

# **Analýza dopravní obslužnosti města Olomouc**

Nikola Koňářiková

---

Bakalářská práce  
2017

 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: 2016/2017

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Nikola Koňaříková**  
Osobní číslo: **M13116**  
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Management a ekonomika**  
Forma studia: **prezenční**

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

Zásady pro vypracování:

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

### I. Teoretická část

- Vysvětlete základní teoretické pojmy týkající se dopravní obslužnosti.

### II. Praktická část

- Proveďte základní socioekonomickou charakteristiku města Olomouc.
- Analyzujte současný stav dopravy ve městě Olomouc včetně metody SWOT analýzy.
- Navrhnete opatření pro zlepšení dopravní obslužnosti města Olomouc.

Závěr

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

Seznam odborné literatury:

**MARADA, Miroslav. Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. 1. vyd. Praha: Česká geografická společnost, 2010, 165 s. ISBN 978-80-904521-2-1.**  
**RODRIGUE, Jean-Paul, Claude COMTOIS and Brian SLACK. The Geography of Transport Systems. 2nd ed. London: Routledge, 2009, 352 s. ISBN 978-0-415-48323-0.**  
**VOŽENÍLEK, Vít a Vladimír STRAKOŠ. City logistics: Dopravní problémy města a logistika. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého, 2009, 193 s. ISBN 978-80-244-2317-3.**  
**ZELENÝ, Lubomír. Osobní přeprava. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007, 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.**

Vedoucí bakalářské práce: **doc. RNDr. PhDr. Oldřich Hájek, Ph.D.**  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
Datum zadání bakalářské práce: **15. prosince 2016**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **15. května 2017**

Ve Zlíně dne 15. prosince 2016



doc. Ing. David Tuček, Ph.D.  
*děkan*



RNDr. Pavel Bednář, Ph.D.  
*ředitel ústavu*

## PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

### Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním diplomové/bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové/bakalářské práce bude uložen na elektronickém nosiči v příruční knihovně Fakulty managementu a ekonomiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji diplomovou/bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – diplomovou/bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s příjmem – tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem diplomové/bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

### Prohlašuji,

1. že jsem na diplomové/bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
2. že odevzdaná verze diplomové/bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 12.5.2017

Jméno a příjmení: NIKOLA KOŇÁŘÍKOVÁ

.....

podpis diplomanta

## ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou dopravní obslužnosti města Olomouc. Úvod teoretické části se zaměřuje na význam dopravy pro společnost a dále pojednává o členění dopravy a vymezení základních pojmů. V této části nechybí ani základní legislativní zákony České republiky v oblasti dopravy. Druhá část této práce obsahuje socioekonomickou charakteristiku města Olomouc a zároveň charakterizuje současný stav dopravní obslužnosti v daném městě. Závěr práce popisuje SWOT analýzu, zhodnocení nedostatků a návrhu na jejich zlepšení.

Klíčová slova: doprava, dopravní obslužnost, Olomouc, silniční doprava, železniční doprava, cyklistická doprava, městská hromadná doprava, vodní doprava

## ABSTRACT

This Bachelor Word deals with analysis of transport services in the city of Olomouc. The beginning of the theoretical part is focused on the importance of transport to society and deal with the breakdown of transport and specific terms. There are also basic legislative laws in the Czech Republic in the transport system in this part. The second part of this Bachelor's reports socio-economic characteristics of Olomouc city and concurrently characterizes present condition of transport services in the city. The summary describes SWOT analysis, assessment measures and improvement suggestion.

Keywords: Transport, Transport services, Olomouc, Road transport, Railway, Cyclist traffic, Urban public transport, Water transport

Na úvod bych chtěla poděkovat všem, kteří se podíleli na vzniku této bakalářské práce.

Velké poděkování patří na prvním místě vedoucímu mé bakalářské práce doc. RNDr. PhDr. Oldřichu Hájkovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky, laskavý přístup a čas, který mi při psaní práce věnoval.

Dále bych chtěla poděkovat rodině a kamarádům za pevné nervy, podporu a výdrž nejen v průběhu zpracování bakalářské práce, ale po celou dobu studia.

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

## OBSAH

<b>CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE</b> .....	<b>10</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>12</b>
<b>1 VÝZNAM DOPRAVY V SOUČASNÉ SPOLEČNOSTI</b> .....	<b>13</b>
<b>2 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST</b> .....	<b>16</b>
2.1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ SOUVISEJÍCÍ S DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTÍ .....	16
2.2 DRUHY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI .....	18
2.2.1 Silniční doprava .....	19
2.2.2 Městská a příměstská doprava .....	21
2.2.3 Cyklistická doprava.....	22
2.2.4 Železniční doprava .....	23
2.2.5 Letecká doprava .....	24
2.2.6 Vodní doprava .....	25
<b>3 LEGISLATIVNÍ RÁMEC ČESKÉ REPUBLIKY V OBLASTI DOPRAVY</b> .....	<b>27</b>
3.1 PŘEHLED ZÁKONŮ .....	27
3.2 STRATEGICKÉ DOKUMENTY.....	29
3.3 DOTAČNÍ PROGRAMY .....	31
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>34</b>
<b>4 SOCIOEKONOMICKÁ CHARAKTERISTIKA MĚSTA OLOMOUC</b> .....	<b>35</b>
4.1 GEOGRAFICKÁ POLOHA .....	35
4.2 OBYVATELSTVO .....	37
4.3 TRH PRÁCE A EKONOMIKA.....	38
4.4 VZDĚLÁVÁNÍ A ZDRAVOTNICTVÍ.....	39
4.5 KULTURA A CESTOVNÍ RUCH .....	40
<b>5 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVNÍHO SYSTÉMU MĚSTA OLOMOUC</b> .....	<b>41</b>
5.1 SILNIČNÍ DOPRAVA.....	41
5.1.1 Významné silniční sítě v Olomouci .....	41
5.1.2 Intenzita silniční sítě .....	42
5.1.3 Technický stav vozovek .....	43
5.1.4 Dopravní nehodovost .....	44
5.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA .....	45
5.2.1 Přehled tratí .....	45
5.3 LETECKÁ DOPRAVA .....	46
5.4 VODNÍ DOPRAVA .....	47
5.4.1 Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.....	48
5.5 MĚSTSKÁ A PŘÍMĚSTSKÁ DOPRAVA.....	49
Městská hromadná doprava Olomouc (zóna IDSOK 71) .....	49
5.6 CYKLISTICKÁ DOPRAVA .....	52
<b>6 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA OLOMOUC</b> .....	<b>55</b>

6.1	SILNÉ STRÁNKY .....	55
6.2	SLABÉ STRÁNKY .....	55
6.3	PŘÍLEŽITOSTI .....	56
6.4	HROZBY .....	56
<b>7</b>	<b>OPATŘENÍ PRO ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBLUŽNOSTI MĚSTA OLOMOUC .....</b>	<b>57</b>
7.1	NÁVRH Č. 1: BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÝCH TRAS .....	57
7.2	NÁVRH Č. 2: VÝSTAVBA VÝCHODNÍHO OBCHVATU MĚSTA .....	58
7.3	NÁVRH Č. 3: ZMÍRNĚNÍ NEGATIVNÍCH VLIVŮ DOPRAVY .....	59
7.4	NÁVRH Č. 4: VÝSTAVBA VODNÍHO KORIDORU DUNAJ – ODRA – LABE .....	60
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>62</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>	<b>63</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK .....</b>	<b>66</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>67</b>
	<b>SEZNAM TABULEK .....</b>	<b>68</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH .....</b>	<b>69</b>



## ÚVOD

Doprava je v dnešní době jedním z klíčových faktorů ovlivňující fungování společnosti. Zatímco v dřívějších letech se využívala doprava převážně k překonávání velkých vzdáleností, dnes ovlivňuje život téměř každého z nás při cestách do zaměstnání, do školy, zdravotnických zařízení, ale i při kulturním vyžití či obyčejném cestování za nákupy. Přeprava zajišťuje nejenom přesun lidí, ale také přesun informací, věcí i materiálu pro konečný výrobní proces. Ve většině případů slouží k přepravě dopravní prostředky za využití dopravních cest, které jsou ne vždy v pořádku.

Od počátku zrodu vědní disciplíny geografie dopravy zaznamenala doprava velmi rychlý vývoj. Vzhledem k neustálým inovacím dopravních prostředků i technologického posunu doby si můžeme zvolit dopravní prostředek, který nám ušetří nejen peníze nebo například životní prostředí ve kterém žijeme, ale převážně náš drahocenný čas. I z tohoto důvodu můžeme považovat dopravu za jedno z nejdynamičtěji se rozvíjejících odvětví národního hospodářství.

V této bakalářské práci se budu věnovat tématu Analýza dopravní obslužnosti města Olomouc, které je díky svojí rozloze, počtu obyvatel a turistů jedním z nejvytíženějších měst v Olomouckém kraji.

Úvodem popíši základní termíny související s danou tematikou dopravy. Dále se budu věnovat dělení dopravní obslužnosti na jednotlivé druhy. Praktická část je zaměřena na vymezení socioekonomické charakteristiky města Olomouc. Za největší problémy ve městě považuji chybějící cyklostezky pro bezpečné využití cyklistické dopravy v Olomouci. Dále absenci východní části obchvatu města a z tohoto důvodu velký hluk v obytných částech. Závěrem práce navrhnou řešení těchto problémů na základě SWOT analýzy a poznatků získaných při psaní práce.

## CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Hlavním cílem této bakalářské práce je analyzovat dopravní obslužnost města Olomouc. Cíle je dosaženo na základě prostudování vhodně zvolených publikací zabývajících se danou problematikou dopravy. Za hlavní knihy využívané při psaní práce považuji Osobní přepravu od Zeleného a Ekonomiku dopravního systému od Eislera, Kunstra a Oravy. Dalším důležitým zdrojem bylo zjištěných informací ze statistik získaných z Českého statistického úřadu, prostudování jízdních řádů a bližší seznámení s Integrovaným dopravním systémem Olomouckého kraje (IDSOK). Na základě těchto poznatků je sestavena SWOT analýza a návrhy zlepšení dopravní obslužnosti města Olomouc.

Podstatou bakalářské práce je přiblížit čtenáři problematiku týkající se dopravy ve městě Olomouc za využití níže popsaných metod. Zlepšení a naplnění daných návrhů by sloužilo ke zkvalitnění dopravní obslužnosti a života ve městě Olomouc.

### Pozorování

Pozorování můžeme charakterizovat jako základní metodu při vědeckém výzkumu. Zpravidla se jedná o pozorování určitého, předem stanoveného jevu. Na rozdíl od klasického každodenního pozorování je tedy vytyčený cíl, který se v daném časovém úseku sleduje. Dále je stanoveno, kolik pozorování bude provedeno. K pozorování nám slouží buďto přístroje nebo vlastní smyslové orgány. Výsledkem pozorování je vysvětlení a popis sledovaného jevu a jeho výsledků. (Lorenc.info, ©2007-2013)

### Statistické metody

Statistické zkoumání sleduje velké množství prvků, z jejichž výsledků se tvoří příslušné tabulky, grafy a statistické analýzy, které slouží k dalšímu zpracování či informovanosti veřejnosti nebo dané organizace.

### Rešerše

Je základním soupisem veškeré použité publikace k vybranému tématu. Výsledkem rešerše je tedy seznam prohledaných informačních zdrojů, jako jsou například knihovny, odborné elektronické zdroje nebo prostudování příslušných dokumentů k danému tématu práce. Díky prostudování této literatury dojde k vytvoření určité představy či základních poznatků, které nám slouží k porozumění zvolenému tématu. (Ústřední knihovna CVUT, ©2017)

### SWOT analýza

Jedná se o základní strategický nástroj využívaný především při analýzách a hodnoceních organizace. Její využití je v dnešní době ale neomezené a lze ji použít téměř na cokoliv. Vzhledem k jejímu jednoduchému vytvoření se stala oblíbeným strategickým nástrojem. K sestavení SWOT analýzy je zapotřebí pouze papír, tužka a základní poznatky o řešené problematice. Používá se tedy pro zhodnocení vnějších a vnitřních faktorů, které ovlivňují daný, řešený problém. Tvoří ji silné (strengths) a slabé stránky (weaknesses), které charakterizují již zmínění vnitřní faktory. Vnější faktory tvoří příležitosti (opportunities) a protikladné hrozby (threats). Slovo SWOT se tedy skládá z anglických počátečních písmen těchto faktorů. (Management mania, ©2011-2016)

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 VÝZNAM DOPRAVY V SOUČASNÉ SPOLEČNOSTI

Již od pradávna hraje doprava významnou roli v životech mnoha lidí. Za nejstarší způsob přepravy lze považovat bezesporu chůzi. V současné době je chůze nejlevnějším a nejekologičtějším dopravním prostředkem. Dalším mezníkem vývoje dopravního procesu je domestikace zvířat a jejich využití jako tažné síly.

Se zvyšujícími se nároky se přeprava začala postupem času rozvíjet do současné podoby, kdy ji v dnešní době můžeme označit za jednu z nejdůležitějších a nejvýznamnějších lidských potřeb. Zatímco dříve byla doprava považována pouze za nástroj sloužící k překonání vzdálenosti, dnes je nezbytným prostředkem v životě společnosti. Potýkáme se tak se zvětšující se závislostí na této aktivitě.

Podle Krafta (2015, s. 7) je pro nás tedy doprava významná hned z několika hledisek:

- **Sociální hledisko** – jak již bylo řečeno, doprava nás ovlivňuje v našem každodenním životě. Dopravní prostředky nám usnadňují dostupnost pracovních míst, školních zařízení, zdravotnictví, kulturního vyžití a volného času. V tomto významu lze tedy o dopravě hovořit jako o službě ve „veřejném zájmu“. (Kraft, 2015, s. 7)  
Brůhová – Foltýnová (2009, s. 51) ve své knize uvádí, že kromě společenských nákladů, za které můžeme považovat všechny náklady dopravy, existují také společenské přínosy, které jsou propojeny s kladným účinkem dopravy pro společnost – tedy nejen pro samotného dodavatele či spotřebitele. Názornou ukázkou můžeme vidět v případě vysoké nezaměstnanosti v regionu, kdy bude mít zlepšení dopravní infrastruktury kladný dopad na zaměstnanost, a s tím související pozitivní společenské přínosy pro daného jedince.
- **Politické hledisko** – vzhledem k hojnému využití jako je například ekonomický rozvoj či dostupnost a tvorba nových pracovních příležitostí, vnímáme dopravu jako hlavní nástroj regionální politiky při vývoji regionů. (Kraft, 2015, s. 7)
- **Ekonomické hledisko** – dopravu můžeme označit jako jeden ze základních pilířů formující ekonomické aktivity. Z tohoto důvodu vzniká velký prostor pro podnikání soukromých dopravců, kteří významně ovlivňují ekonomiku daného státu. Dále se ekonomické hledisko může zaměřit na financování výstavby a údržby dopravní infrastruktury.

