

# Návrh koncepce rozvoje dopravy Olomouckého kraje

Radka Vašíčková

---

Bakalářská práce  
2013



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
akademický rok: 2012/2013

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Radka VAŠÍČKOVÁ**  
Osobní číslo: **M10222**  
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Management a ekonomika**  
Forma studia: **prezenční**

Téma práce: **Návrh koncepce rozvoje dopravy Olomouckého kraje**

Zásady pro vypracování:

Úvod

### I. Teoretická část

- Zpracujte základní teoretické poznatky k problematice dopravy a jejímu vlivu na regionální rozvoj.

### II. Praktická část

- Charakterizujte území Olomouckého kraje.
- Analyzujte současný stav dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti daného kraje ve vazbě na jeho ekonomický rozvoj.
- Zpracujte SWOT analýzu týkající se oblasti dopravy Olomouckého kraje.
- Navrhněte opatření k rozvoji dopravy v Olomouckém kraji.

Závěr

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

Seznam odborné literatury:

FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2009, 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0.  
HÁJEK, Oldřich. *I. sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji": 27. května 2005 ve Zlíně*. Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005, 101 s. ISBN 80-7318-351-x.  
Kolektiv autorů. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 2. rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 455 s. ISBN 978-80-7380-086-4.  
Ministerstvo dopravy. *Dopravní politika pro léta 2005-2013*. Knežves u Prahy: M.I.B. production service, 2005, 62 s. ISBN 70-256-211-3.  
ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007, 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Pavel Grebeníček**  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
Datum zadání bakalářské práce: **15. února 2013**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **17. května 2013**

Ve Zlíně dne 15. února 2013

prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková  
*děkanka*



RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.  
*ředitel ústavu*

## PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské/diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby<sup>1</sup>;
- bakalářská/diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému,
- na mou bakalářskou/diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3<sup>2</sup>;
- podle § 60<sup>3</sup> odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

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

- (1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.
- (2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlázení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.
- (3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

<sup>2</sup> zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

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

<sup>3</sup> zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

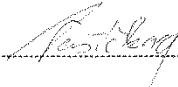
- (1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

- podle § 60<sup>4</sup> odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou/diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské/diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské/diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

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

Ve Zlíně 15.5.2013

  
\_\_\_\_\_

<sup>4</sup> zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.
- (3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlídí k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

## **ABSTRAKT**

Hlavním tématem této práce je doprava a Olomoucký kraj. Problematika zkoumané oblasti začíná vysvětlením základních pojmů, zabývá se příslušnou legislativou a regionálním rozvojem a posléze přechází k socioekonomickému rozboru Olomouckého kraje a k analýze současného stavu dopravy ovlivňujícího ekonomickou stránku příslušného kraje. Ze získaných poznatků se v závěru vypracovává SWOT analýza poskytující vodítka a náměty k návrhům na další rozvoj dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti v kraji.

Klíčová slova: doprava, dopravní politika, dopravní infrastruktura, Olomoucký kraj, silniční doprava, železniční doprava, cyklistická doprava, letecká doprava, vodní doprava.

## **ABSTRACT**

Main topic of this work is traffic and Olomouc region. Issue of the examined area begins with explanation of basic concepts and then goes to socioeconomical analysis of the Olomouc region and next to the analysis of the present situation of the traffic, which influences economical part of that region. From obtained knowledge is created SWOT analysis in the end, which gives us topics to suggestions going to the next development of the traffic infrastructure and traffic accessibility in that region.

Keywords: Transport, the Transport Policy, Transport Infrastructure, Olomouc Region, Road Transport, Railway Transport, Cycling Transport, Air Transport, Water Transport.

*Chtěla bych poděkovat vedoucímu práce, panu Ing. Pavlu Grebeníčkov, za vstřícnost a odbornou pomoc při zpracování mé bakalářské práce a také oddělení dopravy Krajského úřadu Olomouckého kraje za jejich rady a za poskytnutí cenných informací.*

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

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>11</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>12</b>
<b>1 ZÁKLADNÍ TEORETICKÉ POZNATKY V OBLASTI DOPRAVY</b> .....	<b>13</b>
1.1 CHARAKTERISTIKA DOPRAVY A ZÁKLADNÍ POJMY .....	13
1.2 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA.....	15
1.3 DOPRAVNÍ DOSTUPNOST A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST .....	16
1.3.1 Dostupnost dopravy.....	16
1.3.2 Dopravní obslužnost.....	17
1.4 ČLENĚNÍ DOPRAVY .....	19
1.4.1 Silniční doprava.....	21
1.4.2 Železniční- drážní- doprava .....	22
1.4.3 Letecká doprava .....	25
1.4.4 Vodní doprava .....	26
1.4.5 Cyklistická a pěší doprava.....	28
1.5 LEGISLATIVA ZABÝVAJÍCÍ SE OBLASTÍ DOPRAVY .....	29
1.5.1 Vybraná legislativa v oblasti silniční dopravy .....	30
1.5.2 Vybraná legislativa v oblasti drážní dopravy .....	31
1.5.3 Vybraná legislativa v oblasti letecké dopravy.....	31
1.5.4 Vybraná legislativa v oblasti cyklistické dopravy.....	32
1.6 REGIONÁLNÍ POLITIKA A REGIONÁLNÍ ROZVOJ VE VZTAHU K DOPRAVĚ .....	32
1.7 SHRNUÍ KAPITOLY .....	33
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>35</b>
<b>2 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ OLOMOUCKÉHO KRAJE</b> .....	<b>36</b>
2.1 LOKALIZACE OLOMOUCKÉHO KRAJE.....	36
2.2 GEOGRAFICKÁ STRÁNKA KRAJE .....	37
2.3 ROZLOHA .....	39
2.4 OBYVATELSTVO A SÍDELNÍ STRUKTURA .....	40
2.5 EKONOMICKÝ ROZVOJ KRAJE .....	44
2.6 PODNIKÁNÍ, PRŮMYSL A ZEMĚDĚLSTVÍ .....	46
2.6.1 Podnikání a průmysl.....	46
2.6.2 Zemědělství .....	47
2.7 INFRASTRUKTURA .....	48
2.7.1 Vybraná technická infrastruktura .....	48
2.7.2 Vybraná občanská infrastruktura .....	48
2.7.3 Dopravní infrastruktura .....	49
2.8 CESTOVNÍ RUCH .....	49
2.9 SHRNUÍ KAPITOLY .....	52
<b>3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A OBSLUŽNOSTI V OLOMOUCKÉM KRAJI S VAZBOU NA JEHO EKONOMICKÝ ROZVOJ</b> .....	<b>53</b>
3.1 SILNIČNÍ DOPRAVA.....	53
3.1.1 Silniční síť v ČR.....	53



3.1.2	Silniční síť v Olomouckém kraji.....	55
3.1.2.1	Základní páteřní síť.....	55
3.1.2.2	Intenzita dopravy .....	56
3.1.2.3	Technický stav silnic .....	58
3.1.2.4	Nehodovost .....	58
3.1.2.5	Významné dokončení stavby dálnice D 47.....	59
3.1.2.6	Stavby ve výstavbě .....	59
3.1.2.7	Plánované stavby na daném území .....	60
3.1.2.8	Financování.....	63
3.2	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA.....	63
3.2.1	Přesné vymezení tratí těchto koridorů je: (Ministerstvo dopravy, ©2006) .....	63
3.2.2	Přehled železničních tratí spravované ČD: .....	64
3.2.3	Železniční uzel Přerov.....	65
3.2.4	Železniční uzel Olomouc .....	65
3.2.5	Stručný popis některých vybraných tratí a úseků v kraji .....	66
3.3	LETECKÁ DOPRAVA.....	69
3.3.1	Letiště Bohuňovice.....	70
3.3.2	Letiště Hranice .....	70
3.3.3	Letiště Přerov- Bochoř .....	70
3.3.4	Letiště Olomouc- Neředín.....	70
3.4	VODNÍ DOPRAVA .....	70
3.4.1	Projekt: Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe .....	71
3.5	CYKLISTICKÁ DOPRAVA .....	71
3.5.1	Kraj a cyklistika .....	72
3.5.2	Cyklostezky a cyklotrasy .....	72
3.5.3	Projekty .....	74
3.6	INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM .....	74
3.6.1	IDSOK.....	75
3.6.2	Železnice v IDSOK .....	75
3.6.3	Autobusová doprava v IDSOK .....	76
3.6.4	Městská hromadná doprava v IDSOK .....	76
3.7	EKONOMICKÝ ROZVOJ.....	76
3.8	SHRNUTÍ KAPITOLY .....	77
<b>4</b>	<b>DOPRAVA V OLOMOUCKÉM KRAJI VYJÁDŘENÁ POMOCÍ SWOT ANALÝZY .....</b>	<b>78</b>
4.1	SHRNUTÍ KAPITOLY .....	79
<b>5</b>	<b>NÁVRH OPATŘENÍ ROZVOJE DOPRAVY OLOMOUCKÉHO KRAJE.....</b>	<b>80</b>
5.1	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA.....	80
5.1.1	Lokální tratě .....	80
5.1.2	Rozšíření tratě- trojkolej.....	81
5.2	SILNIČNÍ DOPRAVA.....	82
5.2.1	Modernizace vozovek .....	82
5.3	CYKLISTICKÁ DOPRAVA .....	83
5.3.1	Cyklostezka Leština-Zábřeh.....	83
5.3.2	Cyklo-projekty .....	84

5.4	VODNÍ DOPRAVA A LETECKÁ DOPRAVA.....	84
5.4.1	Vodní toky a jejich regulace.....	84
5.4.2	Letecký provoz.....	85
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>86</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>	<b>87</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK .....</b>	<b>92</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>93</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>94</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>95</b>

## ÚVOD

V současné době, době plné moderních technologií a nových pokroků, se klade velký význam na míru životní úrovně. V oblasti bydlení, zaměstnání či oblasti služeb, všude tam i jinde se bere v potaz jen jedno hledisko, a tím je kvalita, neboť každý z nás chce uspokojit své potřeby za co nejnižší cenu, s co nejmenší ztrátou času, ale se zárukou nejlepší možné kvality. A právě tak je tomu i v dopravě.

Jelikož je doprava širokou oblastí zkoumání, která se stala nedílnou součástí života člověka, jež notně zvýšil svůj zájem o spotřebu uvedeného statku, a kterého i já dnes a denně využívám k dojížděce do školy, do kulturních a sportovních zařízení, tedy za službami obecně, a na kterém si uvědomuji jeho význam, jeho nedostatky, tak byl pro mě výběr daného tématu více než jasný.

Problematika této práce se ubírá po cestách silniční a železniční sítě, ovšem neopomíná ani důležitost vodní, letecké a cyklistické dopravy, které přinášejí v rámci celku jistou kvalitu dopravní obslužnosti pro obyvatelstvo. Představují, na území, jímž probíhá doprava, velký podíl na jeho ekonomické stránce.

Dopravu v této práci zkoumám, jak v obecné rovině, kdy se v úvodní části soustředím na osvětlení základních pojmů spadajících do dané oblasti, tak se jí věnuji i prostřednictvím analýzy na konkrétním příkladu, kde se zabývám dopravní infrastrukturou na vybraném území České republiky, tedy na území Olomouckého kraje

Zejména se snažím přinést jistou představu o její kvalitě, podmínkách a nárocích, zhodnocením současného stavu dopravní infrastruktury a obslužnosti při uvědomění si přímého i nepřímého vlivu na ekonomický i regionální rozvoj tohoto území. V závěru práce jsou navrženy a pospány různé projekty, nápady neboli návrhy koncepce rozvoje dopravy, které by danou oblast hospodářství v budoucnosti podpořily a pozvedly jeho úroveň.

Měli bychom si uvědomit jak důležitá pro nás doprava je a co jsme schopni pro její rozvoj a tím pádem pro její kvalitu udělat. Co k tomu potřebujeme a prostřednictvím čeho toho dosáhneme, tedy jaké návrhy na opatření v dopravě by měly být vyzdvíženy a následně realizovány a které situace by mělo být v dopravě upozorněno. Vždyť každý z nás chce, aby mu přinesla užitek z její spotřeby, ale přitom i zajistila dostatečnou bezpečnost.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 ZÁKLADNÍ TEORETICKÉ POZNATKY V OBLASTI DOPRAVY

K jednomu ze silných a ekonomicky významných odvětví hospodářství patří neodmyslitelně doprava a s ní spojená dopravní politika příslušného státu.

Odvětví, jež je spjaté s mnohými oblastmi ekonomiky, se stalo nedílnou součástí člověka v jeho životě, neboť je daná problematika považována v dnešní době za jednu z nepostradatelných „věcí“ pro každého jednotlivce na celé planetě.

Co všechno je možné zahrnout do zkoumané oblasti? Co je chápáno pojmem doprava? A jaké jsou správné významy slov týkající se tohoto celku?

Často dochází k jejich nepřesné interpretaci, a proto se začátek této práce soustřeďuje na vysvětlení obecných pojmů ve zkoumané oblasti.

### 1.1 Charakteristika dopravy a základní pojmy

Každý jedinec si uvědomuje význam dopravy, neboť je nutné zajišťovat její dostupnost, její obslužnost a zabránit jakýmkoliv problémům, které mohou bránit k jejímu dalšímu rozvoji v příslušném státě. Naštěstí pro nás má Česká republika rozsáhlou a hustou síť dopravy, zejména tedy železniční a silniční a tj. dáno vzhledem k jejímu historickému vývoji a taktéž vzhledem ke své atraktivní poloze s ohledem na geografické rozložení země. Proto bude doprava u nás zaujímat jedno z předních míst v rámci Evropské unie a to s rostoucími požadavky na zvyšování výkonnosti ekonomiky a životní úrovně obyvatelstva.

Doprava náleží k růstovým odvětvím národního hospodářství, které slouží společnosti a umožňuje její ekonomický rozvoj a všeobecné zvyšování úrovně příslušného státu. (Zelený, 2007, s. 22)

Jiná literatura uvádí, že dopravou lze minit základní pilíř ekonomického rozvoje hospodářství, neboť mnoho dopravních procesů přímo souvisí s ekonomickými systémy a činnostmi. (Adamec, 2008, s. 9)

Jak však správně definovat a objasnit tak velkou a obsáhlou oblast, jakou je právě doprava? Lze ji považovat za známou, rozvíjející se?

V dnešní době existuje mnoho vysvětlení dopravy opírající se o různorodé poznatky, názory a definice z řad všelikých teoretiků a autorů po celém světě.

Podle starší verze autora Zeleného (1998, s. 7) je doprava označovaná jako činnost, která je cílevědomě vykonávána pro přemísťování osob a hmotných předmětů v různém časovém

horizontu a v různých objemových či prostorových souvislostech při použití nejrůznějších dopravních prostředků a také technologií.

Jedná se o proces, který by podle mého měl být procesem dokonalým, s daným a přesným cílem a umožňovat tak plynulý přesun obyvatel, zboží, služeb a to s dodržováním jistých časových a prostorových kontinuit a dále také s patřičnými pravidly, zákony a předpisy.

Tento jistý fakt lze nalézt a podpořit v knize (Pastor, 2007, s. 12), kde vysvětluje dopravu právě jako proces, jehož cílem je určitá změna místa, a podle (Eisler, Kunst, Orava, 2011, s. 14) je to proces probíhající v čase a prostoru za určitých podmínek, pravidel a dle nařízení zákonodárných složek státu, jehož výsledkem je přemístění zboží nebo osob.

Avšak jedno ze současných definicí vysvětluje, že doprava představuje prostředek či nástroj pro zajištění potřeb mobility. Stává se důležitou součástí pro každého jednotlivce, který pomocí nástrojů dopravy uspokojuje a naplňuje své potřeby, jež jsou spojené s cestováním, profesí či službami obecně. (Foltýnová, 2007, s. 14)

K nejcharakterističtějším vlastnostem dopravy náleží pohyb dopravní jednotky po dopravní cestě, tedy dynamika procesu, kterou je možné vyjádřit pouze vektorově množstvím, směrem, vzdáleností a časem. (Pastor, 2007, s. 16)

S tímto se dostáváme k základním pojmům dopravy, jež je nutno si správně vysvětlit a utvrdit se v jejich významech.

### **Základní pojmy používané v dopravě:**

Dopravní sítě představují velmi rozsáhlý a složitý systém, který zajišťuje veškerý pohyb dopravních jednotek a dopravních prostředků týkající se spojení nejenom v rámci jednoho území, ale i příhraničního území. (Svoboda, 2006, s. 31) Lze je charakterizovat jako uzavřenou množinu uzlů a úseků nebo také cest, které spojují tyto dopravní uzly a představují tak pevnou část dopravního systému. (Pastor, 2007, s. 28-56)

Dopravním uzlem je myšleno místo, kde nastává proces elementů, jež vstupují do dopravního systému, nebo z něj vystupují, či se shromažďují v daných úsecích. (Pastor, 2007, s. 27)

A co se myslí zmiňovaným elementem? Jedná se o obecně o objekt dosahující přemístění ve struktuře takové, která zůstává v jednom celku, tedy nedělí se na jednotlivé části v rámci dopravního systému, avšak musí se dbát na dodržování pravidel. (Pastor, 2007, s. 27)

Často se v literatuře setkáváme s pojmy doprava a přeprava. Je nutné ovšem říci, že tyto dva pojmy jsou odlišné, proto by se mělo uvést, že přeprava souvisí sice s dopravou, ale ne přímo. Přeprava je považována až samotný výstup procesu dopravy a vyjadřuje množství přepravených osob a zboží. Zachycuje důležité skutečnosti, kterými jsou cena, vzdálenost a podmínky vykonané přepravy. (Eisler, Kunst, Orava, 2011, s. 14)

Jedním z posledních pojmů, které je potřebné znát zkratku IDS. Co daná zkratka znamená a co všechno do ní obsáhnout?

Integrovaný dopravní systém lze vytýčit a vysvětlit jako pojem, který je úzce spjatý s dopravní obslužností. Jedná se o její zajištění, tedy zajištění území veřejnou dopravou, tím je míněno osobní silniční dopravou, společně se spoluprací s ostatními dopravci, kteří poskytují různé druhy dopravy. To vše při dbání na přepravní, smluvní a tarifní podmínky. (Kleprlík, 2011, s. 119)

Městská hromadná doprava je soubor dopravních linek, především veřejné dopravy, které jsou navzájem propojené a zajišťují přepravu na území města. Což souvisí integrovaným dopravním systémem. Různé druhy dopravy se podílejí na tomto systému a je tím tedy myšleno metro, tramvaje, trolejbusy, lanové dráhy, autobusová doprava a dokonce i vodní. (Zelený, 2007, s. 98-101)

## 1.2 Dopravní infrastruktura

Dopravu je možné chápat jako důležitou součást lidského bytí, pomocí které lze uspokojovat pocity nedostatků a v rámci jejich zajištění využívat všech dostupných prostředků vhodných k transportu, obecně lze říci k mobilitě, jež poslouží jako nástroj pro získání daných potřeb.

Kromě výše zmíněného je doprava podstatně závislá, zejména její národohospodářský přínos, na dopravní infrastruktuře. Co lze mínit pojmem dopravní infrastruktura?

Patří k nejdůležitějším pojmům v dané zkoumané oblasti. Je nazývána jako soubor dopravních sítí rozkládajících se po celém území daného státu a dopravního území, ovšem k nim se řadí i nejrůznější stavby, dopravní prostředky, zařízení spjaté s dopravou. Tyto jednotlivé skutečnosti jsou ve své postati shodné s komplexem prvků, jež jsou charakterizující pro dopravu, avšak je nutné sledovat jednotlivé skupiny subjektů a neustále se měnící ekonomickou situaci. Dopravní infrastrukturu lze pojímat jako soubor dopravních cest a jejich

vybavení, při dbaní na pevný charakter těchto prvků na rozdíl od mobilních dopravních prostředků. (Zelený, 2007, s. 37)

### **1.3 Dopravní dostupnost a dopravní obslužnost**

„Oproti jiným odvětvím hospodářství se vyznačuje i řadou zvláštností, kterými lze charakterizovat například to, že přepravné a dopravní činnost je rozložena na rozsáhlých území, s četnými vazbami na infrastrukturu a legislativu jiných zemí, či že proces dopravy je nerovnoměrný v čase i směrech a závisí nejen na nerovnoměrnosti nebo sezónnosti těžby, zpracování, výroby a odbytu uvnitř jedné země, ale i na nerovnoměrnosti přeprav mezinárodních jak v dovozu, tak i v průvozu.“ (Pastor, 2007, s. 16)

Podle tohoto faktu lze jasně říci, že dopravní infrastruktura, jež byla vysvětlena výše, má velký vliv na dopravní rozvoj v daném státě, ale mimo této skutečnosti je na nejvyšší důležité zjistit i dostupnost dopravy a její obslužnost.

#### **1.3.1 Dostupnost dopravy**

Podle Foltýnová (2009, s. 14) je dostupnost jednou z důležitých činitelů při realizaci samotné dopravy a vztahující se k obtížnému přístupu realizovaných cest nebo činností.

Co dostupnost ovlivňuje? Je to především doba, jež je potřebná k vykonání cesty, její náklady a zajištění bezpečnosti dané cesty.

Dostupnost se také týká veřejné dopravy, a to v míře takové, aby byla zaručena a zajištěna doprava pro každý den v týdnu, jež by přispívala veřejnému zájmu a udržitelnému rozvoji na daném území. Míněny jsou především osobní vlaky a spěšné vlaky, které jsou vedené mezi jednotlivými kraji, a to na regionálních tratích nebo na celostátních. Veřejnou dopravu představují také veřejné autobusové linky provozované mezi regiony a v některých krajích přispívá k dopravní dostupnosti také zřízení integrované dopravné systémy, čím je myšleno spojení několika železničních, autobusových a příměstských hromadných doprav v jeden systém, kde jeden spoj čeká a zároveň navazuje na spoj další. (Wokoun, 2007, s. 87)

Popisovat ji je možno jako konkrétní míru vyjadřující zabezpečení kvality a možností s tím, aby byla propojena jednotlivá sídelní místa, významné regiony, místní a mezinárodní celky, jež jsou podstatné pro oblast hospodářství a obchodu. Měla by být přínosem pro další výstavby a modernizace silnic, železnic a jiných cestovních spojení a tratí s vytvoře-



ním takových kapacit, které by byly dostatečnými pro neustále se zvyšující a rostoucí charakter poptávky týkající se uspokojení potřeb v dopravě. S tím přístupem, aby byly vytvářeny nové dopravní systémy, aby nabídka vyhovovala poptávce a aby bylo možné snižovat s tím související rizika pro běžné uživatele tohoto statku. (Zelený, 2007, s. 48)

### **Zlepšování dostupnosti**

Každá země, popřípadě vezmeme-li to z regionálního pohledu, má problémy s poskytnutím takového množství dopravních prostředků, které uživatelé žádají. Nenalézají se prostředky k vyplnění těchto mezer v dané oblasti, avšak stále se může postupnými kroky míra dostupnosti adekvátně zvyšovat a to se jedná podle Zeleného (2007, s. 48) zlepšením stavu sítí dopravních cest, dále s tím související množství a kvalita nabízených služeb na dané síti či na jejím úseku.

Vzájemným prolínáním a působením těchto dvou faktorů je možné dosáhnout takového množství dopravních a přepravních činností, které příznivě ovlivňují dostupnost, její kvalitu a kvantitu. Součástí zvyšování efektivity dopravní dostupnosti je i zlepšování silniční dopravy pro podnikání a rozvoj dopravy a dále zlepšování dostupnosti veřejné dopravy, dostupnosti letišť a informační infrastruktury a je nutné s tímto podotknout, že pro dopravní politiku je klíčové, aby se zaměřila na zlepšování dostupnosti, co se týká projednávání a plánování dopravních cest, jež se musí podkládat aktivitou pověřených orgánů státní správy. Dochází při tom k hodnocení mnoha kritérií a analyzuje se stav dopravních cest a vytváří se následná prognóza dopravy. (Zelený, 2007, s. 48-50)

### **1.3.2 Dopravní obslužnost**

Zabezpečení dopravy, každý den v týdnu i o víkendech, do škol a zaměstnání, k orgánům státní správy a samosprávy a ke kulturním, rekreačním a sportovním zařízením, to vše zahrnuje a zajišťuje dopravní obslužnost. (Kleprlík, 2011, s. 114)

Tento autor přináší dokonalou představu o dané problematice, kdy souhrnně vytýčil hlavní body charakterizující přímo skutečnost, jak je dopravní obslužnost významná v rámci celého dopravního sektoru.

