


Analýza dopravní infrastruktury Olomouckého kraje

Jan Ticháček

Bakalářská práce
2008

 Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav veřejné správy a regionálního rozvoje
akademický rok: 2007/2008

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jan TICHÁČEK**
Studijní program: **B 6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**
Téma práce: **Analýza dopravní infrastruktury Olomouckého kraje**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Charakterizujte základní teoretické pojmy týkající se dopravy.
- Popište oblast regionu Olomouckého kraje.

II. Praktická část

- Analyzujte současný stav dopravní infrastruktury v Olomouckém kraji.
- Sestavte SWOT analýzu.
- Vymezte základní problémy rozvoje dopravní infrastruktury a navrhněte řešení pro zlepšení.

Závěr

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

Seznam odborné literatury:

- [1] WOKOUN, R., a kol. Úvod do regionální věd. a veřejné správy. 3. vyd. Praha: IFEC, 2001. ISBN 8086473805.
- [2] HÁJEK, O. I. sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji." Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005. 101 s. ISBN 80-7318-351-X.
- [3] Ministerstvo dopravy, Dopravní politika pro léta 2005-2013, Kněžves u Prahy: M.I.B. production service, 2005. 62 s. ISBN 70-256-211-3.
- [4] Bílá kniha - Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout. Komise evropských společenství, Brusel 19.9.2001.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Jiří Macháček
Ústav veřejné správy a regionálního rozvoje
Datum zadání bakalářské práce: 17. března 2008
Termín odevzdání bakalářské práce: 23. května 2008

Ve Zlíně dne 17. března 2008

doc. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkan



doc. RNDr. René Wokoun, CSc.
ředitel ústavu

ABSTRAKT

Cílem této bakalářské práce je podrobný popis dopravní infrastruktury Olomouckého kraje. Teoretická část zahrnuje obecné informace o dopravě a charakteristiku daného území. Praktická část vymezuje současný stav dopravní infrastruktury a podrobně popisuje jednotlivé druhy dopravy. Na základě zjištěných informací je sestavena SWOT analýza, která hodnotí přednosti a nedostatky dopravy. Závěr této bakalářské práce patří „návrhové části,“ kde jsou popsány problémy, cíle a návrhy řešení.

Klíčová slova: doprava, dopravní infrastruktura, Olomoucký kraj, silniční doprava, železniční doprava, kombinovaná doprava, letecká doprava, vodní doprava, cyklistická doprava, doprava v klidu.

ABSTRACT

This thesis is called to describe the transport infrastructure of the Olomouc Region in details. Theoretical part includes general transport informations and profile of given region. Practical part defines contemporary status of transport infrastructure and describes particular means of transport in details. The SWOT analysis is elaborated based on found out informations and evaluates advantages and imperfections of the transport. „Proposal part“, which describes problems, goals and solution proposals, constitutes a conclusion of the thesis.

Keywords: transport, transport infrastructure, Olomouc region, road transport, railway traffic, composite transport, air transport, water transport, cyclist traffic, stationary traffic.

Chtěl bych poděkovat vedoucímu práce panu Ing. Jiřímu Macháčkovi, za ochotu, vstřícnost a pomoc při tvorbě mé bakalářské práce a odboru dopravy Krajského úřadu Olomouckého kraje, kde mi byly poskytnuty cenné informace.

Dále bych chtěl poděkovat svým rodičům za trpělivost a podporu, kterou mi poskytovali v průběhu zpracování bakalářské práce.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval.

Ve

dne

.....

podpis

OBSAH

ÚVOD	6
I TEORETICKÁ ČÁST	7
1 DOPRAVA OBECNĚ	8
1.1 ZÁKLADNÍ POJMY SOUVISEJÍCÍ S DOPRAVOU	8
1.2 LEGISLATIVA ČESKÉ REPUBLIKY V OBLASTI DOPRAVY	9
1.3 CHARAKTERISTIKA OLOMOUCKÉHO KRAJE	10
1.4 JEDNOTLIVÉ DRUHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	12
II PRAKTICKÁ ČÁST	16
2 SOUČASNÝ STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY OLOMOUCKÉHO KRAJE	17
2.1 PROFIL ÚZEMÍ	17
2.2 SILNIČNÍ DOPRAVA	23
2.3 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	33
2.4 DOPRAVA V KLIDU	37
2.5 KOMBINOVANÁ DOPRAVA	37
2.6 LETECKÁ DOPRAVA	38
2.7 VODNÍ DOPRAVA	39
2.8 CYKLISTICKÁ DOPRAVA	40
2.9 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST, MHD A IDSOK.....	43
3 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY OLOMOUCKÉHO KRAJE	44
3.1 SWOT ANALÝZA JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY	44
4 PROBLÉMY, CÍLE A ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY OLOMOUCKÉHO KRAJE	52
4.1 PROBLÉMY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	52
4.2 CÍLE A NÁVRHY ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ SITUACE V OLOMOUCKÉM KRAJI	54
5 NAVRHOVANÉ PROJEKTY V OLOMOUCKÉM KRAJI	64
5.1 PROJEKT Č. 1 – PROTIPOVODŇOVÁ OPATŘENÍ VODNÍ NÁDRŽE HUSTOPEČE NAD BEČVOU	64
5.2 PROJEKT Č. 2 – ŽIVÁ NÁDRAŽÍ.....	64
5.3 PROJEKT Č. 3 – LETIŠTĚ PŘEROV	64
ZÁVĚR	66
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	67
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	69
SEZNAM OBRÁZKŮ	70
SEZNAM TABULEK	71
SEZNAM PŘÍLOH	72

ÚVOD

Doprava je nedílnou součástí života regionu. Napomáhá jeho rozvoji a zvyšuje konkurenceschopnost vůči ostatním regionům. V současnosti je nejvýznamnějším druhem silniční a železniční doprava. Z hlediska rozvoje je právě silniční a železniční doprava hlavní prioritou Olomouckého kraje. Silniční a železniční dopravní síť je v kraji dostačující, avšak její kvalita nikoli. Díky tomu, že se Olomoucký kraj nachází ve středu Moravy, je jeho poloha z hlediska dopravy velmi výhodná. Proto je důležité lépe provázat tento kraj se sousedícími kraji a to zejména dálnicemi a rychlostními komunikacemi. Neméně důležité je i zkvalitnění propojení mezi severní a jižní částí kraje.

Téma mé bakalářské práce je Analýza dopravní infrastruktury Olomouckého kraje. Toto téma jsem si vybral proto, že sám v tomto kraji žiji a nevyhovující stav dopravní infrastruktury mě provází každý den.

Ve své práci se budu zabývat všemi druhy dopravy, které mají jednoznačný vliv na současný stav a budoucí rozvoj dopravní infrastruktury. Jedná se o silniční, železniční, kombinovanou, leteckou, vodní a v neposlední řadě cyklistickou dopravu. Současně se silniční dopravou jsem se zabýval i dopravou v klidu, která je, bohužel, jednou z neproblémovějších doprav zejména ve větších městech.

Hlavním cílem této bakalářské práce je podrobný popis dopravní infrastruktury Olomouckého kraje. Ze získaných informací sestavím SWOT analýzu dopravy v Olomouckém kraji. Na základě této analýzy určím strategické cíle, priority a návrhy na zlepšení této problematiky.

K základním informačním zdrojům mé práce patří jak programové dokumenty v dopravě vypracované Ministerstvem dopravy pro celou Českou republiku, tak dokumenty vytvořené Olomouckým krajem.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 DOPRAVA OBECNĚ

V teoretické části mé Bakalářské práce nejprve popisují základní pojmy týkající se dopravní infrastruktury včetně legislativy České republiky v této oblasti, vymezují a charakterizují Olomoucký kraj a v neposlední řadě zde zmiňují jednotlivé druhy dopravy, které jsou nezbytné pro další část této Bakalářské práce a to Praktickou část.

1.1 Základní pojmy související s dopravou

Doprava je jedním z klíčových odvětví ekonomiky České republiky se značným významem i pro mezinárodní vztahy. Uživatelem dopravy je v různé míře každá fyzická i právnická osoba. Poptávka po přepravě osob i zboží neustále roste a úkolem veřejné správy je vytvořit právní a ekonomické podmínky pro poskytování veřejných služeb v dopravě i pro podnikání v dopravě a zajistit dopravní infrastrukturu odpovídající růstu přepravních potřeb.[3]

Dopravní bod – je to místo, kde je umožněno započetí nebo ukončení přepravy.

Dopravní síť – dopravní síť vzniká tak, že jednotlivé dopravní body jsou spojeny dopravními cestami, které vzájemně propojené vytváří dopravní síť.

Dopravní uzel - je místo většinou na křižovatce dopravních cest s významnou dopravní infrastrukturou.

Doprava a přeprava – doprava je činnost, díky níž dochází k přemístování osob, materiálu, zboží a přeprava znamená vlastní vykonávání dopravy (osob, materiálu, atd).

Dopravní obslužnost – jedná se o zajištění dopravních potřeb občanů na daném území, jde o veřejný zájem.

IDS – Integrovaný dopravní systém je systém dopravní obsluhy určitého území a zahrnuje více druhů dopravy (městská, regionální, železniční ...). V ČR se tyto integrované dopravní systémy začaly vytvářet až začátkem 90. let 20. století.

ITS - Dopravní telematika (Intelligent Transport Systems) integruje telekomunikační technologie s dopravním inženýrstvím spolu za podpory ostatních souvisejících oborů (ekonomika, teorie dopravy, systémové inženýrství, atd.) tak, aby byl zvýšen přepravní výkon a efektivita dopravy a dále bezpečnost a komfort.

MHD - Městská hromadná doprava je systém linek osobní veřejné dopravy určených k zajišťování dopravní obsluhy na území města hromadnými dopravními prostředky. Obvykle mívají města vlastní integrovaný dopravní systém (buď pro samotné území města, nebo i pro jeho okolí), v němž platí jednotné přepravní a tarifní podmínky, a provoz linek MHD je dotován městem jednotným způsobem. Součástí městské hromadné dopravy však mohou být i linky, které nejsou součástí takového integrovaného systému a mají vlastní, odlišné podmínky nebo nejsou dotované městem.[6]

1.2 Legislativa České republiky v oblasti dopravy

Při přípravě legislativních i ekonomických nástrojů regulace dopravy a rozvoje infrastruktury se musí směřovat k optimalizaci dopravních systémů, v jejímž rámci budou rozvíjeny ty druhy dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, a to tak, aby vyhovovaly požadavkům udržitelného rozvoje a přitom vycházely z finančních možností veřejných rozpočtů České republiky. Dopravní politika České republiky vychází z analýzy a hodnocení Dopravní politiky České republiky z roku 1998. Ta byla součástí strategie sektoru dopravy v období před vstupem ČR do EU. Přestože tento dokument časově předcházela zpracování evropské dopravní politiky, dokázal vystihnout základní směry vývoje v souladu s evropskými trendy. Jako problematické je možné označit naplnění cílů v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury omezené především nedostatečným finančním zabezpečením.[3]

Dopravní politika je koncipována v kontextu mezinárodních závazků, které Česká republika přijala v souvislosti se svým členstvím v OSN, OECD a EU, avšak s respektem ke specifickým podmínkám a potřebám České republiky. V této souvislosti se dopravní politika zaměřuje na zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnost regionů a celého území ČR, které by měly usilovat o rovnováhu mezi kvalitou veřejných dopravních služeb a racionálnějším využitím osobních automobilů, možností ovlivnění dělby přepravní práce a stanovení objektivně spravedlivých plateb za dopravu a přepravu. Základními tématy, kterými se dopravní politika v rámci dosažení svých cílů zabývá především, jsou harmonizace podmínek na přepravním trhu, modernizace, rozvoj a oživení železniční dopravy, zlepšení kvality silniční dopravy, omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, provozní a technická kompatibilita s evropským železničním systémem, panevropská dopravní síť včetně prioritních projektů EU, zvýšení bezpečnosti dopravy,

výkonové zpoplatnění dopravy, práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb, podpora multimodálních přepravních systémů, rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS a zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu.[3]

Další součástí legislativy jsou bezesporu zákony týkající se dopravy, které jsou platné na celém území České republiky a musí se jimi řídit všichni účastníci.

1.3 Charakteristika Olomouckého kraje

Poloha a území

Olomoucký kraj se rozkládá ve střední části Moravy a zasahuje i do její severní části. Z hlediska územně-správního tvoří spolu se Zlínským krajem oblast Střední Moravy (NUTS 2). Člení se na pět okresů (Jeseník, Olomouc, Prostějov, Přerov a Šumperk). Od 1. 1. 2005 došlo k územnímu rozšíření Olomouckého kraje o tři obce z kraje Moravskoslezského. [6]



Obr. 1. Mapa - Olomoucký kraj; zdroj: [6]

Na území Olomouckého kraje bylo stanoveno 13 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a 20 správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem. Olomoucký kraj má na severu 104 km dlouhou mezistátní hranici s Polskem, na východě sousedí s Moravskoslezským krajem, na jihu se Zlínským a Jihomoravským krajem a na západě s krajem Pardubickým. [6]

Geograficky je kraj členěn na severní hornatou část s pohořím Jeseníky s nejvyšší horou Praděd (1492 m n. m.). Jižní část kraje je tvořena rovinatou Hanou. Územím kraje protéká řeka Morava, na jejíž hladině u Kojetína v okrese Přerov je nejnižší položený bod kraje (190 m n. m.). Olomoucký kraj nabízí velké množství přírodních zajímavostí. Turisty je hojně navštěvovaná Chráněná krajinná oblast Jeseníky s nejrozlehlejším moravským rašeliništěm Rejvíz, s vodopádem vysokým 45m, vodní nádrží a elektrárnou Dlouhé Stráně na vrcholu kopce a dalšími přírodními scenériemi. Zajímavé jsou i lužní lesy v Chráněné krajinné oblasti Litovelské Pomoraví s mnohými ohroženými druhy rostlin i živočichů. V Olomouckém kraji leží i řada jeskyní – Javoříčské, Mladečské a Zbrašovské aragonitové jeskyně. [6]



Obr. 2. Mapa - hranice Olomouckého kraje;
zdroj: [11]

Rozloha

K 31. 12. 2007 celková **výměra** kraje dosáhla 5 266,78 km² (tj. 6,7 % z celkové rozlohy ČR), přičemž rok od roku klesá podíl orné půdy (39,9 %) a zvyšuje se podíl nezemědělské půdy (46,5 %). [6]

Obyvatelstvo

Obyvatelé Olomouckého kraje žijí v 397 obcích, z nichž má 27 obcí přiznaný statut města. V těchto městech bydlí 57,5 % obyvatel. Statutárním městem je krajské město Olomouc, které k 31. 12. 2007 mělo 100 381 obyvatel. Většina obcí (90,2 %) je napojena na veřejný vodovod, třetina obcí (41,6 %) má vybudovanou kanalizaci s napojením na čističku odpadních vod. Plyn má zavedeno 87,2 % obcí. Nedořešeným problémem je doposud ochrana proti povodním, aby nedocházelo k opakování situace z roku 1997, kdy Moravu zasáhly ničivé záplavy. Hodnoty měrných emisí nedosahují průměrných hodnot za ČR, životní prostředí můžeme tedy hodnotit jako méně poškozené. Horské a podhorské oblasti mají vynikající kvalitu ovzduší a jsou významným zdrojem pitné vody.

Díky územním změnám měl kraj k 31. 12. 2007 **celkem 640 894** obyvatel, tj. 6,2 % z celkového počtu obyvatel České republiky. Počtem obyvatel na 1 km² (121,4) se kraj přibližuje průměrné hustotě zalidnění za celou ČR (130,0 osob na km²). V rámci kraje jsou samozřejmě rozdíly, nejmenší hustotu obyvatel má okres Jeseník (58,3 osob na km²) a Šumperk (95,0 osob na km²). [10]

1.4 Jednotlivé druhy dopravní infrastruktury

Silniční doprava

Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.

Pozemní komunikace (dopravní cesta) je určena k užití silničními vozidly, jinými vozidly a chodci.

V České republice se pozemní komunikace dělí na:

Dálnice - určené pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.

Silnice - je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, jedná se o nejtypičtější kategorii pozemních komunikací a rozdělujeme je do těchto tříd:

Silnice I. třídy jsou určeny pro dálkovou dopravu a jsou ve vlastnictví státu. Silnice I. třídy

mohou být vystavěny jako rychlostní silnice, které mají podobné parametry jako dálnice.

Silnice II. třídy jsou určené pro dopravu mezi kraji a jsou ve vlastnictví kraje, ve kterém se tato silnice nachází.

Silnice III. třídy jsou určené pro dopravu mezi obcemi, nebo k propojení ostatních pozemních komunikací a jsou ve vlastnictví kraje.

