

Vysoká škola logistiky o.p.s.

Dopravní dostupnost vybraného regionu

(Bakalářská práce)

Přerov 2019

David Lesák



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

student	David Lesák
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 vybraného regionu

Cíl práce:

Navrhnout a aplikovat vhodnou metodiku hodnocení dopravní dostupnosti obcí Hranicka, pomocí vybraných metod analyzovat a navrhnout možná vylepšení.

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 dopravy v regionech
2. Obecná charakteristika regionu Hranicko
3. Analýza současného stavu dopravy v regionu Hranicko
4. Návrhy na zlepšení

Závěr

Rozsah práce: 35 – 40 normostran textu

Seznam odborné literatury:

DRDLA, Pavel. Technologie a řízení dopravy – městská hromadná doprava. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005. ISBN 80-7194-804-7.

HLAVOŇ, Ivan a kol. Dopravní a spojová soustava. Přerov: Vysoká škola logistiky, 2010. ISBN 978-80-87179-12-3.

RODRIGUE, Jean-Paul. The geography of transport systems. New York: Routledge, 2017. ISBN 978-1138669574.

ŠKAPA, Petr. Vliv dopravy na životní prostředí. 1. vyd. Ostrava: Vysoká škola báňská - Technická univerzita, 2000. ISBN 80-7078-805-4.

Vedoucí bakalářské práce:

Mgr. Kamil Peterek, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2018

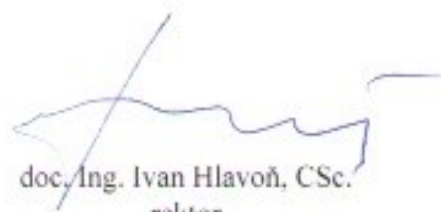
Datum odevzdání bakalářské práce:

4. 5. 2019

Přerov 31. 10. 2018



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



doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.
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 diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat před tím o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s. prorektora pro vzdělávání.

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. 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 4. 5. 2019

.....

podpis

Poděkování

Rád bych poděkoval všem, kteří se podíleli na vzniku této bakalářské práce. Dále bych chtěl poděkovat především Mgr. Ludmile Flokové za cenné rady při výběru tématu a vedení města Hranice za poskytnuté informace.

Anotace

Cílem této bakalářské práce je navrhnout a aplikovat hodnocení dopravní dostupnosti obcí Hranicka. První část práce definuje pojmy a metody důležité pro danou problematiku. Dále se práce zabývá stručnou charakteristikou města Hranice a regionu. Hlavní částí bakalářské práce je analýza současného stavu dopravy na Hranicku. Na základně informací zjištěných z předešlých kapitol byla sestavena SWOT analýza a návrhy pro zlepšení dopravní dostupnosti obcí Hranicka.

Klíčová slova

dopravní dostupnost, region, doprava, silniční doprava, železniční doprava, Hranicko, silnice

Annotation

The aim of this thesis is to design and apply the evaluation of transport accessibility of municipalities of Hranicko. The first part defines terms and methods important for the given issue. Furthermore, the thesis deals with the brief characteristics of the town Hranice and its region. The main part of the thesis is the analysis of the current state of transport in Hranicko. Based on the information found in the previous chapters, a SWOT analysis and proposals for improving the transport accessibility of the municipalities of Hranicko were prepared.

Keywords

transport accessibility, region, transport, road transport, rail transport, Hranicko, road

Obsah

Úvod	9
1 Teoretická východiska dopravy v regionech.....	11
1.1 Základní pojmy	11
1.2 Doprava	12
1.3 Jednotlivé druhy dopravy	14
1.3.1 Silniční doprava	14
1.3.2 Železniční doprava.....	15
1.3.3 Letecká doprava.....	16
1.3.4 Vodní doprava.....	16
1.4 Veřejná doprava	17
1.4.1 Městská doprava (MHD)	17
1.4.2 Příměstská doprava	18
1.4.3 Vnitrostátní dálková doprava.....	18
1.4.4 Mezinárodní doprava	18
2 Obecná charakteristika regionu Hranicko	19
2.1 Město Hranice	19
2.2 Poloha regionu	20
2.3 Obyvatelstvo	22
2.4 Trh práce	25
3 Analýza současného stavu dopravy v regionu Hranicko	27
3.1 Silniční doprava	27
3.1.1 Významné komunikace v regionu	27
3.1.2 Intenzita dopravy v regionu	29
3.2 Městská a příměstská autobusová doprava	33

3.2.1	Integrovaná doprava	33
3.2.2	Příměstská autobusová doprava.....	33
3.2.3	MHD Hranice	33
3.3	Železniční doprava	35
3.3.1	Historie železnice v regionu	35
3.3.2	Železnice na území regionu	36
3.3.3	Dopravny na Hranicku.....	37
3.4	Analýzy dopravní dostupnosti a SWOT analýza	38
3.4.1	Dopravní poloha	38
3.4.2	Dopravní dostupnost VD obcí Hranicka v běžný pracovní den	41
3.4.3	Dopravní dostupnost VD obcí Hranicka o víkendu.....	43
3.4.4	SWOT analýza.....	44
4	Návrhy na zlepšení	47
4.1	Severovýchodní obchvat	47
4.2	Palačovská spojka	48
4.3	Posílení spojů příměstské autobusové dopravy.....	49
4.4	Napojení průmyslových areálů na železnici	50
	Závěr	52
	Soupis bibliografických citací	54
	Seznam zkratk a značek	57
	Seznam ilustrací a tabulek	58
	Seznam příloh.....	59

Úvod

Doprava jako taková je fenomén, který v současnosti mnohem více než v minulosti ovlivňuje kvalitu života. Dříve doprava sloužila především k přesunu zboží a osob na větší vzdálenosti, nyní v době globalizace trhu dochází k mnohem většímu přesunu zboží, osob a služeb než v minulosti, a to i na lokální úrovni. Velmi významným faktorem pro celkový rozvoj každého regionu je dopravní poloha a kvalita dopravní dostupnosti na všech úrovních, a to jak na celorepublikové, tak na úrovni každého regionu.

Cílem této bakalářské práce je navrhnout a aplikovat vhodnou metodiku pro hodnocení dopravní dostupnosti obcí regionu Hranicko. Dále pomocí vybraných metod analyzovat současný stav dopravy v regionu a navrhnout možná zlepšení.

Bakalářská práce je rozdělena celkem do čtyř kapitol. První kapitola představuje teoretická východiska dopravy v regionech. Zde jsou uvedeny základní pojmy související s tématem této bakalářské práce, dále je v této kapitole uvedeno dělení dopravy, jednotlivé druhy dopravy a závěrem je zde popsána doprava veřejná.

Druhá kapitola popisuje obecnou charakteristiku regionu Hranicko, kde je jako první stručně představeno centrum regionu město Hranice. Dále autor této bakalářské práce popisuje polohu regionu, která je pro dopravní dostupnost velice významná. V této kapitole je také popsáno obyvatelstvo a trh práce Hranicka, kde jsou uvedeny počty obyvatel, struktura obyvatelstva podle vzdělání, podíl nezaměstnaných osob v regionu či významní zaměstnavatelé.

Nejobsáhlejší částí této bakalářské práce je nesporně třetí kapitola, a to analýza současného stavu dopravy v regionu Hranicko. Zde je detailně popsána a analyzována silniční doprava na území regionu, především intenzita dopravy, která je pro accesibilitu velice důležitá. Dalším faktorem, který bezesporu ovlivňuje kvalitu dopravní dostupnosti je městská a příměstská autobusová doprava. Ta zajišťuje spojení mezi jednotlivými obcemi a je důležitá především v těch, které nemají spojení s železnicí. Na to dále navazuje definice, představení a analýza železniční dopravy v regionu Hranicko. V poslední části třetí kapitoly práce zkoumá dopravní polohu jednotlivých obcí, dostupnost těchto obcí veřejnou dopravou a na základě těchto poznatků a zjištění byla vytvořena analýza SWOT.

V poslední části bakalářské práce, tj. čtvrtá kapitola, autor navrhuje podle zjištěných nedostatků určité návrhy na zlepšení dopravní dostupnosti v regionu.

1 Teoretická východiska dopravy v regionech

Počáteční kapitola této bakalářské práce vymezuje základní pojmy související s dopravou a dopravní dostupností, které se v práci často vyskytují a jsou tedy pro danou problematiku velice důležité. Dále je uvedeno dělení dopravy a obecná charakteristika veřejné dopravy.

1.1 Základní pojmy

Dopravní dostupnost (akcesibilita): je důležitým faktorem, který ovlivňuje kvalitu života v daném regionu. Vyjadřuje schopnost přesunu z daného místa pomocí určitého přepravního systému. Určuje tedy, jak je časově náročné se dostat z výchozího bodu do bodu cílového. Akcesibilita závisí především na kvalitě dopravní sítě, počtu a kvalitě spojení, poloze, blízkosti dopravních uzlů a mnoho dalších faktorech. V odborné literatuře se nejčastěji vyskytuje dělení dostupnosti na dostupnost časovou a vzdálenostní. Časovou dostupností se rozumí náročnost transportu v čase z jednoho bodu k ostatním a vzdáleností dostupností se vyjadřuje vzdálenost místa od ostatních ve vybrané dopravní síti. Dostupnost se dělí i podle jiných hledisek, například podle toho, jakým prostředkem je doprava zajišťována. [1]

Doprava: „je cílevědomá organizovaná činnost, která zabezpečuje přemísťování zboží, osob a zvířat dopravními prostředky po dopravních cestách. Uskutečňuje se v prostoru a čase. Lze ji chápat také jako odvětví národního hospodářství, které obstarává přepravu a uskutečňuje přemísťování osob, zvířat a nákladů (zboží).“

Technická základna dopravy: tvoří ji dopravní prostředky, dopravní zařízení a dopravní cesty.