Avšak je i mimo jiné vnímána jako velký problém z hlediska regionální politiky, ale podílí se výraznou částí na rozvojových předpokladech každého území. Významně se uplatňuje také v úsilí o rovnoměrný rozvoj regionů a zachování vnitřní soudržnosti území ČR. (Wokoun, 2005, s. 3)

V literatuře se uvádí, že dopravní obslužností se rozumí uzavření závazku mezi obcemi a dopravci, který zajistí potřeby občanů v rámci dopravního systému mezi jednotlivými obcemi, ještě nad rámec toho, co uskutečňuje kraj v základní dopravní obslužnosti. Tento závazek veřejné služby obce hradí ze svých rozpočtů. (Eisler, Kunst a Orava., 2011, s. 79)

**Faktory ovlivňující dopravní obslužnost:** (Matula, 2005, s. 5):

Kromě vlastních dopravních faktorů má na dopravní obslužnost vliv další řada činitelů, a to zvláště vnějších. Nejprve jsou to obecné vlastnosti daného prostoru z hlediska geografického a regionalistického a dále pak následují faktory související s podmínkami společnosti, jež jsou dopravou uspokojovány jejich potřeby. Jedná se o faktory sociální, ekonomické, organizační a právní. (Matula, 2005, s. 5)

Mimo jiné ovlivňuje dopravní obslužnost také průmysl a výrobní rozsah. Tyto změny přináší různorodost v intenzitě přepravních proudů a v jejich časové náročnosti. (Matula, 2005, s. 7)

Je tím míněno jediné. Když podnik prosperuje, vyrábí své produkty, je pro něj více než podstatné, aby danou výrobní produkci vyvážel v rámci jak jednoho území státu, tak i, pokud má možnost a kontrakt v zahraničí, soustředil svou činnost i na export do cizích zemí. Proto je žádoucí, aby se doprava soustřeďovala a dokázala být v tomto ohledu danému podniku obslužná a více než efektivní při neustálém dovozu a vývozu. S tímto je svázaná také skutečnost toho, že pokud podnik ztratí svou významnost a prosperitu, dojde k samotnému zániku průmyslu v jedné oblasti, přepravní proudy se zaměří na jiné sektory hospodářství a na jiná centra poskytující potřebné služby, které by vedly k dalšímu a tedy i novému rozvoji dopravních cest a výše zmíněnými přepravními proudy.

Popisuje to i Matula (2005, s. 7), který tvrdí, že pro dopravní obslužnost je nepříznivé snižování provozu v podnicích, ať už z pohledu rozsahu výroby nebo z pohledu směn, kdy by bylo možné dopravu využít pro jiné potřeby obyvatel, než k přepravě zaměstnanců příslušné firmy.

**Dělení dopravní obslužnosti:**

Dopravní obslužnost se dělí podle toho, kdo ji zajišťuje. Tedy jedná se o to, kdo dbá na uspokojování potřeb občanů, který orgán veřejné moci. Podle toho rozlišujeme dopravní obslužnost kraje, kdy sám kraj poskytuje na svém území veřejnou dopravu, silniční a železniční. Dále rozlišujeme dopravní obslužnost obce, která umožňuje a plní stejné funkce

jako kraj v dopravě a posledním členěním je dopravní obslužnost státu, kdy v této pozici je to právě Ministerstvo dopravy České republiky, které se stará o přepravu cestujících ve veřejné dopravě. (Kleprlík, 2011, s. 115)

Jak toho dosahují toho, aby občané, či cestující o jejich plánech v poskytnutí dopravy věděli? Na dobu nejméně pěti let, každý kraj i taktéž i Ministerstvo dopravy ČR připravuje a sestavuje dokument, který je nazývaný jako „Plán dopravní obslužnosti území“, v němž musí dodržet nařízení Evropské parlamentu a Rady a musí se skládat, podle zákona, z popisu všech veřejných služeb vykonávajících přepravu cestujících, dále také jeho rozsah a informování jednotlivých dopravců. Nesmí zapomenout na souhrnný časový harmonogram při uzavírání smluv v této problematice a způsob vtěsnění do integrovaných dopravních systémů. (Kleprlík, 2011, s. 115)

Ovšem je nutné říci, že již podle toho, kdo se stará o zajištění přepravy a o samotné poskytnutí dopravy, je v cílové rovině jasně zřetelné, že dopravní obslužnost je odlišná po celém světě. Je na daných státech, aby efektivně rozložily dopravu v rámci jejich území a dosáhly tak více než dostatečné míry dopravní obslužnosti a s tím i související dostupnosti pro všechny vrstvy obyvatelstva, jak v rámci jednoho státu, tak i v rámci příhraniční přepravy a dopravy.

#### **1.4 Členění dopravy**

Kam patří jednotlivé dopravní prostředky? Do jakých dopravních systémů je můžeme třídit a kde je nalézt? Všeobecný pojem doprava nemůže rozkrýt poznatky o svých částech, pokud však jsou. K tomu slouží různé dopravní formy, jež jsou v dopravě probádané a umožňující lepší obrázek o tom, co rozsáhlá oblast dopravy obsahuje.

Existuje mnoho hledisek a parametrů, podle kterých lze dopravu členit a rozdělovat do různých tříd, skupin a následně je ji možné rozvádět i do dalších subsystémů.

Podle (Vonka a kol., 2004, s. 6) se setkáváme s dělením do dvou základních skupin. A to na dopravu hromadnou a na dopravu individuální, která se dále dělí na dopravu automobilovou, taxislužbu, pěší, cyklistickou, statickou, motocyklistickou a v druhé skupině na železniční, leteckou, vodní, městskou a dále určené typy dopravy, které v této části spadají do tzv. hromadné dopravy. (Vonka a kol., 2004, s. 6)

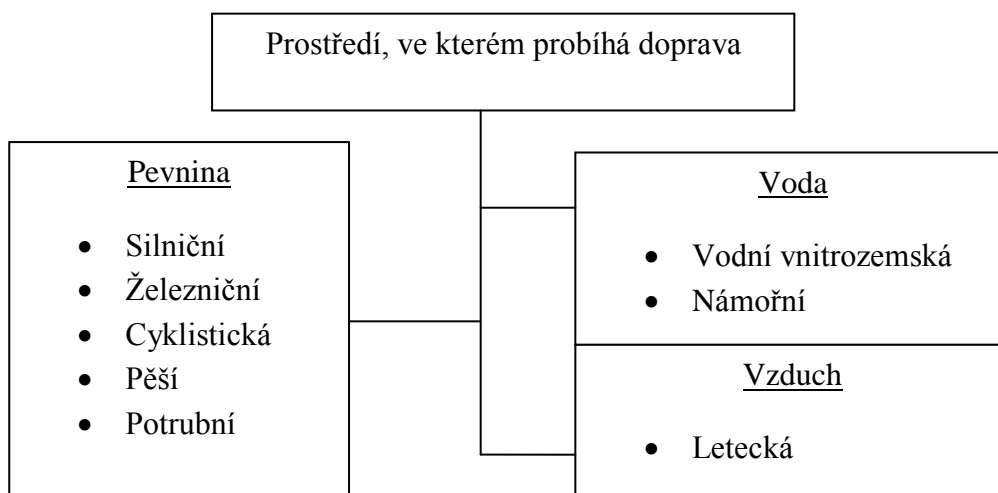
Jiné členění je možné nalézt také v literatuře (Svoboda, 2006, s. 31), kde se doprava člení z pohledu technické struktury dopravních sítí a k tomu náležitě struktury dopravních pro-

středků. Jedná se o dopravu silniční, železniční a vnitrozemskou vodní, souhrnně je lze nazvat jako dopravu vnitrozemskou, dále se objevuje doprava letecká a námořní.

Jednotlivé výše zmíněné druhy dopravy lze postupně charakterizovat a popisovat jejich vlastnosti, kterými se od sebe vzájemně odlišují, popředně i odlišují. Avšak pro lepší představu těchto forem dopravy je možné použít, dle mého názoru, vhodnější členění, které poskytuje následující autor, jež přináší fakt, který byl již shrnut v úvodu této části práce.

Podle něj se v dopravě objevuje se mnoho různých vlastností, ať jsou jimi míněny dopravní cesty, dopravní prostředky, dopravní uzly spojující se v dopravní sítě a zajišťující tak samotný proces přemístování, anebo také obslužnost a infrastruktura samotná. Podle těchto hledisek je doprava členěna a rozdělována do mnohých forem, k nimž patří klasifikace podle předmětu přepravy, podle toho, zda je doprava určená k individuální či hromadné činnosti, nebo pokud se jedná o zajištění přepravy, dopravy na úrovni místní, regionální či mezinárodní a podle dalších možných skutečností, jež se v dopravě vyskytují a jsou jejím objektem. (Adamec, 2008, s. 9-10)

Nejznámější, nebo dá-li se říci nejběžnější pohled na rozdělování dopravy je z hlediska prostředí, ve kterém se tento proces přemístování uskutečňuje. Danou skutečnost zachycuje následující obrázek.



Obrázek 1: Členění dopravy podle prostředí (Adamec, 2008, s. 10)

Uvedené členění otevřelo bránu k lepšímu porozumění dopravy a jejího rozdělení na dílčí skupiny a systémy v této problematice vyskytující se. Nyní budou teoretické poznatky směřovat ke konkrétním a důsledným popisům jednotlivých druhů dopravy.

#### **1.4.1 Silniční doprava**

Prvním typem dopravy, která, dle mého názoru, patří v současné době k nejvíce využívaným a frekventovaným, je silniční doprava. Co lze říci ohledně této dopravy? Jaké má výhody, či ji provází i nějaké nevýhody? Lze v ní spatřovat budoucnost celé dopravy, nebo se stane ztrácejícím odvětvím oproti jiným formám cestování a přepravy obecně?

Podobný názor na významnost této formy dopravy má i autor, který jí přikládá důraz v přepravních sférách a také tvrdí, že má určující vliv na budování silnic ve všech vyspělých zemích. Je totiž na nejvyšší důležité zvyšovat efektivitu dopravy, v tomto případě silniční, a pomoci přispět i samozřejmě ke kvalitě této přepravy a to tím, že je podstatné, aby se budovaly a modernizovaly silnice, obecně pozemní komunikace a zlepšovala se tak situace v hustotě silnic, dálničních sítí a v lepším rozložení silniční dopravy, neboť v současné době je stav organizace jejího provozu nižší, než by mohla mít. (Adamec, 2008, s. 14)

Chod silniční dopravy je zajišťován na pozemních komunikacích nebo též v terénu, kde jsou vymezené cesty. Pozemní komunikací je nazývána taková cesta, jež je určena pro používání silničních vozů, zvláštních vozů, ale také i chodců a to včetně potřebných zařízení k zajištění bezpečnosti (svodidla) a pro provoz na těchto komunikacích jsou i vymezena jistá práva a povinnosti, kterými by se měl účastník provozu ztotožnit a tolerovat je. (Kleprlík, 2011, s. 10)

#### **Členění pozemních komunikací**

Pozemní komunikace se dělí podle vlastníka komunikace, správce nebo také podle technických parametrů či zpoplatnění cest. Ale v České republice je členění pozemních komunikací následující- dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. (Kleprlík, 2011, s. 10)

Dálnice představují takovou pozemní komunikaci, jež je určena pro dálkovou a rychlostní dopravu, jak ve státě, tak i v mezinárodním měřítku. (Kleprlík, 2011, s. 10)

Silnice je zase komunikace uzpůsobená pro silniční, zvláštní vozidla a pro chodce a společně všechny silnice vytváří silniční síť. Dělí se na silnice I. třídy určené především dopravu na dlouhé vzdálenosti a mezistátní, dále silnice II. třídy spojující jednotlivá větší

města a obce a silnice III. Třídy, které jsou určeny pro propojení všech ostatních obcí. (Kleprlík, 2011, s. 11)

Místní komunikací se rozumí veřejná dopravní cesta sloužící k místní dopravě a účelová komunikace je vhodná pro potřeby vlastníků nemovitostí a příslušných staveb či lesních a zemědělských pozemků. (Kleprlík, 2011, s. 11)

A co se týká vlastnictví těchto pozemních komunikací, tak dálnice a silnice I. Třídy má ve vlastnictví stát- Ministerstvo dopravy, silnice II a III třídy vlastní kraje podle katastru nemovitostí, místní komunikace jsou pod správou jednotlivých obcí a účelové komunikace vlastní právnické či fyzické osoby. (Kleprlík, 2011, s. 12)

Domnívám se, že v budoucnosti bude nárůst této dopravy. Bude přibývat její intenzita, tím bude potřeba zlepšit kvalitativní a kvantitativní parametry dopravní sítě, jak se ve své knize pro toto opatření vyslovuje i Adamec. (2008, s. 14) To všechno přes to, že se i na území České republiky začalo mnohem více myslet na budování dálnic, rychlostních sítí a vytvářet tak i nové hlavní osy či vícepruhové pozemní komunikace.

Ovšem tento posun přinese bohužel i mnohá negativa. Pro cestující je důležitá přiměřená intenzita dopravy, lepší průjezdnost a kvalita, rychlost a co s nejmenšími problémy dojet do cíle. Silniční, či automobilová doprava sebou nese mnoho dopravních nehod, špatný dopad na zdraví a životní prostředí, a proto s tímto postřehem by se mělo nadále počítat a snažit se těmto problémům, co nejlépe vzdorovat.

#### **1.4.2 Železniční- drážní- doprava**

Železniční doprava nebo také všeobecně zvaná drážní doprava, jež zahrnuje nejenom vlakové sítě a prostředky, ale také tramvajovou a trolejbusovou dopravu. Rozdělit tyto druhy drážní dopravy nelze, neboť je již strategií měst, aby byly tyto dopravy vzájemně propojené, mluví-li se o dopravní obsluze měst. (Adamec, 2008, s. 14) Jejich návaznost na sebe je pro mnoho cestujících přepravujících se za prací, za službami, za zábavou, velmi podstatnou součástí, kterou hojně využívají.

Tato doprava a její druhy se rozlišují podle toho, jaký je použit pohon hnacího vozidla, tedy zda se využívá motor a k tomu důležité pohonné hmoty, nebo zda se spíše jezdí na elektriku, dělíme drážní dopravu na elektrickou a motorovou. Dříve bylo běžné, aby lokomotiva byla poháněná párou, ale tato technologie by v dnešních podmínkách

a v ekonomickém prostředí, kdy se dbá hlavně na rychlost, neobstála. Avšak krom jiného se snaží dnešní svět zaostřit svou pozornost na snižování negativních vlivů dopravy a chránit tak životní prostředí, proto se může říci, že ekologicky přínosné, lepší a s poměrně nižší spotřebou energie, jsou elektrické tratě, které však nemůžeme uplatit v horských oblastech. (Adamec, 2008, s. 15)

Jaký vliv má horské prostředí na drážní dopravu? Co stěžuje práci a rozvoj železnic?

K této otázce připadá velmi jednoduchá odpověď. Jak je možné již o této dopravě vědět, musí mít vybudované dopravní cesty, kterými jsou samozřejmě kolejnice, na nichž probíhá samotná přeprava a to prostřednictvím železničních vozů poháněné motorem nebo elektrickými sítěmi. Avšak na železnici mají velký vliv geografické podmínky, jež stěžují finanční situaci pro daný stát a tím přispívají k pomalejšímu vývoji železnic u nás. Proto práce je o to více náročná v horských a hornatých oblastech, kde se musí brát v potaz převýšení a další různé překážky bránící rychle a efektivnější stavbě drah, tedy i nemožnosti elektrifikace těchto cest. (Adamec, 2008, s. 15)

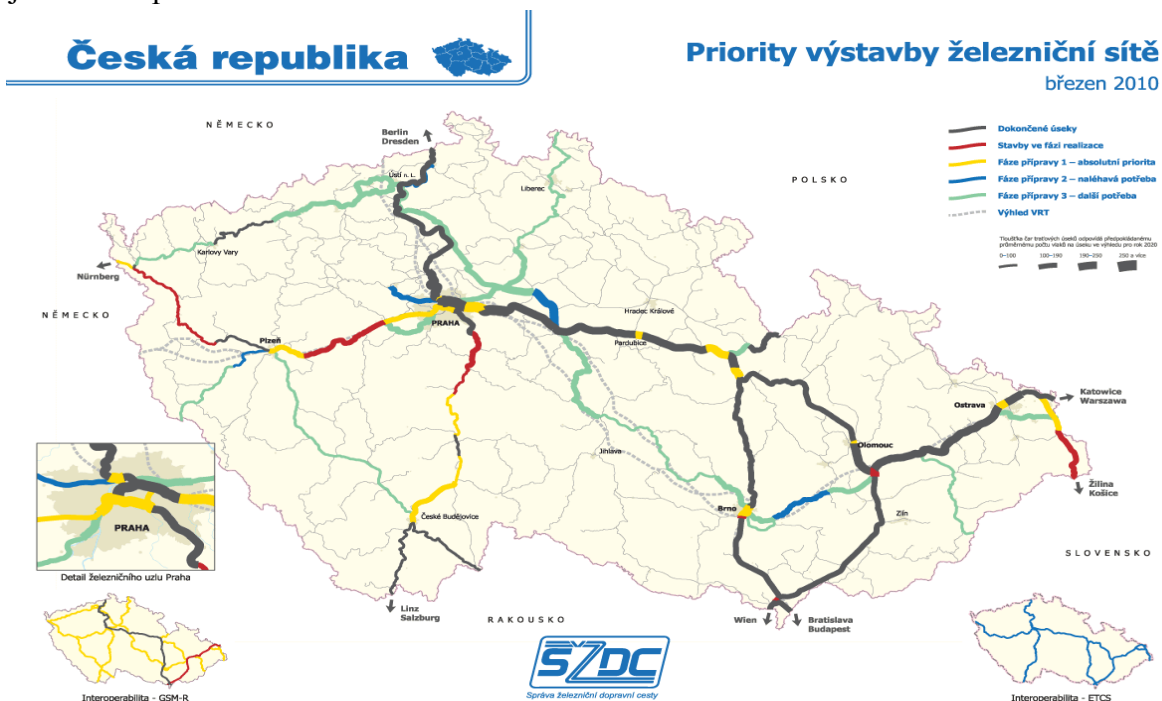
Dalším faktem, který je zřejmý, je velká výhoda železnic v možnosti větší rychlosti a také se domnívám, že pro většinu je důležitá i velká kapacita v přepravování osob v oblasti osobní přepravy a v převozu zboží, stavebního materiálu na velké vzdálenosti, co se týká nákladní dopravy. A proto i podle této přednosti disponuje Česká republika, spolu s Belgií, jednou z nejhustších sítí železnic v Evropě, kde provozní délka tratí k roku 2005 dosahovala 9614 km. (Adamec, 2008, s. 15) Ovšem v důsledku poklesu přepravních výkonů v železniční dopravě dochází i ke snižování provozní délky tratí, neboť k roku 2011 byla zaznamenána celková provozní délka tratí na národní úrovni už 9572 km, což je výrazný pokles oproti roku 2005.

Podle knihy (Wokoun, 2007, s. 87) ČR zaostává v modernizaci a tím spíše v elektrifikaci v počtu dvou a více kolejných tratí, což má za důsledek nízkou přepravní rychlost a špatný technický stav či zastaralé sdělovací a zabezpečovací zařízení.

Ale toto mínění už lze přímo vyvrátit, neboť od roku 2004 dochází na našich železnicích, i přes velké finanční překážky a další problémy, k jejich modernizaci a optimalizaci, zejména v rekonstrukcích nádražních stanic, v budování více kolejných tratí, kdy dochází ke zvýšení rychlosti samotné přepravy a k vybavení tratě takovým technologickým zařízením,

kteří zajišťuje plnou bezpečnost provozu při traťové rychlosti do 160 km/h. Dochází také k dokončování elektrifikaci tratí, přispět ve snaze na zlepšení stavu úrovnových křížení tratí s pozemními komunikacemi a samozřejmě k zajištění požadované kapacity dráhy při současném stanovení optimalizovaného rozsahu železniční infrastruktury. (Zásady modernizace ŽDC, © 2009-2012)

Na nadcházejícím obrázku, lze vidět situaci, která byla stanovena k březnu roku 2010, jež udává a vykresluje priority výstavby železniční sítě v České republice. Je možné pozorovat snahu o lepší a rychlejší průjezdnost napříč republikou a k podchycení problémových částí na tratích a jejich vylepšení a vytvořit tak novou a velkou páteřní síť, která bude zapojena v evropském kontextu.



Obrázek 2: Mapa- Priority výstavby železniční sítě (Zásady modernizace ŽDC, ©2009-2012)

Autor (Adamec, 2008, s. 16) dodává a předpokládá, že by se měla zvýšit příležitost železnice, nejenom v osobní dopravě, ale také v nákladní dopravě, jež by v tomto případě bylo přínosné a velice účinné ji zapojit do multimodálních přeprav a stála by se tak součástí logistického systému na pevnině.



### 1.4.3 Letecká doprava

Letecká doprava patří k nejmladšímu druhu dopravy, neboť její historie nesahá dále než do doby, kdy byly v období meziválečném používány vzducholodě jako významný a pro tuto dobu neobyčejný dopravní prostředek. (Adamec, 2008, s. 17)

V současné době letectví zaznamenává velký rozvoj, v některých oblastech, kde je málo přístupný terén a v oblastech odlehlých regionů, je jediným a hlavním dopravním prostředkem pro spojení se zbytkem světa a k zajištění základních potřeb obyvatel. V ostatních vyspělých zemích se využívá pro rychlou přepravu cestujících a také pro transport menších zásilek na velké vzdálenosti. (Adamec, 2008, s. 17)

Co je velkou výhodou této dopravy je menší náročnost, co se týká budování dopravních cest, které jsou v letectví zanedbatelné, neboť přeprava probíhá ve vzdušných prostorech, zejména v části stratosféry. Ovšem na druhou stranu je náročné budování letišť, tak aby nebyla s tímto spojována přílišná hluchost, především v zastavěných částech a byly splněny normy životního prostředí a hygienické normy. (Adamec, 2008, s. 17)

V České republice se nachází dohromady 90 civilních letišť, které se dále dělí podle charakteru letiště na veřejná a neveřejná, podle určení letiště na vnitrostátní a mezinárodní. Letištěm veřejným je míněno takové letiště, které poskytuje zázemí, letové prostředí, pro všechna letadla, ovšem v mezích svých technických podmínek, kdežto neveřejná letiště jsou taková, jež jsou určena jen pro letadla, která jsou po předchozí domluvě ohlášená. Dalším rozdělení, které je možné a běžně užívané, jsou vnitrostátní letiště zabezpečující letecké spoje v rámci jedné země, nebo v rámci schengenského prostoru, a oproti nim jsou letiště mezinárodní, která uskutečňují lety, jak vnitrostátní, ale i lety překračující hranice jedné země či kontinentu. (Letecká doprava, ©2006)

Kromě těchto výše zmíněných letišť existují v České republice také VFR letiště, která slouží k příletu a odletu za dobré viditelnosti a leteckých podmínek letadlům, která jsou určena především pro rekreační lety nebo pro letecké práce napomáhající rozvoji letecké aktivity v dané zemi. (Letecká doprava, ©2006)

Jaký je však charakter letiště? Co zajišťuje a k čemu je uzpůsobeno?

Letiště je možné vymezit jako místo, které je vnímáno, z oblasti dopravní infrastruktury jako veřejná dopravní infrastruktura, jež je územní plochou k ní patřících letištních staveb, zařízení a budov, jež dohromady zajišťují každodenní přistávání a vzletávání letadel a je-

jich pohyb po této ploše, tedy i jejich údržbu a parkování. (ministerstvo dopravy) Všeobecně, lze tedy říci, že letištěm se rozumí místo, jež je vytvořeno, aby plnilo funkci jak pro letadla samotná, tak i pro cestující, která využívají letištní haly jako zázemí při přestupu, či čekání na další letadla.

Jedno z dominantních postavení má Letiště Václava Havla, neboť zajišťuje přes 95% výkonů v osobní a 84% výkonů v nákladní dopravě. (Wokoun, 2007, s. 86)

V letecké dopravě spatřuji její další rozvoj a budoucnost pro cestující, neboť se čím dál více přibližují a to především z hlediska ekonomického, všem vrstvám obyvatel. Tedy letectví je již dostupné pro širší veřejnost, které jej využívá kvůli velké úspoře času, pohodlí a příjemnému prostředí a službám, které společnosti zajišťují a nabízejí. Trendem v posledních letech se stávají i nízkonákladové lety, které nabízejí své služby za podstatně nižší ceny a uplatňují se zejména na Evropském kontinentu.

#### **1.4.4 Vodní doprava**

Už dříve lidé využívali lodě jako dopravní prostředky. Lze se vrátit až do počátku lidstva, kdy byly vyráběny z jednolitých kusů dřeva primitivní lodě sloužící jako prostředek pro přepravu zboží a osob a tím spíše jako prostředek k zajištění směny, obchodu.

Pro hospodářství tehdejšího světa se stala vodní doprava jedním s hlavních a dostupných forem dopravního systému a z hlediska ekonomického byl tento typ dopravy poměrně levnou záležitostí, se neboť nemusely budovat žádné cesty, protože byly dány přírodou. Ať je možné mluvit ve vnitrozemí o řekách a jezerech, nebo u pobřeží o mořích, to vše byly plochy a prostředí pro lodě utvořené přirozeně. (Adamec, 2008, s. 16)

Minulost byla příznivá pro lodní dopravu, tedy pro vodní dopravu kompletně, ale jak je to nyní s touto dopravou? Jakou vykonává funkci dnes?

