

Analýza dopravní infrastruktury letišť Přerov – Bochoř

Sabina Novotná

Bakalářská práce
2016



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: 2015/2016

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Sabina Novotná**
Osobní číslo: **M12393**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Management a ekonomika**
Forma studia: **prezenční**

Téma práce: **Analýza dopravní infrastruktury letiště Přerov-Bochoř**

Zásady pro vypracování:

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

I. Teoretická část

- Zpracujte teoretické poznatky vztahující se k dopravní infrastruktuře.
- Představte teoretické koncepty vlivu dopravní infrastruktury na rozvoj regionu.

II. Praktická část

- Analyzujte situaci na letišti Přerov-Bochoř.
- Na základě výše uvedené analýzy navrhněte opatření rozvoje dopravní infrastruktury směřující k podpoře předmětného řízení.

Závěr

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

Seznam odborné literatury:

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

Úvod do regionálních věd a veřejné správy. 2., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 455 s. Vysokoškolské učebnice.

ISBN 978-80-7380-086-4.

HÁJEK, Oldřich et al. I. sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji": 27. května 2005 ve Zlíně.

1. vyd. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2005, 101 s. ISBN 80-7318-351-X.

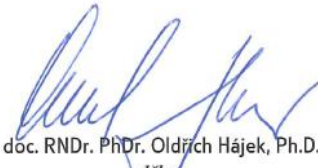
RUSHTON, Alan, Phil CROUCHER and Peter BAKER. The handbook of logistics & distribution management. 5th ed. London: KoganPage, 2014, 689 p.

ISBN 978-0-7494-6627-5.

SVOBODA, Vladimír. Doprava jako součást logistických systémů. 1. vyd. Praha: Radix, 2006, 148 s. ISBN 80-86031-68-3.

Vedoucí bakalářské práce: doc. RNDr. PhDr. Oldřich Hájek, Ph.D.
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání bakalářské práce: 15. února 2016
Termín odevzdání bakalářské práce: 16. května 2016

Ve Zlíně dne 15. února 2016


doc. RNDr. PhDr. Oldřich Hájek, Ph.D.
děkan




Mgr. Jiří Novosák, 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 připouští-li 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 9. 5. 2016


.....
podpis diplomanta

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce je vypracována za účelem zlepšení dopravní infrastruktury letiště Přerov – Bochoř. Teoretická část popisuje vymezení cílů a metod použitých při vypracování bakalářské práce, pojmy související s dopravou a teoretické koncepty vlivu dopravní infrastruktury na rozvoj regionu. Praktická část analyzuje současný stav dopravní infrastruktury města Přerova, obce Bochoře a Letiště Přerov – Bochoř. Z nasbíraných poznatků je vytvářen návrh na zlepšení dopravní infrastruktury tohoto letiště.

Klíčová slova: doprava, dopravní infrastruktura, rozvoj regionu, strategie rozvoje, letiště

ABSTRACT

This bachelor thesis deals with transport infrastructure at the Přerov – Bochoř airport. The theoretical part describes the goals, and methods used in this bachelor thesis, the terms related to transport, and theoretical concepts of the impact of transport infrastructure on regional development. The practical part analyzes the current state of transport infrastructure in Přerov, Bochoř as well as the Přerov – Bochoř airport. Suggestion about how to improve the transport infrastructure are made based on the gathered information.

Keywords: transport, transport infrastructure, development of the region, strategy of development, airport

Mé poděkování patří vedoucímu práce doc. RNDr. PhDr. Oldřichu Hájkovi, Ph.D. za odborné vedení mé práce, cenné rady a připomínky. Dále bych chtěla poděkovat mé rodině za podporu v průběhu celého mého studia.

OBSAH

ÚVOD	9
I TEORETICKÁ ČÁST	10
1 CÍLE A METODOLOGIE	11
1.1 VÝZKUMNÉ METODY – ANALÝZA PRIMÁRNÍCH ZDROJŮ A DAT	11
1.2 SWOT ANALÝZA	13
1.3 LEGISLATIVA DOPRAVY ČR	16
2 POJMY SOUVISEJÍCÍ S DOPRAVOU	18
2.1 REŠERŠE LITERÁRNÍCH ZDROJŮ	18
2.1.1 Dopravní síť	19
2.1.2 Dopravní cesta.....	19
2.1.3 Dopravní uzel.....	19
2.2 POZEMNÍ DOPRAVA	21
2.3 VODNÍ.....	22
2.4 LETECKÁ.....	23
2.5 KOMBINOVANÁ.....	23
3 TEORETICKÉ KONCEPTY VLIVU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY NA ROZVOJ REGIONU	24
3.1 DOPRAVNÍ POLITIKA.....	25
3.2 DOPRAVA A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	26
II PRAKTICKÁ ČÁST	28
4 ANALÝZA ÚZEMÍ	29
4.1 PŘEROV.....	29
4.2 BOCHOŘ.....	32
5 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU LETIŠTĚ PŘEROV - BOCHOŘ	33
5.1 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ A JEJICH ANALÝZA.....	34
5.2 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ PRO OBYVATELE BOCHOŘE	35
5.3 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ PRO OBYVATELE PŘEROVA.....	48
5.4 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ S PRACOVNÍKEM LETIŠTĚ.....	56
6 SWOT ANALÝZA	59
6.1 DEMOLICE LETIŠTĚ PŘEROV - BOCHOŘ	59
6.2 VYBUDOVÁNÍ PRŮMYSLOVÉ ZÓNY PŘI ZACHOVÁNÍ LETIŠTĚ PŘEROV - BOCHOŘ	61
7 NÁVRH STRATEGIE ROZVOJE LETIŠTĚ PŘEROV – BOCHOŘ	64
7.1 PROJEKT Č. 1 VÝSTAVBA DÁLNIČNÍHO PŘIVADĚČE	64
7.2 PROJEKT Č. 2 – VÝSTAVBA ŽELEZNIČNÍ VLEČKY DO STRATEGICKÉ PRŮMYSLOVÉ ZÓNY	65
7.3 PROJEKT Č. 3 – ZAVEDENÍ PRAVIDELNÉ VEŘEJNÉ DOPRAVY DO PRŮMYSLOVÉ ZÓNY	65
7.4 PROJEKT Č. 4 – VÝSTAVBA CYKLOSTEZKY MEZI PŘEROVEM A OBCÍ BOCHOŘ.....	66
ZÁVĚR	67
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	68

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	72
SEZNAM TABULEK.....	73
SEZNAM PŘÍLOH.....	75

ÚVOD

Tato bakalářská práce se zabývá problematikou dopravní infrastruktury v Přerově, konkrétně u letecké dopravy na letišti Přerov – Bochoř. Cílem je navrhnout řešení pro danou problematiku.

V teoretické části mé bakalářské práce popisují cíle a metody, které použiji v části praktické, a to výzkumné metody, analýzu primárních dat, SWOT analýzu a popisují zde legislativu vztahující se k tématu bakalářské práce. Na tuto část navazuji rešerší literárních zdrojů, definicí dopravy a popisem daných druhů dopravy. V této bakalářské práci se zabývám i koncepty vlivu dopravní infrastruktury na rozvoj regionu a dopadem dopravy na životní prostředí.

V druhé části mé bakalářské práce neboli v části praktické analyzuji území města Přerova a jeho dopravní infrastrukturu, a na to navazuji s analýzou území obce Bochoř. Pro vypracování SWOT analýzy a návrhových řešení provedu terénní dotazníková šetření pro obyvatele Přerova a Bochoře. Dále jsem se rozhodla, že provedu rozhovor s pracovníkem letiště. Po získání data informací navrhnu řešení pro zlepšení dopravní infrastruktury letiště Přerov – Bochoř, a to v oblasti silniční a cyklistické dopravy.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 CÍLE A METODOLOGIE

V teoretické části mé bakalářské práci nejdříve popisuji metody výzkumu, které jsem použila k vypracování praktické části mé bakalářské práce. V další části se zabývám základní legislativou týkající se dopravy v České republice. Po legislativě navazuji základními pojmy týkajícími se dopravy, jejími druhy a jejich specifickými vlastnostmi. V neposlední řadě se zaměřuji na koncepty vlivu dopravní infrastruktury na rozvoj regionu a dopad dopravy na životní prostředí. V teoretické části se zaměřuji na rešerši odborné literatury.

1.1 Výzkumné metody – analýza primárních zdrojů a dat

Podle Kozla jsou primární zdroje prvotními nositeli dat. Primární zdroje se dělí na vnitřní zdroje a vnější zdroje. Vnitřními zdroji rozumíme samostatného zadavatele výzkumu. Získáváme je z vlastního vypracování analýz, výběrových šetření či statistik (Kozel, Mynářová a Svobodová, 2011, s. 55-56). Tomek chápe primární data jako data specifická, která slouží k vypracování dalších úkolů. Vnějšími zdroji jsou ostatní účastníci, které k výzkumu potřebujeme, např. veřejnost, ale i experti (Tomek a Vávrová, 2011, s. 45).

Primární data jsou data, která nebyla nikde předtím prezentována či publikována. Obsahují nová data, jež musí být shromážděna za specifickým účelem. Hlavní předností primárních dat je jejich aktuálnost a určitost. Jejich nevýhodou je však jejich zdlouhavé a nákladnější získávání než získávání dat ze zdrojů sekundárních. Primární data vyžadují zdlouhavou přípravu, aby odpovídala očekávaným výstupům (Kozel, Mynářová a Svobodová, 2011, s. 55 – 57).

Metody získávání informací

Mezi metody získávání informací řadíme dotazování. Dotazování je nejčastěji používanou metodou získávání informací. Dotazování můžeme provádět ústně, písemně, telefonicky a elektronicky (Tomek a Vávrová, 2011, s. 48).

Ústní dotazování

Ústní dotazování neboli také interview rozdělujeme na 3 druhy – volný, strukturovaný a standardizovaný.

Při volném ústním dotazování je jeho výhodou bezprostřední vedení rozhovoru a kladení otázek i na choulostivější téma, kdy můžeme popřípadě hned zareagovat podle situace. Nevýhodou jsou vysoké náklady, časová náročnost a výborná znalost tazatele o dané problematice. Ve volném dotazování je i obtížné vyhodnotit jeho výsledek, protože je špatně uskutečnitelné jeho porovnání s již existujícími fakty.

Strukturovaným rozhovorem rozumíme rozhovor, který se odvíjí od předem vypracovaného návodu. Během tohoto dotazování můžeme otázky libovolně přizpůsobovat. Bohužel u strukturovaného rozhovoru může být dotazovaný ovlivněn tazatelem, a tím pádem může ovlivnit výsledky dotazování.

Standardizované dotazování je jedno z nepoužívanějších dotazování. Dotazující se ptá na otázky v naprosto stejném pořadí všech respondentů. Mezi jeho přednosti se řadí jednoduchost dotazování a následného vyhodnocování, není potřeba mít skvělé znalosti v dané problematice. Avšak i toto dotazování má svou nevýhodu, a to je nemožnost rozšíření otázek či jejich upřesnění (Tomek a Vávrová, 2011, s. 48 – 49).

Písemné dotazování

Hlavní výhodou písemného dotazování je přímý kontakt s dotazovaným. Písemné dotazování vylučuje vliv tazatele na dotazovaného a dává mu více času na odpověď. Avšak písemné dotazování s sebou přináší i různé nevýhody, např. nejednoznačnost odpovědi či nepochopení otázek respondenta, nedodržení pořadí otázek nebo vliv dalších osob (Tomek a Vávrová, 2011, s. 48).

Telefonické dotazování

Telefonické dotazování je velice jednoduché, jak nákladově, tak časově. Respondent není nijak ovlivněn tazatelem. Nicméně respondent musí být dostižitelný, chybí zde přímý kontakt, respondent nemusí mít chuť se s dotazujícím bavit atp. (Tomek a Vávrová, 2011, s. 48).

Elektronické dotazování

Při elektronickém dotazování je lepší mít otázky uzavřené s jednoznačnou volbou odpovědi. Při takto nastaveném dotazování je velice rychlé předání dotazníku respondentovi a jeho následné vyplnění. Je také velmi snadné a rychlé vyhodnotit jeho odpovědi. Elektronické dotazování je velice úsporné z časového hlediska, ale i z hlediska nákladů. Jedinou nevýhodou u elektronického dotazování můžeme vnímat osoby, které jsou nebo eventuálně nejsou připojeni k internetu (Tomek a Vávrová, 2011, s. 50).

1.2 SWOT analýza

Hlavním cílem a přínosem SWOT analýzy by měla být jasná identifikace rozsahu, jak se silné a slabé stránky společnosti dokážou úspěšně vypořádat s hrozbami a příležitostmi z vnějšího prostředí. Po jejím dokončení jsou manažeři schopni posoudit pozici organizace a provést přípravné zásahy, které připraví organizaci na budoucnost. SWOT analýza může být orientována na vlastní společnost či na konkurenci (Košťan, 2002, s. 55).

Při vypracování SWOT analýzy by se měl brát zřetel na účel, za jakým byla vypracována. Měla by se zaměřovat jen na podstatné skutečnosti a jevy. Nemělo by se v ní objevovat příliš mnoho informací, protože by pak mohly nastat komplikace při případném návrhu strategie. SWOT analýza by měla být objektivní, měla by objektivně odrážet vlastnosti či prostředí, v němž se objekt vyskytuje. Je výhodné si SWOT analýzu znázorňovat v tabulce. Hlavní výhodou této tabulky je přehlednost nasbíraných dat. SWOT analýza slouží jako skvělý informační zdroj pro další stylizaci strategie. Strategie by měla být zaměřena na odstranění slabin a hrozeb s využitím silných stránek a příležitostí (Keřkovský a Vykypěl, 2006, s. 120 – 125).

SWOT je akronymem anglických slov strengths, weaknesses, opportunities a threats.

Strenghts

Strenghts neboli silné stránky jsou pozitivní vnitřní podmínky dané organizace. Umožňují vytvořit organizaci převahu nad konkurenty, a tudíž získat konkurenční výhodu. Např. zde můžeme řadit vyspělou technologii, vyspělý tým manažerů, přístup k různým kvalitním materiálům, skvělé finanční vztahy apod. (Košťan, 2002, s. 55).

Weaknesses

Weaknesses, což můžeme přeložit jako stránky slabé, jsou nedostatky organizace. Tím rozumíme nedostatek zdrojů, schopností a znalostí, které mohou získat firmě konkurenční výhodu. Např. nedostatečné či zastaralé znalosti manažerů, nevybavenost, velké finanční zatížení, nemoderní stroje aj. (Košťan, 2002, s. 56).

Opportunities

Opportunities rozumíme příležitosti dané organizace buď současné či budoucí. Mezi tyto příležitosti můžeme řadit např. uvedení nových technologií na trh, nárůst počtu obyvatel dané lokality nebo např. změny v zákonech atp. (Košťan, 2002, s. 57).

Threats

Threats jsou hrozby, současné či budoucí podmínky z vnějšího prostředí. Např. vstup silného konkurenta na trh, pokles zájmů zákazníků a tím způsoben i jejich menší počet, legislativní změny apod. Celkové ohrožení organizace stoupá s počtem případných hrozeb (Košťan, 2002, s. 58).