Dopravní prostředky: „představují soubor pohyblivých prostředků (automobil, vlak, letadlo apod.), kterými se uskutečňuje přeprava. Je to mobilní část technické základny dopravy.“

Dopravní cesty: „po dopravních cestách se uskutečňuje pohyb dopravních prostředků. Dopravní cesty mohou být přirozené (moře, řeky, vzdušný prostor apod.) nebo uměle vytvořené (silnice, železnice, telefonní kabely apod.).“

Dopravní zařízení: „představují technické objekty, sdělovací a zabezpečovací zařízení, bez kterých by se doprava nemohla uskutečnit (např. letiště, přístavy, nástupiště, ale i vykrývací vysílače apod.).“

Dopravce: „je provozovatelem dopravy pro cizí potřebu a jeden z účastníků přepravního vztahu. Na trhu dopravy vystupuje s nabídkou dopravních služeb.“

Přepravní podmínky: „jsou legislativní ustanovení, kterými se při dopravě pro cizí potřeby upravují práva a povinnosti zúčastněných stran. Každý druh dopravy má svoje přepravní podmínky, které jsou specifické pro vnitrostátní a mezinárodní dopravu.“

[2 s.10]

Tarif: „je cenový sazebník, kterým dopravce stanoví cenu za poskytnuté služby, zejména za provedení přepravy zásilek. Obsahuje rovněž podmínky pro použití sazebníků a provádění výpočtů.“ [3]

Region: je to územní celek, který podle jednoho či více znaků můžeme vyčlenit z širšího území. Pomocí těchto znaků je vymezován pro konkrétní účel, nebo mu přísluší v uspořádání území konkrétní funkce. [4]

Integrovaný dopravní systém: lze definovat jako spojení všech druhů veřejné dopravy (městskou, regionální a železniční) do jednoho celku. Cestující jsou přepravováni dle jednotných přepravních a tarifních podmínek daného území. [5]

1.2 Doprava

Doprava představuje jednu z nejdůležitějších lidských činností. Je nepostradatelnou složkou ekonomiky, vytváří cenné vazby mezi regiony, ekonomikou a mezi lidmi a zbytkem světa.

Význam dopravy:

- Historický: doprava hrála důležitou roli u vzestupu několika různých historických civilizací (Egypt, Řím, Čína), ve vývoji společnosti a také v národní obraně.
- Sociální: doprava usnadňuje přístup ke zdravotní péči, sociální péči, kultuře a k sociálním službám.

- **Politický:** vlády hrají rozhodující roli v dopravě jako zdroje investic a regulátory. Vlády dotují mobilitu svých obyvatel (dálnice, veřejná doprava apod). Mnoho komunikací bylo vybudováno právě z politických důvodů, jako je například národní dostupnost nebo vytváření pracovních míst.
- **Ekonomický:** vývoj dopravy byl vždy spojen s hospodářským rozvojem. Je to odvětví samo o sobě (výroba automobilů, letecké společnosti apod.) Doprava je ekonomickým faktorem při výrobě zboží a služeb a přispívá k přidané hodnotě ekonomických činností.
- **Životní prostředí:** navzdory výhodám dopravy, její důsledky na životní prostředí jsou významné. Doprava zhoršuje kvalitu vzduchu a vody a zvyšuje hladinu hluku. Doprava působí negativně především na ovzduší. Dopravní prostředky vypouštějí do ovzduší znečišťující látky, a ty nepříznivě ovlivňují zdraví lidí, tak zvířat, či jiných organismů. Emise škodlivých látek zahrnují především: oxid uhličitý, oxidy dusíku, oxid siřičitý, oxid uhelnatý a dále například také jemné částice (aerosol, prach, saze a další škodlivé látky). Všechna rozhodnutí týkající se dopravy musí být vyhodnocena s ohledem právě na životní prostředí. [6] [7]

Dopravu lze dělit podle jednotlivých oborů dopravy:

- silniční,
- železniční,
- vodní vnitrozemská,
- námořní,
- letecká
- kombinovaná
- nekonvenční.

Doprava se dále dělí na:

- vnitrostátní: doprava je provozována na území jednoho státu,
- mezinárodní: doprava je provozována na území dvou či více států.

Doprava podle veřejné přístupnosti:

- veřejná: přístupná každému za předem určených podmínek (jízdni řády, ceny za přepravu, přepravní řády apod.)
- neveřejná: není určena pro širokou veřejnost, je to substitut veřejné dopravy.

Doprava podle předmětu přepravy:

- osobní doprava: zajišťuje přepravu osob. Mezi veřejnou část osobní dopravy patří železniční doprava, silniční doprava, soukromá silniční doprava, městská hromadná doprava, taxi a letecká doprava. Neveřejnou osobní dopravou jsou podniky, které vlastní autobusy a služební vozidla, individuální motoristé apod.
- nákladní doprava: přepravuje zboží a hotové výrobky. Veřejnou nákladní dopravu zabezpečuje nákladní silniční doprava, železniční doprava, letecká a vodní doprava. Neveřejnou nákladní dopravou se rozumí závodová doprava, která je uskutečňována pro potřeby dané organizace vlečkou, nekonvenční dopravou a silniční dopravou. [2]

1.3 Jednotlivé druhy dopravy

1.3.1 Silniční doprava

Silniční doprava je doprava, která zajišťuje přemísťování osob a věcí dopravními prostředky (silničními). Zajišťuje také samotné přemísťování silničních vozidel po pozemních komunikacích, volném terénu a dopravních plochách. Silniční dopravou se rozumí souhrn činností, kterými se přepravují osoby (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, taxislužba apod.), zvířata a věci vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.

Je jako jediná využívána v osobní dopravě pro individuální dopravu, která se uskutečňuje pro vlastní či příležitostně cizí potřeby vlastním dopravním prostředkem. Na území ČR zabezpečuje činnosti související s provozováním silniční dopravy Ředitelství silnic a dálnic – ŘSD. [8]

Technickou základnou silniční dopravy jsou:

- pozemní komunikace,

- dopravní stavby,
- dopravní prostředky.

Pozemní komunikací se rozumí dopravní cesta, která je určena k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Musí obsahovat pevná zařízení pro bezpečnost a jeho užití. Pozemní komunikace upravuje zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Nejčastěji se dělí podle dopravní důležitosti, a to následovně do čtyř kategorií:

- **Dálnice:** je to pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu motorovými vozidly. Infrastruktura dálnice je navržena tak, aby se na ní nevyskytovaly úrovněvé křížení, jsou vybudovány oddělená místa napojení pro výjezd a vjezd a má směrově oddělené jízdní pásy. Dálnice se rozděluje na dálnice I. a II. třídy. Je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, která jsou schopna dodržet nejnižší povolenou rychlost.
- **Silnice:** je veřejně přístupná pozemní komunikace, která se dělí na silnice I. třídy (určena zejména pro mezistátní a dálkovou dopravu), silnice II. třídy (určena zejména pro okresní dopravu) a silnice III. třídy (určena k vzájemnému propojení obcí a připojení na ostatní druhy pozemních komunikací).
- **Místní komunikace:** je veřejně přístupná pozemní komunikace sloužící k místní dopravě na území dané obce.
- **Účelová komunikace:** nejčastěji slouží ke spojení nemovitostí pro potřeby svých vlastníků. [9]

1.3.2 Železniční doprava

Železniční doprava je doprava, která je uskutečňována pomocí železničních dopravních prostředků po železničních tratích. Železniční trať se rozumí dráha, která je určena pro pohyb drážních vozidel a pevných zařízení pro zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy. Železniční infrastrukturu tvoří dopravní cesta (železniční trať), stanoviště a dopravní a zařízení na dopravní cestě. Na území ČR zabezpečuje činnosti související s provozováním dráhy SŽDC.

Kategorie železničních drah se dělí:

- „*dráha celostátní, již je dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena,*

- *dráha regionální, již je dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěná do celostátní nebo jiného regionální dráhy,*
- *vlečka, již je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky,*
- *speciální dráha, která slouží zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obce.“ [10]*

1.3.3 Letecká doprava

Letecká doprava patří mezi nejmladší dopravní obory. Rozvoj letecké dopravy je velice rychlý a díky tomu se stále zvyšují přepravní rychlosti letadel. Leteckou dopravu charakterizuje několik vlastností. Jednou z vlastností je to, že nejrychleji ze všech oborů dopravy zabezpečuje přepravu osob, některých druhů zboží a pošty. Od ostatních druhů dopravy se liší svou vysokou rychlostí, díky které překonává velké vzdálenosti, tempem technického rozvoje, volností pohybu letadla nad terénem apod.

Technická základna se dělí na:

- letadla,
- letiště,
- zabezpečovací zařízení.

1.3.4 Vodní doprava

Vodní doprava je nejstarší druh dopravy. Je to obor dopravy, který využívá pro plnění lidských přepravních potřeb vnitrozemskou a námořní plavbu. Produktem dopravní činnosti je přeprava nákladů a osob pomocí lodí a označuje se jako lodní přeprava. Geografické podmínky mají velký vliv na rozvoj vodní dopravy. Například mimořádný geografický vliv mají především lokality v blízkosti moře či celková vodnatost krajiny. [2]

Podle přepravních komodit ji dělíme na:

- osobní vodní dopravu,
- nákladní vodní dopravu.

Další dělení vodní dopravy probíhá ve vztahu ke kontinentům:

- námořní doprava,
- vnitrozemská vodní doprava.

Technickou základnu vodní dopravy tvoří:

- vodní cesty,
- plavidla,
- dopravní stavby a zařízení. [11]

1.4 Veřejná doprava

1.4.1 Městská doprava (MHD)

Městská hromadná doprava (MHD) je veřejné linkové přemísťování osob a hmotných předmětů provozované k přepravním potřebám daného města. Jako hmotné předměty můžeme nazývat především nadrozměrná zavazadla, vozíky pro invalidy či dětské kočárky. Jsou uváděny v přepravních smluvních podmínkách daného dopravce.

Městská hromadná doprava má mnoho charakteristických znaků. Jedním z nich je to, že MHD obsluhuje hustě osídlené části měst. Díky tomu jsou vzdálenosti mezi místy zastavení krátké. Vzdálenost v centru města bývá obvykle okolo 500 metrů, v okrajových částech města bývá vzdálenost mezi zastavením MHD okolo 1000-2000 metrů. Největší vzdálenost mezi stanicemi (zastávkami) se vyskytují na tratích podzemní dráhy (metro). Dalším znakem je kyvadlový charakter provozu. Díky němu jsou spoje provozovány pravidelně mezi konečnými zastávkami na dané lince. Na konečných zastávkách se řidiči MHD zdržují jen krátce, kvůli požadovanému odpočinku řidičů, či případně na vyrovnání zpoždění spoje a také na kontrolu dopravního prostředku. Jednotnost dopravního systému je také důležitým charakteristickým znakem. Jednotný dopravní systém vyžaduje, aby se v daném městě uplatnil jednotný tarif, jednotné jízdné a aby byl systém jednotně řízený.

