

Vysoká škola logistiky o.p.s.

Dopravní infrastruktura v okrese Přerov

(Bakalářská práce)

Přerov 2021

Tomáš Flajšinger



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

student **Tomáš Flajšinger**

studijní program Logistika
obor Dopravní logistika

Vedoucí Katedry bakalářského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v bakalářském studijním programu určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu: **Dopravní infrastruktura v okrese Přerov**

Cíl práce:

Analyzovat současný stav dopravní infrastruktury v okrese Přerov a navrhnout opatření k jejímu zlepšení.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Teoretická východiska stabilní technické základny dopravy
2. Analýza dopravní infrastruktury v okrese Přerov
3. Návrhy opatření ke zlepšení dopravní infrastruktury
4. Vyhodnocení

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

DANĚK, Jan a Vladislav KŘIVDA. Základy dopravy. Ostrava: Vysoká škola báňská - Technická univerzita, 2003. 190 s. ISBN 80-248-0410-7.

HLAVOŇ, Ivan a kol. Dopravní a spojová soustava. Přerov: Vysoká škola logistiky o.p.s. v Přerově, 2010. 134 s. ISBN 978-80-87179-12-3.

ŽEMLIČKA, Zdeněk a Jaroslav MYNAŘÍK. Doprava a přeprava. Praha: Pro Dopravní vzdělávací institut vydal Nadatur, 2008. 161 s. ISBN 978-80-7270-030-1.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Michal Turek, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2020

Datum odevzdání bakalářské práce:

6. 5. 2021

Přerov 31. 10. 2020



Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.
vedoucí katedry



prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
rektor

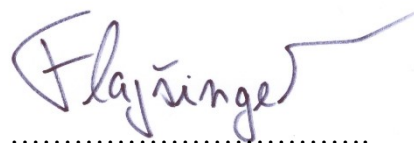
Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracoval samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byl také seznámen s tím, že se na mou bakalářskou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byl poučen o tom, že bakalářská práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované bakalářské práce v její tištěné i elektronické verzi. Tímto prohlášením souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

V Přerově, dne 6. 5. 2021

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Flajšinger', written over a dotted line.

podpis

Poděkování

Rád bych poděkoval vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Michalovi Turkovi, Ph.D., za notnou dávku trpělivosti, velmi přátelský přístup, vstřícnost a za cenné rady a připomínky. Poděkování patří také mé rodině a blízkým přátelům, jež mi poskytovali patřičnou motivaci a podporu.

Anotace

Bakalářská práce hodnotí dopravní infrastrukturu v okrese Přerov. První kapitola práce obsahuje teoretickou část, která popisuje obecně teoretická východiska stabilní technické základny. Druhá kapitola práce analyzuje dopravní infrastruktury ve městě a okrese Přerov. Třetí kapitola bakalářské práce se zaměřuje na návrh na zlepšení dopravní infrastruktury. Ve čtvrté kapitole jsou vyhodnocené návrhy na zlepšení dopravní infrastruktury.

Klíčová slova

Dopravní systém, doprava, silniční doprava, dopravní infrastruktura.

Annotation

The bachelor thesis evaluates the transport infrastructure in the district of Přerov. The first chapter contains a theoretical part, which describes in general the theoretical basis of a stable technical base. The second chapter analyzes the transport infrastructure in the city and district of Přerov. The third chapter of the bachelor thesis focuses on a proposal to improve transport infrastructure. The fourth chapter evaluates proposals for improving transport infrastructure.

Keywords

Transport system, transport, road transport, transport infrastructure

Obsah

Úvod.....	9
1 Teoretická východiska stabilní technické základny dopravy	11
1.1 Dopravní infrastruktura	11
1.1.1 Silniční dopravní systém.....	11
1.1.2 Silniční dopravní infrastruktura	12
1.2 Subjekty podílející se na správě dopravní infrastruktury.....	15
1.2.1 Ministerstvo dopravy	15
1.2.2 Ředitelství silnic a dálnic.....	16
1.3 Financování dopravní infrastruktury	19
1.3.1 Státní fond dopravní infrastruktury.....	20
1.3.2 Strukturální fondy EU.....	21
2 Analýza dopravní infrastruktury v okrese Přerov	23
2.1 Okres Přerov.....	24
2.1.1 Charakteristika města Přerova	24
2.1.2 Charakteristika okresu Přerov.....	27
2.2 Dopravní infrastruktura okresu Přerov.....	29
2.2.1 Analýza zatížení pozemních komunikací	29
2.2.2 Analýza problematických míst a úseků	30
3 Návrh na zlepšení dopravní infrastruktury v okrese Přerov	36
3.1 Přečhod pro chodce na ulici Šrobárova – Kozlovská.....	37
3.2 Světelné označení křižovatky na ulici Velké Novosady – nábr. Protifašistických bojovníků.....	39
3.3 Parkovací plocha u zdravotnických zařízení.....	42
3.3.1 Parkovací plocha u nemocnice na ulici u Bečvy	43
3.3.2 Parkovací plocha u polikliniky na ulici Velké Novosady.....	44
3.4 Rekonstrukce silnice 150 Domaželice-Dřevohostice.....	46

3.5	Víceúčelový kruhový objezd na ulici Komenského – Velké Novosady – Kojetínská	48
4	Vyhodnocení přínosů návrhů	50
4.1	Přechod na ulici Šrobárova-Kozlovská	50
4.2	Světelné označení křižovatky na ulici Velké Novosady – nábr. Protifašistických bojovníků.....	50
4.3	Parkovací plocha u zdravotnických zařízení.....	51
4.3.1	Parkovací plocha u nemocnice na ulici u Bečvy	51
4.3.2	Parkovací plocha u polikliniky na ulici Velké Novosady.....	51
4.4	Rekonstrukce silnice 150 Domaželice-Dřevohostice.....	51
4.5	Víceúčelový kruhový objezd na ulici Komenského – Velké Novosady – Kojetínská	52
	Závěr	53
	Seznam zdrojů.....	54
	Seznam grafických objektů.....	58
	Seznam tabulek	59
	Seznam zkratk	60
	Seznam příloh	61

Úvod

Doprava a přeprava, respektive dopravní infrastruktura jsou staré jako lidstvo samo. Už od prvopočátku lidstva se lidé snaží dostat z bodu A do bodu B. V první fázi dopravy šlo o najít vhodné místo na vybudování obydlí. Později lidé vytvářeli cesty mezi „městy“ neboli jejich obydlím, na kterých zajišťovali přemísťování důležitých surovin k přežití obyvatel dané lokality. Časem lidé budovali obchodní cesty, které vedly k rozvoji populace a kultury.

S přemísťováním z bodu A do bodu B souvisí také dopravní infrastruktura. S rozvojem dopravní infrastruktury souvisí vybudování důležitých subjektů, které napomáhají s rozvojem dané oblasti. Jako jeden z prvků historie, můžeme považovat lodní přístav, který byl hlavním místem obchodu a rozvoje dané země a populace. Jako další subjekt je bezpečnost dopravní infrastruktury. Tím je myšleno zabezpečit komunikaci, tak aby nevznikla nějaká nehoda nebo nepříjemnost. Jako příklad si můžeme vzít most přes řeku. Kde most musí splňovat veškeré náležitosti, aby byl schopný k provozu a byl staticky odolný a bezpečný vůči okolním vnějším vlivům.

Postupem času se zlepšovaly podmínky pro cestování a přepravu osob i zboží. Tím souvisí zpevněné komunikace, které byly rozděleny do kategorií podle konstrukce. Jako vrchol historie je značeno komunikace postavená z dlažebních kostek.

Pojmem dopravní infrastruktura však nelze chápat pouze cestování po dopravních cestách, ale v globálním měřítku je to celá řada národohospodářských odvětví, která vedou k ekonomickému rozvoji státu a také udržitelnosti konkurenceschopnosti s ostatními národy světa a poskytnout transitní způsob cestování přes naši republiku, jako článek evropského celku. Do infrastruktury se nezařazuje jenom dopravní systém všech typů dopravy, jako jsou silnice, železnice, vodní a letecká doprava, ale také cyklostezky, budování energetických zdrojů, škol a jiných ekonomických a sociálních systémů. Co je však stále nejdůležitější formou infrastruktury, je doprava a tím dostupnost a obslužnost všech systémů, tvořících fungující stát jak z hlediska privátního, tak z hlediska celorepublikového. Silniční doprava je v České republice jednou z nejrozšířenějších druhů osobní i nákladní dopravy, a to jak z hlediska soukromých, tak obchodních cest. Práce bude směřovaná směrem k dopravní infrastruktuře.

Cílem této bakalářské práce je analyzovat současný stav dopravní infrastruktury v okrese Přerov a navrhnout opatření k jejímu zlepšení.

Bakalářská práce se skládá z teoretické a praktické části. Teoretická část je obsažena v první kapitole mé práce. Popisuje obecně teoretická východiska stabilní technické základny dopravy. Zaměřuje se na popis dopravní infrastruktury, subjekty podílející se na správě a financování dopravní infrastruktury. Praktická část mé bakalářské práce je rozdělena do druhé, třetí a čtvrté kapitoly. Ve druhé kapitole je charakterizováno město a okres Přerov. Dále jsou zde vypsány analýzy zatížení pozemních komunikací a problematických míst a úseků. Třetí kapitola této bakalářské práce se zaměřuje na návrh na zlepšení dopravní infrastruktury. Na základě návrhu a dat z analýzy jsou ve čtvrté kapitole mé práce vyhodnoceny jednotlivé návrhy.

1 Teoretická východiska stabilní technické základny dopravy

1.1 Dopravní infrastruktura

Pojmem dopravní infrastruktura však nelze chápat pouze cestování po dopravních cestách, ale v globálním měřítku je to celá řada národohospodářských odvětví, která vedou k ekonomickému rozvoji státu a také udržitelnosti konkurenceschopnosti s ostatními národy světa a poskytnout transnitní způsob cestování přes naši republiku, jako článek evropského celku. Do infrastruktury se nezařazuje jenom dopravní systém všech typů dopravy, jako jsou silnice, železnice, vodní a letecká doprava, ale také cyklostezky, budování energetických zdrojů, škol a jiných ekonomických a sociálních systémů. Co je však stále nejdůležitější formou infrastruktury, je doprava a tím dostupnost a obslužnost všech systémů, tvořících fungující stát jak z hlediska privátního, tak z hlediska celorepublikového. Silniční doprava je v České republice jednou z nejrozšířenějších druhů osobní i nákladní dopravy, a to jak z hlediska soukromých, tak obchodních cest. Práce bude směřovaná směrem k dopravní infrastruktuře.

1.1.1 Silniční dopravní systém

Silniční doprava je jedna z nejrozšířenějších doprav na světě. Na úkor kvantity označujeme silniční dopravu jako nejméně bezpečnou variantu ze všech dostupných doprav. Denní úmrtí ve světě je na alarmujícím čísle, podle statistik vyplývá že ve světě za jeden den umře 1100 lidí. Ročně na dopravních komunikacích přijde o život 400 000 lidí. Roční počet zraněných lidí při dopravních nehodách je kolem 12 mil. Díky těmto alarmujícím číslům se snaží automobilové společnosti vynaložit značné finanční prostředky a technologický vývoj na sektor bezpečnosti. Automobilová společnost Tesla jako jedna z prvních firem v automobilovém průmyslu, co se snaží vyvíjet autonomní vozidla, tak aby dokázala předejít nehodě díky bezpečnostním a autonomním systémům. Konkurenční automobilové společnosti značně dotahují společnost Tesla ve vývoji bezpečnostních a autonomních systémů. [1]

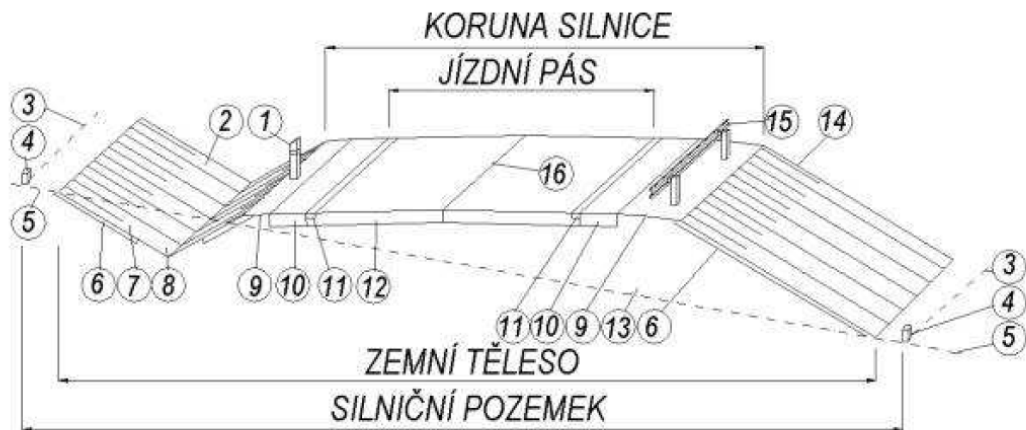
1.1.2 Silniční dopravní infrastruktura

Důležitou součástí budování silniční dopravy jsou znalosti terminologie a stanovení správné terminologie, která je součástí odborné terminologie používané v této oblasti.

Technické parametry jsou nezbytnou částí pro budování dopravní cesty pro silniční dopravu. Rozlišujeme základní pojmy:

- **Pozemní komunikace** je navržena pro použití dopravních prostředků, cyklistů a chodců. Všichni účastníci silničního provozu, kteří dodržují zásady silničního provozu, ji mohou používat.
- **Silniční komunikace** jsou zpevněné vozovky určené pro silniční vozidla.
- **Trasa silniční komunikace** je prostorová čára, která zobrazuje směrovou trasu silniční komunikace tvořenou směrovými polygony.
- **Osa silniční komunikace** je svislý průmět trasy do vodorovné roviny.
- **Směrový polygon** je lomená čára, která určuje základní směrové změny trasy pozemní komunikace.
- **Přímá** je část trasy PK, na které se nemění směr.
- **Mezipřímá** je přímá mezi dvěma směrovými oblouky trasy.
- **Směrovaný oblouk** je půdorysná křivka vložená do polygonu, kterou se dosahuje plynulá změna směru trasy.
- **Niveleta** je rozvinutý nárys trasy v podélném profilu, určuje výškový průběh trasy.
- **Výškový oblouk** je zaoblení nivelety PK v místě lomu sklonu.
- **Podélný sklon** je odklon nivelety PK od vodorovné roviny (+ stoupání, - klesání). Udává se v procentech (%).
- **Příčný sklon** je odklon povrchové přímky koruny PK nebo její části od, v příčném řezu, vodorovné roviny. Ve směrovém oblouku se příčný sklon označuje jako dostředný sklon.
- **Výsledný sklon** je výslednice příčného a podélného sklonu v daném bodě určená podle normy.