Vodní doprava má v současné době povinnost v transportu nákladů, jako je například železná ruda, uhlí či ropa, neboť v osobní oblasti je funkce tohoto typu vnímána jako doplňková, tedy slouží spíše k rekreačním záležitostem. (Adamec, 2008, s. 16)

V důležitosti této dopravy zaujímají přední místo přístavy, jako uzlové body, které jsou určeny jako místo pro nakládání, vykládání a zajištění základní opravy a údržby lodí. Přístavy jsou napojeny na pozemní dopravní cesty v důsledku přepravy zboží. Dá se tedy objektivně říci, že jsou jakýmsi mezníky, či prostředníky mezi souší a vodou a čímž souvisí komunikační síť, která je tvořena splavnými toky, jezery s uměle vybudovanými prů-

plavy ve vnitrozemní části. Ovšem, aby řeky byly splavné nebo i jezera plnila úlohu transportu zboží a osob po vodní ploše, bylo zapotřebí lidské činnosti v této oblasti, kdy byla stavěna různá zdymadla, vodních kanály, přehrad, docházelo k vyrovnání toků a tedy velkému zásahu do ekosystému, jehož následky se mohou projevovat stále. (Adamec, 2008, s. 16)

Vodní doprava se tedy zohledněním těchto hledisek dělí na vnitrozemskou vodní dopravu a námořní dopravu. V České republice působí Oddělení námořní plavby zabývající zpracováním věcných záměrů a různých předpisů a dále a příprava podkladů pro návrhy zákonů. Toto oddělení vykonává funkci námořního úřadu v ČR a dbá na vztahy v mezinárodní oblasti námořnictví. Kromě předešlého úřadu se o předpisy, záměry zákonů a různými žádostmi o poskytnutí koncesí v této oblasti zabývá Oddíl vnitrozemské plavby a infrastruktury vodní dopravy, který zabezpečuje i činnosti související se zajišťováním dozoru, co se týká vnitrozemských plaveb. V neposlední řadě je v České republice zbudováno i Ředitelství vodních cest, zřízené Ministerstvem dopravy, které dbá na přípravy a realizace výstavby a modernizace součástí této dopravy a dbá také o jejich správu, údržbu a opravy. Ovšem jejich další působení je zatím velkou otázkou, hrozí jeho zrušení ze strany státu. (Vodní doprava, ©2006)

Co se tedy týká vodní dopravy v České republice, tak v důsledku geografických, anebo přírodních podmínek, nemá české území dostatečné množství mohutných vodních toků, jež jsou pro rozvoj této dopravy důležité.

Jedinou řekou u nás, která slouží pro obchod a transportní činnosti, je Labe společně s dolním tokem řeky Vltavy. Jejich celková délka činí 303 Km, ovšem v celé republice dosahuje délka splavných vodních cest, které jsou pouze k rekreačním účelům, kolem 664 km. Je to dáno nízkou hladinou řek, jež neumožňují průjezd nákladních lodí, a bohužel není ani v úvahu jakékoliv rozšíření vodních toků, pouze zpevnění břehů řek, opravy mostů a přístavů a zlepšení průjezdu na labsko-vltavské trase, jak udává harmonogram pro rozvoj říčních cest, jež byl schválen vládou ČR. Avšak při úpravách těchto cest hrozí nebezpečí zničení ekosystémů a s tím souvisí velká finanční zátěž. Proto je spíše zohledněna jako alternativa železnice či jiný druh dopravy k transportnímu využití.

Podle mého názoru je velká škoda, že tento druh dopravy nemůže být na našem území využíván tolik jako například silniční doprava či železniční a to hlavně z toho pohledu, kdy je plavba vnímána jako nejekologičtější způsob dopravy, i bereme-li v potaz nehody

s ropou, kdy jsou znečišťovány moře a oceány. Avšak rekonstrukce a různé modernizace, které přináší větší atraktivitu řek a přispívají tak k rozvoji vodních cest, aspoň z oblasti rekreační.



Obrázek 3: Mapa- Výběr jednotlivých staveb na vodních tocích v České republice (Úvod ŘVC ČR, © 2008-2012)

Výše uvedený obrázek představuje, jaké nové stavby na řekách v České republice jsou v realizaci, které jsou dokončené a které další se prozatím plánují.

#### 1.4.5 Cyklistická a pěší doprava

Levná, jednoduchá doprava? Tím je míněna cyklistická doprava, jež je velmi užitečná, neboť s kolem lze cestovat na krátké vzdálenosti, ale v dnešní době i na delší, kdy je možno použít i kombinaci různých druhů dopravy a tím je míněno jediné- s kolem je možné cestovat po železnici, v MHD, ale i v ostatních dopravních prostředcích podle dnešních možností.

Cyklistika je v tomto kontextu pojem pro cyklistickou dopravu, cykloturistiku a terénní cyklistiku. Potom tedy cykloturistika je pojem pro formu rekreační cyklistiky, která slouží pro naplňování turistické činnosti a využívá jízdní kolo jako prostředek k přesunutí. (Koncepte rozvoje cyklistické dopravy, 2010, s. 8)

Proč je cyklistika považována za užitečnou?

Jak udává autor ve své knize (Adamec, 2008, s. 18) cyklistická doprava je velmi šetrná k životnímu prostředí, má pozitivní vliv na zdraví člověka, co se týká jeho fyzického stavu a krom jiného neprodukuje emise a neprovozuje žádný hluk, který by nějak narušil prostředí.

Cyklistická doprava není jen pouze rekreační záležitostí, ale lidé ji využívají v oblasti udržitelnosti dopravy i pro každodenní potřebu a to za dojížděnkou do zaměstnání, což může přinášet také jisté omezení nárůstu automobilové dopravy. Tak jako je tomu u pěší dopravy, která je ze všech druhů dopravy nejšetrnější a nejméně náročnou, neboť nepotřebuje žádné náklady nebo energii, či spotřebu. Jediné co ovlivňuje a to příznivě je zdraví člověka.

Zkrátka používání kola nebo chůze je z více pohledů bráno jako pozitivní, avšak musí se poukázat na velkou nehodovost cyklistů a chodců, kteří se v mnohých ohledech stávají účastníky dopravní nehod a to buď jako ti, co zavíní problémy, nebo jako oběti.

Z toho důsledku je nutné zabezpečení, ať ze strany státu v oblasti legislativy a zákonů či dopravních předpisů a tako v oblasti infrastruktury, tedy vytvoření optimálních podmínek pro bezpečné používání kola a ve velkých městech vytýčení hranic pro chodce a cyklisty.

Podle mého názoru je nanejvýš nutné zbudování cyklostezek ve všech místech, ať už ve městech, na vesnicích a také tam, kde silnice propojují nebo spojují různá místa, jakými jsou například památky kulturní, přírodní památky, ale i zaměstnání a průmyslové zóny. Je žádoucí, aby se začalo pracovat i na tomto rozvoji dopravy.

## **1.5 Legislativa zabývající se oblastí dopravy**

Kdo se zaměřuje na oblast dopravy, kontroluje ji a vytváří příslušnou legislativu?

Jak již je i možné z dané oblasti zkoumání pozorovat a zjistit, tak legislativní rámec v dopravě zajišťuje vláda, tedy spíše zákony vydávané prostřednictvím našich zákonodárných orgánů, dále dopravu kontroluje Ministerstvo dopravy, které napomáhá financovat různé projekty a snáze je propojené i na podporu ze strany Evropské unie a také zejména dbá na správnou funkci dopravní politiky.

Dopravní politika, neboli dá se říci také, že jde o jakýsi postoj vlády, který se zaměřuje na formování podmínek a tvoření vývoje v oblasti dopravního sektoru, kdy by měly být

prostřednictvím zásahů do této sféry, zajištěno fungování a také rozvoj dopravy i z hlediska ekonomického, jež by byly zaručené minimální škody pro celou společnost. (Zelený, 2007, s. 42-43)

### 1.5.1 Vybraná legislativa v oblasti silniční dopravy

„Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, upravuje podmínky provozování silniční dopravy, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené, a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku.“ (Česko, 1994, č. 37)

„Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, upravuje problematiku kategorizace pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy (ve věcech pozemních komunikací) příslušnými silničními správními úřady.“(Česko, 1997, č. 3)

„Zákon č.12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, který stanovuje, že státní správu ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích (dále jen „silniční provoz“) vykonává Ministerstvo vnitra (dále jen „ministerstvo“) a Policie České republiky (dále jen „policie“). V rámci policie vykonávají tuto správu okresní a krajské dopravní inspektoráty a Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky (dále jen „Ředitelství služby dopravní policie“).“ (Česko, 1997, č. 3)

„Zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, upravuje práva a povinnosti provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu (dále jen „pozemních komunikace“), pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky (dále jen „policie“) ve věcech provozu na pozemních komunikacích.“ (Česko,

„Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů upravuje v návaznosti na přímo použitelný předpis Evropských společenství postup států, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou (dále jen „zajišťování obslužnosti“). Na postup při zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících ve vnitrozemské plavbě se ustanovení tohoto zákona použijí přiměřeně.“ (Česko, 2010, č. 65)

A k nim další a nově vydané a patřící vyhlášky, nařízení vlády a ministerstev a novely zákona.

### 1.5.2 Vybraná legislativa v oblasti drážní dopravy

„Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách upravuje

- a) podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových a stavby na těchto dráhách,
- b) podmínky pro provozování drah podle písmene a), pro provozování drah na těchto dráhách, jakož i práva a povinnosti fyzických a právnických osob a s tím spojené,
- c) výkon státní správy a státního dozoru ve věcech drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových.“ (Česko, 1994, č. 79)

„Zákon č.77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č.266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů upravuje

(1)

- a) způsob zřízení a činnosti akciové společnosti České dráhy a
- b) zřízení a činnost státní organizace Správa železniční dopravní cesty,

jako právních nástupců státní organizace České dráhy.

(2)

Na založení, vznik, činnost, postavení orgánů a právní poměry akciové společnosti České dráhy se vztahuje obchodní zákoník, pokud tento zákon nestanoví jinak.“ (Česko, 2002, č. 34)

### 1.5.3 Vybraná legislativa v oblasti letecké dopravy

„Zákon č.49/1997 Sb., o civilním letectví upravuje podmínky stavby a provozování letadla, letecké stavby, podmínky využívání vzdušného prostoru a poskytování leteckých služeb, podmínky provozování leteckých činností, ochranu letectví, podmínky pro užívání sportovního létajícího zařízení a výkon státní správy. Vztahuje se také na vymezení rozsahu na vojenské letectví ve věcech leteckého personálu, vojenských letišť a leteckých staveb, užívání vzdušného prostoru, poskytování leteckých služeb a provozování leteckých činností.“(Česko, 1997, č. 17)

#### 1.5.4 Vybraná legislativa v oblasti cyklistické dopravy

V této oblasti dopravy je legislativní rámec teprve v jeho návrhu a v šetření, avšak podle Ministerstva dopravy by měly být právní předpisy vsazeny do legislativy silniční dopravy, konkrétně do zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. (Cyklistická doprava a pozměňovací návrhy, © 2006)

V současné době se zpracovává novelizace tohoto zákona, jež má na starosti „cykloskupina“ jmenovaná Ministerstvem dopravy a připravující veškeré podklady pro návrh změn v právních předpisech pro cyklo dopravu ve výše uvedeném zákoně. Pro použití byla schválena takzvaná Cyklostrategie, tedy Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR z roku 2004, která v roce 2012 byla aktualizovaná pro léta 2012-2015. (Legislativa: Změny v souvisejících zákonech a předpisech, ©2013)

### 1.6 Regionální politika a regionální rozvoj ve vztahu k dopravě

Regionální politika spadá až do 30. let 20. století, a i přes to v dnešní době nelze přesně vymezit obsahově, co je regionální politika, jaký je význam tohoto pojmu. Nelze najít v žádné teorii univerzálnost pojmu regionální politika, neboť je možné spatřovat provázanost s hospodářskou politikou sátu. (Kolektiv autorů, 2008, s. 100)

Aktuální vymezení je ovlivněné mnoha aspekty, kterými jsou především sociálně ekonomická situace a příslušné politiky, tedy hospodářská či sociální. Samotná regionální politika se snaží své stanovené cíle vykonávat prostřednictvím makroekonomických a mikroekonomických nástrojů, ale i prostřednictvím nástrojů, jež nejsou přímo spjaté s ekonomickou teorií. (Kolektiv autorů, 2008, s. 100-107)

Ovšem v dané oblasti dopravy existuje v regionální politice její institucionální zabezpečení, kam spadají různá ministerstva, např. Ministerstvo pro místní rozvoj, nebo i Ministerstvo dopravy, které stanovuje a kontroluje činnost dopravní politiky a dbá na dopravní obslužnost na území s veřejnou dopravou. Toto však bylo zmíněno v kapitole o dopravní legislativě, ale co navíc však přibylo od roku 2004, kdy Česká republika vstoupila do Evropské unie? (Kolektiv autorů, 2008, s. 159)

Jedná se o podporu ze strany Evropské unie a to v rámci programů PHARE, ISPA a SAPARD, jež představují velkou pomoc pro tvorbu a realizaci samotné regionální politiky v ČR a také z evropských fondů, kterými jsou Fond soudržnosti, Evropský fond regionálního rozvoje a Evropský sociální fond. V těchto případech existují, pro určitá období,



cíle Evropské unie a jejich financování, do kterých oblastí má být přenesena finanční pomoc a také Regionální a strukturální politika pro období 2007-2013, program, ve kterém jsou přesně vymezeny a stanoveny jednotlivé cíle a jejich požadavky, financování, a obsah. (Kolektiv autorů, 2008, s. 129-153)

Dopravní dostupnost hraje významnou roli z hlediska rozvoje zemědělství a průmyslu v obcích, krajích a regionech obecně. Je nutné ovšem říci, že stav silnic mezi obcemi, či v jednotlivých krajích, je velmi zanedbaný a proto regiony pomalu přistupují k modernizaci, opravám místních komunikací a k investicím na nové budování rychlostních sítí a příslušných dopravních sítí a k přispění k lepší dostupnosti a obslužnosti do jednotlivých částí krajů. (Wokoun, 2007, s. 123)

Podle Wokouna (2007, s. 112), který ve své knize udává fakt, že regionální rozdíly se budou postupně snižovat právě v oblasti dopravní infrastruktury.

Nyní lze tento názor podpořit, neboť v silniční dopravě dochází k její modernizaci, propojení důležitých dopravních cest a cítí všeobecně, výstavby rychlostních silnic a co se týká i železniční dopravy, lze vidět pokrok a to i v tom, že vstoupili na tuto část trhu noví dopravci, kteří přispěli ke zvýšení vybavenosti dopravní infrastruktury a zvýšení rychlosti na železničních tratích.

Lze také předpovídat, že regionální rozvoj bude výrazně ovlivněn právě realizací různých velkých projektů v dopravní infrastruktuře na národním, ale i mezinárodním poli, což se zejména projeví v posílení dotčených regionů. I když důsledkem bude i izolace regionů, které nebudou ležet buď ve středu rozvojových os či tedy ve středu, nebo v blízkosti infrastruktur nově vybudovaných. (Matula, 2005, s. 19)

Krom toho se snaží kraje v součinnosti s obcemi podporovat rozvoj cyklistické dopravy a také regionální letiště a zvýšit tak jejich význam a zapojit je více do vnitrostátního provozu. (mder.cz, ©2006)

## 1.7 Shrnutí kapitoly

Základní pojmy v dopravě, její legislativní rámec, členění dopravy a následný stručný rozbor a popis jednotlivých forem dopravy, přinesla tato kapitola, která se snažila přiblížit danou oblast zkoumání, jež je svým rozsahem velmi náročná. Krom vysvětlení jednotlivých pojmů a jejich významu na oblast dopravy byla tato kapitola také zaměřena na regionální politiku a rozvoj a jeho vliv na danou oblast, neboť vše souvisí vždy se vším, a pokud

má každá oblast v ekonomice fungovat je nutné, aby rozvoj či změny začínaly vždy u nejmenších jednotek v příslušném státu.

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 2 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ OLOMOUCKÉHO KRAJE

Jak lze vymezit území, které je nazýváno krajem? Jaký zákon upravuje složení České republiky z územněsprávního hlediska?

V zákoně č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení) je upraveno, že:

„(1) Kraj je územním společenstvím občanů; náleží mu právo na samosprávu, které vykonává v rozsahu stanoveném zákonem a v souladu s potřebami kraje (dále jen „samostatná působnost“).

(2) Kraj je veřejnoprávní korporací; vystupuje v právních vztazích svým jménem a nese odpovědnost z těchto vztahů vyplývající.

(3) Kraj pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů; při plnění svých úkolů chrání též veřejný zájem vyjádřený v zákonech a jiných právních předpisech.

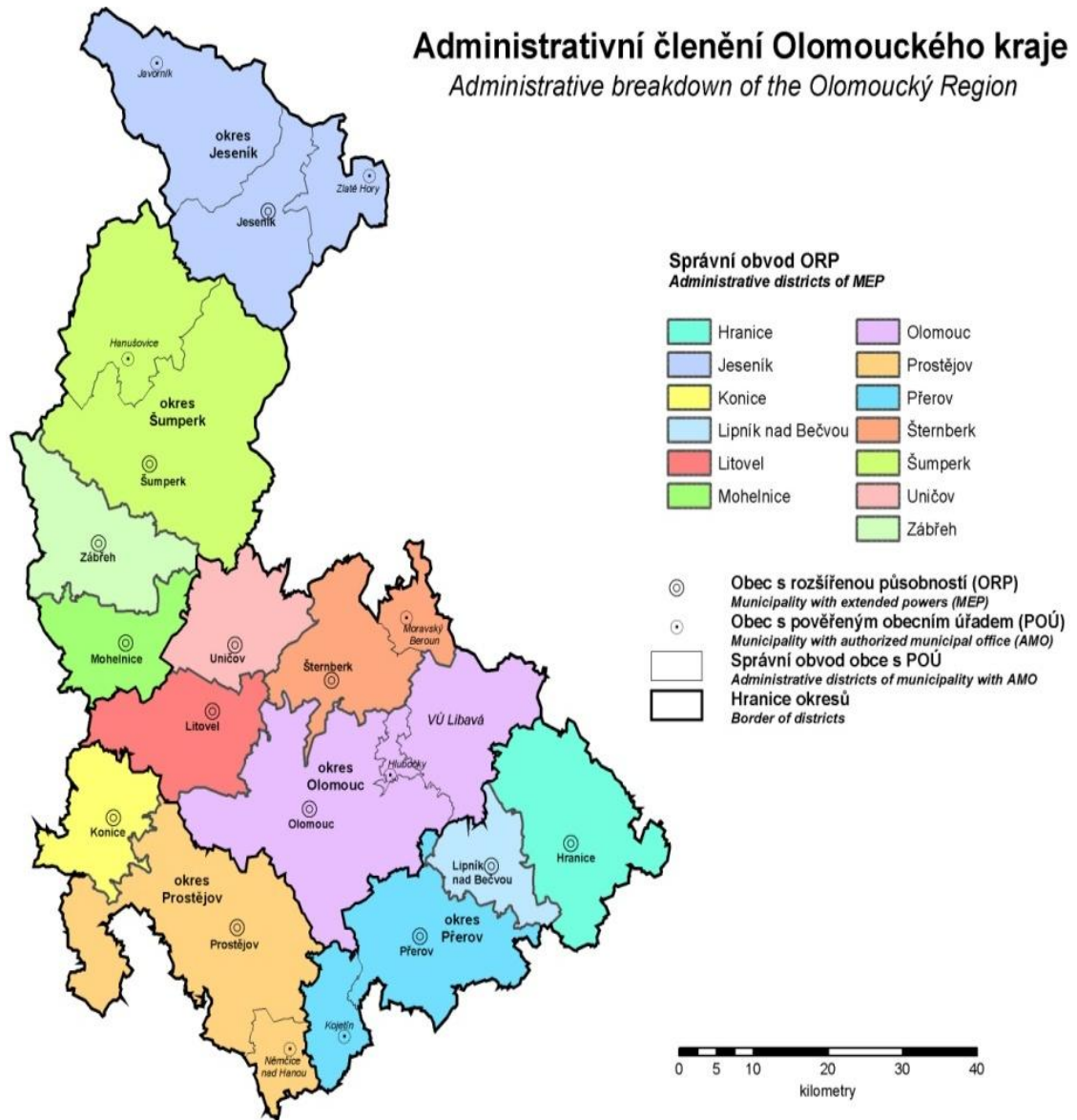
(4) Kraj má vlastní majetek a hospodaří s ním samostatně za podmínek stanovených tímto nebo zvláštním zákonem.“ (Česko, 2000, č. 38)

Tak je možné charakterizovat obecně každý kraj, který se nachází v České republice. Nyní ovšem bude následovat stručný popis konkrétního kraje, tedy Olomouckého kraje, neboť podle různých hledisek se každý kraj od kraje liší.

### 2.1 Lokalizace Olomouckého kraje

Olomoucký kraj, se Statutárním městem Olomouc, je jedním ze 14 krajů v České republice, který se rozkládá ve střední části Moravy a prostupuje i do její severní části, a který společně se Zlínským krajem tvoří, z územněsprávního hlediska, oblast Střední Moravy, neboli NUTS II. Na severu tvoří Olomoucký kraj 104 km dlouhou hranici s Polskem, na východě má hranice s Moravskoslezským krajem, na jihu sousedí s krajem Zlínským a Jihomoravským a s Pardubickým krajem má hranici na západě. (Charakteristika kraje: ČSÚ v Olomouci, ©2013)

Tento kraj se člení na pět okresů, kterými jsou Jeseník, Šumperk, Olomouc, Prostějov a Přerov, dále se dělí také na třináct správních obvodů obcí s rozšířenou působností, kam řadíme Hranice, Jeseník, Konice, Lipník nad Bečvou, Litovel, Mohelnice, Olomouc, Prostějov, Přerov, Šternberk, Šumperk, Uničov, Zábřeh, na dvacet správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem a na 399 obcí, kdy k 1. 1. 2005 došlo k rozšíření území o tři obce z kraje Moravskoslezského. (Charakteristika kraje: ČSÚ v Olomouci, ©2013)



Obrázek 4: Mapa - Administrativní členění Olomouckého kraje (Ročenka Ol.

Kraje 2012, ©2013)

Na výše uvedeném obrázku, tedy mapě Olomouckého kraje, jsou zřetelně znázorněné jednotlivé okresy, od severu k jihu jsou to okresy: Jeseník, Šumperk, Olomouc, Prostějov a okres Přerov. Dále jsou zde barevně odlišené správní obvody ORP, tedy obce s rozšířenou působností, a vyznačené hranice správních obvodů obcí s POÚ, jedná se o obce s pověřeným obecním úřadem.

## 2.2 Geografická stránka kraje

Geografie se zabývá popisem povrchu sledovaného území a poskytuje tak přehled o pohořích, nížinách, řekách a dalších údajů, jež přímo souvisí s přírodou.