Městská hromadná doprava je v ČR provozována dopravními podniky, které ročně přepraví přes 2,3 mld osob, nebo jinými dopravními společnostmi. [12]

1.4.2 Příměstská doprava

Příměstská doprava má dominantní postavení v oblastech, kde je vysoká koncentrace sídel nebo v městských aglomeracích. Má charakter dostředné dopravní obsluhy. Klíčový subjekt této dopravy je člověk, který dojíždí do spádového města za prací či do školy z okolních obcí. Oblasti, které jsou méně osídleny a jsou mimo dosah příměstské dopravy pokrývá MHD. Převážná vzdálenost příměstských linek se může pohybovat až okolo 50 km. Příměstská doprava musí zajistit časovou návaznost jednotlivých spojů a linek. [13]

1.4.3 Vnitrostátní dálková doprava

Vnitrostátní dálková doprava přepravuje cestující na větší vzdálenosti. Je zajišťována hlavně autobusy a vlaky. Tento druh dopravy požaduje vysoké nároky na cestovní rychlost, kvalitu doplňkových služeb a pohodlí (komfort). Jízdní řády vnitrostátní dálkové dopravy hodně ovlivňují státní svátky, školní prázdniny či týdenní nerovnoměrnosti, kterými jsou začátky a konce pracovních týdnů. [13]

1.4.4 Mezinárodní doprava

Mezinárodní doprava je doprava, při níž cesta započne na území jednoho státu a skončí na území jiného státu (například z České republiky do Rakouska), nebo cesta kde výchozí a cílový bod jsou na území jednoho státu, ale jízda proběhne i na území jiného státu (nakládka/vykládka, nástup/výstup cestujících). Za mezinárodní dopravu se dá považovat i jízda, kde výchozí a cílový bod je ve stejné zemi a trasa vede přes jiný stát, kde neproběhne nástup, výstup či nakládka, vykládka. [14]

2 Obecná charakteristika regionu Hranicko

Druhá kapitola mé bakalářské práce obsahuje obecnou charakteristiku regionu Hranicko. Pro analýzu současného stavu dopravy je důležité si přiblížit důležité údaje o regionu, které jsou zmíněny v této kapitole a to jsou: město Hranice, poloha, obyvatelstvo a průmysl.

2.1 Město Hranice

Město Hranice se nachází v prostoru Moravské brány na pravém břehu řeky Bečvy. Část Moravské brány, kde se Hranice nachází, se nazývá Bečevská brána a je vklíněna mezi Podbeskydskou pahorkatinu a Oderské vrchy. Město leží v nadmořské výšce kolem 260 metrů a celková rozloha včetně integrovaných obcí je přes 52 km². Hranice patří k městům s velice zajímavým přírodním prostředím. Okolí města má ráz ploché pahorkatiny, jejíž výškové členění je od 205 m n. m. do 366 m n. m. Město bylo založeno na vyvýšeném území, kterým protéká řeka Bečva se svými přítoky Ludinou a Veličkou. Díky tomu Hranice dominují okolní krajině. Městem prochází důležité dopravní a inženýrské koridory na hlavním železničním a silničním tahu. Územím města prochází dálnice D1 a důležitá železniční trať z Prahy do Ostravy s významnou odbočkou na Valašské Meziříčí, Beskydy, Vsetín a následně na Slovensko. V okolí města se nachází mnoho turistických atrakcí, jako jsou: lázně Teplice nad Bečvou (navazují přímo na město), Hranická propast (nejhlubší zatopená sladkovodní jeskyně světa), Zbrašovské aragonitové jeskyně (nachází se v Teplicích nad Bečvou) a známý hrad Helfštýn, který je vzdálen od města přibližně 4 km.

Podle údajů ze stránek CZSO žilo na území města Hranic (k 31. 12. 2017) 18 213 trvale bydlících obyvatel. Hranice jsou malou městskou aglomerací, kterou tvoří 9 místních částí:

- Hranice I – město
- Hranice II – Lhotka
- Hranice III – Velká
- Hranice IV – Drahotuše
- Hranice V – Rybáře

- Hranice VI – Valšovice
- Hranice VII – Slavíč
- Hranice VIII – Středolesí
- Hranice IX – Uhřínov.

V roce 1850 Hranice připadly k Olomouckému kraji. Staly se sídlem okresního hejtmanství, ke kterému příslušelo 110 obcí. V průběhu let se počet obcí snižoval. V roce 1960 proběhla reorganizace, během které většina obcí Hranic přešla do okresu Přerov. V letošním roce (2019) město Hranice slaví 850 let od svého založení.

Díky kulturním, sociálním, ekonomickým aktivitám i geografické poloze jsou Hranice přirozené centrum spádové oblasti. Hranický průmysl vytváří mnoho pracovních příležitostí lidem z širokého okolí. Město plní funkci obce s rozšířenou působností. ORP Hranice je detailně popsáno v následujících podkapitolách. [15]

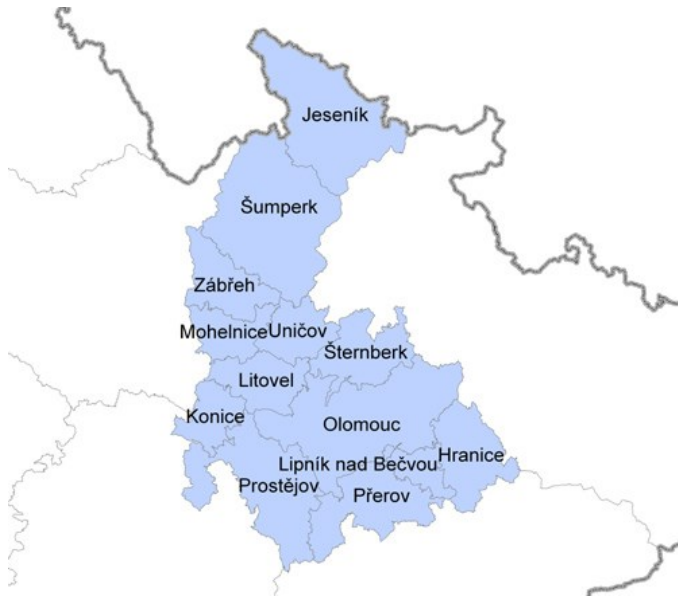
2.2 Poloha regionu

Region Hranicko lze také vnímat jako správní obvod (SO) obce s rozšířenou působností. ORP Hranice je jedním ze 13 správních obvodů v Olomouckém kraji. Území SO ORP Hranice spolu s ORP Přerov a ORP Lipník nad Bečvou patří do bývalého okresu Přerov. Nachází se v té nejvýchodnější části kraje a sousedí s: SO Odry a Nový Jičín, SO ORP Lipník nad Bečvou, SO ORP Valašské Meziříčí, Bystřice pod Hostýnem a Olomouc.

Region Hranicko leží na rozhraní mezi Moravskou bránou a Podbeskydskou pahorkatinou a také v podhůří Oderských vrchů. Území se vyskytuje v mírně teplé podnebné oblasti, ve které je průměrná roční teplota cca 8 °C. Nadmořská výška celého území se pohybuje od 250 m n.m. (Hranice) po 502 m. n.m. (Potštát). Díky výraznému geologickému zlomu, který prochází územím od severovýchodu k jihovýchodu se na území regionu vyskytují přírodní minerální prameny (Jurikův, Gallašův a Kropáčův). Hlavním říčním tokem je řeka Bečva se svými přítoky (Velička, Ludina). Řeka Bečva je největší levostranný přítok řeky Moravy. V severovýchodní části regionu se vyskytuje řeka Luha se svými přítoky, která se vlévá do řeky Odry u města Jeseník nad Odrou. Na území Hranického regionu se nachází nejnížší moravské místo hlavního evropského rozvodí (mezi Černým a Baltským mořem) tj. ploché rozvodí Odry a Moravy, které

dosahuje mezi Hranicemi a Běloušínem 320 m n.m. Toto místo připomíná betonový obelisk, který je v blízkosti silnice E-462. Region se rozkládá na území o rozloze 334,96 km² s hustotou obyvatelstva 74 obyvatel na km².

Obr. 2.1 ORP Olomouckého kraje



Zdroj: [16]

Návštěvníky Hranického regionu zaujme především krásná příroda, která je ideální pro pěší turistiku, tak i cykloturistiku. V celé oblasti je mnoho zajímavých míst: národní přírodní rezervace Hůrka u Hranic, Zbrašovské aragonitové jeskyně (od roku 2003 Národní přírodní památkou), Hranická propast (nejhlubší sladkovodní propast na světě). Za zmínku také stojí celá městská památková zóna v Hranicích, větrné mlýny ve Skaličce a Partutovicích, lovecký letohrádek Kunzov, nebo turisticky a rekreačně vyhledávané lázně Teplice nad Bečvou. [17]

2.3 Obyvatelstvo

Obr. 2.3 Mapa správního obvodu ORP Hranice



Zdroj: [18]

Sledované území mělo k 1. 1. 2017 34 269 obyvatel. V Hranickém regionu se nachází 32 obcí správního obvodu. Hlavní postavení v regionu má město Hranice s 18 213 trvale bydlícími obyvateli. Pouze tři další obce mají v regionu nad tisíc obyvatel a jsou to: Potštát, Běloutín a Hustopeče nad Bečvou. Obce Potštát (1 183 obyvatel) a Hranice mají jako jediné na Hranicku status města. Status městyse má obec Hustopeče nad Bečvou (1 765 obyvatel). Pět obcí má počet obyvatel do 199, dalších 16 obcí má počet

obyvatel od 200 do 499 a sedm obcí regionu má populaci v rozmezí 500–999 obyvatel. SO Hranice je tvořen tedy spíše malými obcemi s jedním výrazným centrem (město Hranice). Při optimalizaci vojenského újezdu Libavá, došlo v roce 2016 k přiřazení obce Luboměř pod Strážnou (115 obyvatel) k ORP Hranice.