Na obrázku 1.1 je znázorněno číslováním příčné uspořádání pozemní komunikace



Obr. 1.1 Příčné uspořádání

Zdroj: [2].

1. Směrový sloupek
2. Svah výkopu
3. Hranice silničního pozemku
4. Mezník
5. Původní terén
6. Humus a zatravnění
7. Výkop (zářez)
8. Příkop
9. Nezpevněná krajnice
10. Zpevněná krajnice
11. Vodící proužek
12. Jízdní pruh
13. Násyp
14. Svah násypu
15. Svodidlo

Rozdělujeme pozemní komunikace:

- Silniční komunikace
- Místní komunikace
- Účelové komunikace

Místní a účelové komunikace:

- **Místní komunikace** je součástí dopravního vybavení určitého sídelního útvaru nebo vytváří dopravní spojení v jeho zájmovém území.
- **Účelové komunikace** umožňují dopravní spojení uzavřených prostor a osamělých objektu vytvářející dopravní spojení.

Rozdělení silničních komunikací:

- Dálnice (D)
- Rychlostní silnice (R)
- Silnice I., II. a III. třídy

Podle charakteru provozu:

- Silnice s neomezeným přístupem (S)
- Silniční komunikace s omezeným přístupem:
Rychlostní silnice (R)
Dálnice (D)

Úloha silničního stavitelství je návrh, začlenění do území, splnění projektových parametrů a realizace silničních komunikací.

Úloha silničního hospodářství je správa a údržba komunikací. Správa majetku dopravní cesty (PK) je její součástí a vybavení, zajištění provozní způsobilosti a funkčnosti formou údržby a zmírňování následků zimy, případně nepředvídatelných událostí. [1]

1.2 Subjekty podílející se na správě dopravní infrastruktury

Na dopravní infrastrukturu působí značně mnoho subjektů, které mají vliv na vývoj a fungování dopravní infrastruktury v České republice. Dělí se na legislativní a technické procesy. Snaží se regulovat pravidla pro užívání, provoz, schvalování a plánování při výstavbě, rekonstrukci nebo modernizaci v souladu s evropskými předpisy. Jeden z nejdůležitějších subjektů podílející se na dopravní infrastruktuře v České republice je Ministerstvo dopravy ČR.

1.2.1 Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy je klíčový orgán státní správy založený zákonem č. 272/1996 Sb., par. 1, odstavec 13, ze dne 11. října 1996, a kterým se mění a doplňuje zákon České národní rady č.2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných klíčových orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, v paragrafu 17 stanoví, že Ministerstvo dopravy je klíčovým orgánem státní správy ve věcech dopravy, který odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své odpovědnosti za její realizaci. [3]

Účinkuje také v segmentu bezpečnosti dopravy a odvětví související jako povinná výměna řidičských průkazů, podmínky na splnění stavu vozidla, aby bylo vozidlo po technické stránce bezpečné na Českém a Evropském území. Další segment je registr vozidel, registr řidičů.

Mimo jiné se ministerstvo dopravy se zabývá silniční, leteckou, železniční a vodní dopravou.

Ministerstvo dopravy je garantem o fungování základních činností spojených s dopravní infrastrukturou, tak aby dopravní infrastruktura byla využívána bez jakýchkoliv problémů, popřípadě vyřešit problém, týkající se problematiky ohledně dopravní infrastruktury co v nejrychlejší době, ať to nemá dopad na ekonomickou stránku České republiky ohledně přepravovaného zboží a služeb. Její součástí je údržba a provozování pozemních komunikací, financování, moderní technologie, modernizace, vývoj, inovace, příprava staveb a co nejvíce snížit dopady dopravní infrastruktury na životní prostředí a veřejné zdraví. Ministerstvo dopravy je také provozovatel internetového portálu zajišťující legislativní informace, plánované a konající se změny v dopravě.

Ministerstvo dopravy má svoji strukturu, tak jako každá jiná organizace tohoto typu. Odbory Ministerstva dopravy jsou členěny do segmentů, v jejím čele stojí náměstek ministra nebo vrchní ředitel, s výjimkou segmentu ministra, řízeným ministrem daného segmentu. V rámci odboru řídí ředitel, který je podřízen vedoucímu segmentu. V rámci jednotlivých odborů mohou být zřízena oddělení, kde stojí vedoucí oddělení, který je podřízený řediteli odboru. [4]

Pod ministerstvo dopravy spadá organizační složky státu, pověřené správou majetku státu a výkonem některých činností související s jejich činností v oblasti dopravní infrastruktury:

- Ředitelství silnic a dálnic
- Správa železniční dopravní cesty
- Drážní úřad
- Úřad pro civilní letectví
- Ředitelství vodních cest
- Státní plavební úřad
- Námořní úřad
- Centrum dopravního výzkumu [4]

Ministerstvo dopravy nebo správa dálnic a silnic I. tříd vykonává mnoho segmentů jako zajištění poplatků a mýt, vydávání prohlášení o povolení zvláštních nadměrných přeprav, dohlíží nad zajištěním nízko a vysokorychlostního vážení maximálně povolených hmotností vozidel provozovaných na spravovaných komunikacích ministerstva dopravy. Tyhle informace slouží ke zmenšení poškozování pozemních komunikací a také tyhle informace slouží k určitým datům, na kterých pozemních komunikacích by se měli vykonávat opravy, rekonstrukce a modernizace s ohledem na stav pozemní komunikace a četnosti dopravy. [5]

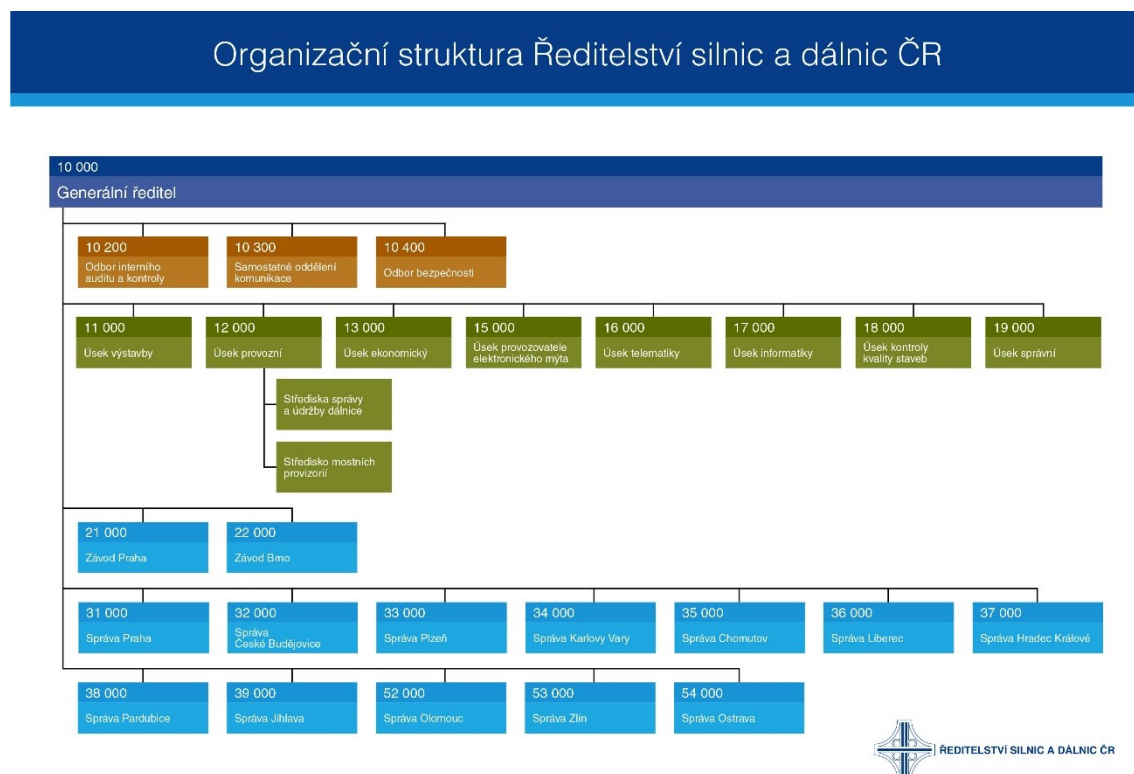
1.2.2 Ředitelství silnic a dálnic

“Ředitelství silnic a dálnic České republiky (ŘSD) je státní příspěvková organizace zřízená Ministerstvem dopravy ČR. Základním předmětem činnosti organizace ŘSD je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím dálnice a silnice I. třídy, zabezpečení správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy.“ [6]

Ředitelství silnic a dálnic vzniklo 1. ledna 1997 spojením tehdejších organizací Ředitelství dálnic Praha a Ředitelství silnic České republiky a silničních investorských útvarů (SIÚ) v sídlech krajských měst.

Ředitelství silnic a dálnic České republiky připravují komunikace do přechodného režimu před rekonstrukcí nebo modernizací, kdy ve spolupráci s dohodnutými firmami provádí dopravní značení, uzavírky komunikace, kvůli technickým pracím na dané pozemní komunikaci, na které bude docházet ke změně vůči opravám. Při provádění rekonstrukce, modernizace je předána veškerá práva a povinnost firmě, která je nasmlouvaná a vyhraje výběrové řízení na vyhotovení zakázky. Při dokončení zakázky jsou veškeré práva a povinnosti převáděny na Ředitelství silnic a dálnic České republiky. [6]

Vnitřní struktura je stanovena organizačním řádem. Vzhledem k celostátnímu rozsahu organizace Ředitelství silnic a dálnic jsou rozmístěny po celé České republice. Na obrázku 1.2 je znázorněna organizační struktura Ředitelství silnic a dálnic.



Obr. 1.2 Organizační struktura Ředitelství silnic a dálnic

Zdroj: [7]

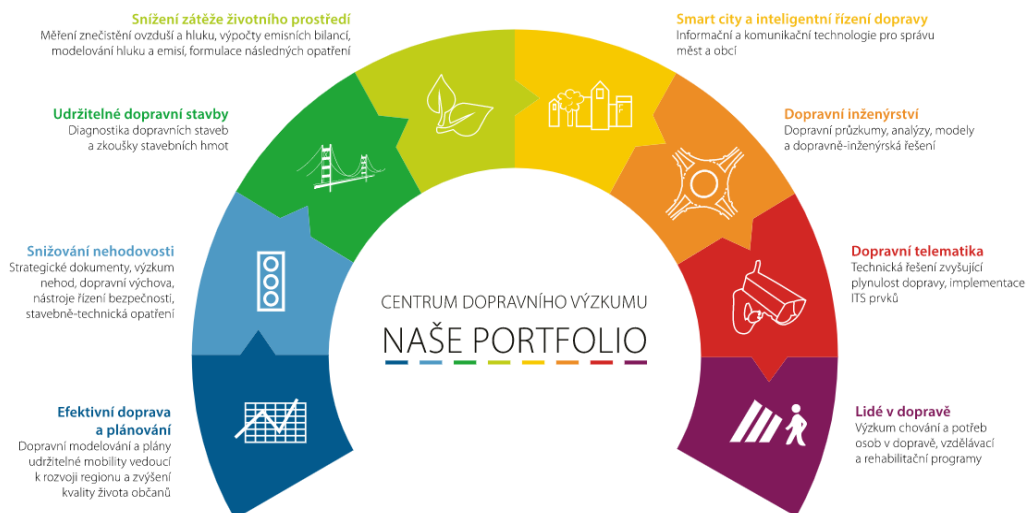
Centrum dopravního výzkumu je veřejná výzkumná organizace a také jediná dopravní vědeckovýzkumná organizace v kompetenci Ministerstva dopravy. Je zřízený podle zákona 341/2005 Sb., Centrum dopravního výzkumu bylo založeno k 1. lednu 1993. V předchozí formě bylo uváděno federální výzkumný ustav dopravní v Žilině. V dnešní době je právní nástupce české části bývalého federálního výzkumu. Centrum dopravního výzkumu je především výzkumná, vývojová a expertní činnost s celostátní kompetencí pro všechny obory dopravy.

Posláním centra dopravního výzkumu je uskutečnění výzkumného a vývojového spektra v oblasti dopravy. Snaží se poskytovat odborně nezávislou expertní a servisní podporu pro ministerstva, obzvláště pro ministerstvo dopravy, vnitra a životního prostředí. Další odběratelé služeb centra dopravního výzkumu jsou městské a obecní orgány státní správy a samosprávy pro jejich strategické a taktické rozhodování. Snaží se být oporou a nástrojem transferu znalostí komerčních subjektů s cílem posílit jejich konkurenceschopnost v domácím i evropském měřítku. Centrum dopravního výzkumu se zaměřuje na klíčové potřeby rozvoje dopravy v České republice.

Zabývá se osmi divizemi:

- Efektivní doprava a plánování
- Snižování nehodovosti
- Udržitelné dopravní stavby
- Snížené zátěže životního prostředí
- Smart city a inteligentní řízení dopravy
- Dopravní inženýrství
- Dopravní telematika
- Lidé v dopravě

Na obrázku 1.3 je znázorněno portfolio centra dopravního výzkumu.



Obr. 1.3 Portfolio centra dopravního výzkumu

Zdroj: [8]

Centrum dopravního výzkumu provozuje zvláštní laboratoře na komerční využití. Poskytuje akreditované zkoušky betonu, kameniva, malt a potěrových materiálů a dalších z mnoha materiálů. Podle těchto akreditovaných zkoušek dochází ke zlepšení podmínek pro materiály na vybudování pozemních komunikací a zlepšení celkového životního prostředí. Nabízí také neakreditované zkoušky v oblasti dopravní infrastruktury a také z oblasti životního prostředí.

