotab=DEM_HLOB&pro_1_18=511382

Veřejná databáze, Městská a obecní statistika, Vybrané statistické údaje za obec Přerov, [online databáze]. Praha: Český statistický úřad, 2012 [cit. 2012-04-30]. Dostupné z:

http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?&cislotab=MOS%20ZV01&kapitola_id=5&str=tabdetail.jsp&voa=tabulka

Statistiky nezaměstnanosti z územního hlediska [online databáze]. Praha: Ministerstvo práce a sociálních věcí ČR, 2011 [cit. 2012-02-22]. Dostupné z:

<http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/uzem>

DOPRAVNÍ A LOGISTICKÁ SPOLEČNOST. DLS: *Vozový park*, [online]. ©2011-2012 [cit. 2012-02-04]. Dostupné z: http://www.mhdprerov.cz/vozovy_park.htm

KOLÁČEK, Tomáš. *Olomoucký kraj – křižovatka evropských vodních cest*, Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, [online]. ©2005-2012 [cit. 2012-02-16]. Dostupné z <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/oprojektu/trasadol?start=4>

KRAJSKÝ ÚŘAD OLOMOUCKÉHO KRAJE. KÚOK: *Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje Přerov*, [online]. ©2011 [cit. 2012-01-20]. Dostupné z: <http://www.kr-olomoucky.cz/clanky/dokumenty/809/mapa-idsok-okres-prerov.png>

REGIONÁLNÍ LETIŠTĚ PŘEROV. *Aktuality*, [online]. ©2011 [cit. 2012-01-16]. Dostupné z <http://www.airport-prerov.cz/aktuality.htm>

REGIONÁLNÍ LETIŠTĚ PŘEROV. *Technické informace*, [online]. ©2011 [cit. 2012-01-16]. Dostupné z <http://www.airport-prerov.cz/TECHInfo.htm>

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. ŘSD ČR: *Silniční a dálniční síť okresu Přerov* [online]. ŘSD ČR Praha, ©2011 [cit. 2012-02-02]. Dostupné z:

http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/img/mapy/okr_prerov.png

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. ŘSD ČR: *Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2010* [online]. ŘSD ČR Praha, ©2010 [cit. 2012-02-04]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/content/doc/71-09.jpg>

STATUTÁRNÍ MĚSTO PŘEROV. MMPr: *Cyklistická doprava*, MMPr Přerov, [online]. ©2008 [cit. 2012-01-30]. Dostupné z: <http://www.prerov.eu/cs/o-prerove/doprava-ve-meste/cyklisticka-doprava.html>

STATUTÁRNÍ MĚSTO PŘEROV. MMPr: *Cyklodoprava*, MMPr Přerov, [online]. ©2010 [cit. 2012-01-30]. Dostupné z: <http://www.prerov.eu/cs/magistrat/rozvoj-mesta/investicni-akce-mesta/zrealizovane-investice-mesta/cyklodoprava.html>

STATUTÁRNÍ MĚSTO PŘEROV. MMPr: *Mapy linek MHD*, MMPr Přerov, [online]. ©2008 [cit. 2012-01-16]. Dostupné z: <http://www.prerov.eu/cs/magistrat/mapove-centrum-gis/mapy-linek-mhd.html>

STATUTÁRNÍ MĚSTO PŘEROV. MMPr: *Narřízení č. 1/2012 o stanovení maximální ceny jízdného v městské dopravě osob na území statutárního města Přerova*, MMPr Přerov, [online]. ©2012 [cit. 2012-03-01]. Dostupné z: <http://www.prerov.eu/cs/magistrat/pravni-predpisy-mesta/narizeni-mesta/platna-narizeni-mesta.html>

STATUTÁRNÍ MĚSTO PŘEROV. MMPr: *Otevření čerpací stanice na stlačený zemní plyn*, MMPr Přerov, [online]. ©2010 [cit. 2012-02-01]. Dostupné z: <http://www.prerov.eu/cs/magistrat/tiskove-centrum/tiskove-zpravy-2010/otevreni-cerpaci-stanice-na-stlaceny-zemni-plyn-cng.html>

STATUTÁRNÍ MĚSTO PŘEROV. MMPr: *Rekonstrukce autobusového nádraží*, MMPr Přerov, [online]. ©2010 [cit. 2012-01-30]. Dostupné z: <http://www.prerov.eu/cs/magistrat/rozvoj-mesta/investicni-akce-mesta/zrealizovane-investice-mesta/rekonstrukce-autobusoveho-nadrazi.html>