Tab. 2.1 Počet obyvatel obcí ORP Hranice k 1. 1. 2017

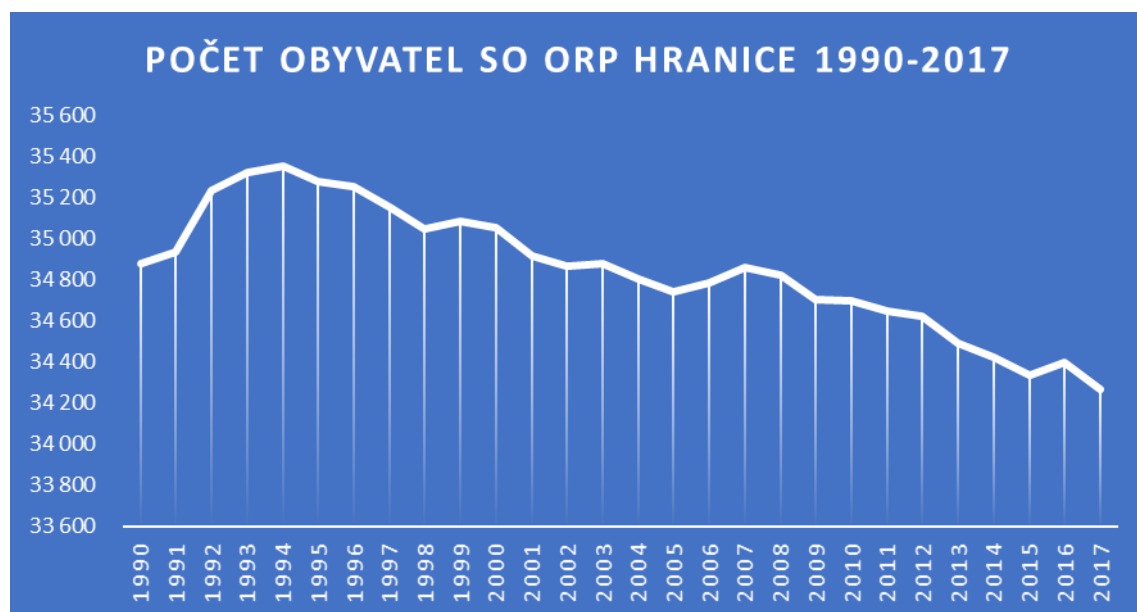
Název obce	Počet obyvatel
Bělotín	1 853
Býskovice	408
Černotín	777
Dolní Těšice	60
Horní Těšice	152
Horní Újezd	416
Hrabůvka	303
Hranice	18 213
Hustopeče nad Bečvou	1 765
Jindřichov	459
Klokočí	257
Luboměř pod Strážnou	115
Malhotice	370
Milenov	434
Milotice nad Bečvou	287
Olšovec	486
Opatovice	812
Paršovice	390
Partutovice	508
Polom	261
Potštát	1 183
Provodovice	142
Radíkov	157
Rakov	406
Rouské	260
Skalička	610

Střítež nad Ludinou	820
Špičky	291
Teplice nad Bečvou	386
Ústí	561
Všechovice	873
Zámrsky	254

Zdroj: vlastní zpracování podle [19]

V následujícím grafu lze sledovat počet obyvatel v letech 1990–2017. Nejvíce obyvatel bylo v roce 1994, kdy žilo v regionu 35 356 občanů. Od té doby se v regionu Hranicko počet obyvatel snižuje. Vývoj počtu obyvatel se projevuje stěhováním občanů do větších měst za prací, či studiem.

Graf 1.1 Počet obyvatel regionu Hranicko



Zdroj: vlastní zpracování podle [19]

Je důležité také zmínit strukturu obyvatelstva podle vzdělání, která se do určité míry odráží v celkovém potenciálu území. Na Hranicku jsou nejvíce zastoupeny osoby se středoškolským vzděláním bez maturity, dále s větším odstupem následují osoby se

středoškolským vzděláním s maturitou a základním vzděláním. Na území Hranicka je podíl osob s maturitou či vysokoškolským vzděláním nižší než celorepublikový průměr. V porovnání se správními obvody Olomouckého kraje (13 správních obvodů) na tom SO Hranice je docela dobře a řadí se na třetí místo po Olomouci a Přerově. Úroveň vzdělanosti na Hranicku lze považovat za velmi slušnou, díky přítomnosti různých středních a vysokých škol v okolí a okolních regionech. [17]

2.4 Trh práce

Situace na trhu práce v regionu se neustále zlepšuje. Podíl nezaměstnaných osob klesá a volných pracovních míst a počet zaměstnavatelů na území ORP Hranice přibývá. Zvýšení počtu pracovních příležitostí je hlavně díky lokalitě CTPark Hranice. Pro znázornění dané situace jsem vytvořil tabulku (Tabulka 2.2), ve které jsem použil data z webu MPSV (ministerstvo práce a sociálních věcí). Z tabulky je zřejmé, že podíl nezaměstnaných osob v regionu neustále klesá. V prosinci roku 2016 byl podíl nezaměstnaných osob 4,6 % a na konci roku 2018 činil již pouhých 2,2 %. Také počet volných míst roste, kdy na konci roku 2016 bylo míst k dispozici 339 a v prosinci 2018 již bylo 865 volných míst.

Tab. 2.2 Vývoj podílu nezaměstnaných osob v ORP Hranice

Období	Obyvatelstvo 15-64	Podíl nezaměstnaných osob	Volná místa
2016–prosinec	23 210	4,6 %	339
2017–prosinec	22 994	3,0 %	548
2018–prosinec	22 667	2,2 %	865

Zdroj: vlastní zpracování podle [20]

V regionu Hranicko se vyskytuje mnoho pracovních příležitostí, a to hlavně v městě Hranice. Mezi nejvýznamnější zaměstnavatele regionu patří především: Nemocnice Hranice a.s., Lázně Teplice nad Bečvou, samotné město Hranice v oblasti služeb, Domov důchodců v Hranicích, firmy sídlící v areálu CT Park (např. firmy Henniges, DAS Czech Republic s.r.o., Smiths Medical Czech republic s.r.o., Etimex, a další), Sigma Pumpy Hranice, Cement Hranice a.s., Tondach Česká republika spol. s.r.o., Krok

CZ v.o.s. nebo největší a dle mého názoru nejvýznamnější zaměstnavatel v regionu SSI Schäfer s.r.o. Všechny tyto pracovní příležitosti se nachází přímo ve městě Hranice. Ve městě se nachází dvě průmyslové zóny. První z těchto průmyslových zón se nachází v severovýchodní části města, kde sídlí již zmiňované společnosti SSI Schäfer s.r.o. a Sigma Pumpy Hranice. Druhou průmyslovou zónu (CT Park) lze nalézt v severozápadní části území města. Zde působí celkem 6 společností. V okolí města můžeme nalézt společnosti jako jsou například: RENETRA s.r.o. ve Všechovicích, Českomoravský štěrk a.s., Váhala spol. s.r.o. v Hustopečích nad Bečvou či E-Technik v Miloticích nad Bečvou.

V poslední části podkapitoly (Trh práce) je vytvořena tabulka (Tab. 2.3) s nejvýznamnějšími a již zmíněnými zaměstnavateli ve městě Hranice a jejich počtem zaměstnanců. Počty zaměstnanců byly vyžádány osobně u zaměstnavatelů.

Tab. 2.3 Počet zaměstnanců v nejvýznamnějších společnostech ve městě Hranice

Počet zaměstnanců	Společnosti
1000–1499	SSI Schäfer s.r.o.
500–999	Henniges Hranice s.r.o., Krok CZ v.o.s.
200–499	Sigma Pumpy Hranice s.r.o., DAS Czech Republic s.r.o., Nemocnice Hranice, Tondach Česká republika s.ro., Smiths Medical Czech Republic a.s.
100–199	Cement Hranice a.s., Czech Etimex s.r.o.

Zdroj: vlastní zpracování

3 Analýza současného stavu dopravy v regionu Hranicko

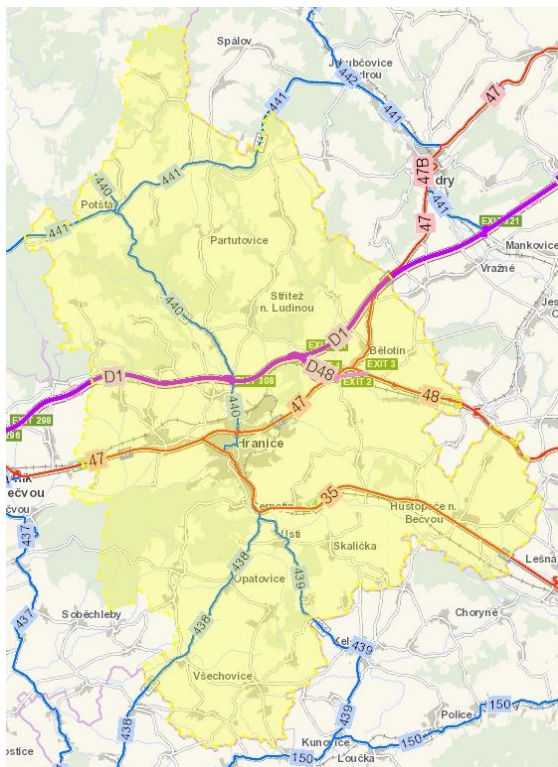
Třetí kapitola této bakalářské práce řeší analýzu současného stavu dopravy na území vybraného regionu. Jsou zde představeny a detailněji představeny druhy dopravy a jejich náležitosti. V závěrečné části této kapitoly jsou provedeny analýzy dopravní polohy všech obcí regionu Hranicko a analýzy veřejné dopravy (počty přímých spojů).

3.1 Silniční doprava

Jak je již známo, silniční doprava je nejstarší a také je nejvíce užívaný druh dopravy. Silniční doprava má obrovský podíl v nákladní a osobní dopravě. Nejvíce nákladu a osob se tudíž přepraví právě po silnici. Na území regionu Hranicko se nachází mnoho důležitých pozemních komunikací spojující celý region, či region se zbytkem republiky.