Tabulka SWOT analýzy

Tab. č. 1 SWOT analýza

Vnitřní	Silné stránky	S	W
Vnější	Příležitosti	O	T
			Hrozby

Kvadrant S

Kvadrant S je zkratkou slova strengths. Do kvadrantu S se píše výčet silných stránek dané organizace.

Kvadrant W

Kvadrant W neboli weaknesses je výčtem slabých stránek společnosti.

Kvadrant O

Kvadrant O je zkratkou slova opportunities. Do kvadrantu S se píše výčet příležitosti dané organizace.

Kvadrant T

Kvadrant T neboli threats je výčtem hrozeb společnosti (Keřkovský a Vykypěl, 2006, s. 120 – 125).

1.3 Legislativa dopravy ČR

V České republice je mnoho zákonů, vyhlášek krajů a obcí, nařízení vlády či ministerstev, které jsou spojeny s dopravou v ČR, avšak pro tuto bakalářskou práci jsem vybrala pouze tyto následující zákony, které dle mého názoru patří mezi základní a velice významné právní akty dopravy.

Zákon č. 104/2000 Sb., o státním fondu dopravní infrastruktury

Státní fond dopravní infrastruktury byl zřízen jako právnická osoba na dobu neurčitou. Tento fond je podřízen Ministerstvu dopravy. Majetek, s nímž fond hospodaří, spadá do vlastnictví státu.

Státní fond dopravní infrastruktury uplatňuje své příjmy k údržbě či rozvoji, výstavbě a modernizaci silnic a dálnic, železnic a vnitrozemských vodních cest. Příjmy do státního fondu se získávají z mytného, cla či silniční daně. Dále se získávají ve formě dotací ze státního rozpočtu či jako příspěvky z Evropské unie. Při čerpání finančních prostředků je Státní fond dopravní infrastruktury povinen být rozvážný a efektivní. Právní i finanční postavení fondu je upraveno zákonem (Zákony pro lidi, © 2010 – 2016).

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

Zákon o pozemních komunikacích definuje základní pojmy týkající se provozu na pozemních komunikacích, vymezuje pravidla silničního provozu a práva a povinnosti aktérů na pozemních komunikacích. Tento zákon stanovuje podmínky pro vydávání řidičského oprávnění a vydávání řidičských průkazů. V neposlední řadě upravuje kompetence orgánů státní správy a složek Policie ČR v této oblasti (Sbírka zákonů, © 2016).

Zákon č. 266/1994Sb., o drahách

Zákon o drahách je upraven podle předpisů Evropské unie. Zákon vymezuje podmínky pro výstavbu a provozování železničních, trolejbusových, tramvajových a lanových drah či výstavbu staveb na těchto drahách. Tento zákon upravuje práva a povinnosti fyzických a právnických osob spojených s provozováním drážní dopravy. Zákon upravuje kompetence orgánů státní správy a státního dozoru v této oblasti (Zákony pro lidi, © 2010 – 2016).

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

Zákon o vnitrozemské plavbě je upraven podle předpisů Evropské unie. Zákon vymezuje vnitrozemské vodní cesty a podmínky pro provozování vodní dopravy a plavidel na těchto vodních vnitrozemských cestách. Tento zákon určuje pravidla provozu na vodních cestách. Zákon upravuje kompetence orgánů státní správy v této oblasti (Zákony pro lidi, © 2010 – 2016).

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

Zákon o civilním letectví je upraven podle předpisů Evropské unie. Tento zákon vymezuje pravidla a podmínky pro stavbu a provozování letadla a výstavbu letišť či leteckých staveb a jejich provozování. Určuje leteckému personálu podmínky pro vykonávání jejich činnosti. Vymezuje, za jakých okolností je možno využívat vzdušný prostor a poskytovat letecké služby. Zákon o civilním letectví vymezuje podmínky pro ochranu letectví. Zákon upravuje rozsah kompetencí orgánů státní správy v této oblasti.

Tento zákon se stahuje ve vymezeném rozsahu na vojenské letectví ve věcech vzdušného prostoru, výstavby a provozování vojenských letišť a vojenských leteckých staveb a provozování letecké služby (Zákony pro lidi, © 2010 – 2016).

2 POJMY SOUVISEJÍCÍ S DOPRAVOU

2.1 Rešerše literárních zdrojů

Pojmů z oblasti dopravy můžeme v literatuře najít mnoho, proto je nejlepším řešením vypracování rešerše. Níže uvedené pojmy jsou popsány několika různými pojetími autorů.

Definice dopravy

Podle Brinkeho se pojmem doprava rozumí záměrné přemísťování osob či věcí na jiné místo, které je uskutečňováno, s výjimkou chůze, dopravními prostředky po dopravních cestách (Brinke, 1999, str. 4). Podle Svobody vede přemísťování osob a věcí k uspokojování potřeb přemístění (Svoboda, 2006, s. 25). Berezowski však považuje dopravu za vzájemné působení složek přemísťování osob, věcí a informací (Berezowski, 1975). Brůhová-Faltýnová tvrdí, že doprava má velký význam jak pro národní, tak pro mezinárodní obchod, zdraví obyvatel a životní prostředí. Doprava ovlivňuje zaměstnanost obyvatelstva a tím i HDP dané země (Brůhová-Faltýnová, 2009, s. 13).

Základní složky dopravy

Základní složky dopravy jsou:

- dopravní prostředky,
- dopravní cesty a
- dopravní zařízení.

Dopravním prostředkem se rozumí zařízení, které přepravuje osoby, náklady, věci či zvířata.

Dopravní cesta je prostor, který je vymezen za účelem dopravy a kde se pohybují dopravní prostředky.

Dopravní zařízení slouží dopravním prostředkům jako technický objekt. Jedná se např. o přístavy, letiště, nádraží atp. (Široký a kol., 2014, s. 258).

2.1.1 Dopravní síť

Pojem dopravní síť definujeme jako množinu všech dopravních uzlů a cest, které tyto uzly spojují. Uzly pak tvoří fixní, nepřemístitelnou část dopravní cesty, tzv. dopravní infrastrukturu (Svoboda, 2006, s. 31-33).

2.1.2 Dopravní cesta

Dopravní cestou rozumíme část území, které je vymezené za účelem dopravy. Např. dráhy, silnice, vzdušné prostory či vodní cesty (Široký a kol., 2014, s. 256).

2.1.3 Dopravní uzel

Dopravním uzlem rozumíme místo na dopravní síti, kde se ze základních prvků, které jsou schopny se pohybovat po dané dopravní síti podle určitých pravidel, tzv. dopravních elementů, tvoří či rozpouští dopravní jednotky či právní komplety. Dále je dopravním uzlem místo, kde dopravní jednotky a komplety mění svůj směr a přepravní jednotky, tzn. objekty, které jsou přepravovány či subjekty na dopravních prostředcích, jež tvoří úplný přemísťovací prvek, který se v průběhu přemístění nemění, mění technický druh dopravy (Svoboda, 2006, s. 31-33).

Rozdělení dopravy

Podle těchto měřítek rozlišujeme druhy dopravy. Pozemní, vodní, leteckou a kombinovanou dopravu. Doprava pozemní se dále dělí na dopravu silniční, železniční a nemotorovou (Široký a kol., 2014, s. 4).

Dopravu lze uspořádat do 8 kategorií podle různých hledisek:

Prostředí

Podle prostředí lze dopravu rozdělit na dopravu pozemní, podzemní, vzdušnou a vodní (Široký a kol., 2014, s. 258).

Dopravní cesty

Podle dělení prostoru nebo podle dopravních cest členíme dopravu na dopravu pozemní a podzemní, silniční, železniční, vodní a leteckou (Široký a kol., 2014, s. 256).

Formy organizace

Dopravu dělíme podle formy organizace, a to v klidu, což jsou odstavné plochy či parkování, a v pohybu, tj. všechny pohyb dopravního prostředku (Široký a kol., 2014, s. 256).

Územní rozdělení

Dopravu můžeme dělit podle toho, kde se uskutečňuje. Např. sem řadíme dopravu kyvadlovou, místní, městskou hromadnou, příměstskou, vnitrostátní a mezistátní (Široký a kol., 2014, s. 256).

Dopravní prostředky

Doprava se dále dělí podle toho, jakým dopravním prostředkem je uskutečňována. Patří sem doprava automobilová, železniční, letecká, lodní, cyklistická a pěší (Široký a kol., 2014, s. 4).

Pravidelnost

Dopravu dělíme podle toho, jak často se opakuje. Rozlišujeme dopravu pravidelnou a nepravidelnou (Široký a kol., 2014, s. 4).

Intenzita dopravy

Doprava se také dělí podle toho, v jakém časovém úseku je vykonávána. Dělíme ji na dopravu v dopravní špičce nebo na noční provoz (Široký a kol., 2014, s. 258).

Uspokojování přepravních potřeb

Doprava se může také dělit podle toho, pro koho je určena. Dělíme ji na dopravu pro vlastní nebo cizí potřeby, individuální, veřejnou a neveřejnou dopravu a na dopravu technologickou (Široký a kol., 2014, s. 258).

2.2 Pozemní doprava

Pozemní dopravou je rozuměna veškerá doprava odehrávající se na pevné půdě. Pozemní doprava se dělí na silniční, železniční a nemotorovou.

Silniční

Silniční doprava je historicky nejstarším a světově nejvíce užívaným druhem dopravy. Při silniční dopravě se zajišťuje přemístování osob a věcí silničními dopravními prostředky po pozemních komunikacích, jako jsou dálnice, silnice, místní komunikace, veřejně přístupné účelové komunikace či volný terén (Široký a kol., 2014, s. 129). Na území České republiky se nachází přibližně 55 tisíc km silnic (Ředitelství silnic a dálnic ČR, © 2015). Silniční doprava se dále dělí na individuální automobilovou dopravu, hromadnou silniční dopravu a nákladní silniční dopravu. Individuální automobilová doprava se využívá k uskutečnění přepravy vlastním dopravním prostředkem pro osobní či příležitostně cizí potřebu (Široký a kol., 2014, s. 129).

Železniční

Železniční doprava je realizována železničními dopravními prostředky po železničních cestách. Železniční cesta neboli trať je nazývána jako železniční dráha. Mezi dráhy řadíme dráhy železniční, tramvajové, trolejbusové a lanové (Široký a kol., 2014, s. 68).

Železniční dopravu můžeme podle dráhy dále dělit podle využití a poslání do 4 kategorií, a to:

1. Celostátní dráha je využívána celostátně a mezinárodně. Celostátní dráha slouží veřejné železniční dopravě.
2. Regionální dráha je využívána k veřejné železniční dopravě na regionální či místní úrovni.
3. Železniční vlečka je dráha, která slouží k potřebám podnikatelů či provozovatelů. Železniční vlečka navazuje na regionální či celostátní železniční dráhu.
4. Speciální dráha je využívána jako dráha, která slouží k zabezpečení dopravy v obci.

Výhoda přepravy železniční dopravou je v její rychlosti a bezpečnosti. Mezi jejími klady můžeme nalézt i přepravu velkých a těžkých objektů na větší vzdálenosti.

Železniční doprava se řadí k dopravám, které jsou šetrnější k životnímu prostředí. Má 2 – 3x menší energetickou náročnost než doprava silniční (Široký a kol., 2014, s. 68 - 69).

Nemotorová

Nemotorová doprava se dělí na dopravu pěší a cyklistickou.

Doprava pěší tvoří většinou začátek i konec jakékoliv dopravy. Tato doprava je nejšetrnější k životnímu prostředí. Nezatěžuje přírodu emisemi, nevyužívá neobnovitelné zdroje energie, jako např. ropu, a nezatěžuje své okolí nadměrným hlukem. Hlavní výhodou dopravy pěší jsou její v podstatě nulové náklady. Její nevýhodou je však malá rychlost přepravy z jednoho místa na druhé (Brůhová-Foltýnová, 2009, s. 151 – 152).

Doprava cyklistická je, jako doprava pěší, také velice šetrná k životnímu prostředí. Nezatěžuje životní prostředí emisemi, hlukem, vibracemi ani nevyužívá neobnovitelné zdroje. Na rozdíl od pěší dopravy jsou zde vyšší náklady a vyšší rychlost přepravy (Brůhová-Foltýnová, 2009, s. 152).

2.3 Vodní

Vodní doprava je uskutečňována po vodních cestách dopravními prostředky, a to plavidly. Výhodou vodní dopravy je přeprava nadměrně velkých a těžkých zásilek, přepravování na dlouhé vzdálenosti a velká kapacita vodních dopravních cest. Nevýhodou je však malá rychlost přepravy, závislost na silničních a železničních sítích pro následnou přepravu převáženého objektu, fixace na meteorologických vlivech a je nevhodná pro malé zásilky rychlého dodání. V ČR je nevýhodou geografická poloha při nynějších vodních cestách.

Vodní doprava patří mezi nejšetrnější dopravu s ohledem na životní prostředí.

Vodní dopravu dělíme na vnitrozemskou vodní osobní dopravu a vnitrozemskou vodní nákladní dopravu (Široký a kol., 2014, s. 161 – 165).

2.4 Letecká

Letecká doprava je uskutečňována vzdušnou dopravní cestou. Letecká doprava umožňuje přepravu osob a věcí, ale oproti ostatním druhům dopravy se liší tím, že přepravuje také zvláštní druhy zboží s vysokou hodnotou. Letecká doprava má také velký význam v cestovním ruchu.

Výhodou letecké dopravy je rychlost přepravování, přepravování na dlouhé vzdálenosti, vysoká četnost spojů vzhledem k velké přepravní vzdálenosti a relativně vysoká bezpečnost. Nevýhodou je závislost na ekonomické síle obyvatelstva a vysoké náklady na přepravu. Letecká doprava má také nepříznivý vliv na životní prostředí, např. znečištění ovzduší, nadměrný hluk a zábor území a půdy (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008, s. 148 – 149).

2.5 Kombinovaná

Kombinovaná doprava vznikla spojením předností jednotlivých druhů dopravy. V návaznosti na to byly vytvořeny ucelené systémy, jejichž hlavní prioritou je zabezpečit přepravu objektů. Jedná se o tzv. nepřerušovanou přepravu. Důležitým článkem kombinované dopravy je doprava automobilová (nákladní), jenž navazuje na další dopravní odvětví, jako je doprava železniční, silniční či vodní (Novák a kol., 2015, s. 19).

Kombinovanou přepravu můžeme dělit podle použitého druhu dopravy, a to:

- kombinace silniční a železniční dopravy,
- kombinace dopravy železniční a vodní,
- kombinace silniční a vodní dopravy (Novák a kol., 2015, s. 24).

3 TEORETICKÉ KONCEPTY VLIVU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY NA ROZVOJ REGIONU

Využití území a doprava hraje v rozvoji regionu důležitou roli. Region se často rozvíjí po zavedení kvalitní dopravy, ale nadměrný rozvoj regionu může dopravu příliš zatížit. Souvislost mezi využitím území a dopravou je ovlivněn řadou faktorů (Bártová a Růžička, 2008, s. 84).