Centrum dopravního výzkumu je aktivní na mezinárodní scéně. Centrum dopravního výzkumu je mezinárodně uznávaný. Své výsledky publikuje ve světových časopisech a prezentuje na mezinárodních výzkumných konferencích. Díky těmhle výsledkům získává zpětnou vazbu pro budoucí vývoj a práci. [9]

1.3 Financování dopravní infrastruktury

Financování dopravní infrastruktury spadají do dopravní politiky, které financují mnoho projektů na vybudování celostátní dopravní infrastruktury. Dopravní politika je soubor povinností a požadavků jednotlivých států v segmentu dopravy. Tyhle priority jsou určena zejména ve vztahu k Evropské Unii. Většinou jsou to dlouhodobé plány v řádu několika let. Hlavní cíle dopravní politiky je zabezpečit zkvalitnění dopravní infrastruktury, životního prostředí, rozvoj dopravy v krajích. Jako největší nástroje

financí považujeme Státní fond dopravní infrastruktury a programy na dopravní infrastrukturu z evropské unie. [10]

1.3.1 Státní fond dopravní infrastruktury

Hlavní úkoly a zásady státního fondu dopravní infrastruktury upravuje zákon č. 104/2000 Sb., Tyhle stanovy upravují systém řízení, organizaci a strukturu, členění státních zaměstnanců fondu.

Státní fond dopravní infrastruktury je zřízen zákonem na dobu neurčitou. Spadá pod formu právnické osoby zaštitěným Ministerstvem dopravy. Majetek, se kterým státní fond dopravní infrastruktury pracuje spadá pod vlastnictví státu. Hospodaření státního fondu dopravní infrastruktury je rozděleno do dvou účetních segmentů. Kde státní fond dopravní infrastruktury sleduje výdaje na vlastní činnost a výdaje na financování činností daný zákonem. Státní fond dopravní infrastruktury pracuje s finančními prostředky dle schváleného rozpočtu, v průběhu roku se může rozpočet upravit, nebo změnit podle ekonomické situace v České republice. Daný rozpočet státního fondu dopravní infrastruktury schvaluje parlament České republiky. Finanční prostředky ze státního fondu dopravní infrastruktury mohou dostat jen osoby, které jsou uvedeny v zákoně.

Státní fond dopravní infrastruktury financuje a předfinancuje především výstavby, modernizaci, opravy, údržby nebo správu silnic a dálnic. Financuje celou škálu dopravní infrastruktury napříč celou dopravou. Modernizuje železniční dopravní cesty a vnitrozemské vodní cesty. Státní fond dopravní infrastruktury také financuje údržbu movitých nebo nemovitých věcí provozovaných v přístavu ve Spolkové republice Německo ve městě Hamburk, kde Česká republika má ve vlastnictví nebo v pronájmu na dobu delší než 10 let.

Státní fond dopravní infrastruktury předává finanční prostředky organizacím, co se zaměřují na problematiku ohledně dopravní infrastruktury. Kraje nebo obce potažmo Ministerstvo dopravy a Ředitelství silnic a dálnic díky finančním prostředkům ze státního fondu dopravní infrastruktury zřizují výběrová řízení na zhotovení stavby, kde veškerá právní moc spadá na zhotovitele stavby, který vyhraje výběrové řízení na zhotovení stavby. Jedná se o výstavbu, modernizaci, údržbu veškeré dopravní infrastruktury v České republice. [10]

Státní fond dopravní infrastruktury spolufinancuje projekty z rozpočtu Evropské unie.

1.3.2 Strukturální fondy EU

Strukturální fondy Evropské unie je nástroj hospodářské politiky ke zlepšení dopravní infrastruktury. Finanční prostředky pochází z fondu evropské unie. Řadí se mezi nejdůležitější finanční prostředky na obnovu a modernizaci dopravní infrastruktury v České republice. Získání dotací neboli finanční podpory od evropské unie spočívá v projektech, které jsou schváleny evropskou unií, na základě schváleného projektu získá daný projekt evropskou dotaci.

Evropský fond regionálního rozvoje se zabývá financováním výstavby silnic a železnic, sportovních areálů, obnovitelných zdrojů jako například fotovoltaické panely, výsadba regenerační zeleně, rekonstrukce a modernizace zdravotnického objektu, rekonstrukce kulturních památek, úprava vodních koryt.

Strukturální fond evropské unie pro silniční dopravu představuje operační program doprava na plánované období 2014-2020. Tenhle projekt je zásadní pro strategické investiční potřeby a zásadní problémy v segmentu dopravy v České republice. Tenhle projekt navazuje z předešlého projektu z období 2007-2013. Zastupující orgán strukturálního fondu evropské unie je Ministerstvo dopravy. Operační program Doprava v období 2014-2020 představuje jeden z největších finančních prostředků v České republice. Na dané období připadá cca 4,56 mld. EUR (cca 123 mld. Kč). Tenhle program plní dohodu strategického cíle: „rozvoj dopravní a technické infrastruktury a ochrana životního prostředí“.

Hlavní prioritou operačního programu dopravy je podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových infrastrukturách. Jedná se hlavně o:

- Dokončení klíčové infrastruktury a napojení na síť TEN-T
- Zlepšení kvality a funkčnosti
- Odstranění úzkých míst v klíčové infrastruktury
- Podporu udržitelné mobility s důrazem na město

Prioritní osy operačního programu dopravy:

- Infrastruktura pro železniční dopravu – využívá 51,18 % celkové finanční částky. Tahle částka činí cca 2,33 mld. EUR (cca 63 mld. Kč). Investice zahrnuje železniční infrastrukturu, drážní dopravu a nákladní vodní dopravu.
- Silniční infrastruktura na síti TEN-T – využívá 27,49 % celkové finanční částky. Tahle částka činí cca 1,25 mld. EUR (cca 33,84 mld. Kč). Investice zahrnuje výstavbu a modernizaci dálnic a rychlostních silnic na síti TEN – T.
- Silniční infrastruktura mimo síť TEN – T – využívá 19,79 % celkové finanční částky. Tahle částka činí 902 mil. EUR (cca 24,36 mld. Kč). Investice zahrnuje výstavbu a modernizaci silnic mimo síť TEN – T.
- Technická pomoc – využívá 1,54 % celkové finanční částky. Tahle částka činí 70 mil. EUR (cca 1,90 mld. Kč)

Operační program dopravy využívá dva segmenty financování Evropský fond pro regionální rozvoj a Fond soudržnosti.

Změny schvalování projektů ve srovnání s obdobím 2007-2013 a 2014-2020. Hlavní změna účinkuje ve schvalovacím procesu. Kde se nahrazuje externí hodnotitel expertní komisí. Další krok spočívá ve dvoukolovém hodnocení, kde je první část předběžná žádost a druhá část je plná žádost. Délka lhůty na schvalování projektů od předložení žádosti se stanovila na 7 měsíců (výjimky mají velké projekty). [11]

2 Analýza dopravní infrastruktury v okrese Přerov

Dopravní situace ve městě Přerov a přilehlém okrese byla dlouhodobě neřešitelný problém a dopravní situace byla velmi špatná. S nárustem hustoty silničních vozidel a zhoršení stavu pozemních komunikací se situace jenom zhoršovala. Současný stav dopravní infrastruktury v okrese Přerov je v katastrofálním stavu, kvůli vzniklým problémům s dostavbou dálnice D1, výstavbou průtahu městem a dále také rozsáhlou stavbou obchvatu města Přerova směrem na Olomouc a přilehlou stavbou dálnice D55 směrem také na Olomouc. Tyhle významné stavby mají do budoucna enormně zlepšit dopravní situaci ve městě Přerov i v přilehlém okrese. Po stránce hustoty silničních vozidel tak i o silniční bezpečnosti ve městě Přerov a přilehlém okrese. S vidinou na lepší budoucnost silniční dopravy ve městě Přerov a přilehlém okrese je na druhou stranu zhoršená dopravní situace vzniklá výstavbou důležitých koridorů. Díky výstavbám důležitých koridorů jsou určité objížďky a zhoršená průjezdnost městem a přilehlém okrese v určitém čase fatální. V analýze dopravní infrastruktury bych se chtěl zaměřit na hlavní dopravní úseky města Přerova a přilehlého okresu.

2.1 Okres Přerov

2.1.1 Charakteristika města Přerova

Město Přerov je statutární město v olomouckém kraji, vzdálený přibližně 20 kilometrů od krajského města Olomouce. Leží v srdci Moravy, kterým protéká řeka Bečva. V Přerově a přilehlém okolí žije přibližně 43 000 obyvatel ve 13 částech: Přerov-město, Předmostí, Lověšice, Kozlovice, Dluhonice, Újezdec, Čekyně, Henčlov, Lýsky, Popovice, Vinary, Žeravice, Penčice. Město Přerov je důležitým dopravním uzlem, který spojuje krajská města Olomouc, Zlín, Brno a Ostravu. Na obrázku 2.1 je znázorněná poloha umístění města Přerova.



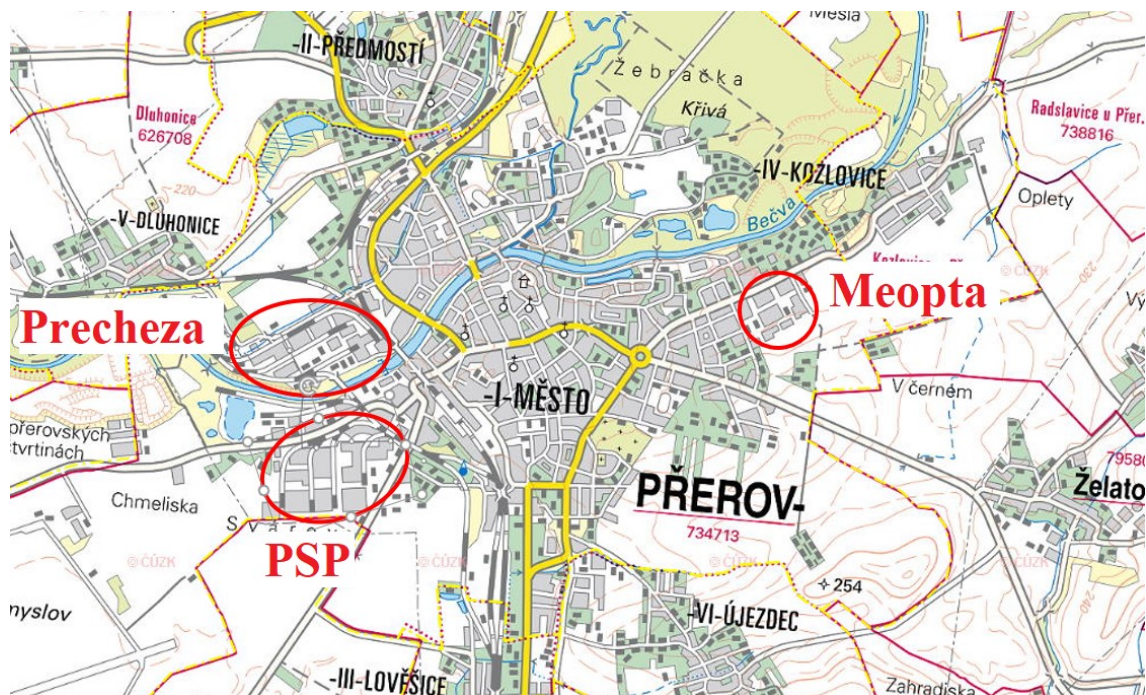
Obr. 2.1 Umístění města Přerova na mapě České republiky

Zdroj: [12]

Historie osídlení města Přerova sahá až do pravěku. Konkrétně do doby kamenné, kde jako důkaz svědčí archeologické nálezy v Přerově-Předmostí. Je to jeden z unikátních nálezů na celém světě. První písemná zmínka ohledně Přerova spadá do roku 1141. Roku 1256 byl Přerov povýšen na královské město Přemyslem Otakarem II. Do významných osob města Přerova můžeme zařadit významného spisovatele Jana Blahoslava a celosvětově uznávaného filozofa a pedagoga Jana Amose Komenského.

Město Přerov díky své poloze se stal významnou železniční křižovatkou pro Moravu a Čechy. Díky výstavbě železniční trati se Přerov hospodářsky rozvíjel. Zavedení železnice roku 1841 se začalo rozvíjet průmyslové strojírenství, pivovarnictví, cukrovarnictví. Postupem času následoval chemický průmysl, obuvnictví a strojírenská a optická výroba. [13]

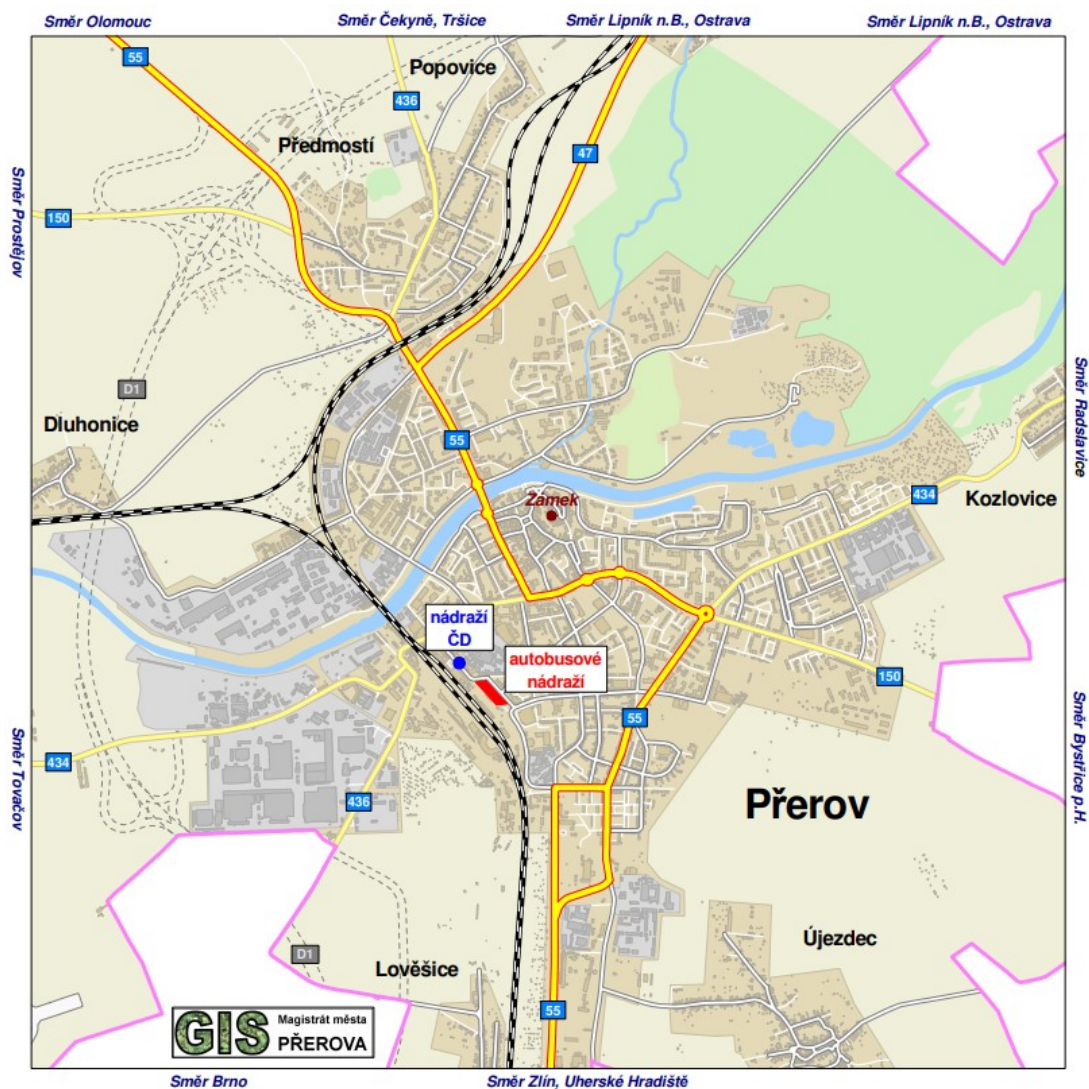
Město Přerov má několik průmyslových zón. Vzhledem k velké zaměstnanosti v této oblasti, můžeme říct, že doprava v okolí průmyslových zón je v určitém čase kritická. Jedná se o dopravu v ranních a odpoledních hodinách. V Přerově převládají jako průmyslové plochy 3 hlavní podniky. Jedná se o podniky Meopta, Precheza, PSP. Na obrázku 2.2 je znázorněná mapa průmyslových zón města Přerova.