- **Environmentální hledisko** – rozšíření dopravního sektoru má tlak nejen na kapacitu dopravních sítí, ale především má dopad na okolí a životní prostředí. Na základě prognóz Zeleného (2007, s. 25) se odhaduje roční tempo růstu znečištění emisemi na úrovni 3,3 %. Z toho můžeme rozdělit jednotlivé druhy dopravy na tyto podíly:

- osobní automobily	55,4 %
- nákladní automobily	22,7 %
- letecká doprava	10,9 %
- ostatní aktivity	4,3 %
- osobní železniční doprava	2,8 %
- autobusy a autokary	1,6 %
- nákladní železniční doprava	1,1 %
- vnitrozemská říční doprava	0,7 %

Brůhová – Foltýnová (2009, s. 55) ve své knize uvádí, že existují negativní a pozitivní externí efekty dopravy. Za negativní externí efekty dopravy můžeme považovat:

- znečištění ovzduší
- hluk
- příspěvek ke klimatické změně
- nehody
- fragmentace ekosystémů a urbánních oblastí
- dopravní zácpy
- znečištění vod
- dopady na přírodu včetně snižování biodiverzity.

Výběr dopravního prostředku má velký dopad na životní prostředí. Doprava znečišťuje nejenom pozemní a vodní ekosystémy a globální klima, ale má vliv i na lidské zdraví a kvalitu ovzduší, kdy toto znečištění vede k řadě vážných chorob převážně v hustě obydlených částech s vysokou dopravní infrastrukturou. Stejně tak jako emise z dopravy působí negativně na naše zdraví i hluk, který může mít za následek poškození sluchu. (Brůhová – Foltýnová, 2009, s. 56)

Její teorii doplňují také Eisler, Kunst a Orava (2011, s. 237), kteří za jeden z problémů považují také omezení množství půdy při výstavbě dalších silničních sí-

tí v důsledku nárůstu počtu automobilů. Zelený (2007, s. 26) považuje dokonce nadměrný hluk spolu s exhalacemi za nejzávažnější negativní účinek dopravního provozu.

U Brůhové – Foltýnové (2009, s. 60) převládá názor, že z hlediska pozitivních externích efektů dopravy se nejedná o klasické pozitivní externality, nýbrž o tzv. přebytek spotřebitele či výrobce, který můžeme v případě spotřebitele charakterizovat jako rozdíl mezi maximem ceny, kterou je spotřebitel schopný za danou službu vynaložit a skutečně zaplacenou částkou. V praxi se jedná například o úsporu času či komfort při cestování.

## 2 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST

**Dopravní obslužnost** se rozumí zaopatření každodenní dopravy z důvodu snadnější dostupnosti zaměstnání, škol, úřadů, zdravotnických zařízení a kulturních potřeb. (Široký, 2014, s. 256)

Melichar (2011, s. 17) uvádí, že lze dopravní obslužnost definovat také jako veřejnou službu v osobní dopravě, přispívající k rozvoji daného státu, kraje či obce.

**Dopravní obslužnost státu** můžeme chápat jako zajištění dopravy prostřednictvím Ministerstva dopravy pomocí veřejných služeb.

Zatímco **dopravní obslužnost kraje** charakterizuje Široký (2014, s. 256) jako zabezpečení dopravy v příslušném kraji, dopravní obslužnost obce je zaopatření dopravy nad rámec dopravní obslužnosti kraje. Obce i kraje mohou zajišťovat dopravu mimo svůj územní obvod na základě souhlasu s příslušnou jinou obcí, krajem, popřípadě státem.

### 2.1 Vymezení základních pojmů související s dopravní obslužností

**Doprava** je v mnohých případech definována jako činnost související s přemístěním osob nebo hmotných předmětů za použití nejrůznějších druhů dopravních prostředků a podmínek po dopravní cestě. (Zelený, 2007, s. 20).

Široký (2014, s. 256) považuje dopravu za odvětví národního hospodářství obstarávající přepravu a přemísťování osob nebo věcí.

Kraft (2015, s. 13) tyto teorie doplňuje o myšlenku, že je pojem doprava nadřazeným pojmem přepravě, zahrnující všechny ostatní aspekty dopravních procesů.

**Přeprava** je podle Eislera, Kunsta a Oravy (2011, s. 14) výsledkem dopravy přemístění osob a věcí. Ukazatelem přepravy jsou stanoveny počty osob nebo věcí přepravených za určitou cenu, na určitou vzdálenost.

Kvalitu přemístění dle Širokého (2014, s. 38) udávají tyto ukazatele:

- Rychlost – je dána technickými a technologickými parametry jednotlivých dopravních prostředků nebo cest. Jedná se tedy o čas, který je potřebný k přemístění v prostoru. Brůhová – Foltýnová (2009, s. 38) ve své publikaci uvádí, že podle evropských výzkumů cestuje běžný občan 3 krát za den, kdy se průměrná denní ces-



tovní vzdálenost pohybuje v rozmezí 30-40 km, což je v přepočtu na čas zhruba 60 minut strávených v dopravě.

- Pravidelnost a přesnost – jsou jedny z nejdůležitějších faktorů při výběru dopravního prostředku. O úsporu času se jedná nejen cestujícím, ale také dopravcům. V nákladní dopravě to znamená především menší zásoby materiálu nebo hotových výrobků při včasné a přesné dodávce, popřípadě odvážce.
- Bezpečnost – v dnešní době znamená kromě snížení rizika nehod také snížení rizika neporušení zásilek v případě nákladní dopravy. Je to taktéž jeden z předních faktorů při volbě přepravce.

Eisler, Kust a Orava (2011, s. 15) tyto ukazatele rozšiřují o:

- Dostupnost – jedná se o dobu, kterou cestující potřebují k překonání vzdálenosti. V nákladní dopravě se pak jedná o dobu mezi objednávkou a přistavením dopravního prostředku k nakládce, popřípadě vykládce materiálu.
- Pohodlnost – v nákladní dopravě považujeme za pohodlnost například použití vlastní dopravy či outsourcingu.

Jako **dopravní bod** můžeme charakterizovat místo, ve kterém se uskutečňuje nástup/výstup/přestup cestujících, popřípadě nakládka/vykládka/překládka zboží v nákladní dopravě. V přeneseném smyslu lze za dopravní body považovat dopravní uzly. V praxi se tedy jedná o pozemní komunikace, cesty, železniční tratě, vodní plochy nebo například vzdušné prostory. (Kraft, 2015, s. 13)

**Dopravní prostředky** mají za úkoly učinit cestování bezpečnější, efektivnější a rychlejší. Jedná se o soubory pohyblivých zařízení, které si vybíráme pro samotnou přepravu. V praxi se jedná například o automobily, lodě, vlaky, ale i mnoho dalších. Můžeme je dělit z hlediska prostředí na pozemní, vodní a vzdušné. Za druhé členění považujeme členění na prostředky osobní a nákladní. (Kraft, 2015, s. 11)

**Objem přepravy** je jedním ze základních statistických ukazatelů, který se zjišťuje pomocí počtu prodaných jízdenek. Vyjadřuje počet přepravených osob. (Eisler, Kunst, Orava, 2011, s. 17). Kraft (2015, s. 13) tuto definici rozšiřuje o myšlenku, že slouží primárně k vyjádření vytíženosti dopravy.

## 2.2 Druhy dopravní obslužnosti

Za způsob dopravy považujeme prostředky, díky kterým se lidé a náklady přemísťují. Spadají do jednoho ze tří základních typů, v závislosti na tom, který povrch využívají ke svému pohybu – půdu (silniční, železniční a potrubní), vodu (lodní) a vzduch. Každý způsob je charakterizován souborem technických, provozních a obchodních charakteristik. (Jean-Paul Rodrigue with Claude Comtois and Brian Slack, 2009, s. 89) <sup>1</sup>

Dopravu lze dělit z různých hledisek. Jedním z nejzákladnějších členění je podle předmětu a způsobu dopravy na dopravu **osobní** a **nákladní**.

### Osobní doprava

Využíváme ji k překonání vzdálenosti mezi místem pobytu jedince a místem uspokojení potřeby. K přemístění lze využít chůzi, jízdní kolo nebo v případě přepravy dopravní prostředek v závislosti na délce, vzdálenosti a času vyhrazenému určené cestě. Každou přepravu můžeme charakterizovat jako účelovou. Z tohoto důvodu rozlišujeme dva typy osobní dopravy:

- obligatorní – zahrnující přepravu za prací, vzděláním, zdravotnictvím a osobními povinnostmi (úřady, soudy, organizace,...)
- fakultativní – sloužící k uspokojení individuálních potřeb jedince (sport, kulturní vyžití, osobní schůzky, rekreace,...). (Eisler, Kunst, Orava, 2011, s. 100)

---

<sup>1</sup>Transport modes are the means by which people and freight achieve mobility. They fall into one of three basic types, depending on over what surface they travel – land (road, rail and pipelines), water (shipping) and air. Each mode is characterized by a set of technical, operational and commercial characteristics.

## Nákladní doprava

Slouží především k přepravě materiálu, výrobků. Úzce souvisí s ekonomickou aktivitou, vzorci výroby a využitím půdy. Ovlivňuje ji zejména mezinárodní obchod, využívání moderních technologií a poptávka spotřebitelů. Dříve byla prioritně využívána k nákladní dopravě převážně železnice. Vývojem dopravy ale tento typ zaostává a do popředí se dostala doprava silniční.

Nákladní dopravu je podle Eislera, Kusta a Oravy (2011, s. 116) důležité dále rozdělit na dopravu využívanou pro vlastní nebo cizí potřebu.

**Silniční nákladní doprava pro vlastní potřebu** je doprava zajišťující podnikatelskou činnost kdy je osoba provozující tuto činnost oprávněna podle zvláštních právních předpisů a při níž nedochází ke vzniku závazkového vztahu.

Naopak při **silniční nákladní dopravě pro cizí potřebu** vzniká mezi provozovatelem a osobou, jejíž přepravní potřeba má být uspokojena závazkový vztah, a to i po ukončení a splnění přepravy.

Další druhy dopravy jsou rozděleny podle toho, kde se nachází jejich dopravní cesta na dopravu **pevninskou** (jedná se o silniční, železniční či cyklistickou dopravu), **vodní** a **vzdušnou**.

### 2.2.1 Silniční doprava

Silniční doprava je díky mnoha svým přednostem, jako jsou rychlost, dostupnost a snadné přizpůsobení se změnám poptávky nejrychleji se vyvíjejícím druhem dopravy. Má nejnižší dobu přepravy a velmi hustou silniční síť.

Marada (2010, s. 23) ve své publikaci uvádí, že u obyvatel, kteří využívají dopravní prostředky, hraje při rozhodování významnou roli kromě časových hledisek také dopravní náklady odvíjející se od kilometrické délky cesty – zvláště v případě využití automobilu.

Tento typ dopravy s sebou přináší ale i řadu problémů. Za nejzávažnější z nich lze považovat rozšiřování silniční sítě z důvodu rozvoje tohoto druhu dopravy, je jedním z největších znečišťovatelů životního prostředí a v neposlední řadě vzestup nehodovosti, a s tím spojené ztráty na životech. Díky růstu intenzity dopravy a počtu řídičských oprávnění se řadí na první místo v nehodovosti mezi jednotlivými druhy dopravy.

**Silnici** charakterizuje Zelený (2007, s. 173) jako pozemní komunikaci se zpevněným jízd-  
ním pásem, umožňující plynulý, bezpečný a trvalý provoz za každého počasí.

**Pozemní komunikace je zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích**, ve znění  
pozdějších předpisů definována následovně: „Pozemní komunikace je dopravní cesta urče-  
ná k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných k zajištění  
tohoto využití a jeho bezpečnosti.“

Dělíme je do mnoha kategorií, kde je podle Zeleného (2007, s. 174) nejznámější dělení na:

- **Dálnice** – je pozemní komunikace, která je přístupná pouze vozidlům schopným  
dosáhnout nejnižší povolenou rychlost. Slouží k rychlé přepravě převážně meziná-  
rodního charakteru, ale i k rychlé dostupnosti hospodářsky významných středisek.  
Má směrové a oddělené jízdny pásy. Označují se písmenem D a příslušným čísel-  
ným označením.  
Kraft (2015, s. 62) uvádí, že v roce 2015 se na našem území nacházelo 6 dálnic:  
**D1:** Praha – Brno – Vyškov – Přerov – Lipník n. B. – Běltoín – Ostrava – (Polsko)  
**D2:** Brno – Břeclav – (Slovensko)  
**D3:** Praha – Tábor – České Budějovice – (Rakousko) – ve výstavbě  
**D5:** Praha – Plzeň – Rozvadov – (Německo)  
**D8:** Praha – Lovosice – Ústí n. Labem – (Německo) – téměř dokončena  
**D11:** Praha – Hradec Králové – Trutnov – (Polsko) – ve výstavbě
- **Rychlostní silnice** – má podobnou charakteristiku jako dálnice, splňující méně  
přísné parametry. Je stejně jako dálnice vyhrazena pouze pro silniční motorová vo-  
zidla.
- **Silnice I. třídy** – slouží zejména pro mezinárodní nebo dálkovou dopravu. Označu-  
jí se nejvýše dvoumístnými čísly.
- **Silnice II. třídy** – určené pro dopravu v příslušném regionu. Označení třímístnými  
číslicemi.
- **Silnice III. Třídy** – silnice, které spojují obce mezi sebou nebo napojují větší mě-  
sta. Označují se čtyř a pětímístnými čísly.
- **Místní komunikace** – je veřejně přístupná komunikace ve vlastnictví daného města  
nebo obce. Financuje se tedy z místních rozpočtů.