Dopravní faktory, které ovlivňují využití území, klasifikujeme do několika odvětví, a to:

Hustota obyvatelstva je chápána jako počet obyvatel na určitou jednotku plochy. Nejčastěji se hustota obyvatelstva definuje jako poměr mezi počtem obyvatel a velikost obydlené plochy, tedy obyvatelé / ha. Hustota obyvatel působí na dopravní chování prostřednictvím dopravní dostupnosti, dopravní volby a prostřednictvím omezené automobilové dostupnosti (Bártová a Růžička, 2008, s. 85 – 89).

Regionální dostupnost ovlivňuje délku cesty a cestování. Tato dostupnost je vztah mezi umístěním lokality k regionálnímu centru a mezi počtem pracovních míst a veřejných služeb v daném čase cestování (Bártová a Růžička, 2008, s. 91).

Centrálností rozumíme zaměstnání, obchod, volnočasové aktivity a ostatní aktivity koncentrované v centrech měst či velkých průmyslových parcích. Lidé, kteří jsou zaměstnání či soustředěni v těchto oblastech, mají větší sklon k veřejné dopravě než lidé, kteří pracují např. na okrajích měst (Bártová a Růžička, 2008, s. 92 – 93).

Smíšenost využití území chápeme jako umístění obytného, rekreačního a podnikatelského území ve spádové oblasti. Tato smíšenost snižuje ve značné míře dopravní vzdálenosti a využívá pěších či cyklistických komunikací (Bártová a Růžička, 2008, s. 93).

Propojenost cest rozumíme návaznost silnic na další cesty či stezky. Tato propojenost napomáhá se snížením dopravní vzdálenosti mezi danými územími a zlepšuje přístup nemotorové dopravy (Bártová a Růžička, 2008, s. 94).

Mezi hlavní faktory konstrukce silnic patří např. velikost komunikace, šířka dopravních či parkovacích pruhů, chodníky, utváření krajiny atp. Tyto faktory zlepšují výkonnost dopravního systému, ale omezují celkovou ujetou vzdálenost (Bártová a Růžička, 2008, s. 96).

Podmínky pro chodce a cyklistiku jsou ovlivněny kvalitou stezek nebo chodníků. Pokud je stav těchto cest dobrý, nemotorová doprava má tendenci se zvyšovat. Zároveň se ale zvětšuje využití dopravy veřejné (Bártová a Růžička, 2008, s. 96).

Kvalita a dostupnost dopravy poukazuje na kvalitu dopravní obslužnosti daného území. Hraje zde důležitou roli, v jaké vzdálenosti mají lidé přístup ke službám. Lidé, kteří žijí v blízkosti svého zaměstnání či služeb, mají tendenci využívat spíše nemotorovou dopravu či dopravu veřejnou. Individuální silniční doprava se v takových případech snižuje (Bártová a Růžička, 2008, s. 97).

Nabídka parkování a jeho management značně ovlivňují dopravní chování. Při velké nabídce parkování se zvýší počet vlastníků automobilů (Bártová a Růžička, 2008, s. 99).

Uspořádání místa a orientace budov má vliv na nemotorovou dopravu (Bártová a Růžička, 2008, s. 101).

Management mobility zahrnuje programy a strategie, které zvyšují efektivnost dopravy a dopravních systémů (Bártová a Růžička, 2008, s. 101).

Silniční doprava v regionech je obzvláště v plné kompetenci místních a regionálních orgánů, proto je třeba zajistit vyvážený vývoj v jednotlivých regionech a lokalitách. Města by měla rozvíjet svou dopravní infrastrukturu tak, aby byla schopna efektivně uspokojit potřeby obyvatel. Je potřeba podporovat rozvoj či výstavbu dopravní infrastruktury související s hromadnou a nemotorovou dopravou, zejména cyklistickou a pěší (Široký a kol., 2014, s. 33).

3.1 Dopravní politika

Dopravní politika bývá často řešena různými strategiemi. Mezi takové strategie můžeme řadit Strategii podpory dopravní obsluhy území. Doprava může mít pozitivní, ale i negativní dopad na rozvoj regionu. Největší problémy spojené s dopravou se odehrávají v první řadě v městských aglomeracích (Široký a kol., 2014, s. 33).

Dopravní politika se dělí na specifické cíle podle svých priorit. V první řadě je nutné, aby byla zajištěna a udržena kvalita dopravní infrastruktury. Spadá sem oprava či údržba stávající dopravní infrastruktury či její modernizace a výstavba. Důležité je také dosáhnout

vhodné dělby přepravní práce, poradit si s náročností přepravy a s vlivem globalizace v dopravě, mimo jiné i zvýšit kvalitu přepravy ve veřejné a nákladní dopravě. Dále je nutné zajistit financování v dopravním sektoru, je nutné, aby byla finančně podporována dopravní infrastruktura a renovace dopravních prostředků. Při financování je také důležitá nejpříhodnější úhrada za veřejné služby a financování výzkumu a vývoje. Jako další cíl řadíme zlepšování bezpečnosti silniční a železniční dopravy a přepravu nebezpečných objektů. V neposlední řadě je velice důležitý rozvoj dopravy v daných regionech. Je nutný rozvoj a výstavba Integrovaných dopravních systémů, řízení dopravy ve městech a jejich zpoplatnění a využití cyklistické a pěší dopravy (Široký a kol., 2014, s. 33 – 34).

3.2 Doprava a životní prostředí

Doprava by měla být rozvíjena tak, aby byla efektivně využita pro uspokojování potřeb obyvatel a zároveň být šetrná k životnímu prostředí. Jednotlivé druhy dopravy mají převážně negativní vliv na životní prostředí. Doprava ovlivňuje kvalitu života jak obyvatel, tak zvířat a rostlin.

Mezi hlavní zasahování do životního prostředí patří nadměrný hluk, který se však dá částečně řídit výstavbou protihlukových zábran, omezením rychlosti na daných úsecích, pružným upevněním kolejí a korigováním nočního létání (Rushton, Croucher a Baker, 2014, s. 649 – 651).

Dalším negativním vlivem dopravy na životní prostředí je znečištění ovzduší, kterému se lidé snaží vyvarovat snížením emisí. Na znečištění ovzduší se výrazně podílí silniční doprava, produkující cca 90 % všech emisí. Nepříznivý vliv na životní prostředí má také znečištění vody a půdy různými haváriemi a nehodami. Tyto události lze odstranit předběžnými opatřeními. Zábor půdy je také dalším problémem, který doprava přináší. Doprava v ČR zabírá sice nepatrnou rozlohu území, a to necelá 2 %, ale i tak tvoří další problém, který životnímu prostředí způsobuje. Největší zábor půdy způsobuje doprava silniční, a to 78 %, dále doprava železniční s 21 %. Doprava letecká a vodní tvoří jen nepatrné 1% z celkového záboru půdy. Mezi další negativní vlivy dopravy na životní prostředí patří přetížení dopravních cest a přeprava nebezpečného zboží (Široký a kol., 2014, s. 13 – 14).

Spojováním předností jednotlivých druhů dopravy se snaží kombinovaná doprava snižovat negativní dopad na životní prostředí. Např. při větším zapojení dopravy železniční se může

nahradit část silniční dopravy. Kombinovaná doprava se také snaží snižovat negativní dopad na životní prostředí správným hospodařením s odpady, klade důraz na snižování energetické náročnosti a snižování emisí a hluku s dopravou spojeným. Při kombinaci více doprav se snižuje zábor půdy např. pro výstavbu nových silnic a dálnic (Novák a kol., 2015, s. 28 – 29).

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4 ANALÝZA ÚZEMÍ

Pro získání analýzy území města Přerova jsem využila strategického plánu rozvoje města Přerova (Strategický plán statutárního města Přerova pro období 2014 – 2020, 2015) a územního plánu obce Bochoře (Územní plán Bochoř, 2015).

4.1 Přerov

Statutární město Přerov se nachází na území Moravy v Olomouckém kraji. Leží v nadmořské výšce 210 m n. m. K datu 1. 1. 2016 v tomto městě žije 43 895 obyvatel, z toho 21 093 mužů a 22 802 žen. Město je rozdělené do 13 urbanistických obvodů, a to Přerov – Město, Předmostí, Čekyně, Dluhonice, Henčlov, Kozlovice, Lověšice, Lýsky, Popovice, Penčice, Vinary, Újezdec a Žeravice. Nejstarší písemná zmínka se datuje k roku 1141. Přerov je pro 58 obcí centrem spádového území. Pro tyto obce je Přerov administrativním a pracovním střediskem (Statutární město Přerov, © 2000 – 2016).

Průmyslová základna města Přerova je příhodná z hlediska existence několika velkých prosperujících firem a jejich odvětví. Průmysl je zaměřen zejména na optiku (Meopta, Olympus Service Facility Czech, s.r.o.), strojírenství (PSP Engineering a.s., Montáže Přerov a.s.), elektrotechniku a chemii (PRECHEZA a.s. Přerov, ZOMApplast s.r.o.). Dalšími neméně důležitá odvětví průmyslu jsou průmysl potravinářský, textilní a lehký průmysl. Některé průmyslové podniky jsou přímo umístěné v centru města. Např. Kazeto, Pivovar Zubr, Meopta, atp. (Profil statutárního města Přerova, 2007).

Dopravní infrastruktura města Přerov

Dopravní infrastruktura je nejdůležitějším faktorem pro rozvoj území a jeho konkurenceschopnosti. Město Přerov má svou polohou značné výhody na návaznost okolních měst, jako je např. Olomouc, Zlín či Prostějov. Avšak návaznost okolních měst klade nároky na dopravní infrastrukturu. V posledních dvou desetiletích se situace ve městě značně zhoršila. Přerov spolu s Olomoucí a Prostějovem tvoří seskupení s velkým rozvojovým potenciálem. Tento potenciál je zejména v průmyslu, a proto je nutné kvalitní dopravní napojení, které má pouze Olomouc a Prostějov. Současný špatný a dlouhodobě neudržitelný stav dopravní infrastruktury na území města je způsoben důsledkem vývoje infrastruktury v čase, kdy nebylo možné odhadnout velký stoupající nárůst motorizace (Strategický plán statutárního města Přerova pro období 2014 – 2020, 2015).

Silniční doprava města Přerov

Z větší části jsou komunikace okresu Přerov velmi zanedbané, avšak v posledních letech rostla délka silniční sítě i dálnic. Např. v roce 2005 v okrese Přerov nebyl postaven ani jeden km dálnic (Strategický plán statutárního města Přerova pro období 2014 – 2020, 2015).

Silnice I. třídy

Podle Státní správy zeměměřičství a katastru je na území města Přerova 13,03 km silnic I. třídy. Hlavními tahy, které prochází územím města Přerova, jsou silnice I/55 a I/47, kde I/55 je dálnice vedoucí Olomouc, Přerov, Uherské Hradiště a Břeclav a I/47 pak Ostrava, Lipník nad Bečvou, Přerov, Hulín, Kroměříž a Vyškov. Rozvoj těchto dálnic však spadá pod Ředitelství silnic a dálnic ČR (Státní správa zeměměřičství a katastru, © 2016; Ředitelství silnic a dálnic ČR, © 2015).

Silnice II. třídy

Mezi silnice II. třídy na území města Přerova patří 3 komunikace, a to silnice II/150, která vede z Valašského Meziříčí do Prostějova přes Přerov. Další komunikací je silnice II/434 z Prostějova do Lipníku nad Bečvou. Třetí komunikací je silnice II/436, která vede z Kojetína přes Přerov a Doloplazy a navazuje na dálnici D 35 (Ředitelství silnic a dálnic ČR, © 2015).

Silnice III. třídy

Na území města Přerova se nachází 11 silnic III. třídy. Řadí se sem silnice III/0555, III/0557, III/01857, III/4361, III/4364, III/4365, III/4367, III/04720, III/04721, III/04723 a III/04724 (Ředitelství silnic a dálnic ČR, © 2015).

Silnice II. a III. třídy se skládají z celkem 34,33 km (Ředitelství silnic a dálnic ČR, © 2015).

Celková délka místních komunikací činí 88,50 km (Ředitelství silnic a dálnic ČR, © 2015).

Železniční doprava města Přerov

Železniční doprava se nachází v městě Přerov od 1. 9. 1841. Bylo zde otevřeno železniční spojení od Uherského Hradiště. Dále pak byla zprovozněna železnice ze směru Olomouc, čímž bylo zároveň umožněno železniční spojení s Prahou. Po šesti letech bylo zprovozněno železniční spojení s Bohumínem. V roce 1869 byla zbudována železniční trať Brno - Přerov. Z Přerova se tedy stal velmi významný železniční uzel (Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007 – 2013, 2010).

Veřejná hromadná doprava

Veřejná hromadná doprava je na území města Přerova i okresu Přerov zhotovována v integrovaném dopravním systému Olomouckého kraje. Tento integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje se nazývá IDSOK. Součástí Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje je pouze linková autobusová doprava a městská hromadná doprava (Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007 – 2013, 2010).

Cyklistická doprava

Mezi léty 1993 – 2014 bylo na území města Přerova vybudováno přes 20 km cyklostezek (Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007 – 2013, 2010).

4.2 Bochoř

Obec Bochoř se nachází přibližně 5 km od statutárního města Přerova. První písemná zmínka o obci Bochoř se datuje kolem roku 1294. Bochoř leží v nadmořské výšce 204 m n. m. a jeho katastrální plocha je 944 ha. K 1. 1. 2015 zde bydlelo 982 obyvatel. Bochoř spadá do právního obvodu Stavebního úřadu města Přerov (Regionální informační servis, © 2012 – 2014).

Obec Bochoř má velkou sociálně ekonomickou základnu. V obci se nachází např. mateřská a základní škola, knihovna, sportovní areály, lázně, ordinace praktických lékařů či spolkový dům. V obci je také velké kulturní vyžití, např. zde nalezneme sbor dobrovolných hasičů, ochotnické divadlo, kostelní sbor, klub seniorů, čtenářský spolek či myslivecké sdružení, aj. (Program obnovy obce Bochoř na období 2014 – 2020, 2014).

Dopravní infrastruktura obce Bochoř

V obci je zastoupena doprava silniční, pěší a letecká.

Doprava silniční je uskutečňována na silnici II. třídy Přerov – Brno, která prochází obcí. Obec má ale taky vlastní síť místních cest. Územím obce také prochází železniční dráha, která vede z Přerova do Brna. V Bochoři však není vybudována vlaková zastávka a vlaky zde nestaví. Pro bezpečnou cyklistickou dopravu není v obci vybudována žádná cyklostezka (Program obnovy obce Bochoř na období 2014 – 2020, 2014).

5 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU LETIŠTĚ PŘEROV - BOCHOŘ

Jako téma mé bakalářské práce jsem si vybrala areál Letiště Přerov – Bochoř, protože má svou hodnotu v podvědomí letecké veřejnosti.

Letiště Přerov - Bochoř se nachází asi 4,5 km jihozápadním směrem od centra města Přerova. V roce 1937 město Přerov darovalo ministerstvu obrany plochu pro zřízení armádního letiště. O rok později ho ministerstvo vybuodovalo. Za druhé světové války bylo letiště školící instituce pro piloty. V roce 1951 byla na letišti Přerov – Bochoř vybudována betonová přistávací dráha. Do roku 1989 působilo letiště jako základna stíhacího letectva a po roce 1995 zde byla vytvořena základna pro letectvo vrtulníkové. V roce 2013 bylo vrtulníkové letectvo přemístěno do Náměště nad Oslavou. V současnosti je většina pozemků letiště v majetku ministerstva obrany. Další pozemky jsou vlastněny obcí Bochoř, městem Přerovem, Olomouckým krajem a soukromníky. Od 1. 10. 2013 se stal provozovatelem letiště státní podnik Letecké opravárenské závody Malešice neboli LOM Praha, s. p. (Informace o postupu přípravy Průmyslové zóny Přerov – Bochoř, 2015).