STATUTÁRNÍ MĚSTO PŘEROV. MMPr: *Závěrečný účet města*, MMPr Přerov, [online]. ©2011 [cit. 2012-01-18]. Dostupné z: <http://www.prerov.eu/cs/magistrat/hospodareni-mesta/zaverecny-ucet-mesta.html>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
CNG	Compressed Natural Gas stlačený zemní plyn
ČSA	Československé aerolinie
ČSÚ	Český statistický úřad
DLS	Dopravní a logistická společnost, spol. s r.o.
D-O-L	plavební kanál Dunaj – Odra – Labe
EU	Evropská unie
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
KÚOK	Krajský úřad Olomouckého kraje
MHD	Městská hromadná doprava
MMPr	Magistrát města Přerova
MÚK	mimoúrovňové křížení
ODO	Ostatní dopravní obslužnost
PAD	Příměstská autobusová doprava
SAD	Slovenská autobusová doprava
RWY	runway
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
TEN-T	Trans-European Transport Network in field of Transport - Transevropské dopravní síť
VFR	Visual Flight Rules let za viditelnosti
ZDO	Základní dopravní obsluha
ZŠ	Základní škola
ŽP	životní prostředí
žst.	železniční stanice

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obr. 1 Vývoj počtu obyvatel v období let 1991 - 2011 (k 31. 12.)</i>	22
<i>Obr. 2 Počet žáků v ZŠ v rozmezí let 2000/2001-2011/2012</i>	25
<i>Obr. 3 Mapa sítě stávajících silnic města Přerova a místních částí</i>	29
<i>Obr. 4 Výsledky sčítání dopravy v roce 2010 město Přerov</i>	31
<i>Obr. 5 Přehled linek v tarifní zóně 51</i>	33
<i>Obr. 6 Síť MHD Přerov</i>	36
<i>Obr. 7 Pohled na autobusové nádraží před a po rekonstrukci</i>	37
<i>Obr. 8 Absolutní počet spojů podle směrů z/do stanice Přerov</i>	41
<i>Obr. 9 Strategická vize města v oblasti cyklistické dopravy</i>	45

SEZNAM TABULEK

<i>Tab. 1 Vývoj obyvatelstva ve městě Přerově</i>	22
<i>Tab. 2 Vývoj a porovnání míry nezaměstnanosti</i>	23
<i>Tab. 3 Ceník jízdného IDSOK zóna 51</i>	32
<i>Tab. 4 Provozní parametry linek MHD Přerov</i>	35
<i>Tab. 5 Provozní parametry PAD</i>	38
<i>Tab. 6 Náklady na dopravní obslužnost</i>	39
<i>Tab. 7 Popis vzletových a přistávacích drah</i>	44

SEZNAM PŘÍLOH

- P I Vedení linek MHD v centru města
- P II Zastávky veřejné autobusové dopravy na území města
- P III Cyklistická infrastruktura

PŘÍLOHA P I: VEDENÍ LINEK MHD V CENTRU MĚSTA



zdroj: Statutární město Přerov, Mapa linek MHD (MMP, 2008)

PŘÍLOHA P II: ZASTÁVKY VEŘEJNÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ MĚSTA

č.	Zastávky MHD	Zastávky PAD	Poloha zastávky
1	Přerov, aut. st.	Přerov, aut. st.	průtah silnice III. tř.
2	Přerov, BAUMAX		průtah silnice II. tř.
3	Přerov, Bayerova		místní komunikace
4		Přerov, Čechova EMOS	místní komunikace
5		Přerov, Čekyně, Borošín	průtah silnice III. tř.
6		Přerov, Čekyně, dolní konec	průtah silnice II. tř.
7		Přerov, Čekyně, škola	průtah silnice II. tř.
8	Přerov, ČSAD-STS	Přerov, ČSAD-STS	průtah silnice I. tř.
9		Přerov, Dluhonice, konečná	průtah silnice III. tř.
10		Přerov, Dluhonice, náves	průtah silnice III. tř.
11	Přerov, drůbežárny	Přerov, drůbežárny	průtah silnice II. tř.
12	Přerov, Henčlov, náves		průtah silnice II. tř.
13		Přerov, Henčlov, rozc. u letiště	průtah silnice II. tř.
14	Přerov, hřbitov		průtah silnice I. tř.
15	Přerov, Jižní čtvrť	Přerov, Jižní čtvrť	průtah silnice I. tř.
16	Přerov, Kabelíkova		místní komunikace
17	Přerov, KAUF LAND		místní komunikace
18	Přerov, Kojetínská TESCO		průtah silnice II. tř.
19	Přerov, Kopaniny, výstaviště	Přerov, Kopaniny, výstaviště	místní komunikace
20	Přerov, Kopaniny, ZTŠ	Přerov, Kopaniny, ZTŠ	průtah silnice III. tř.
21	Přerov, Kozlovice, náves	Přerov, Kozlovice, náves	průtah silnice II. tř.
22	Přerov, Kozlovice, u pomníku		průtah silnice II. tř.
23	Přerov, kryté lázně		místní komunikace
24	Přerov, Lověšice, autoservis		průtah silnice III. tř.
25	Přerov, Lověšice, podjezd		průtah silnice III. tř.
26	Přerov, Lověšice, točna		průtah silnice III. tř.
27	Přerov, Lýsky, podjezd		průtah silnice III. tř.
28	Přerov, nábř. Dr. E. Beneše, hot. Strojař		místní komunikace
29	Přerov, nábř. Dr. E. Beneše, SME		místní komunikace
30		Přerov, nábř. PFB	místní komunikace
31	Přerov, nám. T. G. Masaryka		místní komunikace
32	Přerov, nem.	Přerov, nem.	průtah silnice II. tř.
33	Přerov, nem. Meopta		místní komunikace
34		Přerov, Penčice, Jednota	průtah silnice II. tř.
35		Přerov, Penčice, Penčičky, mlýn	průtah silnice II. tř.
36		Přerov, Penčice, Penčičky, náves	průtah silnice II. tř.
37	Přerov, pivovar		průtah silnice II. tř.
38	Přerov, Popovice, kovárna		průtah silnice III. tř.
39	Přerov, porodnice	Přerov, porodnice	průtah silnice II. tř.

