

**MENDELOVA UNIVERZITA V BRNĚ**

Fakulta regionálního rozvoje a mezinárodních studií

**Doprava a její vliv na rozvoj Olomouckého kraje –  
plány versus realita**

Bakalářská práce

Autor: Kateřina Bartoňková

Vedoucí práce: Mgr. Tomáš Krejčí

Brno 2015

<b>Jméno a příjmení autora:</b>	Kateřina Bartoňková
<b>Název bakalářské práce:</b>	Doprava a její vliv na rozvoj Olomouckého kraje – plány versus realita
<b>Název práce v angličtině:</b>	The Transportation and its Impact on Development of Olomouc region – plans versus reality
<b>Studijní obor:</b>	Socioekonomický a environmentální rozvoj regionů
<b>Vedoucí bakalářské práce:</b>	Mgr. Tomáš Krejčí
<b>Rok obhajoby:</b>	2015

## **Anotace**

Bakalářská práce se zabývá zhodnocením realizovaných projektů v Olomouckém kraji v oblasti dopravy a zhodnocením jejich souladu s cíli stanovenými ve strategických dokumentech. Teoretická část pojednává o významu dopravy z obecného hlediska, řeší její význam pro společnost a její vliv na regionální rozvoj. Praktická část zahrnuje stručnou analýzu kraje, včetně analýzy jeho dopravní dostupnosti. Na základě projektů realizovaných v kraji jsou v praktické části zhodnoceny a diskutovány přednosti a nedostatky v dopravní obslužnosti a infrastruktuře kraje.

## **Annotation**

The bachelor thesis deals with the evaluation of transport projects which were realized in Olomouc region and with the evaluation of their conformity with the objectives in strategic documents. The theoretical part discusses the importance of the transport in general terms, deals with its importance for the society and its impact on regional development. The practical part includes the brief analysis of the region and also the analysis of transport accessibility. The practical part is based on realized projects and includes the discussion of strengths and weaknesses of transport services and transport infrastructure in the region.

## **Klíčová slova**

doprava, regionální rozvoj, Olomoucký kraj, dopravní infrastruktura, Regionální operační program NUTS II Střední Morava,

## **Keywords**

transport, regional development, Olomouc region, transport infrastructure, Regional operational programme NUTS II Central Moravia,

## **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že jsem práci s názvem Doprava a její vliv na rozvoj Olomouckého kraje – plány versus realita vypracovala samostatně, a veškeré použité prameny a informace uvádím v seznamu použité literatury. Souhlasím, aby moje práce byla zveřejněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách ve znění pozdějších předpisů a v souladu s platnou Směrnicí o zveřejňování vysokoškolských závěrečných prací.

Jsem si vědoma, že se na moji práci vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, a že Mendelova univerzita v Brně má právo na uzavření licenční smlouvy a užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona.

Dále se zavazuji, že před sepsáním licenční smlouvy o využití díla jinou osobou (subjektem) si vyžádám písemné stanovisko univerzity, že předmětná licenční smlouva není v rozporu s oprávněnými zájmy univerzity, a zavazuji se uhradit případný příspěvek na úhradu nákladů spojených se vznikem díla, a to až do jejich skutečné výše.

V Brně, dne:

.....

podpis

## **Poděkování**

Na tomto místě bych ráda poděkovala panu Mgr. Tomáši Krejčímu, vedoucímu mé bakalářské práce, za jeho ochotu, odborné rady a cenné připomínky, kterými přispěl k vypracování této práce.

## Obsah

1	Úvod .....	6
2	Cíl a metodika práce .....	7
2.1	Cíl bakalářské práce .....	7
2.2	Metodika práce .....	7
3	Doprava a její význam pro rozvoj území .....	9
3.1	Doprava a její úloha ve společnosti .....	9
3.2	Význam dopravy pro socioekonomický rozvoj .....	10
3.3	Dopravní infrastruktura a její vliv na rozvoj území .....	13
3.4	Aktuální trendy v dopravě .....	14
3.5	Dopravní politika .....	16
4	Vymezení zájmového území – Olomoucký kraj .....	19
4.1	Dopravní dostupnost a infrastruktura Olomouckého kraje .....	21
5	Klíčové koncepce dopravy pro Olomoucký kraj .....	26
5.1	Evropské koncepce .....	26
5.2	Národní koncepce .....	27
5.3	Krajské koncepce .....	30
6	Doprava v Olomouckém kraji – plány versus realita .....	33
6.1	Silniční doprava .....	33
6.2	Železniční doprava .....	40
6.3	Cyklistická doprava .....	43
6.4	Celkové zhodnocení rozvoje dopravy v Olomouckém kraji .....	47
7	Závěr .....	50
8	Seznam použitých zdrojů .....	51
	Literatura .....	51
	Internetové zdroje .....	52
	Seznam použitých tabulek a obrázků .....	57
	Seznam použitých zkratk .....	58
	Seznam příloh .....	59

# 1 Úvod

Doprava je v posledních letech velmi aktuální téma a její vliv na regionální rozvoj je značný, jelikož ovlivňuje společnost a to hned v několika ohledech. Jde například o její vliv na ekonomiku, životní prostředí nebo strukturu zaměstnanosti. Nelze však jednoznačně určit, který z vlivů působí negativně či pozitivně, ale s jistotou lze říci, že doprava má vliv na region i jeho rozvoj. Doprava je jedním z významných odvětví ekonomiky České republiky se značným významem i pro mezinárodní vztahy a díky ní může docházet k růstu konkurenceschopnosti regionu vůči regionům ostatním.

Dnešní společnost se vyznačuje vysokou prostorovou mobilitou, kterou umožňuje právě doprava, proto se stává pro moderní společnost v posledních letech nepostradatelnou. V České republice je stejně jako v Evropě zaznamenán silící trend oddělení místa bydliště od místa výkonu práce a změny sídelní struktury, proto je doprava důležitým tématem také do budoucna.

Odrazem historického vývoje České republiky je hustá dopravní síť, avšak její kvalita je v současné době nevyhovující. Tento fakt má zásadní dopad nejen na výše zmíněný rozvoj regionů ale také na regionální politiku. Vztah regionální politiky k dopravě je tedy možné charakterizovat jako propojenou podporu, která vede nejen k regionálnímu ale i k lokálnímu rozvoji. Důvodem, proč regionální politika podporuje rozvoj dopravní infrastruktury, není pouze nevyhovující stav stávající dopravní sítě, ale i nedokončená výstavba řady silnic a dálnic, způsobující zhoršené podmínky pro dostupnost některých oblastí v rámci republiky. Z hlediska železniční dopravy je zase limitujícím faktorem chybějící struktura vysokorychlostních tratí či omezená využitelnost některých částí klíčových koridorů, které omezují vnější konkurenceschopnost ČR. Velikost a poloha území, ve kterých je zhoršená dopravní dostupnost, jsou tedy impulsem pro aktivní regionální politiku.

Silnice a jiné prvky infrastruktury (např.: železnice, mosty apod.) Olomouckého kraje jsou, obdobně jako je tomu v rámci celého území republiky, ve velmi špatném stavu. Olomoucký kraj nebo samotné obce se tedy snaží na základě zpracovaných koncepcí a různých finančních podpor o uvedení dopravní infrastruktury do lepšího stavu. Pro jeho dosažení je nutné efektivní čerpání finančních prostředků, které má nejen kraj, ale také obce k dispozici. Ovlivňujícím faktorem je však stabilita a velikost finančního rámce dopravy, který je v České republice ovlivněn deficitem veřejných financí, což vede k tomu, že finance vyhrazené pro rozvoj dopravy jsou stále nižší. Po vstupu do Evropské unie získala ČR navíc novou možnost čerpat prostředky ze strukturálních fondů EU, kde je doprava jedním z cílů kohezní politiky.

## **2 Cíl a metodika práce**

### **2.1 Cíl bakalářské práce**

Hlavním cílem této bakalářské práce je zhodnotit, jak v posledním programovém období (v letech 2007–2013) naplňoval Olomoucký kraj cíle, které byly stanoveny ve strategických dokumentech týkajících se dopravy a zároveň zhodnotit, jak se liší reálný stav dopravní infrastruktury a jak probíhá rozvoj dopravy v rámci kraje oproti stanoveným cílům. Součástí tohoto cíle je i identifikace problémových lokalit a aktivit spjatých se zkoumaným územím a tématem. Dílčí priority v oblasti dopravy, na základě kterých bude rozvoj dopravy v Olomouckém kraji hodnocen, jsou řešeny jednak formou projektů financovaných z Evropské Unie v rámci operačních programů, ale také z krajského rozpočtu, či ze státního rozpočtu nebo rozpočtů jednotlivých obcí. Otázkou však i zde zůstává, na kolik jsou tyto priority a potřeby, které bývají pro jednotlivá území a časové období definovány, splněny.

Díležitými cíli, které mají napomoci naplnit cíl hlavní, je zhodnocení aktuálního stavu dopravní infrastruktury a dopravní dostupnosti vymezeného území, a analýza základních strategických dokumentů, týkajících se dopravy jak na evropské, národní tak i krajské úrovni.

### **2.2 Metodika práce**

Teoretická část práce je zaměřena na vysvětlení základních termínů, které se týkají tématu práce a vychází z rešerše odborné literatury a odborných článků. V této části půjde tedy zejména o zhodnocení a uvědomění si vlivu dopravy jednak na regionální ale i ekonomický rozvoj daného území v obecné rovině. V první části je věnována pozornost také dopravní politice České republiky, jakožto zastřešujícímu strategickému dokumentu, který stanovuje cíle a opatření celého sektoru dopravy, dále pak studiu koncepčních dokumentů nižších úrovní.

Další část práce se věnuje zkoumanému území a stručné charakteristice jeho dopravní dostupnosti vzhledem ke geografické poloze. Na rozdíl od první, tedy teoretické části, která se zabývá vlivem dopravy na rozvoj území v obecné rovině, se tato druhá část věnuje konkrétnímu území. Text je rozdělen do kapitol podle jednotlivých druhů dopravy (silniční, železniční a cyklistická), kde je podrobněji popsána dopravní infrastruktura umožňující dostupnost jednotlivých částí kraje. V hlavní části práce jsou diskutovány a hodnoceny realizované projekty v letech 2007 až 2013 v rámci kraje, jejich soulad s cíli definovanými ve strategických dokumentech, a jsou zde diskutovány také nedostatky, na které by se měl kraj v rámci rozvoje dopravy zaměřit. K vypracování této části byly využity veřejně dostupné zdroje týkající se jednotlivých projektů, které jsou dostupné na stránkách příslušných obcí, kraje či na stránkách jednotlivých operačních programů.

Zpracovaný text je doplněn o vlastní fotografie, které byly pořízeny v rámci dílčího terénního šetření, které bylo realizováno v dubnu letošního roku. Tyto fotografie dokumentují významné rozvojové projekty realizované v rámci zkoumaného období. Z technických prostředků byl ke zpracování a úpravě textu využit editor Microsoft Word a ke zpracování a úpravě tabulek byl využit editor Microsoft Excel.



## 3 Doprava a její význam pro rozvoj území

### 3.1 Doprava a její úloha ve společnosti

Doprava je celosvětově považována za jednu z nejdůležitějších lidských aktivit, která se vyvíjela od primitivní přepravy nákladů až po současně relativně komfortní a rychlou přepravu osob a nákladů. Patří mezi základní potřeby lidstva, jelikož lidé ve svém okolí nenachází to, co potřebují ke svému životu, a jsou tedy nuceni přemísťovat své hmotné statky i sami sebe. Díky globalizaci hospodářského systému se tato potřeba ještě umocňuje, neboť se zvyšuje specializace jednotlivých regionů (např. Adamec a kol., 2008). Brinke (1999) dopravou rozumí „*záměrné a organizované přemístění věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách. Dopravní prostředky tvoří soubor pohyblivých zařízení, jimiž se uskutečňuje přeprava*“. V případě dopravy pak mluvíme o nezbytné součásti ekonomiky, kde tato působí jako integrující faktor a hraje významnou roli v prostorových vztazích a zároveň je předpokladem rozvoje vyspělé ekonomiky. Na dopravě závisí jak migrace pracovní síly a geografická dělba práce ve vnitrostátním i mezinárodním měřítku, tak i možnost přepravit suroviny a zboží a poskytnout služby na určitém místě. Jak ale uvádí Adamec a kol. (2008), doprava kromě ekonomické funkce plní také funkci společenskou. Jelikož lidem poskytuje možnost navzdory velkým vzdálenostem a kulturním bariérám setkávat se, poznávat a vzájemně se obohacovat, je zdrojem lidské solidarity. Doprava však ovlivňuje nejen ekonomiku a společnost, ale roste díky ní také využitelnost potenciálu krajiny, neboť podmiňuje rozmístění sídel i ekonomických subjektů. Zásluhou dopravy je tedy možné osídlit a ekonomicky využít i vzdálené a dosud neobydlené oblasti (Brinke, 1999). Dále také ovlivňuje životní prostředí. Jedná se tedy o aktivitu, která má význam jednak historický, společenský, politický (vlády hrají významnou roli v oblasti dopravy z hlediska regulace a zdroje financí), ale stejně tak i ekonomický (doprava je obvykle spojována s ekonomickým růstem) či environmentální.

Je možné najít výčet nesporných přínosů dopravy pro společnost (např. Voleský a Němcová, 2011), avšak protipólem stále zůstávají její negativní vlivy na zdraví člověka a životní prostředí, které snižují celospolečenský přínos a blahobyt. Jak uvádí Wokoun (2007) je to jedno z odvětví, u kterého se nedaří naplňovat cíle udržitelného rozvoje, právě proto že její negativní vliv na životní prostředí roste. A v souvislosti s tím Adamec a kol. (2008) konstatuje, že v současnosti doprava stojí před nelehkým úkolem, a to najít rovnováhu mezi nezbytným rozvojem, ekonomickými a společenskými přínosy na straně jedné a ochranou zdraví člověka a životního prostředí na straně druhé. Drahotský (2008) však říká, že negativní vlivy dopravy na životní prostředí lze eliminovat efektivním využíváním dopravy, efektivním řízením dopravních proudů či užíváním méně energeticky náročných dopravních prostředků. Vlivy dopravy jak na společnost, ekonomiku či přírodu ovšem nelze chápat odděleně, jelikož se vzájemně ovlivňují.

### 3.2 Význam dopravy pro socioekonomický rozvoj

Damborský (in Wokoun a kol., 2008) uvádí, že regionálním rozvojem je prakticky míněno vyšší využívání a zvyšování potenciálu daného systematicky vymezeného prostoru (území) vznikající v důsledku prostorové optimalizace socioekonomických aktivit a využití přírodních zdrojů. Toto zvýšení a využití se projevuje v lepší konkurenceschopnosti soukromého sektoru, životní úrovni obyvatel, stavu životního prostředí apod. Toto praktické chápání regionálního rozvoje, jak jej uvádí Damborský, bývá využíváno zejména v činnostech neakademických institucí, tj. na krajských, městských, obecních úřadech, v soukromých institucích apod. Maier a kolektiv autorů (2012) uvádí že, přesto že neexistuje ustálená a jediná platná definice regionálního rozvoje, je většinou přístupů k němu společné, že jej chápou jednak jako rozvoj území samotného ale i jako činnost, kterou v daném území vykonávají představitelé veřejné správy, aby rozvoj území podpořili. Regionální rozvoj zahrnuje několik složek – hospodářský rozvoj, sociální rozvoj, či rozvoj jednotlivých složek, například rozvoj podnikání, dopravy apod., přičemž jednotlivé složky jsou propojeny. Dlouhodobý socioekonomický rozvoj regionů je ovlivněn strukturou regionálních center, celkovou strukturou výroby a výrobních kapacit, inovačními charakteristikami, kvalitou pracovní síly a v neposlední řadě také dopravní dostupností a obslužností, protože hospodářský růst je úzce spojen s kvalitní a výkonnou dopravou a vyhovující dopravní obslužností. Maier a kolektiv autorů (2012) dále zmiňuje, že na rozvoj regionů má rovněž vliv také to, jak je region atraktivní nejen pro obyvatele, ale také pro návštěvníky a investory. Je potřeba znát tyto společné potřeby všech těchto skupin, aby mohl být regionální rozvoj ovlivňován. Faktory atraktivity regionu se pro obyvatele i firmy liší. Mezi faktory, které jsou významné pro podnikatelské investice v regionu, patří například množství a kvalita lidských zdrojů, dostupnost pozemků a budov pro umístění investic, dostupnost a kvalita subdodavatelů, ale v neposlední řadě je to připravenost a dostupnost infrastruktur. Pro investory je důležitá zejména dopravní infrastruktura, jež umožňuje kvalitní napojení firemních objektů a ploch, a dopravní dostupnost v širším smyslu, která umožňuje přepravovat zboží na trhy a získávat vstupy odjinud. Na tomto místě je možné zmínit situaci, kdy se vláda České republiky v rámci investiční pobídky zavázala k vybudování infrastruktury umožňující napojení průmyslového areálu v Nošovicích na rychlostní komunikaci R48. Kromě automobilky Hyundai v areálu sídlí několik dalších dodavatelských firem a kamióny vyjíždějící z této zóny velmi ovlivňují dopravu okolních obcí. Dodnes nedošlo k vyřešení této situace, jelikož k zahájení stavby stále chybí odborná stanoviska a studie. Stát tedy nesplnil své závazky vůči investorovi a dodnes chybí kromě křižovatky také dálniční napojení na Žilinu. Tyto faktory mají odlišný význam pro různě velká území. Například výstavba dopravního napojení průmyslové zóny pomůže několika firmám, zato zlepšení dopravního napojení celého regionu rychlostní komunikací zlepší podmínky mnohem většího počtu firem v regionu. Mezi faktory, které ovlivňují obyvatele při rozhodování o tom, zda v regionu zůstanou, nebo se odstěhují, patří například dostupnost a skladba pracovních míst, výše mezd,

dostupnost bydlení, příležitosti k volnočasovým aktivitám, ale také nabídka veřejných služeb, kam se mimo jiné řadí také veřejná doprava nebo dopravní dostupnost regionu. Lokální nedostupnost těchto služeb může představovat bariéru rozvoje regionu a znevýhodňovat obyvatele v regionech venkovských.

Doprava je, jak bylo popsáno výše, jedním z faktorů regionálního rozvoje, avšak jak konstatuje Robeš (2011) není jediným neboli samospasitelným předpokladem. Důvod je prostý. Robeš jej ve své práci *Česko hledá budoucnost: Doprava a mobilita (2011)* uvádí, následovně „*každá rychlejší dopravní cesta zrychluje dopravu oběma směry (z centra do regionu i opačně) a její vliv na ekonomický rozvoj regionu především závisí na vnitřním potenciálu regionu v oblasti lidských zdrojů. Proto tedy v těchto ohledech silný region kvalitní dopravní cesta posílí, avšak region slabý vysaje do rozvojových center. Rychlejší dopravní cesta umožní denní dojíždění, avšak to není dostatečně pohodlné, takže úspěšní jedinci časem přesídlí do centra a vzdálený region upadá*“.

Jedním z významných hledisek, které ovlivňuje rozvojové možnosti regionu je prostorová organizace jednotlivců ale i ekonomických subjektů. Sídlní struktura a velikost obcí má z hlediska regionálního rozvoje vliv nejen při formulaci konkrétních opatření, ale také v oblasti legislativy a financování obcí. A právě doprava se řadí mezi faktory socioekonomické, které toto rozmístění ovlivňují. Je tedy možné vidět, že doprava působí na rozvoj také nepřímou. V dřívějších dobách měly na člověka primární vliv spíše přírodní faktory, ale s rozvojem techniky, kultury a civilizace se do popředí dostaly právě socioekonomické faktory, kam bychom kromě dopravy zařadili i obchod, cestovní ruch, průmyslovou výrobu či provázanost obchodu, průmyslu a dopravy (Toušek, Kunc, Vystoupil a kol., 2008). Ouředníček a Temelová (2008) se ve své práci věnují procesu suburbanizace, díky kterému v současné době dochází ke změnám v sídelní struktuře a právě doprava je jeden z faktorů, který ovlivňuje novou výstavbu a rozvoj suburbánních oblastí. Dochází k výstavbě v lokalitách podél dopravních komunikací či v blízkosti s dobrou dopravní infrastrukturou. Tím vzniká tlak na životní prostředí, dochází ke změnám ve využití krajiny a snižuje se množství ploch k rekreačnímu či sportovnímu využití. Na druhou stranu však díky suburbanizaci dochází k posílení sídel v zázemí měst, například lokalizací nových pracovních míst nebo zlepšováním místní infrastruktury. Urbánková (2005) však hovoří o oboustranném vztahu dopravy a suburbanizace. Jak bylo výše zmíněno, suburbanizace je možná díky rozvoji dopravních sítí a technickému pokroku v dopravě. Ale také suburbanizace má vliv na dopravu, protože díky rozvolněné sídelní struktuře roste potřeba dopravních prostředků. Česká republika se vyznačuje roztržitou sídelní struktuřou, což souvisí s kapacitou a kvalitou dopravní silniční sítě. Východiskem je dobudování dálniční sítě, rozvoj udržitelné integrované dopravy, rekonstrukce železničních tratí, vybudování moderní a bezpečné infrastruktury pro cyklisty a pěší nebo zlepšení stavu regionálních komunikací. Pro ČR je specifickým problémem také nedostatečné vzájemné propojení krajských center a koncentricky orientovaná dopravní síť.