Obr. 2.2 Průmyslová zóna města Přerova

Zdroj: Vlastní zpracování.

Další důležitý bod v dopravě města Přerova je městská hromadná doprava, která spojuje město Přerov s přilehlými oblastmi. Městskou hromadnou dopravu zajišťuje integrovaný dopravní systém olomouckého kraje. Městská hromadná doprava je důležitým faktorem pro obyvatele města Přerova. Na obrázku 2.3 je znázorněna mapa vlakového a autobusového nádraží.



Obr. 2.3 Vlakové a autobusové nádraží v Přerově

Zdroj: [14]

Město Přerov má zpracován územní plán, který zahrnuje cyklistickou dopravu v rámci programu EUROVELO. Strategická vize města Přerova je vybudování cyklistické sítě a napojení na nadregionální a mezinárodní cyklotrasy. Celková délka cyklostezek je cca 25 km. [15]

Na obrázku 2.4 je znázorněna mapa cyklotrasy města Přerova.



Obr. 2.4 Mapa cyklotrasy města Přerova

Zdroj: [16]

Město Přerov nabízí spoustu rekreačních a sportovních míst. K nejnavštěvovanějším místům pro rekreační využití slouží městský park Michalov, malá a velká Laguna nebo kino Hvězda. K využití sportovních aktivit slouží zimní stadion, fotbalový stadion, městský bazén a další z mnoha sportovních míst.

2.1.2 Charakteristika okresu Přerov

Okres Přerov je poměrně středně rozsáhlý okres s důležitými spojovacími body na krajská města. Sousedí s okresy Prostějov, Olomouc, Kroměříž, Vsetín, Nový Jičín. Největší města v okrese můžeme považovat Přerov, Hranice, Lipník nad Bečvou, Kojetín a Tovačov. V charakteristice okresu Přerov bych se zaměřil na největší města a obce přerovského okresu, které jsou také důležité kvůli spojovacím bodům na velká města. Jako 4 největší města považuji Hranice, Lipník nad Bečvou, Tovačov a Kojetín.

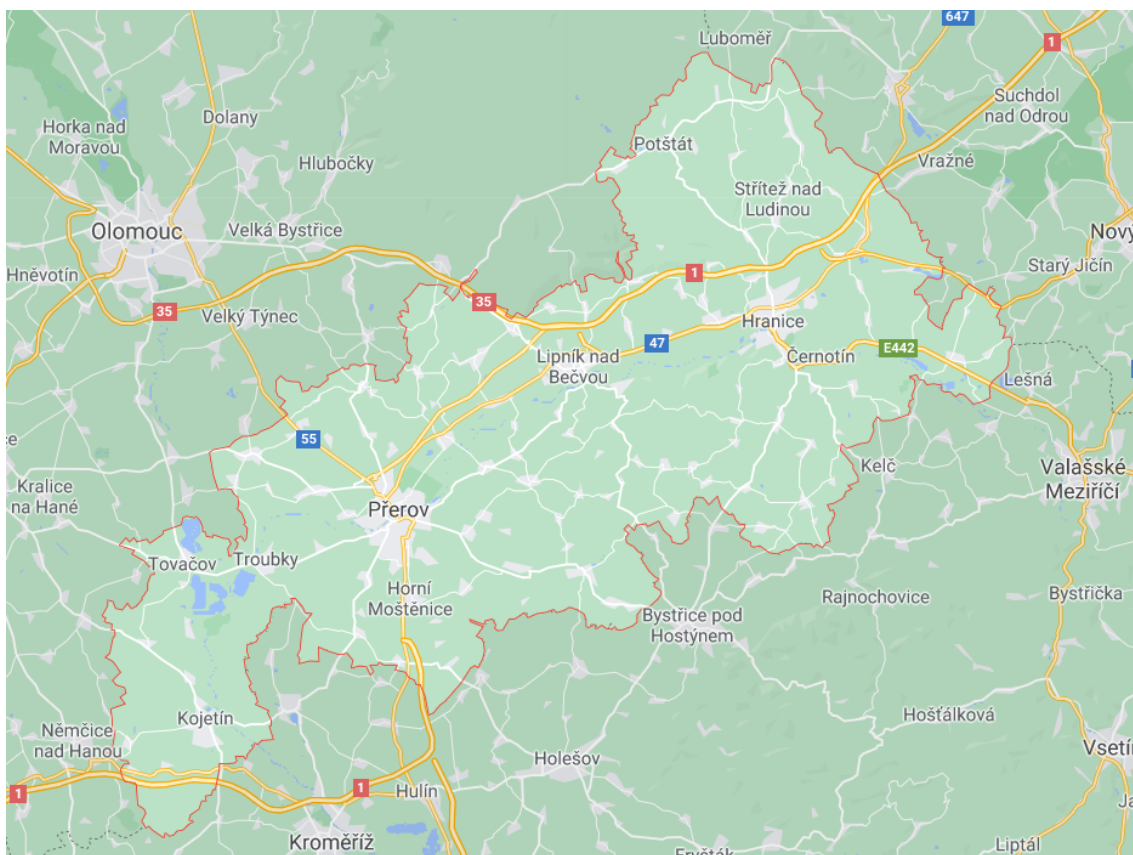
Město Hranice považují jako druhé největší město v okrese Přerov podle počtu obyvatel. V Hranicích žije přibližně 20 000 obyvatel. Hranice jsou důležitý dopravní spoj směr na Valašské Meziříčí a Ostravu.

Město Lipník nad Bečvou považují jako třetí největší město okresu Přerov podle počtu obyvatel. V Lipníku nad Bečvou žije přibližně 8 000 obyvatel. Lipník nad Bečvou je také jako Hranice dopravní spoj na Valašské Meziříčí a Ostravu.

Město Kojetín považují jako čtvrté největší město v okresu Přerov podle počtu obyvatel. V Kojetíně žije přibližně 6 100 obyvatel. Kojetín je důležitý dopravní spoj směr na Kroměříž, Vyškov a Brno.

Město Tovačov považují jako páté největší město v okrese Přerov podle počtu obyvatel. V Tovačově žije přibližně 2 500 obyvatel. Tovačov je důležitý dopravní spoj směr na Prostějov.

Na obrázku 2.5 je znázorněna mapa okresu Přerov.



Obr. 2.5 Zaznačení okresu Přerov v mapě

Zdroj: vlastní zpracování.

2.2 Dopravní infrastruktura okresu Přerov

2.2.1 Analýza zatížení pozemních komunikací

Analýza zatížení pozemních komunikací spočívá s hustotou dopravy. Jedná se o počet automobilů na daném úseku. Největší problémové úseky jsou hlavní koridory, které vedou dopravu z města.

Hlavní koridory, které můžeme považovat ve městě Přerov jsou ulice:

K ulicím zaznamenanám počet automobilů za 24. hodinový provoz ze statistik sčítání dopravy za rok 2016 od Ředitelství silnic a dálnic.

- Velká dlážka - 13 053 automobilů za 24. hodinový provoz (vlakový podjezd u Lidlu - 20 467 automobilů za 24. hodinový provoz)
- Lipnická - 8 175 automobilů za 24. hodinový provoz
- Polní - 15 964 automobilů za 24. hodinový provoz
- Tržní - 15 964 automobilů za 24. hodinový provoz
- Velké Novosady – 18 463 automobilů za 24. hodinový provoz
- Tovární – 9 752 automobilů za 24. hodinový provoz
- Gen. Štefánika – 11 805 automobilů za 24. hodinový provoz
- 9. května – 9 089 automobilů za 24. hodinový provoz
- Bří Hovorků – 9 164 automobilů za 24. hodinový provoz
- Komenského – 8 026 automobilů za 24. hodinový provoz
- Tř. 17 listopadu – 12 730 automobilů za 24. hodinový provoz
- Dvořákova – 7 553 automobilů za 24. hodinový provoz
- Želatovská – 8655 automobilů za 24. hodinový provoz
- Tovačovská – 4 510 automobilů za 24. hodinový provoz
- Kojetínská – 5 123 automobilů za 24. hodinový provoz

Podle odborných dat ze sčítání dopravy za rok 2016 můžu říct, že hustota dopravy v Přerově je v určitém čase katastrofální. Značné zatížení dopravy je na úseku směr Olomouc, konkrétně na ulici Velká dlážka pod vlakovým podjezdem, kde projedou automobily více než 20 000krát za 24. hodinový provoz. Další značný problémový úsek je ulice Gen. Štefánika, která vede směr na Zlín.

Do tabulky č. 1 zaznačím intenzitu dopravy v daném časovém pásmu. V tabulce budu rozlišovat pracovní dny, víkend a průběh roku. Další kritérium bude osobní a nákladní doprava do zaměstnání a osobní a individuální doprava za rekreační činností.

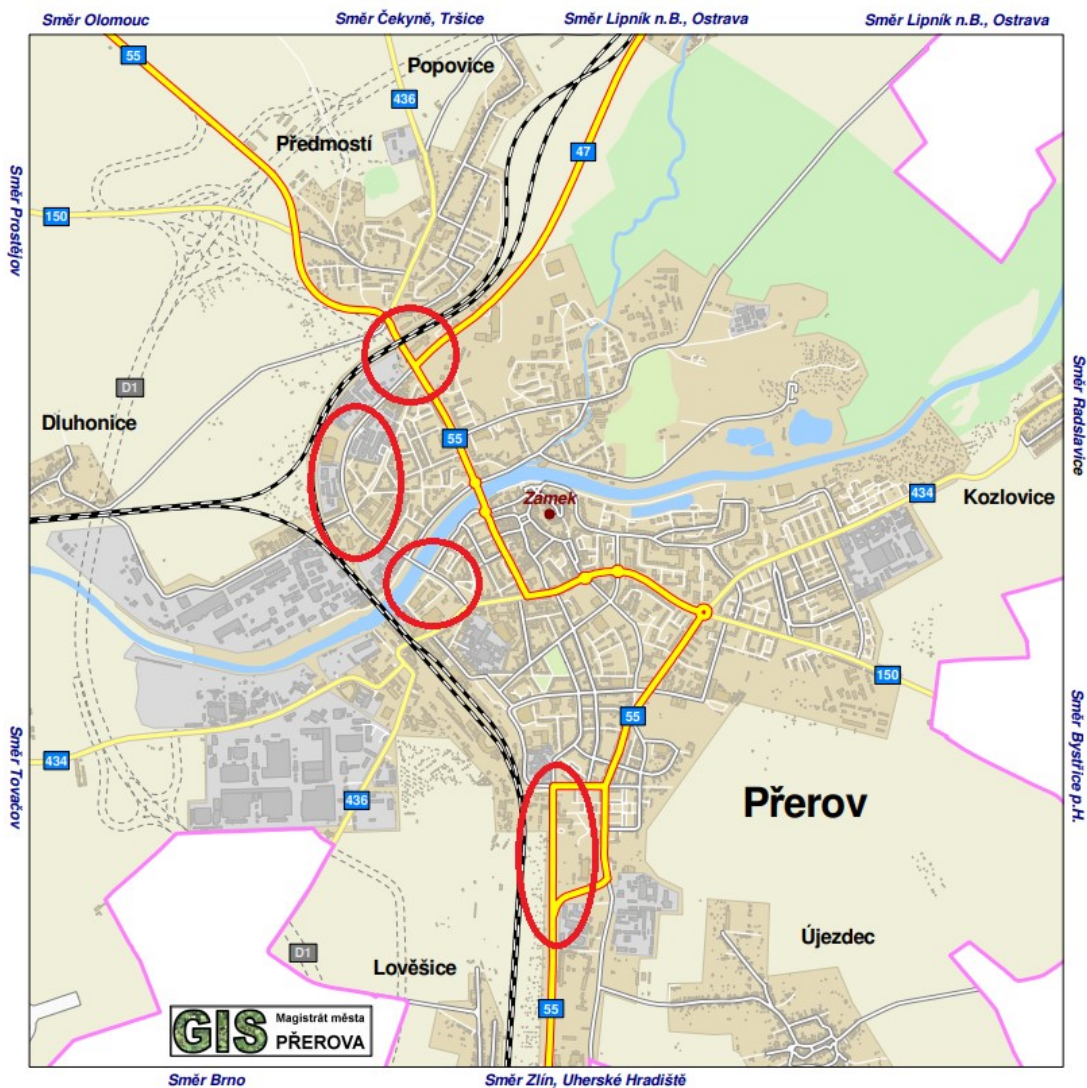
Tab. 2.1 Intenzita dopravy

Čas realizace	Dopravu významně ovlivňuje	Rozlišuje se	Intenzita dopravy
V průběhu pracovního dne	Osobní doprava do zaměstnání	Dopravní špička	Ranní (větší)
			Odpolední (menší)
		Dopravní sedlo	Polední
			Noční (nejnižší)
V průběhu týdne	Osobní doprava-individuální rekreace	Doprava pracovního dne	Průměrná hodnota týdne
		Víkendová doprava	Páteční odpolední špička (návrat z práce + odjezd na víkend)
			Sobota odpoledne až neděle dopoledne (minimum)
			Nedělní odpolední špička (návrat z víkendu)
V průběhu roku	Klimatické podmínky	Zimní období	Menší intenzita dopravy (sníh)
		Letní období	Menší intenzita dopravy (dovolené)

Zdroj: vlastní zpracování.