- **Účelové komunikace** – komunikace sloužící k uspokojení potřeb vlastníků těchto komunikací, spojující převážně jejich nemovitosti, ostatní pozemní komunikace nebo lesní pozemky.

### 2.2.2 Městská a příměstská doprava

Městská hromadná doprava (MHD) je činnost spojená s přemísťováním osob a hmotných předmětů (zavazadel, kočárků, invalidních vozíků) v objemových, časových a prostorových souvislostech s využitím vhodných dopravních prostředků. (Široký, 2014, s. 236)

Vyznačuje se především tím, že během krátké chvíle dokáže přemístit velké množství cestujících na relativně malém území. Dále se vyjímá velkou hustotou sítě s nedaleko umístěnými zastávkami, nízkými intervaly mezi spoji a tarifní politikou. (Zelený, 2007, s. 259)

Voženílek a Strakoš (2009, s. 76) uvádí, že zaručení přepravních potřeb obyvatel daného města je zájmem v oblasti veřejné dopravy, o které rozhoduje příslušný orgán státní správy nebo samosprávy.

**Dopravní sedlo** je časový úsek, kdy dochází k omezení nebo poklesu dopravy pod běžný průměr. Vyskytuje se v dopoledních a večerních hodinách.

**Dopravní špička** je naopak časový úsek s nadprůměrným využitím dopravy. Dopravní špička nastává v ranních a odpoledních hodinách při cestách do a ze školských zařízení, zaměstnání.

Provoz MHD je zajišťován nejčastěji autobusy, trolejbusy, tramvajemi, metrem, ale i rychlodráhou využívanou převážně v zahraničí.

### Integrovaný dopravní systém

Základním cílem integrovaného dopravního systému (IDS) je využití všech druhů dopravy co nejefektivnějším způsobem a omezení individuální dopravy zatěžující město a životní prostředí.

Integrovaný dopravní systém je uskutečňován v zónových uspořádáních, kdy je dané město rozděleno na menší části (tarifní zóny). V ČR je toto uspořádání aplikováno například v Ostravském nebo Olomouckém kraji. (Zelený, 2007, s. 266)

V rámci České republiky vymezuje Zelený (2007, s. 270) následující integrované dopravní systémy:

- „Pražská integrovaná doprava (PID)
- Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje (ODIS)
- Zlínská integrovaná doprava (ZID)
- Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK)
- Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK)
- Integrovaná doprava Plzeňska (IDP)
- Integrovaný dopravní systém České Budějovice (IDS ČB)
- Integrovaný dopravní systém Tábor (IDS TA)
- Dopravní integrovaný systém Královéhradeckého a Pardubického kraje (VYDIS)
- Jablonecký regionální integrovaný dopravní systém (JARIS)
- Integrovaný dopravní systém Karlovarského kraje (IDOK)
- Integrovaná regionální doprava Náchodsko a Rychnovsko (IREDO)
- Integrovaný dopravní systém Ústeckého kraje (IDS ÚK)“

### 2.2.3 Cyklistická doprava

V současné době se jedná o hojně rozvíjející se dopravu převážně mezi mladými lidmi. Jízdní kola jsou využívána při cestách do škol, zaměstnání, ale i ke sportovnímu vyžití nebo rekreačním vyjížděním.

Vzhledem k tomu, že je využíváno pouze jízdní kolo a vlastní pohon v podobě pohybu, dopomáhá nám cyklistická doprava k udržení a zlepšování životního prostředí. Nevypouští do ovzduší škodlivé látky v podobě emisí, nezpůsobuje hluk a nespotřebovává množství půdy potřebnou pro tvorbu nových parkovacích míst a silničních sítí. Pozitivně podporuje také zdraví cyklisty, neboť přispívá ke zdravému životnímu stylu, a tím omezuje řadu vážných onemocnění jako je nadváha, kardiovaskulární nemoci nebo napomáhá ke správné koordinaci pohybu.

Některá města podporují cyklistickou dopravu tím, že nabízejí možnost vypůjčení městských jízdních kol za poplatek. Dochází také k výstavbě stojanů na tato jízdní kola. Parkovací místa pro cyklisty zabírají ovšem, na rozdíl od silniční dopravy, minimum prostoru k tomu potřebný.

V některých městech lze využít taktěž bike tower, což v překladu znamená parkovací věž, kdy cyklista uschová za úplatu své jízdní kolo na určitou dobu.

**Cyklostezka** je z definice Zeleného (2007, s. 286) „vyhrazená samostatná komunikace speciálně vybudovaná pro cyklisty, oddělená od ostatní dopravy.“

#### 2.2.4 Železniční doprava

Železniční doprava má v mnoha zemích významné postavení jak v osobní, tak i nákladní přepravě. Za pozitivní u tohoto druhu dopravy můžeme považovat vysokou rychlost přepravy, environmentálně příznivý dopad s nižšími vibracemi, hlukem a nižší produkcí exhalací. Naopak za negativum musíme označit bariéry v podobě vhodného prostoru při výstavbě železniční sítě nebo složitější opravy již zastaralých tratí. (Kraft, 2015, s. 49)

Eisler, Kunst a Orava (2011, s. 97) považují železniční dopravu za hlavní článek dopravního systému.

Kraft (2015, s. 53) dále uvádí, že se celková délka železniční sítě na našem území pohybuje okolo 9 458 km. Za nejvýznamnější zásahy v železniční dopravě můžeme považovat výstavbu železničních koridorů, kdy máme na našem území v současnosti 4 tyto koridory.

- I. železniční koridor: (Berlín – Drážďany) – Děčín – Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno – Břeclav – (Vídeň/Bratislava)
- II. železniční koridor: (Varšava – Katovice) – Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav s odbočnou větví Přerov – Olomouc – Česká Třebová
- III. železniční koridor: (Frankfurt nad Mohanem) – Cheb – Plzeň – Praha – Ostrava – Mosty u Jablunkova – (Žilina), výstavba koridoru v současnosti probíhá
- IV. železniční koridor: (Berlín – Drážďany) – Děčín – Praha – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – (Linec), výstavba koridoru v současnosti probíhá.

České dráhy a.s. jsou hlavním provozovatelem vlakové dopravy. Kromě nich zaujímá významné místo na trhu také RegioJet, jejímž vlastníkem je společnost Student Agency. Nejnovějším dopravcem se stal černý Leo Express. (GoEuro, ©2017)

### 2.2.5 Letecká doprava

Letecká doprava je využívána především pro přepravu osob a věcí na delší vzdálenosti z důvodu rychlosti této dopravy. V ČR má podle Eislera, Kunsta a Oravy (2011, s. 179) významné postavení z důvodu geografické polohy státu. I když v současné době dochází k rozvoji této dopravy, je velmi fixovaná na ekonomiku obyvatelstva.

Letecká doprava úzce souvisí s cestovním ruchem. Z tohoto důvodu je nejvíce cestujících odbaveno během prázdnin a v období svátku jako jsou Vánoce nebo Velikonoce. (Kraft, 2015, s. 65)

Kraft (2015, s. 66) dále uvádí, že letecká doprava je organizována v tzv. **leteckých koridorech** – pomyslná vzdušná dálnice.

Vzhledem k tomu, že je tento typ dopravy využíván především na delší vzdálenosti, je komfort při cestování jedním z nejdůležitějších kritérií při výběru dopravce. V případě nízkonákladových společností jde komfort v rámci úspory stranou, kdy tyto lety obsahují co největší počet sedadel.

V České republice má letecká doprava převážně mezinárodní význam. Nachází se zde šest mezinárodních letišť. Konkrétně se jedná o Letiště Václava Havla v Praze, Letiště Brno – Tuřany, Letiště Leoše Janáčka – Ostrava – Mošnov, Karlovy vary – Olšová Vrata, Pardubice a Mnichovo Hradiště.

Z údajů z roku 2015 je patrné, že v ČR můžeme nalézt celkem 91 letišť, z toho:

- letiště veřejné vnitrostátní 59
- letiště neveřejné vnitrostátní 13
- letiště veřejné vnitrostátní  
a zároveň neveřejné mezinárodní 10
- letiště veřejné mezinárodní 6
- letiště neveřejné mezinárodní 3

Ze statistik Ministerstva dopravy vyplývá, že v prvním čtvrtletí roku 2016 bylo leteckou dopravou v České republice přepraveno 2 354 005 osob, kdy 2 326 068 osob využilo letadla pro mezinárodní destinace. (Ministerstvo dopravy, ©2017)



### 2.2.6 Vodní doprava

Vodní dopravu můžeme zařadit z historického hlediska mezi nejstarší typy dopravy. Uskutečňuje se využitím dopravních prostředků – plavidel – využívající k pohybu vodní plochu. Široký a kolektiv (2014, s. 161) uvádí, že je vodní doprava vhodná pro přepravu nadměrně těžkých zásilek. Využívá velkou kapacitu vodních dopravních cest a nejnižší náklady včetně nízkého znečištění životního prostředí. Za nevýhodu toho druhu dopravy můžeme považovat nepříznivou geografickou polohu České republiky a velkou závislost tohoto druhu přepravy na počasí.

V některých vyspělých zemích slouží vodní doprava k rekreačním účelům, kdy je využívána cestujícími především k poznávání určitého území.

Vodní dopravu lze uskutečňovat za využití **vodních cest**, které můžeme charakterizovat jako vodní toky a jiné vodní plochy na kterých lze provozovat plavbu (Široký a kolektiv, 2014, s. 267).

Zelený (2007, s. 215) dělí cesty na **námořní** a **vnitrozemské**, ty se dále člení na **přirozené** (velké řeky a jezera) a **umělé** (kanály, průplavy a vodní nádrže).

Dále Zelený (2007, s. 215) uvádí, že za základ vnitrozemských vodních cest považujeme **řeky**, které můžeme dále rozdělit na:

- **splavné** – jedná se o toky, na kterých provozujeme tzv. velkou plavbu (plavba vnitrozemskými plavidly). Splavné řeky mohou být:
  - **národní**, protékající územím jednoho státu bez zavedení mezinárodně-právního režimu plavby (např. Vltava)
  - **mezinárodní**, veškeré splavné řeky se zavedeným mezinárodně-právním režimem (např. Rýn)
- **nesplavné** – veškeré toky bez možnosti využití tzv. velké plavby, lze zde provozovat pouze sportovní plavbu

**Dopravně významné vodní cesty** můžeme dělit na využívané (intenzivní využití nákladní nebo osobní dopravy) a na využitelné (potencionálně využitelné cesty i pro tzv. velkou plavbu, avšak v současnosti využitelné pouze pro rekreační plavbu).

**Účelové vodní cesty** jsou cesty sloužící k rekreační plavbě a vodní dopravě místního významu.

### 3 LEGISLATIVNÍ RÁMEC ČESKÉ REPUBLIKY V OBLASTI DOPRAVY

Legislativní rámec v tématu dopravy tvoří celá řada existujících zákonů, vyhlášek a strategických dokumentů. Dopravu tedy zastřešuje **občanský zákoník** a **dopravní zákony** jednotlivých druhů dopravy. Z tohoto důvodu si dovoluji v této kapitole uvést pouze, podle mého názoru, nejdůležitější z nich.

#### 3.1 Přehled zákonů

##### Silniční doprava

**Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.**

Vymezuje pozemní komunikace na jednotlivé druhy, stanovuje podmínky užívání těchto komunikací, stavbu a také práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací.

**Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.**

Upravuje práva a povinnosti účastníků silničního provozu, stanovuje pravidla provozu, řídičská oprávnění a průkazy a vymezuje působnost orgánů veřejné státní správy ve věci silničního provozu.

**Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel 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 (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.**

Tento zákon stanovuje podmínky provozu a registrace vozidel na pozemních komunikacích, udává technické parametry pro způsobilost provozu silničních vozidel, práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel. (Zákony pro lidi, ©2010-2017)

## **Železniční doprava**

### **Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.**

Zabývá se podmínkami pro stavbu železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových tratí. Dále upravuje práva a povinnosti fyzických a právnických osob pro provozování a využívání těchto drah.

### **Zákon č. 77/2002 o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.**

Zákon stanovuje činnost a zřízení akciové společnosti České dráhy a státní organizace Správa železniční dopravní cesty. První část udává kromě předmětu podnikání také převod státního majetku a činnosti orgánů akciové společnosti. Ve druhé části se upravuje vznik státní organizace a popis orgánů.

### **Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.**

Upravuje postup státu, krajů a obcí při zajištění dopravní obslužnosti formou drážní osobní dopravy nebo veřejnou linkovou dopravou pro cestující. (Zákony pro lidi, ©2010-2017)

## **Letecká doprava**

### **Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.**

Udává podmínky pro stavbu a provozování letadla, provozu a osvědčování letišť, podmínky pro činnost personálu letecké dopravy, provozování leteckých služeb a využívání vzdušného prostoru.

### **Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.**

Zákon stanovuje podmínky pro zápis do leteckého rejstříku, udělení oprávnění a odborné znalosti osob provádějící údržbu, výrobu a opravu letadel.

**Vyhláška MD č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě.**

Touto vyhláškou stanovuje Ministerstvo dopravy podmínky pro maximální dobu ve službě, doby letu, požadavky na minimální odpočinek posádky letové dopravy. (Zákony pro lidi, ©2010-2017)

**Vodní doprava****Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě.**

Upravuje podmínky pro vymezení vodních cest, pravidla provozu plavidel, podmínky provozování vodní dopravy na vnitrozemských vodních cestách.

**Vyhláška Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí.**

Tato vyhláška klasifikuje vodní cesty do jednotlivých tříd podle vnitrozemských vodních cest.

**Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon).**

Účelem zákona je chránit vodní zdroje, stanovuje podmínky pro hospodárné využití těchto zdrojů a zabránění znečištění vody. (Zákony pro lidi, ©2010-2017)

### **3.2 Strategické dokumenty**

**Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050)**

Dokument pro využití modernějších informačních, zabezpečovacích a diagnostických dopravních systémů (ITS) a systémů pozorování Země. (Databáze strategií, ©2017)

**Bílá kniha - Koncepce veřejné dopravy 2015-2020 s výhledem do roku 2030**

Cílem je stanovení základní strategie ČR v oblasti veřejné dopravy. Hlavním úkolem je vytvoření podmínek pro vnímání veřejné dopravy v ČR jako kvalitní alternativa vůči dopravě individuální.