3.1.1 Významné komunikace v regionu

Obr. 3.1 Silnice I. a II. třídy Hranického regionu



Zdroj: upraveno podle [21]

Oblast Hranicka je napojena na dálniční síť díky přítomnosti dálnice D1, která byla vybudována v roce 2010. Tato dálnice spojuje Prahu s Ostravou a dále navazuje na polskou dálnici A1. Díky přítomnosti dálnice D1 má region Hranicko dobrou dopravní dostupnost s Ostravou či krajským městem Olomoucí. Výstavba této komunikace odlehčila intenzitě dopravy města Hranice a jeho místní části Slavič, kterými prochází silnice I/47, která byla zatížena osobní a nákladní dopravou. Dálnice má na území Hranicka dva výjezdy (exity). První z těchto výjezdů je EXIT 308, který se nachází v blízkosti města Hranice a obcí Velká, Olšovec a Střítež nad Ludinou. Druhý výjezd (EXIT 311) se nachází u obce Bělotín.

Právě u obce Bělotín se nachází krátký úsek dálnice D48, který momentálně funguje jako přivaděč a obchvat obce Bělotín. V budoucnu by se tato dálnice měla rozšířit a po jejím vybudování bude spojoovat Bělotín, Nový Jičín, Frýdek-Místek a Český Těšín.

Dále je doprava v regionu provozována po silnicích I. a II. třídy a III. třídy, které zabezpečují dopravní dostupnost po celém Hranicku. Silnice I. a II. třídy jsou detailněji představeny níže a v následující tabulce (Tab. 3.1).

Tab. 3.1 Silnice I. a II. třídy

Označení silnice	Úsek
I/35	Hranice – Teplice nad Bečvou – Černotín – Milotice nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou
I/47	Slavič – Drahotuše – Hranice – Bělotín
I/48	Bělotín – Polom
II/438	Teplice nad Bečvou – Opatovice – Býškovice
II/439	Teplice nad Bečvou – Ústí – Horní Těšice
II/440	Hranice – Olšovec – Potštát
II/441	Boškov – Potštát – Lipná

Zdroj: vlastní zpracování

Silnice I/35 je silnice I. třídy, která patří k celostátním silničním tahům. Je součástí evropské mezinárodní trasy (E442) a s dálnicí D35 propojuje Čechy, Moravu a také spojení se Slovenskem. Silnice I/35 je nejvytíženější silnicí I. třídy v regionu. V budoucnu by měla vytiženosti této silnici odlehčit plánovaná Palačovská spojka, která je zmíněna v kapitole Návrhy na zlepšení.

Dvouproudová silnice I. třídy I/47 je také významnou pozemní komunikací v regionu především v městě Hranice, kde prochází středem města. V minulosti sloužila jako významná komunikace spojující města Olomouc a Ostrava. V roce 2018 byla na této komunikaci snížena rychlost z původních 70 km/h na 50 km/h. Důvodem snížení rychlosti je snaha města a kraje o snížení počtu střetů chodců s vozidly. Přes tuto komunikaci si mnoho chodců krátí cestu z průmyslového areálu CT PARK především u dvou protilehlých benzínových pump. Díky tomu se na tomto úseku již vyskytly i smrtelné nehody. [22]

Další důležitou komunikací je silnice I. třídy I/48. Silnice je součástí mezinárodní silniční trasy s označením E462. Na tuto komunikaci navazuje výjezd z dálnice D1 (EXIT 311) u Bělotína. Silnice I/48 vede na území regionu Hranicko přes obce Bělotín a Polom a spojuje region s nedalekými městy Nový Jičín a Frýdek-Místek.

Regionem Hranicko prochází také čtyři silnice II. třídy. Silnice II/438 spojuje region s Holešovem a Bystřicí pod Hostýnem. Prochází obcemi Býškovice, Opatovice a u obce Teplice nad Bečvou se napojuje na silnici I. třídy I/35. Zde se také napojuje komunikace II/439, která vede a ulehčuje dopravní dostupnost do města Hranice obcím Ústí a Horní Těšice. Další silnicí je silnice II. třídy II/440, která propojuje město Hranice a jeho okolí s dálnicí D1. Tato komunikace dále pokračuje regionem přes obce Olšovec a Potštát. Poslední silnicí na území daného regionu je silnice II. třídy II/441. Ta se nachází v severní části Hranicka. [21]

3.1.2 Intenzita dopravy v regionu

Hlavním ukazatelem vytížení komunikací je intenzita dopravy. V roce 2016 proběhlo celostátní sčítání dopravy. Sčítání dopravy mělo probíhat již v roce 2015, ale ŘSD v tomto roce pouze zahájilo přípravy a začalo o rok později. Sčítání se provádí ručně a to tak, že pracovníci (sčítači) zaznamenávají každý průjezd vozidla na dané komunikaci. Ty dále dělí podle jejich kategorií. Novinkou bylo, že se oproti minulým letem se výsledky nezaznamenávaly na běžný papír, ale do chytrých telefonů. Pro ŘSD

tyto údaje zprostředkovala agentura Ipsos, která zvítězila v tendru s cenou 57 milionů korun. Tato částka je oproti sčítání dopravy v roce 2010 zhruba poloviční. V roce 2010 vyšlo ŘSD sčítání dopravy na 110 milionů korun. [23]

Intenzita dopravy je pro dostupnost obcí důležitým faktorem. Vysoká intenzita provozu na silnicích snižuje pohodlí a časovou dostupnost dopravy. V regionu Hranicko, ale i na celém území České republiky se každým rokem intenzita navyšuje. To se projevuje právě na našich silnicích. Je zde několik důvodů proč tomu tak je:

- Osobní silniční doprava: každoroční růst automobilů v domácnostech, osobní automobil se stal dominantním druhem dopravy na delší i krátké vzdálenosti.
- Tranzitní doprava: počet vozidel projíždějících regionem je poměrně vysoký. Můžou za to skutečnosti, že region se nachází mezi dvěma krajskými městy (Olomouc, Ostrava), a také zde prochází mnoho významných komunikací spojujících jak Českou republiku, tak zahraničí (D1 směrem do Polska, I/35 na Slovenska).
- Nákladní kamionová doprava: stálý nárůst nákladní kamionové dopravy je zapříčiněn poměrně vysokou koncentrací průmyslových zón a podniků, především ve městě Hranice, ale také tím, že podniky v posledních letech přecházejí z dopravy železniční na dopravu silniční. Je to trend nového způsobu řízení podniků ke zvyšování efektivity výroby, snižováním skladových zásob a dodávkami JUST-IN-TIME přímo do výroby. Tomuto problému se práce věnuje v poslední kapitole Návrhy na zlepšení.
- Turistický ruch: je důležité také zmínit počet cizích návštěvníků co přijíždí do regionu. Se zvyšující se životní úrovní obyvatelstva logicky dochází k nárůstu turistického ruchu. Na Hranicku se nachází mnoho turisticky atraktivních lokalit (lázně Teplice nad Bečvou, nejhlubší sladkovodní propast na světě – Hranická propast, a mnoho dalších).

Obr. 3.2 Intenzita dopravy regionu Hranicko



Zdroj: [21]

Z údajů posledního sčítání dopravy v roce 2016 vyplývá, že nejvytíženější komunikací na území Hranicka je dálnice D1. Sčítání proběhlo na několika úsecích dálnice D1 v Hranickém regionu a průměrný počet vozidel na této komunikaci za den čítal 26 578 vozidel. Jak již bylo v práci zmíněno, výstavba této dálnice odlehčila především městu Hranice a jeho místní části Slavíč od nadměrné tranzitní dopravy, která byla před výstavbou této dálnice vedena především silnicí I/47.

Obchvatem a přivaděčem D48 u obce Běloutín projede denně v průměru 10 566 vozidel. Tato komunikace se dále napojuje na silnici I/48 vedoucí přes obec Polom a dále do Nového Jičína. Zde projede denně v průměru 12 961 vozidel. Vysoká koncentrace vozidel je zde zapříčiněna tím, že tuto komunikaci využívají řidiči především jako alternativní způsob dopravy na Ostravsko.

Silnici I/47 sice pomohla odlehčit intenzitu dopravy výstavba dálnice D1, ale i přesto je tato komunikace poměrně vysoce frekventovaná především v úseku z Lipníku nad Bečvou do Hranic. Zde projede denně 11 666 vozidel. V celém úseku silnice I/47 (Lipník nad Bečvou – Hranice – Běloutín) projede za den v průměru 7 416 vozidel. Příčinou vysoké koncentrace vozidel na této komunikaci je tranzitní doprava, ale také

to, že silnice prochází středem města a mnoho řidičů ji využívá v rámci dostupnosti po městě Hranice.

Další zvýšenou intenzitu dopravy vykazuje silnice druhé třídy II/440. Hlavně v úseku, který projíždí středem města a křižuje silnici I/47 projede denně 10 991 vozidel. Celým úsekem silnice II/440 projede v průměru 8 131 vozidel. To je zapříčiněno tím, že komunikace spojuje město Hranice a sousední obce s dálnicí D1. Dalším důvodem velké intenzity je důležitost dostupnosti obcí Hranicka s městem Hranice. Jedná se o obce v severní části regionu. Tento úsek, který vede ulicí Tř. 1. Máje bývá hlavně ve špičce na mnoha místech ucpaný. Pomoci tomuto problému by mohl obchvat města, který je zmíněný v poslední kapitole Návrhy na zlepšení.

Posledním problémovým místem je úsek silnice I/35 v západní části města, kde denně zde projede 10 676 vozidel. Hlavním důvodem tohoto silného vytížení komunikace je to, že tato komunikace spojuje silnici I/47 se středem města Hranice. Silnicí I/35, která spojuje především město Hranice s obcemi Teplice nad Bečvou, Černotín, Milotice nad Bečvou, Hustopeče nad Bečvou a dále Valašské Meziříčí projede v průměru celkově 9 137 vozidel za den. Vytížení této silnice je zapříčiněno důležitostí v dostupnosti těchto obcí do spádového města Hranice a také Valašského Meziříčí a dále na Slovensko. Dalším faktorem je také vysoká koncentrace tranzitní dopravy na tomto úseku.