2.2.2 Analýza problematických míst a úseků

Podle zjištěných dat z analýzy zatížení pozemních komunikací, jsem označil na obrázku 20 nejproblémovější úseky, kde se vyskytuje nejvíce automobilů. Nejvíce problémový úsek je na ulici Velká Dlážka pod vlakovým podjezdem. Kde projede za 24. hodinový provoz okolo 20 000 automobilů. Označené problémové úseky na obrázku 2.6 jsou vyústění, kvůli nedoděláním úseku dálnice D1 Přerov-Říkovice. Tuhle trasu využívají převážně automobily, které musí využít sjezd z dálnice D1, aby se mohli napojit na další úsek dálnice.



Obr. 2.6 Problémové pozemní komunikace města Přerova

Zdroj: Vlastní zpracování.

Na zlepšení problematických míst a úseků je potřeba vybudování důležitých koridorů, které umožní zklidnění dopravy ve městě Přerov, zejména na úseku Olomouc-Zlín, to je momentálně nejvíce kritický úsek dopravy ve městě Přerov. Dočasné řešení kvůli značnému zpoždění dostavby dálnice D1, je výstavba estakády a mimo úrovněho křížení na ulici Velká dlážka a Polní. Druhá část výstavby směr na Olomouc-Zlín je výstavba průtahu městem na ulici Komenského-Velké Novosady-Kojetínská směr na autobusové nádraží. Další důležitý bod pro dopravu v Přerově je dostavba dálnice D1 Přerov-Říkovice a výstavba dálnice D55 Přerov-Olomouc.

Výstavba estakády a mimo úrovnového křížení silnice I/55 je důležitá stavba na zklidnění dopravy v Přerově. Tahle stavba odkloní všechny provoz směřující na směr Olomouc-Zlín do centra města na požadovanou estakádu směr Olomouc-Zlín. Tahle stavba usnadní přetížení nejproblémovějšího dopravního místa v Přerově, a to pod vlakovým podjezdem u Lidlu. Objednatel stavby je Ředitelství silnic a dálnic. Cena stavby se odhaduje na 357 988 088 Kč (bez DPH). Na obrázku 2.7 je grafické znázornění výstavby mimo úrovnového křížení silnice I/55 Přerov-Předmostí.



Obr. 2.7 Mimoúrovňové křížení silnice I/55 u Lidlu

Zdroj: [17]

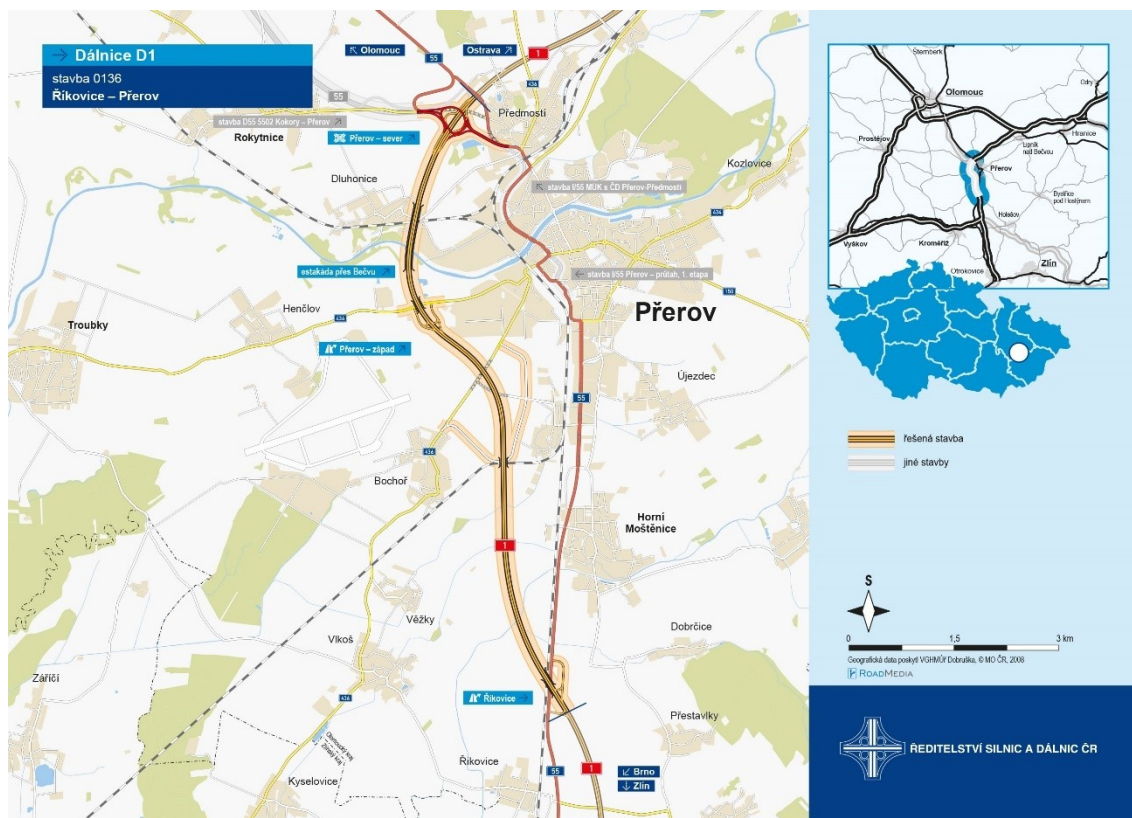
Další důležitá stavba pro odklon dopravy z centra města, která vede směrem z Olomouce na Zlín je výstavba průtahu centrem města Přerova silnice I/55. Vybudování průtahu zklidní hustotu dopravy na ulici Kojetínská, Husova a Tovární. Objednatel stavby je Ředitelství silnic a dálnic. Cena stavby se odhaduje na 188 998 909 Kč (bez DPH). Na obrázku 2.8 je grafické znázornění výstavby průtahu centrem města Přerova silnice I/55.



Obr. 2.8 Průtah centrem města Přerova

Zdroj: [18]

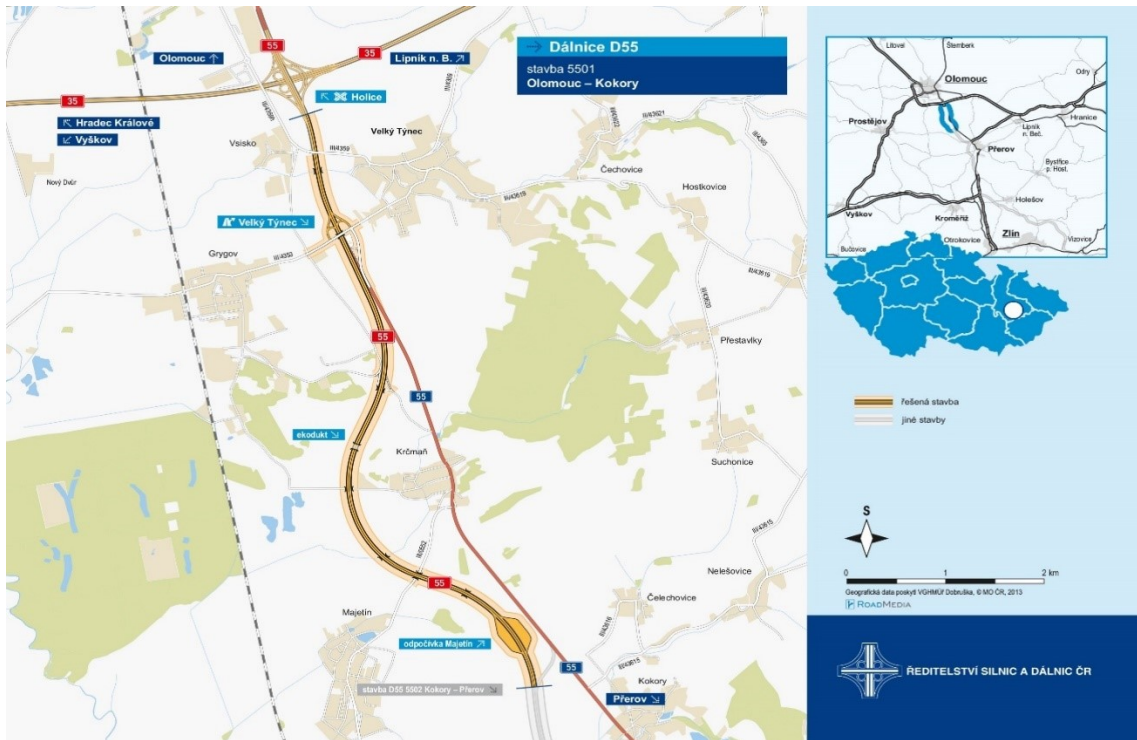
Dálnice D1 úsek Přerov-Říkovice je nejdůležitější stavba, která nejvíce ovlivňuje dopravu v Přerově. Díky dostavbě úseku dálnice D1 Přerov-Říkovice se minimalizuje počet automobilů, které využívaly Přerov jako přechodnou stanicí mezi nedokončenou dostavbou úseku dálnice D1 Přerov-Říkovice a razantně by se snížila frekvence dopravy v Přerově. Objednatel stavby je Ředitelství silnic a dálnic. Cena stavby se odhaduje na 6 750 000 000 Kč (bez DPH). Na obrázku 2.9 je grafické znázornění výstavby úseku dálnice D1 Přerov-Říkovice.



Obr. 2.9 Dostavba posledního úseku dálnice D1 Přerov-Říkovice

Zdroj: [19]

Dálnice D55 Olomouc-Přerov je důležitá stavba pro osobní a nákladní dopravu mezi Přerovem a Olomoucí. Výstavbou nového úseku by se odlehčila dopravní vytíženost v obci Kokory a Krčmaň. Objednatel stavby je Ředitelství silnic a dálnic. Cena stavby Olomouc-Kokory se odhaduje na 2 260 829 246 Kč (bez DPH). Cena stavby Přerov-Kokory se odhaduje na 1 655 712 900 Kč (bez DPH). Na obrázku 2.10 je grafické znázornění výstavby úseku D55 Olomouc-Kokory a na obrázku 2.11 je grafické znázornění výstavby úseku D55 Přerov-Kokory.



Obr. 2.10 Úsek dálnice D55 Olomouc-Kokory

Zdroj: [20]



Obr. 2.11 Úsek dálnice D55 Přerov-Kokory

Zdroj: [21]

3 Návrh na zlepšení dopravní infrastruktury v okrese Přerov

Podle dostupných získaných informací a dat jsem uvážil jaká dopravní infrastruktura nebo pozemní komunikace v okrese Přerov by měla mít zlepšení, modernizaci nebo rekonstrukci předešlého stavu. Značnou pomoc při rozhodování a návrhu na zlepšení jsem uvážil, po konzultaci s mým učitelem panem Ing. Michalem Turkem, který je vedoucí mé bakalářské práce. Jako další osoby, které jsem kontaktoval s problematikou ohledně dopravní infrastruktury ve městě Přerov a přilehlém okolí byl pan Ing. Pavel Gala, který je vedoucí odboru koncepce a strategického rozvoje města Přerova, další osoba, kterou jsem kontaktoval byl pan Milan Navrátil ze správy Olomouce pro Ředitelství silnic a dálnic. Další aspekt mého rozhodování bylo to, že jsem občanem města Přerova a stávající situaci vidím každý den. Takže dokážu upřesnit v jaké části města Přerova a přilehlém okolí je značný problém, který díky zlepšení nebo modernizaci by ulehčil dopravní průjezdnost a hustotu v hlavních úsecích města Přerova a přilehlého okolí.

Do své práce jsem si vybral celkem 5 problematických úseků. Po zvážení všech kritériích s osobami, se kterými jsem konzultoval veškeré mé kroky na zlepšení dopravní infrastruktury, jsem uvážil že tyhle projekty by měly mít kladný dopad na dopravní infrastrukturu ve městě Přerov a přilehlém okolí.

Jedná se o projekty:

- Přejechod pro chodce na ulici Šrobárova-Kozlovská
- Světelné označení křižovatky na ulici Velké Novosady-nábř. Protifašistických bojovníků
- Parkovací plocha u zdravotnických zařízení
- Rekonstrukce silnice 150 Domaželice-Dřevohostice
- Víceúčelový kruhový objezd na ulici Komenského-Velké Novosady-Kojetínská

3.1 Přechod pro chodce na ulici Šrobárova – Kozlovská

Jedná se o přechod pro chodce ve značně nebezpečném místě. V místě přechodu se nachází supermarket Albert a poměrně značně velké sídliště panelových domů. Přechod pro chodce měří cca 7 metrů. Na přechodě se nenachází žádné bezpečnostní prvky pro chodce ani zpomalovací prvky pro řidiče a tím se stává velmi nebezpečným přechodem. Po konzultaci s panem Ing. Pavlem Galou, který je vedoucí odboru koncepce a strategického rozvoje města Přerova, jsme došli k závěru podniknout patřičné kroky na zlepšení bezpečnosti chodců na daném přechodu pro chodce. Na obrázku 3.1 je znázorněný problematický přechod pro chodce na ulici Šrobárova-Kozlovská.



Obr. 3.1 Přechod pro chodce na ulici Šrobárova-Kozlovská

Zdroj: Vlastní zpracování.

