

Vysoká škola logistiky o. p. s.

**Dopravní dostupnost a obslužnost
v mikroregionu Kosířsko**

(Bakalářská práce)



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

studentka **Viktorie Páclová**

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 dostupnost a obslužnost v mikroregionu Kosířsko**

Cíl práce:

Analyzovat dopravní dostupnost a obslužnosti v mikroregionu Kosířsko a navrhnout opatření k jejich 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 obsluhy území veřejnou dopravou
2. Analýza dopravní dostupnosti a obslužnosti v mikroregionu Kosířsko
3. Návrhy opatření ke zlepšení dopravní dostupnosti a obslužnosti
4. Vyhodnocení navržených opatření

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

DRDLA, Pavel. Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2018. 414 stran. ISBN 978-80-7560-189-6.

HUDEČEK, Tomáš a kol. Atlas dopravní dostupnosti v České republice. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2016. 143 stran. ISBN 978-80-244-4982-1.

KŘIVDA, Vladislav, FOLPRECHT, Jan a Ivana OLIVKOVÁ. Dopravní geografie I. Ostrava: VŠB - Technická univerzita, 2006. 115 s. ISBN 80-248-1020-4.

ZELENÝ, Lubomír a kol. Osobní doprava. Praha: C.H. Beck, 2017. 213 stran. ISBN 978-80-7400-681-4.

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 vypracovala samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušila 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 byla také seznámena 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 vědoma povinnosti informovat předtím o této skutečnosti prorektora pro vzdělávání Vysoké školy logistiky o.p.s. Prohlašuji, že jsem byla poučena 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. Souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely. Prohlašuji, že odevzdaná tištěná verze bakalářské práce, elektronická verze na odevzdaném optickém médiu a verze nahraná do informačního systému jsou totožné.

V Přerově, dne 6.5.2021



Podpis

Poděkování

Ráda bych poděkovala vedoucímu mé bakalářské práce Ing. Michalovi Turkovi Ph.D. za odborné vedení, za pomoc a rady při zpracování této práce.

Anotace

Předmětem bakalářské práce je analýza dopravní dostupnosti a obslužnosti obcí v mikroregionu Kosířsko, konkrétně obcí Lutín, Hněvotín, Olšany u Prostějova, Drahanovice a Slatinice a navrhnout opatření ke zlepšení. Úvodní část bakalářské práce se zaměřuje na charakteristiku a infrastrukturu silniční, železniční, letecké a vodní dopravy, veřejnou hromadnou dopravu, zejména silniční a železniční, a definici pojmů dopravní obslužnost a dopravní dostupnost. V následné části práce je provedena charakteristika vybraného území a analýza dopravní obslužnosti a dostupnosti v obcích. V další kapitole jsou navržena opatření ke zlepšení dopravní obslužnosti a dostupnosti a v poslední kapitole jsou všechny tyto možnosti zlepšení vyhodnoceny.

Klíčová slova

dopravní dostupnost, dopravní obslužnost, mikroregion Kosířsko, veřejná doprava

Annotation

The subject of the bachelor's thesis is the analysis of transport accessibility and serviceability of municipalities in the Kosířsko microregion, specifically the municipalities of Lutín, Hněvotín, Olšany u Prostějova, Drahanovice and Slatinice and to propose measures for improvement. The introductory part of the bachelor's thesis focuses on the characteristics and infrastructure of road, rail, air and water transport, public transport, especially road and rail and the definition of the terms transport services and transport accessibility. In the following part of the work, the characteristics of the selected area and the analysis of transport services and accessibility in municipalities are performed. In the next chapter, measures to improve transport services and accessibility are proposed, and in the last chapter, all these possibilities for improvement are evaluated.

Keywords

transport accessibility, transport services, micro region Kosířsko, public transport

Obsah

| | |
|---|----|
| Úvod..... | 9 |
| 1 Teoretická východiska obsluhy území veřejnou dopravou | 10 |
| 1.1 Druhy dopravy | 10 |
| 1.1.1 Silniční doprava | 10 |
| 1.1.2 Železniční doprava | 11 |
| 1.1.3 Letecká doprava | 13 |
| 1.1.4 Vodní doprava..... | 14 |
| 1.2 Dopravní infrastruktura..... | 16 |
| 1.2.1 Infrastruktura silniční dopravy | 16 |
| 1.2.2 Infrastruktura železniční dopravy | 21 |
| 1.2.3 Infrastruktura letecké dopravy | 24 |
| 1.2.4 Infrastruktura vodní dopravy..... | 24 |
| 1.3 Pojem dopravní dostupnost..... | 26 |
| 1.4 Veřejná hromadná doprava | 28 |
| 1.4.1 Autobusová hromadná doprava..... | 30 |
| 1.4.2 Vlaková doprava | 31 |
| 1.5 Pojem dopravní obslužnost..... | 31 |
| 2 Analýza dopravní dostupnosti a obslužnosti v mikroregionu Kosířsko..... | 33 |
| 2.1 Charakteristika mikroregionu Kosířsko..... | 33 |
| 2.2 Doprava v mikroregionu | 37 |
| 2.2.1 Silniční doprava | 37 |
| 2.2.2 Železniční doprava..... | 38 |
| 2.2.3 Ostatní druhy dopravy..... | 39 |
| 2.3 Analýza dopravní dostupnosti | 39 |
| 2.3.1 Vzdálenostní dostupnost | 39 |
| 2.3.2 Časová dostupnost..... | 41 |

| | | |
|-------|---|----|
| 2.3.3 | Cenová dostupnost | 42 |
| 2.4 | Analýza dopravní obslužnosti..... | 43 |
| 3 | Návrh opatření ke zlepšení dopravní dostupnosti a obslužnosti | 47 |
| 4 | Vyhodnocení navržených opatření | 52 |
| | Závěr | 54 |
| | Seznam zdrojů..... | 55 |
| | Seznam grafických objektů..... | 59 |
| | Seznam zkratek | 60 |

Úvod

Dopravní dostupnost i dopravní obslužnost je důležitou součástí lidského života. Dopravní dostupnost vyjadřuje míru možností a kvality spojení mezi jednotlivými místy, sídelními celky, významnými centry nebo hospodářsko-geografickými částmi států a kontinentů. Jde hlavně o přístup k výstavbě a modernizaci dopravní infrastruktury s cílem vytvářet dostatečné kapacity pro rostoucí poptávku po dopravě. Naopak dopravní obslužností se rozumí hlavně zabezpečení dopravy pro všechny dny v týdnu, především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytující základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět. To je důležité zejména v boji proti stále rostoucí individuální automobilové dopravě.

V první kapitole této bakalářské práce jsem se zaměřila na teoretická východiska obsluhy území veřejnou dopravou, zejména na charakteristiku a infrastrukturu silniční, železniční, letecké a vodní dopravy, veřejnou hromadnou dopravu, zejména silniční a železniční. Také zde charakterizují pojmy dopravní dostupnost a dopravní obslužnost.

Ve druhé kapitole se věnuji praktické části bakalářské práce. Charakterizují zde mikroregion Kosiřsko, jeho polohu, klimatické podmínky, vesnice, které jsou jeho součástí. Také jsem se zaměřila na dopravu, která je v mikroregionu jen silniční a železniční. Analyzovala jsem zde dopravní dostupnost z hlediska vzdálenosti, času a ceny, a obslužnost, což je cílem práce. Analýzu jsem prováděla pro pět vesnic z mikroregionu Kosiřsko. Z důvodu jejich významu a počtu obyvatel jsem se zaměřila na obce Lutín, Hněvotín, Olšany u Prostějova, Drahanovice a Slatinice.

Ve třetí kapitole jsem navrhla opatření ke zlepšení dopravní obslužnosti a dostupnosti. Zkvalitnění silničních komunikací, přidání počtu spojů, výstavby cyklostezek, zabezpečení všech železničních přejezdů, výstavby nové železniční tratě a prodloužení linky, by bylo řešení ke zlepšení.

Ve čtvrté kapitole jsem všechny tyto možnosti zlepšení vyhodnotila.

Cílem práce je analyzovat dopravní dostupnost a obslužnost v mikroregionu Kosiřsko a navrhnout opatření k jejich zlepšení.

1 Teoretická východiska obsluhy území veřejnou dopravou

1.1 Druhy dopravy

„Doprava je definována jako úmyslný pohyb (tzn. jízda, let, plavba) dopravních prostředků po dopravních cestách nebo činnost dopravních zařízení. Jejím výsledkem je pak přeprava, tzn. vlastní přemístění (resp. přemístování) osob a věcí.“ [3, s. 7]

Dopravu lze členit podle různých kritérií, z ekonomického hlediska můžeme dopravu členit na osobní a nákladní. Úkolem osobní dopravy je přeprava cestujících, kteří představují okamžité spotřebitele dopravní produkce. Další možné členění je na dopravu hromadnou či individuální nebo veřejnou či neveřejnou. Nejčastěji je doprava dělena následovně:

- silniční,
- železniční,
- vnitrozemská vodní,
- námořní,
- letecká,
- ostatní (potrubní, nemotorová, přenos zpráv, energie apod.).

1.1.1 Silniční doprava

Silniční doprava patří k nejmladším druhům dopravy a zároveň je nejrychleji se rozvíjející odvětví dopravy. Je nejvýnosnějším druhem dopravy a její výkonnost je důležitou podmínkou pro rozvoj moderního hospodářství a kvalitní mobility obyvatel.

Mezi výhody silniční dopravy patří rychlost, dostupnost, operativnost, rychlá přizpůsobivost změnám poptávky, a hlavně schopnost bezproblémově realizovat systém přeprav z domu do domu. Silný nárůst provozu na pozemních komunikacích s sebou přinesl i řadu nejrozličnějších problémů, např. potřeba rozlišování silniční a dálniční sítě, růst nákladů na provoz, správu a údržbu komunikací, vzestup nehodovosti a s tím spojené ztráty na životech i majetku a negativní dopady na životní prostředí. [4]

Základní předpisy pro silniční dopravu:

- Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě,
- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích,
- Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě,
- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) uveřejněná jako vyhláška ministra zahraničních věcí č.11/1975,
- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) uveřejněná jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 21/2017 Sb. [12]

1.1.2 Železniční doprava

„Železniční doprava je doprava uskutečňována železničními dopravními prostředky po železničních tratích.“ [5, s. 43]

Díky fyzikálním vlastnostem je základní výhodou větší výkon za nižších jednotkových nákladů a vyšší potenciální kapacita, jak jednorázová, tak v delší časovém období. Existence speciální infrastruktury vyvolává fixní náklady, z ekonomického hlediska je dobré infrastrukturu co nejvíce využít, aby se dané fixní náklady rozdělili na větší objem dopravního nebo i přepravního výkonu, a tím celkové jednotkové náklady klesly.

Železniční doprava má také nižší dopady na životní prostředí, vysokou přepravní kapacitu a výkonovou flexibilitu. Za svou dobu existence si vybudovala rozsáhlou železniční infrastrukturu, která je dostupná v každém historickém sídle našeho území.

Oproti silniční dopravě má železniční doprava poměrně nízkou spotřebu energie na tunokilometr. S rozvojem silniční a letecké dopravy ve druhé polovině dvacátého století význam upadl. Se začátkem výstavby vysokorychlostních tratí se železniční doprava osob znovu stala konkurencí pro silniční i leteckou dopravu mezi centry měst na střední vzdálenosti. Železnice je stále významná a prakticky nenahraditelná v přepravě velkoobjemových materiálů (například uhlí). [4]

Dalšími výhodami jsou vysoká přepravní rychlost, rychlá výměna cestujících na zastávkách a stanicích, vysoká provozní spolehlivost a bezpečnost. [34]

Nevýhodou železniční dopravy jsou vysoké fixní náklady, nepřepaví z domu do domu, dlouhé čekací intervaly, náročná technická správa a údržba, organizační náročnost a terorismus. [34]

Legislativa v železniční dopravě:

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách,
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu,
- Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů,
- Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) č. 8/1985 Sb.

Do železniční dopravy v posledních letech spadají tzv. vlakotramvaje, jsou to hybridní vozidla, která jsou schopna jízdy po obou druzích drážní infrastruktury. Dále do železniční dopravy formálně patří lanovky, které se liší odlišným systémem přenosu výkonu.

Jedním ze segmentů, jak je možné konkurovat silniční a letecké dopravě je doprava vysokorychlostní.

„Vysokorychlostní doprava je doprava provozována vysokorychlostními vozidly po vysokorychlostních železničních tratích.“ [4, s. 132]

Vysokorychlostní tratě jsou takové tratě, na nichž je traťová rychlost minimálně 250 km/h u nově budovaných tratí a 200 km/h u zrekonstruovaných tratí a úseků, kde vyšší rychlost není možná, ale jsou od výše uvedených tratí provozně neoddělitelné a nižší rychlost je dána průjezdem stranicemi, obtížným terénem či městem.

Vysokorychlostní vozidla jsou taková vozidla, která mají technickou rychlost minimálně 250 km/h, kterou mohou využívat na nových tratích. Na modernizovaných tratích se mohou pohybovat rychlostí přibližně 200 km/h. Také se může jednat o vozidla, která mají nižší technickou rychlost než 200 km/h, ale budou provozována na síti vysokorychlostních tratí, aniž by provoz omezily.