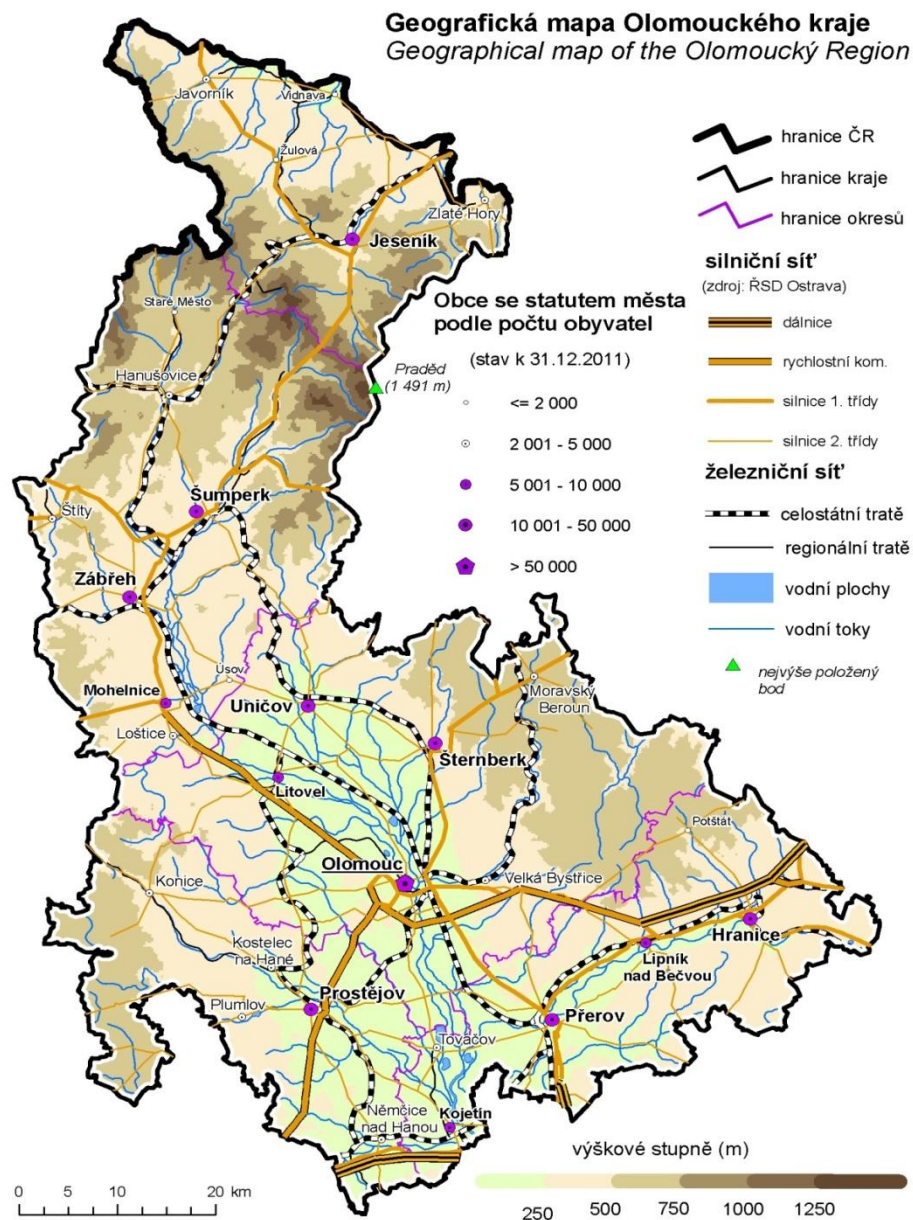
Z geografického hlediska má Olomoucký kraj velmi členitý povrch. V jeho severní části tvořeném okresy Jeseník a Šumperk je krajem hornatým, neboť se zde nachází pohoří Hrubého Jeseníku s nejvyšším vrcholem Praděd, který dosahuje výšky 1491 m. n. m. Dále se zde nachází Rychlebské hory, Oderské vrchy, Hanušovická vrchovina a z části Zlatohorská vrchovina. Jeho jižní části, kam patří okresy Olomouc, Přerov, Prostějov, je tvořena rovinatým povrchem tzv. Hanou a to proto, že tu protéká řeka Haná, druhý největší přítok řeky Moravy. Řeka Morava protéká celým územím kraje a na její hladině se nachází, u Kojetína v okrese Přerov, nejnižší položený bod s výškou 190 m. n. m. Olomoucký kraj je typický i mnohými jezírky, mokřady, a také systémem rybníků kolem Tovačova. (Charakteristika kraje: ČSÚ v Olomouci, ©2013)

Z přírodního bohatství má kraj Chráněnou krajinnou oblast Jeseníky s nejrozlehlejším moravským rašeliništěm Rejvíz, dále lužní lesy v Chráněné krajinné oblasti Litovelské Pomoraví. Také se zde nachází vodní nádrž s elektrárnou Dlouhé stráně a řada jeskyní- namátkou Mladečské, Javořické a Zbrašovské aragonitové jeskyně na Přerovsku, jež jsou proslulé gejzírovitými krápníky. V Hrubém Jeseníku se tu nachází jeskyně Na Špičáku a jeskyně Na Pomezí. (Charakteristika kraje: ČSÚ v Olomouci, ©2013)

Níže uvedený obrázek představuje geografickou mapu Olomouckého kraje, která vyznačuje povrch na celém území daného kraje. V severní části, tmavě hnědým zbarvením, lze vidět pohoří Jeseníků s nejvýše položeným bodem Praděd, dále pohoří Rychlebské hory, Javorníky či Zlaté Hory. Ve střední části sahající k jižní hranici kraje, je možné spatřit, světle zelenou barvou, rovinatou oblast Hanou, tzv. Hornomoravský úval. Skrze celé území se táhne řeka Morava, jež pramení v Národní přírodní rezervaci, Kralický Sněžník, tedy i ve stejnojmenném pohoří. Levým velkým přítokem řeky Moravy uvedením i na mapě, je řeka Bečva a velkým pravým přítokem řeka Haná. Toky a vodní plochy jsou v mapě vyznačené modrou barvou.

Na dané mapě jsou uvedené také hranice okresů, hranice kraje a na severu hranice České republiky. Jsou zde také znázorněny silnice I. a II. třídy, dálnice a rychlostní silnice, nechybí tu ani síť železniční tratě, ať už z regionálního hlediska nebo trať celostátní, která je vedena ze severní části Olomouckého kraje, tedy ze Zlatých Hor.

Jedním z posledních údajů zakreslených do mapy jsou obce s přiznaným statutem města, která jsou řazena podle počtu obyvatel od 2000 do 50 000.



Obrázek 5: Mapa- Geografické členění Olomouckého kraje (Ročenka Ol. kraje 2012, ©2013)

### 2.3 Rozloha

Co se týká velikosti daného území kraje, tak svou rozlohou stanovenou k 31. 12. 2011, jež činí 5 267 km<sup>2</sup>, zaujímá kraj 6,7 % z celkové rozlohy České republiky a řadí se tak na 8. místo v porovnání s ostatními kraji. (Charakteristika kraje: ČSÚ v Olomouci, ©2013)

Například oproti Zlínskému kraji, jež čítá celkovou rozlohu 3 963 km<sup>2</sup>, je tedy Olomoucký kraj přibližně o 33% větší. (Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, ©2013)

## 2.4 Obyvatelstvo a sídelní struktura

K dalšímu údaji, podle kterého je každý kraj charakteristický, patří také obyvatelstvo, tedy každá osoba bez ohledu na státní občanství, jenž má na daném území trvalý pobyt.

Celkový počet obyvatel v Olomouckém kraji činí k 31.12 2011 celkem 638 638 obyvatel, kteří žijí v 399 obcích. Z těchto obcí je třiceti z nich přiznán status města, kde tedy bydlí přibližně 56,6% obyvatel z celkového počtu. (Charakteristika kraje: ČSÚ v Olomouci, ©2013)

Dalším pozorovaným ukazatelem je hustota zalidnění na 1 km<sup>2</sup>, která v tomto kraji má 121,3 osob/km<sup>2</sup> a přibližuje se tak průměrné hustotě 133,2 osob/km<sup>2</sup> v rámci celé republiky. Samozřejmě daná hustota se liší v jednotlivých okresech, kde například v okrese Jeseník činí hustota zalidnění 56 osob/km<sup>2</sup> a oproti tomu v okrese Olomouc je hustota zalidnění až 143 osob/km<sup>2</sup>. Tyto rozdíly v počtu obyvatel a v hustotě obyvatel (viz tabulka 1) v daných okresech Olomouckého kraje závisí na mnohých faktorech a to buď skrze pracovní příležitosti, nebo skrze přírodní podmínky s čím souvisí i fakt, že severní hornatá část kraje je osídlena mnohem řidčeji, než okresy v oblasti rovinaté Hané. Lze sledovat i na počtu obcí v jednotlivých okresech, které jsou uvedené také v nadcházející tabulce, Tabulka 1. (Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012, ©2013)

Tabulka 1: Počet obyvatel a hustota zalidnění v okresech Olomouckého kraje  
(Vlastní zpracování, Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012, ©2013)

Okresy Olomouckého kraje	Počet obcí	Počet obyvatel v tis.	Hustota zalidnění (osob/km <sup>2</sup> )
Jeseník	24	40 486	56
Šumperk	78	123 558	94
Olomouc	96	232 032	143
Přerov	104	133 023	157
Prostějov	97	109 539	142

Údaje k 31. 12. 2011. Zaokrouhлено na celá čísla.

U obyvatelstva se zkoumá také jeho věková struktura, průměrný věk a index stáří. Indexem stáří se rozumí poměr počtu osob ve věku 65 let a více na 100 osob ve věku 0-14 let,



a v tomto kraji, k 31.12 2011, dosahuje 112, 9. Průměrný věk se pohybuje kolem 41,2 let u celého počtu obyvatel, odlišný je u mužské populace, kde činí 39,7 let, a u žen dosahuje průměrný věk 42,7 let. Rozdíl mezi věkem mužů a žen je dán také hlavně tím, že u mužů dochází k častým smrtelným pracovním úrazům, neboť vykonávají oproti ženské populaci leckdy fyzicky náročné a nebezpečné povolání. Krom tohoto důvodu je to dáno i například rozdílnou životosprávou apod.

V kraji došlo také k poklesu počtu sňatků, kdy v roce 2009 bylo uzavřeno 2 827 sňatků a v roce 2011 bylo už jen 2 605. Domnívám se, že když se ani počet rozvodů nezvýšil, tak pokles uzavřených manželství je způsoben moderním životním stylem, kdy čím dál více partnerů spolu žijí „na hromádce“, tedy, že spolu žijí, vychovávají děti, ale nemají uzavřený sňatek.

Následující tabulka, Tabulka 2, ukazuje vývoj počtu obyvatel, udává zastoupení mužů a žen z tohoto celkového počtu, v Olomouckém kraji za roky 2009, 2010 a 2011. Tabulka 3 znázorňuje vývoj počtu narozených celkem, z toho živě a mrtvě narozených dětí v kraji, a také celkový počet zemřelých za roky 2009, 2010 a 2011. Poslední, Tabulka 4, znázorňuje za dané roky 2009, 2010 a 2011 vývoj počtu přistěhovalých a vystěhovalých.

Tabulka 2: Počet obyvatel v kraji v jednotlivých letech (Vlastní zpracování, Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012, ©2013)

	2009	2010	2011
<b>Stav obyvatel k 31.12.</b>	642 041	641 681	638 638
<b>Z toho: Muži</b>	313 601	313 430	312 033
<b>Z toho: Ženy</b>	328 440	328 251	326 605

Jak je možné v této tabulce, Tabulce 2, pozorovat, vývoj počtu obyvatel má klesající tendenci ve třech po sobě následujících letech. Stejně tak i v tabulce následující, tedy v Tabulce 3, je patrný pokles počtu živě narozených dětí za vybrané roky, neboť počet živě narozených dětí, v roce 2011, byl 6 311 dětí, což je přibližně o 600 dětí méně, než v roce 2010.

Tabulka 3: Celkový počet narozených a zemřelých a přirozený přírůstek v jednotlivých letech (Vlastní zpracování, Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012, ©2013)

	2009	2010	2011
<b>Narození celkem k 31.12.</b>	7 150	6 936	6 336
<b>Z toho: Živě</b>	7 134	6 922	6 311
<b>Z toho: Mrtvě</b>	16	14	25
<b>Zemřelí celkem k 31.12.</b>	6 705	6 748	6 559
<b>Přirozený přírůstek</b>	429	174	-248

Lze tedy chápat jakýsi přímý vztah mezi těmito dvěma ukazateli, kdy počet obyvatel je ovlivněn přirozeným přírůstkem obyvatel, tj rozdílem mezi narozenými a zemřelými. Přirozený přírůstek obyvatel se od roku 2009 postupně snižoval, až v roce 2011 (je zde zahrnuto i poslední sčítání lidu, bytů a domů) dosáhl záporného výsledku.

Mimo tento fakt se ve vývoji počtu obyvatel také odráží rozdíl mezi přistěhovalými a vystěhovalými, tedy migrační přírůstek.

Migrační přírůstek je znázorněný v další tabulce, Tabulka 4, kde je více než patrné, že s postupem let se tento ukazatel zmenšuje, i když je stále více vystěhovalých než přistěhovalých. Ovšem nedochází k žádné razantní migraci obyvatel. Tento ukazatel svědčí o jakési stagnaci vývoje obyvatel, neboť občané mohou být v kraji spokojeni, v důsledku jeho rozvoje, nebo jsou spokojeni s tím, jakou podporu zde mají s porovnáním s tím, co je v ostatních krajích za příležitosti a jiné nabídky pro obyvatele.

Tabulka 4: Počet přistěhovalých a vystěhovalých v jednotlivých letech (Vlastní zpracování, Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012, ©2013)

Údaje k 31.12.	2009	2010	2011
<b>Přistěhovalí</b>	3 822	4 000	3 857
<b>Vystěhovalí</b>	4 347	4 534	4 001
<b>Migrační přírůstek</b>	-525	-534	-144

### Porovnání vybraných údajů o obyvatelstvu se Zlínským krajem

Neboť Olomoucký kraj sousedí se Zlínským krajem a společně tvoří oblast Střední Moravy (NUTS II.), chtěla jsem je v této části mezi sebou porovnat. Svědčí o tom tabulka, Tabulka 5, která představuje vybrané ukazatele o obyvatelstvu v těchto dvou krajích.

Tabulka 5: Olomoucký a Zlínský kraj podle vybraných ukazatelů (Vlastní zpracování, Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012, ©2013, Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, ©2013)

Ukazatelé k 31. 12. 2011	Olomoucký kraj	Zlínský kraj
Počet obyvatel v tis.	638 638	589 030
Hustota zalidnění na 1 km <sup>2</sup>	121	149
Průměrný věk obyvatel	41,2	41,4
Index stáří	112,9	117,8
Přirozený přírůstek	-248	-601
Migrační přírůstek	-144	-456

Zlínský kraj, je svou rozlohou, jak bylo uvedeno v kapitole 2.3, menší, proto je hustota zalidnění v tomto kraji větší, než v Olomouckém. Obyvatelé se tu soustředí především kolem okresů Zlín, Kroměříž, tedy co nejbližší centrální části kraje, kdežto okrajové části jsou řidčeji osídlené.

Co se týká počtu obyvatel, tak vybrané kraje se liší o necelých 50 000 obyvatel. Index stáří činí ve Zlínském kraji 117,8, a s tím může souviset i jeho přirozený přírůstek, který je o více než polovinu větší, než v Olomouckém kraji. Jedná se o velmi záporný přírůstek zapříčiněný větší úmrtností v kraji, než naopak porodností a proto je index stáří i tak vysoký.

Velký rozdíl je možný pozorovat i v migračním přírůstku obyvatel, který ovlivňuje celkový pokles obyvatel ve Zlínském kraji. Dochází k malému pohybu obyvatel z pohledu imigrace. Více lidí odchází z daného kraje a to může být v důsledku hledání lepších pracovních příležitostí či i jiných problémů, se kterými se kraj může potýkat.

## 2.5 Ekonomický rozvoj kraje

Olomoucký kraj a jeho ekonomické zázemí se rozvíjí podle různých hledisek a faktorů. Ekonomickými ukazateli, které nám přiblíží stav ekonomiky příslušného území, jsou hrubý domácí produkt a hrubá přidaná hodnota a další ukazatelé jakými jsou například míra nezaměstnanosti, dojíždka za prací, ekonomicky aktivní obyvatelstvo v kraji a také i podíl cizinců a jiná další hlediska, jež vzájemně ovlivňují výsledný hrubý domácí produkt.

### Vybraní ekonomičtí ukazatelé:

- **Hrubý domácí produkt (HDP)**

Klíčovým ukazatelem pro vývoj ekonomiky představující celkový souhrn přidaných hodnot jednotlivých odvětví v činnostech považovaných za produktivní, tj. služby tržního i netržního charakteru. Podle něj lze vyhodnotit konkurenceschopnost příslušného kraje. (Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012, ©2013)

- **Hrubá přidaná hodnota (HPH)**

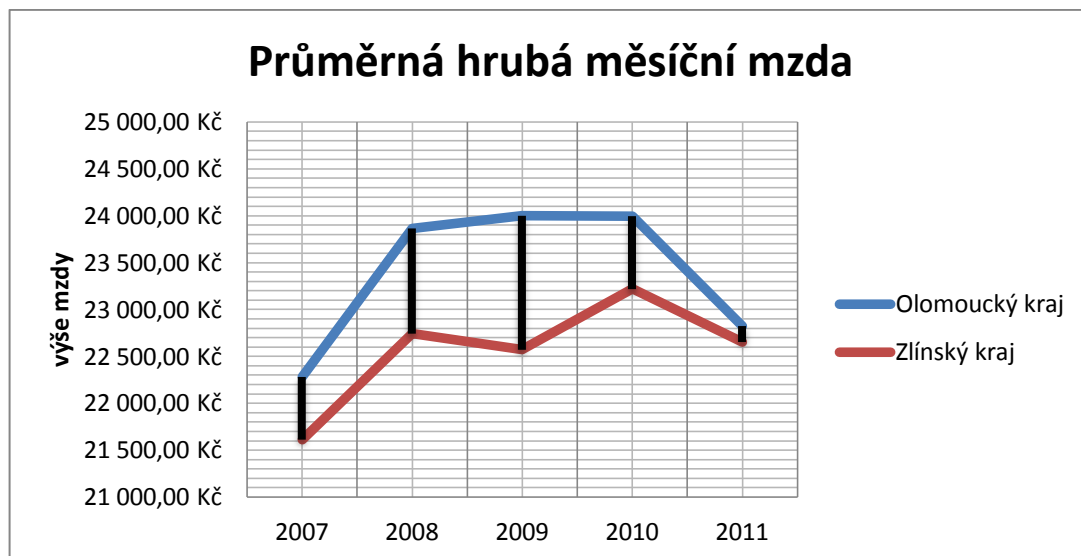
Makroekonomický ukazatel, jenž představuje souhrn přidaných hodnot jednotlivých odvětví (tj. HDP bez čistých daní na produkty, které nelze rozdělit mezi jednotlivá odvětví).

Podle získaných dat patří Olomoucký kraj mezi dlouhodobě zaostávající kraje Česka, i když nelze opomenout fakt, že jeho vývoj v poslední době zaznamenal pozitivní směr. V roce 2011 činil HDP 279 902 Kč na jednoho obyvatele, což je jen 76 % průměru z celé republiky. V období silného hospodářského růstu Česka, mezi léty 2004-2007, dosáhl kraj velmi nízkého procentuálního přírůstku HDP. Což znamenalo velmi negativní odraz v hospodářství. Hrubá přidaná hodnota v témže roce činila 161 176 mil. Korun. (Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012, ©2013)

- **Průměrná hrubá měsíční mzda**

Průměrná hrubá měsíční mzda je podíl mzdových prostředků (i včetně příplatků za přesčas, odměn, náhrad mzdy atd.) připadající na jednoho zaměstnance za měsíc. Z hrubé mzdy se odpočítávají ještě odvody na zdravotní pojištění, sociální zabezpečení a zálohy na daně z příjmů. (Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012, ©2013)

Dostupné údaje o mzdách v naší republice, podle různých statistik, uvádějí, že dvě třetiny zaměstnanců mají mzdu nižší než je celostátní, což se odráží v mnoha faktorech, podle regionů, druhu práce apod. (Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012, ©2013)



Obrázek 6: Graf vývoje průměrných hrubých měsíčních mezd v OK a ZLK

(Vlastní zpracování, Statistická ročenka Ol a ZLK kraje 2012, ©2013)

Na grafu, který udává vývoj průměrných hrubých mezd v kraji Olomouckém a Zlínském, lze spatřovat v období let 2008 až 2010 velké rozdíly mezi kraji. Mzda je podstatně vyšší v Olomouckém kraji a to dokonce, rok 2009, o několik tisíc korun. Ovšem v současné době se výkyvy v růstu mezd stávají velmi nepatrné a tolik se od sebe neodlišují (viz. rok 2011)

- **Míra nezaměstnanosti**

Co se týče míry nezaměstnanosti v kraji, popisuje ji nadcházející tabulka, Tabulka 6, vývoje míry nezaměstnanosti v předchozích letech, kdy si lze všimnout, že v důsledku hospodářských (ekonomických) problémů, hospodářské výkonnosti, se počet nezaměstnaných kolísavě vyvíjí. Je možné pozorovat vysokou míru nezaměstnanost oproti jiným krajům v republice, například s porovnáním se Zlínským krajem. (Statistická ročenka Olomouckého a Zlínského kraje 2012, ©2013)

Tabulka 6: Vývoj míry nezaměstnanosti a míry ekonomické aktivity v OK (Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012, ©2013)

Olomoucký kraj	2008	2009	2010	2011
Obecná míra nezaměstnanosti (%)	5,9	7,6	9,1	7,6
Míra ekonomické aktivity (%)	57,0	57,4	65,0	56,0

Tabulka 7: Vývoj míry nezaměstnanosti a míry ekonomické aktivity v ZLK(Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, ©2013)

Zlínský kraj	2008	2009	2010	2011
Obecná míra nezaměstnanosti (%)	3,8	7,3	8,5	7,6
Míra ekonomické aktivity (%)	57,9	57,2	66,1	57,4

Z tohoto pozorování je patrné, že míra nezaměstnanosti je v Olomouckém kraji, oproti Zlínskému, podstatně větší

Výrazný rozdíl lze vidět v roce 2008, kdy míra nezaměstnanosti v kraji Zlínském dosáhla jen 3,8 %, tak v Olomouckém až 5,9 %. Je to obrovský rozdíl zapříčiněný i již zmiňovanou hospodářskou výkonností, jež se odrazila i v míře ekonomicky aktivního obyvatelstva, který je podstatně nižší než ve Zlínském kraji.

*Mapa nezaměstnanosti v kraji je uvedena v příloze č. 1*

## 2.6 Podnikání, průmysl a zemědělství

Všechny ekonomické ukazatele, které tu byly popsány, i které tu nejsou uvedené, v nich se odráží celkové postavení daného kraje v jeho hospodářství, ekonomice.

### 2.6.1 Podnikání a průmysl

Klíčovou roli hraje i samotné podnikání pro rozvoj hospodářství. I když kraj je oblastí průmyslovou s rozvinutými službami, neboť v roce 2011 tu sídlilo 157 průmyslových podniků se 100 a více zaměstnanci a také tu mělo sídlo 25 stavebních podniků s 50 a více zaměstnanci, kdy stavební úřady evidovaly během roku 2011 celkem 5 208 vydaných stavebních ohlášení a povolení, tak i přes to míra nezaměstnanosti je vysoká. Především se musí vzít v potaz i fakt, že v severní části regionu, okres Jeseník, Šumperk, je podstatně vyšší nezaměstnanost, než v okresech v jižní části kraje. Je to dané odlivem pracovních příležitostí, malé firmy v podhůří Jeseníků zanikají, neboť je přerůstají velké podniky, nadnárodní společnosti, dalším hlediskem proč v těchto oblastech je menší podíl ekonomicky aktivního obyvatelstva je špatná dopravní dostupnost, i z historického hlediska vy-

sídlením německého obyvatelstva, které v těchto částech žilo. (Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012, ©2013)

Ve statistickém registru ekonomických subjektů bylo koncem roku 2011 zaregistrováno 138 970 podniků, organizací a podnikatelů. Největší část tvořili soukromí podnikatelé zapsaní dle živnostenského zákona (76,6 %) a obchodní společnosti (8,4 %). (Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012, ©2013)

Olomoucký kraj se snaží o podporu vzniku pracovních příležitostí, rozvoj znalostních ekonomik v metropolitních oblastech a podporu tradiční ekonomiky ve venkovských oblastech. Zaměřit se na podporu podnikání, vznik nových firem, podpořit znalostní ekonomiku a tradiční ekonomiku. Proto by bylo pro kraj vhodné, aby v první řadě přilákal zahraniční investory, kteří by pomohli dané ekonomice. (Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012, ©2013)

### **2.6.2 Zemědělství**

Co se týká oblasti zemědělství v kraji, tak podle statistických údajů vzrostl počet zemědělských podniků oproti roku 2010, z 2 217 na 2 249 podniků a tím byl také zaznamenáno zvětšení objemu zemědělské produkce ze 7 077 Milionů korun (za rok 2010) na 8 535 Milionů korun pro rok 2011. Zemědělství v Olomouckém kraji je zaměřeno především na rostlinnou výrobu a to hlavně na pěstování obilovin a řepky. (Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012, ©2013)

Lze tedy soudit, že zemědělství, ač se to nemusí zdát, je ve svém rozvoji a oproti Zlínskému kraji dokonce o necelou polovinu více. Ve Zlínském kraji připadá asi 4 950 Milionů korun zemědělské produkce z celkových 118 866 Mil. Korun pro celou republiku. (Statistická ročenka Olomouckého a Zlínského kraje 2012, ©2013)

Pro zajímavost se v kraji konají různé soutěže pro farmáře, zemědělce, například Regionální potravina Olomouckého kraje nebo Výrobek Olomouckého kraje. Dá se říci, že vzrostl zájem o menší farmáře a jejich zemědělské produkty, neboť se v kraji konají i četné farmářské trhy. (Životní prostředí a zemědělství, ©2013)

## 2.7 Infrastruktura

### 2.7.1 Vybraná technická infrastruktura

Technická infrastruktura je přínosem pro dobré fungování území v systému zásobování vodou, kanalizací a různými energiemi (plyn, teplo atd.).

Statistické údaje přináší, že většina obyvatel kraje je zásobena vodou z vodovodů pro veřejnou potřebu (89,9 %) a bydlí v domech napojených na veřejnou kanalizaci (78,4 % obyvatel). Spotřeba zemního plynu činila, za rok 2011, 239331 tis. m<sup>3</sup>, spotřeba tepelné energie 6 895 865 GJ a elektrická energie se pohybovala okolo 1 458 747 MWh.(Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012, ©2013)

### 2.7.2 Vybraná občanská infrastruktura

Občanskou infrastrukturou neboli občanskou vybaveností se rozumí zajištění vzdělávacích zařízení, zdravotních, rekreačních potřeb obyvatel, či obchody, restaurace a další soukromé aktivity.