Celkově intenzita dopravy v regionu Hranicko je poměrně vysoká. Může za to dopravní poloha celého regionu. Na ostatních silnicích II. a III. třídy v regionu je intenzita dopravy průměrná. [21]

Tab. 3.2 Nadprůměrné vytížení komunikací vozidly v regionu Hranicko

Číslo silnice	Úsek	Průměrný počet vozidel/den
D1	Lipník nad Bečvou – Hranice	26 578
D48	EXIT 311 - Běloutín	10 566
I/48	Běloutín – Polom	12 961
I/47	Lipník nad Bečvou – Hranice – Běloutín	7 416
I/35	Hranice – Teplice nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou	9 137
II/440	Hranice – EXIT 308	8 131

Zdroj: vlastní zpracování podle [21]

3.2 Městská a příměstská autobusová doprava

3.2.1 Integrovaná doprava

Celý region Hranicko je součástí integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (dále IDSOK). Tento systém zajišťuje železniční a veřejnou dopravu v rámci celého Olomouckého kraje, tudíž i regionu Hranicko. Spojuje všechny dostupné druhy veřejné dopravy na území regionu. Jedná se o účelné propojení linek do jednoho celku, které mají jednotné přepravní podmínky, jízdní řády a jednotný tarif. Mezi výhody IDS zcela určitě patří jednotné jízdenky pro všechny druhy veřejné dopravy na celém území Olomouckého kraje, tak i jednotné sazby za jízdné (všichni dopravci mají stejné sazby).

Na území regionu je hlavním dopravcem v rámci IDSOK u příměstské autobusové dopravy společnost Arriva Morava a.s., MHD v Hranicích zajišťuje společnost ČSAD Frýdek-Místek a na železnici dopravu v integrovaném systému zajišťují České dráhy. Na Hranicku se nachází 9 tarifních zón (zóny 60–68), které znázorňují vyšší stupeň vzdálenosti a finanční zatíženost cestujícího od spádového města (Hranice - 61).

3.2.2 Příměstská autobusová doprava

Příměstskou autobusovou dopravu zajišťuje na území Hranicka společnost Arriva Morava a.s. Celkem zde provozuje 16 pravidelných linek společnosti Arriva z města Hranice do obcí v jeho regionu. Další 4 linky provozují společnosti KRODOS BUS a.s., Transdev Morava s.r.o., ČSAD Vsetín a.s. a Vojtila s.r.o. Tyto dálkové linky spojují Hranice a jeho správní obvod s městy Bystřice pod Hostýnem, Odry, Frýdek-Místek a Olomouc. Počty spojů příměstské autobusové dopravy jsou díky IDS poměrně vysoké v pracovní dny, ale o víkendech, především v sobotu jsou počty spojů nedostačující. Detailnější počty spojů jsou analyzovány v podkapitole níže. [24]

3.2.3 MHD Hranice

Dopravní obslužnost města Hranice zajišťuje městská hromadná doprava (MHD), kterou ve městě od roku 2008 provozuje společnost ČSAD Frýdek-Místek. MHD v Hranicích je součástí integrovaného dopravního systému IDSOK. Výchozí stanice MHD Hranice je na autobusovém nádraží v Hranicích, kde mají výchozí stanici také vozy příměstské autobusové dopravy, kterou provozuje společnost ARRIVA MORAVA a.s. Hranické autobusové nádraží se nachází v blízkosti železniční stanice

Hranice na Moravě. Díky tomu mají spoje městské hromadné dopravy dobrou návaznost na spoje příměstské a železniční dopravy.

Dopravní dostupnost Hranic a jeho místních částí je na velmi dobré úrovni, které obsluhuje dopravce na celkem 10 linkách. Linky MHD obsluhují město a jeho místní části pravidelně co hodinu, někdy i častěji od přibližně 5:00 do večerních hodin. Všechny významné podniky a průmyslové areály jsou dostatečně obsluhovány městskou hromadnou dopravou, tak příměstskou. Ve městě se nachází 34 autobusových zastávek, na kterých zastavují spoje městské hromadné dopravy. Další zastávky se nacházejí v místních částech města, a to konkrétně 5 zastávek v Drahotuších, 2 zastávky v Teplicích nad Bečvou, 3 zastávky v místní části Velká a po jedné zastávce ve Lhotce a Slavíči.

Obr. 3.2 Schéma linek MHD Hranice



Zdroj: [25]

Dopravní dostupnost města Hranice a jeho místních částí obsluhuje 8 vozů SOR typu EBN 9.5 a NS 12 Electric. Tyto vozy jsou plně elektrifikované a disponují kapacitou 26 míst na sezení a 43 ke stání. Díky tomu se staly Hranice v listopadu 2017 prvním

městem v České republice ale i v Evropě, které přešlo kompletně na 100% elektrifikované MHD. Na tyto elektrobusy využilo město čerpání z dotací EU. Tyto dotace pokryly 85 % nákladů na pořízení. Bývalé naftové autobusy najezdily celkově ročně přes 250 000 km. To mělo špatný dopad na kvalitu ovzduší a ve městě. Plná elektrifikace MHD by měla snížit produkci škodlivého oxidu uhličitého, a to přibližně o 200 tun ročně. Dnes již bývalý místostarosta Hranic Mgr. Ivo Lesák řekl: „*Kompletní elektrifikace MHD je součástí našeho boje za lepší životní prostředí v Hranicích. Nové elektrobusy produkují nulové emise, takže se bude našim obyvatelům lépe dýchat. A také ubude hluku,*“ [26]

Cestující městské hromadné dopravy v Hranicích čeká od 1. dubna 2019 velmi vítaná změna. Všechny městské linky budou zcela zdarma. Navíc se vedení města Hranice domluvilo s Olomouckým krajem, že senioři (nad 65 let) nebudou muset platit ani v příměstské dopravě (zóna 61). Město Hranice přijde přibližně o 2 milióny korun. Tyto výdaje na MHD bude město hradit z vybraných pokut za překročení rychlosti (díky instalaci radarů). Vedení města chce tímto krokem odlehčit dopravě v Hranicích a slibuje si od toho snížení individuálního cestování automobily.

3.3 Železniční doprava

Pro dopravní dostupnost je přítomnost železnice velmi výhodná. Díky tomu, že na území Hranicka se nachází dvě celostátní tratě evropského významu (270, 280), je dostupnost města Hranice a obcí, které se vyskytují u těchto tratí na velmi dobré úrovni.

3.3.1 Historie železnice v regionu

Severní dráha císaře Ferdinanda (dnešní trať 270) byla vystavěna přes území Hranic postavena roku 1847. V roce 1884 se k této dráze připojila také z jihu lokální trať (dnešní trať 280) ve směru na Valašské Meziříčí.

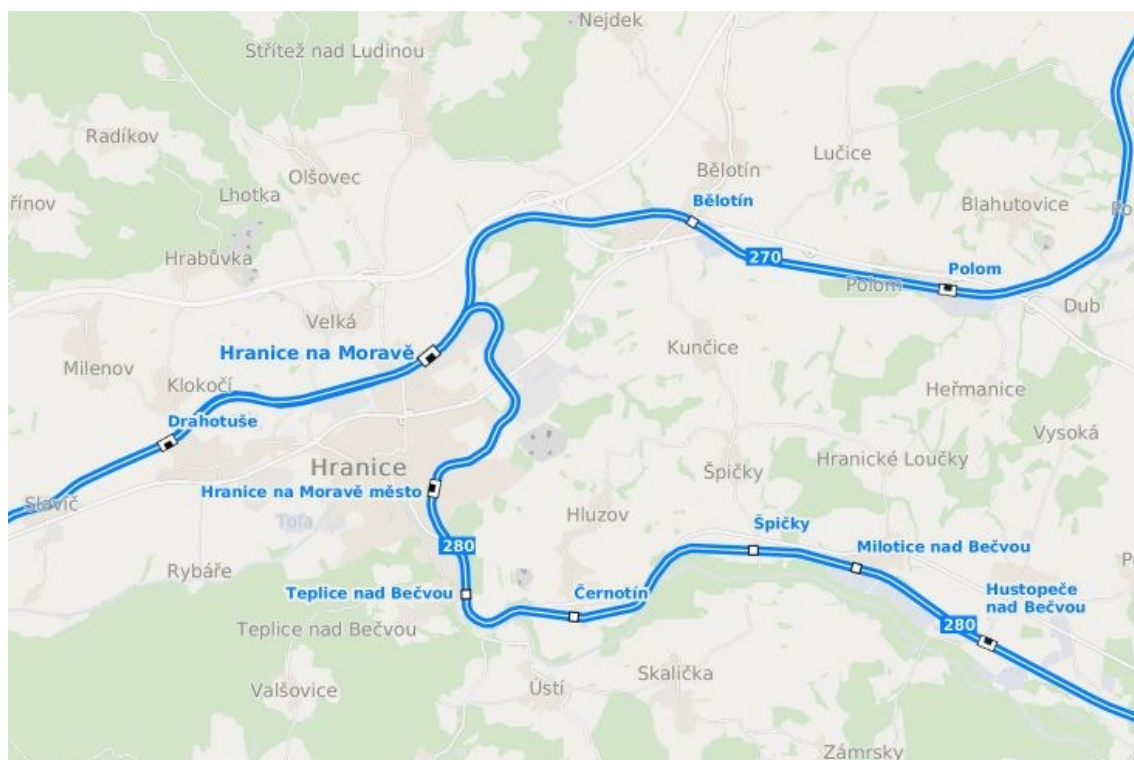
První zmíněná trať (270) byla později přebudována na dvojkolejnou a od roku 1960 je trať plně elektrifikovaná. V letech 1999–2004 proběhla modernizace této trati včetně stanice Hranice na Moravě, která má důležitou funkci spojky (rozdělují se zde tratě ve směru na Slovensko a Ostravu).

Trat' směrem na Valašské Meziříčí, Vsetín a dále na Slovensko byla v roce 1938 zmodernizována a přebudována na dvojkolejnou. Další významné modernizace se bohužel nedočkala. [17]

3.3.2 Železnice na území regionu

Na území Hranicka se nacházejí celkem dvě železniční tratě. Obě tyto tratě jsou dvojkolejné, v některých místech i trojkolejné (např. úsek u Drahotuš) a jsou označeny jako celostátní tratě evropského významu (evropská síť TINA). Provozování drah na těchto tratích zajišťuje SŽDC.