Místní a účelová komunikace – místní je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce, může jí být i pěší komunikace. Účelová komunikace slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí, nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi. [7]

Železniční doprava

Je to kolejová doprava provozovaná obvykle železniční společností na železniční dráze.

Železniční dopravu dělíme na nákladní a osobní. V druhé polovině 20. století zaznamenala tato doprava silný úpadek hlavně v přepravě osob. Je to dáno neustále se rozvíjející silniční a leteckou dopravou. [8]

Železniční trať – je dráha pro provozování železniční dopravy.

Vysokorychlostní trať – VTR, je speciálně upravená železniční trať, kde je za maximálních bezpečnostních podmínek rychlost vlakových souprav do 250 km/hod.

Druhy železničních tratí dělíme podle:

významu: celostátní dráha (v evropském systému)

regionální dráha (místní význam)

vlečka (k vlastní potřebě)

počtu kolení: jednokolejná trať

dvoukolejná trať

vícekolejná trať

trakce: elektrizovaná

s nezávislou trakcí

účelu: osobní doprava

	nákladní doprava
	smíšená doprava
rychlosti:	konvenční
	vysokorychlostní [8]

Doprava v klidu

Doprava v klidu zahrnuje zastavení, stání a zejména parkování vozidel a je obecně stanovena místní úpravou silničního provozu. Souběžně se stále se zvyšujícím množstvím vozidel v městských aglomeracích vzrůstá také závažnost řešení problematiky dopravy v klidu. Její stagnace je stejně nepříjemná jako nekontrolovaný a chaotický rozvoj způsobí parkování v městských aglomeracích. Jediným možným přístupem je nabídka systémového řešení, které postihuje všechny související aspekty, včetně všech zúčastněných skupin obyvatelstva.

Kombinovaná doprava

Kombinovaná doprava je systém přepravy věcí v jedné přepravní jednotce o délce nejméně 5,9 m nebo v silničním vozidle, při kterém se využije více druhů dopravy. Převážná část cesty probíhá po železnici nebo po vnitrozemských vodních cestách. Nejrozšířenější forma dopravy je pomocí kontejnerů nebo návěsů. Tento druh přepravy nazýváme *nedoprovázená doprava*, která je náročnější na koordinaci dopravy a to od místa vzniku až po místo určení.

Druhý způsob kombinované dopravy je *doprovázená doprava*, jde o přepravu nákladních aut nebo silničních souprav, včetně řidiče po železnici. Jedná se o systém Ro-La (Rollande Landstrasse), kde České dráhy a.s., zajišťovaly dopravu ucelených Ro-La vlaků na lince České Budějovice – Horní Dvořiště/Summerau – Villach a na lince Lovosice – Děčín/Bad Schandau – Drážďany. V současné době je kombinovaná doprava opět na vzestupu díky hospodářskému růstu ČR a okolních států.[22]

Letecká doprava

Letecká doprava slouží k přepravě osob, zboží a materiálu pomocí letadel. Dělíme ji na civilní (přeprava osob) a nákladní (přeprava zboží a materiálu menší váhy). Letecká doprava bývá využívána ve zdravotnictví, zemědělství a k armádním účelům.

Letecká doprava se v České republice stává stále častějším způsobem přepravy pro široký okruh lidí a to především díky výhodným cenám nízkonákladových aerolinií. Není proto divu, že již několik let roste počet přepravovaných osob.

Letiště - místo určené pro vzlety, přistání a pozemní pohyb letadel po pojezdových drahách.

Pojezdová dráha - je to vymezená plocha na letišti sloužící k pojíždění letadel mezi odbavovací plochou a vzletovou a přistávací drahou.

Heliport – místo určené pro vzlety a přistání helikoptér a vrtulníků. V ČR jsou takové heliporty využívány hlavně na střechách nemocnic, které slouží pro rychlou přepravu zraněných osob.

Vodní doprava

Je to doprava plavbou po vodních tocích jako jsou řeky, jezera, moře, oceány i umělých plavebních kanálech a průplavech, a to na vodní hladině nebo pod hladinou. Také sem zařazujeme plavidla na vzduchovém polštáři, tedy vznášedla pohybující se nad vodní hladinou. Vodní doprava se rozděluje na námořní a vnitrozemskou, osobní a nákladní, linkovou a nepravidelnou. V Česku je vodní doprava provozována zejména na řekách Labe a Vltava. Vodní doprava zde má dlouhou tradici.

Cyklistická doprava

Cyklistika - jízda na jízdním kole s rekreačním, sportovním, turistickým, dopravním zaměřením.

Cyklistická trasa – (cyklotrasa) je trasa pro cyklisty označená orientačním dopravním nebo turistickým značením. Běžné cyklotrasy by měly být vedeny jen po pozemních komunikacích s povrchem silniční kvality, zatímco cyklotrasy vedené i po nezpevněných cestách v terénu se označují jako cykloturistické trasy.[9]

II. PRAKTICKÁ ČÁST

2 SOUČASNÝ STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY OLOMOUCKÉHO KRAJE

V tomto bodě praktické části se zaměřuji na současný stav jednotlivých druhů dopravy v Olomouckém kraji. Jedná se zejména o silniční a železniční dopravu, následně kombinovanou, vodní a leteckou dopravu a v neposlední řadě budu popisovat cyklistickou dopravu.

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

2.1 Profil území

Přírodní podmínky

Z přírodních podmínek mají pro dopravu největší význam tvary reliéfu – geomorfologické podmínky území. I v relativně nížinných polohách se mohou vyskytovat např. hluboce zaříznutá údolí, která se obvykle stávají poměrně významnou překážkou dopravy.

Svou zeměpisnou polohou má Olomoucký kraj značný dopravní význam, zvláště v dopravě železniční a silniční. Města Olomouc a Přerov leží na historických dopravních křižovatkách sever-jih, východ-západ (tzv. Jantarová stezka).

Severní a severozápadní část území, tvořená převážně masivem Hrubého a Nízkého Jeseníku, vykazuje značnou výškovou členitost. Dopravní spojení na sever kraje je z hlediska přírodních podmínek výrazně omezováno.

Rozsáhlé území Nízkého Jeseníku je v mnoha případech rozčleněno hluboce zařezanými údolímí (horní tok Moravy). V obou horských územích narážejí zájmy silniční dopravy na omezení vyplývající i ze zájmů ochrany přírody. Vysoká atraktivita těchto území vytváří předpoklady pro další rozvoj rekreačních funkcí, včetně širšího okolí Hrubého a Nízkého Jeseníku.

Naopak jižní část území Olomouckého kraje tvořená Hornomoravským úvalem a Moravskou bránou představují oblasti s malou výškovou členitostí a současně průmyslově-

obchodní centrum kraje. Moravskou branou se vytváří tradiční dopravní spojení na rozhraní České Vysočiny a Karpatské soustavy.

Velká část území Olomouckého kraje představuje klimatickou chladnou oblast. Do této oblasti spadá území Jeseníků a Rychlebských hor. Jsou charakterizovány podnebím s velmi krátkým, mírně chladným a vlhkým létem, dlouhým přechodným obdobím s mírně chladným jarem a mírným podzimem, dlouhou mírnou až mírně vlhkou zimou s dlouhým trváním sněhové pokrývky. V nejvyšších partiích hor se sněhová pokrývka může vyskytovat i nad 150 dní v roce. Směrem k jihovýchodu pak nižší části vrchovin a pahorkatiny mají podnebí mírně teplé oblasti (v nadmořských výškách do cca 500-600 m n.m.), které přechází v teplé podnebí (např. Hornomoravský úval). V Hornomoravském úvalu je léto teplé a dlouhé s velmi krátkým přechodným obdobím a teplou zimou.[10]

Sídelní infrastruktura, obyvatelstvo, bydlení

Sídelní struktura Olomouckého kraje nevykazuje výraznější odchylky vzhledem k průměrným charakteristikám ČR. Řadu specifík a i poměrně velkou diferenciaci v rámci kraje je možno ale najít mezi jednotlivými regiony (okresy). Hustota zalidnění kraje 124 obyv./km² je mírně pod průměrem ČR (130 obyv./km²). V rámci kraje má nejmenší hustotu obyvatel okres Jeseník (59 obyv./ km²) a Šumperk (96 obyv./km²). Podobně i průměrná velikost obce z hlediska počtu obyvatel je v Olomouckém kraji mírně nižší, než je průměr ČR. [10]

Jedním ze základních požadavků údajů o bydlení je hodnocení úrovně bydlení. To odráží především demografické podmínky jednotlivých území, stáří obyvatel a průměrnou velikost domácností. Do značné míry vylučuje hodnocení úrovně bydlení ukazatel - počet bytů/1000 obyv. Mnohem přesnějším ukazatelem je průměrná plocha bytu na osobu v bytě. [10]

Tab. 1. Úroveň bydlení; zdroj [10]

Územní jednotka	osob/byt	průměrná celková plocha (v m ²)				cenové hl. domácnosti /byt
		v bytě	na osobu v bytě	v rodinném domě	v bytovém domě	
ČR	2,64	76	29	97	61	1,11
Olomoucký	2,73	79	29	97	62	1,11

Zde je patrné, že rozdíly v rámci ČR jsou velmi malé. Nejvyšší plošnou úroveň bydlení vykazuje Středočeský kraj, pozice Olomouckého kraje se prakticky shoduje s průměrem ČR.

Nezaměstnanost

Nezaměstnanost obyvatel je významným omezujícím faktorem rozvoje. Navazuje na ni řada důsledků (nižší sídelní stabilita obyvatel, sociální problémy, malá ochota investovat do bydlení – a to nejen v úzce vymezeném finančním vyjádření). Dlouhodobě silně nadprůměrná úroveň nezaměstnanosti v Olomouckém kraji je výrazným problémem, který ohrožuje sociálně ekonomický vývoj především nejpostiženějších regionů – Jesenicko (Javornicko), Uničova a Lipníku nad Bečvou (Libavá), či mikroregionu Hanušovicko. [11]

Tab. 2. Nezaměstnanost podle spádových regionů obcí s rozšířenou působností; zdroj: [11]

Kraj, ORP	registrovaní uchazeči o zaměstnání	z toho podíl (v %)			registrovaná míra nezaměstnanosti v %	
		žen	absolventů škol	občanů se změněnou pracovní schopností	k 31. 12. 2004	k 31. 12. 2007
Kraj celkem	39 591	49,80	7,83	13,94	12,57	6,73
Hranice	2 075	53,49	6,36	12,53	12,69	6,90
Jeseník	4 012	47,06	6,16	12,09	17,24	11,09
Konice	702	50,00	10,68	17,24	13,77	7,78
Lipník nad Bečvou	1 308	48,47	8,03	8,87	17,11	8,05
Litovel	1 394	50,72	8,39	16,21	13,52	5,89
Mohelnice	1 138	49,74	9,31	13,01	11,21	4,76
Olomouc	7 909	50,27	8,89	15,50	10,42	5,48
Prostějov	5 081	48,77	8,72	17,26	10,72	4,21
Přerov	5 771	47,83	6,78	10,64	13,90	8,35
Šternberk	1 201	45,38	6,49	17,65	13,27	4,86
Šumperk	4 956	51,67	7,45	14,31	12,96	5,15
Uničov	1 872	53,15	8,28	14,58	17,26	7,04
Zábřeh	2 172	52,76	8,20	11,56	12,04	6,08

Řešení nezaměstnanosti představuje především makroekonomický problém (možnosti řešení se vážou na snížení zdanění práce, efektivnější směřování podpory v nezaměstnanosti, programy podpory zaměstnanosti) a výrazný regionální problém (koncentrace dotací do podnikatelských zón, místní směřování dotací, příprava území pro podnikání, podpora aktivní politiky zaměstnanosti atd.). Právě lokalizace průmyslových zón významně ovlivňuje požadavky na řešení dopravy. Rozhodující význam zde mají především tzv. strategické zóny kraje.

Pohyb za prací

Především města jsou významnými zdroji pracovních příležitostí, a to i pro okolní obce. V zásadě platí, že s velikostí města rostou i vazby – velikost kladného salda pohybu za prací vzhledem k okolí (spádovému regionu). [11]

Tab. 3. Základní ukazatele pohybu za prací ve vybraných městech; zdroj: [23]

	dojíždějící do obce		vyjíždějící z obce		saldo dojížděky		obsazená pracovní místa	
	celkem	z toho denně	celkem	z toho denně	celkem	z toho denně	celkem	na 1000 zaměst.
Kraj celkem	110 462	95 075	117 465	97 643	-7 003	-2 568	277 507	975
Hranice	4 109	3 157	2 283	1 707	1 826	1 450	10 637	1 207
Jeseník	2 997	2 609	1 297	733	1 700	1 876	7 763	1 280
Konice	657	605	584	461	73	144	1 441	1 053
Lipník nad Bečvou	1 775	1 127	1 412	1 186	363	-59	3 968	1 101
Litovel	1 748	1 600	1 776	1 536	-28	64	4 461	994
Mohelnice	2 341	2 199	1 120	829	1 221	1 370	5 936	1 259
Olomouc	24 227	19 701	6 498	4 546	17 729	15 155	65 558	1 371
Prostějov	10 466	9 241	3 706	2 656	6 760	6 585	28 447	1 312
Přerov	9 796	8 336	4 362	3 093	5 434	5 243	27 273	1 249
Šternberk	2 050	1 781	2 073	1 689	-23	92	6 268	996
Šumperk	7 356	6 455	2 728	1 779	4 628	4 676	17 964	1 347
Uničov	2 169	1 966	1 779	1 431	390	535	5 849	1 071
Zábřeh	3 001	2 721	2 202	1 543	799	1 178	7 415	1 121

V této tabulce je patrné, že např. Šternberk či Litovel vykazují záporné saldo pohybu za prací realizované zejména ve vztahu k Olomouci. Právě postavení města Olomouce je z hlediska orientace a rozsahu pohybu za prací ojedinělé (kladné saldo více než 17700

osob), s poměrně velkým odstupem následují Prostějov (6760), Přerov (5243) a Šumperk (4676). [11]

Hospodářství

Z ekonomického hlediska je Olomoucký kraj oblastí průmyslovou s rozvinutými službami. Ekonomika hanáckých okresů je více stabilní a dostatečně rozmanitá, okres Jeseník a severní část okresu Šumperk však bohužel díky své poloze a dopravní dostupnosti patří k ekonomicky slabším regionům. Na tvorbě hrubého domácího produktu v České republice se Olomoucký kraj podílel v roce 2006 pouze 4,6 %, v přepočtu na 1 obyvatele dosahoval jen 74,2 % republikového průměru. Průměrná měsíční mzda zaměstnanců v podnicích, které mají sídlo v Olomouckém kraji dosáhla v roce 2006 na fyzickou osobu 17 087 Kč.

Jižní a centrální část kraje patří mezi oblasti s nejúrodnější půdou. Průměrné výnosy pěstovaných plodin – ječmene jarního, pšenice ozimé, řepky i technické cukrovky dosahují v celé ČR nejvyšších hodnot. V zemědělství však klesá každým rokem počet zaměstnanců a také jejich průměrné mzdy patří mezi nejnižší mezi jednotlivými odvětvími. V roce 2006 pracovalo v zemědělských a lesnických podnicích s 20 a více zaměstnanci 8 705 zaměstnanců a jejich průměrná mzda dosáhla 13 994 Kč.

V Olomouckém kraji působí řada tradičních průmyslových podniků. Na zemědělskou výrobu navazuje množství potravinářských podniků, z dalších odvětví průmyslu je rozvinutý textilní a oděvní průmysl, výroba strojů a zařízení, průmysl optiky a optických zařízení a mnoho dalších. V roce 2006 v Olomouckém kraji sídlilo 162 průmyslových podniků se 100 a více zaměstnanci. V těchto podnicích pracovalo 53 694 zaměstnanců s průměrnou měsíční mzdou 17 563 Kč. Tržby těchto podniků za prodej vlastních výrobků a služeb průmyslové povahy dosáhly 100 557 mil. Kč.

V roce 2006 v Olomouckém kraji mělo sídlo 134 stavebních podniků s 20 a více zaměstnanci, v nichž pracovalo 6 613 zaměstnanců s průměrnou hrubou měsíční mzdou 16 930 Kč. Hodnota výkonů těchto podniků ze stavební činnosti provedená podle dodavatelských smluv dosáhla 10 951 mil. Kč. V roce 2006 byla zahájena stavba 1 793 nových bytů, lidé se více orientují na modernizaci stávajícího bytového fondu (v roce 2006 byla dokončena modernizace v 2 869 bytech). S tím souvisí i pokles počtu vydaných stavebních povolení (8 003 v roce 2006).