V souvislosti s rozvojem území se často hovoří také o cestovním ruchu, jehož nedílnou součástí je právě doprava. Například Malá a kol. (2002) se domnívá, že se cestovní ruch stává klíčovým faktorem rozšíření a diferenciaci regionálního hospodářství. Poslední etapa rozvoje cestovního ruchu je ovlivněna především mohutným rozvojem dopravy. Doprava totiž podle Ryglové a kol. (2011) rozhoduje o využívání regionu cestovním ruchem a zajišťuje styk mezi výchozím místem účastníka a navštěvovanou oblastí. Dopravní dostupnost území generuje poptávku, která stimuluje rozvoj infrastruktury a nabídku služeb v dané oblasti. V dnešní době, kdy roste zájem o cykloturistiku, má v oblasti cestovního ruchu značný význam rozvoj cyklostezek a cyklotras. Pro „evropské“ návštěvníky jsou však významná turistická místa spíše poblíž napojení na dálnice. Příkladem je třeba Šumava, která je dobře dostupná pro holandskou klientelu po dálnici přes Německo.

Výrazné diference v socioekonomické úrovni jednotlivých regionů mohou významně ovlivňovat i celkový hospodářský rozvoj státu, včetně vyvolání sociálních nepokojů až politických konfliktů, což je důvodem existence regionální politiky (dále jen RP). Wokoun (2008) konstatuje, že existuje celá řada definic RP a žádná z nich nebyla přijata jako obecně platná, ale většina z nich vystihuje její účel a je obecně zřejmý základ této činnosti. Například ve výkladovém slovníku *Dictionary of Human Geography* (B. Goodall, 1983) je RP definována jako „*součást státní politiky, ovlivňující rozmístění hlavních ekonomických zdrojů a aktivit na celém území státu nebo v jeho části. Zahrnuje opatření růstu jak stupně ekonomické aktivity v území, kde je vysoká nezaměstnanost a malé naděje na ekonomický růst, tak na druhé straně i opatření sloužící ke kontrole ekonomických aktivit v území s nadměrným růstem*“. Původně byla RP úzce spojena s průmyslovou politikou a zaměřovala se spíše na problematiku podpory podnikání a strukturální přestavbu v průmyslových upadajících regionech (např.: Velká Británie, Německo, Belgie). Později se od tohoto úzkého pojetí RP opustilo a nové širší chápání RP je založeno na integrovaných regionálních koncepcích rozvoje a zahrnuje i podporu dalších problémových oblastí (např.: rozvoj venkovských oblastí) a opatření na úseku řady dalších odvětví, zejména pokud jde o technickou a dopravní infrastrukturu, podporu tzv. lidských zdrojů nebo opatření ke zlepšení stavu životního prostředí. Tudíž jejím hlavním cílem je vytvoření předpokladů pro zmírnění či až odstranění neúměrných socioekonomických diferencí v rozvoji jednotlivých regionů v rámci státu a přispět ke zvýšení konkurenceschopnosti nejen regionů ale i celé národní ekonomiky. Podle Wokouna (2008) se za nejdůležitější motivy existence regionální politiky považují motivy ekonomické, bez významu však nejsou ani motivy sociální, politické či ekologické. Praktická realizace regionální politiky je pak vázána na splnění určitých podmínek, a sice na politické vůli se regionálními problémy nejen zabývat, ale je i řešit a na ekonomických možnostech tyto problémy řešit. Úkolem státu je především vytvořit základní legislativní, institucionální a koncepční rámec regionální politiky a v neposlední řadě prostřednictvím konkrétních programů přispívat k redukci největších regionálních disparit, které přesahují rámec

a možnosti územních samosprávních celků. Ústředním orgánem ve věcech regionální politiky je Ministerstvo pro místní rozvoj (Postránecký, 2010). Yuill, McMaster, Mirwaldt (2010) konstatují, že v jednotlivých zemích EU se RP realizuje na základě dvou přístupů. Jednak státy realizují RP národní, vlastní a to na základě národních zdrojů a pak je v zemích EU prosazována tzv. politika soudržnosti s využitím strukturálních fondů EU. V České republice se regionální politika uplatňuje z úrovně EU vůči vybraným regionům NUTS II, z úrovně ČR vůči vybraným státem podporovaným regionům a z úrovně krajů vůči vybraným mikroregionům. (Strategie regionálního rozvoje České republiky, 2006) Jedním ze základních vztahů regionální politiky a dopravní obslužnosti je vzájemná a propojená podpora všech relevantních druhů dopravy přispívajících k regionálnímu a lokálnímu rozvoji. Jedním z jejich hlavních úkolů by proto měl být tlak na propojování klíčových dopravních uzlů, tedy jejich propojení s rychlostními komunikacemi a dálnicemi, čímž by došlo k odlehčení komunikací spravovaných krajskými orgány. Z pohledu regionální politiky je silniční doprava klíčovou a to z důvodu zajištění dopravní obslužnosti území. (www.asb-portal.cz, 2014)

### **3.3 Dopravní infrastruktura a její vliv na rozvoj území**

Dopravní infrastruktura je základní podmínkou k provozování dopravy a tvoří jednu ze složek tzv. logistické, komunikační infrastruktury. Je tedy součástí širšího infrastrukturního systému, který je tvořen dopravními, spojovými, energetickými a distribučními sítěmi (L. Zelený, 2004). Pod pojmem dopravní infrastruktura jsou chápány dopravní cesty, zařízení a doprovodné technické zázemí, nikoliv dopravní prostředky. Jelikož dopravní infrastruktura zajišťuje spojení mezi lidmi a hospodářskými subjekty v prostoru (tak umožňuje dělbu práce a přispívá k socioekonomickému rozvoji), je jedním z významných faktorů regionálního rozvoje. Dále pak umožňuje sdílet procesy mezi sídly, výrobními aglomeracemi a distribučními sítěmi. V současné globalizované ekonomice však její význam roste a je podmínkou zvyšování konkurenceschopnosti a hospodářského růstu státu ale i jednotlivých území. Například Nijkamp (1986) vyzdvihuje význam infrastruktury pro méně prosperující území a říká, že je to jeden z hlavních nástrojů Evropského regionálního rozvojového fondu za účelem rozvoje zaostávajících regionů v EU. Samozřejmě však také nepopírá, že k rozvoji území nestačí samotná infrastruktura, avšak je velmi významná neboť tvoří základ pro další socioekonomické aktivity v zemi či regionu. Dopravní infrastruktura je považována za veřejný kapitál, který slouží všem výrobcům a službám, tedy všem firmám, které působí v daném regionu, v podnikání je přidanou hodnotou. Ovlivňuje tedy investory v rozhodování o tom, v jakém regionu podnikat, čímž se významně podílí na růstu regionu potažmo na hospodářském růstu celé ČR či na tvorbě mezinárodních vztahů. Avšak na druhou stranu Adamec a kol. (2008) uvádí, že vlivem budování dopravní infrastruktury dochází ke fragmentaci krajiny, ničení a devastaci

přírodních ekosystémů, odstranění přírodních ploch či jejich přetváření na plochy umělé. V regionálním měřítku jsou tyto vlivy násobeny hustotou dopravní sítě.

Názory na vliv dopravní infrastruktury na regionální rozvoj však nejsou jednotné. V literatuře je možné najít nejen ty názory, že dopravní infrastruktura je katalyzátorem ekonomického rozvoje, ale také názory, které ji chápou jako nutnou avšak nepostačující podmínku tohoto rozvoje (Rephann, 1993). Moos (2011) rozděluje působení dopravní infrastruktury na rozvoj regionů například na vlivy přímé a nepřímé. Mezi přímé vlivy bychom mohli zařadit například úspory času či snížení nehodovosti. Nepřímými vlivy jsou pak zejména zvýšení hodnoty území vytvářením obchodních a průmyslových zón, zvýšení počtu pracovních míst, zvýšení ekonomické síly obcí vlivem zlepšení dopravní dostupnosti místa či zlepšení podmínek životního prostředí, například hluk nebo prach, obyvatel v blízkosti stávajících přetížených komunikací.

V České republice je hustá síť silnic a dálnic, její stav je však nevyhovující, pokud jde o trasování, kvalitu povrchů a stav objektů. Svaz obcí a měst České republiky ve své studii Chytřejší města v České republice (2011) uvádí, že další rozvoj měst v ČR je postižen nízkou kvalitou a nevyhovující kapacitou dopravní infrastruktury. Eminentní potřeba rozvoje dopravní infrastruktury je spojena s růstem tlaku na veřejné dopravní systémy, prudkým rozvoje silniční dopravy a následnými zácpami. Významný negativní vliv v regionech má nedokončená dálniční síť, čímž dochází ke zpomalování dopravy a vznikají bariéry pro dostupnost některých regionů a napojení některých regionů či celé republiky na sousední státy.

### **3.4 Aktuální trendy v dopravě**

S postupující globalizací je zaznamenán růst významu dopravy ve společnosti. Typickým trendem současnosti je zvýšená prostorová mobilita společnosti avšak za cenu zhoršování kvality života zdraví emisemi a zvýšenou hlučností. To, že mobilita se neustále zvyšuje, je dáno například tím, že ČR vstoupila do EU a Shengenského prostoru, ale lidé v současnosti také více migrují v tuzemsku, i do zahraničí za prací či studiem.

V současné době představuje doprava rozsáhlý a členitý sektor, a pokud jej uvažujeme jako celek, můžeme jej zařadit mezi růstová odvětví. Růstový trend, který je v současné době v tomto odvětví zaznamenán, je ovlivněn, jak uvádí Zelený a Peřina (2000), společenskými změnami, rozvojem výroby a obchodu a rostoucím počtem obyvatel. Je způsoben zejména těmito konkrétními faktory (SRR ČR 2007 – 2013):

- k růstu výkonu v dopravě dochází díky přesunu ekonomických aktivit z tradičních center do nových rozvojových oblastí,
- dochází ke změnám v metodách výroby, které vedou k potřebě rychlé, pružné a uživatelsky orientované dopravy,

- v ekonomice roste podíl odvětví služeb a tím nároky na mobilitu na krátké, střední i dlouhé vzdálenosti,
- roste zvýšení počtu a délky cest, nárůst čistých příjmů a změna v sociální struktuře ve společnosti, touha po zabezpečení mobility vede k vyššímu podílu vlastnictví osobních automobilů.

V současnosti dochází k růstu významu dopravy soukromé na úkor dopravy hromadné silniční i drážní, k čemuž dochází díky nárůstu flexibility a mobility pracovní síly, rovněž k tomu přispívá fakt, že do cen dopravy (paliv) nejsou zahrnuty externí náklady. Současně se na tom podílí také nutnost zajišťování dodávek zboží „just-in-time“, což jsou flexibilní dodávky, jejichž výhodou je omezení skladovacích prostor a přizpůsobení se konkrétním potřebám zákazníka, což vyžaduje přesnou koordinaci dopravního systému. Individuální doprava je upřednostňována také proto, že automobil se v dnešní společnosti stal statusovým symbolem a symbolem svobody, nezávislosti a majetku, což má za následek neustálý nárůst počtu registrovaných automobilů (viz tabulka č.1) (Wokoun, 2011). Tento růst je však pro společnost nežádoucí z důvodu emisní a energetické náročnosti. V časovém vývoji produkce znečištění z automobilové dopravy však proti sobě působí dva faktory – postupný růst intenzity dopravy na silničních komunikacích a postupně probíhající obměna vozového parku, kdy dochází k odstraňování nejstarších vozidel a jejich nahrazování vozidly novými. Podle výzkumu Ředitelství silnic a dálnic ČR (2007, www.rsd.cz) nelze o celkovém nárůstu či poklesu emisí z dopravy mluvit v rámci celé republiky, ale je nutné se zabývat konkrétními úseky.

Vybrané státy Evropské unie	počet registrovaných automobilů v jednotlivých letech						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Německo	3 148 163	3 090 040	3 807 175	2 916 260	3 173 634	3 082 504	2 952 431
Polsko	1 128 684	1 280 633	864 295	873 098	928 457	908 906	987 809
Slovensko	146 292	151 814	148 370	126 663	130 772	130 818	.
<b>Česká republika</b>	<b>129 443</b>	<b>141 954</b>	<b>160 614</b>	<b>168 372</b>	<b>172 787</b>	<b>174 311</b>	.
Spojené království	X	2 112 000	1 968 000	1 996 324	1 907 411	.	.
Rakousko	298 182	293 697	319 403	328 563	356 145	336 010	.
Maďarsko	136 032	176 678	X	61 324	76 528	106 671	.
Rumunsko	436 349	586 476	328 880	309 952	176 555	242 025	.
Litva	220 236	191 768	136 803	161 266	132 117	.	.

**Tab. 1:** Vývoj počtu registrovaných osobních automobilů v jednotlivých zemích EU

*Zdroj: Eurostat, 2015*

V neposlední řadě je třeba zmínit to, že v posledních letech je v České republice zaznamenána ochota investovat do infrastruktury stále méně peněz, čímž je dochází k dlouhodobému podfinancování infrastruktury. Objem finančních investičních

prostředků vložených do infrastruktury klesá již šestým rokem, tedy od roku 2009, v roce 2013 byl objem investic nejnižší za posledních 12 let. V roce 2014 činily tyto investice 27,4 miliard Kč. (Ročenka dopravy České republiky 2013) Podfinancování však vede ke zhoršování stavu silnic, čímž se snižuje bezpečnost silničního provozu a také se to projeví ve zvýšení nákladů na opravy infrastruktury v budoucnu. Stejně tak se tento problém projevuje také v dopravě železniční.

druh infrastruktury	rok					
	2005	2009	2010	2011	2012	2013
železniční	14 428,1	19 593,1	14 244,9	10 987,2	9 594,1	8 697,0
silniční	42 137,0	52 524,0	43 494,0	31 799,4	22 036,0	16 827,3
vnitrozemské vodní cesty	303,0	1 557,1	1 462,1	548,6	433,0	186,1
letecká	7 045,4	2 440,9	2 058,6	983,1	1 187,4	1 444,8
potrubní	164,3	210,2	230,7	135,2	149,0	192,0
investice do dopravní infrastruktury celkem	64 077,8	76 325,3	61 490,3	44 453,5	33 399,5	27 347,2

**Tab. 2:** Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury v ČR (mil. Kč)

*Zdroj: Ročenka dopravy České republiky 2013*

### 3.5 Dopravní politika

V mnoha studiích dochází velmi často k záměně pojmů „politika“ a „plánování“. Jejich záměna však může být velmi zavádějící, jelikož oba tyto pojmy představují odlišnou část procesu intervence. Podle Rodriqua (2013) se dopravní politika zabývá vývojem souboru konceptů a návrhů, které jsou stanoveny k dosažení cílů týkajících se sociálního, ekonomického a environmentálního rozvoje, a fungování a výkonnosti dopravního systému. Dopravní plánování se však zabývá přípravou a realizací jednotlivých kroků zaměřených na řešení konkrétních problémů. Další rozdíl mezi dopravní politikou a plánováním je spatřován také v tom, že politika je více spjata s legislativou a je velmi často zahrnuta do zákonů a jiných legislativních nástrojů, kdežto plánování je více zaměřeno na dosažení určitého cíle v rámci stávajícího regulatorního rámce.

Dopravní politika (dále jen DP) vzniká z důvodu značného významu dopravy v každém aspektu ekonomických, sociálních a politických aktivit jednotlivých států. DP tedy deklaruje, co stát a obce v rámci něj, případně EU, musí a chce v oblasti dopravy udělat, a vytváří se v souvislosti s vnitrostátními zájmy a závazky, ale i závazky mezinárodními. Jelikož má doprava rozměr místní, regionální, národní, celoevropský a globální, je potřeba, aby jednotlivé úrovně byly provázány a byl uplatňován princip subsidiarity, tedy problémy jsou řešeny na co nejnižší rozhodovací úrovni. DP se uplatňuje prostřednictvím státních orgánů, společenských institucí a podniků.



K dosažení svých cílů využívá buď přímých (např. legislativních) nebo nepřímých (např. finančních) nástrojů.

Díky specifické vlastnosti dopravní problematiky, která je dána existencí více druhů dopravy, je nutné k dopravní politice přistupovat buď modálně, tj. podle jednotlivých druhů dopravy s tím, že určité společné záležitosti jsou řešeny separátně, nebo multimodálně, tj. s ohledem na dopravu jako na jednotnou soustavu, která se skládá z jednotlivých segmentů, které vzájemně spolupracují. Modální přístup byl v dopravně-politických dokumentech využíván spíše v minulosti, dnes se již využívá přístup multimodální. Je to dáno tím, že na dopravu je nutno pohlížet jako na soustavu, ve které se jednotlivé segmenty vzájemně doplňují, zatímco konkurenční vztah by měl převládat na úrovni dopravců, zejména u dopravců působících v rámci jednoho druhu dopravy (Wokoun a kol., 2008).

### **3.5.1 Společná dopravní politika EU**

Dopravní politika patří spolu s politikami zemědělskou, měnovou a obchodní mezi společné politiky EU, což znamená, že členské státy delegovaly část pravomocí na orgány EU. Členské státy tedy musí respektovat společnou dopravní politiku a právní akty implementovat do vnitrostátních právních řádů. Mnohé aspekty DP však stále spadají do kompetencí vlád jednotlivých zemí, přesto EU usiluje o jednotnou dopravní infrastrukturu. Dopravní politika EU se tedy snaží o řešení konkrétních problémů v oblasti dopravy, které se týkají členských zemí, jedná se například o dopravní přetížení, emise skleníkových plynů či závislost na ropě. Mimo jiné zajišťuje také finanční prostředky, pomocí kterých je modernizována dopravní infrastruktura.

Z hlediska historie bychom ustanovení o dopravní politice našli již v Římských smlouvách, které byly podepsány již v roce 1957. Jedním z důvodů pro ustanovení této společné politiky bylo, že bez fungování dopravního systému by zřejmě nebylo možné prohloubení ekonomické integrace, jako jednoho ze základních cílů EU. Původním jevem procesu integrace bylo rozšíření obchodu mezi jednotlivými zeměmi, který by šlo jen stěží zajistit bez efektivního využití všech odvětví dopravy. V posledních letech se však v rámci EU klade důraz na jednotlivé aspekty udržitelného rozvoje a DP je jedním z nástrojů tohoto úsilí. Jelikož fungování dopravy ovlivňuje mnoho dalších sfér, je EU schopna projekty realizovanými v rámci DP reagovat například na zhoršující se podmínky životního prostředí, zaměřit se na zhoršující se ekonomický vývoj v různých oblastech nebo podpořit tvorbu nových pracovních míst.

K naplňování jednotlivých cílů společné dopravní politiky se využívá několika nástrojů, konkrétně se jedná o nástroje právní, finanční a informační. Také projekt transevropských sítí TEN-T se řadí mezi nástroje DP EU, který má za cíl zkrátit přepravní vzdálenosti, vytvořit prostor bez vnitřních hranic a usnadnit propojení různých částí Unie.

### 3.5.2 Dopravní politika ČR

Podle Ministerstva dopravy ČR dopravní politika deklaruje to, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy musí učinit (mezinárodní vazby, smlouvy), učinit chce (bezpečnost, udržitelný rozvoj, ekonomika, ekologie, veřejné zdraví) a učinit může (finanční a prostorové aspekty). Dopravní politika ČR je koncipována v kontextu mezinárodních závazků, které ČR přijala v souvislosti se svým členstvím v OSN, OECD a Evropské unii, avšak s respektováním specifických podmínek a potřeb ČR. Současně se snaží respektovat svobodnou vůli člověka při volbě způsobu přemístění s tím, že usiluje o soulad zájmů jednotlivce, podnikatelských subjektů a státu. Zaměřuje se na zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnost regionů i celého území ČR, podmínkou pro dosažení je vybudování potřebné dopravní infrastruktury a ochrana a údržba již existující dopravní infrastruktury. Aktuálním dokumentem pro sektor dopravy je Dopravní politika 2014-2020 s výhledem do roku 2050, avšak pro zpracování této práce je zásadní dokument Dopravní politika ČR pro období 2005 – 2013, kterému je věnována pozornost v kapitole 5, zaměřené na stěžejní strategické koncepce pro Olomoucký kraj.

## 4 Vymezení zájmového území – Olomoucký kraj

Olomoucký kraj je jedním z krajů České republiky, který se rozkládá ve střední části Moravy, zasahuje však i do její severní části. Kraj svojí rozlohou 5 266, 7 km<sup>2</sup> zabírá zhruba 6,7 % celkové rozlohy ČR, čímž patří spíše mezi menší regiony ČR. Velikostně zaujímá osmé místo z celkových 14 krajů. (Charakteristika kraje: ČSÚ v Olomouci, 2013) Tento kraj sousedí na východě s krajem Moravskoslezským, na jihu se Zlínským a Jihomoravským, na západě s Pardubickým krajem a na severu má 104 km dlouhou mezistátní hranici s Polskem. Z územněsprávního hlediska tvoří spolu se Zlínským krajem oblast Střední Morava (NUTS II), v rámci které se pak uplatňuje kohezní politika EU.