„Hlavní priority ve veřejné dopravě pro další období:

Priorita I: Hierarchický systém dopravní obslužnosti

Priorita II: Zkvalitnění plánování dopravní obslužnosti

Priorita III: Uzavírání smluv o veřejných službách

Priorita IV: Interoperabilita systému

Priorita V: Optimalizovaný vztah veřejných služeb a komerčních služeb

Priorita VI: Optimalizovaný vztah veřejných služeb k infrastruktuře“. (Databáze strategií, ©2017)

### **Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050**

Vrcholový strategický dokument Vlády ČR určující hlavní problémy dopravních systémů a stanovující opatření na jejich řešení. Jedná se zejména o harmonizaci podmínek na přepravním trhu, modernizaci, rozvoj železnice a vodní dopravy, zkvalitnění silniční dopravy, rozvoj městské a příměstské dopravy a mnoho dalšího.(Databáze strategií, ©2017)

### **Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (2013)**

Strategie Ministerstva dopravy udává cíle a priority pro oblast dopravy ve střednědobém horizontu roku 2020 a dlouhodobém horizontu do roku 2050. Obsahuje také principy pro konkrétní výši připravovaných rozvojových projektů v oblasti dopravy.(Databáze strategií, ©2017)

### **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020**

Dokument vydaný Ministerstvem dopravy, který určuje základní cíle, principy i návrhy opatření, které budou mít za následek snížení počtu nehod na silnicích v ČR. Zároveň stanovuje podmínky, díky kterým se do programu BESIP mohou zapojit i ostatní subjekty a ovlivnit tak bezpečnost dopravy.(Databáze strategií, ©2017)

### **Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013-2020**

Základním úkolem tohoto dokumentu je dostat do popředí jízdní kolo jako součást dopravního systému, které bude mít za následek zlepšení mobility v území, životního prostředí i pozitivní vliv na lidské zdraví.(Databáze strategií, ©2017)

### 3.3 Dotační programy

#### Operační program Doprava 2014-2020

Program Doprava 2014-2020 je dokument, na základě kterého je realizována finanční podpora dopravy v České republice z fondů Evropské unie. Celková alokace prostředků činí 4 695 769 435 EUR. Program je zaměřen na priority a cíle dané Dopravní politikou ČR na léta 2014-2020. (Databáze strategií, ©2017)

Operační program Doprava 2014-2020 navazuje svou strukturou na Operační program Doprava 2007-2013. Výchozím dokumentem pro tvorbu OP Doprava je Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 a jejích návazné strategické dokumenty, především se jedná o Dopravní sektorové strategie, 2 fáze (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem do roku 2050).

Cílem Operačního programu Doprava 2014-2020 je zajištění urychleného rozvoje páteřních komunikací v České republice z důvodu udržitelné konkurenceschopnosti ČR. Zaměřuje se zejména na silniční a železniční dopravu a silniční infrastrukturu. Program je rozdělen do čtyř částí – prioritních os.

- „PO1 – Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu
- PO 2 – Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu
- PO 3 – Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T
- PO 4 – Technická pomoc“

Oproti Operačnímu programu Doprava 2007-2013 můžeme shledat rozdíly především v tom, že se současný program zaměřuje podrobněji na klíčové projekty z hlediska potřeb ČR. Větší důraz klade také na podporu udržitelných forem dopravy, eliminaci nežádoucích dopadů dopravy na životní prostředí a na využití integrovaných přístupů potřebných k řešení dopravních problémů ve městech. (Strukturální-fondy, ©2017)

#### Integrovaný regionální operační program 2014-2020

Cílem je podpořit zlepšení veřejných služeb a veřejné správy, umožnit vyvážený rozvoj území a zajistit rozvoj obcí, měst a regionů. Toho se dosáhne snižováním rozdílů mezi jednotlivými územími a zlepšením infrastruktury v regionech. Program je zajišťován z fi-

nančních prostředků z Evropského fondu pro regionální rozvoj v programovém období kohezní politiky EU 2014-2020.

V důsledku analýz současného stavu a vývoje byly stanoveny následující 4 priority:

„Priorita 1: Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony,

Priorita 2: Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů,

Priorita 3: Dobrá správa území a zefektivnění veřejných institucí,

Priorita 4: Komunitně vedený místní rozvoj.“(Databáze strategií, ©2017)

### **Národní rozvojový program mobility pro všechny 2016-2025**

Úkolem programu je podpora bezbariérových tras ve městech a obcích. V rámci programu se přispívá na dvě základní oblasti a to odstraňování bariér v budovách státních a veřejných institucí a odstraňování bariér v dopravě. Financování je zajišťováno Vládním plánem financování NRPM na období 2016-2025. (Databáze strategií, ©2017)

### **Koncepce optimalizace rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje do r. 2020**

Koncepce obsahuje návrh, jakým směrem se budou dále rozvíjet silniční sítě v majetku Olomouckého kraje v návaznosti na národní strategii rozvoje silnic vyšší třídy. Olomoucký kraj a Správa silnic Olomouckého kraje jsou odpovědní za implementaci dokumentu. Financování je dle výše finančních prostředků schválených Zastupitelstvem Olomouckého kraje. (Databáze strategií, ©2017)

### **Podpora budování a rekonstrukce přechodů pro chodce na území Olomouckého kraje**

Cílem dotačního programu je podpora zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích na území Olomouckého kraje za pomoci výstavby přechodů pro chodce na silnicích I., II. a III. třídy. (Krajský úřad Olomouckého kraje, ©2017)



**Podpora opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích na území Olomouckého kraje**

Účelem vyhlášení dotačního programu je podpora zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v průtazích obcí, zvýšení bezpečnosti chodců a zpřístupnění dopravy osobám handicapovaným. (Krajský úřad Olomouckého kraje, © 2017)

**Podpora výstavby a oprav cyklostezek na území Olomouckého kraje**

Účelem je zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje. Zároveň je hlavním cílem vybudování cyklostezek v rámci podpory cyklistické dopravy v důsledku zlepšení životního prostředí. (Krajský úřad Olomouckého kraje, ©2017)

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

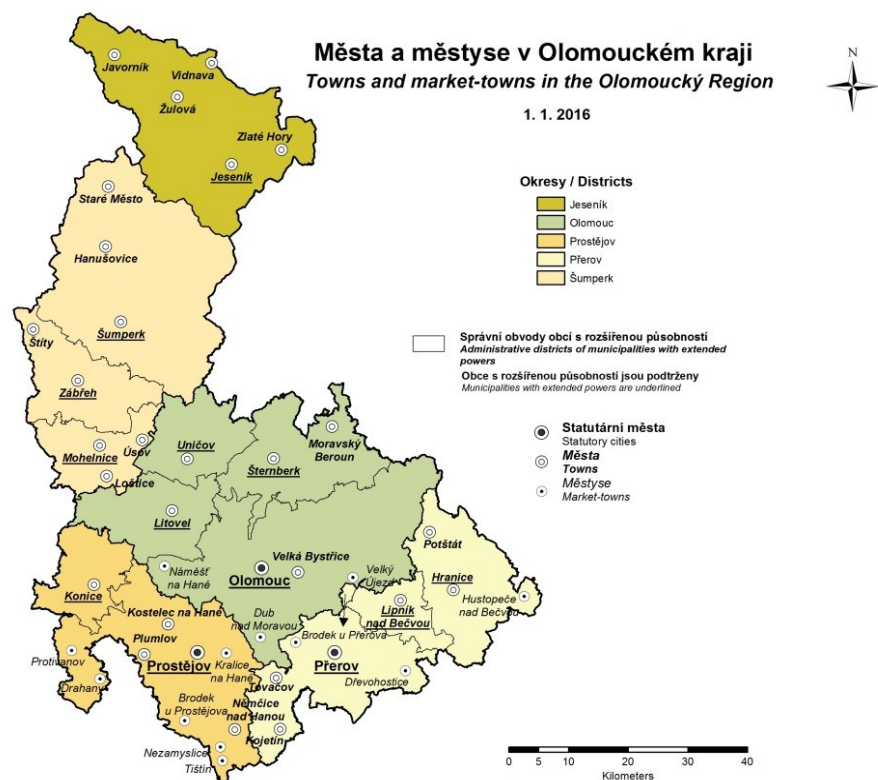
## 4 SOCIOEKONOMICKÁ CHARAKTERISTIKA MĚSTA OLOMOUC

První kapitola praktické části zahrnuje socioekonomickou charakteristiku města Olomouc. Konkrétněji se zaměřuje na geografickou polohu tohoto města. Skladbu obyvatelstva, trh práce a s tím související ekonomickou strukturu, vzdělávání a zdravotnictví a v neposlední řadě kulturu a cestovní ruch.

### 4.1 Geografická poloha

Město Olomouc je krajským městem Olomouckého kraje. Vzhledem k rozmanitosti tohoto kraje si zde najde vyžití každý. Je vhodným místem pro všechny, kteří mají v oblibě sportovní aktivity jako například hory, cykloturistiku, ale je výjimečný i z hlediska kulturní oblasti. Nachází se zde hrady, zámky a zříceniny.

Olomoucký kraj se skládá z 5 okresů – Jeseník, Olomouc, Prostějov, Přerov a Šumperk. Se svojí výměrou 5 267 km<sup>2</sup> tvoří Olomoucký kraj 6,7 % z celkové rozlohy České republiky.



Obr. 1. Města a městyse v Olomouckém kraji

(Český statistický úřad, 2016).

Nejnavštěvovanějším městem tohoto kraje je centrum daného regionu Olomouc. Díky bohaté historii, poloze v centru Moravy, univerzitě a kulturním tradicím je jedno z nejvýznamnějších měst v České republice. Nachází se ve východní části ČR, v úrodné oblasti Hané, v široké protáhlé sníženině Hornomoravského úvalu na soutoku řek Moravy a Bystřice. (Olomoucký kraj, ©2016)

Město se rozprostírá na rozloze celkem 10 337 ha. Nadmořská výška středu města dosahuje 219 m. n. m.

Historické centrum tohoto města se rozkládá na těch návrších – Václavském, Michalském a Petrském. Severní část města je z části tvořena chráněnou krajinnou oblastí Litovelské Pomoraví s přírodními rezervacemi Plané loučky, Chomoutovské jezero a s přírodní památkou Bázlerova pískovna. (Olomouc, ©2012)

Od 1. 1. 2001 je Olomouc centrem Olomouckého kraje a současně sídlem Krajského úřadu Olomouckého kraje.

Územně se dělí na 26 městských částí. Některé z nich, jako například Chomoutov, Nedvězí, Topolany nebo Týneček mají spíše příměstský charakter. Navíc lokality Droždín, Lošov, Radíkov a Svatý Kopeček se nacházejí na okraji Nízkého Jeseníku, kde území města dosahuje nadmořské výšky až 420 m. n. m. (Olomouc, ©2012)



Obr. 2. Městské části Olomouce (Wikimedia, 2016).

Město Olomouc současně s městy Přerov a Prostějov tvoří Olomouckou aglomeraci, která je s počtem obyvatel 474 tisíc jedním ze sedmi tzv. ITI územních celků, které vláda schválila jako významné póly růstu v ČR s vyšším čerpáním evropských dotačních fondů v rámci integrovaných územních investic.

Logo kraje tvoří stylizovaná pětilistá květina. Podle autora tohoto loga Jana Korába květina znázorňuje pět rovnocenných okresů kraje, s individuálním charakterem. Avšak tento výklad autor nevnucuje a dává prostor fantazii, kterou si každý pozorovatel může vytvořit sám. (Olomoucký kraj, ©2016)



*Obr. 3. Logo Olomouckého kraje (Olomoucký kraj, 2016).*

## 4.2 Obyvatelstvo

Podle Českého statistického úřadu žilo k 31. 12. 2015 v Olomouckém kraji 634 718 obyvatel. Z toho bylo 310 286 mužů a 324 432 žen. Město Olomouc k 1. 1. 2016 obývalo celkem 100 154 obyvatel. Z tohoto důvodu se řadí na 6. místo velikosti měst podle počtu obyvatel. Ze statistik lze dále vyčíst, že počet obyvatel k 31. 12. 2016 vzrostl o 224 na současných 100 378. Konkrétněji se jednalo o 1 255 nově narozených, 986 zemřelých, 2 420 přistěhovaných a 2 465 vystěhovaných.

Co se týká věkových skupin, žilo v kraji nejvíce obyvatel ve věku mezi 35-39 lety. Naopak nejmenší zástup obyvatel měla věková skupina starších 85 let. Průměrný věk se pohyboval k 1. 1. 2016 na 42,2 letech. V mužském zastoupení byl průměrný věk 40,4 let a nejvyšší počet obyvatel mužského pohlaví zastupovalo věkovou kategorií 35-39 let. U žen se prů-

měrný věk pohyboval na vyšší hranici, a to 43,9 let. Olomoucký kraj obývalo nejvíce žen taktéž v rozmezí věku 35-39 let. (CZSO, 2017)

### 4.3 Trh práce a ekonomika

K 31. 12. 2016 bylo v Olomouckém kraji evidováno na úřadu práce celkem 9 319 osob. Z toho 4 429 osob žije ve městě Olomouc. Podíl nezaměstnaných v kraji byl tedy 5,75 %, konkrétně v Olomouci se pohyboval kolem 6,28 %.

Z vyplývajících statistik můžeme zjistit, že počet nezaměstnaných postupně klesá. Podle ČSÚ klesl počet nezaměstnaných k 28. 2. 2017 v Olomouci na 4 066. Podíl nezaměstnaných tedy klesl na 6,19 %. K tomuto datu bylo na úřadu práce evidováno 1 353 volných pracovních míst. Tím pádem připadají na jednoho nezaměstnaného 3 volná pracovní místa.

Hrubý příjem domácností v roce 2015 byl 169 656 Kč, kdy je tento údaj myšlený za osobu/rok. Čistý roční příjem domácností se tedy v roce 2015 pohyboval na hranici 147 095 Kč, což vychází v přepočtu měsíčně zaokrouhleně na 12 257 Kč.