Celková plocha areálu letiště se rozkládá na téměř 395 ha. V areálu se nachází řídicí věž, stavby určené pro letecký provoz, armádní objekty, objekty v pronájmu soukromníků, přistávací dráha o délce 2,5 km a pojezdové dráhy. Na letišti se též nachází objekty, které vlastní Státní pozemkový úřad (Informace o postupu přípravy Průmyslové zóny Přerov – Bochoř, 2015).

5.1 Dotazníkové šetření a jejich analýza

K získávání informací pro podklady této bakalářské práce jsem si vybrala metodu dotazníkového řešení. Byly vypracovány dva dotazníky a uskutečněn jeden rozhovor.

Jako výzkumné vzorky pro mou bakalářskou práci jsem zvolila obyvatele obce Bochoře, obyvatele města Přerova a jednoho pracovníka letiště Přerov. Dotazníkové šetření bylo prováděno terénním způsobem, protože pro mě byl důležitý přímý styk s obyvateli a chtěla jsem se zeptat i na doplňující otázky, aby mi pomohly pochopit, proč tak obyvatelé odpovídali na kladené otázky.

Dotazníkové šetření pro obyvatele Bochoře obsahuje 15 otázek. Dotazníkové šetření pro obyvatele města Přerova obsahuje otázek pouze 11. Dotazníkové šetření pro pracovníka letiště pojímá 12 dotazů.

Ve většině případů jsem se setkala s kladným zájmem respondentů odpovídat na dotazované otázky a ochotu pomoci mi při řešení problematiky daného tématu.

Při vyhodnocení daných dotazníkových šetření jsem použila popisnou statistiku, která mi pomohla s uspořádáním a vyhodnocováním jednotlivých odpovědí.

5.2 Dotazníkové šetření pro obyvatele Bochoře

Při dotazníkovém šetření pro obyvatele Bochoře jsem oslovila 50 respondentů, avšak pouze 48 lidí mi bylo ochotno odpovědět na kladené dotazy.

Pohlaví respondentů

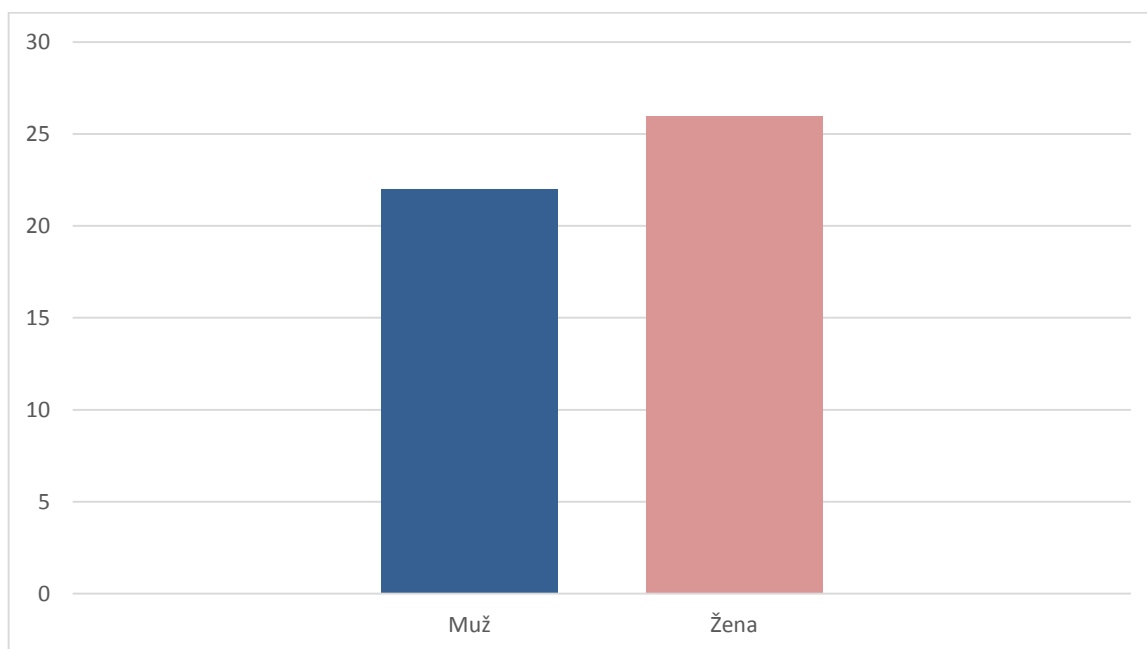
Následující tabulka č. 2 a graf č. 1 vyjadřuje, že ze všech 48 respondentů uvedlo v položce pohlaví muž 22 respondentů (tj. 45,83 %) a v položce žena respondentů 26 (tj. 54,17 %).

Tab. č. 2 Pohlaví respondentů

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Muž	22	45,83
Žena	26	54,17
Celkem	48	100

zdroj: vlastní zpracování

Graf č. 1 Pohlaví respondentů



zdroj: vlastní zpracování

Věk respondentů

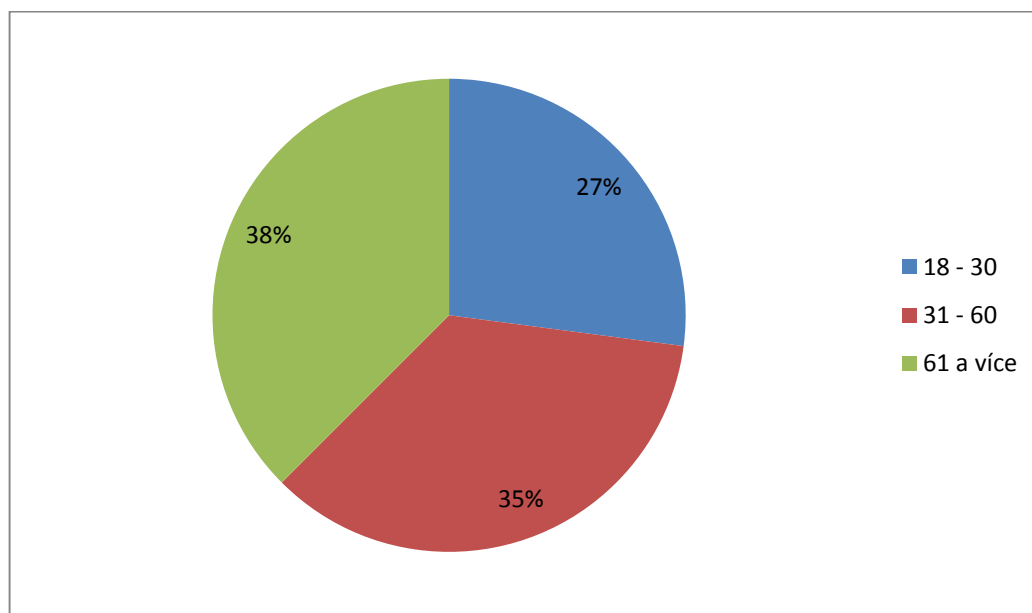
Věk respondentů je rozdělen do 3 kategorií. První kategorie jsou dotazovaní ve věku 18 – 30 let. Další kategorií je věk respondentů 31 – 60 let. V poslední kategorii je věk rozdělen na 61 let a více. V otázce věku mi odpověděli všichni dotazovaní.

Tab. č. 3 Věk respondentů

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
18 - 30	13	27,08
31 - 60	17	35,42
60 a více	18	37,5
Celkem	48	100

zdroj: vlastní zpracování

Graf č. 2 Věk respondentů



zdroj: vlastní zpracování

Spokojenost se současnou dopravní infrastrukturou v okolí Přerov – Bochoř

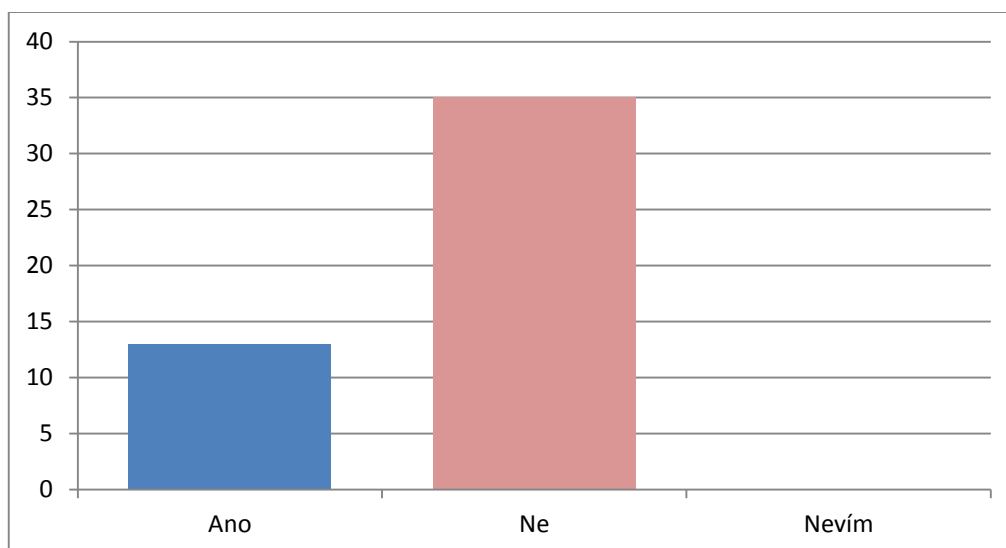
Podle údajů z následující tabulky a grafu lze pozorovat spokojenost obyvatel Bochoře s dopravní infrastrukturou v okolí. Z celkových 48 dotázaných je s dopravní infrastrukturou spokojeno pouze 13 respondentů (tj. 27 %) a zbylých 35 respondentů (tj. 73 %) s dopravní infrastrukturou v okolí spokojeno není. Většina dotázaných respondentů, co nebyli spokojeni s dopravní infrastrukturou v okolí, uváděli příklad špatné dopravní infrastruktury rozbité silnice v okolí a chybějící cyklostezka z města Přerova do Bochoře.

Tab. č. 4 Spokojenost se současnou dopravní infrastrukturou

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	13	27
Ne	35	73
Nevím	0	0
Celkem	48	100

zdroj: vlastní zpracování

Graf č. 3 Spokojenost se současnou dopravní infrastrukturou



zdroj: vlastní zpracování

Výstavba průmyslové zóny

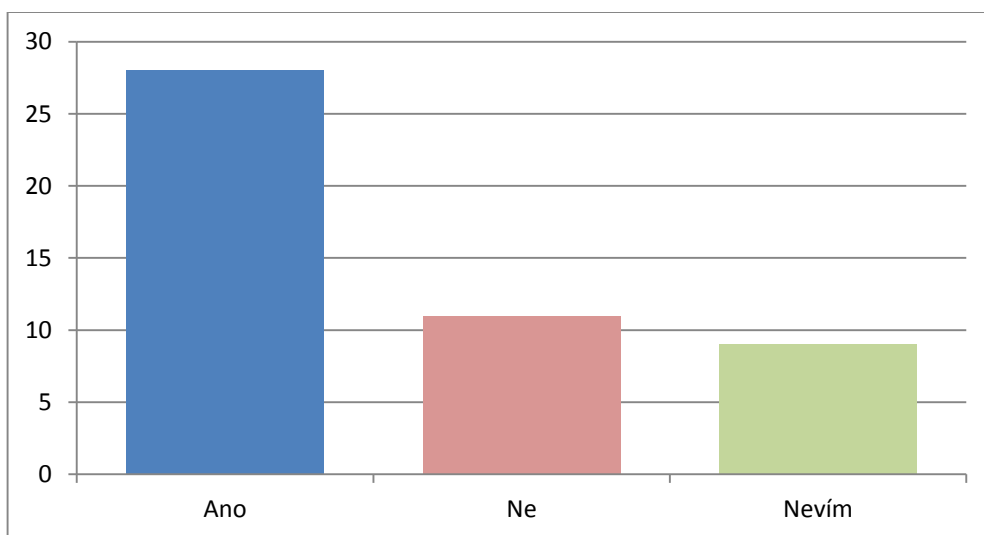
Na čtvrtou otázku, zda by respondenti uvítali průmyslovou zónu, převládala kladná odpověď. Z celkových 48 dotázaných by souhlasilo s výstavbou průmyslové zóny 28 respondentů (tj. 58,33 %). 11 respondentů (tj. 22,92 %) s návrhem výstavby nesouhlasilo. Zbylých 9 respondentů (tj. 18,75 %) nevědělo, zda by průmyslovou zónu uvítali či nikoliv. Podle dodatečných odpovědí lidé nemají dostatečné informace o plánech a důsledcích výstavby, a proto neví, zda by toto rozhodnutí akceptovali či nikoliv.

Tab. č. 5 Výstavba průmyslové zóny

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	28	58,33
Ne	11	22,92
Nevím	9	18,75
Celkem	48	100

zdroj: vlastní zpracování

Graf č. 4 Výstavba průmyslové zóny



zdroj: vlastní zpracování

Výstavba průmyslové zóny v areálu Letiště Přerov – Bochoř

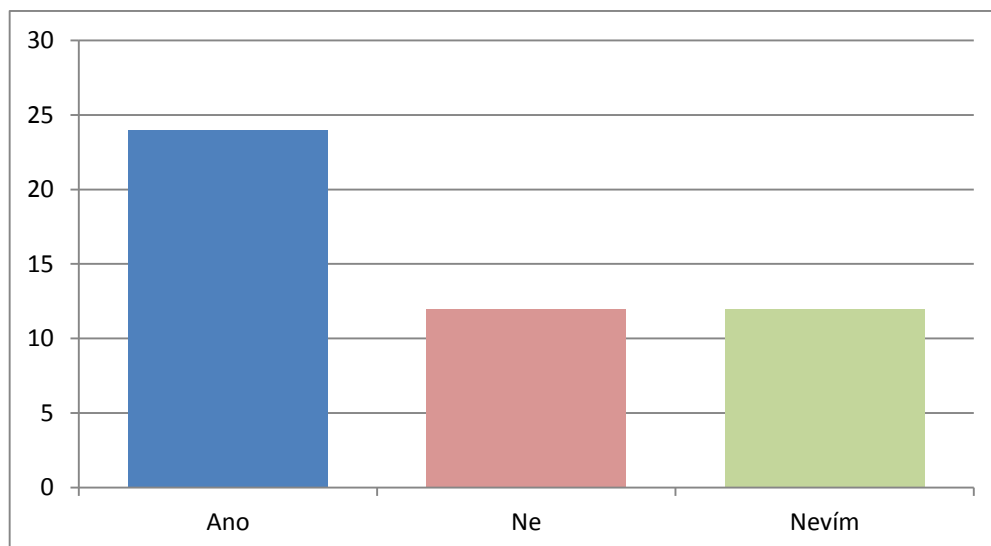
Pátá otázka se týkala výstavby průmyslové zóny v areálu Letiště Přerov – Bochoř. Polovina respondentů (tj. 24 respondentů, neboli 50 %) by souhlasila s tímto umístěním zóny. 12 respondentů (tj. 25 %) odpovědělo záporně a nesouhlasí s výstavbou v této lokaci. Zbýlých 12 dotazovaných (tj. 25 %) nezná na tuto otázku odpověď a nejsou si jisti, zda by výstavba na tomto území měla pozitivní či záporný dopad na rozvoj obce a životní prostředí.