Optimální vzdálenost pro maximální konkurenceschopnost vysokorychlostní dopravy oproti letecké dopravě je přibližně 800 km. [4]

V roce 2019 bylo na světě provozováno 46 500 km vysokorychlostních tratí, ve stavbě jich je dalších 12 000 km a plánováno je dalších 10 200 km. Předpokládá se, že do roku 2025 bude celková délka takových tratí asi 55 000 km. Země s nejdelší tratí, která se pořád rozvíjí, je Čína s více než 25 000 km tratí. V Evropě disponuje nejdelší tratí Španělsko nebo Francie.

1.1.3 Letecká doprava

Letecká doprava patří mezi nejmladší a nejrychleji se rozvíjející dopravní obor. Od svého vzniku prochází daleko prudším rozvojem než jiné druhy doprav. Letadla jsou schopná vyvinout stále větší cestovní rychlost proti jiným dopravním prostředkům a přepravovat stále větší množství cestujících. V rychlosti přepravního procesu vyniká letecká doprava nad všemi ostatními druhy doprav. Nevýhodou je, že se do doby přepravy a tím i do rychlosti přepravního procesu započítává také časová ztráta při přemístění z města na letiště a naopak, a také ztrátové časy při odbavování na letišti. [32]

Letecká doprava je velmi citlivé odvětví, na které působí řada externích vlivů a rizik, které letecké společnosti nemohou nijak ovlivnit. Na tomto místě můžeme zmínit například tyto faktory:

- ekonomické (změny HDP, kupní síla obyvatelstva, ceny paliva),
- politické (válečné konflikty v některých zemích),
- meteorologické (jevy, které mohou znemožnit uskutečnění letu, např. bouřky, sněhové vánice, výskyt sopečného popela v ovzduší, počasí také ovlivňuje chuť lidí cestovat),
- výskyt epidemií,
- hrozba teroristických útoků. [4]

Všechny uvedené faktory významně ovlivňují poptávku po službách leteckých společností.

Mezi přednosti letecké dopravy můžeme zařadit především vysokou rychlost, pohodlí, odpovídající kvalitu, spolehlivost a bezpečnost.

Nevýhody letecké dopravy jsou zejména negativní vliv na životní prostředí spojený s emisemi CO₂ a hlukem, který postihuje především lokality nacházející se v okolí letišť. Další nevýhody jsou omezená kapacita, závislost na počasí (povětrnostní vlivy) a vzdálenost letišť od center.

Leteckou dopravu můžeme obecně členit následujícím způsobem:

- komerční letectví – provozované leteckými společnostmi za účelem přepravy nákladu a cestujících,
- vojenské letectví – bojové aktivity, případně další lety podporující vojenské aktivity,
- všeobecné letectví – provozování soukromě vlastněných strojů neleteckými společnostmi, letecké práce nebo sportovní létání. [4]

1.1.4 Vodní doprava

Vodní doprava je jedním z nejstarších druhů dopravy. Lidé od nepaměti používali vodní toky a moře k přepravě osob i nákladu. Svůj význam neztratila ani teď i když je v současnosti méně významným oborem dopravy.

Ve srovnání s ostatními druhy dopravy nejméně znečišťuje životní prostředí, přímé znečištění vody i znečištění ovzduší je ve srovnání s ostatními druhy dopravy minimální. V případě nehody lodi však může dojít k velkým škodám s dlouhodobými následky a dlouhotrvajícími účinky na přírodu. [31]

Základní legislativa ve vodní dopravě:

- zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě,
- vyhláška MD č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí,
- vyhláška MD č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách,
- vyhláška MD č. 224/1995 Sb., o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel.

Vodní dopravu dělíme na:

- vnitrozemskou vodní (řiční),
- námořní.

V České republice se kvůli její geografické poloze využívá především vnitrozemská vodní doprava.

Vnitrozemská vodní doprava

Nevýhoda vnitrozemské vodní dopavy je v její závislosti na stavu vodního toku, to znamená na hloubce, respektive na jeho šířce a kvalitě dna vodního toku. Ne všechny přírodní toky umožňují bez nákladných úprav plavbu stejně velkých plavidel, což má negativní vliv na výkonnost příslušného vodního toku. [31]

Ve vyspělých zemích slouží řiční doprava jako doprava rekreační, cestující například poznávají určité území, v případě delších plaveb plní loď funkci plovoucího hotelu. [4]

Základní charakteristika pro začlenění vodní dopavy do dopravní soustavy jsou následující:

- nižší dopravní rychlost, která přináší omezené využití při přepravě osob a některého zboží (např. při rychlé zkáze),
- nižší mrtvá hmotnost dopravního prostředku a menší počet obsluhujícího personálu vzhledem k přepravovanému objemu,
- nižší potřeba tažné síly a z toho vyplývá nižší spotřeba pohonných hmot,
- celkově nižší náklady na přepravu ve srovnání s jinými obory dopavy,
- nižší znečišťování životního prostředí ve srovnání s jinými obory dopavy,
- větší závislost provozu na přírodních podmínkách,
- nejednotnost parametrů jednotlivých vodních cest, která je omezujícím faktorem pro pohyb jednotlivých typů plavidel,
- závislost sítě vnitrozemských vodních cest na konfiguraci území, a tím i její menší rozsah a hustota.

Námořní doprava

Námořní doprava spolu s dopravou leteckou zajišťuje přepravu osob a nákladů mezi kontinenty, převážná většina námořní přepravy však je přeprava zboží. [4]

V podmínkách České republiky nelze očekávat významnější rozvoj vodní dopravy. Nákladní doprava na našich splavných vodních tocích má jen okrajový význam a její požadavky na drastické a nákladné úpravy koryt řek a stavbu vodních děl jsou nejen neekonomické svou pochybnou návratností, ale také ohrožují životní prostředí. [17]

1.2 Dopravní infrastruktura

„Dopravní infrastruktura je integrální součástí územního plánování s významnou, ale nikoliv dominantní funkcí. Musí být v souladu s cíli územního plánování a v rámci svých technických možností musí být v souladu s principy udržitelného rozvoje území. Nároky na uspořádání dopravní infrastruktury mohou být (a obvykle jsou) protichůdné. Má mít komplexní kvalitu – poskytovat maximální výkon, rychlost, pohodlí, ale při minimálních nárocích na energii a prostor a bez negativního vlivu na životní prostředí.“ [17, s. 1]

Dopravní infrastruktura musí:

- zajistit bezpečnost všech účastníků dopravy,
- podílet se aktivně na tvorbě a ochraně krajiny a veřejných prostorů,
- být službou pro rozvoj území,
- minimalizovat nároky na zábor území,
- chránit životní prostředí, minimalizovat, nebo zcela odstranit negativní dopady dopravy,
- zabezpečit všechny nároky na přepravu,
- dokonale obsluhovat území. [17]

1.2.1 Infrastruktura silniční dopravy

Ve všech zemích světa jsou pozemní komunikace považovány za veřejně přístupné komunikace. Skoro ve všech zemích platí stejná nebo velice podobná pravidla silničního

provozu. Ve většině zemí se používá pravosměrný provoz, jen ojediněle se v některých státech používá levosměrný provoz (např. Velká Británie, Irsko, Austrálie). [10]

Pozemní komunikace se mohou nacházet:

- mimo zastavěné území – tzv. extravilán,
- v zastavěném území – tzv. intravilán.

Pozemní komunikace v extravilánu

Podle technického vybavení a dopravního významu se dělí síť pozemních komunikací v extravilánu na:

a) Dálnice

Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy. Dálnice je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. [11]

b) Silnice

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

- silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

c) Místní komunikace

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:

- místní komunikace I. třídy,

- místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,
- místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace,
- místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz.

d) Účelová komunikace

Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Účelovou komunikací je i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. [11]

Počet kilometrů jednotlivých pozemních komunikací je znázorněn v Tab. 1.1 Infrastruktura silniční dopravy v km.

Tab. 1.1 Infrastruktura silniční dopravy v km

| | 2010 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Délka silnic a dálnic celkem | 55 751,9 | 55 737,5 | 55 757,3 | 55 756,4 | 55 744,0 | 55 768,3 |
| Dálnice v provozu | 733,9 | 776,0 | 1 222,7 | 1 239,8 | 1 251,7 | 1 276,4 |
| Silnice | 55 018,0 | 54 961,5 | 54 534,6 | 54 516,7 | 54 492,3 | 54 491,9 |
| z toho silnice I. třídy | 6 254,6 | 6 244,9 | 5 807,3 | 5 824,8 | 5 817,9 | 5 826,2 |
| silnice II. třídy | 14 634,8 | 14 586,7 | 14 592,7 | 14 588,5 | 14 587,1 | 14 584,6 |
| silnice III. třídy | 34 128,6 | 34 129,9 | 34 134,6 | 34 103,4 | 34 087,3 | 34 081,1 |
| Místní komunikace | 74 919,0 | 74 919,0 | 74 919,0 | 74 919,0 | 74 919,0 | 74 919,0 |

Zdroj: [16].

Pro lepší přehlednost jsou vlastníci a správci pozemních komunikací zapsáni do tabulky viz Tab. 1.2 Vlastník a správce pozemních komunikací.

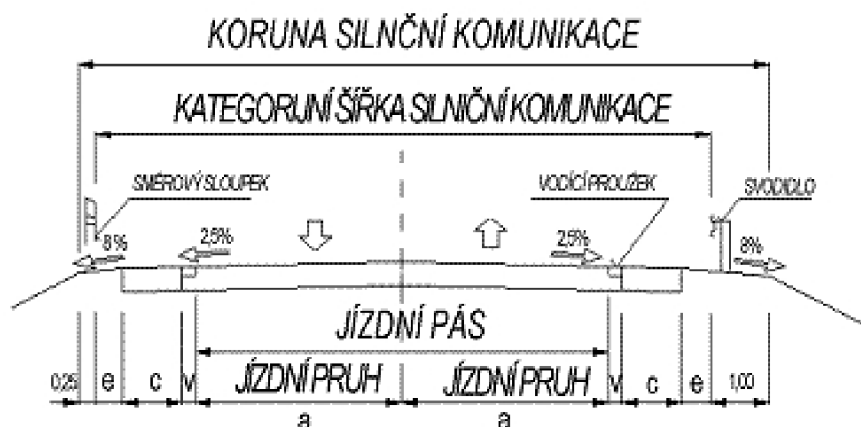
Tab. 1.2 Vlastník a správce pozemních komunikací

| Kategorie pozemních komunikací | Vlastník | Správce |
|--------------------------------|----------|------------------|
| Dálnice | stát | ŘSD |
| Silnice I. třídy | stát | ŘSD |
| Silnice II. Třídy | kraj | SÚS |
| Silnice III. třídy | kraj | SÚS |
| Místní komunikace | obec | technické služby |
| Účelová komunikace | FO, PO | vlastník |

Zdroj: [11].

Silniční koruna

Silniční koruna (viz Obr. 1.1 Koruna silniční komunikace) je celá šířka povrchu silniční komunikace, vymezená hranami silniční koruny, od kterých začíná zemní těleso. [10]



Obr. 1.1 Koruna silniční komunikace

Zdroj: [18].

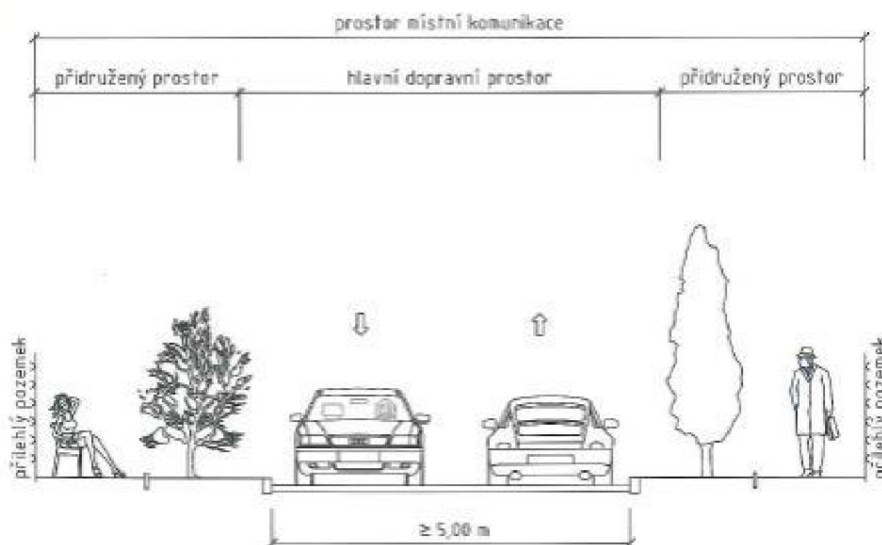
Skládá se z těchto částí:

- jízdní pruh – základní část jízdního pásu určená pro jeden jízdní pruh silničních vozidel,
- vodící prouzek – šířkový prvek, který opticky ohraničuje jízdní pás, základní šířka proužku je 0,25 m, u zvýšené obruby nebo nebezpečné části je to 0,50 m,
- zpevněná krajnice – slouží k odstavení porouchaných vozidel na nezbytně nutnou dobu, event. k pohybu chodců, cyklistů apod.,

- nezpevněná krajnice – kategoriální šířka vymezuje její část ve volné šířce koruny v metrech, ale pokračuje dál až k hraně silniční koruny, tj. jsou na ní umístěné dopravní značky a bezpečnostní a záchytná zařízení.

Pozemní komunikace v intravilánu

Pozemní komunikace v intravilánu (a to jak průtahy silnic I., II. a III. třídy, tak i ostatní komunikace) se nazývají městské komunikace. [10]



Obr. 1.2 Pozemní komunikace v intravilánu

Zdroj: [19].