- **Oblast školství**

Cílem kraje je v oblasti školství všestranně přispívat k jeho rozvoji a tedy k rozvoji vzdělání občanů kraje. Podporu kraj poskytuje i mimo jiné prostřednictvím různých grantů a dotací a zabezpečuje tak rozsáhlou školní agendu, o kterou se stará Olomoucký kraj, spíše tedy Odbor školství, mládeže a tělovýchovy Krajského úřadu Olomouckého kraje. (Školství, mládež a sport, ©2013)

#### **Soustava vzdělávacích zařízení:**

V Olomouckém kraji bylo, 369 mateřských škol, 301 ZŠ, 100 středních škol, jedna konzervatoř, 8 škol poskytující vyšší odborné vzdělání a 3 vysoké školy, za školní rok 2011/2012 podle statistického šetření. (Školství, mládež a sport, ©2013)

Podle toho lze posuzovat, že daný kraj má velkou síť základních a středních škol všech zřizovatelů, dále nabízí různou škálu vzdělávacích zařízení, jejichž hlavním zřizovatelem je buď samotný kraj, nebo jednotlivé obce.



Z toho se kraj může pyšnit druhou nejstarší univerzitou v České republice, Univerzitou Palackého v Olomouci a vedle ní tu působí dvě soukromé vysoké školy- Moravská vysoká škola Olomouc a Vysoká škola logistiky o.p.s. (Školství, mládež a sport, ©2013)

- **Oblast zdravotnictví**

Tabulka 8: Přehled údajů ve zdravotnictví Olomouckého kraje (Vlastní zpracování, Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012, ©2013)

Rok 2011	Lékaři	Zdravotnický personál	Nemocnice	Lékárny	Odborné léčebné ústavy	Ostatní zdravotnická zařízení
počet	2 897	6 466	9	172	16	310

Péče o nemocné je zajišťována a zabezpečován, na nejvyšší úrovni, především ve Fakultní nemocnici v Olomouci, jenž neposkytuje širokou vědeckou i výukovou základu s nejnovější léčebnou technikou (robot Da Vinci). (Zdravotnictví, ©2013)

V péči o další obyvatelstvo se věnují i v řadě lázeňských zařízení rozmístěných po celém kraji, známé jsou lázně v Jeseníku, Velkých Losínách, Teplicích nad Bečvou, Slatinicích a dalších. (Zdravotnictví, ©2013)

- **Oblast ubytování**

V olomouckém kraji je velmi malé množství ubytovacích zařízení. K roku 2011 jich bylo 395 a z toho lůžek 20 341, a proto nestačí pokrýt požadavky pro návštěvníky, neboť i přes poměrně malou návštěvnost kraje, je počet hostů 397 279. (Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012, ©2013)

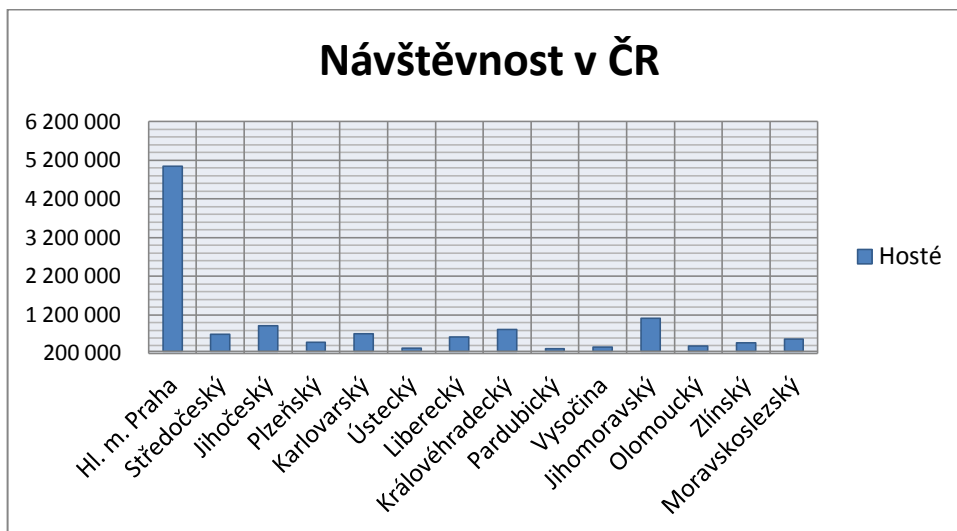
### 2.7.3 Dopravní infrastruktura

Dopravní infrastruktura bude popsána níže, v kapitole 3.

## 2.8 Cestovní ruch

Co se dá říci o cestovním ruchu v tomto kraji? Je olomoucký kraj hojně navštěvovaným krajem a na co láká turisty, aby sem přijeli?

V cestovním ruchu se Olomouc řadí mezi podprůměrně navštěvované kraje, jak je možné vidět i na obrázku, obrázek 7, který přináší pohled na celkový počet hostů v ubytovacích zařízeních v ČR za rok 2011. (Charakteristika kraje: ČSÚ v Olomouci, ©2013)



Obrázek 7: Graf přehledu návštěvnosti krajů za rok 2011 (Statistická ročenka Ol. kraje 2012, ©2013)

Nejvíce atraktivní je hlavní město Praha, dále podle grafu je vidět velká návštěvnost Jihočeského a Jihomoravského kraje. Zlínský kraj je ve srovnání s Olomouckým krajem na tom o několik set hostů lépe. Tuto skutečnost zachycují i následné grafy zachycující jednotlivé vývoje v počtu návštěvníků za jednotlivé roky v OK a ZLK.



Obrázek 8: Graf vývoje počtu návštěvníků v OK (Vlastní zpracování, Statistická ročenka Ol. kraje 2012, ©2013)



Obrázek 9: Graf vývoje počtu návštěvníků v ZLK (Vlastní zpracování, Statistická ročenka ZLK. kraje 2012, ©2013)

Již byly zmíněny některé přírodní krásy a kraje a kromě nich je zde řada historických památek, jakými jsou hrady a zámky, například hrad Bouzov, Šternberk, zámek Velké Losiny či Náměšť na Hané. Návštěvník může přijít na chuť řadě muzeí a galerií a také především velkou podívanou přináší samotné krajské historické město Olomouc se souborem architektonických a uměleckých budov a objektů. Příkladem může být Sloup Nejsvětější Trojice na centrálním náměstí zapsaný na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Nemělo by se zapomínat ani na ZOO Olomouc na Svatém Kopečku. (Charakteristika kraje: ČSÚ v Olomouci, ©2013)

Dále se zde nachází řada sportovních zařízení, tenisová hřiště, přírodní a umělá koupaliště. Přilákat návštěvníky mohou různá fotbalová a hokejová utkání na zimních a fotbalových stadionech a co se týká zimních sportů, jsou v kraji připravené a upravené sjezdovky a lyžařské stopy v Jeseníkách v nejnámějšších areálech Červenohorské sedlo, Petříkov, Ostružná, Ramzová a mnoha dalších. (Charakteristika kraje: ČSÚ v Olomouci, ©2013)

Je nutné ještě říci, že cestovní ruch na daném sledovaném území je nabízen a vymezen na dva turistické regiony a to na území Jeseníků (okres Jeseník a Šumperk) a území Střední Moravy (okres Olomouc, Přerov a Prostějov). (Charakteristika kraje: ČSÚ v Olomouci, ©2013)

Domnívám se, že kraj z tohoto pohledu nemá dostatečný rozvoj a vidím za užitečné, aby se v nadcházejících letech snažil předcházet takovému propadu v celorepublikovém měřítku a investoval více do propagace a také do ubytovacích zařízení, neboť i na tak malý počet návštěvníků je nedostatek lůžek.

## 2.9 Shrnutí kapitoly

Problematika v této části práce byla směřována na socioekonomickou skladbu Olomouckého kraje. Snaha byla zachytit důležité charakteristiky, které by přinesly nejuvěrnější pohled na toto území, a to z oblasti administrativního rozložení, obyvatelstva, průmyslu a zemědělství. Dále byla vytýčena ekonomická stránka kraje a cestovní ruch. V některých částech došlo k porovnání kraje v rámci republikové statistiky, nebo ve srovnání s krajem Zlínským, se kterým tvoří region soudržnosti, jak již bylo uvedeno dříve.

### 3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A OBSLUŽNOSTI V OLOMOUCKÉM KRAJI S VAZBOU NA JEHO EKONOMICKÝ ROZVOJ

Doprava probíhá na celém území České republiky, tedy i v jednotlivých krajích, kde je nutné, aby byla zajištěna vybavenost, dostupnost a tedy i rozvoj dopravy a dopravní infrastruktury.

Jaká je doprava v Olomouckém kraji? Na jaké úrovni je zde zajištěna dopravní obslužnost, jež by měla přispívat k ekonomickému rozvoji a ke spokojenosti občanů daného kraje?

#### 3.1 Silniční doprava

Česká republika tvoří důležitou součást v evropském měřítku dopravy, proto byla začleněna do rozvoje transevropské dopravní sítě, jež určují rozvoj multimodální dopravní sítě na území EU. Této země se především týká modernizace dvou prioritních transevropských multimodálních dopravních koridorů:

**IV. multimodální dopravní koridor na trase:** Berlín- Praha-Brno- Břeclav-Bratislava s větví **A IV.** koridoru v trase: Norinberk- Praha a větví **B IV.** koridoru v trase: Katovice-Ostrava- Brno, jež bude procházet územím Olomouckého kraje.(Ministerstvo dopravy, ©2006)

Dále byla stanovena páteřní síť TINA a doplňková síť TINA podle evropských námětů.

##### 3.1.1 Silniční síť v ČR

Česká republika má poměrně hustou silniční síť, která se skládá z přibližně 55,7 tis. km silnic a dálnic, jak uvádí i nadcházející tabulka 9.

Lze si všimnout, že z celkové délky silnic připadá v republice asi 751 km na dálnice a 435 km na rychlostní silnice. Nejpočetnějších je v naší zemi silnic III. třídy, jejichž délka činí okolo 34 000 km. Zbylou část tvoří silnice I. třídy (5 810 km) a na silnice II. třídy (14 542 km). (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

Tabulka 9: Délka silniční sítě v ČR (Vlastní zpracování, Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

Délka (km)	Dálnice	Rychlostní	Silnice	Silnice	Silnice	Celkem
------------	---------	------------	---------	---------	---------	--------

k 1. 7. 2012		silnice	I. třídy	II. třídy	III. třídy	
Hl. město Praha	10,6	33,1	9,4	29,9	–	83,0
Středočeský	194,2	152,1	662,9	2 375,4	6 250,1	9 634,6
Jihočeský	15,4	6,7	651,7	1 633,0	3 816,7	6 123,5
Plzeňský	109,2	–	424,6	1 501,9	3 097,0	5 132,7
Karlovarský	–	39,9	196,7	459,3	1 355,2	2 051,1
Ústecký	56,5	12,3	478,0	898,3	2 752,6	4 197,7
Liberecký	–	22,2	311,4	487,0	1 592,1	2 412,6
Královéhradecký	16,8	–	444,2	892,4	2 416,6	3 769,9
Pardubický	8,8	3,1	453,6	912,3	2 219,1	3 597,0
Vysočina	92,5	–	427,4	1 627,3	2 929,2	5 086,4
Jihomoravský	134,5	25,8	422,1	1 468,2	2 426,0	4 476,7
Olomoucký	36,2	90,5	342,9	923,7	2 170,8	3 564,0
Zlínský	16,6	16,4	342,2	512,1	1 254,9	2 142,3
Moravskoslezský	59,9	33,3	643,7	822,1	1 896,4	3 455,3
<b>Celkem</b>	<b>751,2</b>	<b>435,4</b>	<b>5 810,6</b>	<b>14 542,9</b>	<b>34 188,6</b>	<b>55 726,7</b>

Rozložení délky silniční sítě v ČR ukazuje i obrázek, obrázek 7, na kterém je možné vidět jednotlivé zastoupení dálnic, rychlostních silnic, silnic I., II., a III. třídy, z celkového počtu 55 726 km, v procentuálním vyjádření. Data byla měřena k 1. 7. 2012.



Obrázek 10: Graf- Rozložení délky silniční sítě v ČR (Vlastní zpracování, Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

### 3.1.2 Silniční síť v Olomouckém kraji

Pro tuto práci přednější je silniční doprava v Olomouckém kraji a její současný stav. Jak bylo již zmíněno, celková délka silnic v ČR činí 55,7 tis. km a z toho pro tento kraj připadá asi celkově 3 564 km příslušných silnic. Lze si také všimnout, že oproti Zlínskému kraji, disponuje Olomoucký kraj poměrně větší hustotou silniční sítě, ať už z pohledu dálnic, kterých je téměř o polovinu km méně v kraji Zlínském, nebo je možné vidět i velký rozdíl, téměř o 70 km, v délce rychlostních silnic. (Koncepce rozvoje silniční dopravy 2010, 2010)

Musí se vzít v potaz rozloha daných krajů, ale i tak má na svou rozlohu, podle mapy silniční sítě OK (viz příloha č. 2) a mého názoru, velmi hustou silniční síť.

Tabulka 10: Délka silnic v Olomouckém a Zlínském kraji k 1. 7. 2012 (Vlastní zpracování, Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

Délka silnic k 1. 7. 2012 (km)	Dálnice	Rychlostní silnice	Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy	Celkem
<b>Olomoucký kraj</b>	36,2	90,5	342,9	923,7	2 170,8	3 564,0
<b>Zlínský kraj</b>	16,6	16,4	342,2	512,1	1 254,9	2 142,3

#### 3.1.2.1 Základní páteřní síť

Pokrytí páteřní sítě má na většině území Olomouckého kraje charakter roštového uspořádání, jen v okolí větších měst se toto uspořádání mění na radiálně okružní, což je pro do-

právní strukturu většiny měst v ČR typické. (Konceptce rozvoje silniční dopravy 2010, 2010)

Mluví-li se o páteřní síti, je nutné představit, jakou páteřní síť má Olomoucký kraj.

Páteřní síť silnic tvoří základní komunikace: (Konceptce rozvoje silniční dopravy 2010, 2010)

- a) Hradec Králové- Mohelnice- Olomouc- Přerov- Břeclav (R/35, I/55)
- b) Nový Jičín- Hranice na Moravě- Olomouc- Prostějov-Brno (R/35, R/47, I/46)
- c) Mohelnice- Zábřeh na Moravě- Jeseník- státní hranice Polsko (I/44)
- d) Olomouc- Bruntál- Oprava (I/46).

Podle evropského významu, již zmiňovaného výše, je silniční síť tvořena křížením tahů: (Konceptce rozvoje silniční dopravy 2010, 2010)

- E462 směrem od Nového Jičína v koridoru Hranice na Moravě- Olomouc-Prostějov a dále směrem na Brno (I/47, R/35 a R/46)
- E442 směrem od Hradce Králové v koridoru Mohelnice- Olomouc a dále směrem na Slovensko (R/35).

Lze tedy říci, že tyto základní komunikace spojují tahy směrem na: (Konceptce rozvoje silniční dopravy 2010, 2010)

- 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)

Co se týká stavu regionálních silnic, tak jak již bylo uvedeno výše, je dostatečně hustá síť, ovšem s velmi špatnou kvalitou technických parametrů, což zahrnuje množství dopravních závad, jakými jsou díry, prohlubně, vyjeté koleje apod. Ovšem míra technického stavu silnic je zanedbaná téměř v celé republice a EU tlačí všechny státy k nápravě a opravě všech silnic, kde je riziko nehod velké a špatný stav viditelný.

### 3.1.2.2 *Intenzita dopravy*

Intenzitu dopravy měří každých pět let Ředitelství silnic a dálnic v ČR, které následně vyhodnocuje daný stav v jednotlivých oblastech republiky. Poslední měření bylo provedeno k roku 2010 a byl zaznamenán pokles celkové intenzity u nákladních vozidel, ale vzrostla intenzita dopravy u motocyklů.



Skladbu dopravního proudu tvoří na dálnicích 73% osobních vozidel, 26,7% těžkých vozidel a 0,3% motocyklů. Skladba dopravního proudu na silnicích je 82% osobních vozidel, 17% těžkých vozidel a 1% motocyklů. Intenzity dopravy na dálniční a silniční síti ČR od roku 2005 celkově stagnovaly. Byl zaznamenán pokles intenzit u nákladních vozidel, naopak významně narostly intenzity motocyklů. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

Pro představu je zde tabulka, tabulka 11, která udává označení silnice či dálnice v Olomouckém kraji, úsek, na kterém bylo provedeno měření a celkový roční průměr vozidel pro daný příslušný úsek. Tabulka představuje jen vybrané úseky, kde je vysoká intenzita. Představení, jak Ředitelství silnic a dálnic konkrétně měří danou intenzitu a jak značí úseky. Údaje v tabulce byly převzaty z „Prezentace výsledků sčítání dopravy 2010“. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

Pro lepší vykreslení je v příloze č. 3 uvedena mapa OK znázorňující danou intenzitu dopravy na různých komunikacích.

Tabulka 11: Přehled vybraných úseků a intenzity dopravy Ol. kraje (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

Označení silnice	Úsek	Roční průměr vozidel (počet vozidel/ 24 hod)
R35	Hr.okr. Šumperk – Olomouc;mimoúrov. x s 4499	15 338
R35H	X se 46- xs435	27 208
D1	Lipník n. Bečvou- Hranice	22 650
44	Zaúst.býv. 44-Bludov, zaús. do 11	9 589
44	Vyúst. 31541 do Lukavice- vyúst. 31524 do Jestřebí	11 059
11	Zaúst.44 od Postřelmova - Šumperk-z.z.	13 762
35	Mimo úr. křiž s 44 = Mohelnice-k.-nadjezd nad 644	15 906

Co se týká konkrétního stavu intenzity dopravy Olomouckého kraje, tak podle již výše uvedeného sčítání a podle mapy (viz. Příloha č. 3) je v okresech kraje dopravní zatížení odlišné. Nejvyšších intenzit dopravy dosahují silnice I. třídy v okresech Olomouc, Přerov a Prostějov, což značí velký podíl průmyslu a koncentrace obyvatelstva v jižní části kraje. Na komunikacích II. a III. třídy jsou vysoké hodnoty intenzity dopravy až kolem 20 00 vozidel/ 24 hodin, neboť se zde nachází jediné trasy pro spojení k určitým místům, městům či obcím. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

Naopak nejnižších hodnot, okolo 500-1000 vozidel/24 hodin dosahují úseky na severu kraje, spíše tedy oblast podhůří Jeseníků na vedlejších tazích, místních komunikacích, kde je obtížnější terén, a lidé tyto komunikace využívají jen pro své potřeby dojížděky do větších měst za prací, za službami a zpátky. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

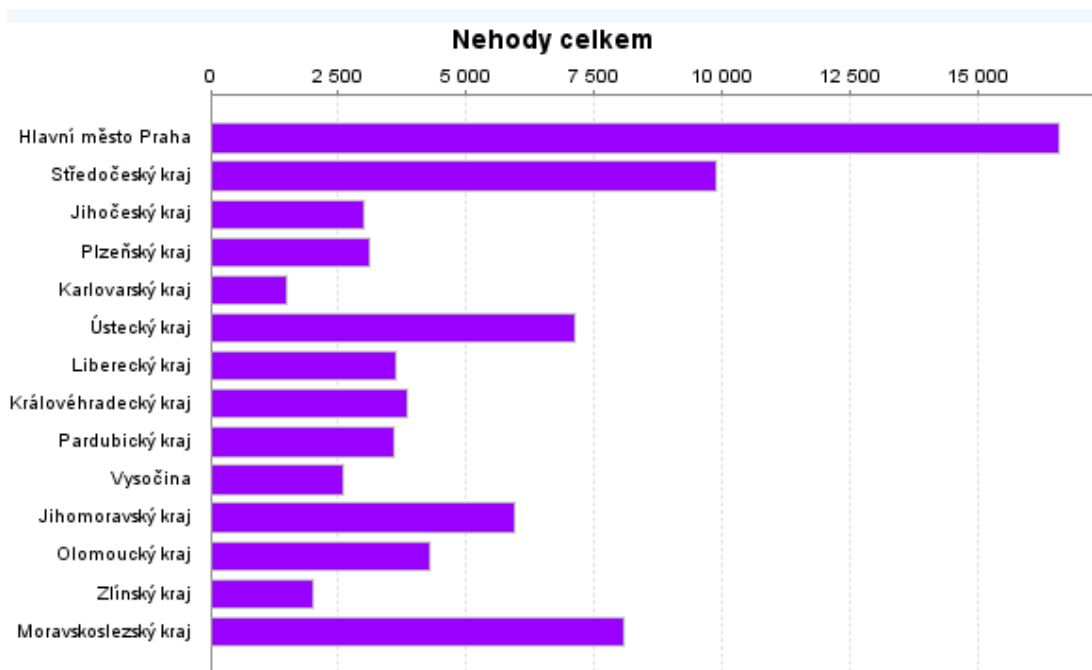
### **3.1.2.3 Technický stav silnic**

Technický stav silnic je po celé republice nepříznivý, kvůli velkému zatížení vozovek. Nezbytné proto je zajistit zlepšení jejich stavu na úroveň, která by se dala srovnat se zeměmi EU. Jejím důsledkem, tedy přínosem, oprav a zlepšení dané úrovně technického stavu vozovek, by bylo zajištění bezpečnosti a plynulé jízdy všech účastníků provozu. Tím by vzrostla samozřejmě i kvalita.

V Olomouckém kraji lze pozorovat v průběhu roku opravy a údržby na různých úsecích silnic, ale jen v rozsahu umožňujících finančních prostředků kraje.

### **3.1.2.4 Nehodovost**

S technickým stavem souvisí i dopravní nehodovost v republice a konkrétně i dané oblasti zkoumání, tedy v Olomouckém kraji. Kdy v kraji bylo celkem, za rok 2011, 4 274 dopravních nehod, z toho nejvíce v okrese Olomouc, až 1 740, a nejméně v okrese Jeseník, pouze 318 dopravních nehod. (Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012, ©2013)



Obrázek 11: Počet nehod v ČR za rok 2011 v jednotlivých krajích (Statistická ročenka Ol. kraje 2012, ©2013)

### 3.1.2.5 Významné dokončení stavby dálnice D 47

V souvislosti s územními plány Olomouckého kraje a vzhledem k projektování Ředitelství silnic a dálnic ČR, dopravě výrazně pomohlo dokončení dálnice D 47, které doplnilo chybějící dálniční připojení Ostravy na stávající síť dálnic v ČR a v mezinárodním kontextu tato realizace znamená významnou část pro transevropský koridor Katovice-Vídeň, tedy propojení severu a jihu Evropy. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

Tato dálnice se v Olomouckém kraji týká úseků Lipník nad Bečvou-Běloutín, a část Běloutín-Hladké Životice a přinesla pozitivní vliv v přílivu investorů do těchto regionů a odlehčení místních komunikací zejména v oblastech Lipník nad Bečvou, a měst a obcí v regionu Ostravy. Co se týká Lipníku nad Bečvou, tak tato dálnice navazuje prostřednictvím mimoúrovňové křižovatky i na komunikaci R35 směrem na Olomouc a Hradec Králové, v čemž lze spatřovat další výhodu v rychlejší a plynulejší jízdě a velmi dobré napojení a propojení jednotlivých krajů. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

### 3.1.2.6 Stavby ve výstavbě

Silnice I/44 Vlachov- Rájec:

Silnice probíhá mezi Mohelnicí a hraničním přechodem do Polska v Mikulovicích. Proto je důležitou součástí komunikační sítě v republice mezinárodního významu. Měla by snížit negativní účinky z dopravy podél stávající silnice I/44, sníží se hluková zátěž, emise a snížit také dopravní zátěž. Bezpečnost dopravy se zvýší hlavně oddělením pěší, cyklistické a pomalé dopravy od dopravy na přeložce silnice I/44. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

### 3.1.2.7 Plánované stavby na daném území

#### Rychlostní silnice R 35 (úsek Staré Město-Mohelnice)



Obrázek 12: Mapa rychlostní silnice R 35, úsek Staré Město- Mohelnice

(Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

Severní páteřní trasa spojující Čechy s Moravou je hlavní prioritou celé republiky, neboť po vybudování tohoto úseku rychlostní silnice R35 bude dokončena alternativní čtyřpruhová komunikace, která by měla vést k částečnému odlehčení dnes přetížené dálnice D1 mezi Prahou a Brnem. Spojení Prahy se střední a severní Moravou je při použití rychlostní silnice o přibližně 30 km kratší než po dálnici D1, takže podle tohoto faktoru lez usuzovat, že dojde k velké úspoře času. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

Co se týká této rychlostní silnice v Olomouckém kraji, tak k dokončení chybí úsek Staré město Mohelnice, což je varianta pro odklonění dopravy ze silnice I/35, která je vedena

přes Moravskou Třebovou do Mohelnice, protože technický stav této silnice I. třídy je velmi zoufalý z pohledu bezpečnosti a také díky poloze, kdy se silnice vine do kopce je v zimních měsících špatně udržovaná a pro nákladní dopravu to znamená velké zpomalení. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

Proto podle těchto zhodnocených skutečností, a podle vlastní zkušeností, nalézám význam této stavby pro budoucnost. Sice by se prodloužila délka celkové R 35 a dojde k zatížení silnice I/44, ale z pohledu bezpečnosti, životního prostředí, údržby, by přinesla pozitivní změny.