Tab. č. 6 Výstavba průmyslové zóny v areálu Letiště Přerov - Bochoř

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	24	50
Ne	12	25
Nevím	12	25
Celkem	48	100

zdroj: vlastní zpracování

Graf č. 5 Výstavba průmyslové zóny v areálu Letiště Přerov - Bochoř



zdroj: vlastní zpracování

Varianta zachování letiště jako strategického bodu zóny

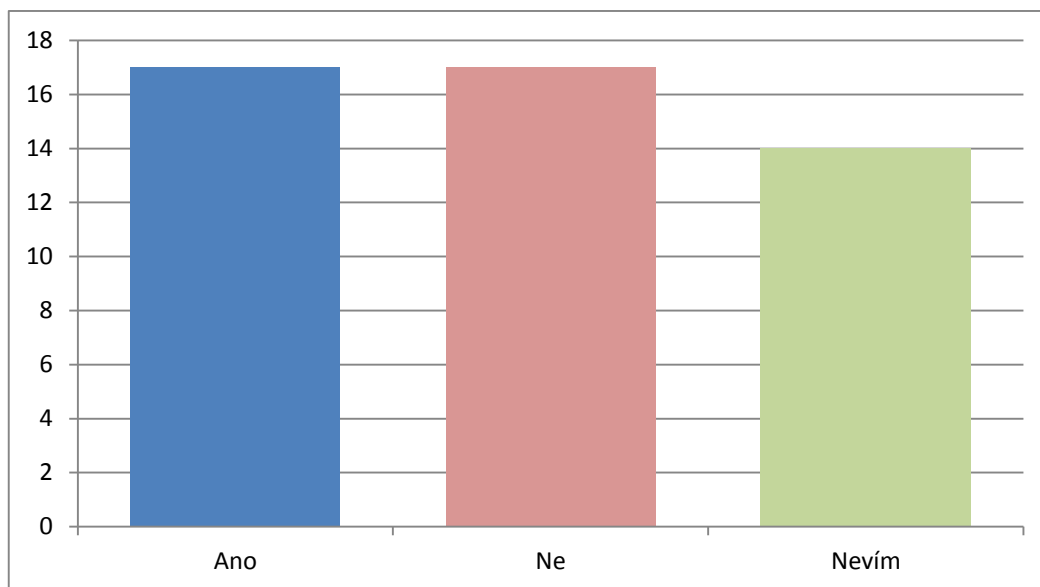
17 dotazovaných (tj. 35,42 %) odpovědělo na otázku, zda souhlasí s variantou zachování letiště jako strategického bodu zóny záporně, protože nesouhlasí s pokračováním provozu letiště. Naopak 17 (tj. 35,42 %) respondentům přijde zachování letiště klíčové. Respondenti odůvodňovali tuto odpověď menšími náklady na výstavbu. 14 zbylých dotazovaných (tj. 29,16 %) odpovědělo na kladený dotaz neutrálně.

Tab. č. 7 Varianta zachování letiště

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	17	35,42
Ne	17	35,42
Nevím	14	29,16
Celkem	48	100

zdroj: vlastní zpracování

Graf č. 6 Varianta zachování letiště



zdroj: vlastní zpracování

Nadměrný hluk z letiště

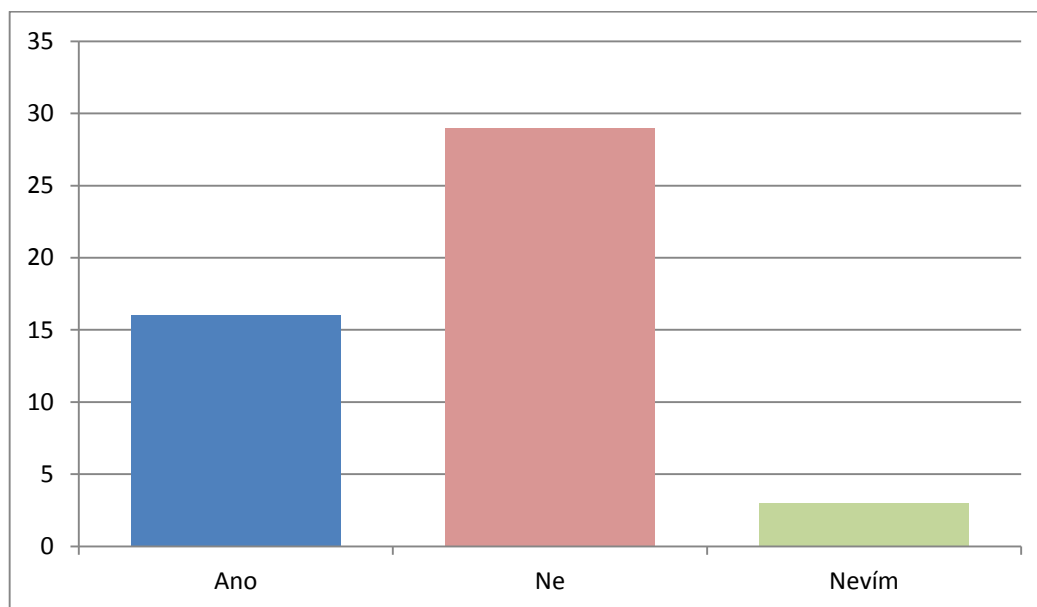
Na sedmý dotaz reagovalo 29 (tj. 60,42 %) respondentů negativně. Důvod záporné odpovědi je ten, že obyvatelé jsou zvyklí a zvýšený hluk již nepozorují. 16 odpovídajících (tj. 33,33 %) má strach z nadměrného hluku výroby průmyslové zóny. 3 zbylí respondenti se nevyjádřili ani kladně ani záporně k této otázce.

Tab. č. 8 Nadměrný hluk z letiště

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	16	33,33
Ne	29	60,42
Nevím	3	6,25
Celkem	48	100

zdroj: vlastní zpracování

Graf č. 7 Nadměrný hluk z letiště



zdroj: vlastní zpracování

Průmyslová zóna jako přínos pracovních míst a redukce nezaměstnanosti

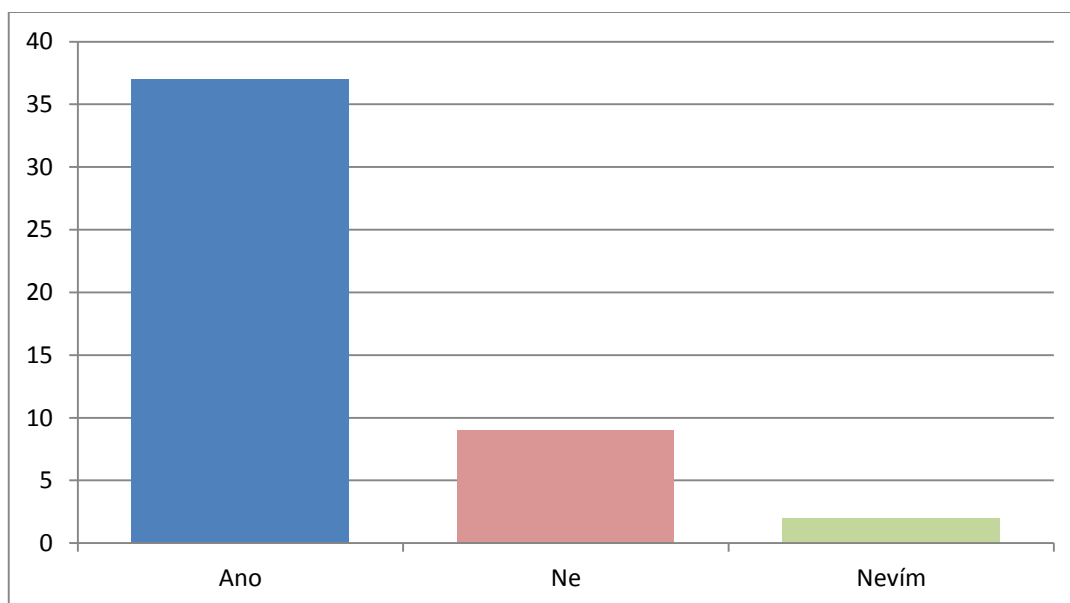
77,08 % (tj. 37) respondentů se domnívá, že by průmyslová zóna přinesla dostatek nových pracovních míst, a tím by se zmenšila už tak velká nezaměstnanost Olomouckého kraje. 9 respondentů si myslí, že by se výstavbou a provozem průmyslové zóny nezaměstnanost v Olomouckém kraji či v okrese Přerov nijak nezredukovala. 2 respondenti (tj. 4,17 %) netuší, zda by se v průmyslové zóně vytvořil dostatek pracovních míst, aby se nezaměstnanost zmenšovala či nikoliv.

Tab. č. 9 Průmyslová zóna jako přínos pracovních míst

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	37	77,08
Ne	9	18,75
Nevím	2	4,17
Celkem	48	100

zdroj: vlastní zpracování

Graf č. 8 Průmyslová zóna jako přínos pracovních míst



zdroj: vlastní zpracování

Průmyslová zóna jako zlepšení dopravní infrastruktury

18 dotazovaných obyvatel obce Bochoře (tj. 37,5 %) se domnívá, že by výstavba a provoz průmyslové zóny napomohly k vylepšení situace, která se týká dopravní infrastruktury. Obyvatelé se domnívají, že ke správné dostupnosti průmyslové zóny v areálu letiště je zapotřebí výstavba nových silnic a oprava těch stávajících. 23 (tj. 47,92 %) lidí tuto výstavbu však nevidí tak nadějně. Domnívají se, že ani s výstavbou průmyslové zóny se tato situace nezlepší. Zbýlých 7 (tj. 14,58 %) respondentů přiznalo, že dopravní infrastrukturu v okolí nijak nevnímá.

Tab. č. 10 Průmyslová zóna jako zlepšení dopravní infrastruktury

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	18	37,5
Ne	23	47,92
Nevím	7	14,58
Celkem	48	100

zdroj: vlastní zpracování

Strach ze znehodnocení nemovitosti

Strach ze znehodnocení nemovitostí a problémy s případným prodejem pozemku či nemovitosti kvůli výstavbě průmyslové zóny a případně zvýšeným hlukem z areálu letiště trápí 21 dotázaných občanů (tj. 43,75 %). Zbýlých 27 respondentů buď strach nemá, nebo o tom dosud nepřemýšleli.

Tab. č. 11 Strach ze znehodnocení nemovitostí

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	21	43,75
Ne	14	29,17
Nevím	13	27,08
Celkem	48	100

zdroj: vlastní zpracování

Dobrá informovanost o chystaných záměrech a účast na veřejném jednání o průmyslové zóně

V jedenácté a dvanácté otázce byly položeny dotazy ohledně informovanosti občanů o chystaných záměrech s areálem letiště Přerov – Bochoř, a zda se zúčastní veřejného jednání o výstavbě průmyslové zóny. 29 dotazovaných obyvatel obce Bochoře (tj. 60,42 %) je dobře informováno o chystaných záměrech a plánech s areálem letiště Přerov – Bochoř. Podle jejich slov mají dostatek informací a v budoucnu se dostaví na veřejné jednání o průmyslové zóně v jejich obci. 13 respondentů neví, zda jsou dobře informováni či nikoliv a 9 z nich netuší, jestli se zúčastní veřejného jednání o průmyslové zóně. 6 dotázaných tvrdí, že nemají dostatečné informace o budoucích plánech a dva z nich nemají v úmyslu se veřejného jednání zúčastnit.

Tab. č. 12 Dobrá informovanost o chystaných záměrech

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	29	60,42
Ne	6	12,5
Nevím	13	27,08
Celkem	48	100

zdroj: vlastní zpracování

Tab. č. 13 Účast na veřejném jednání o průmyslové zóně

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	37	77,08
Ne	2	4,17
Nevím	9	18,75
Celkem	48	100

zdroj: vlastní zpracování

Blokace peticí v případě nesouhlasu

Více jak polovina dotazovaných občanů (52,09 %) hodlá v případě jejich nesouhlasu blokovat výstavbu průmyslové zóny peticí. 16 respondentů se petice zúčastňovat nehodlá a 7 z dotázaných v tuto chvíli neví a rozhodnou se podle aktuálního dění a situace.

Tab. č. 14 Blokace peticí v případě nesouhlasu

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	25	52,09
Ne	16	33,33
Nevím	7	14,58
Celkem	48	100

zdroj: vlastní zpracování

Průmyslová zóna jako navýšení daňového výnosu obce pro její lepší rozvoj

22 respondentů souhlasí s výstavou průmyslové zóny na území jejich obce v případě, že průmyslová zóna navýší daňový výnos obce, a ta se může rozvíjet. Necelých 40 procent se domnívá, že by se obec lépe a rychleji nerozvíjela. Zbytek dotazovaných bohužel na tuto otázku nedokázalo přímo odpovědět, zda si myslí, že výstavba průmyslové zóny by navýšila daňový výnos obce, a tím zlepšila její rozvoj.

Tab. č. 15 Průmyslová zóna jako navýšení daňového výnosu obce

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	22	45,84
Ne	19	39,58
Nevím	7	14,58
Celkem	48	100

zdroj: vlastní zpracování

Kompenzace výstavby cyklostezkou z Bochoře do Přerova

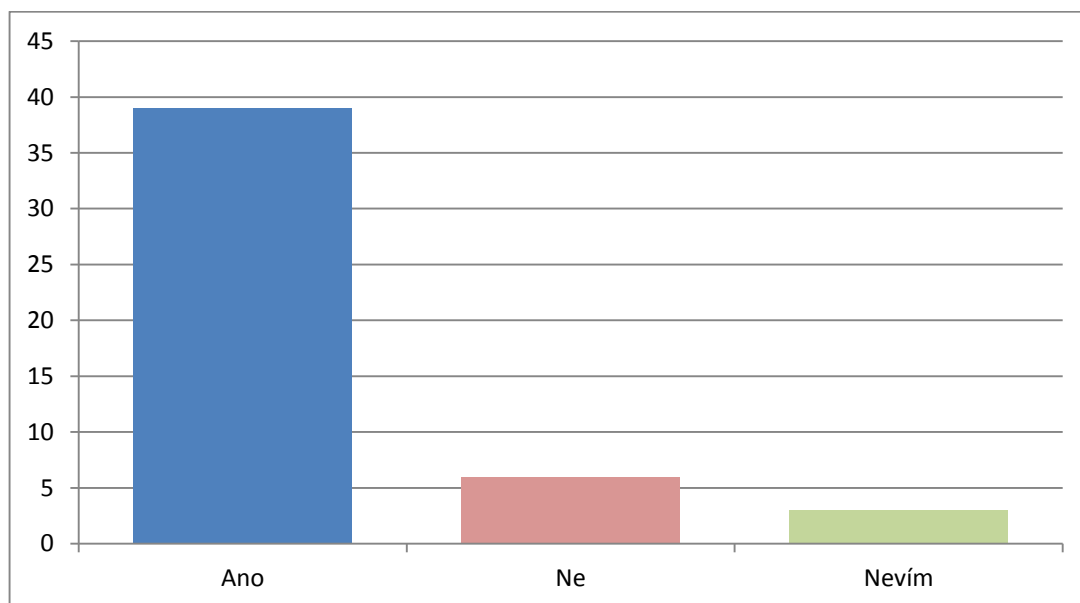
Přes 80 % dotazovaných souhlasí a trvají na výstavbě cyklostezky jako kompenzací za výstavbu průmyslové zóny na území jejich obce. Podle reakcí na tuto otázku lze vydedukovat, že cyklostezka pro rychlejší a jednodušší přepravu obyvatel opravdu na tomto území schází.