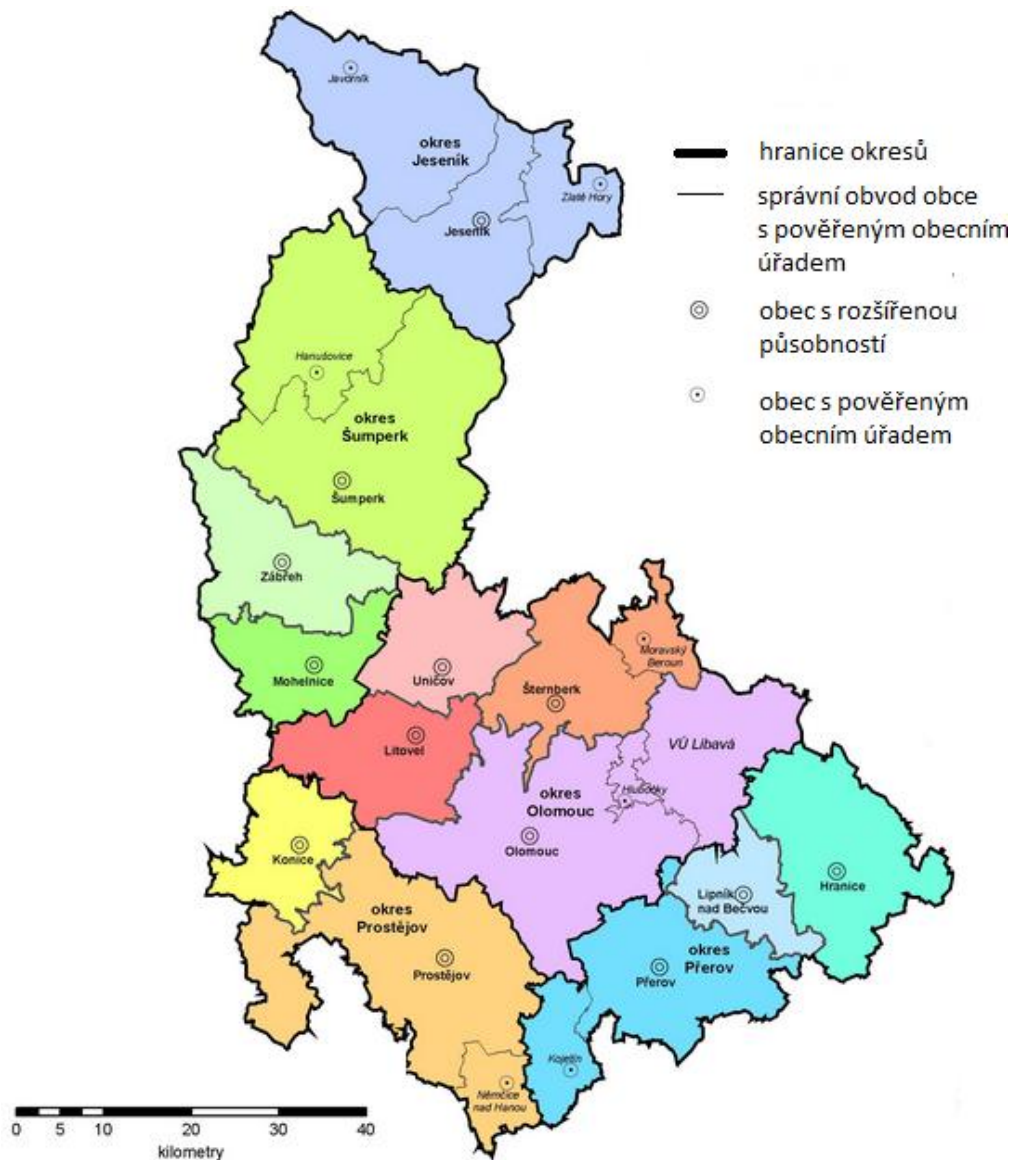


**Obr. 1:** Vymezení Olomouckého kraje v rámci ČR

*Zdroj: Portál odboru strukturálních fondů Ministerstva vnitra ČR, 2010*

Kraj je tvořen 5 okresy - Olomouc, Šumperk, Jeseník, Přerov a Prostějov a na území kraje je vymezeno 13 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a 20 správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem. V tomto kraji se také nachází dobrovolné svazky obcí, kterých je zde 38. Správním centrem je krajské město Olomouc, které je zároveň obcí s nejvyšším počtem obyvatel, k 31. 12. 2014 stav činil 99 809 obyvatel, přičemž celkový počet obyvatel Olomouckého kraje činí 635 711 obyvatel (6. nejlidnatější kraj), kteří žijí v 399 obcích, z nichž 30 obcím je přiznán statut města. Hustota zalidnění Olomouckého kraje činí 120,8 obyv./km<sup>2</sup>, čímž se kraj přibližuje průměru za celou republiku (133,3 obyv./km<sup>2</sup>) (Statistická ročenka Olomouckého kraje, 2014). Hustota zalidnění se však v jednotlivých částech výrazně liší a to díky několika faktorům, jedná se například o pracovní příležitosti nebo přírodní podmínky. Sever kraje je tvořen horským masivem Jeseníků, vrchovinami a pahorkatinami, jedná se tedy spíše o hornatou oblast, naopak jižní část je tvořena rovinatou Hanou. Je tedy zřejmé, že nižší hustotu zalidnění mají okresy, které se nacházejí v severní části kraje, například

okres Jeseník (56 obyv./km<sup>2</sup>), naopak nejvyšší hustotu zalidnění má okres Přerov (157 obyv./km<sup>2</sup>) a okres Olomouc (143 obyv./km<sup>2</sup>).



**Obr. 2:** Administrativní členění Olomouckého kraje

*Zdroj: Český statistický úřad, 2012*

Olomoucký kraj je z hlediska ekonomického oblastí průmyslovou s rozvinutými službami. Stejně tak, jak byly výše popsány rozdíly v charakteristikách obyvatelstva mezi severními a jižními částmi kraje, je možné tuto rozdílnost zmínit také u ekonomických ukazatelů. Zatímco ekonomika okresů v jižní části kraje je dostatečně rozvinutá a stabilní, jinak je tomu například u okresu Jeseník a v severní části okresu Šumperk. Tyto okresy patří mezi regiony slabší a méně rozvinuté a to díky své poloze či narušení sociálního a hospodářského života po druhé světové válce. Stejně tak tomu je i s nezaměstnaností. Nejmenší hodnoty byly zjištěny v ORP Mohelnice (podle SDLB v roce 2011 bylo evidováno 828 nezaměstnaných, přičemž v ORP je evidováno celkem

9 159 ekonomicky aktivních obyvatel) a Olomouc (podle SDLB v roce 2011 bylo v Olomouci evidováno 8 030 nezaměstnaných z celkového počtu 81 976 obyvatel ekonomicky aktivních), naopak největší nezaměstnanost byla zjištěna na Jesenicku (podle SDBL 2011 bylo evidováno 3 321 nezaměstnaných z celkového počtu 18 089 ekonomicky aktivních obyvatel). V Olomouckém kraji působí řada tradičních průmyslových podniků. Jedná se například o výrobu strojů a zařízení (např. TOS Olomouc s.r.o., Moravské železářny a.s.), průmysl optiky či zpracovatelský průmysl, na zemědělskou výrobu pak navazuje spousta potravinářských podniků, například OLMA a.s., Nestlé Česko s.r.o. závod ZORA. (Charakteristika kraje: ČSÚ v Olomouci, 2013).

#### **4.1 Dopravní dostupnost a infrastruktura Olomouckého kraje**

Vnější dostupnost Olomouckého kraje je vzhledem k jeho vnitrozemské poloze dobrá. V kraji se nachází 3 569 km silnic a dálnic. Základní komunikační síť kraje tvoří dálnice, rychlostní komunikace, silnice I. třídy a hlavní tahy krajského významu. Přičemž silnice první třídy tvoří pouze 12,3% (437 km) a největší zastoupení mají silnice třetí třídy, které zaujímají délku 2 170 km. V kraji nalezneme 36 kilometrů dálnic, jenž se nachází v okresech Přerov a Prostějov. Na rozdíl od železničních tratí, které jsou vedeny napříč celým krajem, je silniční síť pro motorová vozidla, stejně tak i dálniční úseky, lokalizována spíše v jižní rovinaté části kraje. Pro srovnání je v tabulce č. 3 uvedena délka silnic v jednotlivých okresech, kde je možné sledovat značnou rozdílnost mezi severní a jižní částí kraje – okres Olomouc 1 071 km silnic, okres Prostějov 674 km a okres Jeseník 295 km silnic. (ŘSD, Silnice a dálnice v České republice 2013). Stejně je tomu také v jednotlivých okresech v případě intenzity dopravy, která je měřítkem vytíženosti komunikace. Nejvyšší intenzity dosahují silnice I. třídy v okresech Olomouc, Přerov a Prostějov, což je způsobeno výše zmíněnou koncentrací obyvatelstva v jižní části kraje a též koncentrací průmyslu v této oblasti. Na základě těchto údajů je zřejmé, že severní oblasti, v nichž je hustota silniční sítě mnohem menší než v regionech na jihu kraje, se potýkají s horší dostupností a špatnou dopravní konektivitou. Dalším negativním faktorem je geografická poloha území. Například okres Jeseník, jenž se nachází v periferní příhraniční části kraje, má nevýhodnou polohu vůči centrálním oblastem České republiky a to do jisté míry limituje dostupnost tohoto území. Severní část kraje se také potýká se zhoršenou dostupností během zimního období, kdy například na trase silnice I/44, jež zajišťuje spojení okresu Jeseník se zbytkem České republiky, je nutné překonat na Červenohorském sedle hlavní horský hřbet Jeseníků. V současné době tvoří základní páteř silniční infrastruktury Olomouckého kraje tyto komunikace: tah od Hradce Králové v koridoru Mohelnice – Olomouc – Přerov dále vedený na Břeclav (silnice I/35, R35, I/55) a tah od Nového Jičína v koridoru Hranice na Moravě – Olomouc – Prostějov pokračující na Brno (dálnice D1, silnice I/48, R35, I/46, R46). Dopravní napojení Jeseníků je pak zajišťováno komunikací směrem od Mohelnice přes Zábřeh – Šumperk – Jeseník a Mikulovice, kde se nachází silniční hraniční přechod s Polskem.

V kraji se nachází další komunikace I. třídy mezistátního a státního významu (např.: tah I/47 z Vyškova přes Přerov – Hranice – Krnov do Polska, silnice I/60 Jeseník – Javorník – Polsko), na které pak navazuje síť krajských silnic II. a III. třídy. (Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje do roku 2020). Kraj má sice poměrně hustou síť pozemních komunikací, která umožňuje vzájemné propojení mezi jednotlivými sídelními útvary, a je dobře vybudována ve svém rozsahu, nikoliv však v kvalitě. Současný technický stav komunikací nepostačuje k tomu, aby bylo zajištěno jejich komfortní využívání. Silniční síť tedy trpí značnou zastaralostí a to díky nedostatečným investicím do oprav a rekonstrukcí v minulých obdobích. Kraj se potýká se špatným stavem zejména silnic nižších tříd, které mají nevyhovující parametry, co se týká únosnosti, kvality povrchu či šířkových parametrů. A právě silnice tohoto typu jsou v mnoha případech jedinými přístupovými komunikacemi mnoha měst a obcí, proto se velmi často potýkají s hustou intenzitou dopravy a jejich rekonstrukce je pro rozvoj nezbytná. Zatímco je kraj dobře dostupný z různých míst České republiky, není tomu tak v případě spojení se sousedním Polskem. Postupně se však začíná propojovat silniční síť obou těchto zemí, například v úseku Nova Seninka – Klodzke Sedlo – Nowa Morava či Travná – Lutynia a Vidnava – Kalkow. Na území kraje se nachází čtyři silniční hraniční přechody s Polskem: Zlaté Hory – Konradow, Mikulovice – Głucholazy, Bílý Potok – Packów, Staré Město – Nowa Morawa.

Okres	rozloha v km <sup>2</sup>	Silniční síť (délka v km)			
		dálnice	silnice I. třídy	silnice II. třídy	silnice III. třídy
Jeseník	718,83	-	70	124	101
Olomouc	1599,89	-	122	286	663
Prostějov	769,9	8	33	166	468
Přerov	844,7	29	95	167	418
Šumperk	1315,55	-	117	183	520
Olomoucký kraj celkem	5248,87	36	437	926	2170

**Tab. 3:** Délka silniční sítě v jednotlivých okresech Olomouckého kraje

*Zdroj: Český statistický úřad*

Železniční doprava má v kraji značný význam a je provozována na železničních tratích, jejichž provozní délka je v kraji 602 km a cestující mohou využívat celkem 160 stanic a zastávek. Hustota železniční sítě na území kraje je 0,113 km/km<sup>2</sup>, což se nějak výrazně neliší od hustoty železniční sítě v celé ČR (0,120 km/km<sup>2</sup>). V rámci kraje je denně vypraveno v průměru 581 osobních a spěšných vlaků ([www.cd.cz](http://www.cd.cz)). Železniční doprav spojuje pět největších měst a jižní a severní část kraje. Některé tratě v kraji jsou využívány hojně, jiné mají využití spíše během sezóny a jsou důležité pro oblast cestovního ruchu (turistická oblast Jeseníky).



**Obr. 3:** Mapa železničních tratí v Olomouckém kraji

*Zdroj: České dráhy, 2014*

Na území kraje se nachází tratě jak celostátní tak i regionální. Mezi hlavní tratě na území kraje patří Bohumín – Přerov – Česká Třebová, která v úseku Polom – Přerov – Olomouc – Hoštejn prochází Olomouckým krajem. Rameno tratě v úseku Bohumín – Přerov je součástí dvou evropských tahů a to E 65: Gdynia – Warszawa – Ostrava – Vienna – Klagenfurt – Rieka a E 40: Le Havre – Paris – Nürnberg – Praha – Ostrava – Košice – Lvov. Mezi další celostátní tratě na území kraje patří například: Olomouc – Šumperk, Přerov – Brno nebo Olomouc – Nezamyslice. Tratě regionální mají v kraji spíše lokální význam a plní funkci obsluhy území uvnitř kraje. Jedná se například o tratě: Kostelec na Hané – Chornice, Mladeč – Litovel či Olomouc – Prostějov. Olomouckým krajem prochází II. a III. železniční koridor, který spojuje Prahu a Ostravu, respektive Vídeň a Bratislavu. Významnými dopravními uzly jsou krajské město Olomouc a Přerov, kterými projíždí mezinárodní vlaky a křižuje se zde více tratí.

Olomoucké nádraží navíc patří mezi jedno z nejvytíženějších v ČR a občanům nabízí rychlé a kvalitní spojení s hlavním městem. Do této stanice zaústíuje šest tratí – od Přerova, České Třebové, Krnova, Šumperka, Nezamyslic a Kostelce na Hané (Prostějova). V Olomouckém kraji se nachází pouze jeden železniční hraniční přechod. Jedná se o přechod spojující obec Mikulovice (okres Jeseník) s polskými Głucholazy.

Pro kraje je nezbytná podpora také cyklistické dopravy, neboť je levným prostředkem pro každodenní dojížděku za prací či do škol, má rekreační a sportovní využití, podporuje rozvoj cestovního ruchu v kraji a cyklostezky zajišťují spojení mezi obcemi v rámci kraje. I přesto se však mnohé kraje v rámci republiky zaměřují spíše na podporu a modernizaci silniční dopravy, v mnoha případech je to bohužel právě na úkor dopravy cyklistické. Je však potřeba, aby byla podpora namířena na jiné prostředky, a to zejména na ty, které pomáhají řešit otázky týkajících se životního prostředí, zdravotního stavu obyvatel, spotřeby energií a rozvoje nových koncepcí. A právě k těmto druhům cyklistická doprava patří. Olomoucký kraj se dlouhodobě snaží zvyšovat podíl nemotorové dopravy v kraji a díky dlouhodobé finanční podpoře je v kraji několik cyklostezek a cyklotras. V kraji bylo k 31. 12. 2013 vyznačeno 1 900 km cyklotras, které se dělí na evropské, národní, regionální (nadregionální) a místní. Součástí evropských cyklotras jsou cyklotrasy mezi sousedními zeměmi, v Olomouckém kraji se jedná o cyklotrasu Ladek Zdrój (PL) – Javorník (okres Jeseník) – Otmuchów (PL). Národní cyklotrasy vychází ze základní sítě dálkových tras ČR a do Olomouckého kraje zasahuje Moravská stezka (Jeseník – Ramzová – Hanušovice – Bludov – Mohelnice – Litovel - Olomouc – Tovačov – Kojetín – Břeclav, a dále přes státní hranici ČR pokračuje do Rakouska) a Jantarová stezka, která vede z Hlučína přes Ostravu, Teplice nad Bečvou, Přerov, Olomouc, Prostějov, Blansko či Brno až do Hevlína. Obě tyto cyklotrasy tvoří základ Moravskoslezských dálkových cyklotras a protínají se v Olomouci. Regionální trasy vycházejí nejen ze základní sítě tras ČR ale také z generelů cyklotras střední a severní Moravy. Sem bychom pak zařadily cyklotrasy, které spojují Jeseník a Břeclav nebo Jeseník a Znojmo. Místní cyklotrasy pak navazují na síť regionálních, národních a evropských cyklotras. Cyklotras místního typu se v kraji nachází mnoho, například: Litovel – Náklo – Poděbrady, Šternberk – Štěpánov – Lhota nad Moravou nebo okruh Bradlo. Cyklotrasy mohou být využívány i v návaznosti na jiné druhy dopravy, kdy cyklisté mohou kombinovat v rámci kraje více druhů dopravy. Díky tomu, že železniční a v současné době už i autobusová doprava umožňuje přepravu kol. Stejně tak, jako byl výše v souvislosti se silniční dopravou zmíněn nevyhovující technický stav komunikací, je tento problém spojen také s dopravou cyklistickou. Cyklisté nejvíce využívají komunikace II. a III. třídy a zároveň je po nich vedeno hned několik cykloturistických tras. Mezi základní závady bychom mohli zařadit různé výtluky, nezpevněné krajnice, kostkovou dlažbu v některých obcích a městech nebo kanalizační mřížky, které jsou umístěny otvory ve směru jízdy a mohou způsobovat nehody cyklistů. V současné době však v rámci oprav a rekonstrukcí těchto komunikací dochází k zohlednění cyklistické dopravy a to hlavně v okolí větších měst.





**Obr. 4:** Moravská cyklostezka

*Zdroj: Topbicycle, 2005*

Letecká a vodní doprava mají v kraji daleko menší význam než doprava železniční či silniční. Využívají se spíše ke sportovním, rekreačním či turistickým účelům. V kraji se nachází jedno veřejné mezinárodní letiště, v Olomouci. Nejbližší významná civilní letiště se pak nachází v krajích sousedních - v Brně a Ostravě - Mošnově. Město Přerov, Olomoucký a Zlínský kraj však v minulých letech poskytly finanční prostředky na podporu projektu s názvem Regionální letiště. Na základě projektu mělo vzniknout v Bochoři letiště typu Ostrava nebo Brno, které by zvýšilo konkurenceschopnost regionu. Jelikož se na podporu projektu nepodařilo získat evropské dotace, k jeho realizaci nedošlo. Je tedy zřejmé, že letiště v Bochoři nebude využíváno k mezinárodním letům, je však v plánu, že zde vznikne výcvikové centrum pro NATO. Krajem sice protéká řeka Morava a Bečva, vzhledem ke splavnosti není jejich tok vhodný pro plavbu lodí s hlubokým ponorem, které slouží k transportu zboží. Využití těchto řek pro dopravu je tedy omezené a právě proto slouží v současné době zejména k rekreaci. Do budoucna se však plánuje, že skrz Olomoucký kraj povede vodní koridor Dunaj – Odra – Labe, který má představovat významné vodohospodářské dílo nejen pro ČR ale i Evropu. Hovoří se o tom, že na území tohoto kraje by měla vzniknout významná křižovatka, kde by se v budoucnu měly vodní cesty rozbíhat třemi směry – k Dunaji, k Odře i k Labi. Kraj by profitoval nejen na vodohospodářských efektech vodního koridoru, ale také na jeho protipovodňové funkci nebo na tom, že by se zvýšila návštěvnost míst kolem tohoto koridoru. Olomoucký kraj by se také více propojil s krajem Zlínským a Jihomoravským, což by mělo za následek rozvoj cestovního ruchu, dálkových plaveb a celkový ekonomický rozvoj v Olomouckém kraji. ([www.d-o-l.cz](http://www.d-o-l.cz)) Tento projekt se však potýká také se značnou kritikou. Jelikož provoz na vodních cestách v Česku je zanedbatelný a objem přepravovaného nákladu také neustále klesá, je dopravní využití této stavby daleko za očekáváním. Vedle dopravního využití tento projekt s sebou nese další, velmi zásadní problém. Jedná se o to, že trasa tohoto průplavu je zanesena v územně-plánovací dokumentaci, tudíž zasažené pozemky jsou blokovány a politická reprezentace obcí si stěžuje, že tento nepřilíživě úspěšný projekt brání v dalším rozvoji měst a obcí. (Tramba, 2014)

## 5 Klíčové koncepce dopravy pro Olomoucký kraj

Díky tomu, že je v posledních letech věnována stále větší pozornost regionální politice, bylo přijato několik strategických dokumentů, na základě kterých může dojít k podpoře regionálního rozvoje. Ovšem samotná existence těchto dokumentů neznamená zlepšení. Pro odstranění překážek rozvoje je nutná realizace určitých rozvojových aktivit a cílů. Jelikož je každé území, kde je třeba podpořit rozvoj, odlišné, je nutné, aby měl region strategii jak postupovat, systematicky plánovat rozvoj a určovat směr ovlivňování rozvoje. Proto jsou strategické dokumenty děleny podle toho, na jaké úrovni jsou vytvářeny, na nadnárodní (např.: evropské), národní, krajské a místní. V této kapitole je věnována pozornost stěžejním strategickým dokumentům, avšak pouze na evropské, národní a krajské úrovni, které mají vliv na rozvoj dopravní infrastruktury a dopravy v Olomouckém kraji. Jelikož je práce zaměřená na hodnocení minulého programového období, jsou zde jako stěžejní uvedeny strategické dokumenty týkající se minulých let, i přesto že už byly vydány dokumenty aktuálnější.