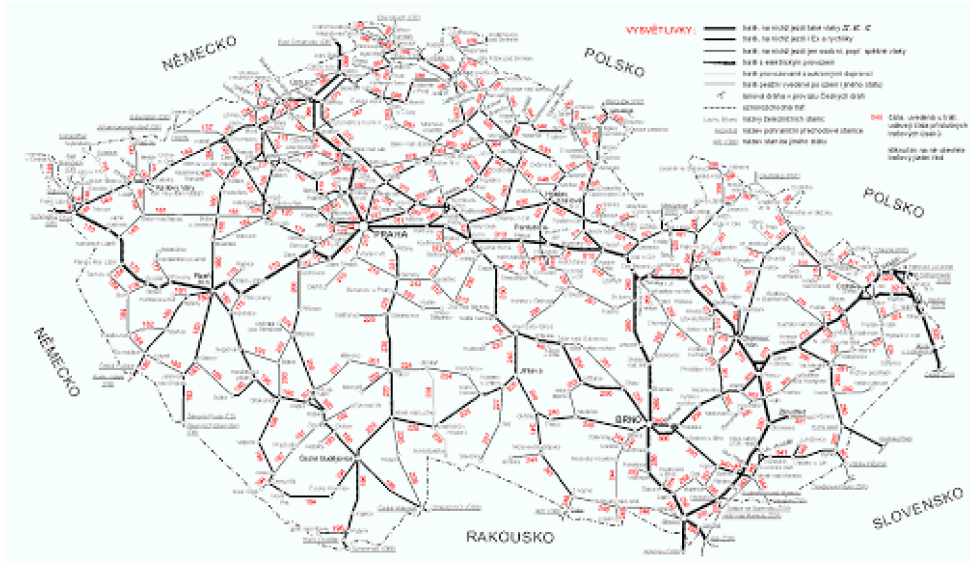
Celý dopravní prostor, tj. šířka mezi zástavbou nebo zelení, se podle Obr. 1.2 dělí na:

- Hlavní dopravní prostor, jehož šířka je v kategoriálním znaku a odpovídá šířce mezi zvýšenými obrubami zvětšené po stranách o bezpečnostní odstup 0,5 m. V hlavním dopravním prostoru jsou jízdní pruhy, vodící proužky, přidružené pruhy (nouzové, zastavovací, parkovací), event. střední dělicí pás nebo tramvajový pás.
- Přidružený dopravní prostor, ve kterém se umísťují chodníky, event. Za postranním dělicím pásem cyklistické pruhy nebo pásy, přidružené pásy pro městskou hromadnou dopravu (autobusové, trolejbusové – pokud nejsou společně s ostatní dopravou v hlavním dopravním prostoru). [10]

1.2.2 Infrastruktura železniční dopravy

„Pod pojmem infrastruktura železniční dopravy rozumíme všechny dopravní cesty určené pro pohyb železničních vozidel včetně potřebného vybavení.“ [29, s. 14]

Česká republika patří k zemím s relativně hustou železniční sítí (viz Obr. 1.3 Železniční síť ČR), celková délka momentálně provozovaných tratí je přes 9500 km.



Obr. 1.3 Železniční síť ČR

Zdroj: [30].

Železniční tranzitní koridory

Tranzitní železniční koridor je označení pro hlavní, modernizovanou železniční trať s maximální rychlostí 160 km/h určenou především k příměstské, dálkové a tranzitní osobní i nákladní dopravě.

Přehled koridorů (viz. Obr. 1.4):

- I. tranzitní koridor (červená) – Německo – Děčín – Praha – Holešovice – Pardubice – Brno – Břeclav – Slovensko,
- II. tranzitní koridor (žlutá) – Polsko – Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav – Rakousko,
- III. tranzitní koridor (zelená) – Slovensko – Mosty u Jablunkova – Ostrava – Přerov – Praha – Praha – Plzeň – Cheb – Německo,

- IV. tranzitní koridor (modrá) – Německo – Děčín – Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště – Rakousko. [35]

Pátý tranzitní koridor na trase Praha – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav – Liberec je v současné době pouze v uvažovací fázi.



Obr. 1.4 Železniční koridory

Zdroj: [35].

Železniční síť dělíme na dílčí části, které jsou ohraničené zpravidla významnými železničními stanicemi nebo železničními uzly. Tyto dílčí části označujeme jako železniční tratě. Pojmenování tratí bývá zpravidla stejné jako název počáteční a koncové stanice. Může být také použito i názvu některé stanice, ležící mezi nimi, jestliže je spojení mezi počáteční a koncovou stanicí možné více směry.

Jako příklady názvů železničních tratí ČD lze uvést:

- Praha – České Budějovice,
- Pardubice – Havlíčkův Brod,
- Ústí nad Labem – Velký Osek – Kolín. [29]

V současnosti je vlastníkem většiny železničních tratí na území České republiky stát, zastoupený státní organizací SŽ (Správa železnic), která vznikla na základě zákona č. 77/2002 Sb. k 1. 1. 2003. Organizace SŽ hospodaří s železničními dopravními cestami, zajišťuje jejich udržování, provozování, modernizaci a rozvoj. Dále přiděluje kapacitu dopravní cesty na dráze celostátní i regionální. [29]

Železniční tratě byly zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách rozděleny z hlediska předpisů, významu a účelu na kategorie:

- dráha regionální – dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a ústí do celostátní nebo do jiné regionální dráhy,
- dráha celostátní – dráha sloužící mezistátní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena,
- dráha místní – dráha místního významu oddělená od celostátní nebo regionální dráhy, tato dráha je oddělená, umožňuje-li přesun drážního vozidla na jinou dráhu pouze s použitím zvláštního technického zařízení nebo slouží-li výhradně k provozování neveřejné osobní drážní dopravy, osobní drážní dopravy a pro potřeby cestovního ruchu,
- speciální dráha – slouží zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obcí,
- zkušební dráha – tato dráha slouží k provádění zkušebního provozu drážních vozidel nebo k provádění zkoušek pro schválení typů a změn typů drážních vozidel a drážní infrastruktury,
- vlečka – tato dráha slouží k vlastní potřebě provozovatele, ústí do celostátní nebo regionální dráhy.

Rozdělení železničních tratí podle rozchodu koleje:

- úzkorozchodné (1000 mm),
- normálně rozchodné (1435 mm),
- širokorozchodné (1520 mm).

Rozdělení podle počtu kolejí:

- jednokolejné,
- dvoukolejné,
- vícekolejné. [29]

1.2.3 Infrastruktura letecké dopravy

Dráhový systém

Základem letiště je dráhový systém (provozní plochy letiště), který se skládá ze vzletových a přistávacích drah, pojezdových drah s vyčkávacími plochami a odbavovacích ploch se stojánkami letadel (s odpovídající infrastrukturou, značení, osvětlení, navádění apod.). K dráhovému systému patří i obratiště letadel, parkovací plochy letadel, plochy pro odmrazování letadel, odloučená stání apod. Součástí civilních letišť jsou také heliporty a technické základny letecké záchranné služby. Součástí území dráhového systému jsou vnitřní komunikace letiště. Dráhy jsou buď zpevněné (asfalt, beton) nebo nezpevněné (tráva). [33]

Pozemní infrastruktura

Součástí pozemní infrastruktury letiště jsou terminály osobní dopravy (vnitrostátní, mezinárodní, VIP, nízkonákladové aj.), kargo terminály, hangáry, stavby řízení letového provozu včetně řídicí věže, stavby a zařízení meteorologické služby, stavby a zařízení palivového hospodářství, záchranné a požární stanice, hygienické stanice, garáže speciálních vozidel, technické zázemí letiště, zázemí služeb odbavení letadel (ground handling, catering), oplocení s vrátnicemi apod. Technickou infrastrukturu letiště dotváří energetické sítě s náhradními zdroji, tepelné hospodářství, kanalizace s čističkami odpadních vod, zařízení telekomunikačních sítí, odpadové hospodářství aj. [33]

1.2.4 Infrastruktura vodní dopravy

Síť vnitrozemských vodních cest tvoří veškeré splavné toky uvažovaného území. Zahrnujeme také pobřežní vody moří. [31]

Vnitrozemská vodní cesta je podle českého zákona č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě každý vodní tok nebo jiná vodní plocha, na kterých je možné provozovat plavbu, tj. provozovat plavidlo.

Podle původu, resp. vzniku dělíme vodní cesty na:

- přirozené vnitrozemské vodní cesty,
- umělé vnitrozemské vodní cesty.

Dopravně významné vodní cesty ČR se člení na vodní cesty využívané a vodní cesty využitelné.

Vodní cesty využívané jsou:

- vodní tok Labe od říčního km 102,2 na státní hranici,
- vodní tok Vltavy od říčního km 91,5 (Třebeňovice) po soutok s vodním tokem Labe, včetně vyústění části vodního toku Berounky po přístav Radotín,
- vodní tok Vltavy od říčního km 239,6 (České Budějovice) po říční km 91,5 (Třebeňovice) jen pro plavidla o nosnosti do 300 tun.

Využitelnými vodními cestami jsou:

- vodní tok Labe od říčního km 148,7 (Opatovice) po říční km 102,2 (Chvaletice),
- vodní tok Moravy od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně průplavu Otrokovice-Rohatec,
- vodní tok Bečvy od Přerova po ústí vodního toku Moravy,
- vodní tok Odry od Polanky nad Odrou po státní hranici s Polskem,
- vodní tok Ostravice pod ústím Lučiny,
- vodní tok Berounky od říčního km 37,0 po přístav Radotín,
- vodní tok Ohře od říčního km 3,0 (Terezín) po ústí do vodního toku Labe.

V některých zemích je vnitrozemská vodní doprava jedním z významných druhů dopravy – například Německo a Nizozemí. V České republice se možnost využití vnitrozemské vodní dopravy redukuje pouze na přepravu po Vltavě a Labi.

V osobní vodní přepravě lze využít také vodní nádrže. Vodní cesty v České republice jsou ve srovnání s většinou sousedních států relativně krátké a málo rozvětvené. [31]

Celková délka splavných cest v České republice je 303 km. Existující a plánované vodní cesty jsou zobrazeny na Obr. 1.5 Vodní cesty v České republice a na Slovensku.



Obr. 1.5 Vodní cesty v České republice a na Slovensku

Zdroj: [31].

1.3 Pojem dopravní dostupnost

„Dopravní dostupnost vyjadřuje určitou míru možností a kvality spojení mezi jednotlivými místy, sídelními celky, významnými centry nebo hospodářsko-geografickými částmi států a kontinentů. Obsahem tohoto problémového okruhu je proto zkvalitňování předpokladů rozvoje dopravy, které zčásti leží mimo možnost operátorů dopravy a částečně překrývají i kompetence infrastrukturních agentur. Jde o přístup k výstavbě a modernizaci dopravní infrastruktury s obecným cílem vytvářet dostatečné kapacity pro rostoucí poptávku po přepravě. Jinými slovy řečeno, jde o snahu regulovat racionálním způsobem stranu nabídky a dopravních služeb.“ [4, s. 24]

Dostupnost můžeme chápat jako vlastnost místa, která vyjadřuje, jak se lehce dostat z tohoto místa do okolních míst. Dostupnost závisí zejména na charakteristice dopravní sítě. Blízkost dopravních uzlů, jejich geografická poloha, počet spojení mezi nimi, kvalita tohoto spojení, to vše významným způsobem ovlivňuje schopnost dopravního prostředku, a tedy člověka, obsáhnout v dnešní době stále narůstající počet nutných či potřebných aktivit, rozmístěných okolo bydliště či zaměstnání. [7]

Mezi prvky dopravní dostupnosti patří:

- subjekt dostupnosti (osoba, skupina osob obyvatel určitého území), který se nachází na určitém místě a z jehož pohledu je dostupnost zkoumána,
- objekt – cíl (aktivita, různé služby, příležitost apod.),
- transportní prvek, který představuje spojení mezi subjektem a objektem dostupnosti a umožňuje překonat prostorovou separaci.

Míru dostupnosti ovlivňují zejména dva faktory:

- stav sítě dopravních cest,
- množství a kvalita nabízených služeb na dané síti, případně úseku sítě.

Nové tendence, které se projevují v dopravním sektoru v posledních desetiletích vedou k nerovnoměrnému zatížení dopravních sítí a k dalším vstupům dopravních prostředků do systému silnic a dálnic. To na straně jedné vede k potřebě důkladných analýz stavu a kvality sítí, na straně druhé k regulaci ekonomického chování uživatelů dopravní infrastruktury. [7]

Druhy dostupnosti

Ve výzkumu dostupnosti je možné odlišit různé druhy dostupnosti; v odborné literatuře lze nejčastěji nalézt dělení na dostupnost časovou, vzdálenostní a frekvenční. Každý z druhů dostupnosti zdůrazňuje jiný faktor ovlivňující dosažitelnost lokality. Časová dostupnost představuje časovou náročnost transportu z jednoho bodu k ostatním, vzdálenostní představuje vzdálenost místa od ostatních v dopravní síti a frekvenční představuje počet spojů, kterými se lze dopravit do daného místa. Dostupnost lze také dělit i podle jiných hledisek, například podle dopravního prostředku, pro který je zjišťována. [2]

Evropská unie považuje kvalitní dopravní dostupnost za součást základních sociálních práv občanů a je proto důležité udržet kvalitní nabídku přepravních možností pro cestující bez ohledu na místo výkonu a vzít v potaz přirozenou spádovost jednotlivých center.