Ve statistickém registru ekonomických subjektů bylo koncem roku 2006 zaregistrováno přes 130 tisíc podniků, organizací a podnikatelů. Největší část tvořili soukromí podnikatelé zapsaní dle živnostenského zákona (73,6 %) a obchodní společnosti (7,1 %). [6]

Cestovní ruch

Olomoucký kraj patří mezi kraje nejméně vybavené ubytovacími zařízeními. K 31. 12. 2006 poskytovalo ubytovací služby v kraji 343 hromadných ubytovacích zařízení, rozmístěných především v turisticky navštěvovaných okresech Jeseník a Šumperk. Region nabízí řadu zařízení pro turistické vyžití. Kromě přírodních krás je zde řada historických památek – hradů Bouzov, Helfštýn, Šternberk, zámků – Úsov, Tovačov, Velké Losiny, Jánský vrch, Náměšť na Hané, desítky muzeí a galérií. Navštěvované je především krajské město Olomouc s druhou největší městskou památkovou rezervací, kde je chráněn rozsáhlý soubor historických, architektonicky a umělecky významných objektů na zachovalém půdorysu středověkého města. Nejvýznamnější památkou v Olomouci je barokní Sloup Nejsvětější Trojice na centrálním náměstí, který byl v roce 2000 zapsán do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. [6]

2.2 Silniční doprava

Velmi důležitou roli v životě obyvatel každého regionu má systém silniční dopravy. Prakticky každý obyvatel se s ním denně setkává a je jím přímo nebo zprostředkovaně ovlivňován. Hromadnou dopravou většinou po silniční síti nebo svým motorovým či nemotorovým vozidlem dojíždí do zaměstnání, školy, zdravotnických zařízení, na nákupy, za kulturou atd. Systém silniční dopravy je nepostradatelný pro zásobování podniků i občanů, i pro řešení nouzových situací jako jsou požáry, živelné pohromy, náhlá onemocnění apod. Dobrý a funkční dopravní systém je podmínkou pro podnikatelské aktivity v regionu a ovlivňuje tak i zaměstnanost a hospodářskou prosperitu.[12]

Na základě přípravy na přijetí kandidátských zemí do Evropské unie byly zařazeny do sítě TINA, budoucí rozšířené Transevropské dopravní sítě, následující prvky dopravní sítě, z nichž některé procházejí územím Olomouckého kraje. Tato dopravní síť se vstupem do EU nezměnila.

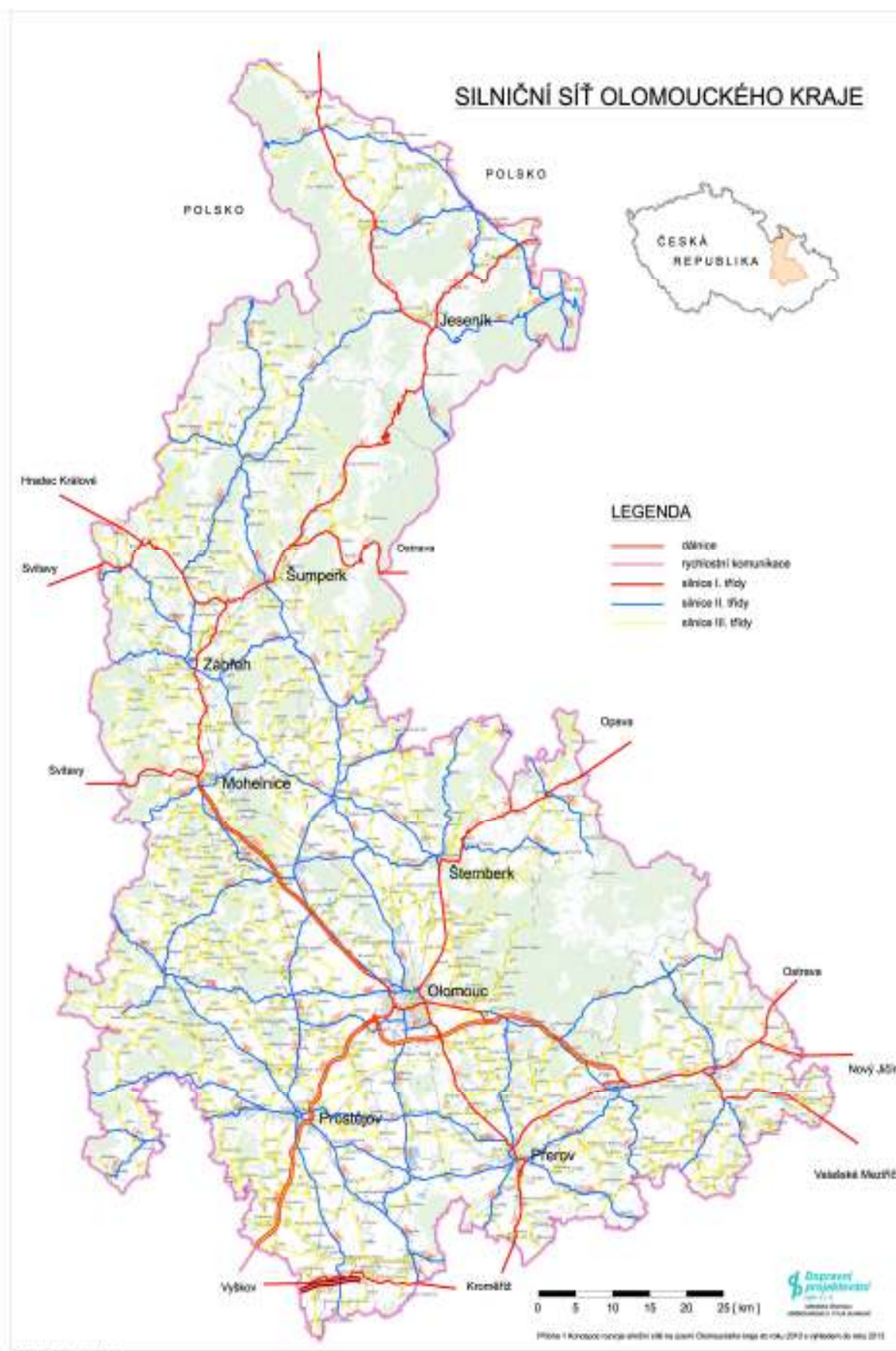
Páteřní síť TINA:

- Dálnice D47, která je součástí transevropských multimodálních dopravních koridorů, t.j. větev B koridoru VI. (Katovice) – Ostrava – **Hranice - Přerov** – Brno.[11]

Doplňková síť TINA:

rychlostní silnice

- R 48 Běloutín – Frýdek Místek – Český Těšín – státní hranice
- R 52 Brno – Pohořelice – státní hranice
- R 55 dálnice D47 (Přerov) – Otrokovice – Uherské Hradiště – Břeclav
- R 43 Moravská Třebová – Brno
- R 46 Vyškov – Olomouc. [11]



Obr. 3. Mapa - silniční síť Olomouckého kraje; zdroj: [12]

V České republice existuje více než 55,5 tis. km silnic a dálnic (v roce 2006). Z toho na dálnice připadá 546 km, na silnice I. třídy 6 156 km, na silnice II. třídy 14 699 km a 34 128 km na silnice III. třídy. Dálniční síť dosahuje dosud pouze jedné třetiny plánovaného stavu. Mezi dálnice a nejvýznamnější komunikace náleží i síť mezinárodních silnic podle evropské dohody AGR označené písmenem E (Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem), jejichž délka činí 2 644 km. [11]

Tab. 4. Délka silniční sítě ČR; zdroj: [11]

Délka silniční sítě ČR v jednotlivých krajích k 1. 1. 2007 v km					
	Dálnice	Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy	Celkem
Hlavní město Praha	11	31	30	-	72
Kraj Středočeský	174	780	2369	6251	9574
Kraj Jihočeský	9	664	1639	3819	6131
Kraj Plzeňský	106	41	1510	3095	5122
Kraj Karlovarský	-	227	563	1259	2049
Kraj Ústecký	29	490	902	2750	4171
Kraj Liberecký	-	329	487	1621	2437
Kraj Královehradecký	-	430	901	2422	3754
Kraj Pardubický	-	445	913	2222	3581
Kraj Vysočina	93	421	1636	2944	5094
Kraj Jihomoravský	124	449	1479	2441	4493
Kraj Olomoucký	7,6	427,5	922,7	2206,6	3564
Kraj Zlínský	-	337	574	12108	2121
Kraj Moravskoslezský	-	713	744	18868	3344
Celkem	546	6156	14669	34128	55500

Jak si lze povšimnout, Olomoucký kraj figuruje na osmém místě v celkovém počtu výše zmíněných pozemních komunikací. I tak lze říci, že Olomoucký kraj disponuje poměrně hustou silniční sítí (viz obr. 3).

Tab. 5. *Přepravní výkony osobní dopravy; zdroj: [11]*

Přepravní výkony osobní dopravy (v mil. osob)						
	1995	1998	2001	2003	2005	2007
Přeprava cestujících	4 982,0	4 982,7	5 024,6	4 982,7	4 913,7	5 024,6
Veřejná doprava celkem	3 282,0	3 052,7	2 996,5	3 052,7	2 937,7	2 896,5
Železniční doprava mimo IDS	227,1	177,0	190,7	177,0	164,7	150,7
Silniční autobusová doprava veřejná	644,2	446,9	435,6	446,9	438,9	431,6
Individuální automobilová přeprava osob	1 700,0	1 930,0	2 028,1	2 036,0	2 476,5	2 688,1

Počet přepravených cestujících ve druhé polovině 90. let stagnoval, výrazně se ovšem změnila struktura podle způsobu přepravy. Došlo k výraznému přesunu přepravených osob z veřejné silniční a železniční dopravy k dopravě individuální automobilové. Obdobný přesun byl zaznamenán i v oblasti přepravních výkonů, kde celkový ukazatel mírně stoupal, avšak výkony veřejné silniční a železniční dopravy klesaly.

Tab. 6. *Srovnání přepravních výkonů; zdroj:[11]*

Mezioborové srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy						
	1995	1998	2001	2003	2005	2007
Přeprava zboží celkem (v tis. tun)	692 125	634 703	577 366	540 928	514 902	537 511
Železniční doprava	108 871	111 379	104 788	90 734	98 253	97 218
Silniční doprava	360 644	222 642	201 933	207 763	199 566	248 490
Přepravní výkon celkem (v mil. tkm)	55 272	62 460	53 592	54 620	57 343	58 777
Železniční doprava	22 623	21 010	18 709	16 713	17 496	17 882
Silniční veřejná doprava	26 577	30 781	24 489	26 039	31 363	34 212

V devadesátých letech rovněž došlo k přesunu značné části přepravních výkonů nákladní dopravy ze železniční na silniční dopravu při mírném poklesu celkové přepravy zboží, ovšem za nárůstu celkových přepravních výkonů o polovinu. Od roku 1995 se výkony veřejné silniční dopravy velmi zvýšily. V důsledku tohoto vývoje se velmi výrazně zvýšila dopravní zátěž na silnicích a místních komunikacích se všemi negativními vlivy na životní prostředí.

Vymezení páteřní silniční sítě kraje

V současné době je páteřní silniční síť tvořena křížením tahů evropského významu. Jedná se o silnice E462 směrem od Nového Jičína v koridoru Hranice na Moravě - Olomouc - Prostějov a dále směrem na Brno (I/47, R/35 a R/46) a E442 směrem od Hradce Králové v koridoru Mohelnice - Olomouc a dále směrem na Slovensko (R/35). Na tyto tepny navazují další významné tahy směrem na:

- Polsko (I/44 Mohelnice - Zábřeh na Moravě - Šumperk - Jeseník)
- Zlínský kraj (I/55 Olomouc - Přerov - Břeclav)
- a obslužné napojení Jeseníků (I/46, I/45 Olomouc - Bruntál - Krnov). [11]

U silnic II. třídy je páteřní komunikační síť tvořena hlavní trasou sever – jih:

- z Polska přes Zlaté Hory (II/454, 453), přes Jeseník (II/369), Hanušovice. Zde se připojuje silnice II/446 z Klodského Sedla a Polska, dál přes Šumperk, Uničov, Olomouc (II/435, 367), přes Kojetín do Zlínského kraje. [11]

Ve směru východ – západ je páteřních tras několik, od severu postupně:

- z Moravskoslezského kraje, přes Zlaté Hory (II/445, 454), Mikulovice, Vidnavu, Javorník a Travnou do Polska,
- ze Šternberku (II/444), s odbočením na Litovel (II/447), Uničov, s odbočením na Mohelnici (II/444), Zábřeh (II/370), Hoštejn (II/315), dál do Pardubického kraje,
- z Moravskoslezského kraje (II/441), Potštát, Olomouc (II/448), Konice (II/366), dál do Pardubického kraje, od hranic Zlínského kraje (II/150) přes Přerov do Prostějova, varianta přes Tovačov (II/434), s odbočkou do Konice (II/366), do Jihomoravského kraje. V Prostějově se připojuje trasa z Kojetína (II/367). [11]

Intenzita dopravy

Hodnocení současného stavu zatížení silniční sítě vychází z výsledků sčítání v roce 2000. V okresech Olomouckého kraje je dopravní zatížení odlišné. Hlavní vliv má hustota silniční sítě v jednotlivých okresech. Intenzity dopravy ve městech jsou mnohonásobně vyšší, než udává sčítání na úsecích komunikací mimo města.

Nejvyšších intenzit dopravy dosahují silnice I. třídy, a to převážně v okrese Olomouc, Přerov a Prostějov. Toto je dáno hustějším rozmístěním průmyslu a obyvatelstva v jižní části kraje. Intenzity na komunikacích II. a III. třídy však také dosahují vysokých hodnot, obzvláště v místech, kde zajišťují jediné dopravní spojení v regionu. Ty jsou zde až 20 000 voz/24 hodin. Hodnoty jsou vyšší v intravilánu obcí než v extravilánu. [11]

Okres Jeseník

Okres vykazuje nižší hodnoty dopravního zatížení. Na těchto hodnotách se podílí malá hustota osídlení okresu. Jak již bylo výše řečeno, na nejvyšším zatížení silniční dopravy se podílí v intravilánu město Jeseník. Hodnoty zde dosahují výše 5000-6700 voz/24 hod. V extravilánu hodnoty dosahují do 2000 voz/24 hod. Mezi nejvíce frekventované silnice II. a III. třídy patří v okrese Jeseník tyto:

II/445	- 2516 voz/24 hod
II/457	- 2236 voz/24 hod
III/45319	- 5030 voz/24 hod [11]

Okres Olomouc

Intenzita dopravy v tomto okrese patří mezi nejvyšší v Olomouckém kraji. Nejvyšší hodnoty vykazuje komunikace II. třídy č. 448. V některých úsecích průtahu města Olomouc vykazuje hodnoty 19 471 voz/24hod. Ostatní komunikace II. a III. třídy vykazují hodnoty v rozsahu 2000 - 5000 voz /24 hod. Mezi nejvíce frekventované komunikace v okrese patří tyto:

II/448	- 19 471 voz/24 hod
II/446	- 10 681 voz/24 hod
III/03551	- 10 896 voz/24 hod
III/44317	- 9 129 voz/24 hod [11]

Okres Prostějov

Nejvyšší zatížení je na úseku komunikace II/150 v Prostějově. V centru města dosahuje hodnot až 17 034 voz/24 hod. Na ostatních komunikacích II. a III. třídy dosahují intenzity dopravy hodnot 1000 - 4500 voz/24 hod. Mezi nejvíce frekventované silnice v okrese patří:

II/150	- 17 034 voz/24 hod
II/366	- 10 073 voz/24 hod
II/367	- 9 027 voz/24 hod [11]

Okres Přerov

Okres Přerov má vyšší intenzita dopravy na komunikacích II. a III. třídy. Hodnoty se v některých úsecích přibližují 17 000 voz/24 hod. Tento stav bude snížen dobudováním rychlostní komunikace Olomouc - Ostrava. Mezi nejvíce frekventované komunikace v okrese patří tyto:

II/436	- 16 580 voz/24 hod
II/437	- 16 113 voz/24 hod
II/440	- 11 186 voz/24 hod
II/434	- 10 149 voz/24 hod [11]

Okres Šumperk

Nejvyšší dopravní zatížení v okrese představují komunikace I. třídy. Zde se intenzita pohybuje v rozsahu do 15 000 voz/24 hod. Na komunikacích II. a III. třídy se intenzita pohybuje v rozsahu do 10 000 voz/24 hod. Mezi nejvíce frekventované komunikace v okrese patří tyto:

II/315	- 9 943 voz/24 hod
II/446	- 9 930 voz/24 hod [11]

Tab. 7. Vývoj vozidel; zdroj: [11]

Vývoj počtu vozidel v ČR				
	Těžká	Osobní	Moto	Celkem
1965	100 694	370 615	757 723	1 229 032
1970	135 499	685 426	719 013	1 539 938
1975	165 333	1 198 613	574 492	1 938 438
1980	217 000	1 779 425	542 256	2 538 681
1985	244 119	2 041 809	473 355	2 759 282
1990	293 224	2 365 172	450 048	3 108 444
1995	320 790	3 035 576	440 721	3 797 087
2000	316 545	3 438 870	317 456	4 073 034
2002	370 835	3 647 067	316 411	4 334 313
2004	393 400	3 706 012	313 276	4 412 688
2007	425 779	3 818 547	320 688	4 765 014

Z následující tabulky jsou patrné nárůsty intenzity automobilové dopravy. Lze předpokládat pokračující nárůst intenzity dopravy společně se zvyšující se životní úrovní a zvyšujícím se stupněm motorizace (počet obyvatel na 1 automobil).