Z ŘSD jsem se dozvěděla, že daný úsek se nachází ve fázi posuzování vlivů na životní prostředí. Po vydání stanoviska MŽP bude následovat zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí a územní řízení. Snad všechny projekty projdou a tato stavba bude realizována (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

#### Silnice I/44 Červenohorské sedlo-jih:

Modernizace silnice I/44 Červenohorské sedlo – jih zahrnuje úsek komunikace od konce obce Kouty nad Desnou po hranici okresu Šumperk/Jeseník v Červenohorském sedle. Důležitá silnice pro cestovní ruch a přístup do Jeseníků a dále do zahraničí, do Polska. Návaznost na stavbu předchozí, již realizovanou Vlachov- Rájec. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

#### Rychlostní silnice R55 5502 Kokory-Přerov:

Předmětný úsek rychlostní silnice R55 je součástí tahu Olomouc-Přerov-Hulín-Otrokovice-Břeclav. Spojnice dvou velkých center střední Moravy – Olomouce a Přerova – a dvou významných komunikací – dálnice D1 a rychlostní silnice R35. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

#### Rychlostní silnice R55 5501 Olomouc- Kokory:

Souvisí s předchozí stavbou. Stavba má být vedena směrem od Olomouce. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

#### Silnice I/55 MÚK s ČD Přerov- předmostí:

Zkapacitnění průtahu silnice I/55 v Přerově-Předmostí sníží dopravní zátěž kritického bodu – podjezdu pod železniční trať – výstavbou dvoupruhové estakády. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

Silnice I/46 Šternberk- obchvat:

Stavba řeší přeložku stávající silnice I/46 mimo intravilán města Šternberk. Současný průtah Šternberka, vedený po Olomoucké a Jívavské ulici s obytnou zástavbou a s připojením sítě obslužných komunikací, vytváří značnou dopravní závalu s nedostatečnými parametry komunikace pro převedení dopravní zátěže. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

Dálnice D1 úsek Přerov-Lipník; Říkovice- Přerov:

V souvislosti s rozvojem dopravy spatřují hlavní význam v dokončení dálnice D1, jež probíhá územím Olomouckého kraje a to v úseku Přerov- Lipník nad Bečvou, jenž je už jedním ze závěrečných staveb na trase D1 a dotváří tak silniční kostru ve střední Moravě. Tato dostavba spojí důležitá centra aglomerací a to Prahu, Brno, Ostravu a to přes tento kraj, kterému to může pomoci v přílivu nových investorů a nových poptávek. Další výhodou je odlehčení místních komunikací ve zvyšujícím se nárůstu dopravy v daném regionu, úsporu času při cestování a důležité propojení dálničních a rychlostních silnic v Olomouckém kraji, kdy dojde k napojení na rychlostní silnici R35 na Olomouc a dále na Hradec Králové, toto napojení funguje již od Lipníku nad Bečvou. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

Ovšem velký problémem je, při realizaci a dokončení dálnice D1, úsek Říkovice- Přerov, kdy projektování bylo dokončeno již v minulém roku, ale kvůli nedostatečným finančním zdrojům, byla výstavba pozastavena a je v nedohlednu, což znamená velké ztráty v ekonomické stránce státu. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

Výstavba této silniční sítě znamená také zásahy do modernizace železničních přejezdů, výstavby předložek na místních komunikacích, ať jsou jimi myšleny obchvaty či kruhové objezdy, které by zefektivnily dopravu na daném území, a celkový projekt by umožnil celkové zlepšení dopravní dostupnosti do ostatních krajů v republice.

Rychlostní silnice R46 MÚK Držovice:

Stavba je vyvolána potřebou rekonstrukce stávající mimoúrovňové křižovatky na rychlostní silnici R46 (E462) MÚK Držovice (Prostějov – sever, výjezd 27). Nevyhovuje současným normám. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

Silnice I/55 Přerov- průtah centrem, 1. Etapa:

Výstavbou průtahu dojde k výraznému nárůstu kapacity silnice I/55 a ke zkrácení průtahu městem z 3,7 km na 2,9 km. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

### 3.1.2.8 *Financování*

Stavby, které jsou v rámci silniční dopravy realizované i ty, které se připravují, jsou dotované z Evropské unie, konkrétně z určitého dotačního fondu, jež nese název OPD, tedy Operační program doprava pro období 2007-2013 a připadá na něj 5,774 mld. EUR, tj. zhruba 22 % ze všech prostředků pro Českou republiku z fondů EU. (Operační program Doprava, ©2012)

OP Doprava obsahuje 7 prioritních os rozdělujících operační program na logické celky, a ty jsou dále konkretizovány prostřednictvím tzv. oblastí podpory, které vymezují, jaké typy projektů mohou být v rámci příslušné prioritní osy podpořeny. (Operační program Doprava, ©2012)

## 3.2 **Železniční doprava**

Důležitou roli hraje v Olomouckém kraji železniční doprava. Zaujímá nezastupitelnou úlohu v dopravní obslužnosti a disponuje velmi hustou sítí, která se rovnoměrně táhne po celém území kraje. Funguje především jako páteřní doprava a její rozloha činí 601 km.

Vlastníkem celostátních a regionálních drah na území Olomouckého kraje je stát, ale provozovatelem dráhy je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace a provozovatelem drážní dopravy České dráhy, a.s.

Protože, podle evropských dohod AGTC, které upravují nedůležitější trasy mezinárodní kombinované dopravy tedy i rozvoj železniční sítě a Česká republika na ně přistoupila, tak byly pro ni definovány čtyři tranzitní železniční koridory a Olomouckým krajem prochází II. a III. železniční koridor, spojující Prahu a Ostravu a Brno a dále směr na Vídeň a Bratislava. Nutno říci, že tyto dva koridory probíhající republikou jsou součástí IV., resp. VI. panevropského multimodálního koridoru. (Ministerstvo dopravy, ©2006)

### 3.2.1 **Přesné vymezení tratí těchto koridorů je:** (Ministerstvo dopravy, ©2006)

- I. železniční koridor (Berlin - Dresden) - Děčín - Praha - Pardubice - Česká Třebová - Brno - Břeclav - (Wien / Bratislava - Budapešť)
- II. železniční koridor (Gdaňsk - Warszawa - Katowice) - Petrovice u Karviné - Ostrava - Přerov - Břeclav; odbočná větev Přerov - Olomouc - Česká Třebová
- III. železniční koridor (Le Havre - Paris - Frankfurt a. M.) - Cheb - Plzeň - Praha - Ostrava - (Žilina - Košice - Lvov); odbočná větev Plzeň - Domažlice - (Nürnberg).

Modernizace 1. železničního koridoru, který vede z Děčína před Prahu a Brno do Břeclavi a měří 380 kilometrů, stála 36,5 miliardy korun a 2. železniční koridor, který vede z Rouskova přes Břeclav, Přerov a Bohumín do Polska, byl dokončen v červnu 2004. (Ministerstvo dopravy, (Ministerstvo dopravy, ©2006)

Dokonce v současnosti je dokončena rekonstrukce trasy Přerov - Česká Třebová, jenž obě dvě větve koridorů propojuje. (Ministerstvo dopravy, ©2006)

### 3.2.2 Přehled železničních tratí spravované ČD:

V tabulce (tabulka 12) jsou uvedeny čísla jednotlivých tratí a jejich směry jízdy, jež procházejí přímo Olomouckým krajem a jsou pod správou Českých drah, a.s.

Tabulka 12: Přehled železničních tratí spravovaných ČD (České dráhy, a.s. v Ol. kraji, ©2009)

Číslo tratě	Trasa tam a zpět
270	Praha- Česká Třebová- Přerov- Bohumín
271	Prostějov- Džbel
273	Červenka-Prostějov
274	Litovel předměstí- Mladeč
275	Olomouc- Senice na Hané
280	Hranice na Moravě- Střelná
290	Olomouc- Šumperk
291	Zábřeh na Moravě- Šumperk
292	Šumperk-Krnov
294	Hanušovice- Staré město pod Sněžníkem
295	Lipová Lázně- Javorník ve Slezsku
297	Mikulovice-Zlaté Hory
300	Brno- Přerov
301	Nezamyslice- Olomouc



303	Kojetín- Valašské Meziříčí
310	Olomouc- Opava východ
330	Přerov- Břeclav

Z výše sledovaného je možné pozorovat silnou spádovost ze všech okresů do krajského města a mimo kraj na celkem 17 tratích jsou často využívané tahy vedené na Brno a Ostravu, Prahu přes Olomouc nebo Přerov, ve směru na Zlín přes Přerov a vlaky jedoucí do severních částí kraje odbavované z Olomouce. Je tedy více než zřejmé, že hlavními železničními uzly jsou Olomouc a Přerov.

Výjimkou tvoří pouze jedna trať, trať č. 203 Šumperk- Kouty nad Desnou, Petrov nad Desnou-Sobotín, kterou spravuje Veolia transport Moravia, a.s. (Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, ©2012)

### 3.2.3 Železniční uzel Přerov

Tento železniční uzel patří z pohledu historie do tzv. Severní dráhy císaře Ferdinanda, neboť první pravidelný provoz byl uskutečněn už v roce 1841 z Břeclavi do Přerova.

V současnosti je stanice Přerov rozdělena na osobní nádraží, pravé přednádraží a levé přednádraží. Součástí kolejiště jsou i dílny pro opravy vozidel, na údržbu lokomotiv a osobních vozů. Maximální traťová rychlost činí v úseku pravého přednádraží 100 km/h. Průjezd osobním nádražím je z důvodu nepříznivých směrových poměrů možný pouze rychlostí 40 km/h.

Od září 2009 se tu uskutečňuje rekonstrukce, v rámci prioritní osy- Modernizace železniční sítě TEN-T, této stanice, jejíž předpokládané ukončení se plánuje na rok 2015.

### 3.2.4 Železniční uzel Olomouc

Historie olomoucké železnice spadá taktéž do roku 1841, kdy jsem poprvé přijel vlak vedený z Vídně. Stavitelem a projektantem byl Ing. Jan Perner.

V současnosti jedním patří k důležitějším železničním uzlům na Moravě, ležící na odbočné větvi Přerov - Česká Třebová, na II. tranzitním koridoru Břeclav st. hr. - Přerov - Petrovice u Karviné st. hr., a současně také na III. tranzitním koridoru Cheb st. hr. - Plzeň - Praha - Česká Třebová - Přerov - Ostrava - Dětmorovice - Mosty u Jablůňkova st. hr. Z železniční-

ho uzlu Olomouc dále odbočuje trať Olomouc - Nezamyslice, Olomouc - Krnov, Olomouc - Šumperk a Olomouc - Senice na Hané.

Uzlová železniční stanice Olomouc je rozdělena na osobní nádraží, vnitřní nádraží a pravé a levé přednádraží. Součástí je Depo kolejových vozidel a budovy pro údržbu a nákladní přepravu.

Stala se také významnou zastávkou republikových i mezinárodních rychlíků a vlaků Inter-City, EuroCity, SuperCity a EuroNight a s nově přistupujícími společnostmi, zde zastavují i vlaky RegioJet a LeoExpres. (České dráhy, a.s., v Olomouckém kraji, ©2013)

V přípravě je rekonstrukce této železniční stanice, v rámci prioritní osy- Modernizace železničních sítí TENT-T, jak tomu je u přerovské železniční stanice. Začátek stavbu ještě není stanoven, ale konec tohoto projektu je naplánovaný na listopad 2015. Cílem je uvedení stanice do stavebně- technického provozu, aby byly splněny evropské parametry železnic. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, © 2012)

### 3.2.5 Stručný popis některých vybraných tratí a úseků v kraji

V Olomouckém kraji, jak již bylo výše uvedeno, probíhá velmi hustá železniční doprava, spojující severní a jižní část kraje. Některé úseky jsou hojně až maximálně využívány a některé tratě jsou důležité v oblastech s cestovním ruchem, kdy doprava po železnicích je využívána hlavně v sezóně.

Vybrala jsem některé tratě a úseky v okolí mého bydliště, na nichž se potvrzuje to, že Olomouc je hlavním železničním uzlem, spolu s Přerovem.

#### **Trať č. 270 úsek Zábřeh na Moravě - Olomouc:** (Olomoucký kraj, 2010)

Železniční úsek směřující do krajského města. Tedy vysoké využití, vysoká cestovní rychlost.

#### Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 2855 cestujících / den

průměr: 68 cestujících / spoj

maximum: 337 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 1857 cestujících / den  
průměr: 44 cestujících / spoj  
maximum: 234 cestujících / spoj

**Trat' č. 270 úsek Olomouc- Přerov:** (Olomoucký kraj, 2010)

Úsek směřující, jak do krajského města, tak spojuje i dvě největší města kraje. Vysoké využití, vysoká rychlost.

**Shrnutí parametrů využití trati:**

pracovní dny:

cestující na lince: 4804 cestujících / den  
průměr: 87 cestujících / spoj  
maximum: 342 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 2090 cestujících / den  
průměr: 38 cestujících / spoj  
maximum: 176 cestujících / spoj

**Trat' č. 291 úsek Zábřeh na Moravě- Šumperk:** (Olomoucký kraj, 2010)

Železniční trat' ve směru hlavních přepravních proudů. Obsluha regionu. Po zavedené přímých spojů do Olomouce, vysoké využití a očekávaný nárůst.

**Shrnutí parametrů využití trati:**

pracovní dny:

cestující na lince: 2790 cestujících / den  
průměr: 44 cestujících / spoj  
maximum: 178 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 2260 cestujících / den  
průměr: 35 cestujících / spoj  
maximum: 246 cestujících / spoj

**Trat' č. 290 Olomouc-Šumperk:** (Olomoucký kraj, 2010)

Trat' směřující ve směru vůči krajskému městu a ve směru hlavních přepravních proudů.  
Extrémní využitelnost.

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 4664 cestujících / den

průměr: 106 cestujících / spoj

maximum: 512 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 1924 cestujících / den

průměr: 44 cestujících / spoj

maximum: 179 cestujících / spoj

**Trat' č. 292 Šumperk- Jeseník- Krnov:** (Olomoucký kraj, 2010)

Trat' směřující k hlavním přepravním proudům a do horských oblastí. Využití je odlišné. Z úseku Hanušovice- Jeseník je zřejmé využití trati zejména v sezóně turistiky. Úsek, Hanušovice- Jeseník- Mikulovice, je využíván minimálně.

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 1622 cestujících / den

průměr: 33 cestujících / spoj

maximum: 227 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 1307 cestujících / den

průměr: 27 cestujících / spoj

maximum: 276 cestujících / spoj

**Trat' č. 330 Přerov- Břeclav:** (Olomoucký kraj, 2010)

Páteční trat' vedená dá do druhého největšího města v kraji. Vysoké využití a je společně objednáva v součinnosti se Zlínským krajem.

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 1884 cestujících / den

průměr: 55 cestujících / spoj

maximum: 234 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 956 cestujících / den

průměr: 28 cestujících / spoj

maximum: 138 cestujících / spoj

### 3.3 Letecká doprava

Předpokladem pro rozvoj kraje je vysoká úroveň dopravní dostupnosti, k níž patří nezbytnost leteckého spojení s ostatními městy u nás i v zahraničí. Obnovením leteckého spojení by došlo ke zvýšení strategického významu regionu, větší dostupnosti pro zahraniční i domácí investory.

Z tohoto důvodu Olomoucký kraj podporuje využití letecké základny Přerov pro civilní provoz. Na vybudování civilní části letiště Olomoucký kraj intenzivně pracuje ve spolupráci se Zlínským krajem a statutárním městem Přerov, se kterými založil společnost Regionální letiště Přerov, a.s. (Ministerstvo dopravy, ©2006)

Cílem tohoto projektu je, aby letiště bylo mezinárodním veřejným letišťem sloužícím ke smíšenému provozu a aby sloužilo pro zajištění integrovaného záchranného systému Olomouckého a Zlínského kraje, jež by zajišťovaly dané služby dostupnost pro území severní Moravy a východních Čech. (Ministerstvo dopravy, ©2006)

#### **Přehled dalších letišť a heliportů v kraji:** (Ministerstvo dopravy, ©2006)

Letiště Olomouc: nepravidelný provoz, vnitrostátní letiště

Letiště Šumperk: nepravidelný provoz, vnitrostátní letiště

Letiště Prostějov: vnitrostátní letiště, soukromý provoz

Letiště Bohuňovice: vnitrostátní letiště, soukromý provoz

Letiště Hranice: vnitrostátní, nepravidelný provoz

Heliport Olomouc a heliport Šumperk slouží pro záchranné služby.

### 3.3.1 Letiště Bohuňovice

Veřejné vnitrostátní letiště, které disponuje délkou přistávací plochy 840 metrů a šířkou přistávací plochy 18 metrů. Probíhá na něm letový testovací a výcvikový provoz ultralehkých vrtulníků a ultralehkých letadel. (Ministerstvo dopravy, ©2006)

### 3.3.2 Letiště Hranice

Veřejné vnitrostátní letiště s travnatou plochou, porostem. Délka přistávací plochy čítá 735 metrů a šířka činí 150 metrů s maximální únosností do 5700 kg. Využívané pro letecký výcvik, pro rekreační činnosti a probíhají zde i letecké soutěže. (Ministerstvo dopravy, ©2006)

### 3.3.3 Letiště Přerov- Bochoř

Toto letiště, zvané jako Bochoř, o kterém byla zmínka již výše v souvislosti s novým projektem regionu soudržnosti Střední Morava, se nachází asi 4 km jihozápadně od města Přerov. Jedná se o vojenské letiště Armády České republiky, na kterém se v současnosti uskutečňuje civilní provoz se statutem mezinárodního neveřejného letiště. Využívá se pro lety za viditelnosti ve dne i v noci s pohybovou betonovou plochou 2500x 60m. (Ministerstvo dopravy, ©2006)

### 3.3.4 Letiště Olomouc- Neředín

Historie tohoto letiště spadá do roku 1919, kdy byla zahájena jeho činnost. Z počátku zde probíhal pouze vojenský provoz, ale od roku 1937 se tu začaly uskutečňovat i civilní lety.

Jedná se o mezinárodní veřejné letiště s vnitřní hranicí Olomouc, které se nachází 3,8 km západně od středu města. Na letišti se provádí výsadková činnost a dále jsou zde v provozu letouny, kluzáky, vrtulníky, volné balóny a vzducholodě. (Letiště Olomouc- Neředín, © 2010)

## 3.4 Vodní doprava

Na území kraje, jak je možné zjistit na mapách a v různých dokumentech, pramení, v pod vrcholem Králického Sněžníku, řeka Morava, jež se táhne směrem dolů, skrze celý kraj. Její největší pravý přítok je řeka Haná a levým přítokem je řeka Bečva, která se vlévá do řeky Moravy v městě Troubky u Přerova.

Řeka Morava slouží na území Olomouckého kraje zejména k rekreaci, neboť její tok není dostatečně vhodná pro plavbu lodí s hlubokým ponorem sloužící k transportu zboží. Hladina řeky také kolísá v různých jejích místech, podle období, protože na jaře je hladina poměrně hluboká, ale v létě je tomu naopak. Proto je v současnosti její využití hodně omezené.

Tak je tomu i na řece Bečvě, kterou využívají také především vodáci. Bečva a tedy její tok vytvářejí dva pramenné toky - Rožnovská Bečva (38 km) a Vsetínská Bečva (59 km). Celková plocha povodí řeky Bečvy činí 1 626 km<sup>2</sup>. (Významné řeky- Povodí Moravy, ©2010-2013)

### **3.4.1 Projekt: Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe**

Podle mého názoru, velmi zajímavý projekt, ve kterém se jedná o propojení evropské soustavy vodních cest. Je to multifunkční vodohospodářské dílo zásadního významu pro Českou republiku i pro Evropu.

Jak tento projekt vodního koridoru souvisí s Olomouckým krajem?

Je proto velmi jednoduché vysvětlení, protože území Olomouckého kraje, jeho podstatná část, leží v úseku třetí etapy budování vodního koridoru. Nachází se zde i uzlový bod, ze kterého by se měly v budoucnu rozbíhat vodní cesty třemi směry a to k Dunaji, k Odře a k Labi. (Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, © 2005 - 2013)

Olomouckému kraji po dokončení třetí etapy tohoto koridoru vznikne jedna z nejdůležitějších křižovatek evropských vodních cest- přístav v srdci Evropy. Bude profitovat z tohoto projektu nejenom přístavem, ale propojí více se Zlínským krajem a Jihomoravským, což přinese vliv na cestovní ruch díky rozvoji dálkových plaveb a přispěje tak k celkovému ekonomickému rozvoji v kraji.(Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, © 2005 - 2013)

## **3.5 Cyklistická doprava**

Zanedbávaný druh dopravy, který se v posledních letech začal rozvíjet a stal se oblíbeným sportem, koníčkem, ale také jednoduchým a levným dopravním prostředkem pro dojížděku za prací, zábavou a ostatními službami pro mnohé generace.

Proč je jej popisují jako zanedbaný druh dopravy? S čím to souvisí?

Mnoho krajů se zajímá a zajišťuje spíše modernizaci a budování silniční sítě, která je také sice velmi důležitou, ale opomíjejí tím právě cyklistiku, cyklistickou dopravu. Proto je

nezbytná podpora rozvoje této dopravy a s tím související budování sítě cyklostezek v obcích i cyklostezek spojující obce v rámci celého kraje, jak pro rekreační využití i pro každodenní dojížděku a především je nutné zajištění bezpečnosti provozu na komunikacích, ať z pohledu cyklistiky nebo ostatních druhů dopravy, které se s touto křížují na mnohých komunikacích a cestách.

### 3.5.1 Kraj a cyklistika

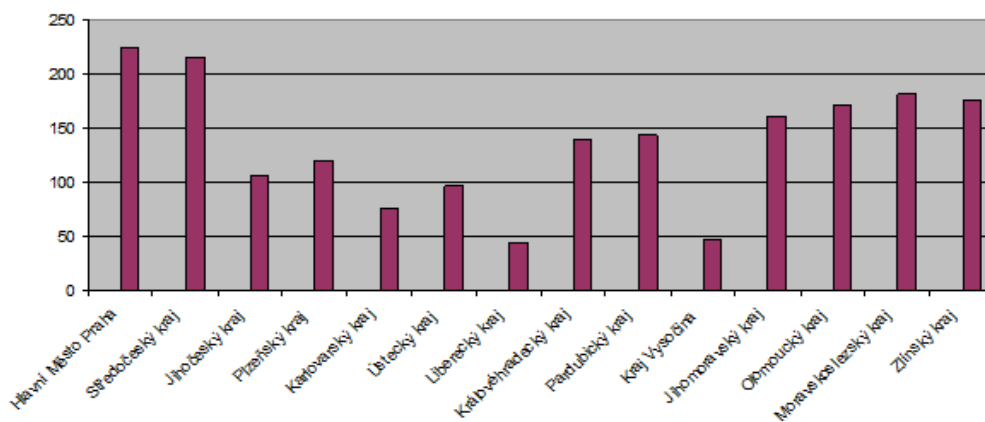
Co může nabídnout Olomoucký kraj v rámci cyklistické dopravy?

Problematika cestovního ruchu byla popsána již v kapitole 2, kde bylo záhodné konstatovat, že v rámci návštěvnosti, je kraj podprůměrný v rámci celé republiky. Počet hostů za rok 2012 čítal okolo 400 tis., což je opravdu hrozně malé číslo, i když kraj nabízí mnohá kulturní a sportovní vyžití.

Je bohatý na přírodní krásy, plný historických památek a zajímavých míst. Zkrátka území skýtající mnohé rozmanité typy na výlety, ať už pro návštěvníky cestující autem, vlakem, letadlem, na lodi, pěšky či na kole. A právě na cyklisty se Olomoucký kraj v posledních letech zaměřil a vypracoval koncepci rozvoje cyklistiky, s jejíž pomocí a s dostatečnými finančními prostředky chce vytvořit kvalitní a bezpečné zázemí.

### 3.5.2 Cyklostezky a cyklotrasy

V kraji se nachází mnoho samostatných cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty a to v důsledku dlouhodobé finanční podpory. S celkovou délkou stanovenou na 171 km zaujímá 5. místo z celé republiky. (Olomoucký kraj, ©2011)



Obrázek 13: Délka cyklostezek v jednotlivých krajích v roce 2011

(Olomoucký kraj, ©2011)



Garantem cykloznačení a koordinátorem sítě cyklotras ČR je Klub Českých turistů. Cyklistické trasy se dělí na cyklotrasy a cykloturistické trasy.

Cyklotrasy: (Ministerstvo dopravy a spojů České republiky, 2000, s. 98)

Hlavní: I. třída (jednociferné číslo)

II. třída (dvojciferné číslo)

Vedlejší: III. třída (trojčiferné číslo)

Doplňkové: IV. třída (čtyřciferné číslo)

Cykloturistické trasy: (Ministerstvo dopravy a spojů České republiky, 2000, s. 98)

Hlavní (červená a modrá barva), Vedlejší (zelená), Doplnkové (bílá)

Následující tabulky představují cyklotrasy I. - III. třídy, které zkoumaným krajem procházejí. Údaje jsou stanoveny pro rok 2011.