1.4 Veřejná hromadná doprava

„Veřejná hromadná doprava nebo na území města také městská hromadná doprava (pro kterou se vžila obecně užívaná zkratka MHD), je systém dopravy osob hromadnými prostředky (autobusy, trolejbusy, tramvajemi, metrem čili městskou rychlodráhou) provozovaný bez přispění systému železnice, a to na území města a také regionu jakéhokoliv rozsahu a charakteru. Nicméně tato definice, nebo toto pojetí již přestává (nebo přestalo) platit a všude, kde je to možné, praktické, užitečné, kooperují systémy veřejné hromadné dopravy se železnicí, která představuje nejkologičtější dopravní systém, případně s dalšími druhy a prostředky hromadné dopravy osob.“ [17, s. 13]

Veřejná doprava je doprava provozovaná za předem určených a vyhlášených přepravních a tarifních podmínek a je přístupná každému zájemci. V rámci měst je obvykle základ veřejné dopravy městská hromadná doprava a taxislužba.

Veřejná doprava se provozuje zejména jako drážní (železniční včetně dopravy metrem, tramvajová, trolejbusová, na lanových drahách), silniční linková doprava (zejména autobusová), taxislužba, letecká doprava a vodní doprava. Hromadná veřejná doprava je zpravidla organizována jako linková s pevným jízdním řádem. Může však mít i některé rysy poptávkové dopravy, například spoje na zavolání (radiobus).

Do systému veřejné dopravy a jejího financování vstupují čtyři subjekty:

- prvním z nich jsou objednatelé veřejné přepravy (stát, kraje, obce),
- druhým jsou vykonavatelé, tedy jednotliví dopravci, to jsou především podnikatelé, kteří zajištění dopravy berou jako prostředek dosažení zisku,
- třetím subjektem je regulátor, v tomto případě stát, zastoupený ministerstvy financí a dopravy,
- čtvrtým subjektem jsou uživatelé veřejné služby, tedy cestující, kteří participují na financování ve formě plateb jízdného. [36]

Veřejná doprava však neplní pouze funkci přepravy osob a zajištění veřejné dopravní obslužnosti území. Vedle těchto základních funkcí má veřejná doprava i další funkce:

- Sociální – občan, který nemůže používat individuální automobilovou dopravu, se musí dostat do školy a školských zařízení, k lékaři, k úřadům, k soudům, do zaměstnání, a to za cenu, která pro něj bude přijatelná.
- Prostorové – individuální automobilová doprava je prostorově náročná, zajištění tohoto prostoru, včetně dopravy v klidu, je ve městech velmi obtížný úkol, ve městech končí často i cesty z regionu.
- Ekonomické – veřejná doprava jako celek produkuje výrazně méně měrných emisí než individuální automobilová doprava. Pro dobrou ekologickou bilanci na jednotlivých dopravních službách ale potřebuje odpovídající přepravní proudy.
- Bezpečnost – ve srovnání s použitím individuální automobilové dopravy zaznamenává veřejná doprava na přepravovaného cestujícího výrazně méně nehod. Velkou roli zde hraje kolejová doprava provozovaná po zabezpečené dopravní cestě.
- Vyváženost regionálního rozvoje – kvalitní veřejná doprava významně přispívá k rovnoměrnému regionálnímu rozvoji, má vliv například na zaměstnanost, zabraňuje vysídlování venkovních oblastí.

Aby vůbec mělo veřejnou dopravu smysl financovat, je nutné, aby byla po této službě poptávka. Poptávka z řad uživatelů, tedy cestujících, ale i z řad objednavatelů, tedy veřejné správy. Pro určování poptávky po veřejné dopravě existuje několik různých modelů, v praxi se však rozhoduje spíše na základě ekonomických možností a politických dohod. Hlavními determinanty poptávky po veřejné dopravě jsou podle Dopravní sektorové strategie následující faktory: přepravní doba, prostorová a časová dostupnost, bezpečnost, komfort, flexibilita a náklady na přepravu. Dále se přihlíží na eliminaci negativních jevů na životní prostředí, na míru urbanizace a hustotu osídlení, na ekonomickou vyspělost, demografické složení a úroveň motorizace oblasti (procento lidí s vlastním vozem). [36]

1.4.1 Autobusová hromadná doprava

Autobusová doprava je silniční doprava pro přepravu osob uskutečňovaná a autobusy.

Podle pravidelnosti se dělí na:

- pravidelnou (linkovou),
- příležitostnou.

Pravidelná autobusová doprava

Linková osobní doprava – představuje pravidelné poskytování přepravních služeb na určité trase dopravní cesty, kdy cestující nastupují a vystupují na předem určených zastávkách. Linkovou osobní dopravu lze provozovat formou veřejné linkové dopravy nebo formou zvláštní linkové dopravy.

Veřejná linková doprava – znamená především služby nabízené podle předem vyhlášených podmínek a poskytované k uspokojování přepravních služeb. S výhradou případné povinné rezervace je veřejná linková doprava přístupná všem.

Zvláštní linková doprava – je to doprava určitých vybraných skupin cestujících s vyloučením ostatních osob. Zahrnuje zejména přepravu pracovníků mezi bydlištěm a pracovištěm, přepravu žáků a studentů mezi bydlištěm a vzdělávacími institucemi. [4]

Příležitostná autobusová doprava

„Příležitostná osobní silniční doprava je neveřejná osobní doprava, která není linkovou osobní dopravou ani taxishlužbou.“ [4, s. 117]

Vyznačuje se zejména tím, že přepravuje skupiny cestujících vytvořené z podnětu zákazníka nebo samostatného dopravce.

Podle místa uskutečnění se dělí na:

- městskou,
- příměstskou a regionální,
- meziměstskou a dálkovou,
- mezinárodní.

Podle způsobu financování se dělí na:

- komerční – financovanou buď pouze z jízdného nebo soukromoprávním subjektem, provozovanou svým jménem a na svůj účet,
- dotovaná – zajišťující dopravní obslužnost na základě objednávky veřejného samosprávného celku, pak provozovanou jménem objednatele,
- soukromá – je-li např. autobus majetkem soukromé osoby.

1.4.2 Vlaková doprava

Veřejná drážní doprava je taková doprava, kterou dopravce nabízí široké veřejnosti (městská hromadná doprava, veřejná železniční doprava atd.). Rozsáhlý okruh subjektů neumožňuje dopravci vyjednávat s každým zájemcem podmínky zvlášť. Proto jsou dopravcem předem vyhlášené přepravní podmínky, jízdní řád a tarif. Uveřejnění smluvních přepravních podmínek v osobní přepravě potom blíže upravuje § 49 odst. 1 vyhlášky ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.

Uzavírání přepravní smlouvy v osobní přepravě probíhá mnohdy velmi zjednodušeným způsobem. Cena za přepravu je ve veřejné drážní dopravě pro všechny cestující na stejné trase stejná a je hrazena např. označením cestovního dokladu (lístku). Dopravce pak cesty v dané relaci uskuteční podle jízdního řádu a bez ohledu na to, kolik má zájemců o přepravu.

1.5 Pojem dopravní obslužnost

Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu. [8]

Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.

Obec zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti území kraje.

Stát prostřednictvím své organizační složky zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter. Za stát zajišťuje dopravní obslužnost ministerstvo dopravy. Ministerstvo dopravy po dohodě s ministerstvem financí určí maximální výši kompenzace a způsob tohoto určení na dobu účinnosti smluv o veřejných službách v přepravě cestujících. [8]

Dopravce, který chce provozovat přepravu, musí splňovat určité podmínky:

- mít přidělenou kapacitu dopravní cesty, osvědčení dopravce a uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy s provozovatelem dráhy, jedná-li se o dopravce ve veřejné drážní osobní dopravě,
- mít licenci a schválený jízdní řád, jedná-li se o dopravce ve veřejné linkové dopravě, a dále osvědčení o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě, jedná-li se o dopravce v městské autobusové dopravě,
- mít zajištěna vozidla, personál a technické zázemí nezbytné pro provozování veřejných služeb v přepravě cestujících podle přidělené kapacity dopravní cesty nebo schváleného jízdního řádu,
- být způsobilý zajistit poskytování souhrnu činností uložených zákonem o silniční dopravě a zákonem o dráhách,
- splňovat standardy kvality a bezpečnosti dopravy, včetně standardů pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Při sestavování rozpočtu Ministerstvo dopravy posuzuje ekonomické zajištění dopravní obslužnosti státu, krajů a obcí v rozsahu podle uzavřených smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na daný rok a následnou kompenzaci. Evropská unie považuje kvalitní dopravní dostupnost za součást základních sociálních práv občanů a je proto důležité udržet kvalitní nabídku přepravních možností pro cestující bez ohledu na místo výkonu a vzít v potaz přirozenou spádovost jednotlivých center. [8]

2 Analýza dopravní dostupnosti a obslužnosti v mikroregionu Kosířsko

2.1 Charakteristika mikroregionu Kosířsko

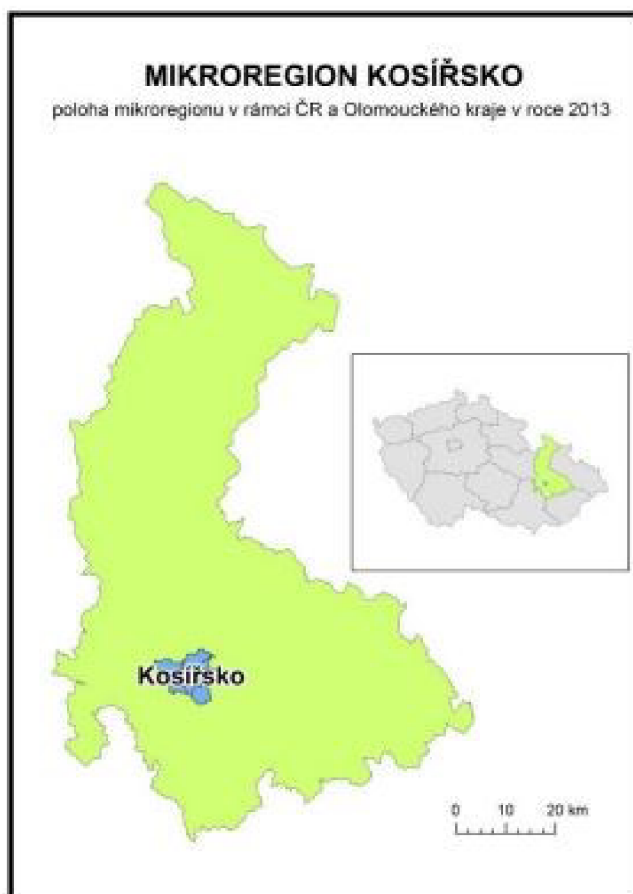
Mikroregion Kosířsko vznikl v roce 1999 dohodou obcí Lutín, Drahanovice, Těšetice, Hněvotín, Slatinice, Slatinky, Ústín a Luběnice o vzájemné spolupráci. K registraci svazku obcí došlo v roce 2001, v roce 2006 přistoupila ještě obec Olšany u Prostějova. Mikroregion Kosířsko se rozkládá pod kopcem Velký Kosíř jihozápadně od Olomouce. Je to poměrně malý mikroregion, k 1.1.2020 na území Kosířska žilo 13 064 obyvatel na ploše s rozlohou 79,95 km², to odpovídá hustotě zalidnění 163 obyvatel na km². Sedm obcí se rozkládá na území okresu Olomouc a dvě obce jsou v okrese Prostějov. [6]

Největší obcí mikroregionu Kosířsko podle počtu obyvatel je Lutín s 3246 obyvateli, následuje obec Hněvotín s 1850 obyvateli, naopak mezi nejmenší obce patří Slatinky s 580 obyvateli a Ústín s 435 obyvateli. Rozlohou jsou největší obcí Drahanovice s rozlohou 13,51 km² a Těšetice s rozlohou 12,44 km², a naopak rozlohově nejmenší jsou obce Ústín s rozlohou 4,4 km² a Luběnice s 2,76 km².

Jak znázorňuje obr. 2.1, mikroregion Kosířsko se rozkládá na území Olomouckého kraje ve střední Moravě, západně od města Olomouc na plošině úrodné Hané a z části na úbočích Drahanské vysočiny. Hraničí s mikroregiony Kosteletsko, Litovelsko, Prostějovsko a Konicko.

Nejvyšším bodem je Velký Kosíř s 442 metry nad mořem, nejnižší bod se nachází v obci Lutín s 220 metry nad mořem. Mikroregion Kosířsko leží klimaticky v teplé oblasti, charakteristické dlouhým, teplým a suchým létem. Zima je krátká, mírně teplá a suchá až velmi suchá, s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

Přirozeně spádovými centry, zdroji zaměstnanosti, centry úřadů, vzdělání a zdravotními centry jsou města Olomouc a Prostějov. [6]



Obr. 2.1 Lokalizace mikroregionu Kosířsko v rámci ČR a Olomouckého kraje

Zdroj: [13].

Lutín

Obec Lutín leží v okrese Olomouc. Žije zde přibližně 3 246 obyvatel. Jeho katastrální území má rozlohu 8,2 km². Obec má jednu místní část Třebčín.

V obci se nachází mateřská škola, základní škola 1. - 9. ročník i pro obce Třebčín a Slatinky ve kterých se základní škola nenachází, Sigmundova střední škola strojírenská, smíšené zboží, potraviny, uzenářství, cukrárna, vinotéka, průmyslové zboží, restaurace, hostel, kadeřnictví, kosmetika, manikúra, pedikúra, knihovna, kulturní dům, Česká pošta, autoservis, čerpací stanice, klempířství, stolařství a železářství, praktický lékař pro dospělé a dětský lékař, zubní lékař, fyzioterapie, průmyslová oblast – Sigma Lutín, John Crane. [20]

Drahanovice

Obec Drahanovice, ležící asi 14 km od Olomouce, se nachází na úpatí Drahanské vrchoviny, z jižní strany pod lesy Velkého Kosíře. Žije zde přibližně 1743 obyvatel

a dosahuje nadmořské výšky 265 m n. m. Drahanovice mají rozlohu 13,51 km². Obec má čtyři místní části Luděrov, Strážov, Kníničky, Lhota pod Kosířem.