### 5.1 Evropské koncepce

#### Bílé knihy dopravy

Bílé knihy dopravy jsou základními dokumenty EU v oblasti dopravní politiky. Bílá kniha dopravy do roku 2050 byla vydaná v roce 2011 a navazuje na Bílou knihu dopravy z roku 2001. Cílem dokumentu, jehož celý název je „BÍLÁ KNIHA – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“, je krok k větší efektivitě dopravy. Evropská doprava by měla spotřebovávat méně energie, používat čistší energie a zlepšit efektivitu ve využívání stávající a nově vybudované dopravní infrastruktury. V Bílé knize je tedy kladen důraz na rozvoj ekologicky šetrnějších a trvale udržitelných módů dopravy. Přičemž předpokladem je vytvoření vnitřního trhu dopravy, založeného na moderní a kvalitní infrastruktuře, rozvoji městské a příměstské dopravy a snižování emisí v kontextu rostoucí dopravy. (dokument je dostupný zde: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:PDF>)

#### Zelená kniha TEN-T: přezkum politiky

Zelená kniha Evropské komise byla vydána v roce 2009 a podle této knihy je základem dopravní politiky propojením různých módů dopravy do jednoho inteligentního dopravního systému, s podporou globální infrastrukturní sítě TEN-T a intervencí do inovace letišť, propojení železničních koridorů. Prioritní projekty v zásadě pokrývají hlavní železniční, silniční a vnitrozemské vodní osy, které procházejí více členskými státy. (dokument je dostupný zde: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:CS:PDF>)

## **5.2 Národní koncepce**

### **Politika územního rozvoje ČR 2008 (PÚR ČR)**

Politika územního rozvoje je celostátní nástroj územního plánování, který slouží zejména pro koordinaci územního rozvoje na celostátní úrovni a pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a současně jako zdroj důležitých argumentů při prosazování zájmů ČR v rámci územního rozvoje Evropské unie (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR). PÚR ČR stanovuje rámcové úkoly pro navazující územně plánovací činnost a pro stanovování podmínek pro předpokládané rozvojové záměry s cílem zvyšovat jejich přínosy a minimalizovat jejich negativní dopady. Slouží rovněž ke koordinaci dalších nástrojů veřejné správy ovlivňujících územní rozvoj, kterými jsou například Program územního obvodu kraje nebo Program územního rozvoje obvodu obce.

PÚR ČR vymezuje rozvojové oblasti a osy v územích, v nichž jsou z důvodu soustředění aktivit mezinárodního a republikového významu, zvýšené požadavky na změny v území. Přičemž jedna z vymezených oblastí je i rozvojová oblast Olomouc. Jedná se o území obcí Litovel, Olomouc, Šternberk a Uničov, které je vymezeno z důvodu ovlivnění rozvojovou dynamikou krajského města. Rozvojové území se váže na silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž převážná část má republikový význam. Podporujícím faktorem rozvoje je průtah III. tranzitního železničního koridoru, stávající spojení s Brnem (R46, D1) a Ostravou (R35, D47). Jedna z vymezených rozvojových os je Hradec Králové – Moravská Třebová – Mohelnice – Olomouc – Přerov. V PÚR ČR jsou vymezeny také koridory dopravy za účelem ochrany ploch pro umístění např.: pozemních komunikací, drah, vodních cest a letišť, které mají vliv na rozvoj území České republiky, svým významem přesahují území jednoho kraje a umožní propojení základní dopravní sítě na území ČR a se sousedními státy. Systémy dopravní infrastruktury vyžadují koordinaci jejich umístění v území, a to jak zastavěném tak nezastavěném. Zde jsou v rámci Olomouckého kraje vymezeny například železniční koridor Brno – Přerov, důvodem vymezení je vytvoření koridoru pro rychlou kapacitní dopravu. Dále také silnice R35 v úseku od Moravské Třebové do Mohelnice, jelikož se jedná o paralelní trasu odlehčující dálnici D1 a součást sítě TEN-T. Pak silnice R55 Olomouc – Přerov, kde má být zajištěna vyšší úroveň obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Poté je zde vymezen také úsek od Mohelnice přes Mikulovice až k polským hranicím, který má sloužit pro lepší dostupnost Jesenicka a Hrubého Jeseníku jako významného centra cestovního ruchu a rekreace.

### **Strategie regionálního rozvoje ČR 2007 – 2013 (SRR ČR)**

SRR je základní dokument regionální politiky na úrovni státu, formující regionální politiku ČR. Formuluje souhrnně cíle, problémové okruhy a priority, které bude třeba zabezpečovat při zajišťování politiky regionálního rozvoje v ČR a přesahy mezi

evropskou a národní regionální politikou. Prostřednictvím SRR jsou dle Zákona č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje vymezeny státem podporované regiony. (Ministerstvo pro místní rozvoj) Dokument SRR ČR určuje orientaci politiky regionálního rozvoje ČR v období 2007 – 2013. Východiskem dokumentu jsou národní specifika regionálních potřeb a struktur ČR, jeho cíle jsou však v interakci k hlavním cílům resortních a krajských strategií a programů. Při orientaci regionální politiky na různé typy územních celků se vychází z typologie regionů z hlediska hospodářské výkonnosti, dlouhodobého socioekonomického vývoje a míry koncentrace aktivit, a z hlediska geografické polohy. Olomoucký kraj je dle této typologie řazen mezi regiony zaostávající nebo jinak problémové. Velké městské aglomerace s diverzifikovanou strukturou ekonomiky se zastoupením odvětví schopných generovat růst vytvářejí ve svém okolí póly rozvoje. Jejich vymezení je provedeno v rámci ORP s výraznou vazbou na významné dopravní cesty. Jedním takovým pólem s významným soustředěním aktivit mezinárodního nebo republikového významu je i Olomouc. Tato urbanizační centra, která vytvářejí póly rozvoje ČR, se potýkají se specifickými problémy, které by neměly být opíjeny. Jedná se např. o dopravní infrastrukturu kvalitně a kapacitně neodpovídající rostoucí automobilové dopravě a s tím související poškozování životního prostředí, vznik brownfieldů nebo nedostatek zeleně apod. Rozvojové osy je potřeba podporovat zejména kvalitní dopravní a komunikační infrastrukturou kvůli šíření růstu, inovací a konkurenceschopnosti.

### **Dopravní politika ČR 2005 – 2013**

Dopravní politika České republiky 2005 – 2013 je výchozí strategický dokument resortu dopravy na delší časové období s tím, že je upravován v závislosti na vyhodnoceních účinnosti Dopravní politiky a na možnostech veřejných rozpočtů. Jednotlivá opatření definovaná tímto dokumentem jsou dále rozpracována v návazných strategických dokumentech, kterými jsou Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury a Strategie podpory dopravní obsluhy území. Dopravní politika se zaměřuje na zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnost regionů a celého území ČR, které by měly usilovat o rovnováhu mezi kvalitou veřejných dopravních služeb a racionálnějšímu využitím osobních automobilů, možností ovlivnění dělby přepravní práce a stanovení objektivně spravedlivých plateb za dopravu a přepravu. DP vychází z globálního cíle, který je rozvinut v pěti vertikálních a čtyřech průřezových prioritách. Dokument Dopravní politika ČR pro léta 2005 -2013 identifikuje hlavní problémové oblasti sektoru doprava, na základě jejich rozboru stanovuje strukturu cílů a priorit a navrhuje opatření. Návazné strategické dokumenty určují vstupy a určují finanční rámec dopravní politiky. V implementační fázi se uplatňují navržená opatření a monitoruje se průběh realizace a postupně se plní indikátory. Výsledkem jsou realizovaná opatření a změna chování systému.

## **Dopravní sektorové strategie 1. Fáze (horizont do roku 2013)**

Dopravní sektorové strategie jsou jedním ze 12 strategických dokumentů, které se v ČR zabývají dopravou. Rozpracovávají určité oblasti základního strategického dokumentu pro sektor dopravy, kterým je Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013. První fáze Dopravních sektorových strategií je krátkodobý koncept, který slouží pro zpracování druhé fáze dokumentu, která následuje a tvoří dlouhodobý výhled (do roku 2030). Hlavním cílem dokumentu je dopracování cílů Dopravní politiky ČR a zpřesnění předpokládaného plánu uskutečňování kroků k naplnění klíčových oblastí dopravy stanovených v Operačním programu Doprava.

### **Strategie podpory dopravní obsluhy území**

Strategie podpory dopravní obsluhy území byla zpracována v roce 2005 jako návazný dokument na Dopravní politiku České republiky pro léta 2005 – 2013. Tento dokument je zaměřen na systém veřejné dopravy, která je důležitým aspektem sociální politiky, ale i udržitelného rozvoje sídelních aglomerací a vyváženého regionálního rozvoje. Dokument se zaměřuje na základní otázky fungování systému veřejné dopravy podporovaného z veřejných prostředků. Veřejná doprava má pro společnost velký význam, na její služby je však potřeba vnějších příspěvků neboli kompenzačních plateb. Veřejnou dopravu by totiž nebylo možné zajišťovat bez těchto vnějších intervencí. Jelikož v dnešní době roste objem přepravy, ale podíl veřejné dopravy na dělbě přepravní práce mírně klesá, je potřeba zvyšovat úroveň veřejné dopravy, které je opět ale možné dosáhnout opět pouze vnější intervencí. Globálním cílem této strategie, který je naplňován pomocí horizontálních zásad, je vytvořit podmínky pro kvalitní a efektivní veřejnou dopravu jako nástroj zajišťování mobility osob v regionech, která je jedním z předpokladů udržitelného rozvoje.

### **Národní strategie cyklistické dopravy („Cyklostrategie“)**

Rozvoj cyklistické dopravy vychází rovněž z dokumentu Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013. Cyklistika je vnímána jako integrální součást dopravy, která se dělí z hlediska kompetencí do oblasti dopravní obsluhy území (resort dopravy) a oblasti cykloturistiky (resort místního rozvoje). Cyklistika jako forma dopravy není menšinovým trendem, ale alternativou k jiným druhům dopravy. V posledních letech plynule přechází do regionálního i městského plánování a vznikají nároky uživatelů na dopravní prostor a vhodné vybavení. Základním cílem Cyklostrategie je podpora výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury. Dokument je strukturován následovně: priorita – cíl – dílčí opatření, jelikož k naplnění hlavního cíle může dojít několika způsoby a je velmi důležitá koordinace jednotlivých rezortů a řešení cílů mezioborově. Předpokladem fungujícího systému cyklodopravy v České republice je spolupráce mezi Ministerstvem dopravy a krajskými samosprávami, dále pak s nevládními organizacemi, místními samosprávami či se soukromým sektorem.

## **Operační program Doprava 2007-2013 (OP Doprava)**

OP Doprava je dokumentem, který reaguje na doporučení Evropské komise předložit za ČR pro období 2007-2013 operační program zahrnující priority sektoru doprava, které mohou být financovány ze strukturálních fondů. OP Doprava je největší operační program v ČR – v období 2007-2013 na něj připadalo 5,821 mld. eur. OP Doprava je zaměřen na sledování priorit evropského a neregionálního významu a zároveň je zaměřen na realizaci priorit a cílů daných Dopravní politikou České republiky na léta 2005-2013 a dalšími strategickými dokumenty. OP je rozdělen na sedm prioritních os, které se pak ještě dělí na oblasti podpory.

### **5.3 Krajské koncepce**

#### **Program rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje (PRÚOOK)**

PRÚOOK je základním dokumentem strategického řízení Olomouckého kraje směrem k udržitelnému rozvoji. Formuluje základní rozvojové priority kraje. Dále slouží jako rámcový program pro aktivity OK. Rozvojové aktivity, jež jsou realizovány, jsou v PRÚOOK rozděleny do čtyř rozvojových priorit, z nichž jedna je věnována přímo dopravě. Tyto rozvojové priority se pak člení na oblasti podpory, které se systematicky zaměřují na vybrané specifické oblasti. Do oblasti podpory jsou řazeny jen ty aktivity, které financuje nebo realizuje OK nebo jím zřizované organizace, a které přispívají k dosažení strategických cílů PRÚOOK.

#### **Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje (ZÚR OK)**

Priority územního plánování na území OK se stanovují s cílem vytvořit vyvážený vztah podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. V dokumentu jsou zohledněny republikové a krajské priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje vyjádřené v dokumentech Politika územního rozvoje ČR, Strategie udržitelného rozvoje ČR a v rozvojových dokumentech OK. ZÚR OK zpřesňuje vymezení rozvojových oblastí os vymezených v Politice územního rozvoje ČR 2008 a vymezuje další rozvojové oblasti neregionálního rozvoje a další specifické oblasti. Zpřesňuje také vymezení koridorů a dopravních ploch vymezených v Politice územního rozvoje ČR.

#### **Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje z roku 2003**

Snahou tohoto materiálu je sledovat podporu cyklistické dopravy ze strany mikroregionů, měst a OK a nastítnit možnost její podpory v dalším období. Cílem koncepce je zkoordinovat rozvoj cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje, sladit jej se státní a evropskou koncepcí a vytvořit tak předpoklady pro prověření a doplnění sítě mezinárodních, dálkových, regionálních a nadregionálních cyklotras na uvedeném

území s napojením na trasy sousedních krajů a na trasy na polské straně. Další významnou součástí je zlepšení kvality tras a jejich okolí, což podpoří rozvoj podnikání v této oblasti a v nevyhovujících úsecích zvýšit bezpečnost. Tato koncepce se také snaží ukázat, jak podpora OK ovlivňuje výstavbu cyklostezek v kraji, a jaký zájem o tuto problematiku jeví jednotlivé obce.

### **Územní studie rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji**

Koncepce řeší otázky provázanosti místních, regionálních a nadregionálních cyklistických tras, informačního systému cyklotras v celém kraji a využití cyklostezek a cyklotras jako alternativního způsobu dopravy nejen při využití volného času, ale i při cestě do práce, školy apod. Výsledkem tohoto dokumentu je zmapování současného stavu, návrh dalších možných cyklostezek a cyklotras k výstavbě. Výstupy koncepce poslouží také jako podklad pro získávání finanční podpory z ROP Střední Morava v oblasti 1.3 Bezmotorová vozidla.

### **Koncepce rozvoje silniční dopravy na území Olomouckého kraje 2006 - 2013**

Tento koncepční materiál vychází z PRÚOOK, programového prohlášení Rady Olomouckého kraje, ze schváleného územně plánovacího podkladu a Územního generelu dopravy silnic II. a III. třídy na území Olomouckého kraje. Koncepce vyjadřuje zájmy OK v oblasti rozvoje silniční sítě na území OK do roku 2010, s výhledem do roku 2013. Cílem koncepce je stanovení postupu při rozvoji silniční sítě na území kraje. Současně dokument slouží také jako podkladový materiál pro aktivní získávání podpory ve prospěch zájmů kraje. Dále slouží pro uplatňování zájmů kraje ve vlastní rozhodovací činnosti, při správě a rozvoji silniční sítě ve vlastnictví kraje, v úzké koordinaci při uplatňování cílů kraje vzhledem k silničním správním orgánům státu.

### **Generel veřejné osobní dopravy Olomouckého kraje („Generel“)**

Generel na základě systémového přístupu k rozvoji veřejné osobní dopravy v regionech stanovil koncepci rozvoje integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. Generel veřejné osobní dopravy řeší otázky rentability a optimalizace veřejné osobní dopravy silniční i drážní, pomůže k nastavení priorit mezi fungováním veřejné dopravy a napomůže k její lepší koordinaci. Tento materiál také řeší problematiku financování dopravy včetně návrhů na využití mimorozpočtových finančních zdrojů.

### **Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje (PDOÚ)**

PDOÚ vychází z aktuálních prognóz a potřeb vývoje ČR s ohledem na vzájemné provázání jednotlivých úrovní dopravního procesu a je zpracován na období 5 let, s tím že bývá průběžně aktualizován. Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro efektivní, hospodárné a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Dopravní plánování vychází z páteřních spojů

veřejné drážní osobní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti. Prioritou je, aby vznikl dopravní systém, který bude uživatelsky příznivý a efektivní z pohledu OK. Z pohledu cestujících se má jednat o časově a prostorově dostupnou přepravu v rámci kraje i v rámci jeho vnějších vazeb a z pohledu OK se má jednat o nastavení takových parametrů dopravního systému, které povedou k maximalizaci podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce.

### **ROP Střední Morava 2007 – 2013**

ROP regionu soudržnosti Střední Morava představuje klíčový strategický programový dokument, který vychází ze sociálně-ekonomických rozvojových priorit regionu při realizaci projektů podporovaných ze strukturálních fondů EU v průběhu programového období 2007 – 2013, a slouží jako základní nástroj uplatňování politiky soudržnosti EU. Tento dokument respektuje veškeré legislativní i programové dokumenty EU, další klíčové strategické dokumenty sociálně-ekonomického rozvoje EU i další klíčové strategické rozvojové dokumenty ČR a jejich regionů. Obsahové priority ROP Střední Morava jsou v souladu se strategickými rozvojovými programy regionu, zejména Programem rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje a Programem rozvoje územního obvodu Zlínského kraje a regionálními rozvojovými dokumenty s tematickým zaměřením. ROP SM obsahuje čtyři prioritní osy, které rozdělují operační program na logické celky, a ty jsou dále konkretizovány prostřednictvím tzv. oblastí podpory a ty vymezují, jaké typy projektů mohou být v rámci příslušné prioritní osy podpořeny. Doprava spadá pod první prioritní osu, která je rozdělena do třech oblastí podpory: Regionální dopravní infrastruktura, Veřejná doprava a Bezmotorová doprava.



## 6 Doprava v Olomouckém kraji – plány versus realita

Tato kapitola se věnuje vyhodnocení rozvoje dopravy v kraji na základě cílů stanovených ve strategických dokumentech, vymezených v 5. kapitole. Toto vyhodnocení je zpracováno na základě projektů, které byly v minulém programovém období v kraji realizovány. Pro zpracování je využito veřejně dostupného seznamu těchto projektů na stránkách OP Doprava, Regionálního operačního programu Střední Morava, Olomouckého kraje a v databázi projektů na webu Regionálního Informačního systému ([www.ris.cz](http://www.ris.cz)) a na webu Můj projekt ROP Střední Morava ([www.mujsprojekt.eu](http://www.mujsprojekt.eu)).

V kontextu vymezeného území jsou letecká a vodní doprava méně důležité a nemají zásadní vliv na rozvoj tohoto území, proto jim v následujícím textu není věnována pozornost. Text je rozdělen podle druhu dopravy na silniční, železniční a cyklistickou, jelikož tyto druhy dopravy mají značný vliv na rozvoj regionu.