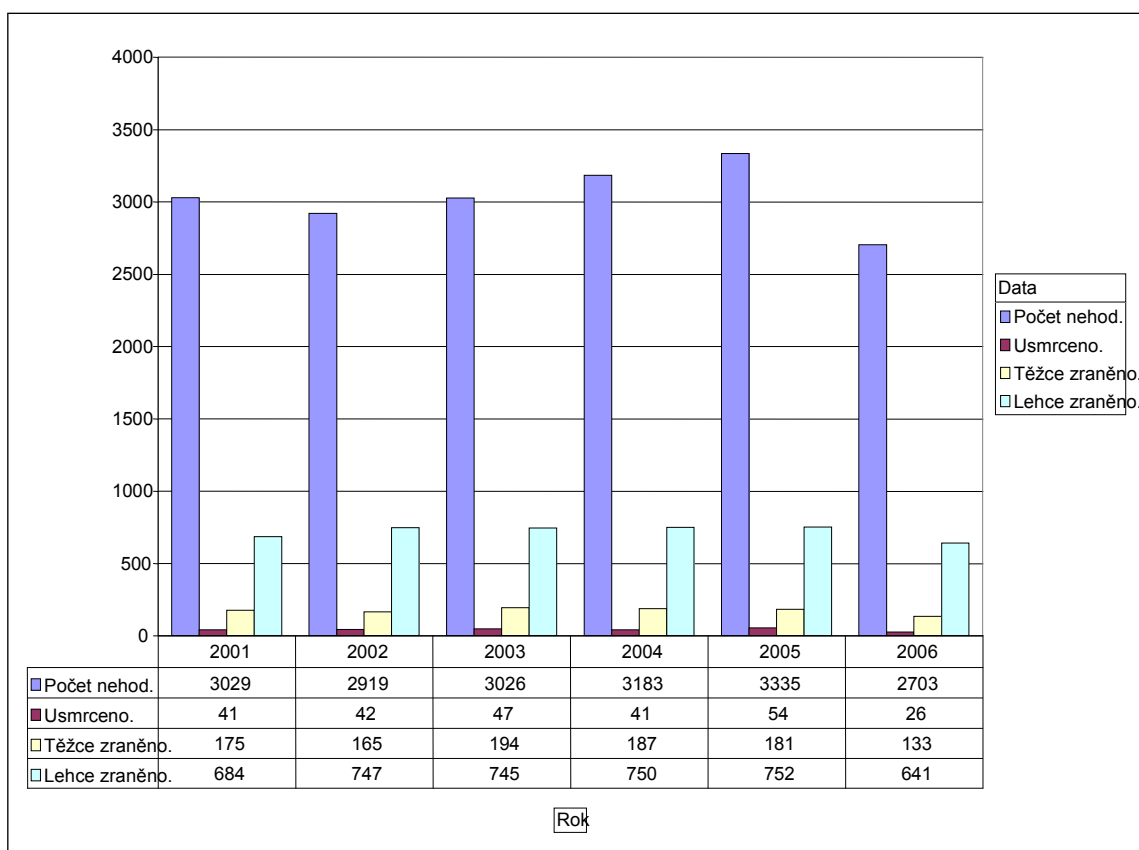
Dopravní nehodovost

Dopravní nehody, ke kterým přes veškerou snahu mnoha účastníků silničního provozu i řady zainteresovaných institucí stále dochází, si bez přestání vybírají svou krutou daň. Na území ČR bylo usmrceno jenom od r. 1980 do r. 2004 při silničních dopravních nehodách podle policejních statistik 32 291 osob, což představuje v podstatě jedno menší okresní město (velikostí např. Šumperk), a mimo to bylo 119 774 osob těžce a 615 151 osob lehce zraněných (přitom nesmírné mnohamiliardové hmotné škody lze jen těžko sumárně vyčíslit). Policie zaregistrovala za toto období celkem 3 371 617 dopravních nehod. Z toho bylo 576 722 nehod, při nichž došlo ke zranění nebo k usmrcení (tzv. osobní nehody). V současné době (od r. 2001) jsou policií evidovány zpravidla pouze nehody osobní nebo nehody s hmotnou škodou převyšující 20 000 Kč. [11]

V roce 2006 Policie ČR šetřila celkem 199 262 nehod, při kterých bylo 1 127 osob usmrceno, 4 396 těžce zraněno a 27 974 osob zraněno lehce. Odhad způsobené hmotné škody je ve výši 9,77 mld. Kč.[11]

Olomoucký kraj se proto v posledním období snaží intenzivně naplňovat opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu dle dokumentu „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu“, schváleného vládou ČR, usnesení č. 394 ze dne 28. 4. 2004.

Hlavním cílem uvedené strategie do roku 2010 je snížení počtu usmrcených v silničním provozu na 50 % úrovně roku 2002. Toto je prováděno mj. budováním dopravně-inženýrských prvků k eliminaci dopravních nehod, např. stavební úpravou komunikace za účelem zklidnění dopravy ve městě a obci, stavební úpravou (ostrůvkem) vjezdu do města a obce, rozdělením přechodu na dvě části doplněním ostrůvku a jeho osvětlením, oddělováním cyklistické dopravy a pěších, aj. [11]



Obr. 4. Graf - počet dopravních nehod, usmrcení, zranění 2001 – 2006, v roce 2006 jen prvních 10 měsíců; zdroj: [11]

Technický stav

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

2.3 Železniční doprava

Nadřazenou železniční síť řešeného území představují celostátní dráhy, z nichž nejvýznamnější jsou páteřní mezinárodní tahy E40 a E65 (dle dohody AGC), sledované jako II. tranzitní koridor vedený z Polska přes Ostravu, Přerov, Břeclav do Rakouska (trati č. 270, 330 E65) s propojovací větví na I. tranzitní koridor Přerov - Olomouc - Česká Třebová (trati č. 270 E40).

- E65: Gdynia - Warszawa - Ostrava - Přerov - Břeclav - Wien - Klagenfurt - Rijeka
- E40: Le Havre - Paris - Nürnberg - Praha - Ostrava - Košice - Lvov. [13]

Na druhý tranzitní koridor je vázána síť ostatních celostátních drah, které společně s II. tranzitním koridorem přenášejí převažující objemy mezinárodní i vnitrostátní osobní i nákladní přepravy. Na síť celostátních drah navazuje doplňující systém regionálních drah, který zabezpečuje regionální až lokální přepravní vztahy v území.[13]

Přehled železničních tratí

Celostátní dráhy

č. 270 E40, E65	Česká Třebová - Přerov - Bohumín - státní hranice
č. 330 E65	Přerov - Břeclav - státní hranice
č. 280 E40	Hranice na Moravě - Horní Lideč - státní hranice
č. 273	Senice na Hané - Červenka
č. 275	Prostějov - Senice na Hané (dílčí úsek)

č. 290	Olomouc - Šumperk
č. 300	Přerov - Brno
č. 301	Olomouc - Nezamyslice
č. 303	Kojetín - Hulín - Valašské Meziříčí
č. 310	Olomouc – Opava (východ) [13]

Regionální dráhy

č. 271	Kostelec na Hané - Chornice
č. 274	Mladeč – Litovel (předměstí)
č. 275	Senice na Hané - Olomouc
č. 302	Nezamyslice - Morkovice
č. 334	Kojetín – Tovačov [13]



Obr. 5. Mapa - železniční síť Olomouckého kraje; zdroj: [13]

Výchozí stav a rozvoj železniční sítě

Celostátní dráhy představují kolejový systém nadřazeného významu, z něhož páteřní přepravní funkci s výraznou koncentrací zátěže přebírají tratě č. 270 (E40, E65) Bohumín - Přerov - Česká Třebová a č. 330 (E65) Přerov - Břeclav probíhající řešeným územím v úsecích Polom - Přerov - Moravičany a Přerov - Říkovice. Obě tratě jsou začleněny jako součást II. tranzitního koridoru do nadřazeného kolejového systému ČR s mezinárodními návaznostmi a s investiční prioritou jejich modernizace, vyvolané požadavky na provozní a technickou úroveň tratí, vycházející z podepsané dohody AGC. Zásadními uzlovými

stanicemi v řešeném území jsou Olomouc - hlavní nádraží a Přerov, kde se stýká nebo křížuje více tratí. Celostátní dráhy kromě prioritně dálkové přepravy zajišťují společně s regionálními tratěmi i regionální a mikroregionální přepravu a obsluhu území.[13]

Vysoké požadavky na provozní a technické parametry železničních tratí srovnatelné s evropskými standardy vyvolávají potřebu urychlené modernizace tratí, prioritně ve vybraných tazích zařazených do sítě evropských tratí. V této souvislosti a v souladu s koncepcí rozvoje dopravních sítí v České republice, je již dokončena modernizace II. železničního koridoru na rychlost do 160 km/hod a to konkrétně na těchto trasách:

Přerov – Hranice na Moravě

Otrokovice – Přerov

Hranice na Moravě – Studénka

Přerov – Olomouc

Olomouc (hlavní nádraží) – Červenka

Červenka – Zábřeh [13]

Dráhy regionální navazují na celostátní kolejový systém a zajišťují společně s autobusovou dopravou základní a tradiční obsluhu území. Regionální tratě využívané jak pro osobní tak pro nákladní dopravu jsou svojí polohou stabilizované. Způsob dalšího využití regionálních tratí v plném rozsahu bude závislý na koncepci transformace Českých drah. Lze očekávat, že tyto tratě budou pro výhledové využití diferencovány a to na základě posouzení, které bude zaměřeno na následující hlediska:

- zhodnocení významu tratě pro sídelní strukturu, výrobní zařízení, rekreaci s přihlédnutím ke specifikám území např. zvýšená ochrana krajiny apod.;
- možnosti zefektivnění tratě optimalizací jízdních řádů, návaznosti na další druhy veřejné dopravy (integrovaná doprava), racionalizace počtu a rozmístění zastávek ve vztahu k osídlení, náročnost technické modernizace apod.;
- komplexní ekonomický rozbor zohledňující mimo jiné náročnost technické přestavby, plošný rozsah a očekávané přepravní výkony v obsluze území.[14]

ČR ve srovnání s vybranými zeměmi EU

Na železniční síti je v provozu celkem 9 523 km tratí. Z toho dvoukolejných a vícekolejných tratí je 1 878 km. Z následujícího přehledu je patrné, že Česká republika má vysokou hustotu železniční sítě, ale zaostává v elektrifikaci těchto tratí a v počtu dvou a vícekolejných tratí. K největším problémům regionálních železničních tratí ve všech regionech patří jejich zanedbaný technický stav a zastaralé sdělovací a zabezpečovací zařízení. Tyto faktory mají za následek nízkou přepravní rychlost na těchto tratích.[15]

2.4 Doprava v klidu

Doprava v klidu je považována za kritickou, a tedy prioritní. Nevyhovuje vzrůstajícím požadavkům účastníků dopravního systému ve městě a to zejména: rychlý a kvalitní přesun osob, materiálu a zboží.

Trvalým problémem velkých českých měst, který patrně nikdy nebude vyřešen k úplné spokojenosti řidičů, je možnost parkování ve městě, zejména v centru a neměl by se opomenout ani význam cyklistické a pěší dopravy ve městě.

Nárůst individuální automobilové dopravy je celosvětovým civilizačním trendem a jeho zastavení není v moci města ani jiných institucí. Za snahu však stojí udržení současného stavu využíváním hromadné dopravy, zlepšováním podmínek pro cyklisty a pěší a zastavení příklonu obyvatel k automobilům zavedením a provozem integrovaného dopravního systému, který je pro jeho uživatele rychlý, ekonomický a vyhovuje jejich cestovním potřebám.

V Olomouckém kraji má pouze Olomouc relativně dobře propracovanou městskou hromadnou dopravu, a proto zde není tento druh dopravy natolik problematický jako v ostatních okresních městech kraje, konkrétně ve městech Prostějov a Přerov jsou parkovací plochy vysoce nedostačující.

2.5 Kombinovaná doprava

Díky vysokému nárůstu silniční dopravy a nevyhovujícím podmínkám dopravní infrastruktury je zejména pro těžké a nadměrné náklady současný stav našich silnic nevyhovující. Proto je třeba zabývat se otázkou zlepšení kombinované dopravy na celém

území České republiky, Olomoucký kraj nevyjímaje.

V Olomouckém kraji sleduje rozvoj kombinované dopravy nový záměr na výstavbu kontejnerového terminálu Střední Morava, který by měl být lokalizovaný v jižním okrajovém prostoru Přerova, v ose multimodálního koridoru Gdaňsk - Katowice - Ostrava - Břeclav - Vídeň, při mezinárodním tahu připravované dálnice D1 E462, silnici I/55 výhledově R55, s blízkostí letiště Bochoř u Přerova. Toto letiště je připravované k přestavbě jako vojenské letiště se smíšeným provozem, s napojením vlečkovými kolejemi na II. tranzitní železniční koridor E40, v dlouhodobém výhledu s potenciální možností návazného napojení na průplavní spojení D-O-L. Navrhovaný terminál s logistickým centrem je součástí kombinované a konvenční železniční přepravy. Zabezpečuje překládku v systémech silniční a železniční dopravy a skladování zboží. Poskytuje spediční služby (celní deklarace a projednání, celnice, celní sklady, pojištění zásilek, pronájmy kontejnerů, deponování kontejnerových zásilek), technické a ubytovací služby.

2.6 Letecká doprava

V řešeném území jsou v současné době situována a užívána letiště a plochy vojenské (Prostějov, Přerov - Bochoř se smíšeným provozem), sportovní (Olomouc, Hranice, Bohuňovice) a zemědělské (Brodek u Prostějova, Horní Leštice, Stichovice, Šternberk, Určice, Vrbátky). Pravidelná veřejná civilní letecká doprava není v Olomoucké aglomeraci provozována. Nejbližšími veřejnými letišti s pravidelným provozem civilního letectví jsou mezinárodní letiště Ostrava – Mošnov a Brno – Tuřany.

Letiště Olomouc – Neředín je veřejné mezinárodní letiště, umožňující provoz podle pravidel letů VFR (statut přidělen 1. 9. 2000). [16]

Letiště Přerov se statutem neveřejného mezinárodního letiště, tj. vojenské se smíšeným vojenským a civilním provozem je po částečné přestavbě a dovybavení leteckým pozemním zařízením podle civilních předpisů vhodně využitelné pro mezinárodní provoz větších typů letadel. Letiště je územně respektováno a výhledově podporováno v posílení civilních letů, vázaných na rozvojové aktivity Přerovska. [16]

Letiště Hranice je jako veřejné vnitrostátní letiště s vyhlášenými výškovými ochrannými pásmy stabilizované a výhledově územně i provozně respektované. [16]

Letiště Bohuňovice je neveřejné vnitrostátní letiště s nezpevněnou VPD (vzletová a přistávací dráha), lokalizované v dosahu Olomouce a Šternberka, dopravně zpřístupněné po silnici I/46. Letiště je již tradičně využíváno pro sportovně společenské aktivity. [16]

Heliport Olomouc je stávající plocha, která představuje základ budoucí regionálně provázané sítě heliportů, určených přednostně pro záchrannou a bezpečnostní činnost v regionu. [16]

Letiště Šternberk je v rámci schváleného ÚPN města Šternberku sledováno jako nové sportovní letiště s předpokladem statutu veřejného vnitrostátního letiště. [16]

2.7 Vodní doprava

Na území Olomouckého kraje se nachází několik řek a říček, z nichž jsou nejvýznamnější dvě, Morava a Bečva. Morava pramení pod vrcholem Kralického Sněžníku na území obce Dolní Morava, v katastrálním území Velká Morava, v nadmořské výšce 1380 m. Morava dále protéká největším městem na Hané Olomoucí. V Troubkách u Přerova se do ní vlévá Bečva. Tato nejdůležitější moravská řeka je levým přítokem Dunaje. Je dlouhá 354 km. Povodí má rozlohu 26 658 km². Je to jedna z nejvíce upravených řek v České republice. Všechny meandrující úseky kromě dvou byly upraveny a zkráceny. Jako prevence povodní slouží četné hráze a odlehčovací ramena.