Způsob realizace vybudování bezpečnějšího přechodu pro chodce jsem zvolil výstavbu dvou kroků, které značně zmírní nebezpečnost pro chodce tak i pro řidiče.

První krok k bezpečnější průchodnosti přechodu pro chodce bude vybudování ostrůvku uprostřed přechodu. Tím se zvýší značné procento bezpečnosti chodce. Chodec se bude moci uprostřed přechodu zastavit a rozhlídnout se, jestli do druhé části vozovky vjíždí automobilový prostředek. Díky ostrůvku se zvýší viditelnost a pochopitelnost

křižovatky pro řidiče automobilových prostředků, kteří chtějí jed směrem do ulice nebo z ulice kde se nachází zmíněný přechod pro chodce.

Druhý krok souvisí se zpomalením automobilových prostředků. To způsobíme vybudováním zpomalovacího retardéru. Vybudováním zpomalovacího retardéru snížíme rychlost automobilových prostředků na minimum a zajistíme tak zlepšení průchodnosti přechodu pro chodce. Jako příklad, na který jsem nahlížel a byl mi inspirací pro můj projekt na ulici Šrobárova-Kozlovská, byl zpomalovací retardér ze žulových kostek paradoxně na stejné ulici Kozlovské, ale cca 230 metrů opodál směrem ke škole Trávník. Na obrázku 3.2 je znázorněný inspirativní zpomalovací retardér na ulici Kozlovská.



Obr. 3.2 Zpomalovací retardér na ulici Kozlovská

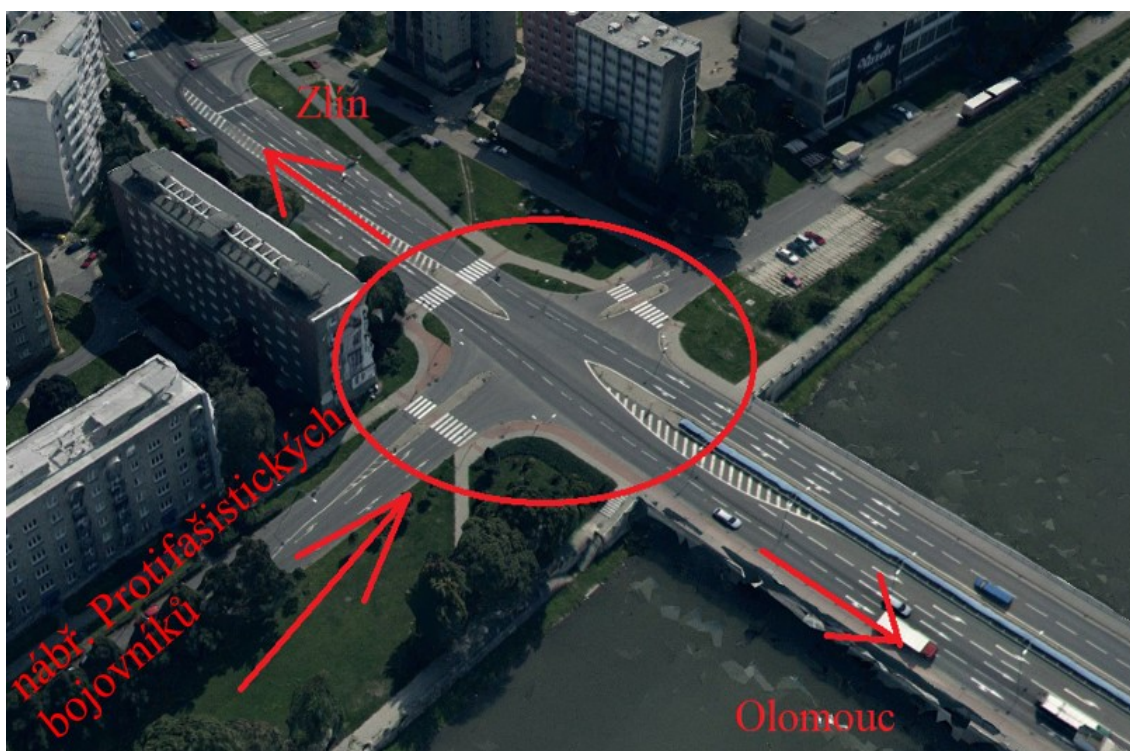
Zdroj: Vlastní zpracování.

Snažil bych se realizovat zpomalovací retardér na ulici Šrobárova-Kozlovská stejně jako na ulici Kozlovské s přidáním ostrůvku uprostřed přechodu. Ponechal bych stejnou materiálovou strukturu, jak je na ulici Kozlovské. Realizace by se teda pohybovala ohledně žulových kostek. Díky větší ploše na ulici Šrobárova a Kozlovská si můžu dovolit doplnit zpomalovací retardér ostrůvkem uprostřed přechodu oproti to mu, jak je to realizováno na ulici Kozlovská. Vybudování nového přechodu pro chodce by znamenalo i menší úpravu okolního prostředí. Muselo by se vybudovat nové veřejné

osvětlení, tak aby nový přechod pro chodce byl dostatečně osvícen. Jako další prvek by bylo označení dopravními značkami o snížení rychlosti díky zpomalovacímu retardéru.

3.2 Světelné označení křižovatky na ulici Velké Novosady – nábrž. Protifašistických bojovníků

Tahle křižovatka je důležitý bod pro dopravu v Přerove. Všechny automobily nad 3,5 tuny, které jedou ze Zlína směrem na Olomouc nebo naopak využívají tuhle pozemní komunikaci. Automobily nad 3,5 tuny totiž nemůžou využít cestu centrem města. Vybral jsem si tuhle křižovatku, protože automobily z ulice nábrž. Protifašistických bojovníků, kteří chtějí odbočovat směrem na Zlín mají strašně nebezpečnou a složitou situaci, protože na ulici Velké Novosady a Tržní je poměrně nepřetržitý a velký provoz. Jeden z parametrů kvůli, kterému je tahle křižovatka nebezpečná je čtyř proudová pozemní komunikace a také špatné viditelné podmínky pro získání přehledu jedoucích aut směrem z ulice Tržní přes most Legií směrem na Zlín. Jako další segment je bezpečnost chodců. Na tomhle úseku je celkem obtížné přejít pozemní komunikaci. Mnohokrát už se stala dopravní nehoda způsobena automobilem, kde při špatné viditelnosti a orientaci byl sražen chodec automobilem. Je to způsobeno i díky čtyř proudové komunikaci, kde většinou automobil v bližším pruhu zastaví, ale automobil ve vzdálenějším pruhu už nedokáže zastavit a srazí chodce díky špatné viditelnosti a orientaci v křižovatce. Ze svojí zkušenosti to jen můžu potvrdit. Proto bych se chtěl zaměřit jak na vyřešení křižovatky pro řidiče automobilových prostředků, tak i pro bezpečnější přecházení pozemní komunikace. Na obrázku 3.3 je znázorněno uspořádání křižovatky na ulic Velké Novosady-nábrž. Protifašistických bojovníků.



Obr. 3.3 Křižovatka na ulici Velké Novosady-nábř. Protifašistických bojovníků

Zdroj: Vlastní zpracování.

Jako jeden ze způsobů bezpečnějšího vyjíždění od nář. Protifašistických bojovníků směrem na Zlín je výstavba světelné křižovatky. Je to způsob, který vyřeší dosavadní nebezpečnou křižovatku z pohledu nář. Protifašistických bojovníků. Jako inspirace se tu nabízí úplně stejná křižovatka, ale jen odlišná s tím, že je obsazená světelnou signalizací. Přitom se nachází jen na opačném břehu řeky Bečvy. Na obrázku 3.4 je znázornění umístění světelné signalizace a pozemní komunikace na ulici Tržní-Velké Novosady- nář. Edvarda Beneše.



Obr. 3.4 Světelná Křižovatka na ulici Tržní-Velké Novosady – náměstí Edvarda Beneše

Zdroj: Vlastní zpracování.

Do obrázku 3.5 jsem přesně zaznačil stejné označení tak jak to vypadá na obrázku 3.4, protože křižovatka na ulici Velké Novosady - náměstí Protifašistických bojovníků je úplně stejná jako křižovatka na ulici Tržní – Velké Novosady – náměstí Edvarda Beneše.



Obr. 3.5 Křižovatka na ulici Velké Novosady-náměstí Protifašistických bojovníků

Zdroj: Vlastní zpracování.

Řešení se jeví jako bezproblémové, o to víc nechápu, že se nerealizovaly obě křižovatky v době realizace výstavby. Jediný možný důvod by mohl být nevyhovující algoritmus zapínání světelné signalizace, kvůli mnoho semaforům, které by způsobily ucpání mostu Legií a tím by nemohly odbočovat automobily na nábrž. Protifašistických bojovníků a na nábrž. Edvarda Beneše. Řešil bych to zkrácením světelné signalizace na nábrž. Protifašistických bojovníků a na nábrž. Edvarda Beneše. Noční provoz bych udělal na autonomní signalizaci pomocí kamer, tak jak to funguje na světelné křižovatce na ulici Tovární, Lipenská, Rolsberská a Hodolanská v Olomouci.

S výstavbou nové světelné signalizace na ulici Velké Novosady-nábrž. Protifašistických bojovníků souvisí jen s výstavbou sloupů světelné signalizace.

3.3 Parkovací plocha u zdravotnických zařízení

Parkovací místo je celkem složité téma ve všech oblastech dopravní infrastruktury. Celkově je nedostatek parkovacích míst, to je způsobeno větší produkcí automobilů. Produkce automobilů z automobilového průmyslu roste každým rokem o několik procent. Poptávka na automobily roste a tím pádem je značně větší produkce. Zvýšení produkce automobilů se musí někde projevit, a to zejména v hustotě dopravy a s parkovací plochou. U parkovacích ploch se zejména jedná o přetížení u zdravotnických služeb, průmyslových zón, obchodních center a u velkých panelových sídlišť. Ve svojí práci jsem si vybral důležitý bod, a to zdravotnické zařízení. Samozřejmě je důležitá každá parkovací plocha v dopravní infrastruktuře, ale dle mého by měla být na prvním místě vybudování parkovací plochy u zdravotnických zařízení, až poté u zbytku infrastruktury. Zdravotnické zařízení je specifická část infrastruktury. Je to nedílná součást infrastruktury, která by se měla co nejvíce a nejrychleji rozrůstat.

Město Přerov má značné problémy pokrytí parkovacích míst všeobecně. Výstavba nových parkovacích ploch je potřebná, aby ulehčila řidičům problémy s parkováním automobilů. Zejména se jedná o problém u zdravotnického zařízení u nemocnice na ulici u Bečvy. Díky svému návrhu jsem chtěl ulehčit téhle situaci a vyřešit přetrvávající problém s parkovací plochou u nemocnice. Tuhle špatnou situaci ohledně parkovací plochy vidím jako občan města Přerova, tak i občasný uživatel služeb přerovské nemocnice. Jako druhá část návrhu je modernizace parkovací plochy a přilehlého parku na ulici Velké Novosady.

3.3.1 Parkovací plocha u nemocnice na ulici u Bečvy

Hlavní cíl přestavby parkovací plochy pro tenhle návrh jsem si vybral parkovací plochu u nemocnice na ulici u Bečvy. Stávající parkovací plocha už nevyhovuje ohledně kapacity, kvůli nárustu automobilových prostředků. Stávající počet 62 automobilů na parkovací ploše je nedostačující. Realizace návrhu nespočívá s úpravou stávající parkovací plochy, ale vybudování nové parkovací plochy na stejné ulici, kde se nachází i stávající parkovací plocha. Také by se realizovala výstavba nové zeleně okolo parkovací plochy. Na obrázku 3.6 je znázorněno stávající parkovací plocha u nemocnice na ulici u Bečvy.

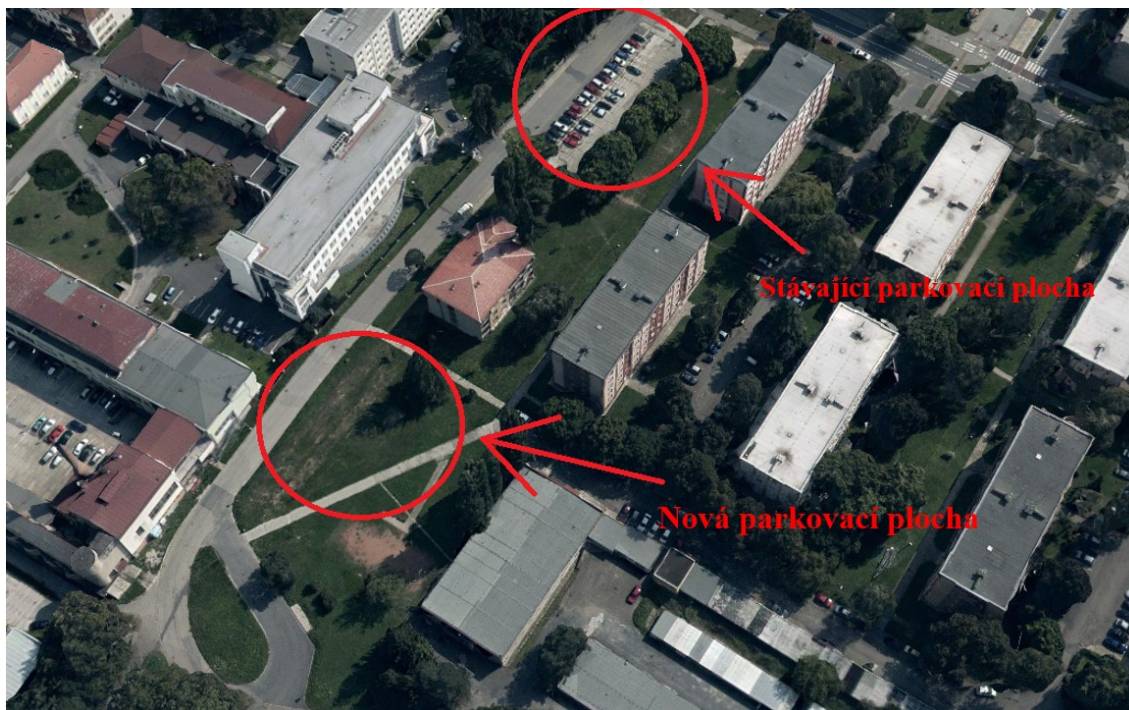


Obr. 3.6 Parkovací plocha u nemocnice na ulici u Bečvy

Zdroj: Vlastní zpracování.