### 6.1 Silniční doprava

V minulém programovém období bylo v kraji realizováno téměř 100 projektů zaměřených na rozvoj silniční dopravy. Kraj se kromě podpory rekonstrukce samotných komunikací zaměřuje také na rekonstrukci zastávek či obnovu vozových parků jednotlivých dopravních společností, čímž dochází ke zvyšování komfortu a úrovně cestování v kraji (viz tabulka č. 4). Konkrétní projekty v rámci jednotlivých operačních programů jsou uvedeny v příloze č. 1.

poskytovatel dotací	záměr projektů	počet projektů
Operační program Doprava	rekonstrukce silnic I. Třídy	2
	rekonstrukce dálnic a rychlostních komunikací	1
ROP Střední Morava	rekonstrukce silnic II. Třídy	39
	rekonstrukce silnic III. Třídy	37
	rekonstrukce mostů	12
	rekonstrukce autobusových nádraží a zastávek	14
	obnova vozového parku	4

**Tab. 4:** Projekty realizované v OK na podporu silniční dopravy v letech 2007-2013

*Zdroj: vlastní*

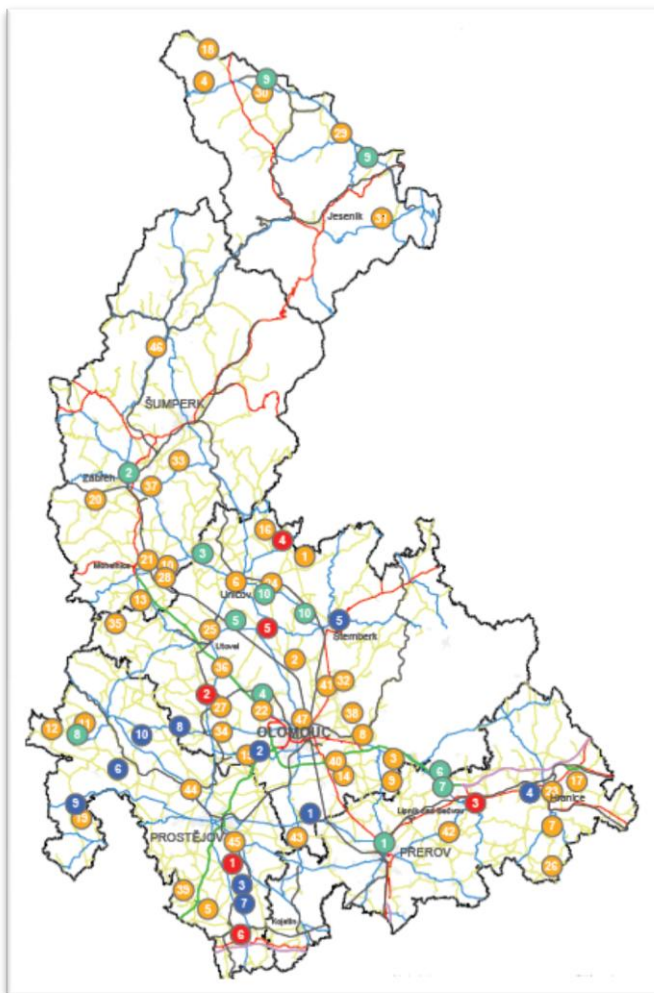
Z hlediska specifické situace Olomouckého kraje, výrazné diference mezi severem a jihem, je tedy žádoucí, aby kraj investoval do dopravní infrastruktury především severní části kraje, jelikož je zde stále nedostatečné silniční spojení obecně a dostupnost některých oblastí a jejich center je nedostačující. Avšak intervence kraje by měly být směřovány také do oblastí, které se potýkají s vysokou nezaměstnaností, což je například okres Šumperk a Jeseník, nebo ORP Uničov a Šternberk. Pokud se kraj

zaměří na podporu zlepšení dopravní dostupnosti těchto regionů, může dojít ke snížení nezaměstnanosti. Vlivem rekonstrukce silnic totiž může dojít ke zlepšení dopravní dostupnosti a díky tomu ke snížení dopravních nákladů, což může vést k zatraktivnění „problémové“ oblasti a usnadnění cesty za prací. Na základě mapy realizovaných investičních akcí do oprav a rekonstrukcí silnic II. a III. třídy podpořených z ROP SM v programovém období 2007-2013 lze však vidět, že větší část finančních prostředků je investována do projektů v jižní části kraje. (viz obr. 5) ROP SM je však pouze jeden z finančních zdrojů, na základě kterých kraj realizuje projekty na rozvoj a modernizaci infrastruktury. Kraj jakož vlastník silnic II. a III. třídy může podpořit jejich rozvoj financemi ze svého rozpočtu, přičemž potenciál budoucího rozvoje spočívá v investicích do silnic II. a III. třídy zejména v oblastech, kde jejich současný stav neodpovídá požadavkům na rozvoj regionu. Dále kraj čerpá dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury či z Programu evropské územní spolupráce. Kraj by totiž měl na základě požadavku definovaného v dokumentu Zásady územního rozvoje OK zajistit zkvalitnění územních vazeb v příhraniční oblasti s Polskem. V této oblasti byl v minulém programovém období za podpory Programu evropské územní spolupráce realizován například projekt nazvaný „Zvýšení dopravní dostupnosti Otmuchow – Mikulovice“, jehož cílem byla rekonstrukce silnice II/457, která byla v havarijním stavu. Od doby, kdy ČR i Polsko vstoupili do Shengenského prostoru, se očekává zvýšený zájem o turistický ruch v příhraniční oblasti. Ale jelikož dopravní infrastruktura v příhraničních částech obou těchto zemí je ve špatném stavu, dochází ke snižování atraktivity oblasti, zhoršování kvality života obyvatel v této oblasti a negativním vlivům na životní prostředí. Na základě nejen tohoto projektu, ale i dalších realizovaných v této oblasti, by mělo dojít ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zatraktivnění oblasti pro cestovní ruch a zkvalitnění dopravní infrastruktury příhraniční oblasti. Spolu se stavem silniční infrastruktury by se kraj měl v příštích letech zaměřit na vyřešení problému s hraničními přechody.

Jak bylo zmíněno výše, je žádoucí, aby se kraj soustředil především na oblasti s vyšší nezaměstnaností. V minulém programovém období byl z ROP SM projekt mezi dvěma „problémovými“ centry realizován. Jednalo se o rekonstrukci silnice II/444 Uničov – Šternberk, která navazuje na silnici I/46 vedoucí od Olomouce přes Šternberk a Opavu až k hraničnímu přechodu s Polskem. Cílem projektu, který byl zahájen v roce 2013 a dokončen v roce 2014, byla nejen celková rekonstrukce, která vedla ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků provozu, ale cílem bylo také výrazně posílit dopravní spojení mezi významnými regionálními centry. V návaznosti je třeba zmínit, že do budoucna je plánována výstavba obchvatu města Šternberk, přes který vede výše zmíněná frekventovaná silnice I/46, jehož výstavbou a odklonem dopravy mimo intravilán města by došlo ke zvýšení bezpečnosti ve městě.

Vzhledem k nevyhovujícímu stavu silnic II. a III. třídy v kraji a s ohledem na omezené finanční prostředky, by kraj měl prioritně směřovat investice do komunikací, které mají

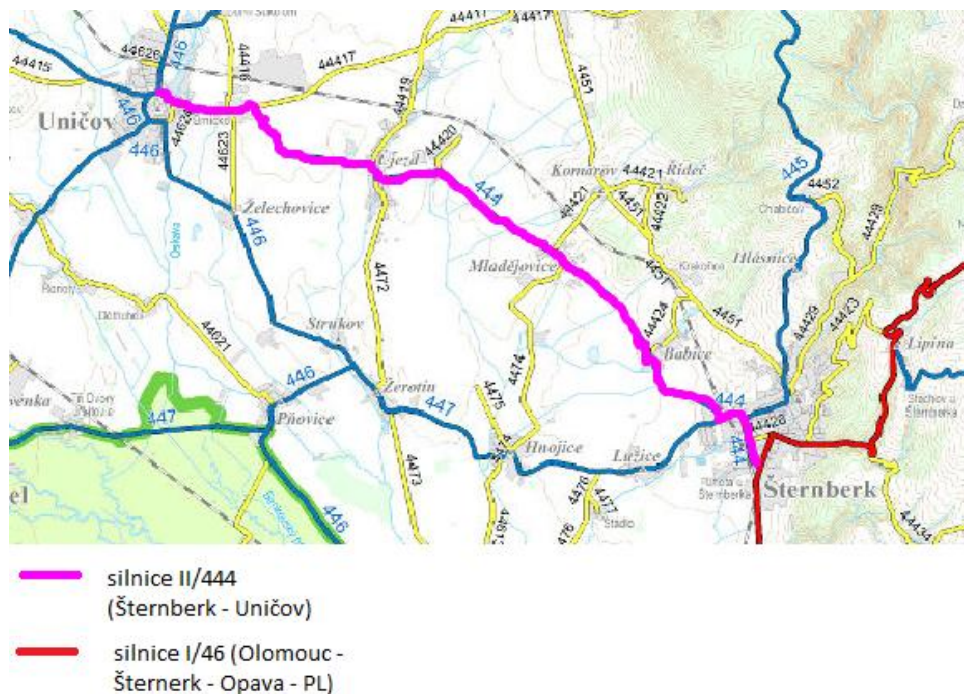
pro dostupnost kraje značný význam. Obecně lze tedy konstatovat, že prioritně by měly být řešeny akce, řešící dopravní kongesce (zácpy), směřující k vyřešení dopravně nehodových lokalit a zlepšující dopravní napojení regionu. Jedním z projektů realizovaných za účelem zlepšení dopravní obslužnosti regionu a propojení místní a regionální silniční dopravy byla rekonstrukce silnice II/444 ve směru od Mohelnice do Stavenice. Jedná se o silnici s přímou návazností na rychlostní silnici R/35. Stavba, na jejímž financování se podílel Olomoucký kraj, dotace ze státního rozpočtu a z ROP SM, byla dokončena v roce 2010 a vyřešila nejen bezpečnost dopravy v daném úseku, ale došlo i ke zvýšení únosnosti vozovky, zlepšení technického stavu či ke zmírnění negativních vlivů na ŽP (hluk, vibrace) v obci.



**Obr. 5:** Schéma realizovaných projektů na opravy a rekonstrukce silnic II. a III. třídy v rámci ROP SM v letech 2008-2012

*Zdroj: Krajský úřad Olomouckého kraje, Olomouc 2013*

*Pozn.: barevné odlišení projektů je provedeno na základě jednotlivých výzev, které však není pro účel toho textu důležité*

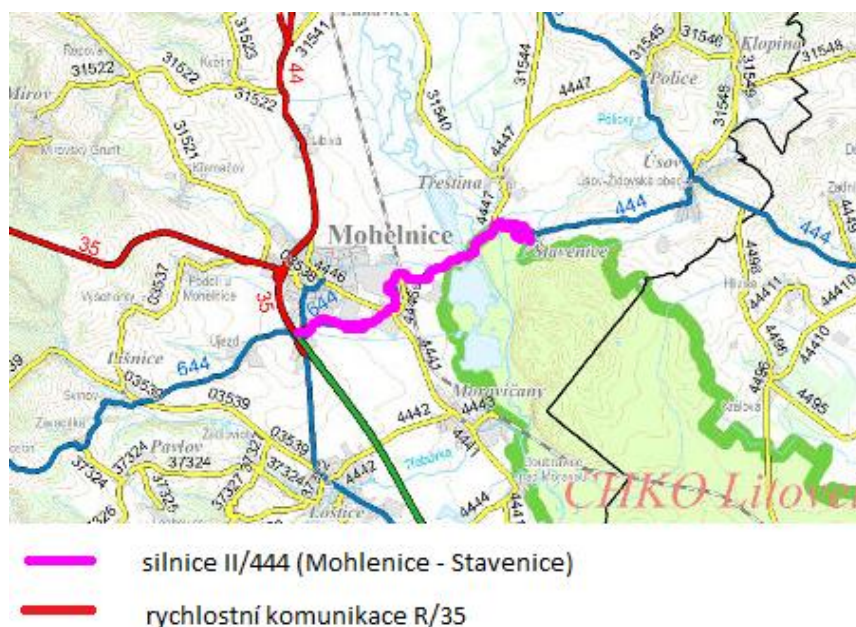


**Obr. 6:** Silnice II/444 a I/46

*Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2015*

Jednou z významných staveb v posledních letech, nejen pro severní část kraje ale i pro celý Olomoucký kraj, na jejíž realizaci byl vysloven jmenovitý požadavek v dokumentu Zásady územního rozvoje OK, byla bezesporu rekonstrukce silnice I/44, která je důležitou součástí silniční sítě ČR s přímou vazbou na nadřazenou síť rychlostních silnic a dálnic i do zahraničí (hraniční přechod Mikulovice). Tato silnice zajišťuje regionální dopravní vazby v ose sever – jih a zajišťuje propojení významných sídel Šumperska a Jesenicka, a zároveň zajišťuje napojení Jesenicka a Šumperska na vnitrozemí. Význam této silnice pro dopravní dostupnost v kraji je nezpochybnitelný, ale tato silnice je navíc jedinou přístupovou silnicí k turistickému středisku Červenohorské sedlo, proto byla stavba rozdělena do dvou etap, aby nedošlo k úplnému uzavření tohoto tahu. První etapa zahrnovala část na jesenickou stranu, tj. Červenohorské sedlo – sever a druhá směr na Šumperk, tedy Červenohorské sedlo – jih. Modernizace severnější části byla dokončena už v roce 2008 a byla vyvolána zejména nevyhovujícím šířkovým uspořádáním, které neodpovídalo ani nejnižší technické kategorii silniční komunikace. Jelikož se jedná o trasu horským terénem, v zimním období zde měla auta či kamiony problém se vzájemně vyhnout, proto byla stavba nevyhnutelná. Stavba byla financována v plné výši ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Na základě stavby došlo k rozšíření silnice, byly vystavěny pruhy pro předjetí vozidla a došlo k výstavbě dvou autobusových zastávek – ve Filipovicích a na Červenohorském sedle. V návaznosti na tento již rekonstruovaný úsek byla na podzim minulého roku zahájena rekonstrukce úseku druhého, tedy Červenohorské sedlo - jih. Úsek by měl být uveden do provozu v roce 2016. Několik let se také hovoří o výstavbě

tunelu právě pod zmiňovaným Červenohorským sedlem. Jelikož je silnice I/44 nejvýše položenou silnicí první třídy v ČR, je v zimním období velmi často neprůjezdná, proto byl projekt na výstavbu tunelu podpořen peticí ze strany obyvatel, kteří by jeho výstavbu ocenili, stejně tak by si stavba našla ocenění ze strany ochránců přírody, jelikož se silnice nachází v blízkosti CHKO a výstavbou tunelu by došlo k odvedení tranzitní dopravy z hor, avšak realizace stavby je stále v nedohlednu. Lze se však domnívat, že výstavba by do regionu přilákala například investory, nové firmy apod. a tím by mohlo alespoň částečně dojít k řešení situace s vysokou nezaměstnaností, nízkou ekonomickou výkonností regionu a podobně. Otázkou ale stále zůstává, jestli tento projekt bude v budoucnu podpořen politickou reprezentací a bude na něj získána finanční podpora.

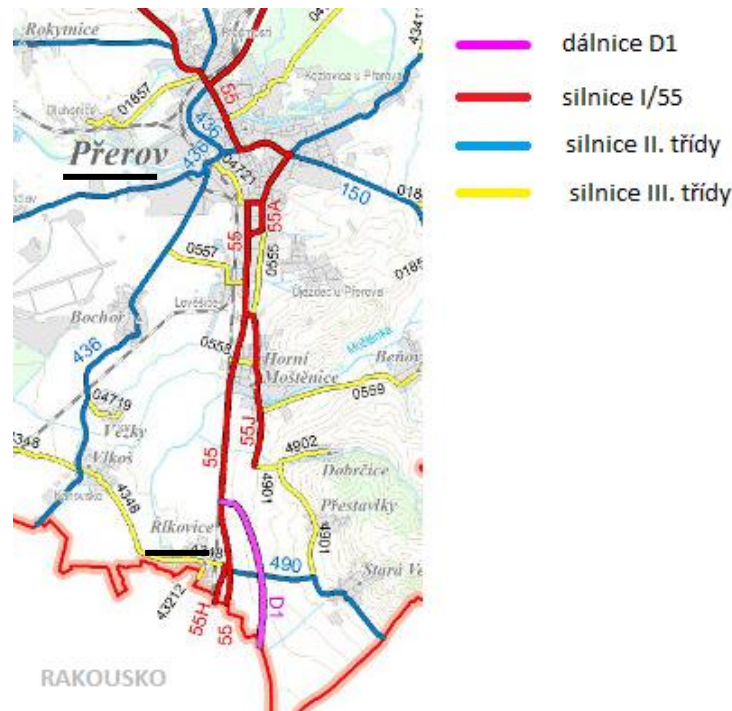


**Obr. 7:** Silnice II/44 Mohelnice – Stavenice

*Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2015*

Do budoucna je pro kraj i celý moravský region velmi důležité dobudování úseku dálnice D1 ve směru Přerov – Lipník nad Bečvou a Přerov – Říkovice, který propojí hlavní průmyslové oblasti státu v ose Praha – Brno – Ostrava a tím zajistí další rozvoj celé ČR. Strategický dokument, který byl k této problematice přijat, je Usnesení vlády o politice územního rozvoje České republiky 2008. V Koncepti rozvoje silniční sítě na území Olomouckého kraje do roku 2010 bylo zahájení této stavby plánováno na rok 2007. I přesto, že dobudování toho úseku dálnice je prioritou nejen samotného Přerova ale i OK, začátek výstavby se v současné době stále odkládá. V Přerově vznikají kolony, město je špatně průjezdné a plné prachu, proto je obchvat města tolik diskutovaný. Začátek stavby je už několik let odkládán. V současné době probíhá kontrola a vyhodnocení nabídek od uchazečů o provedení stavby a zahájení výstavby je

plánováno na květen letošního roku. Podle ŘSD ČR by měl být tento úsek dálnice uveden do provozu v roce 2021, avšak původní plán byl jiný, ale jelikož stavba byla pozdržena díky pozastavení tendru, celá realizace proběhne se zpožděním. Lze tedy jen doufat, že výstavba toho úseku dálnice D1 se opravdu uskuteční, dojde k odlehčení dopravy v Přerově a hlavně ke splnění záměru této výstavby.



**Obr. 8:** Současná silniční síť spojující Přerov a Říkovice

*Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2015*

Ve Strategii podpory dopravní obsluhy území je uvedeno, že vzhledem ke zvyšujícímu se zájmu o osobní automobilovou dopravu, mírně klesá zájem o veřejnou dopravu, je tedy potřeba ji finančně podporovat a cílem je vytvořit podmínky pro kvalitní a efektivní veřejnou dopravu. Lze se domnívat, že pro cestující je komfort a kvalita přepravy jedním z velmi důležitých faktorů při rozhodování o volbě druhu přepravy. Olomoucký kraj se tedy snaží o zvyšování komfortu cestování občanů pomocí at' už obnovy vozových parků jednotlivých společností nebo rekonstrukcí stanic a zastávek. Z dotací v rámci ROP SM bylo podpořeno hned několik projektů na obnovu vozového parku, jejichž účelem bylo zvýšení bezpečnosti, snížení emisí provozovaných autobusů ale také zvýšení komfortu přepravovaných osob. Firma AUTA-BUSY Studený s.r.o., která zajišťuje veřejnou linkovou dopravu na územní OK, na základě projektu realizovaného v letech 2011-2013 rozšířila svůj vozový park o 3 ekologické a bezbariérové autobusy. Celkové výdaje projektu byly ve výši 11 955 000 Kč, přičemž dotace poskytnutá z ROP SM byla ve výši 7 173 000 Kč. Podobně došlo také v letech 2011-2013 k pořízení deseti nových nízkopodlažních autobusů na zemní plyn a splňující nejpřísnější emisní pravidla v MHD Prostějov. Firmě FTL, která zde zajišťuje veřejnou

dopravu, byla poskytnuta dotace z ROP SM ve výši téměř 21 000 000 Kč, která pokryla 40% nákladů. Společnost Arriva Morava, jež zajišťuje veřejnou dopravu v rámci celé ČR, také v posledních čtyřech letech modernizuje svůj vozový park. Společnost zajišťuje meziměstskou hromadnou dopravu. Nové vozy, které byly pořízeny na základě dotace z ROP SM ve výši 103 752 000 Kč, mohou využívat cestující také na Olomoucku, Šumpersku, Přerovsku a Jesenicku. Novými vozy jsou obsluhovány regionální páteřní linky, je možné zmínit například linku Jeseník – Javorník - Bílá Voda, Olomouc – Litovel nebo Přerov – Bystřice pod Hostýnem. V souvislosti se zvyšováním komfortu, bezpečnosti a zlepšení kultury cestování je nutno zmínit také projekty, na základě kterých proběhly v kraji rekonstrukce, modernizace a bezbariérové úpravy autobusových zastávek. V roce 2009 byl se záměrem zefektivnit a zmodernizovat veřejnou dopravu, zvýšit mobilitu občanů a turistů Hranic, realizován projekt „Bezbariérové zastávky na trase Hranice – Drahotuše – Slavičín“. Náklady na jeho realizaci byly z velké části pokryty dotací z ROP SM. Podobně došlo díky dotaci z EU k rekonstrukci zastávek, jak autobusové tak i železniční, v obci Písečná, která leží na hlavní trase z Jeseníku do Polska. Jelikož zde autobusy staví zhruba 3x do hodiny, bylo potřeba vyřešit bezpečnost a bezbariérový přístup také této zastávky. V souvislosti s využitím veřejné dopravy je důležitá rekonstrukce zastávek především v uzlech, které jsou zcela zásadní pro celý dopravní systém. V roce 2010 byla dokončena přeměna Olomouckého přednádraží (viz obr. 9) na plnohodnotný přestupní terminál mezi několika druhy dopravy.



**Obr. 9:** Zrekonstruované olomoucké přednádraží

*Zdroj: Vlastní*

Díky jeho realizaci došlo ke zlepšení automobilové, autobusové a tramvajové dopravy a napojení nových devíti zastávek na stávající informační systém pro cestující. Rovněž tento projekt byl podpořen dotací z ROP SM. Jelikož autobusové nádraží v Přerově se

nachází v těsné blízkosti vlakového nádraží, na které je pohlíženo jako na intermodální přestupní uzel, v letech 2008 – 2010 došlo také k jeho rekonstrukci. Projekt kompletně vyřešil prostor autobusového nádraží, kde byla vybudována odbavovací hala se zázemím jak pro cestující tak i pro řidiče a dále 4 nástupní zastřešené peróny s napojení na informační systém. V kraji jsou však i další významná přestupní místa, která je nutné rekonstruovat. Například v Šumperku došlo k rekonstrukci vlakového nádraží, není však vyřešena modernizace autobusového nádraží, což je z hlediska významnosti přestupního místa velkým nedostatkem, avšak město Šumperk jeho rekonstrukci do budoucna plánuje. Začátek realizace však zatím není jasný. Podobná situace je také v Hranicích na Moravě, kde stávající autobusové nádraží neposkytuje vzhledem ke svému významu zdaleka kvalitní zázemí cestujícím.