V obci se nachází zdravotní centrum, praktický a dětský lékař, zubní lékař, centrum krásy a regenerace, kadeřnictví potravin, restaurace, Česká pošta, mateřská škola, základní škola 1. – 5. ročník, na druhý stupeň musí děti dojíždět do Náměště na Hané, čerpací stanice, autoopravna, kulturní zařízení, cyklo servis. [21]

Slatinice

Obec Slatinice se rozprostírá na východním úpatí Velkého Kosíře, uprostřed trojúhelníku měst Olomouc, Prostějov a Litovel (vzdálenost těchto měst je cca 13 km). Obec má 1622 obyvatel, její katastrální území má rozlohu 7,78 km², a má jednu místní část Lípy.

V obci se nachází mateřská škola, základní škola 1. – 9. ročník i pro obce Třebčín a Slatinky ve kterých se základní škola nenachází, lázně, sokolovna, restaurace, obchody, potraviny, sportovní areál, praktický lékař, dětský lékař, Česká pošta [22]

Těšetice

Obec Těšetice s místními částmi, Vojnice, Rataje se nachází asi 8 km západně od Olomouce při cestě z Olomouce do Konice. Má 1291 obyvatel a katastrální území má rozlohu 12,44 km².

V obci je mateřská škola, základní škola 1. – 9. ročník, dva kulturní domy, sportoviště, Česká pošta, praktický, dětský a zubní lékař, smíšené zboží, potraviny, cukrárna, uzenářství, restaurace, ubytovna, [23]

Hněvotín

Obec Hněvotín se rozkládá cca 7 km jihozápadně od města Olomouc v nadmořské výšce asi 244 m. V obci žije 1851 obyvatel a její katastr má rozlohu 11,72 km².

V obci je mateřská škola, základní škola 1. - 9. ročník, smíšené zboží, potraviny, průmyslová oblast, restaurace, hostinec, kadeřnictví, knihovna, kulturní dům, skládka odpadu, Dům pečovatelské služby, Česká pošta, praktický lékař pro dospělé a dětský lékař. [24]

Slatinky

Slatinky leží v malebném údolí, ohraničeném na západě Velkého Kosíře s nadmořskou výškou 443 m n.m. V obci s rozlohou 8,02 km² žije přibližně 580 obyvatel. Nachází se 15 km od Olomouce, ale patří do okresu Prostějov.

V obci nalezneme mateřskou školu, kulturní dům, restaurace, smíšené zboží, truhlářství, stolařství a hospodu. Za zdravotní péči i na poštu musí lidé dojíždět do Slatinic nebo do Lutína. Děti na základní školu dojíždí do Slatinic nebo do Lutína. [25]

Olšany u Prostějova

Obec Olšany u Prostějova se nachází v okrese Prostějov v Olomouckém kraji. Obec má nadmořskou výšku 217 metrů nad mořem a žije v ní 1809 obyvatel. Má rozlohu 11,04 km². Leží mezi Prostějovem a Olomoucí. Olšany mají jednu přidruženou obec Hablov.

V obci se nachází mateřská škola, základní škola 1. – 9. ročník, kosmetika, pedikúra, kadeřnictví, praktický lékař pro dospělé, dětský lékař, prádelna, autoškola, autoopravna, autodoprava, hospoda, restaurace, uzenářství, veterinární klinika, dům pro seniory, zednictví a stolařství. [26]

Ústín

Ústín leží asi 8 km západně od Olomouce a nyní zde žije 435 obyvatel. Katastr obce tvoří 4,4 km² převážně orné půdy. Je to nejmenší obec v mikroregionu Kosířsko.

V obci se nachází mateřská škola, základní škola 1. – 9. ročník, hostinec, potraviny a čerpací stanice a zemědělské družstvo. Za zdravotní péči i na poštu musí obyvatelé dojíždět do Těšetic [27]

Luběnice

Obec Luběnice se nachází v okrese Olomouc v západní části Hornomoravského úvalu pod horou Kosíř. Na rozloze 2,75 km² žije přibližně 487 obyvatel.

V obci se nachází mateřská škola, obchod se smíšeným zbožím, hostinec restaurace a hospůdka. Za zdravotní péči i na poštu musí obyvatelé dojíždět do Těšetic nebo do Lutína. Do školy musí děti dojíždět do Lutína. [28]



Obr. 2.2 Mapa mikroregionu Kosířsko

Zdroj: [13].

2.2 Doprava v mikroregionu

2.2.1 Silniční doprava

Přes mikroregion vedou dvě dálnice, D46 a D35, to zajišťuje dobrou dopravní dostupnost na území celého mikroregionu. Dálnice D46 (E462) Vyškov – Prostějov – Olomouc vede přes katastrální území obce Olšany u Prostějova. Dálnice D35 (E442) Mohelnice – Olomouc – Lipník nad Bečvou vede částečně přes katastrální území obce Hněvotín. V mikroregionu se nenachází žádná silnice I. třídy.

V mikroregionu se nachází silnice II. třídy:

- silnice II. třídy č. 448 (Konice – Drahanovice – Těšetice – Olomouc),
- silnice II. třídy č. 449 (Prostějov – Slatinice – Senice na Hané – Litovel – Uničov – Dlouhá Loučka – Rýmařov),
- silnice II. třídy č. 570 (Slatinice – Nedvězí – Olomouc-Holice).

V mikroregionu se nachází také silnice III. třídy:

- silnice III. třídy č. 44812 (Čechy pod Kosířem – Drahanovice),
- silnice III. třídy č. 44813 (Kníničky – Drahanovice),
- silnice III. třídy č. 44814 (Lutín – Luběnice – Rataje),
- silnice III. třídy č. 44923 (Luběnice – Slatinice),
- silnice III. třídy č. 44925 (Olšany u Prostějova – Třebčín – Lípy),
- silnice III. třídy č. 44928 (Čelechovice na Hané – Olšany u Prostějova),
- silnice III. třídy č. 5707 (Olšany u Prostějova – Hablov – Dubany),
- silnice III. třídy č. 5709 (Křelov-Břuchotín – Olomouc-Topolany – Hněvotín – Žerůvky – Bystročice),
- silnice III. třídy č. 57011 (Lutín – Olšany do Prostějova),
- silnice III. třídy č. 57013 (Lutín – Třebčín). [14]

Spojení mezi obcemi mikroregionu autobusovou dopravou je zajištěna společnostmi:

- VOJTILA TRANS s.r.o.,
- ARRIVA MORAVA a.s.,
- FTL – First Transport Lines a.s.

1.2.2 Železniční doprava

Mikroregionem prochází jedna železniční trať č. 307, která vede z Červenky přes zastávky Litovel, Senice na Hané, Náměšť na Hané, Drahanovice, Kostelec na Hané do Prostějova. Jde o jednokolejnou neelektrizovanou trať. Provoz byl zahájen v roce 1886. Trať projede denně 8 osobních vlakových souprav v jednom směru a o víkendu 7 osobních vlakových souprav v jednom směru. Na území mikroregionu se nacházejí tyto železniční stanice: Drahanovice, Slatinice, Lutín-Třebčín.

1.2.3 Ostatní druhy dopravy

Nejbližší mezinárodní veřejné letiště se nachází v Mošnově – Letiště Leoše Janáčka Ostrava a v Brně – Letiště Brno-Tuřany.

Mikroregionem neprotéká žádná významná řeka.

1.3 Analýza dopravní dostupnosti

Analýzu dopravní dostupnosti budu provádět pro 5 vesnic z mikroregionu Kosířsko. Z důvodu jejich významu a počtu obyvatel jsem se zaměřila na obce Lutín, Hněvotín, Olšany u Prostějova, Drahanovice a Slatinice. Analýza byla prováděná ve dnech 6. 3. 2021 (sobota) a 10. 3. 2021 (středa).

2.3.1 Vzdálenostní dostupnost

Tento ukazatel vypovídá o vzdálenosti, které je zapotřebí pro přepravu z jednoho místa do druhého při použití hromadné přepravy.

Lutín

Obcí prochází komunikace č. II/570, III/57011, III/57013 a III/44814. Vzdálenost obce k napojení na dálnici D46 u Olšan u Prostějova je 4 km a k napojení na D35 u Hněvotína je 6,5 km. Nejbližší železniční stanice je vzdálená 2 km v obci Třebčín. Nejbližší spádové město je Olomouc, které je vzdálené 11 km autobusovou dopravou. Tab. 2.1 ukazuje, že obec má velmi dobrou vzdálenostní dostupnost do Olomouce i do Prostějova.

Hněvotín

Obcí prochází komunikace č. II/570 a III/5709. Vzdálenost obce k napojení na dálnici D46 je 2 km a k napojení na D35 je 3 km. Nejbližší železniční stanice se nachází v obci Třebčín, která je vzdálená 6 km a v městě Olomouc, které je vzdálené 10,5 km. Nejbližší město je Olomouc, které je vzdálené 8 km autobusovou dopravou. Jak ukazuje Tab. 2.1, obec má nejlepší vzdálenostní dostupnost do Olomouce a zároveň nejhorší vzdálenostní dostupnost do Prostějova.

Olšany u Prostějova

Obcí prochází komunikace č. III/5707, III/44928 a III/44925 a dálnice D46. Nejbližší napojení na dálnici D35 u Hněvotína je vzdálené 6 km. Nejbližší železniční stanice

se nachází v obci Třebčín, cca 4 km daleko, v obci Vrbátky cca 5,5 km daleko a v obci Čelechovice na Hané cca 5,5 km daleko. Olšany u Prostějova se nachází 11 km autobusovou dopravou od centra Olomouce i Prostějova. V Tab. 2.1 vidíme, že obec má nejlepší vzdálenostní dostupnost do města Prostějov a velmi dobrou dostupnost do města Olomouc.

Drahanovice

Obcí prochází komunikace č. II/448, II/449 a III/44812 a III/44813 a železniční trať č. 307. Vzdálenost obce k napojení na dálnici D46 u Olšan u Prostějova je 10,5 km a k napojení na D35 u Křelova je 11,5 km. Nejbližší centrum je Olomouc, které je vzdálené 16 km autobusovou dopravou. Jak znázorňuje Tab. 2.1, obec má průměrnou vzdálenostní dostupnost do Olomouce i do Prostějova.

Slatinice

Obcí prochází komunikace č. II/570, II/449 a III/44923 a železniční trať č. 307. Vzdálenost k napojení na dálnici D46 u Olšan u Prostějova je 7 km a k napojení na D35 u Hněvotína je 9 km. Nejbližší centrum je Prostějov, které je vzdálené 14 km autobusovou dopravou. Jak znázorňuje Tab. 2.1, obec má velmi podobnou vzdálenostní dostupnost do Olomouce i do Prostějova. Vzdálenostní dostupnost do obou měst je průměrná.

Tab. 2.1 Vzdálenostní dostupnost z vybraných obcí do centra spádových měst

| Vzdálenost v km | Olomouc | Prostějov |
|----------------------------|----------------|------------------|
| Lutín | | |
| Autobusová doprava | 11 | 17 |
| Kombinovaná doprava | - | 17 |
| Hněvotín | | |
| Autobusová doprava | 8 | 26 |
| Kombinovaná doprava | - | 30 |
| Olšany u Prostějova | | |
| Autobusová doprava | 11 | 11 |
| Drahanovice | | |
| Autobusová doprava | 16 | - |
| Vlaková doprava | 25 | 20 |
| Slatinice | | |
| Autobusová doprava | 15 | 14 |
| Vlaková doprava | - | 17 |

Zdroj: vlastní zpracování podle [9].

2.3.2 Časová dostupnost

Tento ukazatel vypovídá o době, které je zapotřebí pro přepravu z jednoho místa do druhého při použití hromadné přepravy.

Lutín

Obec má velmi podobnou časovou dostupnost při použití autobusové dopravy. Do Olomouce je to přibližně 35 minut a do Prostějova je to okolo 33 minut. Při použití kombinované dopravy trasa do Prostějova trvá průměrně 50 minut (do času je započítán i čas čekání na spoj). Kombinovanou dopravou se nelze dostat do Olomouce. V Tab. 2.2 vidíme, že časová dostupnost do Olomouce patří k těm horším, ovšem do Prostějova je průměrná.

Hněvotín

Obec má nadprůměrnou časovou dostupnost do Olomouce. Při použití autobusové dopravy cesta trvá přibližně 27 minut. Do Olomouce se nelze dostat kombinovanou dopravou. Trasa Hněvotín – Prostějov trvá přibližně 50 minut při použití autobusové dopravy (do času je započítán i čas čekání na přestup) a 45 minut při použití kombinované dopravy (do času je započítán i čas čekání na přestup). Jak znázorňuje Tab. 2.2, časová dostupnost do Olomouce je velmi dobrá, ovšem časová dostupnost do Prostějova je nejhorší. Je to dáno zejména neexistencí přímého spoje do Prostějova a nutností přesezat v nejbližších obcích.