Realizace nové parkovací plochy na ulici u Bečvy by měla zjednodušit problém s parkovací plochou pro automobily. Návrh na zlepšení spočívá vybudováním nové parkovací plochy pro cca 120 automobilů a více. Také by se počítalo s vybudováním nové zeleně okolo parkovací plochy. Systém časové parkovací doby bych ustanovil na 2 hodiny zdarma, poté bych zpoplatnil každou hodinu navíc. Podle daných informací by se mělo do budoucna stavět parkovací plocha v areálu nemocnice. Tohle místo bych

ponechal na výstavbu nových pavilonů, kde by nemocnice získala potřebnou modernizaci a větší specializaci v oboru zdravotnictví. To by umožnilo uživatelům větší rozsah zdravotnické péče a nemuseli by dojíždět za zdravotnickými službami do fakultní nemocnice Olomouc. Sahať už tak do malého areálu nemocnice mi nepřipadne jako vhodná varianta a využil bych okolních ploch u nemocnice. Na obrázku 3.7 je znázorněná nová a stávající parkovací plocha u nemocnice na ulici u Bečvy.



Obr. 3.7 Nová a stávající parkovací plocha u nemocnice na ulici u Bečvy

Zdroj: Vlastní zpracování.

3.3.2 Parkovací plocha u polikliniky na ulici Velké Novosady

Parkovací plocha na ulici Velké Novosady je značně neuspořádaná a ve špatném technickém stavu. Tahle parkovací plocha je zásadní pro uživatele polikliniky a obyvatel přilehlých panelových domů. Stávající plocha rekreačního parku v okolí parkovací plochy a Evangelického kostela je také ve špatném stavu. Dalo by se to přirovnat k technickému stavu parkovací plochy. Značné obavy z bezpečnosti občanů, kteří procházejí danou lokalitou způsobuje špatné osvětlení a celkové nesystematické uspořádání dané lokality. Na obrázku 3.8 je znázorněná parkovací plocha na ulici Velké Novosady.



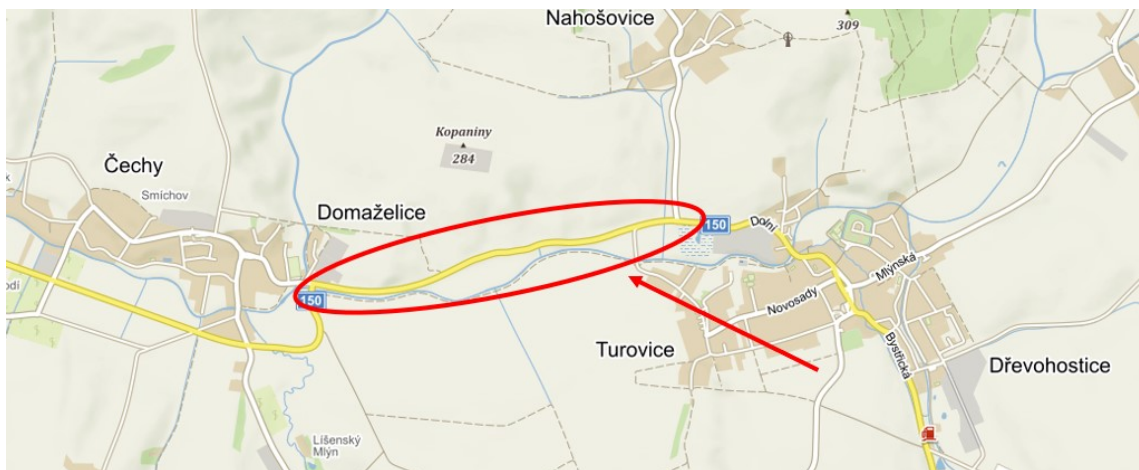
Obr. 3.8 Parkovací plocha na ulici Velké Novosady

Zdroj: Vlastní zpracování.

Řešení problematické části parkovací plochy je z finančního hlediska značně malá investice, ale která by vyřešila problém jak z hlediska parkovací plochy, rekreačního parku tak i bezpečnosti obyvatel. Změna ohledně parkovací plochy by byla rekonstrukce nového asfaltového povrchu a zaznačení parkovacích míst, tak aby se maximalizoval počet parkovacích míst. Změna, která by se týkala rekreačního parku by znamenala vysázení nových stromů, úprava travnaté plochy, přidáním laviček a veřejného osvětlení. Zajištění veřejného osvětlení způsobí lepší orientaci a bezpečnost dané lokality.

3.4 Rekonstrukce silnice 150 Domaželice-Dřevohostice

Silnice II. třídy Domaželice-Dřevohostice je v katastrofálním stavu, přitom je to hlavní spojovací bod mezi Přerovem a Bystřicí pod Hostýnem. Současná situace ohledně technického stavu je alarmující. Bezpečnost a plynulost daného úseku je značně nestabilní. Silniční úsek měří cca 2100 metrů. Rekonstrukce by se zabírala celým úsekem. Na obrázku 3.9 je znázorněna silnice 150 II. třídy Domaželice-Dřevohostice.



Obr. 3.9 Silnice 150 II. třídy Domaželice-Dřevohostice

Zdroj: Vlastní zpracování.

Značně špatný technický stav můžeme vidět na obrázku číslo 13,14. Technický stav v určitých úsecích je v katastrofálním stavu. V určitých místech dochází k značně velkým problémům, díky dírám v asfaltovém povrchu. Nestabilní technické parametry jsou i na okrajích vozovky. Tyhle technické parametry nám značí, že vozovka není z dlouhodobého hlediska bezpečný úsek. Značné bezpečnostní a technické parametry by vyřešila rekonstrukce stávajícího úseku.

Úsek silnice 150 Domaželice-Dřevohostice by byla realizována rekonstrukcí stávajícího asfaltového povrchu a zemního tělesa. Jednalo by se o rekonstrukci stávajícího zemního tělesa, kde by došlo k technickým pracím na zarovnání a zpevnění zemního tělesa, tak aby bylo všechno připraveno na položení nového asfaltového povrchu. Tyhle úpravy by umožnily bezpečnější úsek. Na obrázku 3.10, 3.11 je znázorněný současný technický stav úseku silnice 150 II. třídy Domaželice-Dřevohostice.



Obr. 3.10 Současný technický stav úseku silnice 150 Domaželice-Dřevohostice

Zdroj: Vlastní zpracování.

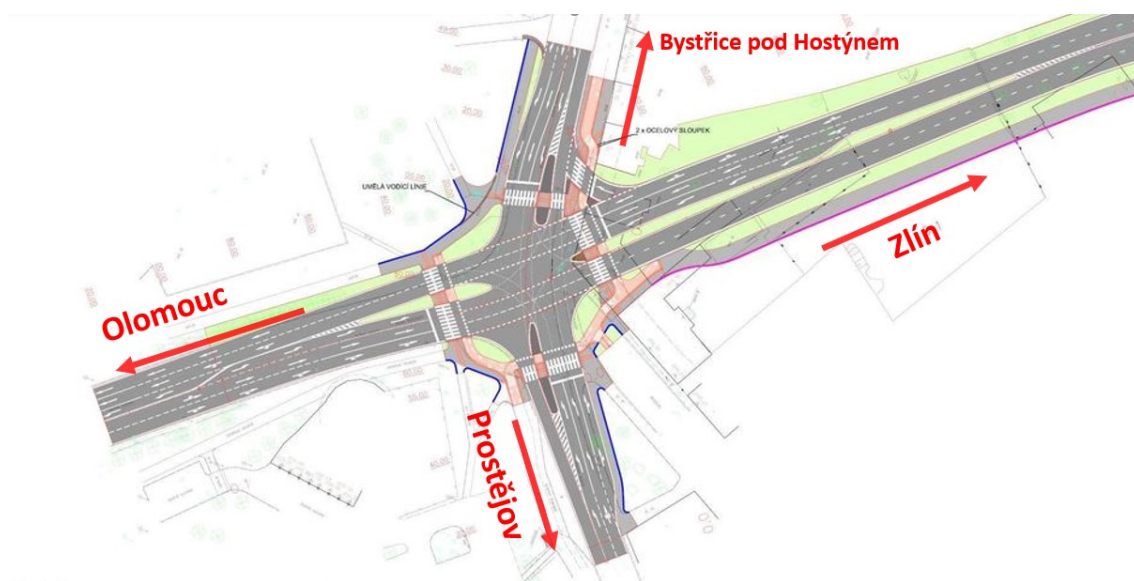


Obr. 3.11 Současný technický stav úseku silnice 150 Domaželice-Dřevohostice

Zdroj: Vlastní zpracování.

3.5 Víceúčelový kruhový objezd na ulici Komenského – Velké Novosady – Kojetínská

Návrh na nové zlepšení úseku na ulici Komenského-Velké Novosady-Kojetínská, je z hlediska stávající výstavby průtahu městem a příslušné křižovatky spíše návrh pro budoucí řešení dopravní situace. Nová křižovatka, která souvisí s výstavbou průtahu městem, má za cíl odklonit dopravu z centra města. Jedná se o nákladní a osobní dopravu ve směru Olomouc-Zlín. Projektová dokumentace na novou křižovatku už je hotová a čeká se už jen na začátek stavebních prací. Tuhle stavbu zaštiťuje Ředitelství silnic a dálnic. Na obrázku 3.12 je znázorněná projektová dokumentace křižovatky na ulici Komenského-Velké Novosady-Kojetínská



Obr. 3.12 Projektová dokumentace křižovatky na ulici Komenského-Velké Novosady-Kojetínská

Zdroj: Vlastní zpracování.

Nový návrh by spočíval s vybudováním víceúčelového kruhové objezdu. Tohle řešení usnadní automobilům, které jedou ze směru Prostějova nebo Bystřice pod Hostýnem složitost odbočení a dávání přednosti. Víceúčelový kruhový objezd usnadní a urychlí tok dopravy po všech směrech. Ve večerních hodinách by se zlepšila bezpečnost a orientace daného úseku. Víceúčelový kruhový objezd se jeví pro budoucí složitost

úseku jako vhodný plán. Velká výhoda křižovatky spočívá s velikostí středové části křižovatky, kde by mohl vzniknout velikostně větší víceúčelový kruhový objezd. Další výhoda vybudování víceúčelového kruhového objezdu spočívá s umístěním více jízdnic pruhů na pozemní komunikaci.

4 Vyhodnocení přínosů návrhů

Podle návrhů, které vytvořím pomocí zjištěných dat a informací budu vyhodnocovat, zda nové řešení je efektivní na zlepšení daného úseku a přineslo by uspokojení pro uživatele nebo obyvatele daných problémových částí.

4.1 Přejechod na ulici Šrobárova-Kozlovská

Vybudování zmíněných dvou kroků na zlepšení bezpečnosti přechodu pro chodce, se jeví jako levná a rychlá varianta. Musím uvážit, že by klidně jedna varianta stačila na dočasné zmírnění nebezpečí. Jako lepší varianta se zde nabízí vybudování ostrůvku uprostřed přechodu. Vybudování ostrůvku uprostřed přechodu je značně levnější varianta než vybudování zpomalovacího retardéru ze žulových kostek. Ostrůvek uprostřed přechodu by splňoval veškeré náležitosti, od čeho jsem si představoval zmírnění nebezpečí pro chodce. Sice varianta vybudování ostrůvku tak i zpomalovacího retardéru by byla nejlepší varianta pro úplné zklidnění nebezpečného úseku, ale i tak vybudování samotného ostrůvku by značně zklidnila situaci pro chodce a tím pádem by vyřešila otázku ohledně bezpečnosti chodců na daném přechodu pro chodce.

4.2 Světelné označení křižovatky na ulici Velké Novosady – nábrž. Protifašistických bojovníků

Vybudováním světelné křižovatky na ulici Velké Novosady-nábrž. Protifašistických bojovníků selepší, jak bezpečnost dopravy, tak i bezpečnost přecházení chodců přes přechod. Realizace křižovatky není finančně náročná, ale přitom celkem potřebná. Vybudováním křižovatky podle nastavených parametrů, které jsem zmínil by vyřešily bezpečnost dopravy vyjížděním z nábrž. Protifašistických bojovníků tak i bezpečnost přecházení přes pozemní komunikaci. To byly dva hlavní parametry na tenhle projekt, které by díky vybudováním byli realizovány.

4.3 Parkovací plocha u zdravotnických zařízení

4.3.1 Parkovací plocha u nemocnice na ulici u Bečvy

Vybudováním nové parkovací plochy se uživatelům nemocnice usnadní dopravní situace ohledně parkovacích míst. Celkově selepší pohled na nevyužitý prostor vybudováním nové zeleně. Z pohledu finančního hlediska tenhle projekt není náročný. Je to jediná možná varianta ohledně parkovací plochy, protože v oblasti není žádný vhodný prostor na vybudování nové parkovací plochy.

4.3.2 Parkovací plocha u polikliniky na ulici Velké Novosady

Vybudováním nové parkovací plochy umožní uživatelům polikliniky a obyvatelům přilehlé oblasti jednodušší situaci ohledně zajištění parkovacích míst. Realizace nového rekreačního parku by oživila už tak špatnou stávající situaci, protože značně zastaralý park vzbuzuje v občanech strach a nejistotu. Vybudování nového veřejného osvětlení, způsobí v lidech bezpečnější pocit a jistotu. Těmhle body by tahle lokalita získala zase prestiž a nový nádech pro budoucnost a značně by ztratila jméno nebezpečné lokality. Z pohledu finančního hlediska tenhle projekt není náročný. Vybudováním těchto bodů, by značně získala prestiž historická infrastruktura Evangelického kostela, která by díky nové lokalitě přilákala nové zájemce.

4.4 Rekonstrukce silnice 150 Domaželice-Dřevohostice

Rekonstrukce úseku silnice 150 Domaželice-Dřevohostice by vyřešila otázku ohledně dopravní bezpečnosti. Rekonstrukce by způsobila značné dopravní problémy ohledně uzavření úseku. Situace by se řešila dočasnou objízdou trasou. Financování stavby by bylo pokryto z rozpočtu olomouckého kraje nebo města Přerova, protože silnice II. třídy nemá v kompetenci Ředitelství silnic a dálnic. Rekonstrukce stávajícího úseku by do budoucnosti zlepšila bezpečnost a plynulost dopravy. Tím pádem by se splnili veškeré náležitosti, co byly zadány v projektu.