## 6.2 Železniční doprava

Rekonstrukce a modernizace železnic na území ČR je jednou z priorit v plnění závazků vůči Evropské Unii. Rozvoj železnic je v ČR řešen v operačním programu Doprava ve dvou prioritních osách – jedna se zaměřuje na modernizaci tratí v rámci sítě TEN-T a druhá na tratě ostatní. Cílem je poskytovat komfortní cestování občanům i nákladní přepravu. Tabulka č. 5 zachycuje projekty, které byly v minulém programovém období realizovány v rámci kraje. Tvrdé, neboli infrastrukturní projekty, byly podpořeny financemi z OP Doprava, naopak měkké projekty, na základě kterých došlo například k obnově vozů, byly podpořeny z ROP SM.

Poskytovatel dotací	počet projektů	název projektů
Operační program Doprava	8	Rekonstrukce prostějovského záhlaví železniční stanice Olomouc
		Rekonstrukce koleje Nezamyslice - Pivín
		Elektrizace tratí Šumperk - Zábřeh
		GSM-R (bezdrátový systém komunikace pro železniční dopravu) v úseku Přerov - Česká Třebová
		DOZ (dálkově ovládané zabezpečovací zařízení) Česká Třebová - Přerov
		Vybavení železničních kolejových vozidel IDS CARGO a.s. vozidlovým terminálem GSM-R
		Rekonstrukce železniční stanice Olomouc
		Rekonstrukce železniční stanice Přerov
ROP Střední Morava	5	Moderní železniční vozidla pro Olomoucký kraj
		Rekonstrukce přednádražního prostoru Prostějov
		Rekonstrukce přednádraží v Šumperku
		Přestupní terminál v lokalitě železniční stanice Bystřice pod Hostýnem
		Přednádražní prostor v Olomouci

**Tab. 5:** Projekty v OK realizované na podporu rozvoje železniční dopravy v letech 2007-2013

*Zdroj: Vlastní*



Také pro Olomoucký kraj je pro rozvoj dopravní infrastruktury nezbytná modernizace železnic. Jelikož přes území kraje vedou tranzitní železniční koridory, jejichž důležitost byla definována i v Dopravní politice, z investičních priorit stojí na prvním místě modernizace právě těchto koridorů. V roce 2012 byla v rámci OP Doprava v rámci prioritní osy Modernizace železniční sítě TEN-T modernizována trať II. železničního koridoru v úseku od Přerova do České Třebové. Díky realizaci tohoto projektu, který byl spolufinancován z Fondu soudržnosti, bylo umožněno napojení ČR na železniční síť sousedních států a díky implementaci parametrů EU do těchto sítí se zvýšila jejich kvalita i kapacita. Stavba byla nezbytná zejména z hlediska požadavku na zkvalitnění řízení dopravy propojovacího ramene mezi I. a II. tranzitním železničním koridorem, tj. v úseku železniční trati Přerov – Česká Třebová. V kraji však byla v rámci 3. prioritní osy podpořena dotacemi z OP Doprava také modernizace a rekonstrukce železnic mimo síť TEN-T. V roce 2008 byl realizován projekt, jehož cílem bylo odstranění nevyhovujícího technického stavu jednokolejné elektrizované trati Nezamyslice – Pivín. O dva roky později došlo za podpory Fondu soudržnosti k elektrizaci trati Zábřeh – Šumperk, jehož realizací došlo ke zvýšení dopravní dostupnosti a snížení externích účinků z dopravy, což je v souladu s globálním cílem 3. prioritní osy OP Doprava. Elektrizace této trati zajistila lepší spojení na trati Brno – Šumperk.

Z hlediska bezpečnosti a pohodlí cestujících důležitá rekonstrukce a modernizace vlakových nádraží a stanic a prostor v jejich okolí. Rekonstrukce výpravní budovy krajského města byla zahájena už v roce 2009 a byla financována především z prostředků Českých drah, část projektu byla spolufinancována z EU v rámci projektu TEN-T. Cílem projektu bylo uvést železniční stanici Olomouc do stavebnětechnického a provozního stavu, který bude odpovídat parametrům stanoveným dle „Zásad modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR“, čímž dojde ke zvýšení kvality železniční dopravy jak osobní tak nákladní. Se stejným záměrem za podpory dotace z Programu TEN-T proběhla v roce 2009 také rekonstrukce vlakového nádraží v Přerově. V dokumentu Zásady územního rozvoje OK byla modernizace obou těchto železničních uzlů vymezena jako nezbytnost, je tedy patrné, že projekty věnované rekonstrukci nádražních prostor se z hlediska důležitosti zaměřily právě na nádraží v Olomouci a Přerově. Je však nezbytné, aby se v kraji postupně rekonstruovaly i menší stanice či zastávky, což by mělo napomoci zvýšení atraktivity a komfortu veřejné dopravy, tak jak je na ni kladen důraz ve Strategii podpory dopravní obsluhy území.

V roce 2007 došlo k uzavření Dohody o vzájemné spolupráci řídicích orgánů OP Doprava a Regionálních operačních programů. Projekt „Obnova vozidel železnic“, který byl zahájen v roce 2011 a ukončen v roce 2013, přispívá k naplnění této dohody. Cílem projektu bylo pořízení nových železničních kolejových vozidel RegioPanter pro Olomoucký kraj a jejich nasazení na páteřní linky v regionu. Díky podpoře z ROP SM byly pořízeny 3 nové elektrické jednotky, přičemž cena jednoho vozu je necelých 144 mil. Kč. Dotace z EU pokryla zhruba 40% výdajů na jejich pořízení a zbylých 60% uhradily České dráhy a.s. z vlastního rozpočtu. Nasazením nových vlaků se výrazně

zvýšil komfort pro cestující, kromě toho se zvyšuje také bezpečnost cestujících a snížila se zátěž životního prostředí. Vlaky byly nasazeny na tratích mezi Olomoucí a Nezamyslicemi přes Prostějov a na trati mezi Šumperkem a Zábřehem na Moravě. Od roku 2013 tedy vznikla nová páteřní linka Nezamyslice – Prostějov – Olomouc – Šumperk, která je obsluhována novými vlaky RegioPanter, které zajistí na této trase až 43% všech spojů ([www.cd.cz](http://www.cd.cz)).

Jako přímý účastník železniční dopravy v kraji vidím jako problémovou také kapacitu jednotlivých souprav na tratích. Současný stav železnic neumožňuje pojmout vyšší kapacitu, avšak některé spoje nevyhovují kapacitně množství cestujících. Za zmínku stojí například spojení na trase Olomouc – Přerov, které patří k vytíženějším linkám v kraji. V souladu s Generelem veřejné osobní dopravy Olomouckého kraje lze doporučit stabilizaci nabídky spojů a vytvořit například 30 minutový interval spojů během špičky pracovních dnů. Lze se domnívat, že zvýšit zájem o železniční dopravu může také zkracování přepravních časů na určitých tratích. Jelikož, jak již bylo zmíněno například v kapitole 3.4, neustále roste počet aut ve městech a zvyšuje se podíl automobilové dopravy na dělbě přepravní práce, díky čemuž vznikají zácpy a může docházet ke zpomalování dopravy, lidé mohou projevit preferenci využití železniční dopravy z důvodu úspory času. V současné době Ministerstvo dopravy ČR schválilo největší železniční projekt za poslední roky. Jedná se o elektrifikaci tratě mezi Olomoucí, Uničovem a Šumperkem, díky které bude cestování do krajského města pohodlnější a výrazně časově kratší a to díky rychlosti, která bude na této trati až 160 km/h. Jelikož se jedná o jednu z nejvytíženějších regionálních tratí Olomouckého kraje, denně ji využije bezmála 4 000 cestujících, tento projekt se těší pozitivnímu ohlasu cestujících. Stavba by měla být zahájena v roce 2018, už teď však lze předpokládat, že její realizace bude velkým posunem železniční dopravy v kraji. Podobně se v letošním roce elektrifikace dočká také trať ze Šumperka do Koutů nad Desnou.

Železniční doprava v kraji zaznamenává určitý posun, nejen díky modernizaci například železničních koridorů, ale také díky právě zmíněným rekonstrukcím nádražních hal či jejich okolí. Lze se domnívat, že pokud v kraji budou i nadále podporovány projekty, které zvyšují komfort cestujících, zrychlují spojení atp., což je mimo jiné definované jako jeden z cílů ve Strategii podpory dopravní obsluhy území, mohlo by opět dojít ke zvýšení zájmu o tento druh dopravy ze strany občanů. Výhodou je také to, že občané kraje mají možnost kombinovat různé druhy dopravy. Ať už se jedná například o využití možnosti cestovat s kolem, nebo třeba zapojení jednotlivých druhů dopravy do Integrovaného dopravního systému, kdy lidé mohou využít jednu jízdenku i na několik spojů v rámci více druhů přepravy. Podporovat zkvalitnění a vzájemné propojení všech druhů veřejné dopravy prostřednictvím Integrovaného dopravního systému OK patří mezi hlavní cíle Generelu veřejné osobní dopravy Olomouckého kraje, což je v kraji úspěšně naplňováno. V rámci kraje lze jako pozitivum zmínit také to, že frekvence spojů ať už na regionálních tratích nebo spojení s hlavním městem je podstatně vysoká.

S tímto by však nesouhlasili cestující, kteří cestují z ČR do Polska. Polsko sice obnovilo spojení z Glucholaz (PL), kam zajíždí spěšné vlaky jedoucí z Krnova do Jeseníku, do polského vnitrozemí. Dříve totiž mohli lidé vlakem cestovat pouze právě do Glucholaz, což už je minulostí. Ale nastal problém návaznosti spojů, kdy je běžnou praxí, že lidé musí na navazující spoj čekat i několik hodin. Proto je potřeba, aby v tomto úseku došlo ke změně časů odjezdů nebo se zvýšila frekvence spojů.

### 6.3 Cyklistická doprava

V Olomouckém kraji je znát značný rozvoj cyklo dopravy a cykloturistiky. Kraj totiž jako první z krajů v ČR systematicky podporuje jejich budování už od roku 2004 na základě Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje, která vznikla v roce 2003. Na základě této strategie se kraj rozhodl pravidelně finančně podporovat výstavbu cyklostezek. Od roku, kdy kraj rozvoj cyklostezek začal podporovat, tedy roku 2004, až do roku 2013 bylo z krajského rozpočtu vyčleněno 68 158 927 Kč, které byly poskytnuté obcím a městům v rámci kraje na podporu vybudování 71 úseků cyklostezek. Kromě dotací z rozpočtu kraje je výstavba cyklostezek finančně podporována také dotacemi z ROP SM a SFDI. Výši těchto dotací v minulém programovém období zachycuje tabulka č. 6.

rok	výše poskytnuté podpory	poskytovatel financí	počet projektů
2007	12 000 000 Kč	Olomoucký kraj (dotace z rozpočtu OK)	.
2008	151 356 302 Kč	ROP Střední Morava	16
	4 047 000 Kč	Státní fond dopravní infrastruktury	2
2009	12 000 000 Kč	Olomoucký kraj (dotace z rozpočtu OK)	.
	8 127 000 Kč	Státní fond dopravní infrastruktury	4
2010	6 000 000 Kč	Olomoucký kraj (dotace z rozpočtu OK)	.
	54 857 679 Kč	ROP Střední Morava	7
	25 375 000 Kč	Státní fond dopravní infrastruktury	2
2011	4 000 000 Kč	Olomoucký kraj (dotace z rozpočtu OK)	.
	69 092 000 Kč	ROP Střední Morava	10
	63 887 000 Kč	Státní fond dopravní infrastruktury	10
2012	6 500 000 Kč	Olomoucký kraj (dotace z rozpočtu OK)	11
	2 532 000 Kč	Státní fond dopravní infrastruktury	2
2013	8 450 000 Kč	Státní fond dopravní infrastruktury	2

**Tab. 6:** Finanční podpora rozvoje cyklostezek v OK v letech 2007 – 2013

*Zdroj: Důvodová zpráva Olomouckého kraje, 2014*

V roce 2008 kraj nevyčlenil žádné finanční prostředky na podporu rozvoje cyklostezek v kraji, jelikož došlo ke schválení Regionálního operačního programu v rámci NUTS II Střední Morava a kraj rozhodl, že aktivity měst a obcí budou směřovány k podpoře z prostředků z tohoto operačního programu v rámci opatření 1.3 „Bezmotorová

vozidla“. Co se týká čerpání peněz ze Strukturálních fondů EU v oblasti bezmotorové dopravy, je právě region NUTS II Střední Morava nejméně úspěšný.

Lze tedy konstatovat, že kraj svojí systematickou a dlouhodobou finanční podporou pozitivně motivoval představitele samospráv a napomohl tak k přípravě dalších staveb cyklostezek v kraji. Kraj tedy podporuje záměry měst a obcí, čímž splňuje cíle obsažené v „Konceptu rozvoje cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje“ a „Územním plánem“. Podporou budování cyklostezek a cyklotras se na území kraje zvyšuje bezpečnost dopravy a výstavba samotných cyklostezek také přispívá k vyššímu podílu ekologicky šetrné dopravy občanů např.: do zaměstnání, škol, na úřady či ve volném čase.

Podle Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011 je také patrné, že v některých obcích v rámci rovinatější části Olomouckého kraje, je kolo oblíbeným dopravním prostředkem při vyjížděce za prací a do škol. Celkově v kraji využívá kolo k vyjížděce za prací a do škol 8,6% občanů, ale například v okresech Litovel a Uničov je tento podíl ve srovnání s ostatními prostředky nejvyšší. V okrese Litovel kolo k dopravě do škol a zaměstnání využívá až 45% občanů a v okrese Uničov je to ještě o necelých 10% více. Je tedy patrné, že zájem je o cyklo dopravu v kraji nejen v rámci cestovního ruchu, jak je tomu například naopak v hornatější části kraje, v oblasti Hrubého Jeseníku, ale lidé kolo stále častěji využívají také jako každodenní dopravní prostředek ([www.czso.cz](http://www.czso.cz)). Díky rostoucímu zájmu občanů je také znát podpora rozvoje cyklostezek v kraji ze strany politiků a řada z nich se prosazuje v podporování jejich budování. Budování cyklostezek je tedy i jedním z plánů politické reprezentace, což lze v rámci kraje pozorovat například díky nově vzniklým kilometrům cyklostezek nebo jejich oprav. Jen během programového období 2007 - 2013 vzniklo díky podpoře z ROP Střední Morava 125 km cyklostezek.

V Olomouckém kraji je možné pozorovat výstavbu cyklostezek rovnoměrně v rámci celého kraje. V okolí větších měst jsou většinou budovány cyklostezky, které díky jejich spádovosti a koncentraci ekonomických činností a větší nabídce pracovních míst, mají umožnit lepší dostupnost měst pro občany v jejich okolí. Během posledního programového období vznikalo hned několik takových cyklostezek. Jednou z nich je například cyklistická stezka, která byla dobudována na začátku roku 2014 a umožnila spojení mezi Šternberkem a Olomoucí. V tomto úseku bylo nutné pouze dobudování části mezi Štarnovem a Bohuňovicemi. Tato cyklostezka byla nazvána „Hvězdná“ a je jednou z nejvyužívanějších páteřních cyklostezek v regionu. Jedná se o hojně využívanou trasu, a jelikož silnice I. třídy vedoucí od Šternberka do Olomouce je ve špatném technickém stavu, krajnice nejsou dostatečně široké a je zde velký provoz, bylo dobudování tohoto úseku nezbytné. Projekt, jehož rozpočet přesáhl 20 milionů korun, byl spolufinancován z ROP Střední Morava, obcemi Štarnov a Bohuňovice a také Olomoucký kraj poskytl dotaci.



**Obr. 10:** Hvězdná cyklostezka úsek Bohuňovice - Štarnov

*Zdroj: Vlastní*

Dalším podobným projektem bylo vybudování cyklostezky mezi obcí Želechovice a městem Uničov. Jedná o cyklostezku, která je hojně využívána občany, kteří dojíždí do Uničova a zpět do škol, za prací, na úřady apod. a propojila stávající pátevní síť cyklostezek na Uničovsku. Vybudováním toho úseku a separací cyklodopravy ze silnice II. třídy č. 446 došlo ke značnému snížení nehodovosti. Také tento projekt byl spolufinancován z ROP SM.



**Obr. 11:** Cyklostezka Želechovice - Uničov

*Zdroj: Vlastní*

Dalším projektem se záměrem, propojit město s jeho okolím, byl projekt nazvaný „Bezpečná Litovel“. Cílem bylo napojit místní části Tři Dvory a Unčovice na městskou síť cyklostezek v Litovli, která zajistí především bezpečnost pro občany. Tato cyklostezka byla vybudována v roce 2012 a náklady na ní se vyšplhaly k osmi milionům korun, přičemž větší část byla financována z ROP SM. V OK však také vznikají cyklostezky nebo jízdní pruhy pro cyklisty přímo ve městech. Je tedy zřejmá snaha o zvýšení podílu cyklodopravy na přepravní dělbě práce a o rozvoj cyklodopravy také přímo v centrech měst. Za zmínku stojí například město Přerov, které se už od 90. let 20. století snaží podporovat rozvoj cyklistické infrastruktury na území města. Město si v roce 2002 nechalo zpracovat studii, na základě které mělo dojít k vybudování vnitroměstské cyklistické infrastruktury. Velká většina z plánu města je dnes splněna. V centru města jsou vedeny smíšené cyklostezky pro pěší a cyklisty, ale také stezky pouze pro cyklisty. Například v roce 2012 ve městě byla vybudována cyklostezka „Osmeček“, která propojila zastavěnou část města a park. Dotaci na její výstavbu poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Stejně jako se město Přerov snaží o vybudování sítě cyklostezek v rámci města, se na základě Generelu cyklistické dopravy snaží svým občanům zajistit bezproblémový průjezd městem také město Prostějov. Město se snaží výstavbou cyklostezek reagovat na zájem o cyklodopravu ze strany občanů a město tak v dnešní době protíná více jak 22 km cyklostezek. V Prostějově vzniklo hned několik cyklistických stezek za podpory dotací z rozpočtu OK, jedná se například o stezky v ulicích Jungmannova nebo Česká. Na území kraje bylo však vybudováno také několik cyklotras a cyklostezek, které mají napomoci rozvoji cestovního ruchu a přilákat do regionu turisty. Jelikož se jedná o kraj, který nabízí cyklotrasy a stezky jednak nenáročné, s minimálním převýšením ale i stezky v hornaté oblasti na severu, je zde znát značný zájem turistů a tuto oblast. Pro kraj mělo zásadní význam dobudování jednotlivých úseků Moravské cyklostezky, která je vedena od polských hranic a spojuje Jeseníky s jižní Moravou. Jelikož se jedná o propojování regionálně velmi významné cyklistické stezky, je její budování plně v souladu s Územní studií rozvoje cyklistické dopravy Olomouckého kraje. Jedním z takových úseků je například Olomouc - Řepčín a Křelov až po ulici Máchova v Olomouci, který byl vybudován v roce 2012, nebo úsek mezi obcemi Charváty a Drahlov a dále Drahlov a Čertoryje až na hranici s obcí Dub nad Moravou. Oba projekty vznikly za podpory dotací z ROP SM. V severní části kraje byly a jsou budovány cyklistické stezky zejména se záměrem podpory rozvoje cestovního ruchu. Jelikož se jedná spíše o hornatou oblast, využití kola jako každodenního dopravního prostředku je zde menší jak v rovinnatější části kraje. Například vybudování cyklostezky v Rudě nad Moravou (okres Šumperk) v roce 2013, která je také součástí Moravské stezky, umožní díky separaci cyklistické dopravy ze silnice II. třídy bezpečný průjezd všem výletníkům i rodinám s dětmi. Cyklostezka byla financována za pomoci dotací z EU a obecního rozpočtu. Za zmínku také určitě stojí cyklotrasa, která byla vybudována v roce 2009 v rámci Operačního programu Přeshraniční spolupráce ČR-PL 2007 – 2013 na česko-polském pohraničí. Jedná se o cyklotrasu nazvanou „Po stopách čarodějnic“, která vede přes místa spjatá s historií

čarodějnických procesů, začíná v Paczkowie, pokračuje přes Otmuchów a Nysu dále do Glucholaz, kde navazuje na český úsek od Jeseníku přes Velké Losiny a Šumperk až do Mohelnice. Tato trasa se těší velkému zájmu ze strany obyvatel příhraničí a turistů, a získala také několik ocenění za přínos v cestovním ruchu. Za zmínku navíc stojí také to, že České dráhy nabízí turistům možnost využití půjčovny kol v železničních stanicích Zábřeh na Moravě a Olomouc. Spousta turistických míst v kraji je totiž dobře dostupná vlakem, proto předpokládám, že tato nabídka je pro návštěvníky kraje velmi atraktivní.