Olšany u Prostějova

Z tabulky 2.2 je patrné, že obec má nejlepší časovou dostupnost do obou spádových měst, je to dáno zejména jeho polohou u dálnice přímo mezi městy. Do města Olomouc cesta autobusovou dopravou trvá přibližně 18 minut a do města Prostějov trasa trvá okolo 16 minut. Kombinovanou dopravu do Prostějova ani do Olomouce nelze využít.

Drahanovice

Obec má velmi podobnou časovou dostupnost do obou spádových měst. Trasa z Drahanovic do Olomouce při použití autobusové dopravy trvá přibližně 35 minut, vlakovou dopravu trvá přibližně 40 minut. Z Drahanovic do Prostějova trasa trvá při použití vlakové dopravy přibližně 31 minut. Autobusovou dopravu do Prostějova nelze

použit. Jak je patrné z Tab. 2.2, časová dostupnost do Olomouce patří k těm horším, ovšem do Prostějova patří k těm lepším.

Slatinice

Jak ukazuje Tab. 2.2. časová dostupnost do města Prostějov při použití autobusové i vlakové dopravy je stejná. Trasa trvá přibližně 27 minut. Ze Slatinic do Olomouce při použití autobusové dopravy cesta trvá okolo 40 minut. Vlakovou dopravu pro trasu Slatinice – Olomouc nelze použít. Časová dostupnost do Olomouce, při použití autobusové dopravy, je nejhorší společně s obcí Drahanovice při použití vlakové dopravy. Časová dostupnost do města Prostějov patří mezi lepší.

Tab. 2.2 Časová dostupnost z vybraných obcí do centra spádových měst

| Časová náročnost v minutách | Olomouc | Prostějov |
|-----------------------------|---------|-----------|
| Lutín | | |
| Autobusová doprava | 35 | 33 |
| Kombinovaná doprava | - | 50 |
| Hněvotín | | |
| Autobusová doprava | 27 | 50 |
| Kombinovaná doprava | - | 45 |
| Olšany u Prostějova | | |
| Autobusová doprava | 18 | 16 |
| Drahanovice | | |
| Autobusová doprava | 35 | - |
| Vlaková doprava | 40 | 31 |
| Slatinice | | |
| Autobusová doprava | 40 | 27 |
| Vlaková doprava | - | 27 |

Zdroj: vlastní zpracování podle [9].

2.3.3 Cenová dostupnost

Tento ukazatel vypovídá o ceně dopravy, která je placená za přepravu z jednoho místa do druhého při použití hromadné přepravy.

Z Tab. 2.3 je patrné, že nejdražší cena za dopravu je z Drahanovic do Olomouce při použití vlakové dopravy, cena činí 49 Kč a také z Drahanovic do Prostějova při použití vlakové dopravy, cena je 41 Kč. Nejlevnější cena za dopravu je 16 Kč, a to z Olšan u Prostějova do Prostějova, mezi levnější patří i trasa Lutín – Prostějov anebo Slatinice –

Prostějov, cena u obou tras je 22 Kč. Obecně levnější jsou trasy do Prostějova při použití autobusové dopravy. Cenová dostupnost pro všechny obce je v mezích normy a je přijatelná vzhledem k vzdálenosti od Olomouce i Prostějova.

Tab. 2.3 Cenová dostupnost z vybraných obcí do centra spádových měst

| | Olomouc | Prostějov |
|----------------------------|----------------|------------------|
| Lutín | | |
| Autobusová doprava | 32 Kč | 22 Kč |
| Kombinovaná doprava | - | 24 Kč |
| Hněvotín | | |
| Autobusová doprava | 25 Kč | 28 Kč |
| Kombinovaná doprava | - | 38 Kč |
| Olšany u Prostějova | | |
| Autobusová doprava | 25 Kč | 16 Kč |
| Drahanovice | | |
| Autobusová doprava | 32 Kč | - |
| Vlaková doprava | 49 Kč | 41 Kč |
| Slatinice | | |
| Autobusová doprava | 32 Kč | 22 Kč |
| Vlaková doprava | - | 37 Kč |

Zdroj: vlastní zpracování podle [9].

2.4 Analýza dopravní obslužnosti

Analýzu dopravní obslužnosti budu provádět pro 5 vesnic z mikroregionu Kosířsko. Z důvodu jejich významu a počtu obyvatel jsem se zaměřila na obce Lutín, Hněvotín, Olšany u Prostějova, Drahanovice a Slatinice. Analýza byla prováděná ve dnech 6. 3. 2021 (sobota) a 10. 3. 2021 (středa).

Lutín

V obci žije 3 246 obyvatel, jedná se o největší vesnici v mikroregionu. Dopravní obslužnost je zajišťována autobusovou dopravou i vlakovou dopravou. V obci se nachází 3 autobusové zastávky a 1 železniční stanice, která je vzdálená cca 2 km od centra obce, v přidružené vesnici Třebčín. V pracovní dny je do okolních měst vypravováno 68 spojů, z toho do Olomouce jede 43 spojů a do Prostějova 25 spojů. O víkendu a ve svátek je do okolních měst vypravováno 36 spojů, z toho 13 spojů do Olomouce a 23 spojů do Prostějova.

Z Tab. 2.6 je patrné, že doba provozu linky je cca 17 hodin denně (± 20 minut). Dopravní obslužnost této obce je nejlepší z vybraných obcí.

Hněvotín

V obci žije 1851 obyvatel, dopravní obslužnost je zajišťována pouze autobusovou dopravou. V obci se nachází 2 autobusové zastávky. V pracovní den jede do Olomouce 39 spojů, o víkendu jede 13 spojů. Do Prostějova nejezdí žádný přímý spoj, je nutný přestup buď v Lutíně, tj. 1 zastávka autobusem, anebo v Olomouci, tj. také 1 zastávka autobusem. V nejméně frekventované době, jezdí autobus do Olomouce každých 25 minut, O víkendu dopravní obslužnost klesá na 1/3 spojů v pracovní den. Bohužel beru v potaz dopravní obslužnost Olomouce i Prostějova, a protože do Prostějova neexistuje přímý spoj, a je nutné přestupovat, je dopravní obslužnost nejhorší.

Jak je patrné z Tab. 2.6 doba provozu linky v pracovní dny je 17 hodin a 27 minut a o víkendu je to pouze 14 hodin a 50 minut.

Olšany u Prostějova

V obci žije 1809 obyvatel, dopravní obslužnost je zajišťována pouze autobusovou dopravou a v obci se nachází 4 autobusové zastávky. V pracovní dny je do okolních měst vypravováno 76 spojů, z toho 48 spojů do Olomouce a 28 spojů do Prostějova. O víkendu a ve svátky je vypravováno 14 spojů, z toho 11 spojů do Olomouce a 3 spoje do Prostějova. Obec leží přímo uprostřed Olomouce a Prostějova. V pracovní dny se jedná o nejlépe obsluhovanou obec v mikroregionu Kosířsko, ovšem o víkendu počet spojů klesá o 62 spojů denně, a proto je to nejhůře obsluhovaná obec v mikroregionu Kosířsko o víkendu.

Doba provozu na lince je podle Tab. 2.6 do Olomouce v týdnu je 16 hodin a 20 minut, o víkendu je to 16 hodin a 50 minut. Do Prostějova je doba provozu linky v týdnu 15 hodin a 34 minut a o víkendu je to pouze 9 hodin a 45 minut.

Drahanovice

V obci žije 1743 obyvatel, dopravní obslužnost je zajišťována autobusovou i vlakovou dopravou, v obci se nachází 3 autobusové zastávky a 1 železniční stanice. V pracovní dny je do okolních měst vypravováno 37 spojů, z toho 29 spojů do Olomouce a 8 spojů do Prostějova. O víkendu je vypravováno 21 spojů, z toho 14 spojů do Olomouce a 7 spojů do Prostějova. Dopravní obslužnost této obce je průměrná.

Tab. 2.6 znázorňuje, že doba provozu linky do Olomouce v týdnu i o víkendu je cca 16 hodin a 30 minut (± 20 minut) a do Prostějova je v týdnu 16 hodin a 40 minut a o víkendu je to pouze 14 hodin a 9 minut.

Slatinice

V obci žije 1622 obyvatel, dopravní obslužnost je zajišťována autobusovou i vlakovou dopravou. V obci se nachází 3 autobusové zastávky a 1 železniční stanice. V pracovní dny je do okolních měst vypravováno 40 spojů, z toho 20 spojů do Olomouce a 20 spojů do Prostějova. O víkendu je vypravováno 19 spojů, z toho 7 do Olomouce a 12 do Prostějova. Jedná se o nejvíce atraktivní obec, v blízkosti se nachází Velký Kosíř, kde se během roku koná velké množství akcí, ale dopravní obslužnost, zvláště o víkendu, je nedostačující.

Z Tab. 2.6 je patrné, že doba provozu linky do Olomouce v pracovní dny je 17 hodin a 35 minut a o víkendu je 14 hodin a 50 minut. Do Prostějova je doba provozu linky 17 hodin a 50 minut v týdnu a 16 hodin a 32 minut o víkendu.

Tab. 2.4 Dopravní obslužnost z vybraných obcí do města Olomouc

| Směr | Pracovní den | | Víkend, svátek | |
|--------------------------------------|--------------|--------------|----------------|--------------|
| | Hodina | Spoje celkem | Hodina | Spoje celkem |
| Lutín – Olomouc | | 43 | | 13 |
| První spoj | 4:47 | | 5:54 | |
| Poslední spoj | 22:14 | | 20:44 | |
| Hněvotín – Olomouc | | 39 | | 13 |
| První spoj | 4:55 | | 6:02 | |
| Poslední spoj | 22:21 | | 20:52 | |
| Olšany u Prostějova – Olomouc | | 48 | | 11 |
| První spoj | 4:30 | | 5:00 | |
| Poslední spoj | 20:50 | | 21:50 | |
| Drahanovice – Olomouc | | 29 | | 14 |
| První spoj | 4:33 | | 4:33 | |
| Poslední spoj | 20:59 | | 21:25 | |
| Slatinice – Olomouc | | 20 | | 7 |
| První spoj | 4:35 | | 5:45 | |
| Poslední spoj | 22:10 | | 20:35 | |

Zdroj: vlastní zpracování podle [9].

Tab. 2.5 Dopravní obslužnost z vybraných obcí do města Prostějov

| Směr | Pracovní den | | Víkend, svátek | |
|--|--------------|--------------|----------------|--------------|
| | Hodina | Spoje celkem | Hodina | Spoje celkem |
| Lutín – Prostějov | | 25 | | 23 |
| První spoj | 4:37 | | 4:42 | |
| Poslední spoj | 22:17 | | 21:23 | |
| Hněvotín – Prostějov | | 0 | | 0 |
| První spoj | | | | |
| Poslední spoj | | | | |
| Olšany u Prostějova – Prostějov | | 28 | | 3 |
| První spoj | 4:45 | | 7:10 | |
| Poslední spoj | 20:19 | | 16:55 | |
| Drahanovice – Prostějov | | 8 | | 7 |
| První spoj | 4:36 | | 7:07 | |
| Poslední spoj | 21:16 | | 21:16 | |
| Slatinice – Prostějov | | 20 | | 12 |
| První spoj | 4:30 | | 4:48 | |
| Poslední spoj | 22:22 | | 21:20 | |

Zdroj: vlastní zpracování podle [9].

Tab. 2.6 Doba provozu jednotlivých linek

| Doba provozu na lince | Olomouc | | Prostějov | |
|----------------------------|--------------|----------------|--------------|----------------|
| | Pracovní den | Víkend, svátek | Pracovní den | Víkend, svátek |
| Lutín | 17 h 27 min | 16 h 50 min | 17 h 30 min | 16 h 41 min |
| Hněvotín | 17 h 27 min | 14 h 50 min | - | - |
| Olšany u Prostějova | 16 h 20 min | 16 h 50 min | 15 h 34 min | 9 h 45 min |
| Drahanovice | 16 h 26 min | 16 h 52 min | 16 h 40 min | 14 h 9 min |
| Slatinice | 17 h 35 min | 14 h 50 min | 17 h 52 min | 16 h 32 min |

Zdroj: vlastní zpracování podle [9].

3 Návrh opatření ke zlepšení dopravní dostupnosti a obslužnosti

Dopravní dostupnost i obslužnost ve vybraných obcích je na velmi dobré úrovni. Přesto existují nedostatky, bez kterých by dopravní dostupnost i obslužnost byla na ještě lepší úrovni.

Zlepšení kvality komunikací

Ve většině obcí jsou komunikace nové, to ovšem neplatí mezi obcemi. Komunikace jsou často úzké a rozbité. Po zimě jsou v cestách hluboké výmoly, a když se opraví, po pár týdnech se tam objeví znovu.

Mezi některými obcemi je náročné křížení autobusů. Např. mezi obcemi Lutín a Lutín-Třebčín a také Lutín-Třebčín a Slatinice vede úzká silnice III. třídy, která je ve velmi špatném stavu. Míjení autobusů je zde časově náročné. Jeden z autobusů musí často vjet na krajnici, zastavit a druhý autobus ho musí pomalu objet. To negativně ovlivňuje časovou dostupnost, oprava a rozšíření komunikace by tak bylo řešením této situace.



Obr. 3.1 Komunikace mezi obcemi Lutín a Lutín-Třebčín

Zdroj: [14].

Přidání spojů

V pracovní dny je dopravní obslužnost velmi dobrá ve všech analyzovaných obcích, kromě obce Slatinice. Ty se nachází nejdál od města Olomouc i Prostějov, a proto jsou i nejhůře obsluhována. Proto bych přidala spoje hlavně v ranních a odpoledních hodinách.