Obr. 3.3 Železniční tratě na území regionu



Zdroj: [27]

Trat' č. 270 je důležitá železniční trat', která prochází napříč Českou republikou (Praha – Česká Třebová – Přerov – Hranice – Ostrava – Bohumín). Celá trat' je dvoukolejná, plně elektrifikovaná a patří mezi nejdůležitější a nejvytěžovanější úseky železniční sítě České republiky. Po této trati jezdí všechny druhy železniční dopravy, jak osobní, tak nákladní vlaky všech kategorií. Mezi hlavní dopravce v regionu Hranicko v sektoru

veřejné dopravy patří: České dráhy a.s., RegioJet a.s. a Leo Express Global a.s. Trati vedle osobní dopravy projíždí také velké množství vlaků nákladní dopravy. U místní části Hranic – Drahotuše probíhá také nakládka kameniva z nedaleké obce Hrabůvka, kde se vyskytuje kamenolom.

Druhá zmíněná trať č. 280 je dvoukolejná mezistátní trať, která je taktéž plně elektrifikovaná. Tato trať začíná právě na území Hranického regionu, a to konkrétně v městě Hranice v železniční stanici Hranice na Moravě. Trať dále pokračuje regionem přes zastávku Hranice na Moravě město a obce Teplice nad Bečvou, Černotín, Špičky (zastávka je poměrně daleko od středu obce), Milotice nad Bečvou a Hustopeče nad Bečvou. Dále pokračuje přes Valašské Meziříčí na Vsetín a dále na Slovensko. Díky tomu mají tyto obce dobrou dopravní dostupnost železniční dopravou. Je nutno zmínit také nákladní dopravu na této trati. Trati projíždí mnoho tranzitních vlaků, ale také je zde stále vykládka/nakládka na vlečce společnosti Cement Hranice a.s., která je napojena na odbočku Skalka. [27]

3.3.3 Dopravny na Hranicku

Na území regionu se nachází celkem 10 míst, kde zastavují osobní či nákladní vozy. Nejvíce zastávek, či železničních stanic nalezneme na trati č. 280 směrem na Valašské Meziříčí a to celkem 6. Nejlepší pěší dostupnost na této trati do středu obce má zastávka v obci Milotice nad Bečvou, která je od středu obce vzdálena přibližně 100 metrů a nejvzdálenější zastávku od středu obce má obec Špičky, a to přibližně 1,5 kilometrů. Na trati č. 270 mají obce docházkovou vzdálenost od středu obce/města přibližně kolem 1 kilometru.

Výjimkou je stanice Hranice na Moravě, která je vzdálená od středu města 2,3 km. Cestující ale mohou využít spojů MHD, či linkové autobusové dopravy z autobusového nádraží, které je od železniční stanice vzdáleno necelých 300 metrů. Tato železniční stanice je velice frekventovaná. Díky přítomnosti dvou mezinárodních tratí směrem na Bohumín a druhé na Slovensko má město Hranice, ale i celý region Hranicko dobré dopravní spojení s krajským městem Olomouc či zbytkem republiky. Absolutní počet spojů, které přijíždí či odjíždí ze stanice Hranice na Moravě za den je 178 vlaků osobní dopravy, z toho 112 vlaků typu: RJ, LE, R, EX, EC, IC a 66 vlaků typu osobní. Ve městě Hranice se nachází ještě jedna železniční stanice, která je centru města blíže, ale ta se nachází pouze na trati č. 280.

Tab. 3.3 Dopravny na území regionu

Trat'	Název stanice	Druh	Vzdálenost od středu obce (km)
270	Drahotuše*	železniční stanice	1,2
270, 280	Hranice na Moravě	železniční stanice	2,3
270	Bělotín	zastávka	1
270	Polom	železniční stanice	1,4
280	Hranice na Moravě město	železniční stanice	0,7
280	Teplice nad Bečvou	zastávka	1,3
280	Černotín	zastávka	0,6
280	Špičky	zastávka	1,5
280	Milotice nad Bečvou	zastávka	0,1
280	Hustopeče nad Bečvou	železniční stanice	1,2
* = místní část města Hranice			

Zdroj: [27]

3.4 Analýzy dopravní dostupnosti a SWOT analýza

V následující podkapitole jsou analyzovány počty přímých spojů do obcí v regionu Hranicko a také jejich dopravní poloha vůči důležitým pozemním, či železničním komunikacím. Závěrem byla z poznatků a výsledků bakalářské práce sestavena analýza SWOT.

3.4.1 Dopravní poloha

Analýza dopravní polohy vyjadřuje výhodnost obcí, která ovlivňuje rozvojové šance nejlépe hodnocených obcí. Nejlepší pozici dalšího rozvoje mají obce s dopravní polohou, které jsou napojeny na dálniční a železniční síť. Výhodná dopravní poloha má velký vliv při rozhodování firem na jejich expanzi, což zvyšuje celkový průmyslový rozvoj dané oblasti. Synergickým efektem toho je vyšší zaměstnanost, vyšší kupní síla a tím celkově lepší životní úroveň. Naopak obce s nedostatečnou dopravní polohou trpí nezájmem investorů a tím nedochází k dalšímu rozvoji těchto obcí.

Pro hodnocení dopravní polohy obcí byla využita metodika dle Ing. Jiřího Pospíšila, CSc. Tato metodika spočívá v bodování obcí na základě jejich polohy a postavení v rámci důležitých pozemních či železničních komunikací. Metodika byla autorem této

bakalářské práce upravena dle hodnoceného území (region Hranicko) viz. Tab.3.4. V tabulce jsou obce s nejlepší dopravní polohou označeny červeně, modře označeny jsou obce s dostatečnou dopravní polohou a červeně označené jsou obce s nedostatečnou dopravní polohou.

Kritéria bodování jsou následovná:

- vzdálenost středu obce od sjezdu z dálnice do 5 km – 5 bodů,
- vzdálenost středu obce od sjezdu z dálnice od 6 do 10 km – 3 body,
- vzdálenost středu obce od sjezdu z dálnice od 11 do 15 km – 1 bod,
- průjezd silnice I. třídy zastavěným územím obce – 4 body,
- vzdálenost středu obce od napojení na silnici I. třídy do 5 km – 2 body,
- vzdálenost středu obce od napojení na silnici I. třídy od 6 do 10 km – 1 bod,
- průjezd silnice II. třídy zastavěným územím obce – 1 bod,
- zastavení všech typů vlaků VD v obci – 5 bodů,
- zastavení osobních vlaků v obci – 4 body. [28]

V hodnocené oblasti regionu Hranicko je 8 obcí s nejlepší dopravní polohou. Nejvyššího bodového ohodnocení dosáhly obce: Hranice (24), Bělotín (18) a Polom (14). Hranice jako centrum regionu má v blízkosti do 5 km sjezd na dálnici D1 (EXIT 308), dále jimi prochází dvě silnice I. třídy (I/47, I/35) a jedna silnice II. třídy (II/440), která stejně jako silnice I/47 prochází středem města. Ve městě se nachází významný železniční uzel ve stanici Hranice na Moravě. Zde se rozděluje páteří železniční trať (č. 270) vedoucí z Prahy do Bohumína a v této stanici začíná železniční trať (č. 280) směrem na Slovensko. Druhá obec s nejvyšším počtem bodů je Bělotín. Ten se nachází také v blízkosti dálnice D1 s vlastním sjezdem (EXIT 311) a obcí prochází dvě silnice I. třídy (I/47, I/48). V Bělotíně se nachází železniční zastávka na trati č. 270 ve směru Praha – Bohumín. Obec Polom má téměř shodnou dopravní polohu (dálnice je ve vzdálenosti 6-10 km a obcí neprochází silnice I/47) jako obec Bělotín, která se nachází v její blízkosti.

Celkem 9 obcí bylo vyhodnoceno jako obce s dostatečnou dopravní polohou. Ty se nacházejí většinou v blízkosti dálnice a silnice I. třídy. Jsou to například obce:

Hrabůvka, Klokočí a Ústí. Některé obce jsou také napojeny na železniční trať (č. 280), jako jsou Milotice nad Bečvou.

Nedostatečnou dopravní polohu má celkem 14 menších obcí a město Potštát, které se většinou nacházejí v okrajových částech regionu a nejsou napojeny na silnice I. třídy, železniční síť nebo jsou ve větší vzdálenosti od dálničních přivaděčů. V této analýze nejhůře dopadly: Horní Újezd, Luboměř pod Strážnou a Provodovice, které nezískaly ani bod. Tyto obce se nenachází v blízkosti žádné významné komunikace ani jimi neprochází železniční trať. Luboměř pod Strážnou se nachází v odlehlé části regionu na hranici s uzavřeným vojenským újezdem Libavá, a silnice zde končí. Horní Újezd a Provodovice nemají také v blízkosti žádnou významnou pozemní komunikace, ani jimi neprochází železnice. To jsou důvody proč tyto obce mají špatnou dopravní polohu. Tento fakt se také odráží v nedostatečné dopravní dostupnosti VD.

Tab. 3.4 Analýza dopravní polohy

Obec	Pozemní komunikace						Železnice		Celkem	
	Dálnice			Silnice I. Třída		Silnice II. Třída	všechny typy	osobní		
	do 5 km	6-10 km	11-15 km	průjezd	5 km	6-10 km				průjezd
Hranice	5	x	x	8	x	1	1	5	4	24
Bělotín	5	x	x	8	x	1	x	x	4	18
Polom	x	3	x	4	2	1	x	x	4	14
Černotín	x	3	x	4	x	2	x	x	4	13
Špičky	x	3	x	x	4	1	x	x	4	12
Teplice nad Bečvou	x	3	x	x	4	1	x	x	4	12
Hustopeče nad Bečvou	x	x	1	4	x	2	x	x	4	11
Olšovec	5	x	x	x	2	3	1	x	x	11
Hrabůvka	5	x	x	x	4	1	x	x	x	10
Milotice nad Bečvou	x	x	1	4	x	1	x	x	4	10
Klokočí	x	3	x	x	4	1	x	x	x	8
Střítež nad Ludinou	5	x	x	x	x	3	x	x	x	8
Milenov	x	3	x	x	4	x	x	x	x	7
Opatovice	x	3	x	x	2	1	1	x	x	7
Ústí	x	3	x	x	2	1	1	x	x	7
Skalička	x	3	x	x	2	1	x	x	x	6
Potštát	x	3	x	x	x	x	2	x	x	5
Radkov	x	3	x	x	x	2	x	x	x	5
Partutovice	x	3	x	x	x	2	x	x	x	4
Býskovice	x	x	1	x	x	1	1	x	x	3
Horní Těšice	x	x	1	x	x	1	1	x	x	3
Jindřichov	x	3	x	x	x	x	x	x	x	3
Malhotice	x	x	1	x	x	2	x	x	x	3
Paršovice	x	x	1	x	x	2	x	x	x	3
Dolní Těšice	x	x	1	x	x	1	x	x	x	2
Rakov	x	x	1	x	x	1	x	x	x	2
Rouské	x	x	1	x	x	1	x	x	x	2
Všechovice	x	x	1	x	x	1	x	x	x	2
Zámrský	x	x	1	x	x	1	x	x	x	2
Horní Újezd	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0
Luboměř pod Strážnou	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0
Provodovice	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0

Zdroj: vlastní zpracování

3.4.2 Dopravní dostupnost VD obcí Hranicka v běžný pracovní den

Vysoký počet spojů veřejné dopravy do obcí v regionu Hranicko vytváří konkurenci pro IAD. Úroveň dopravní dostupnosti VD je nejlépe vyjádřeno celkovým počtem spojů v pracovní dny do či z obcí regionu do města Hranice. Celkový počet uskutečněných jízd VD v regionu Hranicko je 1042 spojů ve všední den a dostatečně pokrývají časy dopravních špiček, kdy lidé cestují za prací či studiem. Pokles intenzity spojů VD sledujeme v časech sedla, kdy u mnoha obcí, zvláště těch, ve kterých se nenachází železniční trať. Nejlepší dopravní dostupnost VD mají obce, ve kterých se vyskytují

zastávky a železniční stanice, přítomnost silnic I. a II. třídy, zastávky MHD či vzdálenost obcí od centra regionu.