č.	Zastávky MHD	Zastávky PAD	Poloha zastávky
40	Přerov, Prior	Přerov, Prior	místní komunikace
41		Přerov, Předmostí, Dluhonská	průtah silnice II. tř.
42	Přerov, Předmostí, Dům služeb	Přerov, Předmostí, Dům služeb	průtah silnice II. tř.
43		Přerov, Předmostí, hřbitov	místní komunikace
44		Přerov, Předmostí, pošta	místní komunikace
45	Přerov, Předmostí, škola	Přerov, Předmostí, škola	průtah silnice II. tř.
46	Přerov, Předmostí, Teličkova		místní komunikace
47	Přerov, Předmostí, u podjezdu		místní komunikace
48	Přerov, Přer. stroj., Henčlovská brána	Přerov, Přer. stroj., Henčlovská brána	průtah silnice II. tř.
49	Přerov, Přer. stroj., hl. brána	Přerov, Přer. stroj., h. brána	průtah silnice II. tř.
50		Přerov, PřCHZ, vrát. ZOK	místní komunikace
51		Přerov, PřCHZ, žel. nadjezd	místní komunikace
52	Přerov, rozc. k letišti	Přerov, rozc. k letišti	průtah silnice II. tř.
53	Přerov, Seliko		průtah silnice II. tř.
54	Přerov, sokolovna	Přerov, sokolovna	průtah silnice III. tř.
55	Přerov, Svěpomoc III		místní komunikace
56	Přerov, Svisle		místní komunikace
57	Přerov, Šířava SOU		místní komunikace
58	Přerov, gen. Janouška		místní komunikace
59	Přerov, U tenisu		místní komunikace
60	Přerov, Újezdec, kopec		průtah silnice III. tř.
61	Přerov, Újezdec, střed		průtah silnice III. tř.
62	Přerov, ul. Palackého		průtah silnice I. tř.
63	Přerov, Velká Dlážka	Přerov, Velká Dlážka	průtah silnice I. tř.
64	Přerov, Vinary, rest.		místní komunikace
65	Přerov, Želatovská	Přerov, Želatovská	průtah silnice II. tř.
66		Přerov, Žeravice, hřiště	průtah silnice III. tř.
67		Přerov, Žeravice, Lapač	průtah silnice III. tř.
68		Přerov, Žeravice, rest.	průtah silnice III. tř.
69		Přerov, Žeravice, sídl.	průtah silnice III. tř.

zdroj: Jízdní řády MHD a PAD (CHAPS, 2012)

PŘÍLOHA P III: CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA

Úsek cyklostezky	Rok realizace	délka (v km)
cyklostezka Kojetínská	1993	1,3
cyklostezka Tovačovská	1993	0,727
cyklostezka Želatovská – Komenského	1994	1,76
cyklostezka Velká Dlážka	1994	1,667
cyklostezka Bezručova – U Bečvy – Dvořákova	1994	1,495
cyklostezka U Rybníka	1994	0,283
cyklostezka v parku Michalov	1994	0,658
cyklostezka bří Hovůrkových	1994	1,05
cyklostezka Kosmákova	1996	0,074
cyklostezka Pod Valy	1997	0,11
cyklostezka Seifertova	2000	0,066
cyklostezka Komenského – Kojetínská	2001/2002	0,7
cyklostezka Kojetínská – Tovačovská	2002/2003	0,5
cyklostezka Tovačovská – nábř. Dr. E. Beneše	2003/2004	0,6
cyklostezka Přerov – Kozlovice	2004	1,96
cyklostezka u křižovatky Hranická	2005	0,92
cyklostezka okolo parku Michalov	2006	0,8
cyklostezka Hranická – dolní část	2006	0,216
cyklostezka Hranická – střední část	2007	0,315
cyklostezka Přerov – Henčlov	2007	2,7
cyklostezka Přerov – Újezdec	2008	0,66
cyklostezka při propoj. kom. Dvořákova - Želatovská	2008	0,3
cyklostezka Hranická (horní část)	2009	0,288
cyklostezka Hranická – Pod Skalkou	2010	0,23
cyklostezka Žebračka	2010	0,614
Celkem – součet za roky 1993 – 2010		20,032

Zdroj: Statutární město Přerov (MMPř, 2011)