Nejvíce ekonomických subjektů se v Olomouci vyskytuje v oblasti Velkoobchodu a maloobchodu; opravě a údržbě motorových vozidel. Konkrétně se ke konci roku 2016 jedná o 9 458 subjektů. Druhé největší zastoupení mají s 5 872 subjekty profesní, vědecké a technické činnosti. (CZSO, 2017)

Olomouc má dlouholetou tradici v průmyslové výrobě. Dále je zastoupen potravinářský, strojírenský i chemický. V posledních letech dochází k rozvoji polygrafie. Mezi největší tradiční firmy patří FARMAK, a.s. zabývající se výrobou léčivých látek, meziproductů a čistících a desinfekčních prostředků. Společnost zaměstnává kolem 240 pracovníků. Dalšími významnými firmami jsou firmy Sigma Group a. s., Moravské železářny a.s. Hlavní role potravinářského průmyslu v Olomouci zastupují podniky Nestlé Česko s.r.o., závod ZORA a OLMA, a.s. (Olomouc, ©2012)

#### 4.4 Vzdělávání a zdravotnictví

Olomouc považujeme díky velkému množství základních a středních škol za centrum vzdělanosti neregionálního významu. Celkem v Olomouci v roce 2015/2016 figurovalo 47 mateřských škol s počtem žáků 3 588, 25 základních škol s 8 254 žáky, 23 středních škol s 8 049 žáky a 4 gymnázia s celkovým počtem 2 846 žáků. (CZSO, 2017)

Vzhledem k tomu, že se v Olomouci nachází jedna z nejvýznamnějších univerzit v České republice – starobylá Univerzita Palackého – a dvacet tři středních škol, považuje se město za město univerzitní. Studenti univerzity navyšují obyvatelstvo Olomouce zhruba o jednu čtvrtinu. Univerzita disponuje 8 fakultami, a to Cyrilometodějskou teologickou, Lékařskou, Filozofickou, Přírodovědeckou, Pedagogickou, Právnickou, Zdravotních věd a fakultou Tělesné kultury. Z níže uvedené tabulky můžeme vyčíst, že na této univerzitě studovalo v akademickém roce 2015/2016 celkem 22 484 studentů a vyučovalo celkem 1 856 akademických a 396 vědeckých pracovníků. (CZSO, 2017)

*Tab. 1. Počet studentů a pracovníků UP (CZSO, 2016).*

Fakulta	Počet studentů	Počet akademických (vědeckých) pracovníků
<b>Cyrlometodějská teologická</b>	1 236	57 (28)
<b>Lékařská</b>	2 324	581 (141)
<b>Filozofická</b>	5 772	321 (20)
<b>Přírodovědecká</b>	4 214	422 (206)
<b>Pedagogická</b>	4 677	176 (0)
<b>Tělesné kultury</b>	1 937	116 (0)
<b>Právnická</b>	1 656	94 (1)
<b>Zdravotních věd</b>	668	89 (0)
<b>Celkem</b>	<b>22 484</b>	<b>1 856 (396)</b>

Olomouc disponuje také velkým počtem zdravotnických zařízení. Za špičkové zdravotní pracoviště nadregionální úrovně je považována Fakultní nemocnice. Jako čtvrtá fakultní nemocnice v zemi se zařadila mezi nemocnice, které splnily podmínky udělení akreditace Spojené akreditační komise České republiky.

V roce 2015 ordinovalo v Olomouci celkem 1 540 lékařů, to znamená, že na jednoho lékaře připadalo 152 obyvatel. (CZSO, 2017)

Dále se v Olomouci v roce 2015 nacházely 3 nemocnice a odborné ústavy, 64 ordinací praktického lékaře pro dospělé, 31 ordinací praktického lékaře pro děti a dorost, 293 odborných ordinací a pracovišť, 131 ostatních zdravotnických zařízení, laboratoří aj. a 42 lékáren a výdejen. (CZSO, 2017)

#### **4.5 Kultura a cestovní ruch**

Město Olomouc se řadí mezi nejnavštěvovanější města v České republice. Nachází se zde mnoho kulturních, ale i přírodních památek. Za nejznámějších z nich patří bezesporu Horní náměstí, na kterém je umístěna radnice s orlojem z 15. století. Současnou podobu orloje ztvárnil Karel Svoboda a jedná se o jeden z mála heliocentrických orlojů na světě. Dále se na náměstí dostává oblibě také Herkulově, Ariónově, Caesarově kašně, ale především sloupu Nejsvětější Trojice z roku 1740, který je od roku 2000 zapsán na seznamu památek UNESCO. (Tourism Olomouc, © 2002-2017)

Za zmínku stojí také Dóm svatého Václava, kde byl zavražděn roku 1306 český král Václav III. a kde má také svoji hrobku.

Historická část města je chráněna jako městská památková rezervace. Za národní kulturní památky považujeme například Olomoucký hrad, klášter Hradisko, kostel svatého Mořice nebo vilu Primavesi.

Hojně navštěvovaným místem je také Zoologická zahrada Olomouc. Je rozprostřena v lesích v podhůří Nízkého Jeseníku v místní části Olomouce – Svatý Kopeček. V roce 2013 došlo k otevření prvního safari na Moravě, konkrétně jeho euroasijské části. Zoologická zahrada nabízí také možnost vyhlídky na 32 metrů vysoké vyhlídkové věži, kde lze za jasného počasí shlédnout i nejvyšší horu Jeseníků – Praděd. (Tourism Olomouc, © 2002-2017)



## 5 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVNÍHO SYSTÉMU MĚSTA OLOMOUC

Tato kapitola se věnuje analýze současného stavu dopravní obslužnosti města Olomouc a blízkého okolí. Zabývá se převážně dopravou silniční, železniční, leteckou, vodní, městskou a příměstskou a v neposlední řadě také dopravou cyklistickou.

I když jsou v Olomouci zastoupeny všechny druhy dopravy, významnou roli hraje především doprava silniční a železniční. Ostatní druhy dopravy slouží převážně k rekreačním a turistickým účelům.

### 5.1 Silniční doprava

Silniční doprava patří bezesporu k nejdůležitější a nejvyužívanější dopravě v životě občanů. Hraje významnou roli v přepravě osob v celém Olomouckém regionu.

#### 5.1.1 Významné silniční sítě v Olomouci

##### **D35 Úlibice – Hradec Králové – Svitavy – Mohelnice – Olomouc – Lipník nad Bečvou**

Tento 210 km dlouhý úsek by se měl, po dokončení veškerých prací, stát druhou nejdelší dálnicí v České republice.

V současné době je v provozu asi 63 km tohoto úseku, a to úsek Mohelnice – Olomouc – Lipník nad Bečvou s přerušením u Křelova u Olomouce. (Dálnice D35, ©2017)

##### **D46 Vyškov – Prostějov – Olomouc**

D46 je čtyř pruhová 38 km dlouhá dálnice postavená v pěti různých kategoriích. Je dokončena v celé své délce, tudíž se jí týkají pouze stavební úpravy. Vzhledem k tomu, že tato dálnice byla v minulosti rychlostní silnicí R46, splňuje normy pro dálnice II. třídy. Ředitelství silnic a dálnic avšak plánuje zařadit tuto cestu mezi dálnice I. třídy. Rekonstrukce této dálnice se tedy řídí podle požadavků a norem pro dálnice I. třídy.

##### **R46 Liberec – Hradec Králové – Olomouc – Lipník nad Bečvou**

Tato silniční tepna je pro Olomouc velmi důležitá z toho důvodu, že zahrnuje celý obchvat Olomouce. Celková délka části Olomouc – Lipník nad Bečvou je prozatím 35,3 km. Nachází se zde 7 mimoúrovňových křižovatek a 1 ekodukt. Úsek je rozdělen do 6 staveb,

které jsou s výjimkou druhé etapy stavby Křelov – Slavonín, v provozu. Druhou etapu výstavby provázelo mnoho problémů spojených s nesouhlasem obce Křelov - Břuchotín. Došlo tedy k rozdělení druhé etapy na dvě části, kdy první úsek výstavby byl uveden do provozu 1. 11. 2007. Výstavba navazující části je v plánu na rok 2020. V uvedení do provozu se počítá s rokem 2022. (České dálnice, ©2002-2016)

### **I/55 (D55) Olomouc – Přerov – Hulín – Břeclav**

Jedná se o silnici I. třídy spojující 3 kraje – Olomoucký, Zlínský a Jihomoravský. Má délku 141,697 km a řadí se k páteřním silničním tahům v České republice. Tento úsek značen jako silnice I/55 tvoří jednu z částí budoucí dálnice D55 vedoucí z Olomouce přes Přerov, Hulín, Otrokovice, Uherské Hradiště a Hodonín do Břeclavi.

Silnice II. třídy jsou v okolí Olomouce zastoupeny v hojném počtu. Za nejvytíženější můžeme považovat silnici II. třídy **II/435**, která vybíhá od jádra města jižní částí. (České dálnice, ©2002-2016)

#### **5.1.2 Intenzita silniční sítě**

Intenzita dopravy závisí na hustotě silniční sítě v daném území. Obecně platí, že městská intenzita dopravy je několikanásobně vyšší, než zatížení silnic mimo města. Podle celostátního sčítání dopravy z roku 2010 je Olomouc považován za jedno z nejvytíženějších měst v Olomouckém kraji. V extravilánu dosahují naměřené hodnoty menších rozměrů, než hodnoty naměřené v intravilánu.

Z rychlostních komunikací vede bezesporu R46, která na měřeném úseku 7-1070 mezi silnicí II/570 a 35H přepravila celkem 37 989 vozidel za 24 hodin.

Mezi další hojně využívané komunikace patří R35, která na měřeném úseku 7-5384 mezi ulicí Rooseveltova a mimoúrovňovým křížením se silnicí III. třídy 03551 dosahuje hodnot 36 005 vozidel za 24 hodin. Z toho průměrně 27 627 vozidel projede v denní dobu mezi 6-18 hodinou, 5 656 vozidel projede ve večerních hodinách mezi 18-22 hodinou a na noc od 22 do 6 hodiny ranní připadá 2 723 vozidel. Úsekem s druhým největším počtem vozidel je úsek 7-0084 s počtem naměřených vozidel 33 609/24 hod. Tento úsek spojuje ulici Jeremenkovu se komunikacemi I/46 a I/55. Za nejvytíženější komunikaci II. třídy považujeme silnici II/448, která na měřeném úseku 7-1082, který ústí z ulice Jeremenkova do komunikace I. třídy I/46, dosahovala hodnot 19 304 vozidel/24 hod.

Nejvíce frekventovanou komunikací III. třídy je komunikace III/03551, která na úseku 7-1081 mezi ulicí Komenského a ulicí Kosmonautů vykazovala hodnoty 11 233 vozidel/24 hod. Zatímco v nočních hodinách tuto komunikaci využívalo průměrně pouze 716 vozidel, v denních hodinách to bylo 9 053 vozidel a ve večerních hodinách 1 463 vozidel. (Sčítání dopravy, ©2010)

### 5.1.3 Technický stav vozovek

Technický stav vozovek v Olomouci není příliš příznivý. Vzhledem k tomu, že je Olomouc krajským městem, dochází zde ke značnému zatížení silnic. Zatímco zatížení stavu stoupá, hodnota finančních prostředků pro opravy silnic klesá.

Podle výzkumů provedených firmou PavexConsulting, s.r.o. v letech 2011-2012 je povrch silniční sítě v Olomouckém kraji v nevyhovujícím stavu. V havarijním stavu bylo v prvním sledovaném roce 27 % silnic, což představuje asi 251 km, v nevyhovujícím stavu pak 26 %, v přepočtu na kilometry asi 235 km. Celkově tedy na Olomoucký kraj připadá 53 % silnic II. třídy, které vyžadují zlepšení stavu vozovky v podobě opravy, popřípadě rekonstrukce. Z výzkumů dále vyplívá, že nejhůře je hodnocen v porovnání s ostatními okresy Olomouckého kraje právě okres Olomouc. Tento okres se také řadí k okresům s největším zastoupením havarijních úseků. (CZSO, 2016).

Tab. 2. Stav povrchu vozovek (CZSO, 2016).

Okres	Stav povrchu vozovek podle TP87					Celkem
	Výborný	Dobrý	Vyhovující	Nevyhovující	Havarijní	
<b>Olomouc</b>	44 189	54 120	18 114	46 372	119 738	282 533
<b>Jeseník</b>	36 695	27 802	13 879	23 581	22 075	124 032
<b>Přerov</b>	35 591	14 377	12 885	59 491	38 428	160 772
<b>Prostějov</b>	18 610	32 346	20 243	63 572	29 494	164 265
<b>Šumperk</b>	5 438	64 397	30 511	42 057	40 881	183 284
<b>Celkem</b>	140 523	193 042	95 632	235 073	250 616	914 886

#### 5.1.4 Dopravní nehodovost

Bezpečnost je jedním z nejdůležitějších faktorů při výstavbě jakékoliv silniční cesty. Na dopravní nehody ale působí kromě stavu vozovku také mnoho jiných faktorů jako je aktuální počasí, klimatické změny, rozšiřující se vozový park, ale také nepozornost či selhání lidského faktoru. Nehody ve všech oborech mají odjakživa většinou obrovské škody nejen na majetku, ale především na lidských životech. Silniční doprava zároveň patří mezi obor s největším počtem dopravních nehod.

Podle nejnovějších dostupných statistik došlo v Olomouckém kraji v roce 2012 k 4 406 dopravním nehodám, kdy usmrceno bylo 40 osob. Okresu Olomouc se týkalo 1 827 dopravních nehod se 14 usmrceními. Jak můžeme vidět v porovnání s rokem 2003, je to pokles o více jak 2 000 dopravních nehod v okrese Olomouc. Počet usmrcených osob klesl na 14 osob za rok. Důvodem poklesu může být snaha naplňovat opatření podle dokumentu „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu“. Další údaje nejsou v internetové databázi PČR specifikovány. Tyto údaje jsou v tabulce označeny písmenem N. (PČR, 2003).

Tab. 3. Dopravní nehody v Olomouckém kraji v roce 2003 (PČR, 2003).