Na základě toho, jak probíhal rozvoj cyklo dopravy a cyklistické infrastruktury v kraji během minulého programového období, lze konstatovat, že kraj i města a obce na jeho území úspěšně plní své cíle ve strategických dokumentech. Kraj postupnými kroky ve spolupráci s dalšími zainteresovanými stranami naplňuje cíle obsažené v Koncepci rozvoje cyklo dopravy na území OK, která se protíná s národní cyklostrategií. Lze sledovat, jak se postupně obce propojují pomocí cyklistických stezek, a jak v jejich okolí v mnoha případech vzniká pro cyklisty zázemí (úschovny kol, odpočívadla apod.), což také může navyšovat zájem o cykloturistiku ze strany turistů. Lze předpokládat, že lidé se cítí při jízdě na kole bezpečněji na cyklostezkách než v provozu na silnicích, proto by v budoucnu mohl zájem o cyklo dopravy díky budování nových úseků cyklistických tratí stále růst zájem. Čímž by se v kraji podařilo naplňovat snahu o snížení zátěže životního prostředí a zvýšení podílu cyklo dopravy na přepravní dělbě práce. Nedostatkem však stále zůstává nepropojenost cyklistických stezek v rámci krajského města. V Olomouci je poměrně hustá síť stezek, avšak stále chybí jejich systematické propojení, což cyklistům způsobuje potíže. Město by se tedy v budoucnu mělo zaměřit právě na toto propojení.

#### **6.4 Celkové zhodnocení rozvoje dopravy v Olomouckém kraji**

Jelikož má doprava nesporný význam pro rozvoj území, je podpora rozvoje dopravy důležitým cílem kraje. Z tohoto důvodu jsou strategické kroky a cíle na podporu rozvoje dopravy součástí hned několika koncepcí. Aby bylo možné v kraji tyto kroky a cíle naplňovat, kraj vymezuje jednak finanční prostředky ze svého rozpočtu, ale žádá také o dotace z Evropské unie, ať už z ROP SM, Operačního programu Doprava nebo Státního fondu dopravní infrastruktury.

V minulém období došlo k realizaci několika projektů (viz kapitoly 6.1, 6.2 a 6.3), které podpořily rozvoj dopravy, zlepšily dostupnost některých míst nebo celého kraje či komfort cestujících, avšak i přesto jsou v kraji stále prvky infrastruktury, které jsou pro kraj důležité, stále však bohužel nevyřešené. Vymezení takových míst, které je možné řadit mezi problémové z hlediska stavu dopravy nebo infrastruktury, je zachyceno v tabulce č. 7 a některým je věnována pozornost také v následujícím textu. Ke splnění strategických cílů je totiž potřeba vedle získání finanční podpory také podpora politická, která je mnohdy nejdůležitější. Takový problém je možné zmínit třeba v souvislosti s plánovanou výstavbou tunelu pod Červenohorským sedlem, nad jehož výstavbou stále

probíhají diskuze, zda by byla jeho realizace přínosná pro region či nikoliv, i přesto že v zimním období a mnohdy také v letním, se severní část kraje stává velmi špatně dostupnou či úplně nedostupnou. Navzdory tomu, že v současné době stále k výstavbě tunelu nedošlo, považují za úspěšný projekt a velký přínos pro celý kraj realizaci projektu, na základě kterého došlo a v současné době ještě probíhá, rekonstrukce páteřní silnice I/44, která vede přes zmíněné Červenohorské sedlo a propojuje kraj od severu k jihu. Pro kraj jsou sice prioritou páteřní komunikace, které zajišťují ať už vnitřní nebo vnější propojení kraje, ale neméně důležité jsou také silnice nižší třídy, které sice neplní funkci páteřních komunikací, ale mnohdy jsou jedinými komunikacemi umožňující dostupnost obcí v kraji a proto velice důležitými. Spousta takových silnic je v havarijním stavu, proto by se měl v příštích letech kraj zaměřit především na tyto komunikace. V souvislosti s tím, je zde možné uvést příklad, kdy silnice II/434 v Přerově – Kozlovicích je v havarijním stavu, lidé si zde stěžují na ořesy a jejich vlivem praskání zdí domů, ale její rekonstrukce je možná až po vybudování kanalizace v obci. I když bychom mohli mluvit o nutnosti tuto situaci akutně řešit, je možné, že faktická rekonstrukce proběhne v nedohledné době. Znovu by na tomto místě stálo za zmínku to, že politická podpora je v rozvoji dopravy důležitá a pokud si lidé své zastupitele volí, očekávají, že budou prosazovat projekty, které budou řešit naléhavé problémy v jejich obci, kam patří také doprava. I přesto, že je v kraji stále mnoho úseků silnic nižších tříd, které vzhledem ke svému špatnému technickému stavu vyžadují do budoucna rekonstrukci, lze vidět, že se kraj snaží postupnými kroky a plněním jednotlivých dílčích cílů o řešení tohoto problému. Tyto silnice na rozdíl od dálnic, rychlostních komunikací a silnic I. třídy totiž spadají pod správu kraje, a tudíž rozhodování o nich je v kompetenci kraje. V případě ostatních typů komunikací bývají stavby a rekonstrukce zdrženy či omezeny na základě nutných vyjednávání například s Ministerstvem dopravy (např.: dobudování dálnice D1 v úseku Přerov – Říkovice).

Obec	okres	vymezení problému	současný stav
Olomouc	Olomouc	nedostatečné propojení cyklostezek v rámci města	dochází k budování nových cyklostezek, velká hustota avšak cyklostezky ve městě stále netvoří kompletní síť
Přerov - Kozlovice	Přerov	havarijní stav silnice II/434	rekonstrukce silnice proběhne až v návaznosti na vybudování kanalizace,
Ústín	Olomouc	nedokončená cyklostezka vedoucí do Olomouce	z obce byla vybudována cyklostezka, avšak město Olomouc na ni nenavázalo a cyklisté se musí po cestě do krajského města napojit na rušnou silnici II/448, čímž dochází k ohrožení jejich bezpečnosti
Jeseník	Jeseník	nevyhovující stav nástupiště v železniční stanici Jeseník	ve stanici je nutné nainstalovat bezpečnosti a informační zařízení, vybudovat bezbariérová nástupiště a zlepšit přístup k vlakům, čímž by došlo ke zvýšení bezpečnosti dopravy (rekonstrukce výpravní haly však již proběhla)



Přerov - Říkovice	Přerov	dobudování úseku dálnice D1 ve směru Říkovice - Přerov	špatný stav dopravy ve městě Přerov - hluk, prach, kolony, zhoršená bezpečnost
----------------------	--------	--	---

**Tab. 7:** Vymezení problematických míst z hlediska dopravy v rámci kraje

*Zdroj: vlastní*

Na jednu stranu kraj podporou dopravy plní cíle, na základě kterých má dojít ke zrychlení dopravy, její modernizaci a zvýšení bezpečnosti. Bohužel však díky stále rostoucímu zájmu o osobní dopravu a zvyšujícímu se počtu automobilů, roste nehodovost a s ní spojené ztráty na lidských životech či zranění účastníků dopravy. V okolí větších měst také mohou vznikat zácpy, které naopak mohou dopravu zpomalovat. V dnešní době, kdy v ČR probíhá suburbanizace, z které plynou aglomerační výhody, se firmy dostávají blíže k sobě a snaží se o minimalizaci dopravních nákladů na základě využití výrobních faktorů v prostředí sídelních aglomerací, čímž tedy naopak může docházet k odlehčení dopravy v některých místech kraje. Jako velký přínos v podpoře dopravy v rámci kraje spatřuji podporu cyklistické dopravy, jejíž rozvoj může napomoci řešit výše zmíněné problémy, které nastávají v souvislosti s rozvojem silniční dopravy. V kraji vzniklo několik cyklostezek a kraj je propojen relativně hustou sítí cyklostezek, tudíž občané kraje nyní mohou využívat kolo bezpečněji jako dopravní prostředek, což by do budoucna mohlo mít za následek stálé zvyšování zájmu o cyklo dopravu. Při žádání o finanční podporu na výstavbu cyklostezek a při jejich plánování by však měl kraj zvážit její význam ať už v místě, kde má být vystavěna či pro rozvoj cyklo dopravy v rámci regionu. Například v krajském městě totiž vznikla cyklostezka, která měla občanům umožnit propojení od nově vzniklého nákupního střediska Šantovka na Nové Sady, avšak cyklostezka nikam nevede, protože chybí její napojení na cyklostezku, kterou mělo vybudovat Povodí Moravy v rámci protipovodňového opatření, k čemuž však nedošlo, a cyklisté se musí napojit na křižovatku a projet přes ulici Velkomoravská, která patří mezi nejfrekventovanější ulice v Olomouci. Tudíž využití této trasy by se naopak mohlo být pro cyklisty velmi nebezpečné.

Vzhledem k tomu, že krajem prochází tranzitní železniční koridory a celý kraj je rovnoměrně protkán železnicemi, hraje v kraji železniční doprava významnou roli. Co se týká jejího rozvoje, je možné jej v kraji považovat za vydařený. Vzhledem k významu tranzitních koridorů jsou, co se týká rekonstrukcí a modernizací, upřednostňovány. Rekonstrukce tranzitních železničních koridorů v rámci kraje proběhla a v kraji také postupně probíhá elektrifikace regionálních tratí. Zde je potřeba také vyzdvihnout, že významné železniční stanice v kraji – Olomouc, Jeseník, Prostějov Přerov apod. prošly rekonstrukcí a modernizací, díky čemuž se zvyšuje komfort a bezpečnost v železniční dopravě. Tudíž železniční dopravu v kraji lze považovat z hlediska rozvoje za vyhovující.

## 7 Závěr

V současné době je doprava stále aktuálnějším tématem. Roste totiž její význam nejen pro regionální rozvoj ale i mezinárodní spolupráci, navíc se stala nedílnou součástí běžného života občanů. Vzhledem k významu dopravy, je podpora jejího rozvoje cílem jednotlivých regionů ČR a je součástí strategických koncepcí pro jednotlivá území. V závislosti na této skutečnosti jsem se v bakalářské práci zabývala tím, jak probíhal v minulém programovém období rozvoj dopravy v Olomouckém kraji a jestli byly naplněny cíle stanovené ve strategických koncepcích, které se Olomouckého kraje a dopravy týkají.

V posledních letech je zřetelná snaha kraje o zkvalitnění dopravní infrastruktury a zlepšení kultury cestování. Nelze jednoznačně říci, že dostupnost kraje a rozvoj dopravy v rámci kraje byl definitivně vyřešen, lze však zaznamenat určitý posun. Značný rozdíl lze spatřit od doby, kdy Česká republika vstoupila do Evropské unie a vznikla tak možnost čerpat evropské dotace. Nejen díky dotacím evropským, ale i ze státního rozpočtu a rozpočtu kraje bylo v minulém programovém období podpořeno několik projektů, které mají napomoci k naplnění dlouhodobých cílů, kterými jsou vybudování bezpečné, moderní a ekologicky šetrné dopravní infrastruktury a dopravy. Dílčí cíle jsou pak řešeny v jednotlivých strategických dokumentech pro jednotlivá území a na různě dlouhá období. V rozvoji dopravní infrastruktury se však velkou měrou projevila specifická situace kraje, kdy je patrná značná rozdílnost mezi severem a jihem. Kraj má významnou polohu z hlediska tranzitní a mezinárodní dopravy, ale například jeho severní část se nachází v příhraniční periferní oblasti a potýká se tedy se zhoršenou dopravní dostupností. Naopak pro jižní část a oblast kolem krajského města je typická hustší dopravní infrastruktura a lepší dostupnost území. Na základě zhodnocení realizovaných projektů, lze také konstatovat, že větší část finančních prostředků je lokalizována právě do jižní části kraje. V ideálním případě by se kraj v současném programovém období měl zaměřit na silnice nižších tříd právě v severních okresech.

Z již realizovaných projektů je třeba vyzdvihnout elektrifikaci trati Zábřeh – Šumperk, která umožnila lepší spojení severní části kraje s jihomoravskou metropolí. Rozvoj železniční dopravy v kraji je však možné vyzdvihnout celkově. Kromě tranzitních tratí, se totiž kraj zaměřuje také na regionální, čímž dochází ke zkvalitňování dopravy a zkracování dojezdových časů. Z projektů silničních za zmínku stojí rekonstrukce silnice II/444, která spojuje města Šternberk a Uničov a navazuje na silnici první třídy vedoucí do krajského města. Realizací tohoto projektu došlo ke zlepšení dopravní dostupnosti obou těchto regionálně významných měst.

Pokud kraj bude do budoucna i nadále využívat finanční prostředky, které má ať už od státu nebo Evropské unie k dispozici, mohl by se stát atraktivnějším místem nejen pro obyvatele ale také investory.

## 8 Seznam použitých zdrojů

### Literatura

ADAMEC, Vladimír a kolektiv. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada Publishing a.s., 2008. ISBN 978-80-247-2156-9.

BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Nakladatelství Karolinum, 1999. ISBN 80-7184-923-5

BRŮCHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost: Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2009. ISBN 978-80-246-1610-0.

DAMBORSKÝ, Milan. Prostorový rozvoj. In: WOKOUN, René, Jan MALINOVSKÝ, Milan DAMBORSKÝ a Jiří BLAŽEK. *Regionální rozvoj: východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. Praha: Linde Praha a.s., 2008. ISBN 978-80-7201-699-0

EISLER, Jan. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Nakladatelství Oeconomica, 2008. ISBN 978-80-245-1416-1.

GOODALL, Brian. *The Dictionary of Human Geography*. USA: Penguin Books, 1987. ISBN 978-0140510959.

Kolektiv autorů. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk s.r.o., 2008. ISBN 978-80-7380-086-4.

MAIER, Karel a kolektiv autorů. *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada Publishing a.s., 2012. ISBN 978-80-247-4198-7.

MALÁ, Vlasta a kolektiv. *Základy cestovního ruchu*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2002. ISBN 80-245-0439-1.

MARANDA, Miroslav a kol. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Praha: Česká geografická společnost, 2010. ISBN 978-80-904521-2-1.

RODRIQUE, Jean-Paul. *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge, 2013. ISBN 978-0-415-82254-1.

RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ. *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada Publishing a.s., 2011. ISBN 8024770598.

TOUŠEK, Václav, Josef KUNC, Jiří VYSTOUPIL. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk s.r.o., 2008. ISBN 978-80-7380-114-4.

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

WOKOUN, René. Regionální politika. In: WOKOUN, René, Jan MALINOVSKÝ, Milan DAMBORSKÝ a Jiří BLAŽEK. *Regionální rozvoj: východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. Praha: Linde Praha a.s., 2008. ISBN 978-80-7201-699-0.

ZELENÝ, Lubomír a Luboš PEŘINA. *Doprava: Dopravní infrastruktura*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2000. ISBN 80-245-0110-4.

ZELENÝ, Lubomír. *Rozvoj dopravy ve světě*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2004. ISBN 80-245-0671-8.

### **Internetové zdroje**

Analýza příčin regionálních disparit v modelovém regionu Jesenícko v kontextu teorie regionálního marketingu [online]. Ostrava, 2009 [cit. 2015-04-10]. ISBN 978-80-7368-453-2. Dostupné

z:[http://img.mestskymarketing.cz/imgs/files/Publikace/analyza\\_pricin\\_regionalnich\\_disparit\\_jesenicko.pdf](http://img.mestskymarketing.cz/imgs/files/Publikace/analyza_pricin_regionalnich_disparit_jesenicko.pdf). Publikace. Ostravská univerzita v Ostravě.

Analýza socioekonomického rozvoje Olomouckého kraje se specifikací potřeb po roce 2013 [online]. 2010 [cit. 2015-04-10]. Dostupné z: [http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/a69e4c32-11ec-4e69-ae7c-f3cfec7b1281/Analyza-SE-rozvoje-Olomoucky\\_logg.pdf](http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/a69e4c32-11ec-4e69-ae7c-f3cfec7b1281/Analyza-SE-rozvoje-Olomoucky_logg.pdf)

*ASB-portal.cz: odborný stavební portál* [online]. 2010. [cit. 2015-05-10]. Dostupné z: <http://www.asb-portal.cz/inzenyrske-stavby/doprava/modernizace-zeleznicni-site-ceske-republiky>

*ASB-portal.cz: Odborný stavební portál*. Doprava v regionech ČR [online]. 19.9.2014 [cit. 2015-04-19]. Dostupné z: <http://www.asb-portal.cz/inzenyrske-stavby/doprava/doprava-v-regionech-cr>.

*České dráhy: Vlakem v Olomouckém kraji*. [online]. 7.1.2015 [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/olomoucky-kraj/cd-olomoucky-kraj/-7245/>

*Český statistický úřad: Krajská správa ČSÚ v Olomouci*. Kraje, okresy: Olomoucký kraj [online]. 11. 2. 2015 [cit. 2015-04-10]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/xm/charakteristika\\_kraje](https://www.czso.cz/csu/xm/charakteristika_kraje)

*Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013*. Praha, 2005. Dostupné také z: [http://www.mdcrcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR\\_DPCR20052013\\_UZweb.pdf](http://www.mdcrcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf)

*Dopravní sektorové strategie 1. fáze.* Dostupné také z: [databaze-strategie.cz/./strategie/dopravni-sektorove-strategie-2007-2013](http://databaze-strategie.cz/./strategie/dopravni-sektorove-strategie-2007-2013)

DRAHOTSKÝ, Ivo. *Vazby dopravy na vnější prostředí a udržitelný rozvoj* [online]. Praha, 2008 [cit. 2015-04-19]. Dostupné z: [http://drahotsky.cz/data/drahotsky\\_prispevek.pdf](http://drahotsky.cz/data/drahotsky_prispevek.pdf). Článek. Univerzita Pardubice.

*Důvodová zpráva: Seznam staveb pro cyklodopravu doporučených k finanční podpoře z rozpočtu Olomouckého kraje 2014.* Olomouc, 2014. Dostupné také z: [www.kr-olomoucky.cz/zok/11-04-14/013/Files%2FDZ.doc](http://www.kr-olomoucky.cz/zok/11-04-14/013/Files%2FDZ.doc)

*Eurostat: Your key to European statistics* [online]. 2015. [cit. 2015-05-10]. Dostupné z: [http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road\\_eqr\\_carm&lang=en](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_eqr_carm&lang=en)

*Generel veřejné osobní dopravy v Olomouckém kraji.* Dostupné také z: [http://kpmconsult.cz/index.php?p=dopravni\\_inzenyrstvi\\_a\\_telematik&site=cz2012](http://kpmconsult.cz/index.php?p=dopravni_inzenyrstvi_a_telematik&site=cz2012)

*Koncepce optimalizace rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje do roku 2020.* Dostupné také z: <http://databaze-strategie.cz/cz/olk/strategie/koncepce-optimalizace-rozvoje-silnicni-site-ii-a-iii-tridy-olomouckeho-kraje-do-r-2020>

*Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje* [online]. 2003 [cit. 2015-04-10]. Dostupné z: [file:///C:/Users/Pc/Downloads/koncepce-text%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Pc/Downloads/koncepce-text%20(1).pdf)

*Koncepce rozvoje silniční dopravy na území Olomouckého kraje 2006 - 2013.* Dostupné z: <http://www.kr-olomoucky.cz/koncepce-rozvoje-silnicni-site-cl-255.html>

MARANDA, Miroslav, Viktor KVĚTOŇ a Petra VONDRÁČKOVÁ. *Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. Národohospodářský obzor* [online]. 2006, č. 4, s. 59 [cit. 2015-04-17]. Dostupné z: [http://is.muni.cz/do/1456/soubory/aktivity/obzor/6182612/7667759/08Marada\\_-\\_sablonu\\_-\\_NHO.pdf](http://is.muni.cz/do/1456/soubory/aktivity/obzor/6182612/7667759/08Marada_-_sablonu_-_NHO.pdf)

*Metodická podpora regionálního rozvoje: Charakteristika Olomouckého kraje.* [online]. [cit. 2015-04-10]. Dostupné z: <http://www.regionalnirozvoj.cz/index.php/olomoucky-kraj.html>

MOOS, Petr. *Přínosy dopravní infrastruktury: Produkční funkce, faktory růstu* [online]. Praha, 2011 [cit. 2015-04-19]. Dostupné z: <http://www.top-expo.cz/domain/top-expo/files/6.cdf/prednasky/petr%20moos.pdf>. Prezentace. ČVUT.

*Můj projekt: ROP Střední Morava* [online]. 2015 [cit. 2015-05-21]. Dostupné z: <http://www.mujsprojekt.eu/>

*Národní strategie cyklistické dopravy.* 2004. Dostupné také z: [www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/./INFO\\_VLADA\\_122008\\_SHORT.doc](http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/./INFO_VLADA_122008_SHORT.doc)

*Návrh koncepce rozvoje dopravy Olomouckého kraje* [online]. Zlín, 2013 [cit. 2015-04-10]. Dostupné z:

[https://digilib.k.utb.cz/bitstream/handle/10563/24353/va%C5%A1%C3%AD%C4%8Dkov%C3%A1\\_2013\\_bp.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://digilib.k.utb.cz/bitstream/handle/10563/24353/va%C5%A1%C3%AD%C4%8Dkov%C3%A1_2013_bp.pdf?sequence=1&isAllowed=y). Bakalářská práce. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně. Vedoucí práce Ing. Pavel Grebeníček.

NIJKAMP, Peter. *Infrastructure and Regional Development: A Multidimensional Policy Analysis*. Wien: Physica-Verlag, 1986. ISBN 0377-7332/86/0101-21.