Tabulka 13: Cyklotrasy I. třídy OK (vlastní zpracování, Olomoucký kraj, ©2011)

Ev. číslo	Průběh trasy	Celkem km
5	Skelná huť - Prostějov-Přerov-Lipník nad B. - Teplice nad B. - Poruba	122

Tabulka 14: Cyklotrasy II. třídy OK (vlastní zpracování, Olomoucký kraj, ©2011)

Ev. číslo	Průběh trasy	Celkem km
47	Lobodice-Tovačov-Olomouc	31
51	Olomouc-Litovel-Mohelnice-Bludov-Hanušovice	84
52	Hanušovice-Malá Morava	10
53	Hanušovice-Jeseník-Písečná	43
54	Písečná-Mikulovice (CZ/PL)	9

Tabulka 15: Cyklotrasy III. třídy OK (vlastní zpracování, Olomoucký kraj, ©2011)

Ev. číslo	Průběh trasy	Celkem km
511	Litovel - Paseka - odb. na Karlov	22
512	Doubravice - Bouzov - Kozov	16
521	Petrušov, chaty - Koruna - Hoštejn - Štíty	21

V Olomouckém kraji je 2603 km cyklotras, z toho 122 km cyklotras I. třídy, 177 km II. třídy, 59 km III. třídy, 1556 km cyklotras 4. třídy (silniční značení), 12 km cyklotras IV.

třídy (silniční značení -rozpracované), 654 km cyklotras IV. třídy (terénní značení) a 23 km cyklotras IV. třídy (terénní značení -rozpracované). (Olomoucký kraj, ©2011)

Například cyklotrasa I. třídy prochází přes Prostějov, Olomouc a Přerov cyklotrasa č. 5, tzv. Jantarová stezka Tato navazuje na tradici historické obchodní cesty, která protínala dnešní území Moravy a spojovala oblast Baltického moře se středomořím. Její název vznikl od velmi často přepravované suroviny od Baltu. Jantarová stezka spojuje Hať- Hlučín – Ostrava (Svinov) - Starý Jičín - Lipník nad Bečvou - Přerov - Olomouc - Prostějov - Protivanov- Sloup - Ostrov u Macochy - Blansko - Adamov - Brno - Rajhrad - Židlochovice - Vranovice – Hevlín v celkové délce 303 km. (Olomoucký kraj, ©2011)

Nadregionální (více dálkový) význam má cyklotrasa II. třídy, tzv. Moravská stezka, která vede z Mikulovic - Jeseník - Hanušovice - Bludov - Mohelnice - Litovel - Olomouc- Kroměříž - Hodonín - Mikulčice - Lanžhot do Břeclavi, v délce 310 km. Trasa této stezky se line podél řeky Moravy a vede přes většinu méně frekventovaných silnic III. třídy, místních komunikací, po městských cyklostezkách a po polních a lesních cestách. (Olomoucký kraj, ©2011)

### 3.5.3 Projekty

V letech 2006 a 2007 byl v Olomouckém kraji realizován projekt „Kolmo za poznáním Olomouckého kraje“, jehož cílem bylo zaměřit se na propagaci a prezentaci: (Olomoucký kraj, ©2011)

- nových cyklistických stezek, které byly podpořeny z Olomouckého kraje;
- cykloturistických produktů vybraných mikroregionů Olomouckého kraje;
- významu a zdravotní prospěšnosti pohybové aktivity a ovlivnění postoje všech věkových kategorií, učitelů, státních a zastupitelských orgánů

## 3.6 Integrovaný dopravní systém

V teoretické části práce byl pojem integrovaný dopravní systém vysvětlen, jako systém zajišťující území veřejnou dopravou, čímž je myšleno automobilovou dopravou společně za spolupráce s ostatními druhy dopravy. To vše při dbání na přepravní, smluvní a tarifní podmínky.

### 3.6.1 IDSOK

V dnešní době má každá kraj svůj integrovaný systém. V Olomouckém je nazýván jako IDSOK, jež vznikl sloučením původně izolovaných integrovaných systémů na celém území. Tento systém platí na linkách veřejné linkové dopravy, na linkách městské hromadné dopravy zařazených do IDSOK, na železnici Desná a v zaintegrovaných vlacích ČD ve druhé vozové třídě kategorie osobní, spěšný vlak a rychlík. Rozděluje se do tarifních zón, kdy do každé z nich je zařazeno území jedné větší obce (města) nebo více obcí a jejich místních částí. Mapa zón IDSOK je uvedena v příloze č. 4 (Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, ©2012)

K dopravcům poskytující služby cestujícím, kteří jsou začleněni do tohoto systému, patří ČD, Dopravní podnik města Olomouce a.s., Veolia Transport Moravia a.s., obec Ptení, Dopravní logistická společnost s.r.o., ČSAD Frýdek- Místek a.s., Autobusy-Konečný s.r.o., Autodoprava Studený, spol. s.r.o., FLT- First Transport Lines, a.s., Autobusová doprava Pavel Studený s.r.o., Autodoprava Tesař s.r.o., a Vojtila Trans s.r.o. (Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, ©2012)

### 3.6.2 Železnice v IDSOK

Jedná se o seznam železnic, které náleží pod integrovaný systém OK a lze je využívat v osobních a spěšných vlacích a v některých rychlicích na tratích začleněných do tohoto integrovaného systému. (Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, ©2012)

č. 271 - Prostějov-Kostelec na Hané-Dzbel (ČD)

č. 273 - Červenka-Senice na Hané-Prostějov (ČD)

č. 291 - Zábřeh - Šumperk (ČD)

č. 292 - úsek Šumperk - Mikulovice (ČD)

č. 293 - Šumperk - Kouty n. Des., Petrov n. Des. - Sobotín (Veolia Transport Morava)

č. 294 - Hanušovice - Staré Město pod Sněžníkem (ČD)

č. 295 - Lipová Lázně - Javorník ve Slezsku (ČD)

č. 297 - Mikulovice-Ondřejovice-Zlaté Hory (ČD)

### 3.6.3 Autobusová doprava v IDSOK

Co se týká autobusové dopravy v rámci integrovaného systému v kraji, jsou páteřní linky vedeny hlavně v takovém složení, aby spojovaly velká centra s malými obcemi a upevnily tak dopravní obslužnost v kraji v součinnosti s železnicemi a městské hromadnou dopravou.

Páteřní autobusové linky z města Prostějov spojují obce a města Slatinice, Litovel, Uničov, ve druhém směru Tovačov, Přerov a také Kojetín. Z krajského města jsou linky vedeny na Slatinice, Lutín, Dolany, Bělkovice Laštany, Mohelnice a dále. Hranice spojují Odry a Nový Jičín, město Šumperk propojuje severní části kraje Kouty nad Desnou, Jeseník a Rýmařov a další možná propojení. (Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, ©2012)

### 3.6.4 Městská hromadná doprava v IDSOK

Přerov, Olomouc, Prostějov, Šumperk, Zábřeh to jsou města, ve kterých existuje městská hromadná doprava. Spojuje centra s okolními obcemi, ale také poskytuje dopravu jen na území samotného města. Umožňuje cestujícím přepravu za službami, za prací napříč celým městem a je zajištěna prostřednictvím autobusových, tramvajových linek a vlakových spojů. (ve Zlínském kraji mají kromě autobusových a vlakových linek také trolejbusová spojení), (Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, ©2012)

## 3.7 Ekonomický rozvoj

Jaký vliv má na ekonomický rozvoj sledovaného kraje jeho současný stav dopravy?

Vezmou-li se skutečnosti napříč všemi druhy dopravy v Olomouckém kraji, lze sledovat potřebu finanční podpory pro rozvoj silniční sítě, železniční sítě, ale také pro rozvoj cyklistické dopravy. Finanční prostředky kraj získává z poplatků na silnicích a z cen jízdného v rámci integrovaného dopravního systému podle tarifních podmínek a dále z různých fondů a dotačních programů a ze svého rozpočtu, popřípadě ze státního rozpočtu.

Z ekonomického hlediska modernizace silnic, železnic, cyklostezek přinese na jedné straně zpočátku negativní vliv, neboť dojde ke zvýšení nákladů spojených s rozvojem dopravy, ať je to materiál, projektová činnost a lidské zdroje. Avšak z druhého pohledu s postupně zlepšujícím se stavem dopravních podmínek dojde samozřejmě k úspoře zdrojů, tedy

i ke snížení nákladů z oblasti času, energie, snížení nehodovosti. Dále se rozvoj dopravy promítne také ve zvýšení pracovních míst v této oblasti, zvýšení ekonomické síly obcí a měst vlivem dobré dopravní dostupnosti, a tím pádem se zvýší i počet přepravní výkonů, které se v dopravě uskuteční.

Závěrem bych chtěla říci, že existuje přímý vztah mezi úrovní dopravních podmínek a hospodářstvím. Kvalitní dopravní infrastruktura s sebou přináší mnohá pozitiva, jak bylo již řečeno, ve snižování nákladů a také umožňuje zasazení území do celorepublikového i evropského kontextu.

### **3.8 Shrnutí kapitoly**

Dotčená oblast zkoumání se zaměřovala na analýzu dopravní infrastruktury v kraji, aby dokázala popsat a vymezit úroveň dopravní obslužnosti a vytýčit vliv dopravní situace na ekonomickou stránku kraje.

## 4 DOPRAVA V OLOMOUCKÉM KRAJI VYJÁDŘENÁ POMOCÍ SWOT ANALÝZY

Problematiku dopravy v Olomouckém kraji, jež byla sledovaná v předchozí kapitole, se nyní převede na tzv. SWOT analýzu. Jejím cílem je identifikovat silné a slabé stránky v dané oblasti zkoumání, popisovat příležitosti, jež by mohly zvýšit úroveň dopravy, a v neposlední řadě dbát na možné hrozby, které mohou později nastat.

Tabulka 16: SWOT analýza, část silné a slabé stránky

<b>Silné stránky</b> <b>Strength</b>	<b>Slabé stránky</b> <b>Weakness</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategická poloha kraje na křižovatce dopravních cest</li> <li>• Zmodernizované železniční koridory, elektrizace, elektrifikace</li> <li>• Dobudovaná dálnice D47</li> <li>• Renovované železniční stanice</li> <li>• Velmi dobrá úroveň integrovaného dopravního systému</li> <li>• Dostatečné dopravní napojení Olomouckého kraje na ostatní kraje v republice</li> <li>• Velký potenciál v oblasti turistiky</li> <li>• Rozvoj cyklistických tras</li> <li>• Vypracované projekty (rozvoje dopravy v OK a jejich realizace)</li> <li>• Dobrá kvalita služeb k poměru ceny v železniční dopravě</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedobudovaná dálnice D1</li> <li>• Zanedbané některé lokální železniční tratě a stanice</li> <li>• Špatný technický stav, nízká kvalita silnic nižších tříd</li> <li>• Nedostatečná údržba silnic v zimních měsících v severních částech kraje</li> <li>• Časté zpoždění vlakových spojů</li> <li>• Nevyužití vodní dopravy k přepravě nákladů</li> <li>• Špatná opatření v rámci bezpečnosti na pozemních komunikacích</li> <li>• Letiště mají spíše místní význam, nepravidelný provoz</li> <li>• Nedostatečná šířka vozovek - chybí víceproudá silnice</li> <li>• Velmi špatný stav mostů ve všech okresech kraje</li> </ul>

Tabulka 17: SWOT analýza, část příležitosti a hrozby

<b>Příležitosti</b> <b>Opportunities</b>	<b>Hrozby</b> <b>Threats</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Výstavba nových cyklostezek a jejich značení</li> <li>• Dokončení rychlostních komunikací</li> <li>• Modernizace železničních koridorů- trojkolej</li> <li>• Vybudování rychlostní silnice s napojením na Polsko (R35)</li> <li>• Zpřístupnění turistických oblastí</li> <li>• Vybudování tunelů přes Jeseníky (Červenohorské sedlo)</li> <li>• Rozvoj heliportů pro záchranné složky státu</li> <li>• Rozšiřování silnic, výstavba obchvatů obcí a měst</li> <li>• Zpřístupnění řeky Moravy pro lodní dopravu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nárůst intenzity dopravy</li> <li>• Snižující se finanční prostředky v důsledku úspor státu</li> <li>• Možnost vzniku nečekaných problémů s vykupováním pozemků určených pro realizaci staveb</li> <li>• Znečištění životního prostředí</li> <li>• Zpoždění realizace národních dopravních projektů</li> <li>• Nezájem o leteckou a vodní dopravu</li> </ul>

#### 4.1 Shrnutí kapitoly

Stanovení bodů pomocí SWOT analýzy, které slouží k celkovému hodnocení stavu dopravy na území Olomouckého kraje. Důležité vztyčné body pro závěrečnou část práce- návrhy rozvoje dopravy, které budou následovat a poskytnou tak konečný obrázek dané problematiky.

## 5 NÁVRH OPATŘENÍ ROZVOJE DOPRAVY OLOMOUCKÉHO KRAJE

Tato práce dospěla do svého závěru, kdy se ze sledovaných a získaných znalostí a důležitých informací, vytvoří určité náměty, nápady na další, případný rozvoj dopravy v Olomouckém kraji.

Východiskem pro sestavení nových návrhů, jsou vytýčené jednotlivé body, silné, slabé stránky, příležitosti a s nimi spojené hrozby, ve SWOT analýze, která byla provedena v předchozí části práce.

### 5.1 Železniční doprava

Na co bych zaměřila další rozvoj u této formy dopravy?

V železniční dopravě se v současnosti modernizují železniční stanice a železnice na hlavních tratích, které znamenají pro daný kraj velký přínos zejména v kvalitě poskytovaných služeb a odráží se tak v celkovém jeho hospodářství. Domnívám se ovšem, že to rozhodně nestačí a v budoucnosti to nenasytí potřeby obyvatel.

#### 5.1.1 Lokální tratě

Proto bych spatřovala důležitost i v modernizaci a v optimalizaci lokálních tratí, jež by potom snáze mohly vytvořit vhodné podmínky, které by se vyrovnaly rozvoji na hlavních tratích a nenarušily by tak na nich plynulý provoz.

Nová trať Zábřeh na Moravě- Leština- Vitošov- Hrabová- Dubicko- Úsov-Mohelnice:

V rámci modernizace lokálních tratí, mně napadl jeden návrh zahrnující vytvoření nové železniční tratě, při využití stávajícího, ale nejméně využívaného železničního koridoru vedeného ze Zábřeha na Moravě do Vitošova.

Jedná se o lokální trať, která byla v minulosti hojně využívána pro nákladní dopravu, neboť se na Vitošově těžil vápenec, který byl touto cestou přepravován. Ovšem v dnešní době, poklesla těžba vápence v této lokalitě a tím došlo ke snížení a minimálnímu využití železničního koridoru. Proto bych využila možnosti, která se tu nabízí, a vybudovala bych pokračování tohoto železničního koridoru dále do okolních obcí, Hrabová, Dubicko, Úsov a do cílové stanice Mohelnice, s vedením vedlejší koleje na Vápenku Vitošov a druhá vedlejší kolej by vedla z Dubicka, přes Bohuslavice až do Lukavice.



Domnívám se, že vytvořením této lokální tratě by se upevnil systém integrované dopravy v kraji, neboť by byly poskytnuty služby dopravy nejenom od autobusové, ale i od této, železniční. Z vlastní zkušenosti vím, že spoje autobusů do okolních obcí jsou nedostačující, jejich málo, ve špatných časových intervalech a jen některé navazují na železniční spoje. Proto tato trať by uvolnila zátěž na hlavní trati (Mohelnice- Zábřeh), protože by tu mohly jezdit jen „Rychlíci“ a „Expresy“, a osobní vlaky a spěšné vlaky by posloužily navrhované lokální trati, a tím by došlo ke zvýšení rychlosti na trati, neboť by vysokorychlostní vlaky nemusely přibrzďovat ve stanicích, které jen projíždí, jako je tomu nyní.

Tato trať by znamenala i rozšíření významu nákladní dopravy pro transport vápence a písku ze zdejších firem, a tím i tok dalších financí a zvýšení jejich obytu.

Tento návrh by přinesl další výhody z ekonomické stránky, i když zpočátku by to znamenalo velké riziko s financováním výstavby dané lokální tratě, dále z hlediska životního prostředí, by mohla být nahrazena autobusová doprava, více efektivnější, více šetrnější, železniční dopravou a mnohé další možnosti. Ovšem toto by mohlo vzniknout pouze s dotační podporou Evropské unie a kraje, či s podporou okolních vesnic, ke kterým se zpřístupní nové trasy a cesty, což bude znamenat pro ně výhodnou polohu.

### **5.1.2 Rozšíření tratě- trojkolej**

S výše uvedeným souvisí i můj další návrh týkající se rozšíření tratí mimo železniční stanice, především hovořím o tratích, které tvoří páteřní síť v kraji, o další kolej. Vznikla by tak tzv. trojkolej, která by zvýšila provozní rychlost, tím pádem by byla zaručena i úspora času, snížily by se výrazně nedostatky ve zpoždění vlakových spojů a domnívám se, že by v souvislosti s tímto návrhem mohl přistoupit do této oblasti i nový, další dopravce, i když v současnosti služby v železniční dopravě poskytuje trojice dopravců, ale i tak nebyla dosud vytvořena dostatečná konkurence, jež by tímto způsobem mohla přispět ke zvýšení komfortu pro cestující a to hlavně v důsledku snížení cen za jízdné a vytvořením kvalitních podmínek při přepravě.

Co si myslím i dále, tak vlivem těchto modernizací by byl zvýšený zájem nákladní dopravu po železnicích a tím by podstatně došlo ke snížení intenzity, hustoty silniční dopravy, což se by se odrazilo i ve snížení negativních dopadů na životní prostředí.

Z ekonomického hlediska by zvýšením zájmu o železniční dopravu, jak nákladní, tak i osobní, přineslo nejenom už zmiňovanou úsporu času, energie, ale i velkou úsporu finanč-

ních prostředku, které se vynakládají na silniční dopravu, neboť železniční doprava tvoří a zajišťuje velkou kapacitu v transportu zboží a v převozu cestujících. Jedna lokomotiva utáhne několik plně naložených vagonů, nemusí se platit žádné silniční poplatky, jakožto jsou mýta, a ušetří se tak finance, které je kraj nucen vkládat na neustálé opravy veškerých silnic, protože, jak jsem již uváděla výše, velká intenzita silniční dopravy přispívá k špatnému technickému stavu vozovek.

Železniční doprava je shledávána v mnohých bodech jako levný dopravní prostředek.

## **5.2 Silniční doprava**

Silniční doprava je, z mého pohledu, nejkomplikovanější, nejnáročnější a nejvíce využívanou dopravou, která zatěžuje životní prostředí, a k tomu navíc nejsou vozovky příliš způsobilé k bezpečnému provozu. Špatný technický stav je velký problém pro řadu krajů a pro Olomoucký tomu není jinak.

V daném případě bych navrhovala, v první řadě a v návaznosti na předchozí analýzy stavu dopravy, věnovat pozornost kompletním opravám všech vozovek nižších tříd. Ovšem opravy by měly být takové, které by byly efektivní a měly dlouhotrvající účinek.

### **5.2.1 Modernizace vozovek**

V této práci, předpokládám zejména rozvoj v železniční dopravě, která by snížila intenzitu a vliv dopravy silniční. Ale kdyby si měl kraj vybrat a hodlal by využít silničních sítí, než těch železničních, zaměřila bych se na rozšíření vozovek, tedy vytvoření více pruhových silnic, především co se týká dálnic a rychlostních silnic, protože v těchto změnách nalézám jakékoliv výhody a význam.

Silnice nižších tříd by sloužily zejména k využití pro místní záležitosti, pro nutnost dojížděky za prací a za službami a byly by tedy vedlejší záležitostí, neboť přední a hlavní silniční sítě by tvořily a měly by tvořit dálnice a rychlostní silnice, která mají za následek snížení nákladů, energie, času a přispívají k plynulému a rychlému provozu, rychlému přemístění cestujících, zboží, avšak při dodržení dopravních pravidel, které dbají na bezpečnost provozu.

Tato jistá modernizace znamená také problémy v dostatku vhodné půdy, která by sloužila k vybudování dalšího, třetí či čtvrtého pruhu na vozovce, což by znamenalo komplikace při vykupování pozemků pro realizaci a zásahy do přírody.

Společnost si žádá ale rychlost, plynulost, úsporu času a proto je nezbytné, aby v kraji byla vybudovaná dálnice, která by byla vedena z jižní části kraje do severní části, kde se rozprostírají Jeseníky, tedy oblast, která v tomto území není dostatečně přístupná pro návštěvníky. Co se ještě týká oblasti Jeseníků, tak kvůli nepřístupné krajině, která by bránila vybudování dálnice, navrhovala bych zkonstruovat více tunelů, které si sice vyžádají velké investice a technickou náročnost vybudování, ale vezmeme-li to z druhé stránky pohledu, tak se domnívám, že tunely jsou pro bezpečnost nejlepší, a pro zásah do krajiny menší, než vytvářet na tak hornatém území dlouhé mosty a narušovat tak tuto nedotčenou krajinu.

Legislativa by měla vytvořit takový pevný systém, aby již nebyly mezery v tom, jak finanční prostředky rozdělovat, aby byly investice vhodně rozmístěné na různé projekty v silniční dopravě. Stanovit přesná pravidla v silničním provozu.

### **5.3 Cyklistická doprava**

Pomocí analýzy současného stavu dopravy v Olomouckém kraji jsem hodnotila i význam cyklistiky na tomto území a dospěla k názoru, že díky vhodnému prostředí, kterým kraj disponuje, by byla chyba toho nevyužít. Bylo by vhodné, aby se investice přesunuly na budování cyklistické sítě.

Myslím si, že vytvořením sítě cyklostezek a cyklotras na tomto území vznikne vzájemně propojený a pevný systém, který naváže na dálkové trasy po celém regionu Střední Moravy, ale také který bude spojovat i ostatní kraje.

#### **5.3.1 Cyklostezka Leština-Zábřeh**

V souvislosti s rozvojem cyklistiky bych navrhla novou cyklostezku, která by byla vedena podél silnice II/315 z obce Leština směrem na město Zábřeh, s cílem zajištění větší bezpečnosti na této frekventované vozovce pro cyklisty, chodce a in-line bruslaře. Mohla by být vystavěna, buď v pravém či levém směru, a to na jedné straně s napojením na most přes řeku Moravu a na druhé straně na napojení cyklostezky kolem silnice I/44.

Stavbou této cyklostezky by došlo k napojení na dálkovou cyklistickou stezku, tzv. Moravskou stezku, zpřístupnila by se krajina Leštiny novým návštěvníkům, a jak jsem již zmínila, byla by zaručena především větší bezpečnost na silnici II/315.

S touto realizací by bylo zapotřebí zajistit řádnou legislativu, tedy vytvořit práva a povinnosti účastníků provozu na těchto komunikacích a vytvořit i vhodné značení a osvětlení na

cyklostezce této, ale i dalších, které by v kraji mohly vzniknout. Z technického hlediska je tento projekt více než možný, nepotřebuje žádné náročné plánování a ani zvláštní materiál na výstavbu.

### **5.3.2 Cyklo-projekty**

Myslím si, že se vrůstajícím zájmem o cyklistickou dopravu, by toho kraj mohl využít i pro rozvoj cestovního ruchu, tím spíše by přispěl i ke zvýšení hospodářství, mohl by tak i využít stávající formy dopravy k uskutečnění cykloturistiky či cyklodopravy všeobecně.

Navrhovala bych investování do pořádání cyklosoutěží na území tohoto kraje, ať už by se jednalo o terénní cyklistiku nebo silniční, jež by sice byly náročné na organizaci, ale zpřístupnily by krajiny Jeseníků, cesty kolem řeky Moravy, ovšem při zajištění bezpečnosti, což by znamenalo přispět na řádné značení cyklostezek a jejich ohraničení. Zvýšil by se zájem o daný kraj, přineslo by to příliv investorů. Domnívám se, že byl by ceněn i v rámci Evropy, která se snaží přispívat k udržování kvalitního životního prostředí, protože jízda na kole je nejšetrnější k přírodě a nezatěžuje ovzduší a okolí.

Kromě výše uvedené a popsané cyklostezky by se daly vytvořit trasy i podél celé řeky Moravy, využít lesní cesty a polní cesty, kdy by se nemuselo investovat do osvětlení, do materiálu na stavbu, jak by tomu bylo a je i cyklostezek stavěných podél cest a ve městech, kde musí být samozřejmě zajištěné osvětlení, nutnost semaforů, značení, a bezpečnost.

Na realizaci by se mohly podílet jednotlivé obce, které by si tím zajistily i příjmy, které by mohly pokrýt určité náklady s pořádáním spojené.

## **5.4 Vodní doprava a letecká doprava**

### **5.4.1 Vodní toky a jejich regulace**

V oblasti říční dopravy lze využít především řeky Moravy a potom také řeky Bečvy, protože jiných vodních cest vhodných pro tuto dopravu v kraji nenajdeme a i tak je rozvoj velmi náročný a to zejména z hlediska finančního zatížení.