Tab. č. 16 Kompenzace výstavby cyklostezkou

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	39	81,25
Ne	6	12,5
Nevím	3	6,25
Celkem	48	100

zdroj: vlastní zpracování

Graf č. 9 Kompenzace výstavby cyklostezkou



zdroj: vlastní zpracování

5.3 Dotazníkové šetření pro obyvatele Přerova

Při dotazníkovém šetření pro obyvatele města Přerova bylo osloveno 50 respondentů, avšak pouze 47 respondentů na dotazníkové řešení odpovědělo.

Pohlaví respondentů

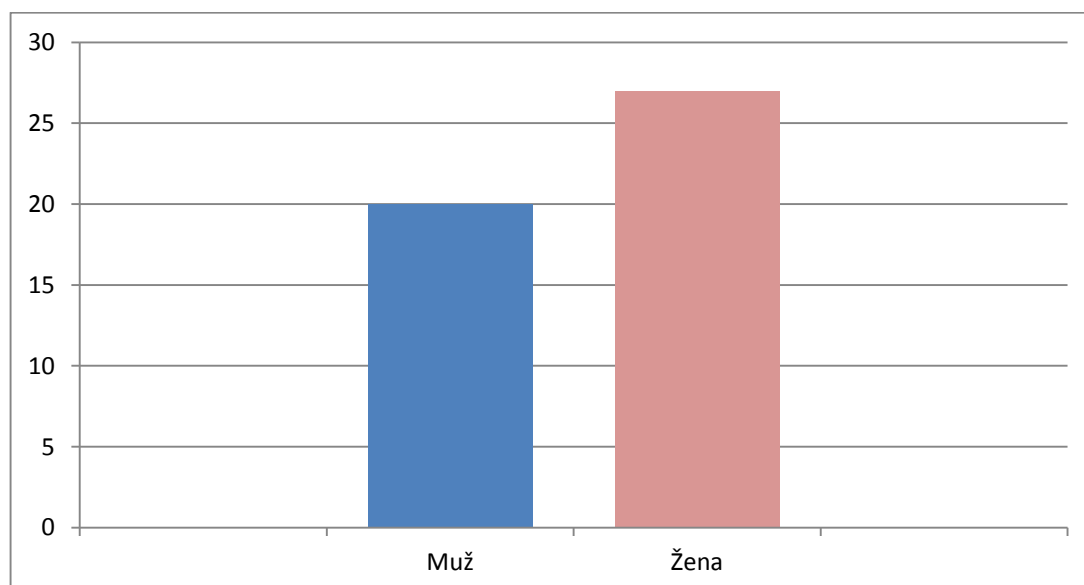
Následující tabulka a graf vyjadřují, že na dotazníkové šetření odpovídalo 20 mužů (tj. 42,55 %) a 27 žen (tj. 57,45 %). Celkově tedy 47 občanů města Přerova.

Tab. č. 17 Pohlaví respondentů

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Muž	20	42,55
Žena	27	57,45
Celkem	47	100

zdroj: vlastní zpracování

Graf č. 10 Pohlaví respondentů



zdroj: vlastní zpracování

Věk respondentů

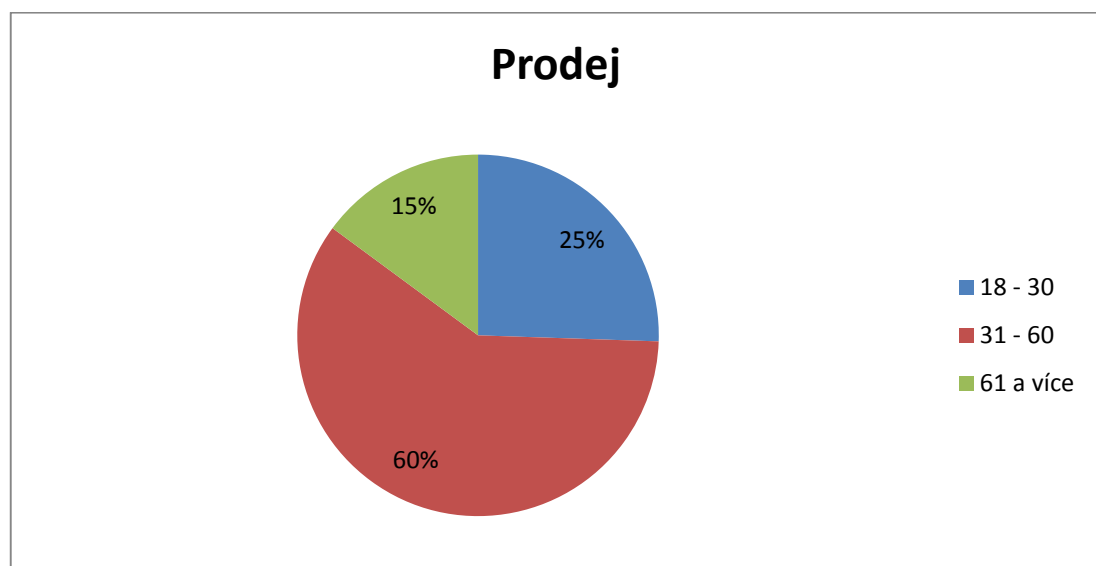
Věk respondentů je rozdělen do 3 kategorií. První kategorie jsou dotazovaní ve věku 18 – 30 let. Další kategorií je věk respondentů 31 – 60 let. Poslední kategorii jsem rozdělila na 61 let a více. V otázce věku mi odpověděli všichni dotazovaní.

Tab. č. 18 Věk respondentů

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
18 - 30	12	25,54
31 - 60	28	59,57
60 a více	7	14,89
Celkem	47	100

zdroj: vlastní zpracování

Graf č. 11 Věk respondentů



zdroj: vlastní zpracování

Spokojenost se současnou dopravní infrastrukturou v okolí Přerov – Bochoř

Pouze 5 dotázaných obyvatel Přerova (tj. 10,64 %) uvedlo, že je spokojeno s dopravní infrastrukturou v okolí Přerov – Bochoř. 39 respondentů je s dopravní infrastrukturou nespokojeno. Většina dotázaných respondentů, kteří nebyli spokojeni s dopravní infrastrukturou v okolí, uváděli jako řešení dané problematiky výstavbu obchvatu kolem města Přerova. 3 dotázaní nevěděli, jak dopravní infrastrukturu zhodnotit.

Tab. č. 19 Spokojenost se současnou dopravní infrastrukturou

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	5	10,64
Ne	39	82,98
Nevím	3	6,38
Celkem	47	100

zdroj: vlastní zpracování

Výstavba průmyslové zóny v areálu Letiště Přerov – Bochoř

Výstavba průmyslové zóny v areálu se zdá jako dobrý nápad celkem 27 dotázaných občanů města Přerova (tj. 57,44 %), avšak 11 respondentů s tímto tvrzením nesouhlasí. 9 dotázaných (tj. 19,16 %) neví s určitostí, zda by s výstavbou souhlasili či nikoliv.

Tab. č. 20 Výstavba průmyslové zóny v areálu Letiště Přerov - Bochoř

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	27	57,44
Ne	11	23,40
Nevím	9	19,16
Celkem	47	100

zdroj: vlastní zpracování

Varianta zachování letiště jako strategického bodu zóny

20 respondentů souhlasí s variantou zachování letiště jako strategického bodu zóny. 13 respondentů toto tvrzení neschvaluje. Zbýlých 14 respondentů nedokáže vyřešit tuto otázku.

Tab. č. 21 Varianta zachování letiště

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	20	42,55
Ne	13	27,66
Nevím	14	29,79
Celkem	47	100

zdroj: vlastní zpracování

Nadměrný hluk z letiště

Téměř polovina respondentů se nadměrného hluku z letiště neobává, avšak 47 % dotazovaných se tohoto problému bojí. Pouze dva respondenti nedokázali odpovědět negativně či pozitivně.

Tab. č. 22 Nadměrný hluk z letiště

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	23	48,94
Ne	22	46,81
Nevím	2	4,25
Celkem	47	100

zdroj: vlastní zpracování

Průmyslová zóna jako přínos pracovních míst a redukce nezaměstnanosti

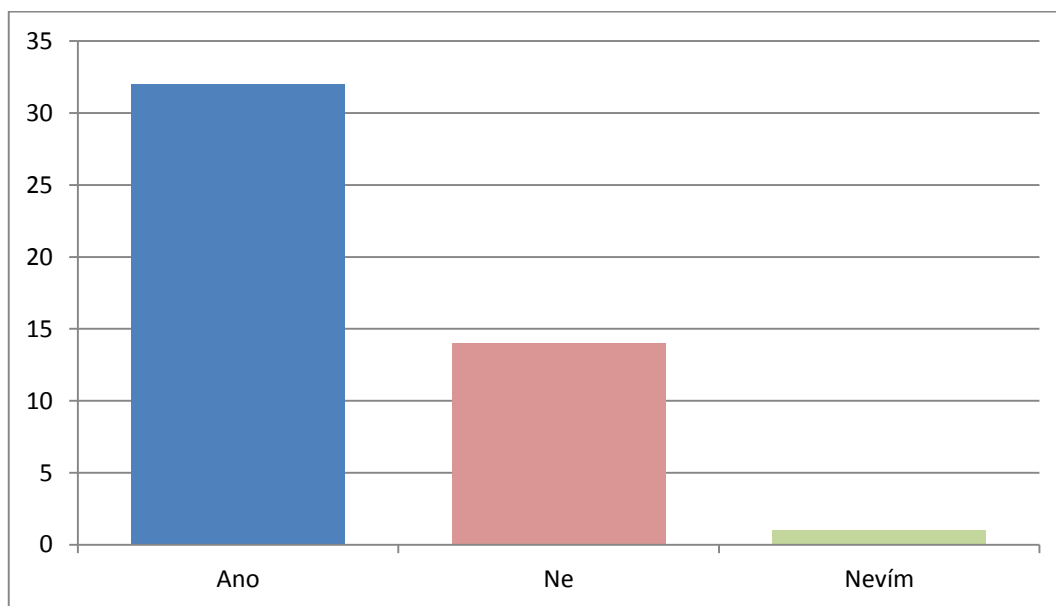
68,09 % respondentů se domnívá, že průmyslová zóna by byla přínosem pracovních míst a zmírnila by tak míru nezaměstnanosti. 29,79 % dotazovaných s tímto tvrzením nesouhlasí a 2,12 % neví, zda by průmyslová zóna přinesla pracovní místa a zmírnila nezaměstnanost.

Tab. č. 23 Průmyslová zóna jako přínos pracovních míst

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	32	68,09
Ne	14	29,79
Nevím	1	2,12
Celkem	47	100

zdroj: vlastní zpracování

Graf č. 12 Průmyslová zóna jako přínos pracovních míst



zdroj: vlastní zpracování

Průmyslová zóna jako zlepšení dopravní infrastruktury

27 dotázaných občanů (tj. 57,45 %) věří, že s výstavbou průmyslové zóny by byla zlepšena dopravní infrastruktura. 18 respondentů se nedomnívá, že by výstavba průmyslové zóny nějakým způsobem ovlivnila zlepšení dopravní infrastruktury v okolí.

Tab. č. 24 Průmyslová zóna jako zlepšení dopravní infrastruktury

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	27	57,45
Ne	18	38,30
Nevím	2	4,25
Celkem	47	100

zdroj: vlastní zpracování

Dobrá informovanost o chystaných záměrech a účast na veřejném jednání o průmyslové zóně

V deváté a desáté otázce byly položeny dotazy ohledně informovanosti občanů o chystaných záměrech s areálem letiště Přerov – Bochoř, a zda se zúčastní veřejného jednání o výstavbě průmyslové zóny. 26 dotazovaných obyvatel města Přerova (tj. 55,32 %) je dobře informováno o chystaných záměrech a plánech s areálem letiště Přerov – Bochoř. Podle jejich slov mají dostatek informací a v budoucnu se dostaví na veřejné jednání o průmyslové zóně v jejich obci. 5 respondentů neví, zda jsou dobře informováni či nikoliv. 15 dotázaných obyvatel města Přerova netuší, jestli se zúčastní veřejného jednání o průmyslové zóně. 16 dotázaných tvrdí, že nemají dostatečné informace o budoucích plánech a třináct z nich nemají v úmyslu se veřejného jednání zúčastnit.

Tab. č. 25 Dobrá informovanost o chystaných záměrech

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	26	55,32
Ne	16	34,04
Nevím	5	10,64
Celkem	47	100

zdroj: vlastní zpracování

Tab. č. 26 Účast na veřejném jednání o průmyslové zóně

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	19	40,43
Ne	13	27,66
Nevím	15	31,91
Celkem	47	100

zdroj: vlastní zpracování

Blokace peticí v případě nesouhlasu

Pouze 9 respondentů má v plánu v případě nesouhlasu blokovat realizaci průmyslové zóny peticí. 29 dotázaných nemá v úmyslu výstavbu blokovat a zbylých 9 respondentů ještě neví, zda petici podpoří či nikoliv.

Tab. č. 27 Blokace peticí v případě nesouhlasu

	Absolutní četnost (n)	Relativní četnost (%)
Ano	9	19,15
Ne	29	61,70
Nevím	9	19,15
Celkem	47	100

zdroj: vlastní zpracování

5.4 Dotazníkové šetření s pracovníkem letiště

Tento rozhovor byl proveden pro získání podrobnějších údajů o areálu letiště Přerov – Bochoř a jeho chodu a získání bližších informací o budoucím vývoji letiště. Dotazy byly kladeny pracovníkovi letiště. Pro ochranu jeho osobních údajů byla při vypracování údajů z rozhovoru zachována anonymita.

Rozhovor

Jakou pozici vykonáváte na letišti Přerov – Bochoř?

„V současné době na letišti vykonávám pozici pracovníka provozu pro civilní letectví.“

Jak dlouho pracujete na letišti?

„Na letišti pracuji přibližně 2 roky. Pracuji pod společností LOM, což je společnost, která je opravárenským závodem pro vrtulníky Mi. Dále také ale vyrábíme a opravujeme pístové motory a letecké vrtule a v neposlední řadě poskytujeme letecký výcvik pilotů.“

Kolik zaměstnanců je na letišti zaměstnáno?

„Tuto informaci nejsem bohužel oprávněn poskytnout, jedná se totiž o interní informace.“

Jaké je současné využití letiště?

„Letiště je v současné době letiště vnitrostátním veřejným a mezinárodním neveřejným.“

Jaké jsou záměry využití areálu do budoucna?