Olga Sehnalová: poslankyně Evropského parlamentu. *Co možná ještě nevíte o Bílé knize o dopravě do roku 2050* [online]. 2012 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://www.sehnalova.cz/clanek/co-mozna-jeste-nevite-o-bile-knize-o-doprave-do-roku-2050-2012-1-12.html>

*Olomoucký kraj* [online]. [cit. 2015-05-21]. Dostupné z: <http://www.kr-olomoucky.cz/>

*Operační program Doprava* [online]. [cit. 2015-05-10]. Dostupné z: <http://www.opd.cz/cz/uvod>

OUŘEDNÍČEK, Martin a Jana TEMELOVÁ. *Současná česká suburbanizace a její důsledky*. [online]. [cit. 2015-04-19]. Dostupné z: [http://web.natur.cuni.cz/ksgrrek/novyurrlab/user/documents/default/suburbanizace/our\\_tem\\_sub.pdf](http://web.natur.cuni.cz/ksgrrek/novyurrlab/user/documents/default/suburbanizace/our_tem_sub.pdf).

*Plán dopravní obslužnosti olomouckého kraje*. Dostupné také z: <http://www.kidsok.cz/data/pdf/plan-dopravni-obslužnosti-ok.pdf>

*Politika územního rozvoje České republiky 2008*. Dostupné také z: [http://www.mmr.cz/getmedia/d6c409ab-d65c-414c-b2bd3a4aed146bf3/Politika\\_uzemniho\\_rozvoje\\_CR\\_2008](http://www.mmr.cz/getmedia/d6c409ab-d65c-414c-b2bd3a4aed146bf3/Politika_uzemniho_rozvoje_CR_2008)

POSTRÁNECKÝ, Josef. *Urbanizmus a územní rozvoj: Regionální politika a regionální rozvoj v České republice*. [online]. 2010, XIII, 5/2010 [cit. 2015-04-19]. Dostupné z: [http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2010/2010-05/03\\_regionalni.pdf](http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2010/2010-05/03_regionalni.pdf).

*Program rozvoje územního obvodu olomouckého kraje*. 2011. Dostupné z: <http://www.kr-olomoucky.cz/program-rozvoje-uzemniho-obvodu-olomouckeho-kraje-cl-537.html>

REPHANN, Terance J. (1993): *Highway Investment and Regional Economic Development: Decision Methods and Empirical Foundations*. Urban Studies, University of Glasgow, Glasgow

*RIS: Regionální Informační Servis* [online]. [cit. 2015-05-10]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/projekty-eu>

- ROBEŠ, Martin. *Česko hledá budoucnost: Doprava a mobilita* [online]. 2011 [cit. 2015-05-19]. Dostupné z: <http://www.ceskoledabudoucnost.cz/documents/Doprava%20a%20mobilita.pdf>
- ROP Střední Morava* [online]. [cit. 2015-05-10]. Dostupné z: <http://www.rr-strednimorava.cz/>
- Ředitelství silnic a dálnic ČR. Silnice a dálnice v České republice 2013* [online]. 2013. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/00712811179E3270C1257C08005CD18B/\\$file/RSD2013cz.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/00712811179E3270C1257C08005CD18B/$file/RSD2013cz.pdf).
- Ředitelství silnic a dálnic* [online]. [cit. 2015-05-09]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/mapy/soubor-map---kraje>
- Statistická ročenka dopravy 2013*. Praha. ISSN 1801-3090. Dostupné také z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2013/index.html>
- Statutární město Olomouc: Oficiální informační portál. Profil města a informace pro investory: Doprava* [online]. [cit. 2015-04-10]. Dostupné z: <http://www.olomouc.eu/podnikatel/profil-mesta-a-informace-pro-investory/profil-mesta/doprava>
- Strategie podpory dopravní obsluhy území*. Praha, 2005. Dostupné také z: [www.mdcr.cz/NR/./0/Strategiepodporydopravniobsluhyuzemi.doc](http://www.mdcr.cz/NR/./0/Strategiepodporydopravniobsluhyuzemi.doc)
- Strategie regionálního rozvoje České republiky 2007-2013*. Praha, 2006. Dostupné také z: [www.mmr.cz/getmedia/4ec7a0e7-fb30-46c7-8a80../SRR\\_dokument](http://www.mmr.cz/getmedia/4ec7a0e7-fb30-46c7-8a80../SRR_dokument)
- SVAZ MĚST A OBCÍ ČESKÉ REPUBLIKY. *Chytřejší města v České republice: Poznejte, jak města modernizují úřady a zkvalitňují služby za pomoci informačních technologií*. [online]. 2011 [cit. 2015-04-19]. Dostupné z: [http://www.ibm.com/smarterplanet/global/files/cz\\_cs\\_cz\\_cities\\_smarter\\_cities\\_cities\\_chytrejsi\\_mesta\\_v\\_ceske\\_republice.pdf](http://www.ibm.com/smarterplanet/global/files/cz_cs_cz_cities_smarter_cities_cities_chytrejsi_mesta_v_ceske_republice.pdf).
- SŽDC: Správa železniční dopravní sítě* [online]. [cit. 2015-05-10]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu.htm>
- TRAMBA, David. *Průplav napříč Českem: Sen i noční můra* [online]. 2014 [cit. 2015-05-21]. Dostupné z: [http://www.cvut.cz/cvut-v-mediich?p\\_p\\_id=csassetpublisher\\_WAR\\_CSAssetPublisherportlet\\_INSTANCE\\_EdCa0aayKYpJ&p\\_p\\_lifecycle=0&p\\_p\\_state=normal&p\\_p\\_mode=view&p\\_p\\_col\\_id=column2&p\\_p\\_col\\_pos=1&p\\_p\\_col\\_count=3&\\_csassetpublisher\\_WAR\\_CSAssetPublisherportlet\\_INSTANCE\\_EdCa0aayKYpJ\\_struts\\_action=%2Fcsasset%2FviewDetail&\\_csassetp](http://www.cvut.cz/cvut-v-mediich?p_p_id=csassetpublisher_WAR_CSAssetPublisherportlet_INSTANCE_EdCa0aayKYpJ&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column2&p_p_col_pos=1&p_p_col_count=3&_csassetpublisher_WAR_CSAssetPublisherportlet_INSTANCE_EdCa0aayKYpJ_struts_action=%2Fcsasset%2FviewDetail&_csassetp)

ublisher\_WAR\_CSAssetPublisherportlet\_INSTANCE\_EdCa0aayKYpJ\_jspPage=%2Fhtml%2Fcsassetpublisher%2FviewDetail.jsp&\_csassetpublisher\_WAR\_CSAssetPublisherportlet\_INSTANCE\_EdCa0aayKYpJ\_a

URBÁNKOVÁ, Jana. *Vliv suburbanizace na dopravu* [online]. Praha, 2005 [cit. 2015-05-19]. Dostupné z: [http://www.suburbanizace.cz/diplomky/Urbankova\\_RP.pdf](http://www.suburbanizace.cz/diplomky/Urbankova_RP.pdf).  
Ročníková práce.

*Územní studie rozvoje cyklistické dopravy olomouckého kraje*. Dostupné také z: <http://www.kr-olomoucky.cz/uzemni-studie-rozvoje-cyklisticke-dopravy-olomouckeho-kraje-cl-258.html>

*Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe* [online]. 2015 [cit. 2015-05-21]. Dostupné z: <http://www.d-o-l.cz/>

VOLESKÝ, Karel a Jitka NĚMCOVÁ. *Perspektivy rozvoje dopravy* [online]. Přerov, 2011 [cit. 2015-05-19]. Dostupné z: [http://web2.vslg.cz/fotogalerie/acta\\_logistica/2011/1\\_cislo/8-volesky-nemcova.pdf](http://web2.vslg.cz/fotogalerie/acta_logistica/2011/1_cislo/8-volesky-nemcova.pdf)

WOKOUN, René. *Vztah regionální politiky a dopravní obslužnosti* [online]. Praha, 2011 [cit. 2015-04-19]. Dostupné z: [http://kreg.vse.cz/wp-content/uploads/2011/04/REG902\\_vztah-regpol-a-dopravni-obslužnosti.pdf](http://kreg.vse.cz/wp-content/uploads/2011/04/REG902_vztah-regpol-a-dopravni-obslužnosti.pdf).  
Vysoká škola ekonomická v Praze.

YUILL, Douglas, Irene MCMASTER a Katja MIRWALDT. *Regional Policy under Crisis Conditions: Recent Regional Policy Developments in the EU and Norway* [online]. United Kingdom, 2010 [cit. 2015-04-12]. ISBN 1-871130-77-8. Dostupné z: [http://www.eprc.strath.ac.uk/eprc/documents/PDF\\_files/EPRP\\_71\\_RecentRegionalPolicyDevelopmentsintheEUandNorway.pdf](http://www.eprc.strath.ac.uk/eprc/documents/PDF_files/EPRP_71_RecentRegionalPolicyDevelopmentsintheEUandNorway.pdf). University of Strathclyde.

*Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje*. Dostupné také z: [http://portalup.glips.eu/ZUR/zasady\\_uzemniho\\_rozvoje\\_olomouckeho\\_kraje/a\\_text.pdf](http://portalup.glips.eu/ZUR/zasady_uzemniho_rozvoje_olomouckeho_kraje/a_text.pdf)

*Zelená kniha: TEN-T: přezkum politiky*. 2009. Belgie. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:CS:PDF>



## Seznam použitých obrázků a tabulek

<b>Obr. 1:</b> Vymezení Olomouckého kraje v rámci ČR.....	19
<b>Obr. 2:</b> Administrativní členění Olomouckého kraje.....	20
<b>Obr. 3:</b> Mapa železničních tratí v Olomouckém kraji.....	23
<b>Obr. 4:</b> Moravská cyklostezka .....	25
<b>Obr. 5:</b> Schéma realizovaných projektů na opravy a rekonstrukce silnic II. a III. třídy v rámci ROP SM v letech 2008-2012.....	35
<b>Obr. 6:</b> Silnice II/444 a I/46 .....	36
<b>Obr. 7:</b> Silnice II/444 Mohelnice – Stavenice.....	37
<b>Obr. 8:</b> Současná silniční síť spojující Přerov a Říkovice .....	38
<b>Obr. 9:</b> Zrekonstruované olomoucké přednádraží .....	39
<b>Obr. 10:</b> Hvězdná cyklostezka úsek Bohuňovice - Štarnov.....	45
<b>Obr. 11:</b> Cyklostezka Želechovice - Uničov .....	45
<b>Tab. 1:</b> Vývoj počtu registrovaných osobních automobilů v jednotlivých zemích EU .	15
<b>Tab. 2:</b> Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury v ČR (mil. Kč).....	16
<b>Tab. 3:</b> Délka silniční sítě v jednotlivých okresech Olomouckého kraje.....	22
<b>Tab. 4:</b> Projekty realizované v OK na podporu silniční dopravy v letech 2007-2013...	33
<b>Tab. 5:</b> Projekty v OK realizované na podporu rozvoje železniční dopravy v letech 2007-2013 .....	40
<b>Tab. 6:</b> Finanční podpora rozvoje cyklostezek v OK v letech 2007 – 2013 .....	43
<b>Tab. 7:</b> Vymezení problematických míst z hlediska dopravy v rámci kraje .....	49

## Seznam použitých zkratek

apod.	a podobně
č.	číslo
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DP	dopravní politika
EU	Evropská unie
CHKO	chráněná krajinná oblast
km	kilometr
NATO	Severoatlantická aliance
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
obyv.	obyvatel
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
OK	Olomoucký kraj
OP	operační program
ORP	obec s rozšířenou působností
OSN	Organizace spojených národů
PDOÚ	Plán dopravní obslužnosti
PL	Polsko
PRÚOOK	Program rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky
ROP SM	Regionální operační program Střední Morava
RP	regionální politika
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
Sb.	sbírka
SDBL	Sčítání domů, bytů a lidu
SSR ČR	Strategie regionálního rozvoje České republiky
tj.	to je
tzv.	takzvaně
ZÚR OK	Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje
ŽP	životní prostředí

## **Seznam příloh**

**Příloha 1:** Seznam silničních projektů v letech 2007 - 2013 v Olomouckém kraji ..... 60

**Příloha 1: Seznam silničních projektů v letech 2007 - 2013 v Olomouckém kraji**

poskytovatel dotací	Obec	Okres	Název projektu
Operační program Doprava	Rájec, Zvole, Lukavice	Šumperk	Silnice I/44 Vlachov - Rájec
Operační program Doprava	Bělá pod Pradědem	Jeseník	Silnice I/44 Červenohorské sedlo - sever
Operační program Doprava	Říkovice	Přerov	Dálnice D1 kroměříž - Říkovice
ROP Střední Morava	Lipník, Přáslavice	Olomouc/ Přerov	II/437 Lipník - Přáslavice
ROP Střední Morava	Opatovice	Přerov	II/438 Opatovice- průtah
ROP Střední Morava	Tršice	Olomouc	II/436 Tršice průtah
ROP Střední Morava	Stavenice, Mohelnice	Šumperk	II/444 Stavenice - Mohelnice
ROP Střední Morava	Litovel	Olomouc	II/447,II/449 Litovel - okružní křižovatka
ROP Střední Morava	Uničov	Olomouc	II/444, II/446 Uničov - okružní křižovatka
ROP Střední Morava	Javorník, Vidnava	Jeseník	II/457 Javorník - Vidnava
ROP Střední Morava	Rejvíz, Dolní Údolí	Jeseník	II/453 Rejvíz - Dolní Údolí
ROP Střední Morava	Těšetice, Drahanovice	Olomouc	II/448 Těšetice - Drahanovice
ROP Střední Morava	Sušice	Přerov	II/434 Sušice - přeložka
ROP Střední Morava	Dub nad Moravou, Tovačov	Olomouc	II/435 Dub nad Moravou - Tovačov - stavební úpravy
ROP Střední Morava	Kostelec na Hané	Prostějov	II/366 Kostelec na Hané - průtah
ROP Střední Morava	Hanušovice, Bohdíkov	Šumperk	II/369 Hanušovice - Bohdíkov
ROP Střední Morava	Olomouc	Olomouc	II/448, II/446 Olomouc- okružní křižovatka
ROP Střední Morava	Přerov	Přerov	II/436 Přerov - úprava křižovatky
ROP Střední Morava	Úsov, Medlov	Olomouc/ Šumperk	II/444 Úsov - Medlov
ROP Střední Morava	Příkazy, Olomouc	Olomouc	II/635 Příkazy - Olomouc
ROP Střední Morava	Tři Dvory	Olomouc	II/447 Tři Dvory - průtah
ROP Střední Morava	Javorník, Mikulovice	Jeseník	II/457 Javorník - Mikulovice
ROP Střední Morava	Šternberk, Uničov	Olomouc	II/444 Šternberk - Uničov
ROP Střední Morava	Vyšovice	Prostějov	II/449 Vyšovice - průtah
ROP Střední Morava	Lipník nad Bečvou	Přerov	II/434, II/437 Lipník nad Bečvou - okružní křižovatka
ROP Střední Morava	Valšovský Žleb, Dlouhá Loučka	Olomouc	II/449 Valšovský Žleb - Dlouhá Loučka

ROP Střední Morava	Pňovice	Olomouc	II/446 Pňovice - průtah
ROP Střední Morava	Dub nad Moravou	Prostějov/ Olomouc	II/150 Dub nad Moravou
ROP Střední Morava	Hněvotín	Olomouc	II/570 Hněvotín
ROP Střední Morava	Protivanov	Prostějov	II/150 Protivanov - průtah
ROP Střední Morava	Horní Štěpánov, Konice	Prostějov	II/446, III/44629 Horní Štěpánov - Konice
ROP Střední Morava	Zábřeh na Moravě	Šumperk	II/315, III/31527 Zábřeh na Moravě - okružní křižovatka
ROP Střední Morava	Vyšovice	Prostějov	II/433,III/36711 Vyšovice - průtah
ROP Střední Morava	Štěpánov	Olomouc	III/4468 Štěpánov - most- napřímení silnice
ROP Střední Morava	Hradčany- Kobeřice	Prostějov	III/4335 Hradčany - Kobeřice
ROP Střední Morava	Velká Bystřice	Olomouc	III/4432 Velká Bystřice - průtah
ROP Střední Morava	Horní Štěpánov, Pohora	Prostějov	III/37354 Horní Štěpánov - Pohora
ROP Střední Morava	Loštice	Šumperk	III/37322 Loštice - průtah
ROP Střední Morava	Velký Týnec	Olomouc	III/43619 Velký Týnec - průtah
ROP Střední Morava	Lutín	Olomouc	III/57011 Lutín
ROP Střední Morava	Bělotín, Kunčice, Špičky	Přerov	III/44016 Bělotín - Kunčice - Špičky
ROP Střední Morava	Bílý Potok, Bílá Voda	Jeseník	III/4531 Bílý Potok - Bílá Voda
ROP Střední Morava	Lupěné, Bušínov	Šumperk	III/31534 Lupěné - Bušínov
ROP Střední Morava	Mohelnice	Šumperk	III/4446 Mohelnice -ulice Zábřežská 2. etapa
ROP Střední Morava	Újezd u Uničova	Olomouc	III/44419 Újezd u Uničova - průtah
ROP Střední Morava	Loučany	Olomouc	III/44921 Loučany - průtah
ROP Střední Morava	Dolany	Olomouc	III/44311 Dolany - průtah 1. etapa
ROP Střední Morava	Brníčko, Kolšov	Šumperk	III/3707 Brníčko - Kolšov
ROP Střední Morava	Jeřmaň, Kozov	Olomouc	III/37322 Jeřmaň - Kozov
ROP Střední Morava	Samotišky, Svatý Kopeček	Olomouc	III/4432 Samotišky - Svatý Kopeček
ROP Střední Morava	Velký Týnec	Olomouc	III/4353 Velký Týnec - průtah 2. etapa
ROP Střední Morava	Bohuňovice	Olomouc	III/4469 Bohuňovice - průtah
ROP Střední Morava	Bedihošť	Prostějov	III/36711 Bedihošť - průtah
ROP Střední Morava	Brodek u Konice	Prostějov	III/37356 Brodek u Konice
ROP Střední Morava	Pivín	Prostějov	III/36719 Pivín

ROP Střední Morava	Drahotuše	Přerov	III/44029 Drahotuše - průtah
ROP Střední Morava	Šternberk	Olomouc	III/44429 Šternberk Hvězdné údolí
ROP Střední Morava	Holubice, Hrochov	Prostějov	III/37354 Holubice - Hrochov
ROP Střední Morava	Přemyslovice	Prostějov	III/36630 Přemyslovice
ROP Střední Morava	Paseka	Olomouc	III/4451, III/4456 Paseka - hranice kraje
ROP Střední Morava	Horní Štěpánov, Konice	Prostějov	III/36618, III/36620 Horní Štěpánov - Konice
ROP Střední Morava	Protivanov, Niva	Prostějov	III/37726, III/37727 Protivanov - Niva
ROP Střední Morava	Všechovice	Přerov	III/4384, III/4387 Všechovice - okružní křižovatka
ROP Střední Morava	Otaslavice	Prostějov	III/37745, III/37746 Otaslavice - průtah
ROP Střední Morava	Travná	Jeseník	II/457 mosty - Travná
ROP Střední Morava	Unčovice	Olomouc	II/449 most- Unčovice
ROP Střední Morava	Leština	Šumperk	II/315 most - Leština
ROP Střední Morava	Skoky	Přerov	II/437 most- Skoky
ROP Střední Morava	Dolní Újezd	Přerov	II/437 most- Dolní Újezd
ROP Střední Morava	Němčice nad Hanou	Prostějov	II/433 most- za obcí Němčice nad Hanou
ROP Střední Morava	Vyšovice, Němčice nad Hanou	Prostějov	II/433 most - mezi obcemi Vyšovice a Němčice nad Hanou
ROP Střední Morava	Laškov	Prostějov	II/448 most- za obcí Laškov
ROP Střední Morava	Křelov	Olomouc	III/5709 most - Křelov
ROP Střední Morava	Hranice	Přerov	III/4382 most - Hranice
ROP Střední Morava	Moravičany	Šumperk	III/4441 most - Moravičany
ROP Střední Morava	Písečná	Jeseník	modernizace autobusových zastávek v obci Písečná
ROP Střední Morava	Hranice, Drahotuše, Slavičín	Přerov	bezbariérové zastávky na trase Hranice-Drahotuše-Slavičín
ROP Střední Morava	Přerov	Přerov	rekonstrukce autobusového nádraží v Přerově
ROP Střední Morava	Ruda nad Moravou	Šumperk	rekonstrukce autobusových zastávek v Rudě nad Moravou
ROP Střední Morava	Šternberk	Olomouc	revitalizace autobusových nádraží ve Šternberku
ROP Střední Morava	Prostějov	Prostějov	umístění autobusových zastávek na ulici Janáčkova v Prostějově
ROP Střední Morava	Šumperk	Šumperk	rekonstrukce autobusových zastávek v Šumperku
ROP Střední Morava	Prostějov	Prostějov	rozvoj MHD v Prostějově rozšířením zastávek Nemocnice

ROP Střední Morava	Olomouc	Olomouc	obnova vozového parku autobusů v Olomouci
ROP Střední Morava	Olomouc	Olomouc	obnova vozového parku příměstské hromadné dopravy v Olomouci
ROP Střední Morava	Olomouc	Olomouc	obnova vozového parku firmy AUTA-BUSY STUDENÝ s.r.o.
ROP Střední Morava	Prostějov	Prostějov	obnova vozového parku v MHD Prostějov