Okres	Osoby usmrcené	Osoby těžce zraněné	Osoby lehce zraněné	DN celkem
<b>Jeseník</b>	0	28	86	540
<b>Olomouc</b>	25	116	608	4152
<b>Prostějov</b>	17	63	217	1229
<b>Přerov</b>	24	98	302	2145
<b>Šumperk</b>	13	36	308	1542
<b>Celkem</b>	79	341	1521	9608
<b>OLK</b>				

Tab. 4. Dopravní nehody v Olomouckém kraji v roce 2012 (PČR, 2012).

Okres	Osoby usmrce- né	Osoby těžce zraněné	Osoby lehce zraněné	DN celkem
<b>Jeseník</b>	1	N	N	329
<b>Olomouc</b>	14	N	N	1827
<b>Prostějov</b>	6	N	N	664
<b>Přerov</b>	10	N	N	853
<b>Šumperk</b>	9	N	N	733
<b>Celkem</b>	40	179	1356	4406
<b>OLK</b>				

## 5.2 Železniční doprava

Olomouc byla v minulosti součástí první železniční trati na českém území vlastněná rakouským státem. Severní státní dráha vedla z Olomouce do Prahy a dále pokračovala do Drážďan.

V současnosti železniční uzel Olomouc považujeme za hlavní moravskou tepnu spojující východní a západní část České republiky. Olomoucké hlavní nádraží patří mezi jedno z nejvytíženějších v ČR. Olomouc spojuje nejen hlavní město, ale i Ostravu nebo například Brno. Mimo mezinárodní a vnitrostátní dálkové vazby plní Olomouc významnou roli i v obsluze olomouckého regionu. Využít můžeme všechny typy vlaků Českých drah, a to SC Pendolino, spoje EC/IC, rychlíky, spěšné i osobní vlaky, noční spoje ale také vlaky konkurenčních dopravců RegioJet a Leo Express.

### 5.2.1 Přehled tratí

#### 270 Praha – Česká Třebová – Přerov – Bohumín

Jedná se o III. mezinárodní páteřní železniční koridor vedoucí z Německa na Slovensko. V okolí Olomouce prochází trať převážně rovinnou krajinou, kdy zde vlaky dosahují až

120 km/h. Na modernizovaném úseku z Červenky do Olomouce je maximální rychlost dokonce až 160 km/h. Délka trati je 364 km. (ŽelPage, ©2001-2017)

### **275 Olomouc – Senice na Hané**

Jedná se o jednokolejnou neelektrizovanou trať charakterizovanou jako regionální dráha. Osobní dopravu na této trati zajišťují motorové vlaky RegioNova řady 814. V pracovních dnech zde jezdí 17 párů osobních vlaků a o víkendech je tento počet omezen na 8 párů osobních vlaků. Délka trati je zhruba 17 km a maximální rychlost je 60 km/h. (ŽelPage, ©2001-2017)

### **290 Olomouc – Šumperk**

Tato jednokolejná celostátní trať dlouhá 58 km patří podle průzkumů mezi jednu z nejvytíženějších motorových tratí v České republice. Denně se po této trati přepraví kolem 3 250 cestujících. Díky elektrizaci celé trati, která je plánovaná na rok 2018 má být zvýšená rychlost ze současných 90 km/h na 160 km/h. Díky tomuto se zkrátí přepravní doba o několik minut, což přispěje významně hlavně pro cestující, přepravené na této trati. (ŽelPage, ©2001-2017)

### **301 Nezamyslice – Olomouc**

Jedná se o jednokolejnou celostátní trať, která je od roku 1993 elektrifikovaná. Propojuje hlavní trať Brno – Přerov s hlavní tratí Česká Třebová – Přerov – Bohumín. Celková délka činí 39 km a maximální povolená rychlost dosahuje až 100 km/h. (ŽelPage, ©2001-2017)

### **310 Olomouc – Opava**

Jedná se o 116 km dlouhou jednokolejnou trať vedoucí přes Hlubočky, Moravský Beroun, Bruntál a Krnov do Opavy. Nachází se zde pět tunelů a vlaky zde dosahují rychlosti až 75 km/h. (ŽelPage, ©2001-2017)

## **5.3 Letecká doprava**

Olomouc disponuje jedním vnitrostátním veřejným letištěm, které spravuje Hanácký letecký klub Olomouc. Letiště se nachází asi 3,8km od centra města v městské části Olomouc-Neředín a připadá do majetku města. Provoz letiště je zajištěn podle VFR, což znamená, že letiště funguje pouze za viditelnosti, tedy od východu do západu slunce. Noční lety jsou

provozovány pouze za stanovených pravidel. Letiště je využíváno letouny, kluzáky, vrtulníky, ultralehkými letadly, volnými balony a vzducholoděmi. Významně zasáhla do provozu letiště výstavba dálničního obchvatu, kvůli kterému došlo ke zkrácení vzletové a přistávací plochy.

Olomoucké letiště patří spolu s letištěm v Praze – Kbelích k nejdéle provozovaným letištím v České republice. (Letiště Olomouc, ©2017)

Nedaleko Neředínského letiště se nachází také Heliport, který slouží pro vrtulníky letecké záchranné služby. V Olomouci je heliport označován jako Kryštof 09. (Vrtulníky, ©2017)

Letecká osobní doprava v Olomouci není provozována žádným dopravcem. Nejbližší letiště pro přepravu osob je v Ostravě – Mošnově a Brně – Tuřanech.

## 5.4 Vodní doprava

V Olomouci hraje významnou roli vodní dopravy řeka Morava. Pramen řeky Moravy vyvěrá pod Králickým Sněžníkem na území obce Dolní Morava v nadmořské výšce 1 380 m n. m. Pod Olomoucí, ve městě Troubky u Přerova, přibírá svůj největší levobřežní přítok, a to řeku Bečvu. Morava je svoji délkou 284,5 kilometrů na území České republiky třetí nejdélejší řekou. Povodí v ČR dosahuje rozlohy 20 692,4 km<sup>2</sup>, což je v přepočtu asi 26 % státního území.

Řeka Morava je bezesporu považována za jednu z nejvýznamnějších moravských řek. Je také levým přítokem Dunaje. Celková délka řeky je až po soutok s Dunajem 354 kilometrů. Soutok obou řek probíhá u Lanžhotu v nadmořské výšce 148 m n. m. (Povodí Moravy, ©2010-2017)

Od léta 2015 jezdí v Olomouci po řece Moravě výletní plavidlo Ololod'. Přístav se nachází u U-klubu na ulici Šmeralova 12. Trasa s výkladem o historii trvající 45 minut vede ke Klášternímu Hradisku a po otočení plavidla míří zpět do přístavu. Cena za jednu plavbu je pro dospělého 120,- Kč, pro děti, studenty a seniory pak 90,- Kč, kdy minimální počet cestujících pro vyplutí plavidla je pět osob. Jelikož je plavidlo zastřešeno a nedílnou součástí jsou deky pro zahřátí, koná se plavba i za nepříznivého počasí. (Plavby Olomouc, ©2015)

### 5.4.1 Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe se v posledních letech považuje za nejvýznamnější projekt pro rozvoj a ekologii České republiky v oblasti vodní dopravy. Česká republika je jedinou zemí z 27 států EU, která díky svojí poloze v „srdci Evropy“ není propojena kvalitní vodní cestou na moře. Z tohoto důvodu začali už naši předkové s postupnou výstavbou propojení tří vodocestných systémů Dunaje-Odry-Labe, kde hraje významnou roli naše řeka Morava i její přítok Bečva. Středobodem by se mělo stát město Přerov, u kterého je naplánováno křížení vodních tras.

Připravovaná stavba vodního koridoru je rozdělena na 4 etapy:

1. Etapa – obsahuje napojení jižní Moravy na Dunaj vodní cestou a splavnění Odry do Ostravy
2. Etapa – prodloužení vodního koridoru z Hodonína do Přerova za využití úprav, které byly využity při stavbě Baťova kanálu
3. Etapa – prodloužení vodního koridoru z Přerova do Ostravy s možností využití plavební odbočky do Olomouce. Tímto propojením dojde k vytvoření strategického severojižního spojení.
4. Etapa – prodloužení koridoru z Přerova (Olomouce) do Pardubic. Tímto dojde k propojení západní a východní části České republiky vodní cestou. (Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, © 2005 – 2017)



Obr. 4. Trasa vodního koridoru (Ekonom, 2009).



## 5.5 Městská a příměstská doprava

Olomouc a příměstské části jsou obsluhovány za pomoci Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (IDSOK), který funguje od roku 2000 a kromě Olomouce zahrnuje MHD ve městech Hranice na Moravě, Lipník nad Bečvou, Olomouc, Přerov, Prostějov, Šumperk a Zábřeh na Moravě. Správcem dopravního systému je Krajský úřad Olomouckého kraje. Území IDSOK je rozděleno do více než 120 tarifních zón. Hlavním cílem Integrovaného dopravního systému je přeprava co největšího množství lidí s využitím navazujících spojů se zakoupenou společnou (přestupní) jízdenkou na všechny tyto spoje bez ohledu na provozovatele dopravy. Z tohoto důvodu zahrnuje IDSOK kromě linkových autobusových spojů a tramvajových tratí také dopravu železniční, provozovanou ČD, a.s. IDSOK je založen na využití páteřní kolejové dopravy, na kterou navazují příslušné autobusové spoje, které většinou svoji trasu začínají nebo končí na autobusovém nebo vlakovém nádraží. (IDSOK, ©2015)

### Městská hromadná doprava Olomouc (zóna IDSOK 71)

Městská hromadná doprava (MHD) je v Olomouci zajišťována Dopravním podnikem města Olomouce, a.s. Jedná se o největší městskou zónu v IDSOKu. Kromě území Olomouce jsou za pomoci 26 linek autobusů a 7 tramvajových linek obsluhovány i některé okolní obce – Bukovany, Bystrovany, Horka nad Moravou, Samotišky a Skrbeň. DPMO provozuje 24 linek, linku 725 a bezplatnou linku 61 provozuje společnost Arriva Morava a.s. Celkem je k využití 193 zastávek, zrušeno bylo 8 zastávek. (DPMO, ©2016)

### Tramvajová síť

Tramvajové linky MHD se v Olomouci označují jednocifernými čísly od 1 do 7. Všechny linky s výjimkou linky 4 začínají a končí na točně Fibichova, která je přilehlá místnímu vlakovému nádraží. Linka 4 zajíždí za železniční trať do Pavloviček. Část linek (2, 3, 4, 6) jede přes centrum, ostatní linky (1, 5, 7) jedou opačným, kratším, směrem přes tržnici. Linka číslo 5 končí v pracovní dny kolem 19. hodiny. Zbytek linek končí svůj provoz kolem 20. až 21. hodiny. V nočních hodinách jsou místo tramvajových linek v provozu okružní noční autobusové linky 50, 51 a 52.

Tab. 5. Tramvajové linky MHD (IDOS, 2017).

Číslo linky	Počet zastávek na lince	Jízdní doba linky
1	11	18 minut
2	14	19 minut
3	13	21 minut
4	20	28 minut
5	7	12 minut
6	14	20 minut
7	14	20 minut

### Autobusová síť

Spolu s tramvajovou dopravou zajišťuje MHD také síť autobusů. Celkem provozuje DPMO 25 autobusových linek. Většinu těchto linek obsluhují klasické krátké autobusy, kloubovými autobusy jsou obsluhovány pouze linky 10, 12, 17 a v pracovní dny linky 16 a 19. Olomouc je obsluhován také 3 nočními linkami a v turistické sezóně expresní linkou 111 vedoucí na Svatý Kopeček. Ve většině případů jsou nasazovány nízkopodlažní autobusy. Z následující tabulky vyplývá, že Olomouc disponuje pouze 7 pomocnými spoji během špičky, pracovních dnů a během letní sezóny.

Tab. 6. Autobusové linky MHD (IDOS, 2017).

Číslo linky	Počet zastávek na lince	V provozu
10	21	Špičky pracovních dnů
11	24	Neustále
12	24	Neustále
13	11	Neustále
14	22	Neustále

15	23	Neustále
16	34	Neustále
17	19	Neustále
18	14	Neustále
19	24	Neustále
20	26	Neustále
21	24	Neustále
22	16	Neustále
24	5	Pracovní dny
25	9	Neustále
26	12	Neustále
27	10	Neustále
29	11	Pracovní dny
31	9	Špičky pracovních dnů
42	11	Pracovní dny do 16 h.
111	11	Během turistické sezóny
725	12	Pracovní dny
50	40	Noční spoj
51	22	Noční spoj
52	25	Noční spoj

### Jízdné MDH

Je možnost zakoupení jednotného jízdného nebo časové jízdenky pro jednodenní, týdenní, měsíční, čtvrtletní, 10měsíční nebo roční časové období. Základní jízdné je platné

v pracovní dny 40 minut, v ostatní dny 60 minut a stojí 14 Kč. Za zlevněné jízdné přepravují děti od 6 do 15 let. Rozpis cen časových jízdenek udává následující tabulka.

Tab. 7. Přehled časového jízdného MDH (DPMO, 2016).

Typ jízdenky	24 hodinová		7denní		Měsíční		Čtvrtletní		10měsíční		Roční	
	Obč	Zlev	Obč	Zlev	Obč	Zlev	Obč	Zlev	Pouze zlev	Obč	Zlev	
<b>Zóna 71</b>	46	23	126	63	350	175	900	450	1 350	3	1	200 600

Časové jízdenky jsou nepřenositelné a jsou vázány na průkaz DPMO, průkaz IDSOK, platný průkaz ISIC nebo žákovský průkaz. Zlevněná časová jízdenka se poskytuje dětem od 6 do 15 let, žákům a studentům od 15 do 26 let a důchodcům.

Osoby od 70 let věku a důchodci registrovaní ve Vojenském sdružení rehabilitovaných v ČR, Českém svazu bojovníků za svobodu, Konfederaci politických vězňů ČR, Sdružení bývalých politických vězňů ČR a Svazu PTP-VTNP mohou po předložení dokladu totožnosti a průkazu člena využívat pro zónu 71 roční Senior Pas v hodnotě 20 Kč. Držitelé zlaté Janského medaile mají nárok na roční Kapka Pas v ceně 300 Kč. Bezplatně se pak přepravují děti do 6 let, držitelé průkazu ZTP a ZTP-P, pracovníci státního odborného dozoru v dopravě a kontrolní pracovníci Koordinátora IDSOK.