Řeka Bečva je největším levostranným přítokem Moravy. Pramení pod Vysokou ve výšce asi 760 m n. m. a u Valašského Meziříčí se stéká s Rožnovskou Bečvou, která pramení na severním svahu Vysoké. Tok Bečvy je dlouhý 119,3 kilometrů. Šířka Bečvy v přerovském okrese je na většině míst 38 a 44 metrů. Průměrný spád řeky je 173/1 km, ve skutečných hodnotách na severu 245 cm, u Troubek jen 40 cm. Jelikož svádí vodu z území silně zalesněného (Beskydská, přítoky též z Oderska) a z míst bohatých na dešťové srážky, významně ovlivňuje vodní režim na středním a dokonce i na dolním toku Moravy. Obě řeky se využívají pouze k zavlažování, zisku vodní energie a ke sportovnímu využití, jsou splavné téměř na celé své délce.

Projekt Kanál Dunaj-Odra-Labe

Kanál Dunaj-Odra-Labe nebo také Průplav Dunaj-Odra-Labe je projekt průplavu, který by měl spojit řeky Dunaj, Odra a Labe pro lodní dopravu. Kromě těchto řek mají významnou roli v projektu řeky Morava a Bečva. Příznivci kanálu jsou některé stavební a rejdařské firmy, města a obce na trase průplavu a Evropská Unie. Odpůrci jsou někteří ekonomové, ekologové a environmentalisté a některá města a obce na trase kanálu, kterým pozemky zablokováné pro stavbu omezují růst. Stavba průplavu je rozdělena na 4 etapy:

1. etapa zahrnuje napojení jižní Moravy na Dunaj vodní cestou a splavnění Odry do Ostravy
2. etapa je propojení Hodonína a Přerova, zde by bylo využito převážně úprav, jež byly provedeny při stavbě Baťova kanálu.
3. etapa propojení Přerova a Ostravy
4. etapa propojení Přerova a Pardubic. Středobodem celého průplavu by se mělo stát město Přerov, u kterého by se měly křížit trasy průplavu. [17]

2.8 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava, cyklistika je jízda za prací, zaměstnáním. Při této jízdě jsou využívány nejkratší trasy s pokud možno kvalitním povrchem. Výsledkem je opakující se projížděná trasa v pracovní dny, v krátkém časovém úseku. Tento pohyb je však ve většině případů vykonáván v plném silničním provozu a to i na komunikacích s vysokou intenzitou motorového provozu, kde o bezpečnosti cyklisty lze silně pochybovat. Ideální stav je oddělená cyklistická doprava na cyklostezce (tj. cyklistický pás, vedený jako samostatná pozemní komunikace), cyklopruhu (tj. část pozemní komunikace, určená pro jeden jízdní proud cyklistů).

Cykloturistická doprava, cykloturistika je rekreační, turistická, která ponejvíce využívá cykloturistické trasy, resp. speciální cyklotrasy pro jízdu na kole, cyklostezky.

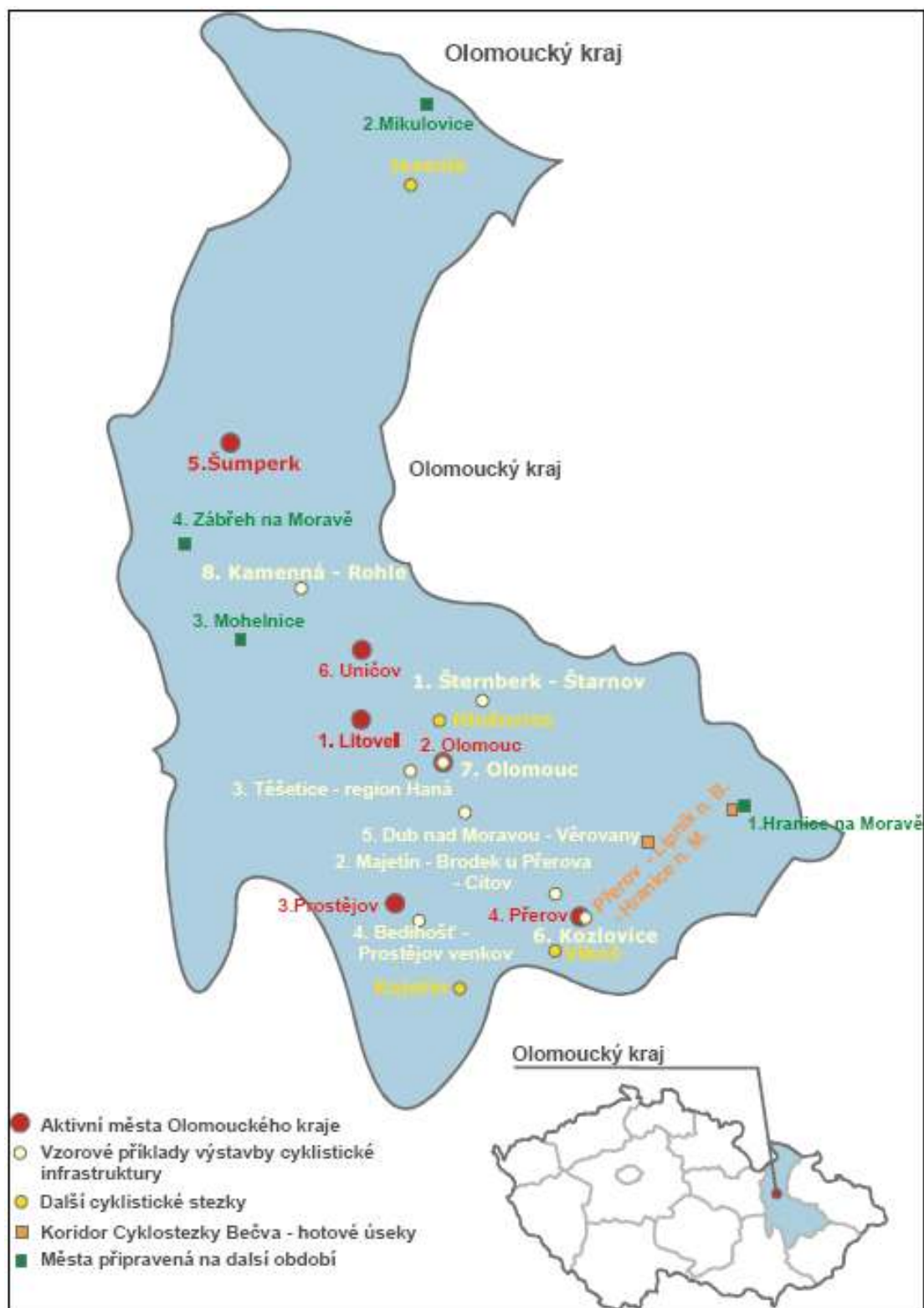
Cyklo sport, cykloaktivita jsou kategorie sportovní pro registrované (zvláštní podmínky, uzavřené tratě a okruhy, atd.) a sportovně-rekreační pro všechny, která umožňuje na vybraných trasách, drahách a v areálech věnovat se další formě tzv. adrenalinových aktivit.

Zastupitelstvo Olomouckého kraje schválilo usnesením dne 10. 2. 2004 poskytnutí finančního příspěvku obcím ve výši 10 mil. Kč na rozvoj cyklodopravy, z toho investiční dotace obcím činila 9 010 tis. Kč a neinvestiční dotace 990 tis. Kč. Z důvodu odstoupení od smlouvy ze strany obcí bylo celkem proplaceno 5 798 tis. Kč na investiční dotace a dalších 630 tis. Kč bylo proplaceno na neinvestiční akce.[18]

Tab. 8. Základní údaje o cyklistické dopravě; zdroj: [18]

Základní údaje o cyklistické dopravě k 1. 1. 2007						
	A	B	C	D	E	F
Jeseník	12700	5450	339	7,3	0	200
Olomouc	102607	43503	3312	7,6	17650	
Prostějov	48159	19568	5231	26,7	6330	500
Přerov	48335	20207	3651	18,1	11504	750
Šumperk	29490	12132	2194	18,1	3402	418

- A – Počet obyvatel
- B – Počet obyvatel, kteří dojíždí za prací
- C – Počet obyvatel kolik dojíždí do práce na kole
- D - % podíl cyklistů na celkové dělbě přepravní práce
- E – Celková délka cyklistických stezek v intravilánu (údaje v m)
- F – Celková délka cyklistických stezek v extravilánu (údaje v m)



Obr. 6. Mapa - města a obce podporující cyklo dopravu; zdroj: [18]

2.9 Dopravní obslužnost, MHD a IDSOK

Vzhledem k tomu, že Olomoucký kraj je hojně pokryt železniční sítí, je autobusová doprava využívána méně, než je tomu například v sousedním Zlínském kraji. Tento druh dopravy nejvíce využívají lidé dojíždějící za prací do měst z okolních obcí. Nejvíce autobusových linek je v metropoli Olomouckého kraje, tedy v krajském městě Olomouci.

Olomouc využívá Integrovaný dopravní systém, který byl zaveden již v roce 2000. Zahrnuje městskou dopravu v Olomouci a autobusové spoje do okolních obcí. Autobusy mají v systému olomoucké MHD s ohledem na malý rozsah tramvajové sítě velmi významné postavení. V provozu je 23 městských autobusových linek, které jsou označeny čísly 10 - 23, 26, 27, 29, 41, 42, 51 - 53 a 111. Linky 41 a 42 jsou určeny převážně pro přepravu nemocných a invalidů, linky 51 - 53 jsou noční a linka 111 je turistická a je v provozu pouze ve dnech pracovního klidu. Provoz městských autobusových linek zajišťuje Dopravní podnik města Olomouce, a.s. (DPMO). V rámci Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (IDSOK) je zajišťován provoz příměstských linek, které jsou označeny převážně číselnou řadou 700. Tyto linky provozuje dopravce Connex Morava, a.s. (bývalá ČSAD Ostrava).[19]

3 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY OLOMOUCKÉHO KRAJE

V této kapitole se budu zabývat analýzou dopravní infrastruktury Olomouckého kraje a to konkrétně u jednotlivých druhů dopravy. V této analýze použiji metodu SWOT. Vycházet budu z podkladů a informací, které jsem uvedl v bodě 2, kde jsem popsal současný stav dopravní infrastruktury Olomouckého kraje.

Swot analýza je metoda, pomocí které je možno identifikovat silné (Strengths) a slabé (Weaknesses) stránky, příležitosti (Opportunities) a hrozby (Threats). Základ metody spočívá v klasifikaci a ohodnocení jednotlivých faktorů, které jsou rozděleny do čtyř výše uvedených základních skupin. Vzájemnou interakcí faktorů silných a slabých stránek na jedné straně vůči příležitostem a nebezpečím na straně druhé lze získat nové kvalitativní informace, které charakterizují a hodnotí úroveň jejich vzájemného střetu.

3.1 Swot analýza jednotlivých druhů dopravy

Silniční doprava - vnitřní vlivy

Silné stránky:

- Výhodná poloha většiny území Olomouckého kraje z hlediska dopravy
- Dálnice D 47 a několik rychlostních silnic
- Dostatečná hustota silniční sítě hlavně 2. a 3. třídy, která odpovídá potřebám dopravního napojení měst a obcí
- Dostatečné dopravní napojení Olomouckého kraje na ostatní kraje ČR
- Rozvinutá dopravní obslužnost prostřednictvím městské hromadné dopravy a linkové autobusové dopravy
- Pozitivní vliv veřejné dopravy na životní prostředí
- Vybudování protipovodňové ochrany silnic

Slabé stránky:

- Hornatý reliéf v severní části kraje je problém pro výstavbu nových silnic
- Minimum silniční sítě má provedené čtyřpruhové úpravy
- Vysoký podíl průjezdních úseků zastavěným územím obcí

- Nevhodné směrové a sklonové poměry na významných silnicích I. a II. třídy
- Nedostatečné pasportizační šířky některých úseků
- Nedostatečné dopravní propojení obcí v kraji (zejména periferních oblastí)
- Nedostatečná šířka některých komunikací
- Vysoká intenzita dopravy na většině silničních tahů
- Přetížená dopravní síť
- Nedostatek obchvatů měst
- Nedostatek objížděk a vysoký podíl průjezdných úseků zastavěným územím obcí
- Zhoršování technického stavu silnic v důsledku narůstající automobilové dopravy
- Vyšší nehodovost na některých silnicích kraje
- Pomalá realizace plánů na zlepšení (obchvat Přerova 1997)
- Nedostatečná tvorba parkovacích míst (hlavně v okresních městech)
- Negativní vliv dopravy na životní prostředí a život obyvatel (emise, hluk)
- Neefektivní systém hromadné dopravy některých měst
- Obsluha veřejnou dopravou je minimální u venkovských území, neodlehčuje městům

Vnější vlivy

Příležitosti:

- Posílení dopravní infrastruktury v území
- Zlepšení kvalitativní úrovně (modernizace, pohodlí) dopravních prostředků
- Dostavba silničních tahů mezinárodního a celostátního významu
- Probíhající výstavby a opravy některých důležitých silnic krajského a státního významu
- Rozšíření stávající silniční sítě umožní propojení i obcí v periferních oblastech kraje
- Rozšiřování silnic v kraji výrazně přispěje ke snížení přetíženosti silnic, a tím k zrychlení a plynulosti dopravy
- Výstavba obchvatů omezí průjezdnou dopravu a nasměruje ji mimo obytné oblasti
- Stavba objездů a obchvatů měst umožní zrychlení a zkvalitnění dopravy a povede k rozvoji podnikatelských aktivit, a tím ke snížení nezaměstnanosti
- Rekonstrukcemi silnic dojde ke snížení nehodovosti v silničním provozu

- Výstavba parkovacích ploch
- Výstavba záchytných parkovišť a zkvalitnění přestupních vazeb propojí více druhů dopravy
- Získání peněžních dotací od EU prostřednictvím strukturálních fondů
- Zefektivnění údržby krajské silniční sítě a dopravní obslužnosti
- Snížení rostoucího počtu silničních motorových vozidel v kraji upřednostňováním veřejné osobní dopravy umožní zlepšení čistoty ovzduší a života obyvatel ve městech

Hrozby:

- Nerovnováha finančních zdrojů a výdajů na dopravní infrastrukturu
- Zvyšující se počet uživatelů osobních automobilů
- Vysoký podíl průjezdné dopravy obcemi zvyšuje podíl dopravních nehod
- Nadměrný hluk z dopravy, který proniká do obytných zón měst
- Problémy s vyjednáváním o pozemky, kde by měly vést nové silniční tahy
- Vyšší náklady na zajištění dopravy v důsledku nedostatečné dopravní sítě
- Přeplněné autobusy, tramvaje a trolejbusy a v některých dnech i vlaky
- Neuspokojivý technický stav silnic, hlavně na jaře

Železniční doprava - vnitřní vlivy

Silné stránky:

- Krajem prochází mezinárodní pátevní tahy (I. a II. tranzitní koridor)
- Kvalitní železniční koridory
- Vysokorychlostní tratě
- Hojně rozvětvená železniční síť
- Přestavba a modernizace nádražních prostorů a železničních tratí
- Vybudování protipovodňové ochrany železnic
- Šetrnost k životnímu prostředí
- Nízká nehodovost

Slabé stránky:

- Nízká kvalita železničních tratí na severu kraje
- Pomalá modernizace tratí
- Bezpečnost, zejména na přejezdech
- Kvalita nabízených služeb, komfort

Vnější vlivy

Příležitosti:

- Modernizace a dostavba železniční sítě napomůže zvýšit podíl přepravovaných osob a to povede k odlehčení silnic s velkou intenzitou dopravy
- Výstavba bezpečnostních zařízení a zabezpečovacích prvků povede k větší bezpečnosti železniční dopravy zejména na železničních přejezdech
- Výstavba antihlukových bariér a dělících ostrůvků
- Větší podpora kombinované dopravy

Hrozby:

- Nedostatek finančních prostředků
- Úpadek železniční dopravy (zastaralá)
- Nerealizace plánů na modernizaci
- Neuspokojivý technický stav vlaků
- Neuspokojivá vybavenost vlaků (čistota sedadel...)