Spoje bych přidala také o víkendu ve směru do Olomouce. Počet spojů v Lutíně a Hněvotíně klesá o víkendu o 1/3 a v Olšanech u Prostějova dokonce o 1/4. Ve směru do Prostějova o víkendu bych přidala spoje z Olšan u Prostějova, protože jsou pouze 3, a to je nedostačující. Spoj Drahanovice – Prostějov nestačí v týdnu i o víkendu, proto i zde navrhuji přidání mnoha spojů.

Na trase Olšany u Prostějova – Prostějov jede první spoj o víkendu až v 7:10 hodin. Lidé, kteří dojíždí do práce i v sobotu, proto musí využít osobní dopravu automobilem nebo na kole. To stejné platí na trase Drahanovice – Prostějov. I zde bych přidala spoje zejména v čase 5:00 – 7:00.

Na území mikroregionu Kosířsko se nachází jedna železniční trať č. 307, na které se nachází tři železniční stanice: Drahanovice, Slatinice a Lutín-Třebčín. Na trati projede pouze osm spojů ve směru za den v čase od cca 4:36 do cca 21:16 hodin, o víkendu pouze sedm spojů v jednom směru za den. Přidala bych spoje hlavně v ranní špičce, neboť lidé v tomto čase jezdí do práce a školních zařízení, tedy mezi 5:00-9:00 hodin, kdy na trase jede pouze jeden spoj. Také bych přidala spoje o víkendu odpoledne, protože vlak jede jen jednou za dvě hodiny.

Počet spojů z obcí Lutín-Třebčín a Slatinice do Olomouce by se dal zvýšit přímým spojením z těchto obcí do Olomouce, které bylo zrušeno přibližně v roce 2008.

Rozšíření železniční dopravy

Mikroregionem prochází jedna železniční trať č. 307, která vede z Červenky přes zastávky Litovel, Senice na Hané, Náměšť na Hané, Drahanovice, Kostelce na Hané do Prostějova. Jde o jednokolejnou neelektrizovanou trať. Na území mikroregionu se nacházejí tyto železniční stanice: Drahanovice, Slatinice, Lutín-Třebčín.

Železniční doprava je poslední dobou vyhledávanější než silniční např. z důvodu ekologie, proto bych postavila novou železniční trať, která by začínala v Drahanovicích na stávající trati, pokračovala by směrem přes Těšetice, Ústín, Hněvotín a napojovala by se na stávající trasu Prostějov – Olomouc u místní části Olomouc-Slavonín. Tím by se

zvýšil počet spojů do Olomouce z Drahanovic i Hněvotína. Trasu jsem na Obr. 4.3 vyznačila červenou barvou (stávající železniční trasy jsou na Obr. 4.3 vyznačené přerušovanou černo-bílou linkou).



Obr. 3.2 Navrhovaná železniční trasa

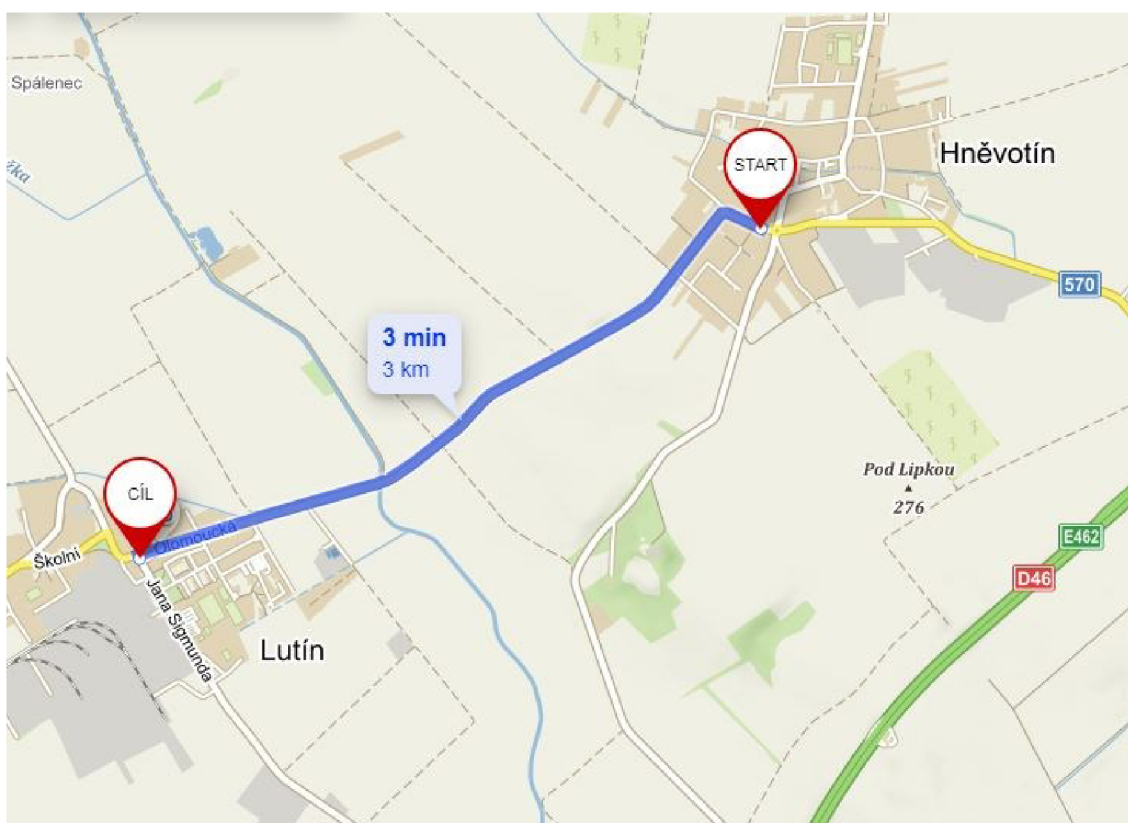
Zdroj: [14].

Zabezpečení železničních přejezdů

Jak jsem již uvedla, mikroregionem prochází jedna železniční trať č. 307, která v mikroregionu obsluhuje tři železniční stanice: Drahanovice, Slatinice a Lutín-Třebčín. Na trase ze zmíněných stanic do Prostějova se nachází několik křížení železniční trati a silniční komunikace, která nemá světelně zabezpečený přejezd. Vlak proto musí výrazně snížit svou rychlost a pomalu přejet přes železniční přejezd, aby v případě blížící se nehody neměl tak vysokou rychlost a mohl rychleji zabrzdit. To má negativní vliv na časovou dostupnost. Díky světelnému zabezpečení by vlak nemusel o tolik snižovat rychlost a tím by se rychleji dostal do další stanice, což by pozitivně ovlivnilo časovou dostupnost.

Prodloužení linky Prostějov – Lutín

Z tabulky 2.5 je zřejmé, že chybí přímý spoj z obce Hněvotín do obce Prostějov. Vyřešila bych to prodloužením linky Prostějov – Lutín až na zastávku Hněvotín náměstí, hned za zastávkou je totiž kruhový objezd, na kterém by se mohl autobus otočit a pokračovat zpátky do Lutína, jak je znázorněné na obrázku 4.2, trasa by se tak prodloužila přibližně o 6 km (musíme počítat cestu tam i zpátky) a 6 minut.



Obr. 3.3 Prodloužení trasy Prostějov – Lutín až do obce Hněvotín

Zdroj: [15].

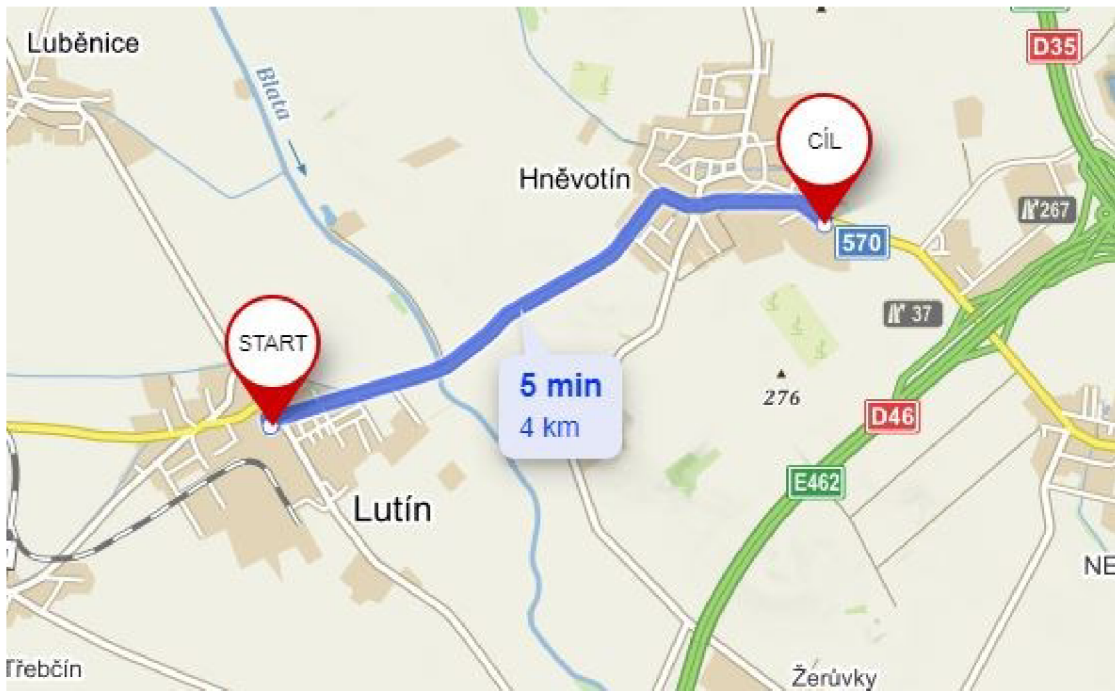
Cyklostezky

Hlavně v letních měsících můžeme na silnicích vidět spoustu cyklistů. Kvůli husté dopravě je většinou náročné je bezpečně předjet. Možností je výstavba cyklostezek a tím na ně přesunout pohyb cyklistů. Mezi některými vesnicemi cyklostezky jsou, ale na většině úseků chybí.

Nejvíce potřebná je cyklostezka mezi obcí Hněvotín a Lutín. Cesta mezi obcemi je členitá, nepřehledná a se spoustou zataček. Předjíždění je zde z celého mikroregionu nejnáročnější. Při výstavbě cyklostezky by se jednalo přibližně o 1,5 km v obci Hněvotín, 2 km mezi obcemi Hněvotín a Lutín a 1 km v obci Lutín, kde by se napojila na již stávající

cyklostezku směrem na Lutín-Třebčín. Na Obr. 3.4 jsem znázornila zmíněnou cyklostezku.

V další fázi bych navrhla prodloužení o 3 km také opačným směrem, a to z Hněvotína do města Olomouc.



Obr. 3.4 Navrhovaná cyklostezka Lutín – Hněvotín

Zdroj: [15].

4 Vyhodnocení navržených opatření

Zlepšení kvality komunikací

Zlepšení zejména časové dostupnosti by mohla vyřešit oprava komunikací. Bohužel je to náročné časově, finančně i organizačně. Celkově je v mikroregionu skoro 12 km silnic, které nejsou v dobrém stavu.

Přidání spojů

Podle mého názoru, přidání spojů je potřeba. Otázkou ale zůstává, kdo by nové spoje využíval teď, v době pandemie, kdy hodně lidí přestalo využívat veřejnou dopravu a spíše využívá osobní automobilovou dopravu, hodně spojů se ruší anebo se přechází na tzv. prázdninový režim. Nikdo neví, kdy zase začnou děti chodit do školy, lidé do práce ve svém normálním režimu, a kdy se otevrou kulturní akce a obchody. Zatím je tedy přidávání spojů nesmyslné.

Rozšíření železniční dopravy

Postavením železniční tratě by se sice zvýšil počet spojů obsluhovaných vesnic do Olomouce, ale stálo by to nemalé finance. Okolí je členité, trasa by se křížovala s mnoha silničními komunikacemi, museli by se stavět nové železniční stanice, a to by se nevyplatilo. Hluk by obtěžoval obyvatele, kteří se stěhovali do klidných vesnic a případně by se museli stavět protihlukové stěny. Proto bych jako alternativu volila posílení autobusových spojů a železniční trať nestavěla, nevyplatilo by se to.

Zabezpečení železničních přejezdů

Světelné zabezpečení všech železničních přejezdů by určitě bylo řešení časové dostupnosti, a také by zajistilo větší bezpečnost jejich přejíždění.

Prodloužení linky Prostějov – Lutín

Jak jsem již zmínila v minulé kapitole, jednalo by se o prodloužení stávající linky Prostějov – Lutín až do obce Hněvotín. Jelikož obec Hněvotín leží v těsné blízkosti města Olomouc, je toto město přirozeně spádovým. Olomouc je i větší město než Prostějov a lidé zde najdou vše potřebné, proto si myslím že nová zavedená linka do Prostějova by nebyla až tak využívaná a byla by ztrátová.

Cyklostezky

O cyklostezce mezi Hněvotínem a Lutínem se mluví již mnoho let a v září roku 2020 začali vykupovat pozemky. Podle starosty Lutína Ing. Jakuba Chrásta by se mohlo začít stavět koncem roku 2022. Cyklostezka povede po levé straně směrem do Lutína a její přesnější označení bude stezka pro chodce a cyklisty.

Podle mě je velmi důležité mít na této frekventované krajské silnici cyklostezku, ať už kvůli plynulosti dopravy, tak i kvůli bezpečnosti cyklistů i chodců, kterých je zejména v letních měsících na silnicích mnoho.