Smluvní jízdné se poskytuje příslušníkům Policie ČR OŘ Olomouc, strážníkům MP, zaměstnancům Magistrátu města Olomouce v pracovní dny od 6-18 hod. na základě zaměstnanecké průkazky, držitelům platného parkovacího lístku z podzemního parkoviště a držitelům platné karty „Olomouc Region Card“. (DPMO, ©2016).

## 5.6 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava je díky své rychlosti a šetrnosti k životnímu prostředí čím dál více oblíbenější. V Olomouci dochází k postupnému rozvoji využití tohoto druhu dopravy.

Podle statistik CZSO z roku 2004 dojíždělo v rámci města Olomouc do škol a prací celkem 51 063 osob, z toho jízdní kolo jako dopravní prostředek využívalo celkem 3 183 osob.

Cyklisté si mohou v Olomouci zapůjčit kolo hned na několika místech. V informačním centru jsou také k zakoupení balíčky první pomoci v rámci projektu Cyklisté vítání. Cyklistickou dopravu ve městě podporuje významně také Univerzita Palackého. Ta v roce 2013 otevřela jako první z univerzit vlastní půjčovnu kol pro studenty. Kolo si mohou vysokoškoláci zapůjčit za poplatek 50 Kč na den, kdy je možnost vypůjčení kola i na víkendové výlety. (Olomouc – iDNES, ©1999-2017)

Olomouc protínají dvě nejznámější cyklostezky – Moravská a Jantarová. Byla dokončena také cyklostezka vedoucí z Chválkovic do Samotíšek. Nová cyklostezka by měla vést také podél železniční tratě a propojit tak Olomouc s rekreační částí Poděbrady. (Tourism Olomouc, ©2002-2017)

Historické jádro Olomouce lze projet díky Cyklo okruhu Olomoucí, kdy celková délka této cyklotrasy je 5 km a je vhodná také pro cyklovozíky. Okružní jízda začíná na tržnici u Galerie Šantovka. Zde je možné nechat zaparkovaný automobil, popřípadě při dojížděcí vlakem vede na toto místo cyklostezka podél třídy Kosmonautů. Od výchozího bodu pokračuje cyklostezka přes Smetanovy a na ně navazující Čechovy sady, náměstí Národních hrdinů, Horní náměstí, na kterém se nachází radnice s orlojem, sloup Nejsvětější Trojice a čtyři kašny. Dále pokračujeme přes Mlýnský potok do Bezručových sadů. Jako závěr cesty je možnost návštěvy Botanické zahrady Výstaviště Flora Olomouc a Pevnosti poznání. (Výlety-zabava, ©2012-2016)

V roce 2009 proběhlo na území Olomouce sčítání cyklistů a motorových vozidel. Sčítání probíhalo na 2 místech ve všední den a v neděli, vždy v dopoledních a odpoledních hodinách:

#### **Sčítací místo č. 1:** Olomouc – Třída Míru, silnice II/448

Z níže uvedených údajů si můžeme povšimnout, že ve všední den v ranních hodinách převyšuje v malé míře počet vyjíždějících cyklistů do Olomouce, zatímco v odpoledních hodinách naopak do Topolan. Tato skutečnost je pravděpodobně dána tím, že lidé cestující z okolních přilehlých vesnic vyjíždějí za prací do krajského města, využívají ke své dopravě kolo. Nedaleko tohoto sčítacího místa se nachází obchodní centrum Olomouc CITY,

kteřé je zdrojem mnoha pracovních míst. Naopak ve víkendový den je dvojnásobný nárůst cyklistů vyjíždějících pryč z města, což může být zapříčiněno tím, že lidé bydlící ve městech tráví rádi volný čas v klidnějším prostředí mimo město

Tab. 8. Údaje sčítacího místa č. 1 (Olomoucký kraj, 2009).

Den sčítání	Čas sčítání	Směr Topolany	Směr Olomouc
<b>Čtvrtek 11. 6. 2009</b>	6-8	36	44
	14-16	59	53
<b>Neděle 21. 6. 2009</b>	9-11	38	15
	15-17	73	80

#### Sčítací místo č. 2: Olomouc – cyklostezka na Bystrovany

Sčítací místo číslo 2 využívá hojný počet cyklistů. Vytíženost této cyklostezky v ranních hodinách směr Olomouc a v odpoledních hodinách směr Bystrovany je z toho důvodu, že se v této městské části nachází průmyslová zóna s velkým množstvím pracovních míst. Využití víkendové cyklostezky směr Bystrovany až trojnásobně převyšuje cyklisty vyjíždějící do Olomouce. Důvodem tohoto rozdílu je pravděpodobně to, že cyklostezka vede směr olomoucká ZOO Svatý Kopeček, proto je tato cyklostezka využívána jako hlavní přístupová cesta do ZOO pro návštěvníky přijíždějící na kole.

Tab. 9. Údaje sčítacího místa č. 2 (Olomoucký kraj, 2009).

Den sčítání	Čas sčítání	Směr Bystrovany	Směr Olomouc
<b>Středa 17. 6. 2009</b>	6-8	49	115
	14-16	142	74
<b>Neděle 5. 7. 2009</b>	9-11	104	34
	15-17	115	95

## 6 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA OLOMOUC

Cílem této kapitoly je na základě získaných poznatků během psaní práce a prostudování příslušných dokumentů, zejména Strategického plánu rozvoje města Olomouce a mikroregionu Olomoucko, Územní studie rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji a Plánu dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje, sestavit SWOT analýzu dopravní obslužnosti města Olomouc.

SWOT analýza se snaží definovat a zároveň omezit slabé stránky a zároveň podpořit stránky silné. Dalším bodem SWOT analýzy je hledat ve vnějším prostředí nové příležitosti a naopak charakterizovat hrozby dopravní obslužnosti.

### 6.1 Silné stránky

- Výhodná poloha města v centru kraje i Moravy
- Snadná dostupnost města z ostatních velkých měst
- Dostatečně obsluhované okrajové části města
- Poměrně hustá silniční síť
- III. železniční koridor procházející městem
- Hlavní železniční uzel Moravy
- Dobrá návaznost mezi jednotlivými druhy dopravy
- Kvalitní a propojené zpracování dopravy v Integrovaném dopravním systému Olomouckého kraje (IDSOK)
- Modernizace vozového parku
- Třetí největší řeka České republiky procházející městem

### 6.2 Slabé stránky

- Nízká síť cyklostezek ve městě a blízkém okolí
- Absence východní části obchvatu města Olomouce
- Naměřena vysoká hluchnost z důvodu silniční dopravy na třech měřených místech s vysokou hustotou osídlení
- Málo využitelných linek MDH ve večerních hodinách

- Nevyužitá vodní doprava ve městě

### 6.3 Příležitosti

- Zkvalitnění vozového parku MHD
- Realizace východní části obchvatu města
- Modernizace hlavních železničních koridorů
- Obnova a rekonstrukce silničních sítí
- Dožádání dotací z fondů EU pro rozvoj dopravní infrastruktury
- Výstavba vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe

### 6.4 Hrozby

- Úbytek obyvatelstva v důsledku emigrace
- Zhoršení negativních vlivů dopravy jako je nehodovost a hluk
- Narušení kvality stavu vozovek z důvodu nárůstu počtu automobilů
- Problémy při budování obchvatů sídel
- Rušení spojů nebo tratí ve městě
- Zvyšování cen jízdného MHD
- Nedostatek finančních prostředků na opravdu komunikací ve městě a blízkém okolí



## 7 OPATŘENÍ PRO ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBLUŽNOSTI MĚSTA OLOMOUC

Závěrečná kapitola bakalářské práce se věnuje opatřením pro zlepšení dopravní obslužnosti města, které vyplývá ze SWOT analýzy a poznatků získaných při psaní této práce. První návrh se věnuje výstavbě cyklostezek a tím pádem zkvalitnění dopravní obslužnosti města a blízkého okolí pro cyklisty. Druhý návrh se soustředí na dobudování vhodných silničních komunikací ke zlepšení dopravní automobilové dostupnosti. Dále navrhuji zmírňování negativních vlivů dopravy pro město. Jako poslední návrh jsem zvolila výstavbu vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe

### 7.1 Návrh č. 1: Budování cyklistických tras

I přes svůj rovinatý terén, vhodný k výstavbě cyklostezek, Olomouc v cyklistické dopravě vcelku zaostává. Velké množství lidí využívá, zejména v letních měsících, kolo jako dopravní prostředek při cestách do zaměstnání či škol. Hlavním důvodem pro výstavbu cyklistických tras je omezení cyklistů na silnicích a tím zvýšení jejich bezpečného pohybu.

Vhodným prostředkem pro rozšíření cyklistické dopravy je zobousměrnění některých ulic v Olomouci. Například u ulic Husitská či Kubičkova by zobousměrněním těchto ulic došlo k napojení na stávající cyklotrasy.

Tam, kde není možnost výstavby cyklostezek, je vhodné alespoň zařazení cyklo pruhů pro zvýšení bezpečnosti cyklistů při využívání komunikací vyšších tříd. V Olomouci by tyto cyklo pruhy byly vhodné ve vytíženějších částech města jako je Masarykova třída, Komenského, Holická nebo I. P. Pavlova.

Za jednu z důležitých cyklostezek považuji cyklostezku, která by vedla do ZOO Svatý Kopeček. Z Olomouce končí tato cyklostezka v Samotiškách a dále cyklisté musí využívat velmi nebezpečnou, vcelku nepřehlednou komunikaci III. třídy č. 4436. V letních měsících je tato komunikace hojně využívána jak cyklisty, tak automobily.

Výstavba cyklostezky by byla vhodná také na ulici Jeremenkova, vedoucí směrem od nádraží do města. Tato myšlenka panuje už na magistrátu města Olomouc, ale podmínkou této akce je získání dotace z Integrovaného regionálního operačního programu.

Za další chybějící cyklostezku považují spojení místní části Olomouc – Bystrovany s místní částí Olomouc – Bělidla. V Bělidlech se nachází rozlehlá průmyslová zóna a dle sčítání dopravy z roku 2009 využívá mnoho obyvatel Bystrovan pro cesty do zaměstnání kolo. Vzhledem k absenci chybějící cyklostezky musí použít rušnou komunikaci II/635. Řešením by bylo například zpevnění polní cesty vedoucí z Bystrovan kolem místní sušírny. Kolo jako dopravní prostředek by v tomto případě zvolilo dle mého názoru více lidí, kteří mají v současné době obavy z rušné komunikace II/635.

## 7.2 Návrh č. 2: Výstavba východního obchvatu města

Chybějící východní část obchvatu města je jedním z největších dopravních problémů Olomouce. Automobily musí využívat silnice vedoucí přes město. Zatíženy jsou zejména komunikace v ulicích Přerovská, Rolsberská, Hodolanská, Divišova, Pavlovická, Chválkovická a Šternberská. Dokončením obchvatu a dostavbou jeho východní části dojde z velké míry k omezení hluku z automobilové dopravy v obydlených částech města. Převážně nákladní automobilová doprava zvyšuje hluk ve městě a dochází ke zhoršení technického stavu komunikací nižších tříd. Výstavbou dojde také k menší zatíženosti města a lepší průjezdnosti bez kolon aut v dopravních špičkách. Ulevit by se mělo zejména obyvatelům částí Holice, Hodolany, Bělidla, Pavlovičky, Chválkovice a Týneček.

Pro dokončení východního obchvatu je zapotřebí dobudovat komunikaci R46 a protáhnout silnici směrem do města Šternberk. Začátek tohoto úseku je navržen v mimoúrovňové křižovatce Holice, která leží na silnici I/35. Křižovatka v budoucnu zajistí napojení na jižní část města s průmyslovou zónou v Holici. Obchvat by měl dále pokračovat přes zemědělské pozemky kolem Holic, kolem pekáren, Setuzy a měnárny a v prostoru mezi dvěma čerpacími stanicemi ulic Pavelkova a Lipenská je navržena čtyřlístková křižovatka vedoucí dopravu do východní části města a průmyslové zóny u Hamerské ulice. Odvod dopravy ze současných ulic Šternberská a Chválkovická by mělo dojít za pomoci přeložky silnice III/4432, která dále povede dopravu na silnici I/46, a tím se napojí na severní část města. Na konci dojde k zárodku, který bude pokračovat dále severním směrem s napojením na I/46. Křižovatka omezí vjezd těžkým nákladním vozidlům do města. (Naše Holice, ©2015)

Tato přes 7 km dlouhá stavba s rozpočtem kolem 3,5 miliard Kč by měla začít v průběhu roku 2017. Financována by měla být ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Vybudování má na starosti Ředitelství silnic a dálnic.

### 7.3 Návrh č. 3: Zmírnění negativních vlivů dopravy

Hluk je jedním z negativních faktorů zhoršující životní prostředí, zdraví i běžný život lidí. Vzhledem k velkému rozvoji automobilové dopravy a stoupajícímu počtu automobilů dochází k čím dál většímu množství hluku v obydlených částech města.

Jedním z hlavních podkladů pro opatření je sestavení Akčního protihlukového plánu. Cílem tohoto dokumentu je tvorba postupů a priorit při vytváření akustických opatření v důsledku snižování hluku v zatíženém území. Za pomoci strategického hlukového mapování byla stanovena kritická místa ve městě. Tyto kritické lokality se nazývají „hot spots“. Konkrétně jde tedy o lokality, ve kterých dochází k překročení hodnot ukazatelů.

V Olomouci se nachází hned několik „hot spotů“. Jedná se o komunikace I/35 a I/46, kdy jsou ve všech těchto oblastech vystavěny buďto panelové nebo bytové domy. Konkrétně jde o ulici Foerstrovu (I/35), Albertovu (I/35), most vedoucí přes komunikaci Brněnská (I/46) ulici Velkomoravská (I/35).

Vhodným opatřením proti tomuto problému do budoucna je výstavba nových, frekventovaných komunikací v dostatečné vzdálenosti od obydlených částí. Dalším možným řešením je minimalizovat nákladní dopravu mimo centrum města a zastavěné plochy. Pomocným by v tomto případě bylo dokončení východního obchvatu města.