Doprava v klidu - vnitřní vlivy

Silné stránky:

- Kvalitní tvorba parkovacích míst
- Péče a ochrana zeleně kolem parkovacích míst

Slabé stránky:

- Nedostatečná tvorba parkovacích míst
- Pomalá realizace plánů na zlepšení

Vnější vlivy

Příležitosti:

- Vytvoření podzemních a nadzemních garáží a parkovišť
- Vytvoření velkých parkovacích prostor na okrajích měst (při obchodních centrech)

Hrozby:

- Nedostatek finančních prostředků
- Nerealizace výstavby parkovacích míst bude mít katastrofální dopad

Kombinovaná doprava - vnitřní vlivy

Silné stránky:

- Přeprava rozměrných nákladů
- Využití dálkové kombinované dopravy

Slabé stránky:

- Nedostatečný rozvoj kombinované dopravy
- Nedostatečný rozvoj logistických systémů
- Nedostatek překladišť pro kombinovanou dopravu
- Nedostatečný počet míst pro provoz kombinované dopravy
- Závislost na železnici – silnici – letišti

Vnější vlivy:

Příležitosti:

- Výstavba nových terminálů
- Rozvoj logistických center
- Využití jiných druhů dopravy (letišť)
- Podpora kombinované dopravy umožní snížení nákladní silniční dopravy

Hrozby:

- Nedostatek finančních zdrojů pro rozvoj kombinované dopravy

Letecká doprava - vnitřní vlivy

Silné stránky:

- Letiště Přerov jako veřejné letištěm se smíšeným provozem
- Blízkost letišť s pravidelným provozem civilního letectví a statutem mezinárodního letiště (Ostrava – Mošnov a Brno – Tuřany)

Slabé stránky:

- Všechny letiště, kromě Přerova, pouze místního významu
- Nedostatek přistávacích ploch pro vrtulníky
- Neexistence pravidelné letecké dopravy

Vnější vlivy:

Příležitosti:

- Modernizace současných letišť v Olomouckém kraji
- Výstavba letiště Přerov

Hrozby:

- Nedostatek finančních zdrojů pro rozvoj letecké dopravy

Vodní doprava - vnitřní vlivy

Silné stránky:

- Morava jako třetí největší řeka v ČR

Slabé stránky:

- Vodní doprava v Olomouckém kraji nemá v současné době žádný význam

Vnější vlivy:

Příležitosti:

- Projekt Kanál Dunaj – Odra - Labe
- Výstavba překladišť a přístavů v povodí Moravy
- Propojení s kombinovanou dopravou

Hrozby:

- Nedostatek finančních zdrojů pro rozvoj vodní dopravy
- Znečištění vodního toku

Cyklistická doprava - vnitřní vlivy

Silné stránky:

- Aktivní podíl měst Olomouckého kraje na výstavbu cyklotras
- Dotace Olomouckého kraje na rozvoj cyklodopravy
- Dostatečná hustota cyklostezek
- Dobré podmínky pro rozvoj cyklodopravy
- Zdravý způsob dopravy
- Neznečišťuje životní prostředí

Slabé stránky:

- Nedostatečná kvalita cest pro silniční cyklistiku
- Nedostatečný rozvoj cyklistických stezek v pohoří Hrubého Jeseníku

Vnější vlivy:

Příležitosti:

- Zlepšení značení cyklistických tras
- Vybudování cykloturistiky na severu Olomouckého kraje povede ke zvýšení turistiky

Hrozby:

- Nedostatek finančních zdrojů pro rozvoj cyklistické dopravy
- Nezájem veřejnosti o cyklistickou dopravu
- Nevhodný stav silnic

4 PROBLÉMY, CÍLE A ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY OLOMOUCKÉHO KRAJE

V první části tohoto bodu se budu zabývat problémy v dopravě a to konkrétně u jednotlivých druhů dopravy Olomouckého kraje. Ve druhé části popíši cíle a návrhy řešení výše zmiňovaných problémů.

4.1 Problémy dopravní infrastruktury

Doprava je kritická oblast téměř ve všech krajích ČR. Jinak tomu není ani v případě Olomouckého kraje, kde jsou poměrně jednoznačně v popředí problémy dopravní dostupnosti Olomouckého kraje se všemi druhy dopravy, organizací dopravy hlavně ve městech a kvalita komunikací. Neméně významnou součást kritické oblasti tvoří další složky infrastruktury – vodovody, kanalizace, energie a v neposlední řadě i protipovodňová ochrana.

Silniční doprava

Doprava, jakožto významná složka dopravní infrastruktury, která je považována za kritickou a tedy prioritní, se týká v první řadě velmi špatných dopravních podmínek v severní části Olomouckého kraje, okresů Šumperk a Jeseník, kde je dopravní situace přímo alarmující. Jde zejména o současný stav pozemních komunikací, který je hlavně po zimě vždy v katastrofálním stavu. Další kritickou složkou je napojení na okolní kraje. Vzhledem k tomu, že se Olomoucký kraj nachází ve středu Moravy, sousedí se čtyřmi kraji a končí až u hranic s Polskem, je jeho poloha ideální pro výstavbu hlavních silničních tahů. Dálniční provázanost je pouze s Jihomoravským krajem, rychlostní silnicí z Olomouce do Prostějova a pak dálnicí do Brna. Propojení s Pardubickým, Zlínským a Moravskoslezským krajem je po silnicích I. třídy. Díky dnešnímu trendu, nedostatku času a neustále se zvyšujícímu počtu automobilů, jsou silnice I. třídy jako hlavní tahy do krajských měst nevyhovující.

Vnitřní doprava, využívání veřejné hromadné dopravy a doprava v klidu, to jsou další problémové body, které nevyhovují vzrůstajícím požadavkům účastníků dopravního systému ve městě na rychlý a kvalitní přesun osob, materiálu a zboží. Trvalými problémy jsou údržba komunikací, parkování a v neposlední řadě životní prostředí. Je to právě automobilová doprava, která významně zatěžuje životní prostředí (hlavně měst), zejména emisemi do ovzduší a hlukem.

Železniční doprava

Hlavní problém této dopravy je konkurenceschopnost na dopravním trhu. Olomoucký kraj má dostatečně hustou železniční síť, ale i přes řadu problémů v silniční dopravě zůstává železniční doprava nedostatečně využívána. Je to dáno jednak neuspokojováním potřeb společnosti, jako je komfort, cena, pohodlí související s neuspokojivou modernizací železničních koridorů, která má za následek malou přepravní rychlost. Celkově lze konstatovat, že provozovatel železniční dopravy nabízí nízkou kvalitu služeb, a proto tato doprava není schopna konkurovat.

Kombinovaná doprava

Velký dopad na rozvoj kombinované dopravy má stagnace železniční dopravy, protože je na ní z velké části závislá. Dalším problémem je výstavba překladišť a logistických center. Výstavba těchto center je prováděna především v průmyslových zónách na hlavních silničních tazích (dálnice), nebo u významných železničních uzlů.

Kombinovaná doprava je globální problém celého území ČR. Je třeba, aby se na rozvoji této dopravy podílel stát jako celek. Neméně důležitou složkou je i provázanost s ostatními kraji ČR.

Letecká doprava

Letecká doprava je na celém území Moravy nedokonalá. Mezinárodní letiště Brno - Tuřany, Ostrava – Mošnov jsou malá a nedostačující. Letiště v Olomouckém kraji jsou více méně místního charakteru. Jedná se převážně o sportovní, zemědělská či soukromá letiště.

Vodní doprava

Vodní doprava na území Olomouckého kraje nemá žádný význam. Jediný způsob jak vybudovat vodní dopravu v Olomouckém kraji je uvést do provozu studii „Kanál - Dunaj, Odra, Labe.“ Avšak pro tento program není dostatek finančních zdrojů.

Cyklistická doprava

Tento druh dopravy je neustále na vzestupu. Je využívána všemi generacemi a to nejen za „dojížděnkou“ do práce, ale je i sportovně rekreačního charakteru. Kritickými body jsou v první řadě bezpečnost a ochrana zdraví všech účastníků. Neméně důležitá je i výstavba nových cyklostezek a cyklotras, které výrazně přispívají ke snížení nehodovosti na pozemních komunikacích.

4.2 Cíle a návrhy řešení dopravní situace v Olomouckém kraji

Globálním cílem je neustálé zlepšování technické infrastruktury pro hospodářský rozvoj a kvalitu života. Na základě SWOT analýzy jsem určil 4 základní strategické cíle, priority a návrhy řešení, které se budou týkat silniční, železniční a kombinované dopravy. Následně potom jen okrajově zmíním cíle a návrhy řešení zbývajících druhů dopravy. Závěr této kapitoly bude patřit návrhové části, kde budu popisovat 3 projekty.

Strategický cíl č. 1 – výstavba dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy

Program výstavby dálnic a rychlostních silnic v Olomouckém kraji je uveden z údajů ŘSD ČR a z aktuálních podkladů krajského úřadu Olomouckého kraje. Výstavba jednotlivých úseků na území kraje je intenzivně připravovaná a někde již i probíhá.

Priority:

1. Dokončení dálnic D1 a D47
2. Dokončení rychlostních silnic R35, R46, R48, R55
3. Dostavba silnic I. třídy

Priorita č. 1 – dokončení dálnic D1 a D47

Dálnice D1

Stavba 0134,1/II Mořice – Kojetín, II.etapa, km 247, 184 – 253,784 o délce 6,6 km bude zahájena v roce 2007 a zprovozněna v roce 2009. Součástí stavby je mimoúrovňová křižovatka Kojetín, která připojuje na dálnici stávající silnici I/47. Dále je její součástí 11 mostních objektů.

Pro stavbu 0136 Říkovice – Přerov, km 272,100 – 282,200, délka 10,100 km. Stavba je připravována k zahájení v roce 2008 a zprovoznění v roce 2010. Jedná se o novostavbu čtyřpruhové dálnice kategorie D26,5/120 se třemi mimoúrovňovými křižovatkami. Na této stavbě je 15 mostů a součástí jsou i přeložky silnic v celkové délce 11,9 km.

Stavba 0137 Přerov - Lipník n. Bečvou, km 282,200 – 265,513, délka 14,313 km. Stavba je připravována k zahájení v roce 2007 a zprovoznění v roce 2010. Jedná se o novostavbu čtyřpruhové dálnice kategorie D26,5/120 se třemi mimoúrovňovými křižovatkami. Součástí stavby Přerov - Lipník nad Bečvou je oboustranná velká odpočívka.

Dálnice D47

Stavba 4704 Lipník nad Bečvou – Běloutín, délka 15,387 km, kategorie D34,0/120, zahájení stavby v roce 2006, ukončení v roce 2008.

Stavba 4705 Běloutín – Hladké Životice, délka 18,097 (část na území Moravskoslezského kraje), kategorie D27,5/120, zahájení stavby v roce 2006, ukončení v roce 2008. Územní rozhodnutí nabylo právní moci dnem 5. 8. 2005, byla zahájena inženýrská činnost pro zajištění stavebního povolení. [11]

Priorita č. 2 – dokončení rychlostních silnic R35, R46, R48, R55**Rychlostní silnice R35**

3508.1 Křelov – Slavonín, 1. etapa, jedná se o 2,6 km dlouhou první etapu výstavby tzv. západní tangenty Olomouce. Obě etapy budou dlouhé cca 7,0 km a jsou projektovány v kategorii R26,5/120. První etapa spojí současnou dálniční křižovatku R46–R35 Slavonín a okružní křižovatku u supermarketu Globus. Dá se očekávat, že realizací této etapy obchvatu dojde k odvedení tranzitní dopravy ve směru Hradec Králové – Lipník nad Bečvou z centra Olomouce. Na stavbu byl vybrán zhotovitel, 27. října 2004 byla zahájena výstavba.

3508.2 Křelov – Slavonín, 2. etapa, druhá etapa západní části obchvatu Olomouce spojí současný konec R35 ve směru od Mohelnice s první etapou. Dokončením této stavby bude zkompletován obchvat Olomouce a R35 vytvoří nepřerušovaný tah mezi Mohelnicí a Lipníkem nad Bečvou. V současné době se zpracovává studie upravené varianty vedení trasy na území obce Křelov – Břuchotín, která bude podkladem pro investiční záměr. Projednává se koncept územního plánu obce s touto variantou. S realizací stavby se počítá nejdříve v roce 2008.

Rychlostní silnice R46

Stavba Úprava křižovatky MÚK Držovice, dokumentace pro vydání ÚR odevzdána, připravují se podklady pro vydání ÚR.

Stavba Úprava křižovatek MÚK Vranovice a Brodek u Prostějova, diagnostika komunikace předána, zpracovaná dokumentace pro vydání stavebního povolení.

Rychlostní silnice R48

Stavba MÚK Běloutín – obchvat, v délce 3,3 km je navržena v kategorii R 22,5. Zahájení stavby bylo lednu roku 2004, její ukončení v srpnu 2007. Součástí stavby jsou tři mosty, estakáda 580 m.

Rychlostní silnice R55

Úsek Velký Týnec – Kokory - Přerov je projekčně rozpracován. Jediný existující úsek R55 v délce 1,2 km spojuje městské části Olomouce – Holice a Vsisko. Mezi nimi leží dálniční křižovatka R35 – R55, která byla důvodem realizace první provozované části z celé délky budoucí R55. Tato odsud povede jižně na budoucí dálniční křižovatku D1 – R55 u Přerova. Z Přerova do Kroměříže povede R55 na dálničním tělese v trase D1. [11]

Priorita č. 3 – dostavba silnic I. třídy**Stavby realizované**

I/44, Stavba Rájec – Zábřeh, délka 2,080 km, kategorie S 11,5/80, zahájení stavby bylo v dubnu 2006, dokončení v listopadu 2008. Součástí stavby jsou dva mosty.

I/44, Stavba Červenohorské sedlo – sever, délka 8,930 km, kategorie S 9,5/60, zahájení stavby září 2006, dokončení listopad 2008. Jedná se o modernizaci stávající silnice I/44 v úseku ČHS – Domašov. Rozšíření je navrženo do svahu s úpravou zatáček, se zajištěním stability stávajících násypů a zářez svahů hřebíkováním a soustavou zárubních zdí z gabionů.

I/47, Stavba Lipník nad Bečvou – obchvat II/2, délka 1,308, kategorie S 11,5/80, zahájení stavby bylo v srpnu 2004, dokončení bylo provedeno v říjnu 2006. Součástí stavby jsou dva silniční mosty, z toho jeden přes železniční trať v úseku Přerov – Lipník nad Bečvou.

I/47, Stavba MÚK u ČSPHM Lipník nad Bečvou, délka 1,050, kategorie S 9,0/60, zahájení stavby červen 2005, dokončení bylo provedeno v říjnu 2006. [11]

Strategický cíl č. 2 – stavby s předpokládaným zahájením do roku 2010 (2013)

Řešení takových problémových oblastí jako jsou obchvaty sídel, přeložky úseků silnic a přestavby křižovatek má Olomoucký kraj již podrobně zmapován a připraven pro užší výběr. Vybrané stavby budou realizovány do deseti let a podkladem pro jejich výběr byla následující hlediska:

- zatížení silniční sítě a její kapacitní výkonnost
- odpovídající kvalita propojení významných sídel kraje, zohlednění potřeb regionů s vysokou mírou nezaměstnanosti
- dopravní nehodovost
- negativní vlivy dopravy na životní prostředí
- návrh zatřídění a návrh hierarchie silniční sítě s definicí páteřní sítě kraje
- výsledky multikriteriálního posouzení závad silniční sítě dle TP 131
- současný stav přípravy staveb

Obecně by tyto stavby měly prioritně řešit dopravní kongesce směřující k vyřešení dopravně nehodových lokalit a zlepšující dopravní napojení regionu.

Priority:

1. připravované stavby se zahájením do roku 2010
2. připravované stavby se zahájením do roku 2013

Priorita č. 1 - připravované stavby se zahájením do roku 2010

Jedná se o tyto stavby:

I/35, Mohelnice – křižovatka se silnicí I/44, investiční záměr schválen, dokumentace pro vydání územního rozhodnutí je odevzdána.

I/44, Mohelnice – křižovatka s R 35, je zpracována studie.

I/44, Rájec – Zábřeh, předpokládaný termín zahájení stavebních prací v roce 2006.

I/44, Vlachov – Rájec, délka 3,77 km, počet mostů 11, předběžné náklady 625 mil Kč, dokumentace pro vydání územního řízení je odevzdána, předpoklad vydání ÚR v roce 2006.

I/44, Mohelnice – Vlachov, délka 4,0 km, počet mostů 9, předběžné náklady 512 mil Kč, probíhá prověření souladu technické studie s ÚPD, nutnost změny ÚPD.

I/44, Červenohorské sedlo – jih, délka 9,0 km, počet mostů 2, náklady 741 mil Kč, je vydáno ÚR, probíhá zpracování DSP + DZS.