4.5 Víceúčelový kruhový objezd na ulici Komenského – Velké Novosady – Kojetínská

Vybudováním víceúčelového kruhového objezdu na ulici Komenského-Velké Novosady-Kojetínská je spíše budoucí návrh, kvůli už stávající výstavbě průtahu městem a navazující křižovatky. Nové řešení návrhu je z dlouhodobého hlediska bezpečnější varianta, která by usnadnila plynulost a lepší orientaci úseku pro automobily, které přijíždějí ze směru Prostějova a Bystřice pod Hostýnem. Úsek disponuje velkou plochou, která by usnadnila využití víceúčelového kruhového objezdu.

Závěr

V této bakalářské práci zpracované na téma „Dopravní infrastruktura v okrese Přerov“ jsem se zaměřil na analýzu zatížení pozemních komunikací a na návrh na zlepšení dopravní infrastruktury v okrese Přerov. Teoretickou část jsem pojal jako seznámení s teoretickými východisky stabilní technické základny dopravy, která se zaměřuje na popis dopravní infrastruktury, subjekty podílející se na správě a financování dopravní infrastruktury.

V praktické části mé bakalářské práci jsem se zaměřil na analýzu zatížení pozemních komunikací a na návrh na zlepšení dopravní infrastruktury v okrese Přerov. Na základě návrhu a dat z analýzy jsou v poslední kapitole mé práce vyhodnoceny jednotlivé návrhy.

Věřím v to, že nové návrhy na zlepšení dopravní infrastruktury v okrese Přerov, by mohli být do budoucna řešením problematických míst a úseků.

Seznam zdrojů

DANĚK, Jan a Vladislav KŘIVDA. Základy dopravy. Ostrava: Vysoká škola báňská - Technická univerzita, 2003. 190 s. ISBN 80-248-0410-7.

HLAVOŇ, Ivan a kol. Dopravní a spojová soustava. Přerov: Vysoká škola logistiky o.p.s. v Přerově, 2010. 134 s. ISBN 978-80-87179-12-3.

ŽEMLIČKA, Zdeněk a Jaroslav MYNAŘÍK. Doprava a přeprava. Praha: Pro Dopravní vzdělávací institut vydal Nadatur, 2008. 161 s. ISBN 978-80-7270-030-1.

[1] HLAVOŇ, doc. Ing. Ivan, Ing. Phd František FAKTOR a JUDr. Ivan BARANČÍK. Teorie a konstrukce dopravních systémů: dopravní cesta - silnice [online]. Přerov, 2013 [cit. 2021-5-5].

[2] Příčné uspořádání. HLAVOŇ, doc. Ing. Ivan, Ing. Phd. František FAKTOR a JUDr. Ivan BARANČÍK. Teorie a konstrukce dopravních systémů: dopravní cesta - silnice [online]. s. 13 [cit. 2021-5-5].

[3] Zákon č. 272/1996 Sb.: Zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky. Zákony pro lidi [online]. [cit. 2021-5-5]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1996-272>

[4] Ministerstvo dopravy [online]. [cit. 2021-5-5]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/hospodareni_resortu/podrizene_organizace/

[5] Zákon č. 13/1997 Sb.: Zákon o pozemních komunikacích. Zákony pro lidi [online]. [cit. 2021-5-5]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

[6] Ředitelství silnic a dálnic. Ředitelství silnic a dálnic [online]. [cit. 2021-5-5]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/rsd/Reditelstvi-silnic-a-dalnic>

[7] Organizační struktura Ředitelství silnic a dálnic [online]. [cit. 2021-5-5]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/2dc73cb3-6df0-4c54-a947-c3241aa6eb69/4/rsd-organizacni-struktura-2020-08.jpg?MOD=AJPERES&CACHEID=2dc73cb3-6df0-4c54-a947-c3241aa6eb69/4>

[8] Portfolio centra dopravního výzkumu [online]. [cit. 2021-5-5]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/image/profil-cdv-obraze/>

- [9] Centrum dopravního výzkumu [online]. [cit. 2021-5-5]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/profil-spolecnosti/>
- [10] Státní fond dopravní infrastruktury [online]. [cit. 2021-5-5]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/zakladni-informace/statut-fondu/>
- [11] Strukturální fondy EU: Operační program doprava [online]. [cit. 2021-5-5]. Dostupné z: <https://www.opd.cz/stranka/zakladni-informace>
- [12] Poloha města Přerova [online]. [cit. 2021-5-5]. Dostupné z: <https://www.prerov.eu/galerie/obrazky/imager.php?img=4133&x=300&y=206>
- [13] LOUDA, Martin. Poloha Města. Statutární město Přerov [online]. [cit. 2021-5-5].
- [14] Vlakové a autobusové nádraží v Přerove [online]. [cit. 2021-5-5]. Dostupné z: <https://www.prerov.eu/galerie/obrazky/imager.php?img=388&x=300&y=303&hash=4d17ee846b4ff7813f91cf20c8177213>
- [15] PIVODOVÁ, Ing. Jana. Cyklistická doprava. Statutární město Přerov [online]. 2016 [cit. 2021-5-5].
- [16] Mapa cyklotrasy města Přerova [online]. [cit. 2021-5-5]. Dostupné z: <https://www.prerov.eu/galerie/obrazky/imager.php?img=391&x=300&y=364&hash=eb3f249ea5c5b054997c944258ddbe93>
- [17] Mimoúrovňové křížení silnice I/55 u Lidlu [online]. [cit. 2021-5-5]. Dostupné z: <https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/340/S55-MUK-s-CD-Prerov-Predmosti-200117-full-page.jpg>
- [18] Průtah centrem města Přerova [online]. [cit. 2021-5-5]. Dostupné z: <https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/339/S55-Prerov-prutah-1-et-191228-full-page.jpg>
- [19] Dostavba posledního úseku dálnice D1 Přerov-Říkovice [online]. [cit. 2021-5-5]. Dostupné z: <https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/8/D1-0136-Rikovice-Prerov-191218-full-page.jpg>
- [20] Úsek dálnice D55 Olomouc-Kokory [online]. [cit. 2021-5-5]. Dostupné z: <https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/89/d55-5501-olomouc-kokory-191228-full-page.jpg>

[21] Úsek dálnice D55 Přerov-Kokory [online]. [cit. 2021-5-5]. Dostupné z:
<https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/88/d55-5502-kokory-prerov-191218-full-page.jpg>

Seznam grafických objektů

Obr. 1.1	Příčné uspořádání	13
Obr. 1.2	Organizační struktura Ředitelství silnic a dálnic	17
Obr. 1.3	Portfolio centra dopravního výzkumu	19
Obr. 2.1	Umístění města Přerova na mapě České republiky	24
Obr. 2.2	Průmyslová zóna města Přerova	25
Obr. 2.3	Vlakové a autobusové nádraží v Přerově	26
Obr. 2.4	Mapa cyklotrasy města Přerova	27
Obr. 2.5	Zaznačení okresu Přerov v mapě	28
Obr. 2.6	Problémové pozemní komunikace města Přerova	31
Obr. 2.7	Mimoúrovňové křížení silnice I/55 u Lidlu	32
Obr. 2.8	Průtah centrem města Přerova	33
Obr. 2.9	Dostavba posledního úseku dálnice D1 Přerov-Říkovice	34
Obr. 2.10	Úsek dálnice D55 Olomouc-Kokory	35
Obr. 2.11	Úsek dálnice D55 Přerov-Kokory	35
Obr. 3.1	Přechod pro chodce na ulici Šrobárova-Kozlovská	37
Obr. 3.2	Zpomalovací retardér na ulici Kozlovská	38
Obr. 3.3	Křižovatka na ulici Velké Novosady-nábř. Protifašistických bojovníků	40
Obr. 3.4	Světelná Křižovatka na ulici Tržní-Velké Novosady – nábř. Edvarda Beneše 41	
Obr. 3.5	Křižovatka na ulici Velké Novosady-nábř. Protifašistických bojovníků	41
Obr. 3.6	Parkovací plocha u nemocnice na ulici u Bečvy	43
Obr. 3.7	Nová a stávající parkovací plocha u nemocnice na ulici u Bečvy	44
Obr. 3.8	Parkovací plocha na ulici Velké Novosady	45
Obr. 3.9	Silnice 150 II. třídy Domaželice-Dřevohostice	46
Obr. 3.10	Současný technický stav úseku silnice 150 Domaželice-Dřevohostice	47
Obr. 3.11	Současný technický stav úseku silnice 150 Domaželice-Dřevohostice	47
Obr. 3.12	Projektová dokumentace křižovatky na ulici Komenského-Velké Novosady-Kojetínská	48

Seznam tabulek

Tab. 2.1	Intenzita dopravy	30
----------	-------------------------	----

Seznam zkratek

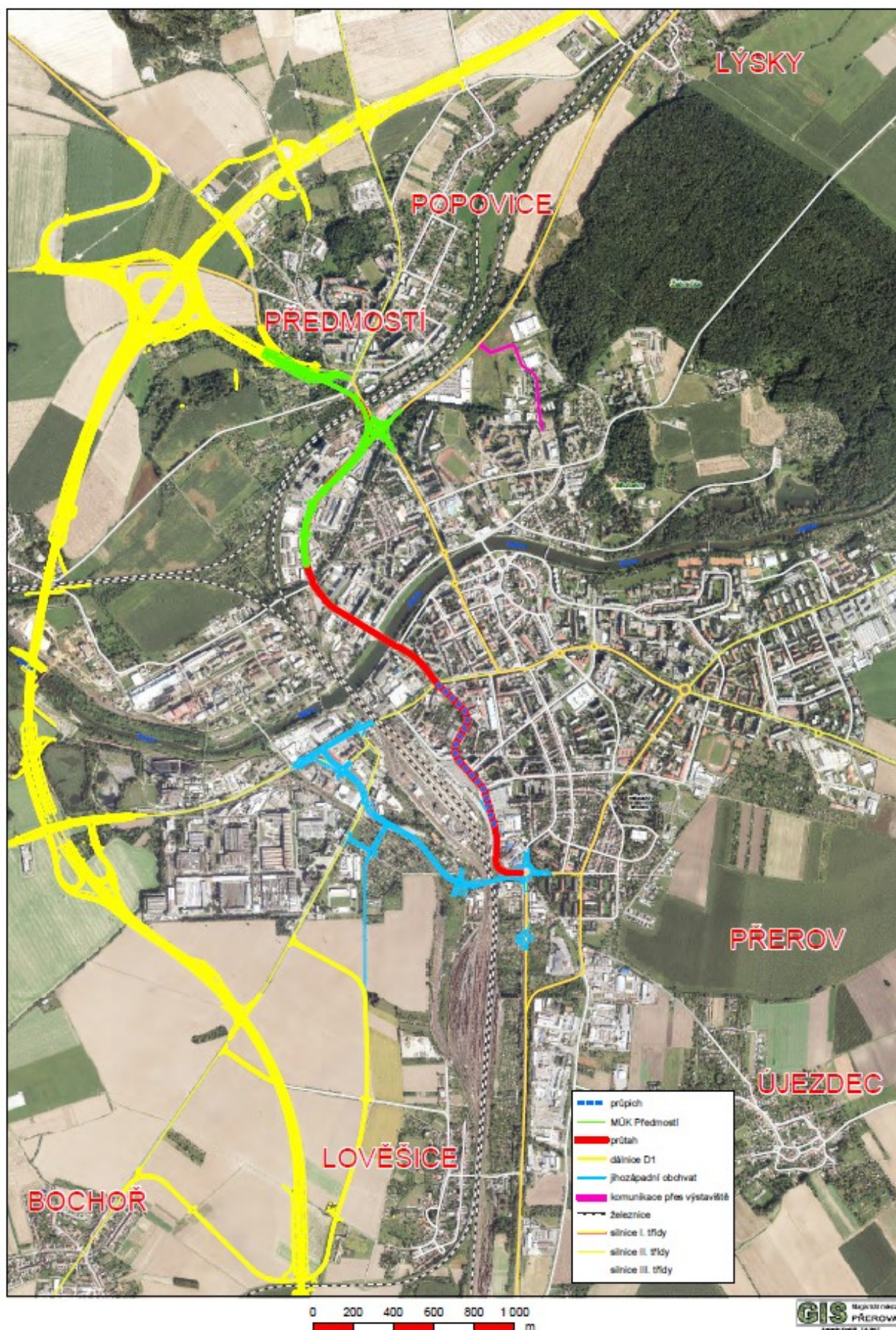
Č	číslo
ČR	Česká republika
D	dálnice
D1	dálnice 1
D55	dálnice 55
DPH	daň z přidané hodnoty
EUR	euro
GIS	geografický informační systém
ING	inženýr
KČ	korun českých
MIL	miliónů
MLD	miliard
NÁBŘ	nábřeží
PAR	paragraf
PK	pozemní komunikace
PH.D.	doktor
R	rychlostní silnice
ŘSD	ředitelství silnic a dálnic
S	silnice
SIÚ	silniční investorský útvar
TEN-T	transevropská dopravní síť
+	plus
-	mínus
%	procento

Seznam příloh

Příloha A Plánované stavby ve městě Přerov.

Příloha B Sčítání dopravy za rok 2016.

Plánované stavby ve městě Přerov



Sčítání dopravy

71-9



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Přerov

CZ0714-PR-1



Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR
v roce 2016

Autor BP	Tomáš Flajšinger
Název BP	Dopravní infrastruktura v okrese Přerov
Studijní obor	DOL
Rok obhajoby BP	2021
Počet stran	45
Počet příloh	2
Vedoucí BP	Ing. Michal Turek, Ph.D
Anotace	Bakalářská práce hodnotí dopravní infrastrukturu v okrese Přerov. První kapitola práce obsahuje teoretickou část, která popisuje obecně teoretická východiska stabilní technické základny. Druhá kapitola práce analyzuje dopravní infrastrukturu ve městě a okrese Přerov. Třetí kapitola bakalářské práce se zaměřuje na návrh na zlepšení dopravní infrastruktury. Ve čtvrté kapitole jsou vyhodnocené návrhy na zlepšení dopravní infrastruktury.
Klíčová slova	Dopravní systém, doprava, silniční doprava, dopravní infrastruktura.
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	