Cyklostezka na druhý směr, tedy Hněvotín – Olomouc, je také v plánu, bohužel zde trvá problém s vykupováním pozemků a s financováním této olomoucké části cyklostezky.

Závěr

Cílem práce bylo analyzovat dopravní dostupnost a obslužnost v mikroregionu Kosířsko a navrhnout opatření k jejich zlepšení. Základním úkolem bylo zjistit jednotlivá spojení mezi místy, ze kterých se dojíždí do míst kam se dojíždí. Jako místa, kam se dojíždí, byla zvolena dvě spádová města. Krajské město Olomouc a další nejbližší město Prostějov.

Dopravní dostupnost byla analyzována z hlediska času, ceny a vzdálenosti. U dopravní obslužnosti jsem se věnovala obslužnosti území veřejnou autobusovou a vlakovou dopravou. Zjišťovala jsem počty spojů v pracovní dny, o víkendu a ve svátek, počty spojů celkově za den, první a poslední spoj, a dobu provozu jednotlivých linek. Pozitivním zjištěním bylo, že všechny obce leží v blízkosti dálnice (max. do 12 km) a většina obcí je na velmi dobré úrovni, co se dopravní dostupnosti a obslužnosti týče.

V další části jsem navrhla opatření ke zlepšení dopravní dostupnosti a obslužnosti, např. zkvalitnění povrchu silničních komunikací, přidání počtu spojů, výstavby cyklostezek, zabezpečení všech železničních přejezdů, výstavby nové železniční tratě a prodloužení autobusové linky Prostějov – Lutín.

Následovalo vyhodnocení navržených opatření, kde jsem zjistila, že užitečným řešením, jak zlepšit dopravní dostupnost a obslužnost v mikroregionu Kosířsko, by bylo zkvalitnění komunikací, zabezpečení železničních přejezdů a výstavba cyklostezek, které jsou již v některých částech tohoto mikroregionu ve fázi realizace.

Seznam zdrojů

- [1] DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2018. 414 stran. ISBN 978-80-7560-189-6.
- [2] HUDEČEK, Tomáš a kol. *Atlas dopravní dostupnosti v České republice*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2016. 143 stran. ISBN 978-80-244-4982-1.
- [3] KŘIVDA, Vladislav, FOLPRECHT, Jan a Ivana OLIVKOVÁ. *Dopravní geografie I*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita, 2006. 115 s. ISBN 80-248-1020-4.
- [4] ZELENÝ, Lubomír a kol. *Osobní doprava*. Praha: C.H. Beck, 2017. 213 stran. ISBN 978-80-7400-681-4.
- [5] ŠIROKÝ, Jaromír a kol. *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005. ISBN 80-85630-29-9
- [6] Mikroregion Kosiřsko. [online]. [cit. 5. 12. 2020]. Dostupné také z: <http://www.kosirsko.cz/>
- [7] MICHNIAK, Daniel. Geografický časopis. *Dostupnosť okresných miest na Slovensku* [online]. [cit. 26. 1. 2021]. Dostupné také z: <http://akademickyrepozitar.sk/sk/repozitar/dostupnost-okresnych-miest-na-slovensku.pdf>
- [8] ČESKO. Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění zákona č. 135/2016 Sb. a zákona č. 183/2017 Sb. Praha: 2017. [cit. 26. 1. 2021]. Dostupné také z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni-doprave/Zakony-v-drazni-doprave/194-2010-zneni-k-1-7-2017.pdf.aspx?lang=cs-CZ>
- [9] Jízdní řády [online]. [cit. 12. 3. 2021]. Dostupné také z: <https://idos.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/>
- [10] KŘIVDA, Vladislav, FOLPRECHT, Jan a Ivana OLIVKOVÁ. *2. silniční doprava* [online]. Ostrava: VŠB – Technická univerzita, 2007. ISBN 978-80-248-1521-3. Dostupné také z: http://www.elearn.vsb.cz/archivcd/FS/Zdopr/02_SD.pdf

- [11] ČESKO. Zákon o pozemních komunikacích 13/1997 Sb. Sbírnka zákonů. Praha: Parlament ČR, 1997. [cit. 6. 2. 2021]. Dostupné také z: <http://zakony.centrum.cz/zakon-o-pozemnich-komunikacich/cast-2?full=1>
- [12] Ministerstvo dopravy ČR. Legislativa nákladní dopravy. [cit. 7. 2. 2021]. Dostupné také z: [https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Legislativa/Pravni-predpisy\(1\)?lang=cs-CZ](https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Legislativa/Pravni-predpisy(1)?lang=cs-CZ)
- [13] Sirotek, Tomáš. *Dotační prostředky z fondů EU jako nástroj rozvoje dobrovolného svazku venkovských obcí. Případová studie mikroregionu Kosířsko* [online]. Univerzita Palackého v Olomouci – přírodovědecká fakulta. Olomouc: 2013. [cit. 11. 3. 2021]. Dostupné také z: https://geography.upol.cz/soubory/studium/bp/2013-rg/2013_Sirotek.pdf
- [14] Google maps [online]. [cit. 12. 3. 2021]. Dostupné také z: <https://www.google.cz/maps>
- [15] Mapy.cz [online]. [cit. 12. 3. 2021]. Dostupné také z: <https://mapy.cz/zakladni?x=17.1845639&y=49.5739974&z=18>
- [16] Ministerstvo dopravy. *Ročenka dopravy 2019* [online]. Praha 2019. [cit. 8. 2. 2021]. Dostupné také z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2019/rocenka/htm_cz/obsah3.html
- [17] Dopravní infrastruktura [online]. [cit. 8. 2. 2021]. Dostupné také z: http://www.uur.cz/principy/pap/KapitolaC/C7_DopravniInfrastruktura_20061206.pdf
- [18] Centrum dopravního výzkumu. *Kategorie pozemních komunikací dle ČSN* [online]. Brno 2007. [cit. 8. 2. 2021]. Dostupné také z: <https://www.czrso.cz/clanek/kategorie-pozemnich-komunikaci-dle-csn/?id=1205>
- [19] České vysoké technické učení. *Cvičení z předmětu K612PPMK Provoz a projektování místních komunikací* [online]. Praha. [cit. 8. 2. 2021]. Dostupné také z: [https://k612.fd.cvut.cz/predmety/12ppmk/\(B\)%20Cviceni/12PPMK_Cv03.pdf](https://k612.fd.cvut.cz/predmety/12ppmk/(B)%20Cviceni/12PPMK_Cv03.pdf)
- [20] VITÁSEK, Petr. *Lutín* [online]. [cit. 10. 12. 2020]. Dostupné také z: https://lutin.cz/obecni_urad.php

- [21] Drahanovice. *Základní informace* [online]. [cit. 10. 12. 2020]. Dostupné také z: <https://www.obecdrahanovice.cz/zakladni-informace>
- [22] Slatinice. *Obec Slatinice* [online]. [cit. 10. 12. 2020]. Dostupné také z: <http://www.slatinice.com/>
- [23] Těšetice. *Obec Těšetice* [online]. [cit. 10. 12. 2020]. Dostupné také z: <https://www.obec-tesetice.cz/>
- [24] Hněvotín. *Obec Hněvotín – základní informace* [online]. [cit. 10. 12. 2020]. Dostupné také z: <https://www.hnevotin.cz/informace-o-obci/zakladni-informace>
- [25] Slatinky. *Současnost* [online]. [cit. 10. 12. 2020]. Dostupné také z: <https://www.slatinky.cz/>
- [26] Olšany u Prostějova. *Vitáme Vás na stránkách obce Olšany u Prostějova* [online]. [cit. 10. 12. 2020]. Dostupné také z: <https://www.olsanyupv.cz/>
- [27] Ústín, *Obec Ústín* [online]. [cit. 10. 12. 2020]. Dostupné také z: <https://www.ustin.cz/>
- [28] Luběnice, *Obec Luběnice* [online]. [cit. 10. 12. 2020]. Dostupné také z: <https://www.lubenice.cz/>
- [29] ŠKAPA, Petr. *2. železniční doprava* [online]. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2007. ISBN 978-80-248-1521-3. Dostupné také z: http://www.elearn.vsb.cz/archivcd/FS/Zdopr/01_ZD.pdf
- [30] RYCHNOVKÝ, Radek. *Železniční mapa České republiky* [online]. [cit. 15. 2. 2021]. Dostupné také z: <http://mapa.rychnovsky.cz/>
- [31] KŘIVDA, Vladislav. *3. vodní doprava* [online]. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2007. ISBN 978-80-248-1521-3. Dostupné také z: http://www.elearn.vsb.cz/archivcd/FS/Zdopr/03_VD.pdf
- [32] KŘIVDA, Vladislav. *4. letecká doprava* [online]. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2007. ISBN 978-80-248-1521-3. Dostupné také z: http://www.elearn.vsb.cz/archivcd/FS/Zdopr/04_LD.pdf
- [33] OLBRON invent. *Dopravní soustava městských aglomerací: Letecká doprava* [online]. [cit. 15. 2. 2021]. Dostupné také z: <http://www.olbron.cz/Letadla.pdf>

- [34] OLBRON invent. *Dopravní soustava městských aglomerací: Železnice a železniční doprava* [online]. [cit. 15. 2. 2021]. Dostupné také z: <http://www.olbron.cz/Zeleznice.pdf>
- [35] Ministerstvo dopravy ČR. *Tranzitní železniční koridory* [online]. [cit. 15. 2. 2021]. Dostupné také z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Zeleznicni-infrastruktura/Tranzitni-zeleznicni-koridory>
- [36] Deník veřejné správy. *Financování veřejné dopravy* [online]. [cit. 31. 3. 2021]. Dostupné také z: <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6662552>

Seznam grafických objektů

Seznam obrázků

| | |
|---|----|
| Obr. 1.1 Koruna silniční komunikace..... | 19 |
| Obr. 1.2 Pozemní komunikace v intravilánu..... | 20 |
| Obr. 1.3 Železniční síť ČR | 21 |
| Obr. 1.4 Železniční koridory | 22 |
| Obr. 1.5 Vodní cesty v České republice a na Slovensku..... | 26 |
| Obr. 2.1 Lokalizace mikroregionu Kosířsko v rámci ČR a Olomouckého kraje... | 35 |
| Obr. 2.2 Mapa mikroregionu Kosířsko..... | 37 |
| Obr. 3.1 Komunikace mezi obcemi Lutín a Lutín-Třebčín..... | 47 |
| Obr. 3.2 Navrhovaná železniční trasa..... | 49 |
| Obr. 3.3 Prodloužení trasy Prostějov – Lutín až do obce Hněvotín..... | 50 |
| Obr. 3.4 Navrhovaná cyklostezka Lutín – Hněvotín..... | 51 |

Seznam tabulek

| | |
|--|----|
| Tab. 1.1 Infrastruktura silniční dopravy v km..... | 18 |
| Tab. 1.2 Vlastník a správce pozemních komunikací | 19 |
| Tab. 2.1 Vzdálenostní dostupnost z vybraných obcí do centra spádových měst.... | 40 |
| Tab. 2.2 Časová dostupnost z vybraných obcí do centra spádových měst..... | 42 |
| Tab. 2.3 Cenová dostupnost z vybraných obcí do centra spádových měst..... | 43 |
| Tab. 2.4 Dopravní obslužnost z vybraných obcí do města Olomouc..... | 45 |
| Tab. 2.5 Dopravní obslužnost z vybraných obcí do města Prostějov..... | 46 |
| Tab. 2.6 Doba provozu jednotlivých linek..... | 46 |

Seznam zkratk

| | |
|-----------------|--|
| ČR | Česká republika |
| FO | fyzická osoba |
| h | hodina |
| HDP | hrubý domácí produkt |
| Kč | Koruna česká – měnová jednotka České republiky |
| km | kilometr |
| km ² | kilometr čtvereční |
| m n. m. | metry nad mořem |
| m | metr |
| min | minuta |
| MD | ministerstvo dopravy |
| PO | právnícká osoba |
| ŘSD | Ředitelství silnic a dálnic |
| SÚS | Správa a údržba silnic |
| SŽ | Správa železnic |

| | |
|-----------------|--|
| Autorka BP | Viktorie Páclová |
| Název BP | Dopravní dostupnost a obslužnost v mikroregionu Kosířsko |
| Studijní obor | DOL |
| Rok obhajoby BP | 2021 |
| Počet stran | 46 |
| Počet příloh | 0 |
| Vedoucí BP | Ing. Michal Turek Ph.D. |
| Anotace | <p>Předmětem bakalářské práce je analýza dopravní dostupnosti a obslužnosti obcí v mikroregionu Kosířsko, konkrétně obcí Lutín, Hněvotín, Olšany u Prostějova, Drahanovice a Slatinice a navrhnout opatření ke zlepšení. Úvodní část bakalářské práce se zaměřuje na charakteristiku a infrastrukturu silniční, železniční, letecké a vodní dopravy, veřejnou hromadnou dopravu, zejména silniční a železniční, a definici pojmů dopravní obslužnost a dopravní dostupnost. V následné části práce je provedena charakteristika vybraného území a analýza dopravní obslužnosti a dostupnosti v obcích. V další kapitole jsou navržena opatření ke zlepšení dopravní obslužnosti a dostupnosti a v poslední kapitole jsou všechny tyto možnosti zlepšení vyhodnoceny.</p> |
| Klíčová slova | dopravní dostupnost, dopravní obslužnost, mikroregion Kosířsko, veřejná doprava |
| Místo uložení | ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově |
| Signatura | |