I/44, Jeseník - jižní připojení – je zpracována studie.

I/46, Olomouc – východní tangenta, 1.část, vydáno ÚR a následně zrušeno odvolacím orgánem, přípravné práce zastaveny.

I/46, Olomouc – východní tangenta, 2.část, dokumentace pro vydání územního rozhodnutí odevzdána, s ohledem na zrušení ÚR 1. část stavby přípravné práce zastaveny.

I/55, MÚK u ČD Přerov-Předmostí, investiční záměr schválen, dokumentace pro vydání územního rozhodnutí je odevzdána.

I/60, Javorník – obchvat, dokumentace pro vydání stavebního povolení odevzdána, provádí se majetkoprávní vypořádání stavby, je zpracována PD pozemkových úprav. [11]

Priorita č. 2 - připravované stavby se zahájením do roku 2013

Jedná se o tyto stavby:

I/46, Šternberk – obchvat

I/55, Přerov – průtah

I/60, Pomezí – Lázně Lipová (Jeseník)

I/44, Postřelmov – Šumperk

I/46, Dolany – Šternberk

I/60, Obchvat Žulová – Skorošice [11]

Návrhy řešení strategických cílů 1 a 2

V rámci narůstající osobní, ale především nákladní silniční dopravy za poslední roky vyvstává akutní potřeba urychleně připravovat a následně řešit rekonstrukce a modernizace silnic na území kraje. Pro rozvoj silniční dopravy je důležité zkvalitnění pozemních komunikací a vybudování nových rychlostních silnic a dálnic. Silniční síť je v Olomouckém kraji sice dostatečně hustá, má však většinou nevyhovující technické parametry, špatnou kvalitu vozovek a značné množství dopravních závad. Největším nedostatkem stávající dopravní infrastruktury, a to je třeba zdůraznit, je její značně

zanedbaná údržba v předchozích letech. Tento stav není možno zvládnout se současným množstvím finančních prostředků, které do údržby a nutných rekonstrukcí kraj uvolňuje. Zde je myšlena rekonstrukce stávajícího stavu komunikace se zvyšujícím se objemem silniční dopravy. Je potřeba řešit také nevyhovující parametry komunikací s ohledem na normativní stav, tj. min. šířka komunikace, její únosnost, aj.

U silnic II. a III. třídy je patrné, že vlivem nedostatečné modernizace v minulých letech, tyto v mnohých případech neodpovídají požadavkům postupně narůstající dopravní zátěže. Na hranici technické způsobilosti k provozu (šířkové a výškové parametry, kvalita povrchu, únosnost) je v kraji, 58 % silnic II. a III. třídy. Problém nastává, pokud tyto komunikace jsou jedinými přístupovými komunikacemi do obcí.

Financování

Celkově je možno říci, že částky, které by měly být uvolňovány na potřebné investice v této oblasti, tj. 700 – 800 mil Kč zajistí jen nezbytně nutné financování těchto potřeb. A to už ani není třeba hovořit, že částka 300 mil Kč, které kraj dával na pokrytí této oblasti při jeho vzniku, byla naprosto nedostatečná. Chceme-li dosáhnout výrazně lepšího stavu dopravní infrastruktury, je potřeba zvýšit tyto investice na částku min. 1,2 mld Kč ročně.

Návrh postupné rekonstrukce krajských silnic řeší především silnice II. třídy, kde se odehrává větší část provozu. U silnic III. třídy je jejich zařazení podle významu a potřeb. Vzhledem k ekonomicko–technologickému hledisku jsou pro rekonstrukce vybrány silniční úseky delší než 400 m, u kratších úseků je předpoklad zajišťování potřebných prací ze strany SSOK, která z provozních prostředků vyčleňuje přibližně 100 mil Kč ročně na provádění souvislých oprav.

Kraj získává finanční prostředky využitím vícezdrojového financování prostřednictvím finančních prostředků ze Strukturálních fondů EU, včetně Regionálního operačního programu a fondů na podporu přeshraniční česko–polské spolupráce, vlastních prostředků Olomouckého kraje, dotací ze Státního fondu dopravní infrastruktury, soukromého kapitálu a případně prostřednictvím úvěrů bank. [11]

Strategický cíl č. 3 – konkurenceschopnost silniční dopravě

Především rozvojem a modernizací je kolejová doprava konkurenceschopná na dopravním trhu. Neméně důležitá je i kvalita poskytovaných služeb a přístup personálu.

Priority:

1. Výstavba a oprava železničních tratí
2. Zvýšit bezpečnost a kvalitu nabízených služeb

Priorita č. 1 – výstavba a oprava železničních tratí

Rekonstruovat a elektrizovat významné traťové úseky, které umožní lepší využití železniční nákladní a osobní přepravy, a vybavit je vhodnými železničními vozidly. Tato priorita je nezbytná pro územní rozvoj a hospodářskou revitalizaci Olomouckého kraje. Samozřejmě modernizace a rekonstrukce nabízí i jiné přínosy, jako je například rozvoj podnikatelské činnosti.

Výstavba Vysokorychlostní tratě (VRT) je sledována jako dlouhodobý záměr (po r. 2010) na výstavbu nových kolejových systémů v ČR, splňující zcela plně ekonomická, provozní i společenská hlediska a požadavky kladené na evropské dráhy pro vysoké rychlosti. Trasa VRT, procházející řešeným územím, představuje radiálu v ose Vídeň - Brno - Přerov - Hranice na Moravě - Ostrava - Katowice - Varšava, navazující v Brně a Vídni na hlavní směr Berlín - Praha - Brno - Vídeň.

Priorita č. 2 – zvýšit bezpečnost a kvalitu nabízených služeb

Je zapotřebí vytvářet integrované dopravní systémy, aby bylo možno dosáhnout zvýšení podílu v hromadné dopravě a tudíž i celkové přepravě osob. Neméně důležité jsou i investice do inovací a kvality nabízených služeb. Tím mám na mysli nejen rekonstrukce nádražních budov, ale i komfortnější interiér vlakových souprav pro přepravu osob a celkový profesionální přístup zaměstnanců. Bezpečnost se stává jedním z hlavních kritérií při výběru dopravního prostředku. Proto je důležité ji neustále zvyšovat.

Návrhy řešení strategického cíle 3

Zmiňované problémy nejsou záležitostí pouze Olomouckého kraje, ale celé České republiky. Vzhledem k tomu, že železniční síť a s ní spojená kolejová doprava jsou využívány na celém území ČR, je žádoucí, aby se na výše zmiňovaných problémech podílely všechny kraje v úzké spolupráci se státem, který je v tomto případě zastupován ministerstvem dopravy.

Na řešení těchto problémů, včetně financování, se podle mého názoru mohou podílet velké soukromé společnosti nevyjímaje nadnárodní společnosti, se kterými stát může spolupracovat. Samozřejmě za předpokladu určitého zvýhodnění např. úlevy na daních a podobně.

Strategický cíl č. 4 – vybudování kombinované dopravy

Rozvoj kombinované dopravy na území České republiky, tedy i v Olomouckém kraji, bude v budoucnu velmi důležitý. Nákladní doprava a přeprava na velké vzdálenosti už nyní potřebuje využívat kombinovanou dopravu. Dnes je většina nákladní dopravy převážena po pozemních komunikacích a to velmi narušuje chod silniční dopravy a kvalitu silnic.

Priority:

1. Ulehčit nákladní silniční dopravě
2. Vybudovat dostatek překladišť a logistických center

Priorita č. 1 – ulehčit nákladní silniční dopravě

Kombinovaná doprava výrazným způsobem napomůže ke zlepšení současného stavu v silniční dopravě. Zlepší se stav pozemních komunikací a sníží se počet nákladních aut a kamionů.

Priorita č. 2 – vybudovat dostatek překladišť a logistických center

Budování logistických center a překladišť je nezbytnou součástí rozvoje kombinované dopravy. Překladiště by měla být vystavěna poblíž velkých silničních tepen a železničních koridorů, případně letišť nebo přístavů.

Návrhy řešení strategického cíle 4

Z hlediska kombinované dopravy na území Olomouckého kraje je reálná pouze provázanost mezi železniční a silniční dopravou, jelikož oba druhy dopravy mají široce rozvinutou dopravní síť. Dokud však nebudou vybudována překladiště a logistická centra nejen na území Olomouckého kraje, ale na území ČR, neboť kombinovaná doprava je určena pro velké vzdálenosti, nemá smysl se kombinovanou dopravou dále zabývat.

Co se týče nákladní letecké dopravy, není na celé Moravě vybudováno letiště, které by svými parametry odpovídalo. Jediné, které se svými parametry takovému letišti blíží, je bývalé vojenské letiště Přerov, kde už proběhla studie na vybudování letiště se smíšeným civilně – vojenským provozem.

Letecká doprava

Cíle letecké dopravy:

1. Vybudování moderního letiště s civilním provozem
2. Zřídít více heliportů a přistávacích ploch pro vrtulníky

Návrhy řešení letecké dopravy

Vybudováním takového letiště se již zabývá integrovaný rozvojový plán – Využití letecké základny Přerov pro civilní provoz, na základě které má být modernizováno a přebudováno k civilním účelům nyní ještě vojenské letiště Přerov (Bochoř), kde se nachází i elitní vrtulníková základna.

Vodní doprava

Cíle vodní dopravy:

1. Vybudovat Kanál - Dunaj, Odra, Labe

Návrhy řešení vodní dopravy

Najít prostředky na financování tohoto cíle. Například z fondů EU nebo ze soukromého sektoru.

Cyklistická doprava

Cíle cyklistické dopravy:

1. Eliminovat počet cyklistů na silnicích I. třídy
2. Výstavba cyklistických tras
3. Bezpečnost a zdravý styl života
4. Zatraktivnit cyklistiku a cykloturistiku

Návrhy řešení cyklistické dopravy

Budováním cyklistických tras dojde k odlehčení pozemních komunikací a ke zvýšení bezpečnosti zejména v noci nebo za snížené viditelnosti. Neméně důležitá je i výstavba cyklostezek vedoucích do center obcí a průmyslových zón, které budou sloužit zejména zaměstnancům tamních podniků.

Z hlediska zdravého stylu života a v souvislosti s posílením cestovního ruchu bych navrhoval budování cyklostezek včetně míst určených k odpočinku v atraktivních lokalitách (podél řek, v lesích), aby se tento druh rekreační činnosti zatraktivnil pro širší veřejnost.

Dle mého názoru je budování současných cyklistických tras nevhodné z důvodu těsné blízkosti komunikací pro motorová vozidla.

5 NAVRHOVANÉ PROJEKTY V OLOMOUCKÉM KRAJI

V tomto bodě popisují návrhy projektů, které souvisejí a mohou napomoci ke zlepšení dopravní infrastruktury na území Olomouckého kraje.

5.1 Projekt č. 1 – Protipovodňová opatření vodní nádrže Hustopeče nad Bečvou

V souvislosti s koncepčními úvahami a variantními návrhy na protipovodňová opatření na řece Bečvě je sledována jako jedna z variant dosud hájená vodní nádrž Hustopeče nad Bečvou, jejíž hladina by v extrémním případě zasáhla a přerušila stávající silnici I/35 a železniční trať č. 282 v úseku cca Černotín - Hustopeče nad Bečvou. Z tohoto důvodu je evidován variantní záměr na přeložku železniční tratě č. 280 Hranice - Púchov v nové trase v úseku Hranice - Lhotka nad Bečvou. Díky tomuto projektu by vodní nádrž v Hustopečích nad Bečvou za předpokladu drobných úprav zůstala zachována.

5.2 Projekt č. 2 – Živá nádraží

Tímto projektem chtějí České dráhy a Olomoucký kraj do deseti let zmodernizovat všechny nádražní budovy ve městech s více než patnácti tisíci obyvateli. Dočkají se tak modernizace železniční stanice Šumperk, Jeseník, Uničov a Šternberk. Při těchto rekonstrukcích ČD spolupracují s daným městem, které se tak na projektu podílí samotnou úpravou přednádražního prostoru a přesunem autobusových nádraží či zastávek do bezprostřední blízkosti vlakového nádraží.

V Uničově by měl vzniknout dopravní uzel a centrum, kde by na jednom místě mělo vzniknout solidní zázemí pro cestující obou druhů dopravy. Podobné plány mají i ve Šternberku, kde nejdříve ČD opraví nádražní budovu. V ní bude vybudováno nové hygienické zázemí, prostory pro cestující i občůdky a poté by město k výpravní budově přistavělo zastávky autobusů včetně parkoviště a nového parčíku.[20]

5.3 Projekt č. 3 – Letiště Přerov

Jedná se o transformaci vojenského letiště na smíšené letiště, tedy civilní a vojenské. Studie projektu je vypracována v rámci INCORD (ucelená koncepce pro regionální rozvoj)

z prostředků ITERREG IIIC, 2005. Partnery tohoto projektu jsou Olomoucký a Zlínský kraj, MMPr, Česká republika (Ministerstvo obrany ČR). Realizace tohoto projektu by znamenala posílení tranzitní kapacity dopravy regionu soudržnosti. Tento projekt samozřejmě navazuje na regionální operační program NUTS 2 Střední Morava, oblast podpory regionální dopravní infrastruktury a operační program Doprava pro období let 2007–2013, prioritní osa 6: Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy.[21]

ZÁVĚR

Dopravní infrastruktura je dle mého názoru na území Olomouckého kraje dobrá. Je důležitým článkem v konkurenceschopnosti mezi jednotlivými regiony.

V mé práci jsem se zaměřil na jednotlivé druhy dopravy. Na základě shromážděných informací a provedené analýzy jsem zhodnotil současný stav dopravy daného území.

Současný stav silniční dopravy, jakožto nejzatíženější forma dopravy, není chvályhodný, ale nedá se ani říci, že by byl neuspokojivý. Počet pozemních komunikací je v celkovém měřítku dostačující a jejich kvalita ucházející. Rozvoj a počet rychlostních silnic a dálnic v Olomouckém kraji pozvolna stoupá, tudíž se dá konstatovat, že v budoucnu budou některé problémy řešeny v souvislosti s dokončením dálničních a rychlostních komunikací. Problémem zůstává severní část území, kam by měl v budoucnu kraj zaměřit svou pozornost.

Železniční doprava, jakožto konkurent silniční dopravy, stagnuje. To není záležitostí pouze Olomouckého kraje, ale je to celorepublikový fenomén. Je potřeba kolejovou dopravu zmodernizovat na celém území ČR, aby byla konkurenceschopná a pomohla odlehčit silniční dopravě. Výstavbou nových překladišť by ve spojení s kombinovanou dopravou mohla výrazně ulehčit v současnosti vytížené nákladní silniční dopravě.

O vodní dopravě se na území Olomouckého kraje mohu zmínit jen v souvislosti s Kanálem Dunaj-Odra-Labe. Bohužel v současné době není dostatek finančních prostředků na realizaci této vize.

Vybudovat civilní letiště v Přerově by mělo být, dle mého názoru, jednou ze zásadních priorit Olomouckého kraje. Toto letiště bude mít jednoznačný vliv na budoucí rozvoj nejen Olomouckého kraje, ale celé Moravy.