Z technického hlediska nerealizovatelní, neboť předpokládám, že hladina je na mnohých místech rozdílná, koryto není dostatečně široké pro průjezd lodí a dále k tomu brání i mosty přes řeky, neboť nejsou natolik vysoké, aby pod nimi proplula větší loď, která by měla vyhovující kapacitu na transport většího množství zboží.

Navíc vidím problém i při regulaci těchto toků a to z důvodu narušení životního prostředí a řeky by se při zvýšených hladinách mohly vylévat z koryt a zaplavovat tak osídlené oblasti. Náklady by proto byly mnohem větší, než by tento rozvoj přispěl pozitivně k zisku kraje.

Vodní dopravu bych směřovala jen v rámci rekreaci a umožnit toky pro vodácké kurzy, rafting a podobné vodní aktivity, které by měly vliv na cestovní ruch v kraji a tím také na ekonomickou stránku kraje.

#### **5.4.2 Letecký provoz**

Co se týká leteckého provozu v Olomouckém kraji a budování letišť či jejich obnova a opravy, tak podle mého názoru, je význam této dopravy obdobný jako u vodní. Využití dalšího letiště nacházejícího se, které by sloužilo pro mezinárodní lety, na tak malém území a celkově na rozloze České republiky, je zbytečné. V České republice slouží pro letecký civilní provoz letiště v Praze, Brně a Ostravě a proto nespátřuji žádné opodstatnění pro rozvoj kraje. Domnívám se, že investování do takového letiště by bylo vysoce ztrátové, legislativa by musela vnést další práva a povinnosti pro daný chod, rozdělit provoz, letecký vzdušný prostor uspořádat, a to by bylo z technického hlediska, z provozních důvodů velmi náročné.

Jediný návrh pro letecký provoz bych viděla k vytvoření většího množství heliportů v kraji využívaných pro záchranné složky státu, neboť v dnešní době je rychlost a včasnost v těchto případech k nezaplacení a je nejdůležitější. Rychlost v této dopravě patří k její přednosti a pokrýt celý kraj z jedné či dvou základen je leckdy obtížné. Podle mého názoru takové využití letecké dopravy by bylo užitečné, úsporné a hlavně by bylo celé území kraje pokryto a spojeno i ve vzduchu, ne jenom po silnici a železnici.

## ZÁVĚR

Tato bakalářská práce přinesla celkový pohled na význam dopravy pro Olomoucký kraj. Zaměřila se na rozbor současného stavu dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti kraje a také se snažila odhalit pomocí SWOT analýzy slabé stránky, silné stránky spadající do této problematiky, a také možné příležitosti a zejména hrozby, jež by bránily v rozvoji.

Ze zkoumaných poznatků v dané oblasti dopravy jsem si dokázala udělat představu o složitém systému silnic, železnic, cyklistických, vodních a leteckých cest. Jak funguje projektování, návrhy na výstavbu různých objektů, silnic, cest a co je s tím vše spojené a jak je to opravdu náročné.

V návaznosti na získané informace, musím podotknout, že co se týká dopravní obslužnosti kraje, tak je položena na velmi dostačující úrovni, ať z pohledu železniční či silniční dopravy. Velký význam spatřuji ve velmi propracovaném integrovaném systému hromadné dopravy, obecně veřejné dopravy, kterou zajišťuje IDSOK.

Prioritu rozvoje vidím především v první řadě v dokončení dálnic a rychlostních silnic, které sníží náklady, jež jsou vkládány do neustálých oprav vozovek, a přispějí k úspoře času a plynulému provozu, ovšem při zajištění bezpečnostních podmínek. Ve druhé řadě by měl kraj investovat do vybudování kvalitní cyklistické sítě na celé území a propojit je s dalšími cyklistickými stezkami a trasami s ostatními kraji.

V oblasti vodní a letecké dopravy další rozvoj, podle mého názoru, nemá žádný význam či opodstatnění, proto pokud chce kraj prosperovat a chce zvýšit efektivitu dopravy na daném území, měl by se zaměřit na jiné formy přepravy a dopravy.

Za sebe mohu říci, že se jakožto občan Olomouckého kraje plně ztotožňuji s jeho stanovenou vizí, („**Olomoucký kraj je krajem spokojených obyvatel, kteří jej považují za svůj domov a místo pro realizaci svých pracovních a osobních cílů**“), ovšem za předpokladu splnění cílů stanovených jak v sociální politice, tak i v oblasti dopravy.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

ADAMEC, Vladimír, 2008. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. První vydání. Praha: Grada, 160 s. ISBN 978-802-4721-569.

Cyklistická doprava a pozměňovací návrhy k zákonu č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. ©2006 [cit. 2013-04-30]. Dostupné z:

[http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/ROZVOJ\\_CYKLISTICKE\\_DOPRAVY\\_V\\_CR/CYKLOLEGISLATIVA\\_POZMENOVACI\\_NAVRHY/](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/ROZVOJ_CYKLISTICKE_DOPRAVY_V_CR/CYKLOLEGISLATIVA_POZMENOVACI_NAVRHY/)

České dráhy, a.s.: ČD v Olomouckém kraji. *České dráhy, a.s.* [online]. ©2009 [cit. 2013-04-30]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/olomoucky-kraj/cd-olomoucky-kraj/-7245/>

Česká republika. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka Zákonů*. 2010.

Česká republika. Zákon o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka Zákonů*. 1997.

Česká republika. Zákon o pozemních komunikacích. In: *Sbírka Zákonů*. 1997.

Česká republika. Zákon o civilním letectví. In: *Sbírka Zákonů*. 1997.

Česká republika. Zákon o akciové společnosti České dráhy. In: *Sbírka Zákonů*. 2002.

Česká republika. Zákon o silniční dopravě. In: *Sbírka Zákonů*. 1994.

Česká republika. Zákon o drahách. In: *Sbírka Zákonů*. 1994.

Česká republika. Zákon o krajích. In: *Sbírka Zákonů*. 2000.

Česká republika. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka Zákonů*. 2000.

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA, 2011. *Ekonomika dopravního systému*. První vydání. Praha: Oeconomica, 284 s. ISBN 978-80-245-1759-9.

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

HÁJEK, Oldřich. *I. sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji": 27. května 2005 ve Zlíně*. Ve Zlíně: Univerzita Tomáše Bati, 2005. ISBN 80-7318-351-X.

Charakteristika kraje: ČSÚ v Olomouci. *Český statistický úřad* [online]. 2013 [cit. 2013-04-30]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/xm/redakce.nsf/i/charakteristika\\_kraje](http://www.czso.cz/xm/redakce.nsf/i/charakteristika_kraje)

KLEPRLÍK, Jaroslav, 2011. *Silniční doprava*. První vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 158 s. ISBN 978-80-7395-451-2.

KOLEKTIV AUTORŮ, 2008. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. Druhé rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o. ISBN 978-80-7380-086-4.

*Koncepce rozvoje silniční sítě na území Olomouckého kraje do roku 2010, s výhledem do roku 2013*. 2010.

*Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje* [online]. ©2012 [cit. 2013-04-30]. Dostupné z: <http://www.kidsok.cz/>

Legislativa: Změny v souvisejících zákonech a předpisech. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. © 2013 [cit. 2013-05-03]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/legislativa/pripravovana-dopravni-legislativa-a-predpisy/>



Letecká doprava. *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. ©2006 [cit. 2013-04-30]. Dostupné z: [http://www.mdcz.cz/cs/Letecka\\_doprava/?showlogo=1](http://www.mdcz.cz/cs/Letecka_doprava/?showlogo=1)

*Letiště Olomouc- Neředín* [online]. © 2010 [cit. 2013-04-30]. Dostupné z: <http://www.letiste-olomouc.cz/>

MATULA, Miloš, 2005. Faktory působící na dopravní obslužnost a vlastnosti ČR relevantní z hlediska dopravní obslužnosti. In: HÁJEK, Oldřich. *I. sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji": 27. května 2005 ve Zlíně*. Ve Zlíně: Univerzita Tomáše Bati, s. 5-10. ISBN 80-7318-351-X.

*Ministerstvo dopravy* [online]. ©2006 [cit. 2013-04-30]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/cs/default.htm>

MINISTERSTVO DOPRAVY A SPOJŮ ČESKÉ REPUBLIKY, 2000. *Rozvoj cyklistické dopravy v České republice*. První vydání. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 112 s. ISBN 80-902-1417-7.

OLOMOUCKÝ KRAJ. *Územní studie rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji*. 2011.

OLOMOUCKÝ KRAJ. *Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje*. 2010.

Operační program Doprava-OPD-Základní informace. *Operační program Doprava* [online]. © 2010 [cit. 2013-04-30]. Dostupné z: <http://www.opd.cz/cz/Zakladni-informace>

PASTOR, Otto. *Teorie dopravních systémů*. První vydání. Praha: ASPI, 2007, 307 s. ISBN 978-80-7357-285-3.

Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. © 2012 [cit. 2013-04-30]. Dostupné z:  
<http://www.rsd.cz/>

Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012. *Český statistický úřad* [online]. ©2013 [cit. 2013-04-30]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/krajp/711011-12-xm>

Statistická ročenka Zlínského kraje 2012. *Český statistický úřad* [online]. ©2013 [cit. 2013-04-30]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/krajp/721011-12-xz>

SVOBODA, Vladimír, 2006. *Doprava jako součást logistických systémů*. První vydání. Praha: Radix, 148 s. ISBN 80-860-3168-3.

Školství, mládež a sport. *Olomoucký kraj* [online]. ©2013 [cit. 2013-04-30]. Dostupné z:  
<http://www.kr-olomoucky.cz/skolstvi-mladez-a-sport-cl-18.html>

Úvod: ŘVC ČR. *Ředitelství vodních cest České republiky* [online]. ©2008-2012 [cit. 2013-04-30]. Dostupné z: <http://www.rvccr.cz/>

Vodní doprava. *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. ©2006 [cit. 2013-04-30]. Dostupné z: [http://www.mdcr.cz/cs/Vodni\\_doprava/?showlogo=1](http://www.mdcr.cz/cs/Vodni_doprava/?showlogo=1)

*Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe* [online]. © 2005 - 2013 [cit. 2013-04-30]. Dostupné z:  
<http://www.d-o-l.cz/>

VONKA, Jaroslav, 2004. *Osobní doprava*. Druhé zkrácené vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 162 s. ISBN 80-719-4630-3.

Významné řeky- Povodí Moravy. *Povodí Moravy* [online]. © 2010–2013 [cit. 2013-04-30]. Dostupné z: <http://www.pmo.cz/cz/uzitecne/vyznamne-vodni-toky/>

WOKOUN, René, 2007. *Regionální rozvoj a jeho management v České republice*. První vydání. Praha: Oeconomica, 244 s. ISBN 978-802-4513-010.

WOKOUN, René, 2005. Rozvojové osy a struktura regionálních center z hlediska významu pro dopravní obslužnost. In: HÁJEK, Oldřich. *I. sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji": 27. května 2005 ve Zlíně*. Ve Zlíně: Univerzita Tomáše Bati, s. 16-19. ISBN 80-7318-351-X.

Zásady modernizace ŽDC. *Správa železniční dopravní cesty* [online]. ©2009-2012 [cit. 2013-04-30]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/zasady-modernizace.html>

Zdravotnictví. *Olomoucký kraj* [online]. ©2013 [cit. 2013-04-30]. Dostupné z: <http://www.kr-olomoucky.cz/zdravotnictvi-cl-21.html>

Životní prostředí a zemědělství. *Olomoucký kraj* [online]. ©2013 [cit. 2013-04-30]. Dostupné z: <http://www.kr-olomoucky.cz/zivotni-prostredi-a-zemedelstvi-cl-22.html>

ZELENÝ, Lubomír, 1998. *Doprava: (ekonomické souvislosti rozvoje)*. První vydání. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 111 s. ISBN 80-707-9402-X.

ZELENÝ, Lubomír, 2007. *Osobní přeprava*. První vydání. Praha: ASPI, 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
OK	Olomoucký kraj
MŠ	mateřská škola
ZŠ	základní škola
ČD	České dráhy, a.s.
ZLK	Zlínský kraj
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
D-O-L	Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe
IDSOK	Integrovaný Dopravní Systém Olomouckého kraje
AGTC	evropská trasa mezinárodní kombinované dopravy
SWOT	Strength, Weakness, Opportunities, Threats analysis (analýza silných, slabých stránek, příležitostí a hrozeb)

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obrázek 1: Členění dopravy podle prostředí .....	20
Obrázek 2: Mapa- Priority výstavby železniční sítě .....	24
Obrázek 3: Mapa- Výběr jednotlivých staveb na vodních tocích v České republice .....	28
Obrázek 4: Mapa - Administrativní členění Olomouckého kraje .....	37
Obrázek 5: Mapa- Geografické členění Olomouckého kraje .....	39
Obrázek 6: Graf vývoje průměrných hrubých měsíčních mezd v OK a ZLK .....	45
Obrázek 7: Graf přehledu návštěvnosti krajů za rok 2011 .....	50
Obrázek 8: Graf vývoje počtu návštěvníků v OK .....	50
Obrázek 9: Graf vývoje počtu návštěvníků v ZLK .....	51
Obrázek 10: Graf- Rozložení délky silniční sítě v ČR .....	55
Obrázek 11: Počet nehod v ČR za rok 2011 v jednotlivých krajích .....	59
Obrázek 13: Mapa rychlostní silnice R 35, úsek Staré Město- Mohelnice .....	60
Obrázek 14: Délka cyklostezek v jednotlivých krajích v roce 2011 .....	72

**SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1: Počet obyvatel a hustota zalidnění v okresech Olomouckého kraje .....	40
Tabulka 2: Počet obyvatel v kraji v jednotlivých letech.....	41
Tabulka 3: Celkový počet narozených a zemřelých a přirozený přírůstek v jednotlivých letech .....	42
Tabulka 4: Počet přistěhovalých a vystěhovalých v jednotlivých letech .....	42
Tabulka 5: Olomoucký a Zlínský kraj podle vybraných ukazatelů .....	43
Tabulka 6: Vývoj míry nezaměstnanosti a míry ekonomické aktivity v OK .....	45
Tabulka 7: Vývoj míry nezaměstnanosti a míry ekonomické aktivity v ZLK .....	46
Tabulka 8: Přehled údajů ve zdravotnictví Olomouckého kraje .....	49
Tabulka 9: Délka silniční sítě v ČR .....	53
Tabulka 10: Délka silnic v Olomouckém a Zlínském kraji k 1. 7. 2012.....	55
Tabulka 11: Přehled vybraných úseků a intenzity dopravy Ol. kraje .....	57
Tabulka 12: Přehled železničních tratí spravovaných ČD .....	64
Tabulka 13: Cyklotrasy I. třídy OK .....	73
Tabulka 14: Cyklotrasy II. třídy OK.....	73
Tabulka 15: Cyklotrasy III. třídy OK .....	73
Tabulka 16: SWOT analýza, část silné a slabé stránky .....	78
Tabulka 17: SWOT analýza, část příležitosti a hrozby .....	79

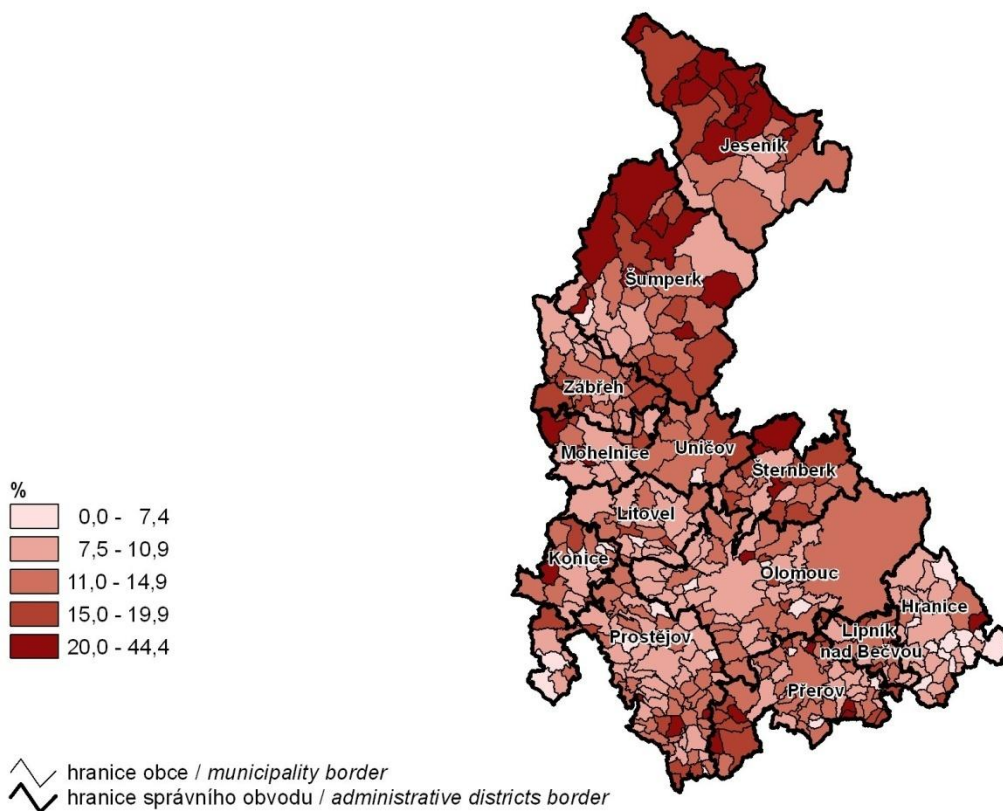
**SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha P 1: Mapa nezaměstnanosti v kraji .....	96
Příloha P 2: Mapa silniční sítě .....	97
Příloha P 3: Mapa intenzity dopravy ČR .....	98
Příloha P 4: Mapa IDSOK .....	99

## PŘÍLOHA P I: MAPA NEZAMĚŠTNANOSTI V KRAJI

### 3. Míra nezaměstnanosti podle obcí v Olomouckém kraji k 31. 12. 2011

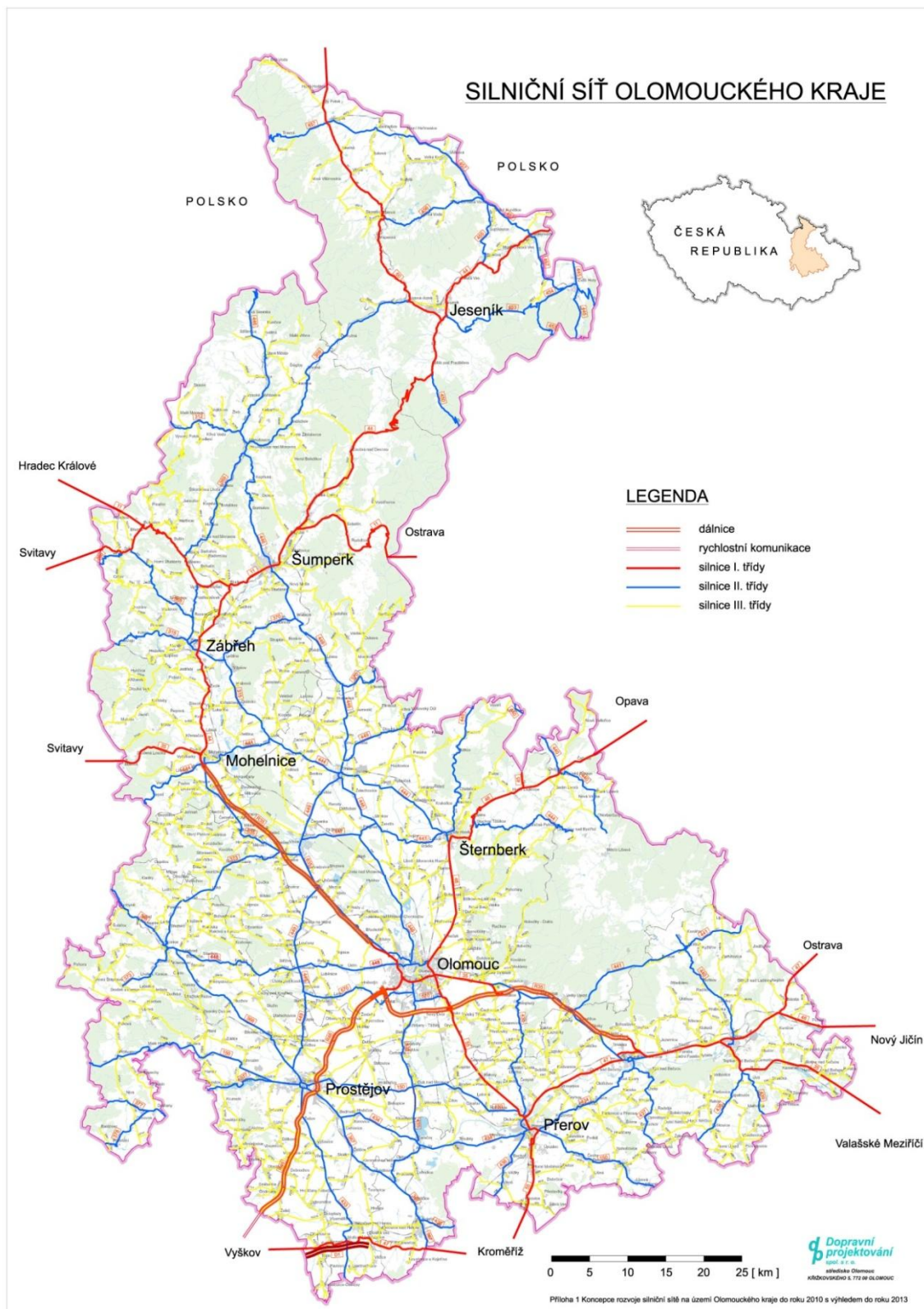
*Unemployment rate by municipality in the Olomoucký Region as at 31 December 2011*



Příloha P 1: Mapa nezaměstnanosti v kraji (Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012, ©2013)



## PŘÍLOHA P II: MAPA SILNIČNÍ SÍTĚ

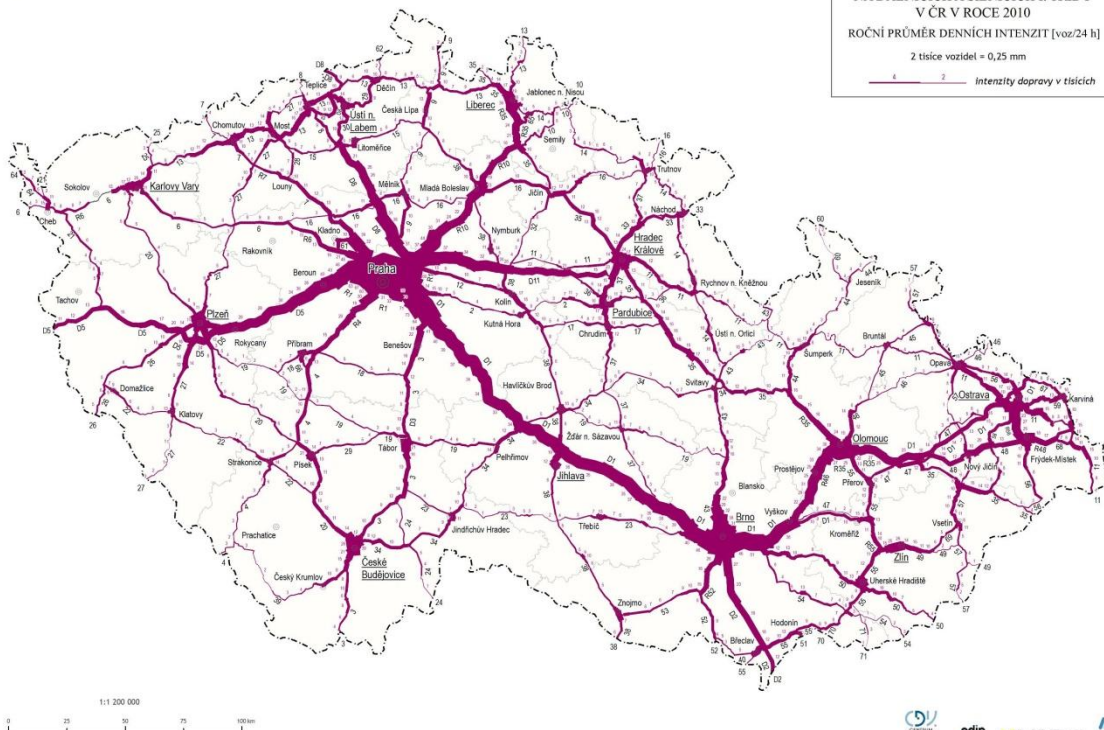


Příloha P 2: Mapa silniční sítě (Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012, ©2013)

# PŘÍLOHA P III: MAPA INTENZITY DOPRAVY ČR



**INTENZITY DOPRAVY**  
NA DÁLNICÍCH A SILNICÍCH I. TŘÍDY  
V ČR V ROCE 2010  
ROČNÍ PRŮMĚR DENNÍCH INTENZIT [voz/24 h]  
2 tisíce vozidel = 0,25 mm  
Intenzity dopravy v tisících



Příloha P 3: Mapa intenzity dopravy ČR (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)