„V poslední době je možné si informace o záměru využití do budoucna zjistit i v médiích, tedy že v areálu letiště by měla být vystavěna průmyslová zóna se zachováním letiště. S určitostí to ale z mé pozice nelze potvrdit či vyvrátit.“

Kolik vzletů se uskutečnilo za poslední uplynulý rok?

„Za rok 2015 se na letišti uskutečnilo celkem 8 624 pohybů. Pohyby na letišti rozumíme vzlety a přistání. Největšího počtu pohybů dosáhly sportovní létající zařízení, což bylo asi 70% v celkovém počtu 6 030 vzletů a přistání.“

Jsou lety na letišti pouze vnitrostátní?

„Ne, nejsou. Lety jsou vnitrostátní i mezinárodní. Pro porovnání, v roce 2015 bylo uskutečněno 2 520 vnitrostátních letů, což je z celkových pohybů na letišti 29 % a 74 letů mezinárodních, tyto lety dělají pouze jedno procento.“

Domníváte se, že pohyby na letišti budou mít do budoucna rostoucí charakter?

„Jistě. Pro příklad můžeme porovnat rok 2015 a 2014. Ve srovnání s rokem 2014 bylo v roce 2015 uskutečněno 4 869 vzletů a přistání, což je o 56% více pohybů než v předcházejícím roce.“

Myslíte si, že by byla průmyslová zóna přínosem pro město Přerov, potažmo obec Bochoř?

„Určitě ano. Průmyslová zóna je velkým lákadlem investorů. Při provozu průmyslové zóny by město vytvářelo nemalé zisky a mohlo by se dále rozvíjet.“

Kdyby zde byla vytvořena průmyslová zóna, jaký by to pro Vaši společnost mělo dopad?

„Těžko říct s ohledem na současnou situaci, ale myslím, že naše společnost by byla i nadále přínosem na letišti Přerov.“

Souhlasíte s tvrzením pana ministra obrany Martina Stropnického, že by letiště mělo zachovat svůj provoz a působení menších investorů?

„Určitě ano. Demolice letiště by s sebou přinesla další náklady už tak nákladného projektu.“

Myslíte si, že by průmyslová zóna přinesla dostatek pracovních míst a tím by se zmenšila nezaměstnanost v Olomouckém kraji?

„Průmyslová zóna by zajisté přinesla nabídku mnoho pracovních míst, což by zmírnilo nezaměstnanost Olomouckého kraje, zda-li se ale nějak rapidně zmenší nezaměstnanost, to se bohužel nedá s jistotou říci.“

6 SWOT ANALÝZA

Průmyslová zóna může být vybudována za určitých podmínek. Realizace se může uskutečnit pomocí návrhového řešení:

1. Vybudování průmyslové zóny pomocí demolice celého letiště a jeho současné infrastruktury.
2. Vybudování průmyslové zóny při zachování letiště Přerov – Bochoř.

Tato SWOT analýza byla vypracována na základě vyhodnocení dotazníkových šetření a rozhovoru a za pomoci návrhových dokumentů (Informace o postupu přípravy Průmyslové zóny Přerov – Bochoř, 2015), strategického plánu rozvoje města Přerova (Strategický plán statutárního města Přerova pro období 2004 – 2020, 2015) a územního plánu obce Bochoř. (Územní plán Bochoř, 2015) Při tvorbě této SWOT analýzy jsem se inspirovala články ze sborníku referátu doc. RNDr. PhDr. Oldřicha Hájka, Ph.D. (Hájek, 2005).

6.1 Demolice letiště Přerov - Bochoř

Silné stránky

Rozdělení silných stránek

- výhodná strategická pozice,
- rozdělení areálu na jižní a severní část.

Analýza silných stránek

Letiště Přerov - Bochoř má svou polohou velikou výhodu. Nachází se v centru Olomouckého kraje. Letiště je situováno v blízkosti významných dopravních tahů - silničních a železničních, které jsou v současné době neustále modernizovány. Leží také na velmi výhodném území z pohledu nákladů.

Plocha letiště se dá také rozdělit na dvě části. Jižní a severní. Tímto rozdělením plochy by mohly vzniknout průmyslové zóny dvě.

Slabé stránky

Rozdělení slabých stránek

- nesouhlas Ministerstva obrany i samotného ministra s demolicí letiště,
- vysoké náklady na demolici,
- časová náročnost z hlediska demolice a vybudování všeho nového.

Analýza slabých stránek

Varianta s demolicí letiště a využití celé plochy areálu se nezamlouvá Ministerstvu obrany, což by mohlo způsobit jisté potíže při realizaci budování průmyslové zóny, jelikož většina pozemků je ve vlastnictví ministerstva.

Odhad na demolici letiště a vybudování průmyslové by činil dvojnásobně vyšší náklady než při jeho zachování. Demolice letiště a vybudování zóny by taktéž znamenalo velkou časovou náročnost.

Příležitosti

Rozdělení příležitostí

- nalákání nových velkých investorů,
- snížení nezaměstnanosti v kraji.

Analýza příležitostí

Velkou příležitostí v realizaci tohoto projektu je zájem investorů o střední Evropu.

Výstavba průmyslové zóny by mohla přilákat nové investory do kraje. V Olomouckém kraji, potažmo v městě Přerov a jeho okolí, je velká nezaměstnanost, tím by vznikla příležitost pro potencionální zaměstnavatele. Potencionální zaměstnavatelé by měli v podstatě jistou pracovní sílu. Tím, že v blízkém okolí není velká konkurence, mohla by tato pracovní síla být velice levná.

Při zaměstnání dostatečného počtu zaměstnanců v okrese by byl větší i nárůst průměrné mzdy v daném regionu.

Hrozby

Rozdělení hrozeb

- v případě nezájmu investorů zůstane oblast bez letiště,
- nesouhlas občanů s výstavbou zóny,
- nezájem obyvatel o nově vytvořená pracovní místa,
- záplavová oblast,
- ekologická havárie.

Analýza hrozeb

V případě nezájmu nových investorů investovat do průmyslové zóny, zůstane tato velká plocha o výměře 395 ha bez letiště.

V důsledku se současnou situací ve světě, jako je zhoršující se mezinárodní bezpečnost, by letiště mělo být zachováno. V případě vypuknutí války by mělo své využití.

I při vytvoření velkého množství pracovních míst je možné, že obyvatelé okresu Přerov nebudou mít zájem o nově vytvořená pracovní místa a pracovníky bude nutné dovážet z okolních okresů.

Město Bochoř sídlí nedaleko obce Troubky, která je známá tím, že byla v roce 1997 značně postižena povodněmi. S příchodem stoleté vody by mohla být postižena i oblast letiště Přerov – Bochoř.

Za situace, kdyby nastala ekologická havárie, by mohlo dojít ke kontaminaci pitné vody v okolí či přemístění některých živočichů žijících v okolí areálu.

6.2 Vybudování průmyslové zóny při zachování letiště Přerov - Bochoř

Silné stránky

Rozdělení silných stránek

- výhodná strategická pozice,
- podporováno ministerstvem obrany,
- rychlá výstavba bez zdržování demolicí,
- využití stávajících budov,
- podporováno obyvateli města Přerov.

Analýza silných stránek

Jako v předchozí variantě má letiště velice výhodnou strategickou pozici.

Zachování letiště je v zájmu ministerstva obrany v důsledku zhoršující se bezpečnostní situace.

Vybudování průmyslové zóny při zachování letiště má velkou výhodu z hlediska časové náročnosti. V určitých částech areálu by bylo možné zahájit výstavbu téměř okamžitě.

Mezi další výhodu při zachování letiště můžeme řadit využití stávajících budov v areálu.

Tato varianta je podle mých dotazníkových řešení podporována obyvateli města Přerova.

Slabé stránky

Rozdělení slabých stránek

- rozdělení letiště na dvě plochy,
- opravy či případné rekonstrukce stávajícího letiště,
- nesouhlas města Přerova a Olomouckého kraje,
- nekvalifikovaní pracovníci.

Analýza slabých stránek

Při rozdělení letiště do dvou oddělených ploch by každá z nich musela mít vlastní dopravní napojení. Propojení obou ploch je řešitelné, ale bylo by zapotřebí řízení dopravy v místech, kde by se protínaly přistávací a vzletové dráhy, ale tím by se zvýšily náklady na realizaci.

Větší finanční zatížení by mohlo být pocíteno na opravách či rekonstrukci stávajícího letiště a přistávací dráhy.

Olomoucký kraj a město nesouhlasí se zachováním stávajícího letiště, protože se obává rozdělení celkové plochy na dvě části přistávací dráhou, a tím pádem by byl prostor pro budoucí strategické investory nezajímavý.

Na letišti je zapotřebí kvalifikovaných pracovníků, kteří se nemusí v celém okrese Přerov najít. Rekvalifikace či vzdělání pracovníků by přinášelo další náklady.

Příležitosti

Rozdělení příležitostí

- investice,
- snížení nezaměstnanosti v kraji.

Analýza příležitostí

Do letiště je nutné investovat velké množství peněz. Pokud nebude vybudováno a provozováno letiště, nebude přinášet investory a s tím spojené finance.

Jako v předchozím návrhovém řešení by se i zde snížila s vybudováním průmyslové zóny při zachování letiště nezaměstnanost v Olomouckém kraji.

Hrozby

Rozdělení hrozeb

- majetkoprávní vztahy,
- nesouhlas obyvatelů,
- ekologická havárie.

Analýza hrozeb

Soukromníci vlastníci objekty či pozemky v areálu letiště nemusí souhlasit s výstavbou průmyslové zóny nebo s odkoupením jejich nemovitostí. Tím by se značně ztížila výstavba zóny.

Realizace průmyslové zóny by se mohla značně ztížit i s nesouhlasem občanů obce Bochoř. V případě jejich nesouhlasu jsou ochotní blokovat výstavbu průmyslové zóny peticí.

Brát v potaz ekologické havárie je velice důležité jako u první varianty.

7 NÁVRH STRATEGIE ROZVOJE LETIŠTĚ PŘEROV – BOCHOŘ

Pro vytvoření návrhu rozvoje areálu Letiště Přerov – Bochoř a pro zlepšení dopravní infrastruktury v okolí bylo potřeba vzít nejdříve ohled na má dotazníková šetření a SWOT analýzu. Na základě vyhodnocení dotazníkových šetření a vyhodnocení SWOT analýzy byly zjištěny některé nedostatky doprovázející dopravní infrastrukturu v okolí letiště Přerov – Bochoř. Pro zlepšení sociálně ekonomických charakteristik daného regionu je zapotřebí zlepšit dopravní infrastrukturu a pro rozvoj areálu letiště Přerov – Bochoř byly navrženy následující čtyři projekty.

7.1 Projekt č. 1 výstavba dálničního přivaděče

Na základě vyhodnocení dotazníkového šetření jsem zjistila, že obyvatelé města Přerova i obce Bochoře jsou velmi nespokojeni se stávající dopravní infrastrukturou v okolí města Přerova. S výstavbou průmyslové zóny je zapotřebí tuto situaci zlepšit, jelikož je silniční doprava hlavním článkem dopravy kombinované. Tento projekt je navrhnout jako projekt zvyšující kvalitu dopravní obslužnosti.

Na území mezi Přerovem a Říkovicemi a Přerovem a Lipníkem nad Bečvou je nutné dostavět úsek dálnice D1. Pro zlepšení dopravní obslužnosti areálu letiště a při výstavbě průmyslové zóny je tedy nutná výstavba dálničního přivaděče z těchto v budoucnu dostavěných dálnic. Tato výstavba ulehčí dopravní situaci v Přerově, vylepší dopravní cesty a zjednoduší dopravu a přepravu v regionu.

Tento projekt je z časového hlediska náročnější než zbylé projekty. V první řadě je nutné vypracovat projektovou dokumentaci o výstavbě dálničního přivaděče, která by se pohybovala v rozmezí dvanácti měsíců. Tuto projektovou dokumentaci je nutno schválit Ministerstvem životního prostředí, které by prozkoumalo vliv projektu na životní prostředí. Posouzení těchto vlivů trvá až dvanáct měsíců. Šest měsíců trvá schválení stavebního povolení a realizace stavby trvá nejméně čtyřicet měsíců.

Hlavním investorem je podle mého uvážení nejlepší volbou Státní fond dopravní infrastruktury, který by danou výstavbu finančně podpořil z 85 %. Zbýlých 15 % by do výstavby dálničního přivaděče investovalo město Přerov. Celkový rozpočet na výstavbu dálničního přivaděče by činil 42,5 mil. Kč, tedy celková investice SFDI činí 36 125 000 Kč a celková investice Přerova činí 6 375 000 Kč.

7.2 Projekt č. 2 – výstavba železniční vlečky do strategické průmyslové zóny

Jako druhý projekt navrhuji výstavbu železniční vlečky do strategické průmyslové zóny. Hlavním důvodem návrhu tohoto projektu je právě absence železniční vlečky. Jelikož železniční vlečka slouží k potřebám podnikatelů a je důležitým článkem pro návaznost další dopravy. Železniční vlečka navazuje na regionální či celostátní železniční dráhu.

Nejdříve by byl vytvořen návrh na projektovou dokumentaci, jejíž vypracování se odhaduje na 6 měsíců. Tato projektová dokumentace musí být posouzena a schválena Ministerstvem životního prostředí, což trvá také 6 měsíců. 3 měsíce by přibližně trvalo získat stavební povolení a realizaci stavby odhaduji na 12 měsíců.

Hlavním investorem toho projektu navrhuji Správu železniční dopravní cesty a vedlejším město Přerov. Odhadované celkové náklady tohoto projektu činí 20 000 000 Kč. Investice Správa železniční dopravní cesty by činila 85 %, tedy 17 000 000 Kč a město Přerov by do výstavby investovalo 15 %, tedy 3 000 000 Kč.

7.3 Projekt č. 3 – zavedení pravidelné veřejné dopravy do průmyslové zóny

Třetím projektem navrhuji zavedení pravidelné veřejné dopravy do průmyslové zóny, v tomto případě dopravy autobusové. Autobusová doprava má v Přerově přímé napojení na dopravu železniční. V případě výstavby průmyslové zóny v ní bude pracovat několik set pracovníků a je nutné zabezpečit jejich dopravu do zaměstnání. Zavedením této veřejné dopravy se sníží intenzita individuální silniční dopravy, což by mělo příznivější vliv na životní prostředí a dopravní cesty. Zároveň by se však musela zvýšit kapacita a počet autobusových linek.

Realizace tohoto projektu odhaduji maximálně na tři měsíce.

Investory tohoto projektu navrhuji Arriva Morava, a.s. a město Přerov. Poměr mezi investicemi od investorů by byl 50 : 50. Celkové náklady odhaduji na 500 000 Kč, tedy investice Arrivy Morava, a.s. by činila 250 000 Kč a investice města Přerova také.

7.4 Projekt č. 4 – Výstavba cyklostezky mezi Přerovem a obcí Bochoř

Tento projekt jsem se rozhodla navrhnout kvůli absenci jakékoliv bezpečné cesty pro cyklisty, kteří cestují z Přerova do Bochoře. Při dotazníkovém šetření jsem zjistila, že by obyvatelé Přerova i Bochoře výstavbu cyklostezky uvítali. Cyklistická doprava má řadu výhod, např. by se výstavbou cyklostezky zmenšila hustota silničního provozu a také by se zlepšila plynulost silniční dopravy. Silniční doprava je také šetrná k životnímu prostředí.