Cyklistická doprava se v současnosti na území Olomouckého kraje velmi rozvíjí, jelikož cyklistika je v poslední době atraktivním turistickým vyžitím. Je důležité, aby tento trend pokračoval i do budoucna.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.
- [2] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.
- [3] ČESKÁ REPUBLIKA – MINISTERSTVO DOPRAVY. *Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013*. Praha: Ministerstvo dopravy - odbor strategie, červenec 2005.
- [4] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Statistická ročenka České republiky 2004*. Praha: Scientia, spol. s.r.o. ISBN 80-7223-760-8.
- [5] Ministerstvo dopravy. *ITS dopravní telematika* [online] [cit. 2008-03-03]. Dostupné na www: <http://www.mdcr.cz/cs/Strategie/ITS-a-Dopravni-telematika/ITS_dopravni_telematika.htm>.
- [6] Oficiální portál pro podnikání a export. *Charakteristika Olomouckého kraje* [online] [cit. 2008-03-05]. Dostupné na www: <<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/olomoucky-kraj/charakteristika-olomouckeho-kraje/1000930/41072/>>
- [7] Wikipedie. *Pozemní komunikace* [online] [cit. 2008-03-05]. Dostupné na www: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Pozemn%C3%AD_komunikace>
- [8] Wikipedie. *Železnice* [online] [cit. 2008-03-05]. Dostupné na www: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDzeleznice>>
- [9] IBESIP. *Cyklistická doprava v Olomouci-2006* [online] [cit. 2008-03-08]. Dostupné na www: <<http://www.ibesip.cz/NR/rdonlyres/B962F0AB-B304-4CD7-81CC-73D4EB6B07CB/0/20Olomouc.pdf>>
- [10] Český statistický úřad-Olomouc. *Charakteristika kraje* [online] [cit. 2008-04-14]. Dostupné na www: <http://www.czso.cz/xm/redakce.nsf/i/charakteristika_kraje>
- [11] Olomoucký kraj. *Koncepce rozvoje silniční sítě* [online] [cit. 2008-04-15]. Dostupné na www: <http://www.krolomoucky.cz/OlomouckyKraj/Doprava/Koncepce+rozvoje+silni%C4%8Dn%C3%AD+s%C3%ADt%C4%9B/Koncepce_CZ.htm?lang=CZ>
- [12] Český statistický úřad. *Silniční doprava* [online] [cit. 2008-04-16]. Dostupné na www: <[http://www.czso.cz/csu/2002edicniplan.nsf/t/D4003A473D/\\$File/137002c7.pdf](http://www.czso.cz/csu/2002edicniplan.nsf/t/D4003A473D/$File/137002c7.pdf)>
- [13] Institut regionálních informací. *Železniční doprava* [online] [cit. 2008-04-19]. Dostupné na www: <http://www.iri.cz/vuc/olomouc/kapitoly/B4_zeleznice.htm>

- [14] Ministerstvo dopravy. *Rozvoj železnice v ČR v návaznosti na novou dopravní politiku ČR* [online] [cit. 2008-04-20]. Dostupné na www: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/1B5F108C-5A83-4A3-B816-2E2441485162/0/Rozvoj_zeleznice_v_CR.pdf>
- [15] Správa železniční dopravní cesty. *Zásady modernizace a optimalizace železniční sítě ČR* [online] [cit. 2008-04-20]. Dostupné na www: <<http://www.szdc.cz/soubory.php>>
- [16] Institut regionálních informací. *Letecká doprava* [online] [cit. 2008-04-20]. Dostupné na www: <http://www.iri.cz/vuc/olomouc/kapitoly/B6_letecka.htm>
- [17] Wikipedia. *Kanál-Dunaj, Odra, Labe* [online] [cit. 2008-04-20]. Dostupné na www: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Pr%C5%AFplav_Dunaj-Odra-Labe>
- [18] Olomoucký kraj. *Koncepce cyklistické dopravy* [online] [cit. 2008-04-20]. Dostupné na www: <http://www.krolomoucky.cz/OlomouckyKraj/Doprava/Cyklistick%C3%A1+doprava/Koncepce+cyklistick%C3%A9+dopravy/Koncepce+cyklistick%C3%A9+dopravy_CZ.htm?lang=CZ>
- [19] Dopravní podnik města Olomouce. *Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje* [online] [cit. 2008-04-22]. Dostupné na www: <<http://www.dpmo.cz/default.asp?str=idsok>>
- [20] Žel-page. *Zprávy-Olomoucký kraj* [online] [cit. 2008-04-22]. Dostupné na www: <<http://www.zelpage.cz/zpravy/4238>>
- [21] Statutární město Přerov. *Integrovaný akční plán rozvoje pro období 2007 – 2010* [online] [cit. 2008-04-22]. Dostupné na www: <http://www.mu-prerov.cz/documents/ROZ_IntegrAkniPlanRoz.pdf>
- [22] Cargo. *Kombinovaná přeprava u ČD* [online] [cit. 2008-04-22]. Dostupné na www: <http://www.cdcargo.cz/wps/wcm/resources/file/new/bulletin/2006_1/Buletin_2006-1str-09.pdf>
- [23] Český statistický úřad. *SLDB 2001* [online] [cit. 2008-04-26]. Dostupné na www: <http://www.czso.cz/xm/redakce.nsf/i/sldb_2001_olomoucky_kraj>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

AGTC	Evropská trasa mezinárodní kombinované dopravy.
ČD	České dráhy, a. s.
D-O-L	Vodní cesta Dunaj–Odra–Labe.
EU	Evropská unie.
HD	Hromadná doprava.
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje.
KÚOK	Krajský úřad Olomouckého kraje.
MD	Ministerstvo dopravy.
MHD	Městská hromadná doprava.
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj.
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka.
PAN	Panevropský multimodální dopravní koridor.
RPDI	Roční průměr denních intenzit IAD ve voz/24 hod.
ŘSaD	Ředitelství silnic a dálnic.
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury.
SSOK	Správa silnic Olomouckého kraje.
TEM	Transevropská dálnice sever - jih.
TEN	Transevropské multimodální dopravní síť.
TER	Transevropská železniční magistrála.
TINA	Posouzení potřeb dopravní infrastruktury. (Transport Infrastructure Needs Assessment)
ÚPD	Územně plánovací dokumentace.

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obr. 1. Mapa - Olomoucký kraj</i>	<i>10</i>
<i>Obr. 2. Mapa - hranice Olomouckého kraje</i>	<i>11</i>
<i>Obr. 3. Mapa - silniční síť Olomouckého kraje</i>	<i>25</i>
<i>Obr. 4. Graf - počet dopravních nehod, usmrcení, zranění 2001 – 2006, v roce 2006 jen prvních 10 měsíců</i>	<i>32</i>
<i>Obr. 5. Mapa - železniční síť Olomouckého kraje</i>	<i>35</i>
<i>Obr. 6. Mapa - města a obce podporující cyklodopravu</i>	<i>42</i>

SEZNAM TABULEK

<i>Tab. 1. Úroveň bydlení.....</i>	19
<i>Tab. 2. Nezaměstnanost podle spádových regionů obcí s rozšířenou působností</i>	20
<i>Tab. 3. Základní ukazatele pohybu za prací ve vybraných městech</i>	21
<i>Tab. 4. Délka silniční sítě ČR.....</i>	26
<i>Tab. 5. Převážní výkony osobní dopravy</i>	27
<i>Tab. 6. Srovnání přepravních výkonů</i>	27
<i>Tab. 7. Vývoj vozidel</i>	31
<i>Tab. 9. Základní údaje o cyklistické dopravě.....</i>	41

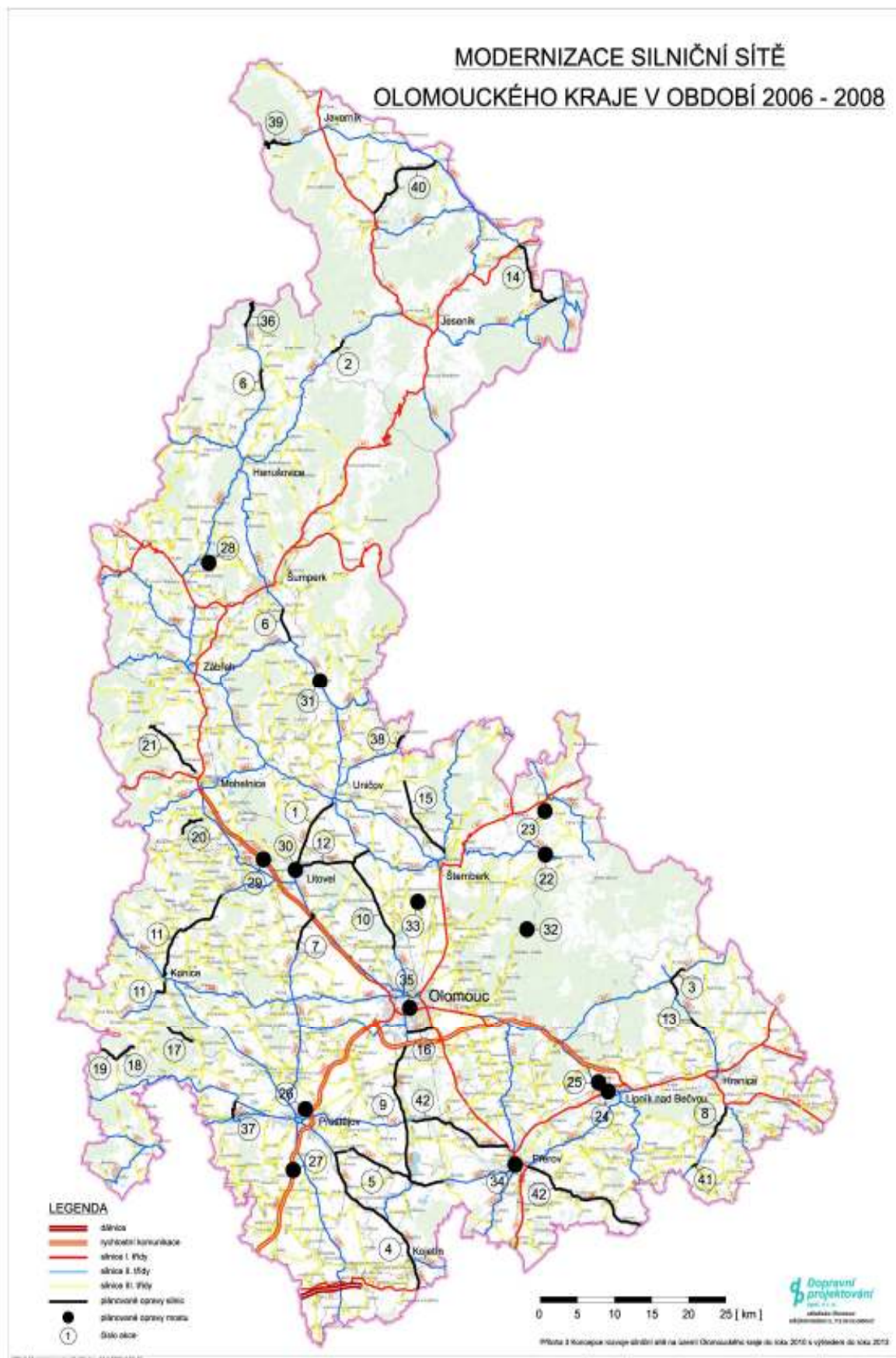
SEZNAM PŘÍLOH

P I Modernizace silniční sítě

P II Návrh dostavby silniční sítě

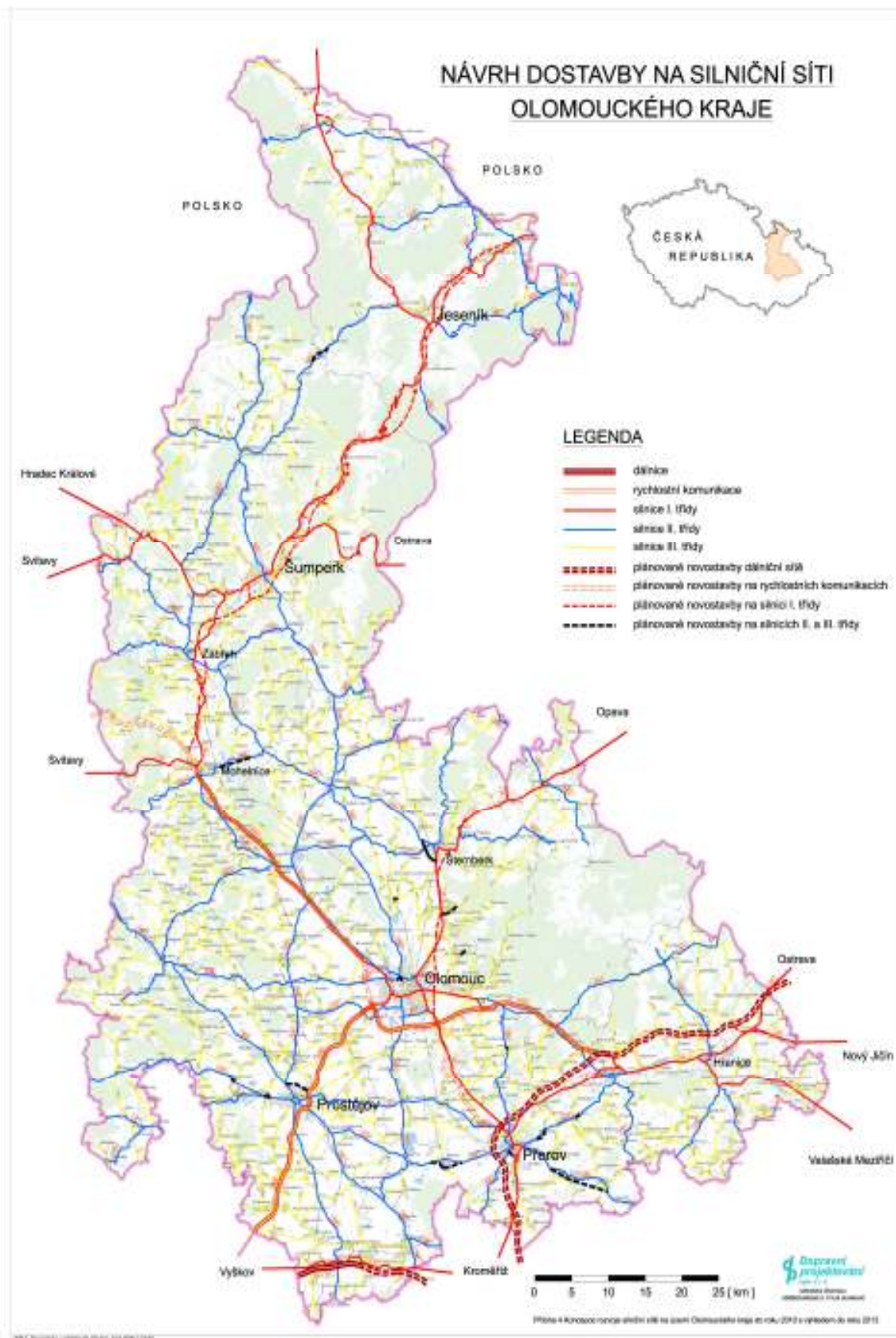
P III Návrh oprav a rekonstrukcí

PŘÍLOHA P I: MODERNIZACE SILNIČNÍ SÍTĚ



Ref. č.	Č. silnice	Okres	Název akce
1.	II/449	OL	Uničov-Litovel
2.	II/369	JE	Ostružná
3.	II/441	PR	Potštát-Kyžlířov
4.	II/367	PV, PR	Bedihošť-Kojetín
5.	II/434	PV, PR	Bedihošť-Troubky
6.	II/446	SU	Hrabišín-Nový Malín-Nová Seninka
7.	II/449	OL	MUK I/35-Senice na Hané
8.	II/438	PR	Kříž. s II/439-Opatovice
9.	II/435	OL, PR	MUK R 35-Tovačov
10.	II/446	OL	Chomoutov-Pňovice
11.	II/373	OL, PV	Slavětín-Konice Konice-Runářov
12.	II/447	OL	Pňovice-Litovel
13.	II/440	PR	Potštát-Hranice
14.	II/457	JE	Mikulovice-Zlaté Hory
15.	III/4451	OL	Šternberk-Paseka
16.	II/570	OL	Kříž. s I/55-kříž. s II/435 OL
17.	III/37356	PV	Suchdol-Ptenský Dvotek
18.	III/37358	PV	Buková-Lipová
19.	III/37357	PV	Buková-hr. krajů
20.	III/37322	SU	Loštice-hr. okr. SU/OL
21.	III/31521	SU	Mohelnice-Krchleby
22.	II/444	OL	most 444-039, Domašov n Bys
23.	III/44441	OL	most 444 41-2,Sedm Dvorů
24.	II/437	PR	most 437-010, Lipník n.Beč.
25.	II/437	PR	most 437-009, Lipník n. Beč.
26.	III/44934	PV	most 449 34-2, Prostějov
27.	III/4332	PV	most 4332-1, Určice
28.	III/36916	SU	most 369 16-4, Ruda n. Morav.
29.	III/4499	OL	most 4499-4, Mladeč
30.	II/449	OL	most 449-032, Litovel
31.	II/446	SU	most 446-020, Libina
32.	III/44317	OL	Most Hrubá Voda ev.č. 44317-11
33.	III/44615	OL	Most Moravská Huzová ev.č. 44615-2
34.	III/04720	PR	Most u elektrárny ev.č. 04720-1
35.	III/03551	OL	Most u plynárny ev.č. 03551-002
36.	II/446	SU	Nová Seninka-st. hranice s Polskem
37.	III/37751	PV	Ohrozim - Plumlov
38.	II/449	OL,PR	Valšovský Žleb - silnice a mosty
39.	II/457	JE	Travná-st. hranice s Polskem
40.	III/4539	JE	Žulová-Vidnava
41.	II/438	PR	Býškovice - průtah
42.	II/150	OL,PR	Dub n. Mor.-hr. krajů OC/ZL

PŘÍLOHA P II: NÁVRH DOSTAVBY SILNIČNÍ SÍTĚ



PŘÍLOHA P III: NÁVRH OPRAV A REKONSTRUKCÍ