Velkým pomocníkem pro snížení hluku je lokální omezení rychlosti vozidel způsobující největší hluk. V tomto případě se jedná zejména o vozidla nákladní. Tohoto je vhodné dosáhnout za pomoci příčných retardérů. Opatřením tohoto typu lze dosáhnout omezení hluku o asi 2-3 decibely. Jedním z možností je také snížení poplatků na silnicích vyšší třídy pro nákladní automobily. Silnice vyšších tříd zpravidla vedou mimo intravilány města, což by vedlo k omezení jízdy nákladních vozidel po silnicích nižších tříd a využití komunikací mimo zastavěné plochy.

Nejvhodnějším řešením v případě Olomouckých „hot spotů“ je výstavba protihlukových clon. Tyto clony dokáží snížit hladinu hluku až o 15 decibelů v závislosti na zvoleném ma-

teriálu a konstrukci. Vhodná je také výměna oken v budovách v blízkosti vytižených komunikací. (Olomoucký kraj, ©2016)

#### **7.4 Návrh č. 4: Výstavba vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe**

Výstavba vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe by přinesla mnoho výhod. Ať už ochranu před povodněmi nebo ekologickou dopravu, tak i rozšíření cestovního ruchu a dopravní bezpečnosti státu. Vodní doprava je vhodným způsobem pro přepravu objemného zboží na velké vzdálenosti. Výstavba tohoto koridoru by ve značné míře ušetřila silniční dopravě z důvodu snížení nákladních automobilů přepravujících na silnicích. Vodní doprava je vhodná také z ekonomického hlediska, kdy se přepraví jedinou cestou za pomoci jediného dopravního prostředku větší množství zboží. Výhodou je také omezení hluku oproti dopravě silniční. (Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, © 2005 – 2017)

Vodní koridor navazuje na dokončení vodní cesty Seina-sever ve Francii a je z části financován z evropských fondů. Průběh těchto investic se soustředí na období 2013-2032. Je možnost výstavby na základě tří scénářů, které se od sebe liší jak množstvím prostředků, tak i délkou etap.

Prvním ze scénářů je takzvaný „rychlý“, kde se množství ročních investičních prostředků pohybuje do částky cca 600 mil. EUR s dobou výstavby 16 let. Střední scénář hospodaří s investicemi do 450 mil. EUR a dobou 20 let a třetí nejpomalejší scénář hospodaří s o polovinu nižším objemem investic než scénář první, tedy 300 mil. EUR a 27 lety.

Názory na výstavbu tohoto vodního koridoru spojující státy Česko, Polsko a Slovensko se rozcházejí zejména z toho důvodu, že ekologové věří, že by výstavba vodní cesty nebyla vhodná z ekonomického hlediska. Došlo by k poškození velkého množství okolní krajiny. Naopak příznivci vodního koridoru si stojí za tím, že výstavba by pomohla jak omezení negativních vlivů silniční dopravy, tak i rozšíření nových pracovních míst v regionu a obnovu zaostalé vodní dopravy v kraji.

Dle mého názoru by byla výstavba vodního koridoru pro Olomouc spíše přínosem. Vzhledem k tomu, že se v Olomouci nachází naše 3. největší řeka Morava je absence vodní dopravy velká škoda. K poškození přírodního prostředí dochází nejen z důvodu výstavby tohoto koridoru, ale také výstavbou nových silničních cest a dálnic, které mnohdy vedou

ke zbourání již obydlených částí. Vodní koridor by měl tedy pro Olomouc klady v oblasti cestovního ruchu, omezení hluku z nákladní dopravy nebo tvorbu nových pracovních míst.

## ZÁVĚR

Závěrem bych si dovolila shrnout některé základní poznatky získané při psaní této práce. Bakalářská práce je zaměřena na Analýzu dopravní obslužnosti města Olomouc. Cílem bylo analyzovat současný stav dopravy ve městě Olomouc a v případě zjištěných nedostatků navrhnout co možná nejefektivnější řešení těchto problémů. Dle mého názoru ze zjištěných skutečností plyne, že doprava v Olomouci je na velmi dobré úrovni.

Z hlediska silniční dopravy můžeme charakterizovat silniční síť v Olomouci za dostačující. Jednou z nevýhod tohoto druhu dopravy je absence východní části obchvatu města, který po dokončení uleví ve velké míře zatížení centru města a některých jeho částí. Obchvat zajistí také menší hlučnost ve městě, kterou považuji za další z významných problémů.

Železniční doprava je v Olomouci hojně využívána. Olomoucí prochází III. železniční koridor a spojuje tak Čechy se Slezskem. Vede tudy i mnoho regionálních tratí, které jsou součástí Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (IDSOK). V oblasti železniční dopravy by mohlo dojít pouze k rekonstrukci stávajících železničních tratí a tím i ke zvýšení rychlosti.

Vodní doprava ve městě zcela chybí. Řešením této absence by mohla být výstavba vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe, která by ulevila zejména silniční dopravě a zajistila větší počet pracovních míst v kraji.

Síť cyklostezek je ve městě nedostačující. Z důvodu chybějících cyklotras využívají lidé k dopravě do zaměstnání a škol silnice pro motorová vozidla, které jsou ve většině případů nebezpečné. Tuto situaci a posílení cyklistické dopravy by byla rekonstrukce a budování nových cyklostezek nebo alespoň cyklo pruhů na stávajících komunikacích.

Městskou hromadnou dopravu (MHD) zastupují nejenom autobusy, ale také tramvaje, které jsou v nočních hodinách nahrazeny nočními linkovými autobusy. Vozový park v Olomouci prochází postupnou obměnou a modernizací.

Ze zjištěných poznatků můžu konstatovat, že i když má doprava v Olomouci jisté nedostatky, funguje vcelku dobře a vhodnými opatřeními v podobě dostavby obchvatu nebo výstavbou cyklostezek může dojít ještě k většímu zkvalitnění.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Tištěné zdroje

BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, Hana. Doprava a společnost: Ekonomické aspekty udržitelné dopravy. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2009, 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0.

EISLER Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. Ekonomika dopravního systému. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2011, 286 s. ISBN 978-80-245-1759-9.

KONEČNÝ, Ondřej. Economic Geography: Changes in the Global Economy and Industry. 1. vyd. Brno: ASTRON studio CZ, a.s., 2013, 144 s. ISBN 978-80-7375-846-2.

KONEČNÝ, Ondřej. Ekonomická geografie: Proměny v globální ekonomice a průmyslu. 1. vyd. Brno: ASTRON studio CZ, a.s., 2014, 118 s. ISBN 978-80-7509-079-9.

KRAFT, Stanislav. Základy geografie dopravy. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 2015, 77 s. ISBN 978-80-7394-527-5.

MARADA, Miroslav. Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. 1. vyd. Praha: Česká geografická společnost, 2010, 165 s. ISBN 978-80-904521-2-1.

RODRIQUE, Jean-Paul, Claude COMTOIS and Brian SLACK. The Geography of Transport Systems. 2nd e. London: Routledge, 2009, 352 s. ISBN 978-0-415-48323-0.

ŠIROKÝ Jaromír a kolektiv. Technologie dopravy. 1. vyd. Pardubice: Polygrafické středisko Univerzity Pardubice, 2014, 282 s. ISBN 978-80-7395-805-3.

VOŽENÍLEK, Vít a Vladimír STRAKOŠ. City Logistics: Dopravní problémy města a logistika. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého, 2009, 193 s. ISBN 978-80-244-2317-3.

ZELENÝ, Lubomír. Osobní přeprava. 1. vyd. Praha: ASPI, a.s., 2007, 352 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

### Elektronické zdroje

CELOSTÁTNÍ SČÍTÁNÍ DOPRAVY. [online]. ©2011 [cit. 2017-04-29]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/results/section/default.aspx?l=Olomoucký%20kraj>

ČESKÉ DÁLNIČE. [online]. ©2002-2016 [cit. 2017-04-05]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz>

- ČESKÉ DRÁHY. [online]. ©2010 [cit. 2017-03-18]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/default.htm>
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. [online]. ©2017 [cit. 2017-03-24]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/>
- DÁLNIČE D35. [online]. ©2017 [cit. 2017-04-08]. Dostupné z: <http://www.dalnice-d35.cz>
- DATABÁZE STRATEGIÍ. [online]. ©2017 [cit. 2017-03-04]. Dostupné z: <https://www.databaze-strategie.cz/cz/md/strategie>
- DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA OLOMOUCE. [online]. ©2016 [cit. 2017-04-15]. Dostupné z: <https://www.dpmo.cz/informace-pro-cestujici/jizdne/>
- DOPRAVNÍ SERVIS PČR. [online]. ©2017 [cit. 2017-03-18]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/dopravni-servis.aspx>
- GO EURO. [online]. ©2017 [cit. 2017-03-18]. Dostupné z: <https://www.goeuro.cz/vlaky/dopravci/>
- IDNES. [online]. ©2011 [cit. 2017-03-17]. Dostupné z: [http://olomouc.idnes.cz/univerzita-palackeho-otevrela-pujcovnu-kol-pro-studenty-pmq-/olomouc-zpravy.aspx?c=A130521\\_1930804\\_olomouc-zpravy\\_stk](http://olomouc.idnes.cz/univerzita-palackeho-otevrela-pujcovnu-kol-pro-studenty-pmq-/olomouc-zpravy.aspx?c=A130521_1930804_olomouc-zpravy_stk)
- IDSOK. [online]. ©2011 [cit. 2017-04-15]. Dostupné z: <http://www.idsok.cz/co-je-idsok/>
- JÍZDNÍ ŘÁDY. [online]. ©2017 [cit. 2017-04-27]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/olomouc/spojeni/>
- LETIŠTĚ OLOMOUC. [online]. ©2017 [cit. 2017-03-09]. Dostupné z: <http://www.letisteolomouc.cz/#top>
- LORENC INFO. [online]. ©2007-2013 [cit. 2017-04-29]. Dostupné z: <http://lorenc.info/zaverecne-prace/metodika.htm>
- MINISTERSTVO DOPRAVY. [online]. ©2017 [cit. 2017-03-24]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/cs/>
- NAŠE HOLICE. [online]. ©2015 [cit. 2017-04-29]. Dostupné z: <http://naseholice.cz/zivot-v-holici/doprava/vychodni-tangenta/>



- OLOMOUCKÝ KRAJ. [online]. ©2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.kr-olomoucky.cz/index.php>
- PLAVBY OLOMOUC. [online]. ©2017 [cit. 2017-03-24]. Dostupné z: <http://www.plavbyolomouc.cz/trasa-plavby>
- POVODÍ MORAVY. [online]. ©2010-2017 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z: <http://www.pmo.cz/cz/uzitecne/vyznamne-vodni-toky/>
- STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC. [online]. ©2012 [cit. 2017-04-22]. Dostupné z: <https://www.olomouc.eu>
- STRUKTURÁLNÍ FONDY. [online]. ©2012 [cit. 2017-03-04]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programove-obdobi-2007-2013/Programy-2007-2013/Tematicke-operacni-programy/OP-Doprava>
- SWOT ANALÝZA. [online]. ©2011-2016 [cit. 2017-04-29]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/swot-analyza>
- TOURISM OLOMOUC. [online]. ©2002-2017 [cit. 2017-04-25]. Dostupné z: <http://tourism.olomouc.eu/welcome/cs>
- ÚSTŘEDNÍ KNIHOVNA. [online]. ©2010 [cit. 2017-04-29]. Dostupné z: <http://knihovna.cvut.cz/cs/vyhledavani/reserse/co-je-reserse>
- VODNÍ KORIDOR DUNAJ-ODRA-LABE. [online]. ©2005-2017 [cit. 2017-03-24]. Dostupné z: <http://www.d-o-l.cz>
- VRTULNIK. [online]. ©2017 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z: <http://www.vrtulnik.cz>
- VÝLETY-ZÁBAVA. [online]. ©2012-2017 [cit. 2017-03-17]. Dostupné z: <http://www.vylety-zabava.cz/cyklostezky-cyklotrasy-cyklovozik/hana/2086-okruh-olomouci-na-kole>
- ZÁKONY PRO LIDI. [online]. ©2010-2016 [cit. 2017-03-23]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/>
- ŽEL PAGE. [online]. ©2001-2017 [cit. 2017-03-11]. Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/?lang=cs>

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

BESIP	Bezpečnost silničního provozu
ČD	Význam druhé zkratky.
ČR	Význam třetí zkratky.
DPMO	Dopravní podnik města Olomouce
EC	EuroCity
EU	Evropská Unie
IC	InterCity
IDS	Integrovaný dopravní systém
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
ITI	Integrované územní investice
MHD	Městská hromadná doprava
NRPM	Národní rozvojový program mobility
OLK	Olomoucký kraj
OP	Operační program
PČR	Policie České republiky
PTP	Pomocný technický prapor
SC	SuperCity
TEN-T	Transevropská dopravní síť
VTNP	Vojenský tábor nucených prací

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obr. 1. Města a městyse v Olomouckém kraji.....	35
Obr. 2. Městské části Olomouce (Wikimedia, 2016). .....	36
Obr. 3. Logo Olomouckého kraje (Olomoucký kraj, 2016). .....	37
Obr. 4. Trasa vodního koridoru (Ekonom, 2009). .....	48

**SEZNAM TABULEK**

Tab. 1. Počet studentů a pracovníků UP (CZSO, 2016).....	39
Tab. 2. Stav povrchu vozovek (CZSO, 2016).....	43
Tab. 3. Dopravní nehody v Olomouckém kraji v roce 2003 (PČR, 2003). ....	44
Tab. 4. Dopravní nehody v Olomouckém kraji v roce 2012 (PČR, 2012). ....	45
Tab. 5. Tramvajové linky MHD (IDOS, 2017). ....	50
Tab. 6. Autobusové linky MHD (IDOS, 2017). ....	50
Tab. 7. Přehled časového jízdného MDH (DPMO, 2016).....	52
Tab. 8. Údaje sčítacího místa č. 1 (Olomoucký kraj, 2009). ....	54
Tab. 9. Údaje sčítacího místa č. 2 (Olomoucký kraj, 2009). ....	54

## SEZNAM PŘÍLOH

- P1 Silniční síť Olomouckého kraje
- P2 Železniční síť Olomouckého kraje

# PŘÍLOHA P I: SILNIČNÍ SÍŤ OLOMOUCKÉHO KRAJE