Nejdříve by byl vytvořen návrh na projektovou dokumentaci, jejíž vypracování se odhaduje na 6 měsíců. Tato projektová dokumentace musí být posouzena a schválena Ministerstvem životního prostředí, což trvá také 6 měsíců. Další 3 měsíce by přibližně trvalo získat stavební povolení a realizaci stavby odhaduji na 12 měsíců.

Celkové náklady na výstavbu cyklostezky odhaduji na 10 milionů. Hlavním investorem tohoto projektu navrhuji Integrovaný regionální operační program, který by měl podíl na investici 85 %, tudíž 8 500 000 Kč a 15 % podíl na investici navrhuji město Přerov. Jeho celkové náklady by tedy činili 1 500 000 Kč.

ZÁVĚR

Tato bakalářská práce se zabývala dopravní infrastrukturou dané oblasti. Pro účely této studie jsem si vybrala letiště Přerov – Bochoř. Pro vyhotovení této práce byly využity údaje z výročních zpráv a strategických plánů města Přerova a obce Bochoře.

Cílem této bakalářské práce bylo vypracování návrhových opatření pro zlepšení dopravní infrastruktury letiště Přerov – Bochoř. K dosažení tohoto cíle bylo zapotřebí vypracovat teoretické poznatky z oblasti dopravy, charakterizovat zájmové území, v tomto případě město Přerov a obec Bochoř, zanalyzovat současnou dopravní infrastrukturu na tomto území a zanalyzovat současný stav areálu Letiště Přerov - Bochoř. Velkým přínosem pro důkladný rozbor stávající dopravní infrastruktury byly získané výroční zprávy a strategické plány, terénní dotazníková šetření a rozhovor se zaměstnancem letiště. Pro dosažení vytyčených cílů práce jsem navrhla čtyři návrhová opatření pro zlepšení dopravní infrastruktury letiště, a to první projekt – výstavba dálničního přivaděče, druhý projekt – zkapacitnění železniční vlečky do průmyslové zóny, třetí projekt – zavedení pravidelné dopravní linky do průmyslové zóny a jako čtvrtý projekt jsem navrhla výstavbu cyklostezky do obce Bochoře a průmyslové zóny.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- BÁRTOVÁ, Hana a Miroslav RŮŽIČKA. Územní plánování a doprava. Praha: ABF – Arch, 2008. Stavební právo. ISBN 978-80-86905-48-8.
- BRINKE, Josef. Úvod do geografie dopravy. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999. ISBN 80-7184-923-5.
- EISLER, Jan. Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě. Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0772-2.
- FOLTÝNOVÁ, Hana. Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2009. ISBN 978-80-246-1610-0.
- HÁJEK, Oldřich et al. I. sborník referátů z odborné konference na téma „dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji“: 27. května 2005 ve Zlíně. 1. vyd. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2005, 101 s. ISBN 80-7318-351-X.
- KEŘKOVSKÝ, Miloslav a Oldřich VYKYPĚL. Strategické řízení: teorie pro praxi. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006. C.H. Beck pro praxi. ISBN 80-7179-453-8.
- KOZEL, Roman, Lenka MYNÁŘOVÁ a Hana SVOBODOVÁ. Moderní metody a techniky marketingového výzkumu. 1. vyd. Praha: Grada, 2011. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-3527-6.
- NOVÁK, Jaroslav, Václav CEMPÍREK, Ivan NOVÁK a Jaromír ŠIROKÝ. Kombinovaná přeprava. Vydání páté rozšířené. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2015. ISBN 978-80-7395-948-7.
- RUSHTON, Alan, Phil CROUCHER a Peter BAKER. The handbook of logistics and distribution management. 5th ed. London: Chartered Institute of Logistics and Transport, 2014. ISBN 978-0-7494-6627-5.
- SVOBODA, Vladimír. Doprava jako součást logistických systémů. Vyd. 1. Praha: Radix, 2006. ISBN 8086031683.
- ŠIROKÝ, Jaromír. Technologie dopravy. 2. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2014. ISBN 9788073958527.
- TOMEK, Gustav a Věra VÁVROVÁ. Marketing od myšlenky k realizaci. 3., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Professional Publishing, 2011. ISBN 978-80-7431-042-3.

ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. Dopravní procesy v cestovním ruchu. Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-335-5.

SEZNAM POUŽITÝCH INTERNETOVÝCH ZDROJŮ

ČÚZK – Poskytování údajů z KN. Státní správa zeměměřictví a katastru. [online].

8.3.2016 [cit. 2016-03-08]. Dostupné z: <http://www.cuzk.cz/Katastr-nemovitosti/Poskytovani-udaju-z-KN/Poskytovani-udaju-z-KN.aspx>

Délky a další data komunikací. Ředitelství silnic a dálnic ČR. [online]. 5.4.2016 [cit. 2016-04-05]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci>

Informace o postupu přípravy Průmyslové zóny Přerov – Bochoř 2015. Ministerstvo průmyslu a obchodu. [online]. 5. 4. 2016 [cit. 2016-04-05]. Dostupné z: <http://www.mpo.cz/dokument164905.html>

Poloha města. Statutární město Přerov. [online]. 8.3.2016 [cit. 2016-03-08]. Dostupné z: <http://www.prerov.eu/cs/o-prerove/poloha-mesta.html>

Profil statutárního města Přerova 2007. Statutární město Přerov. [online]. 5.4.2016 [cit. 2016-4-05]. Dostupné z: <http://www.prerov.eu/cs/magistrat/rozvoj-mesta/koncepce-studie-strategie/archiv-dokumentu/strategicky-plan-ekonomickeho-a-uzemniho-rozvoje-statutarniho-mesta-prerova-pro-obdobi-2007-2013.html>

Program obnovy obce Bochoř na období 2014 – 2020, 2014. Obec Bochoř. [online]. 9.4.2016 [cit. 2016-04-09]. Dostupné z: <http://www.bochor.cz/index.php?nid=1146&lid=cs&oid=470617>

RISY.cz. Regionální informační servis. [online]. 15.4.2016 [cit. 2016-04-15]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/obce/detail?Zuj=512532>

Sbírka zákonů. Sbírka zákonů. [online]. 11.4.2016 [cit. 2016-04-11]. Dostupné z: <http://www.sbirkazakonu.info/o-provozu-na-pozemnich-komunikacich-a-o-zmenac/>

SFDI. Státní fond dopravní infrastruktury. [online]. 11.4.2016 [cit. 2016-04-11]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/poskytovani-informaci/statut-fondu/>

Strategický plán statutárního města Přerova pro období 2014 – 2020. Statutární město

Přerov. [online]. 5.4.2016 [cit. 2016-4-05]. Dostupné z:<http://www.prerov.eu/filemanager/files/file.php?file=28402>

Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007-2013. Statutární město Pře

rov. [online]. 8.3.2016 [cit. 2016-03-08]. Dostupné z:<http://www.prerov.eu/cs/magistrat/rozvoj-mesta/koncepce-studie-strategie/>

Územní plán Bochoř 2015. Statutární město Přerov. [online]. 5.4.2016 [cit. 2016-04-05].

Dostupné z: <http://www.prerov.eu/cs/magistrat/rozvoj-mesta/uzemni-planovani/uzemni-plany-ostatnich-obci-orp-prerov/uzemni-plan-bochor.html>

Zákon o drahách. Zákony pro lidi. [online]. 11.4.2016 [cit. 2016-04-11]. Dostupné

z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266>

Zákon o vnitrozemské plavbě. Zákony pro lidi. [online]. 11.4.2016 [cit. 2016-04-11]. Do-

stupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1995-114>

Zákon civilním letectví. Zákony pro lidi. [online]. 11.4.2016 [cit. 2016-04-11]. Dostupné

z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

©	Copyright
aj.	a jiné
apod.	a podobně
atp.	a tak podobně
ha	hektar
IDSOK	integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
Kč	korun českých
km	kilometr
m n. m.	metrů nad mořem
např.	například
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
Sb.	sbírky
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
tzn.	to znamená

SEZNAM TABULEK

Tab. č. 1 SWOT analýza	15
Tab. č. 2 Pohlaví respondentů.....	35
Tab. č. 3 Věk respondentů	36
Tab. č. 4 Spokojenost se současnou dopravní infrastrukturou	37
Tab. č. 5 Výstavba průmyslové zóny.....	38
Tab. č. 6 Výstavba průmyslové zóny v areálu Letiště Přerov - Bochoř	39
Tab. č. 7 Varianta zachování letiště	40
Tab. č. 8 Nadměrný hluk z letiště	41
Tab. č. 9 Průmyslová zóna jako přínos pracovních míst	42
Tab. č. 10 Průmyslová zóna jako zlepšení dopravní infrastruktury.....	43
Tab. č. 11 Strach ze znehodnocení nemovitostí.....	44
Tab. č. 12 Dobrá informovanost o chystaných záměrech.....	44
Tab. č. 13 Účast na veřejném jednání o průmyslové zóně	45
Tab. č. 14 Blokace peticí v případě nesouhlasu.....	45
Tab. č. 15 Průmyslová zóna jako navýšení daňového výnosu obce	46
Tab. č. 16 Kompenzace výstavby cyklostezkou	47
Tab. č. 17 Pohlaví respondentů.....	48
Tab. č. 18 Věk respondentů	49
Tab. č. 19 Spokojenost se současnou dopravní infrastrukturou	50
Tab. č. 20 Výstavba průmyslové zóny v areálu Letiště Přerov - Bochoř	50
Tab. č. 21 Varianta zachování letiště	51
Tab. č. 22 Nadměrný hluk z letiště	51
Tab. č. 23 Průmyslová zóna jako přínos pracovních míst	52
Tab. č. 24 Průmyslová zóna jako zlepšení dopravní infrastruktury.....	53
Tab. č. 25 Dobrá informovanost o chystaných záměrech.....	54
Tab. č. 26 Účast na veřejném jednání o průmyslové zóně	54
Tab. č. 27 Blokace peticí v případě nesouhlasu.....	55

SEZNAM GRAFŮ

Graf č. 1 Pohlaví respondentů.....	35
Graf č. 2 Věk respondentů	36
Graf č. 3 Spokojenost se současnou dopravní infrastrukturou	37
Graf č. 4 Výstavba průmyslové zóny.....	38
Graf č. 5 Výstavba průmyslové zóny v areálu Letiště Přerov - Bochoř	39
Graf č. 6 Varianta zachování letiště.....	40
Graf č. 7 Nadměrný hluk z letiště	41
Graf č. 8 Průmyslová zóna jako přínos pracovních míst	42
Graf č. 9 Kompenzace výstavby cyklostezkou	47
Graf č. 10 Pohlaví respondentů.....	48
Graf č. 11 Věk respondentů	49
Graf č. 12 Průmyslová zóna jako přínos pracovních míst	52

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 Dotazníkové šetření pro obyvatele bochoře	76
Příloha 2 Dotazníkové šetření pro obyvatele přerova.....	78
Příloha 3 Rozhovor s pracovníkem letiště	79

PŘÍLOHA 1 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ PRO OBYVATELE BOCHOŘE

1. Jste muž či žena?

- muž žena

2. Kolik je vám let?

- 18-30 31-60 61 a více

3. Jste spokojeni se současnou dopravní infrastrukturou v okolí Přerov – Bochoř?

- ano ne nevím

4. Uvítali byste průmyslovou zónu?

- ano ne nevím

5. Je podle vašeho názoru letiště Přerov – Bochoř vhodným místem pro průmyslovou zónu?

- ano ne nevím

6. Souhlasíte s variantou zachování letiště jako strategického bodu zóny?

- ano ne nevím

7. Bojíte se nadměrného hluku z letiště?

- ano ne nevím

8. Myslíte si, že by průmyslová zóna přinesla dostatek pracovních míst, a tím by se zmenšila nezaměstnanost v Olomouckém kraji?

- ano ne nevím

9. Myslíte si, že se s výstavbou průmyslové zónylepší dopravní infrastruktura v okolí?

- ano ne nevím

10. Nemáte strach z případného znehodnocení nemovitosti pozemku výstavbou průmyslové zóny?

- ano ne nevím

11. Jste dobře informováni o chystaných záměrech s průmyslovou zónou?

- ano ne nevím

12. Zúčastníte se veřejného jednání o průmyslové zóně?

- ano ne nevím

13. Hodláte ji v případě nesouhlasu blokovat peticí?

- ano ne nevím

14. Souhlasili byste s výstavbou průmyslové zóny, kdyby podniky v ní navyšovali daňový výnos obce, která by tak mohla rychleji rozvíjet?

ano ne nevím

15. Uvítali byste v rámci projektu výstavby zóny jako kompenzaci výstavbu cyklostezky z Bochoře do Přerova?

ano ne nevím

PŘÍLOHA 2 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ PRO OBYVATELE PŘEROVA

1. Jste muž či žena?

- muž žena

2. Kolik je vám let?

- 18-30 31-60 61 a více

3. Jste spokojeni se současnou dopravní infrastrukturou v Přerově a jeho okolí?

- ano ne nevím

4. Je podle vašeho názoru letiště Přerov – Bochoř vhodným místem pro průmyslovou zónu?

- ano ne nevím

5. Souhlasíte s variantou zachování letiště jako strategického bodu zóny?

- ano ne nevím

6. Bojíte se nadměrného hluku z letiště?

- ano ne nevím

7. Myslíte si, že by průmyslová zóna přinesla dostatek pracovních míst, a tím by se zmenšila nezaměstnanost v Olomouckém kraji?

- ano ne nevím

8. Myslíte si, že se s výstavbou průmyslové zónylepší dopravní infrastruktura v okolí?

- ano ne nevím

9. Jste dobře informováni o chystaných záměrech s průmyslovou zónou?

- ano ne nevím

10. Zúčastníte se veřejného jednání o průmyslové zóně?

- ano ne nevím

11. Hodláte ji v případě nesouhlasu blokovat peticí?

- ano ne nevím

PŘÍLOHA 3 ROZHOVOR S PRACOVNÍKEM LETIŠTĚ

1. Jakou pozici vykonáváte na letišti Přerov – Bochoř?
2. Jak dlouho pracujete na letišti?
3. Kolik zaměstnanců je na letišti zaměstnáno?
4. Jaké je současné využití letiště?
5. Jaké jsou záměry využití areálu do budoucna?
6. Kolik vzletů se uskutečnilo za poslední uplynulý rok?
7. Jsou lety na letišti pouze vnitrostátní?
8. Domníváte se, že pohyby na letišti budou mít do budoucna rostoucí charakter?
9. Myslíte si, že by byla průmyslová zóna přínosem pro město Přerov, potažmo obec Bochoř?
10. Kdyby zde byla vytvořena průmyslová zóna, jaký by to pro Vaši společnost mělo dopad?
11. Souhlasíte s tvrzením pana ministra obrany Martina Stropnického, že by letiště mělo zachovat svůj provoz a působení menších investorů?
12. Myslíte si, že by průmyslová zóna přinesla dostatek pracovních míst a tím by se zmenšila nezaměstnanost v Olomouckém kraji?