Pro zhodnocení úrovně VD v regionu byly vytvořeny tabulky: Tab. 3.4 a přílohy A, B, C. Údaje byly čerpány z internetového portálu IDOS – jízdní řády. Tabulky znázorňují celkový počet spojů VD v běžný pracovní den z či do dané obce. Jsou zde znázorněny počty spojů uskutečňované železniční a veřejnou autobusovou dopravou. Celkový počet spojů byl dále rozdělen do 3 kategorií:

- 0-10: špatně obsluhované obce VD,
- 11-30: dostatečně obsluhované obce VD,
- 31 a více: dobře obsluhované obce VD.

Za dobře obsluhované obce se považují obce s 31 a více spoji za den. V tomto rozmezí se umístilo 13 obcí. Nejvyššího počtu přímých spojů zaznamenaly obce Teplice nad Bečvou (178), Bělotín (62) a Milotice nad Bečvou (59). Obec Teplice nad Bečvou má ve všední dny téměř trojnásobný počet spojů než ostatní obce. Může za to především přítomnost MHD Hranice (linky 2,12), které obec obsluhují od přibližně 5:30 do 20:00 v pravidelných hodinových intervalech. Dalšími faktory ovlivňující takto vysoký počet spojů je přítomnost železniční zastávky na mezinárodní trati (č. 280) a výborná dopravní poloha obce (blízkost silnic I/35, II/438 a II/439), ale také fakt, že Teplice nad Bečvou jsou velmi atraktivní turistickou destinací (Lázně Teplice nad Bečvou, Aragonitové jeskyně, Hranická propast). Na stejné železniční trati směrem na Valašské Meziříčí a Slovensko se nachází další obce: Milotice nad Bečvou, Špičky, Černotín a Hustopeče nad Bečvou. Počet spojů VD do těchto obcí v běžný pracovní den je kolem 55. Příčinou vysokého počtu spojení s centrem regionu Hranicko je stejně jak u Teplic nad Bečvou dobrá dopravní poloha (silnice I. třídy I/35, mezinárodní železniční trať). Druhý nejvyšší počet spojů (62) vykazuje obec Bělotín, která má výhodnou dopravní polohu. Bělotínem prochází dvě silnice I. třídy I/47 a I/48 a nachází se v blízkosti dálnice D1 a D48 (přivaděč, sjezd). Obcí prochází druhá železniční trať na území regionu, a to mezinárodní trať č. 270 ve směru Praha-Bohumín.

Další kategorií jsou obce, které jsou dostatečně obsluhované VD. Zde se nachází celkově 16 obcí s průměrným počtem 18 spojů za den. Jsou to především obce, kterými neprochází žádná důležitá komunikace a nejsou napojeny na železniční síť ani MHD. Tyto obce mají dobrou polohu a většinou nimi prochází nebo jsou napojeny na silnice I.

a II. třídy spojující Hranice s okolními městy (Valašské Meziříčí, Bystřice pod Hostýnem a Odry). Výše zmíněné je důvodem dostatečného počtu spojů, kterými jsou tyto obce spojeny s centrem regionu Hranicka.

Poslední kategorií jsou obce s velmi nízkým počtem spojů (0-10). Jedná se o Luboměř pod Strážnou a Provodovice. Celkový počet spojů pro Luboměř pod Strážnou je 9 za den. Ještě hůře je na tom v regionu obec Provodovice, kde je celkový počet spojů pouze 4 za celý den. Jedná se o obce na okraji regionu, především obec Luboměř pod Strážnou leží na hranici uzavřeného vojenského újezdu Libavá, kde cesta samozřejmě končí. Z těchto důvodů musí místní obyvatelé více využívat IAD při cestě do zaměstnání či za studiem, nebo musí při využití VD přestupovat (snížení cestovního komfortu, prodloužení doby dojezdu).

3.4.3 Dopravní dostupnost VD obcí Hranicka o víkendu

Dostupnost obcí regionu Hranicko o víkendu je oproti pracovním dnům zcela odlišná. Dochází k výraznému snížení počtu spojů především v obcích, kde neprochází železniční tratě. Celkový pokles počtu uskutečněných jízd VD (402) v regionu Hranicko o víkendu je oproti pracovním dnům o více jak polovinu. To je zapříčiněno především tím, že o víkendech není taková poptávka po veřejných službách. I přesto jsou některé obce špatně obsluhovány a obyvatelé musí využívat více IAD. Detailnější tabulka se nachází v příloze B.

Nejvyššího počtu spojů přes víkend evidujeme u obcí, ve kterých se nachází železniční zastávka, železniční stanice, či jsou na významné dopravní komunikaci. Jsou to obce: Teplice nad Bečvou, Bělotín, Hustopeče nad Bečvou, Milotice nad Bečvou, Špičky. Teplice nad Bečvou mají opět výrazně více spojů než ostatní obce. Může za to, jak již bylo zmíněno, dobrá dopravní poloha, MHD Hranice a turistická poptávka. Na druhou stranu, u 6 obcí je dopravní dostupnost během víkendu nedostačující, a to hlavně v sobotu. Obce Radíkov, Hrabůvka, Horní Těšice a Rouské mají s městem Hranice pouze dvě spojení (dopoledne) a obec Provodovice dokonce žádné přímé spojení. Tato situace by se měla do budoucna řešit s ohledem na snižování IAD ve městech a obcích. V neděli je situace podobná jako v sobotu. Je zde menší nárůst spojů, především v odpoledních hodinách. To je zapříčiněno přesunem obyvatel za studiem a prací do vzdálenějších měst.

Tab. 3.5 Celkový počet spojů do/z obcí Hranicka

Název obce	Pracovní den	Sobota	Neděle
Bělotín	62	24	24
Býškovice	26	22	22
Černotín	49	20	20
Dolní Těšice	14	6	8
Horní Těšice	17	2	4
Horní Újezd	17	7	7
Hrabůvka	16	2	6
Hustopeče nad Bečvou	49	24	24
Jindřichov	18	6	8
Klokočí	32	8	14
Luboměř pod Strážnou	9	5	5
Malhotice	18	8	8
Milenov	20	7	8
Milotice nad Bečvou	59	24	24
Olšovec	40	18	18
Opatovice	41	16	16
Paršovice	40	16	16
Partutovice	22	8	8
Polom	27	18	18
Potštát	20	9	10
Provodovice	4	0	0
Radíkov	16	2	6
Rakov	40	16	16
Rouské	17	2	4
Skalička	21	6	8
Střítež nad Ludinou	21	6	8
Špičky	57	24	24
Teplice nad Bečvou	178	72	78
Ústí	39	8	12
Všechovice	35	10	12
Zámrský	18	6	8

Zdroj: vlastní zpracování podle příloh A, B, C

3.4.4 SWOT analýza

Cílem této analýzy je na základě poznatků z této bakalářské práce sestavit SWOT analýzu dopravní dostupnosti obcí Hranicka. SWOT je zkratka odvozená z počátečních písmen anglických slov: Strengths (silné stránky), Weaknesses (slabé stránky), Opportunities (příležitosti) a Threats (hrozby).

Silné stránky:

- dobrá dopravní poloha regionu Hranicko,
- blízkost dálnice D1 a silnic I. třídy (I/35, I/47, I/48),
- regionem prochází dva významné železniční tahy (trať 270 – Praha – Olomouc – Přerov – Hranice – Ostrava – Bohumín, trať 280 – Hranice – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Púchov),
- výhodná poloha mezi krajskými městy (Olomouc, Ostrava),
- region součástí integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje,
- dobrá dopravní dostupnost VD v pracovní dny,
- ekologická městská hromadná doprava ve městě Hranice.

Slabé stránky:

- vysoká intenzita dopravy především ve městě Hranice, ale i na silnicích I. třídy,
- obce na okraji regionu mají nevýhodnou dopravní polohu vůči napojení na významné komunikace, či železnici,
- nízký počet spojů VD o víkendech do obcí bez železnice, či MHD,
- absence obchvatu města Hranice,
- absence vodní dopravy na území regionu,
- málo využívaná železniční doprava průmyslovými areály.

Příležitosti:

- realizace výstavby obchvatu města Hranice (Severovýchodní obchvat),
- realizace výstavby Palačovské spojky na území regionu,
- posílení spojů VD o víkendech do obcí bez výskytu železnice,
- napojení průmyslových areálů na železnici,
- lepší využití železniční dopravy podniky v regionu kvůli odlehčení intenzity silniční dopravy,

Hrozby:

- nízké tempo výstavby důležitých pozemních komunikací v regionu,
- hrozba nevyužití evropských dotací na plánované dopravní projekty,
- pokles podílu nákladní železniční přepravy,
- každoroční nárůst individuální automobilové dopravy,
- tranzitní doprava městem Hranice a jeho regionem.

4 Návrhy na zlepšení

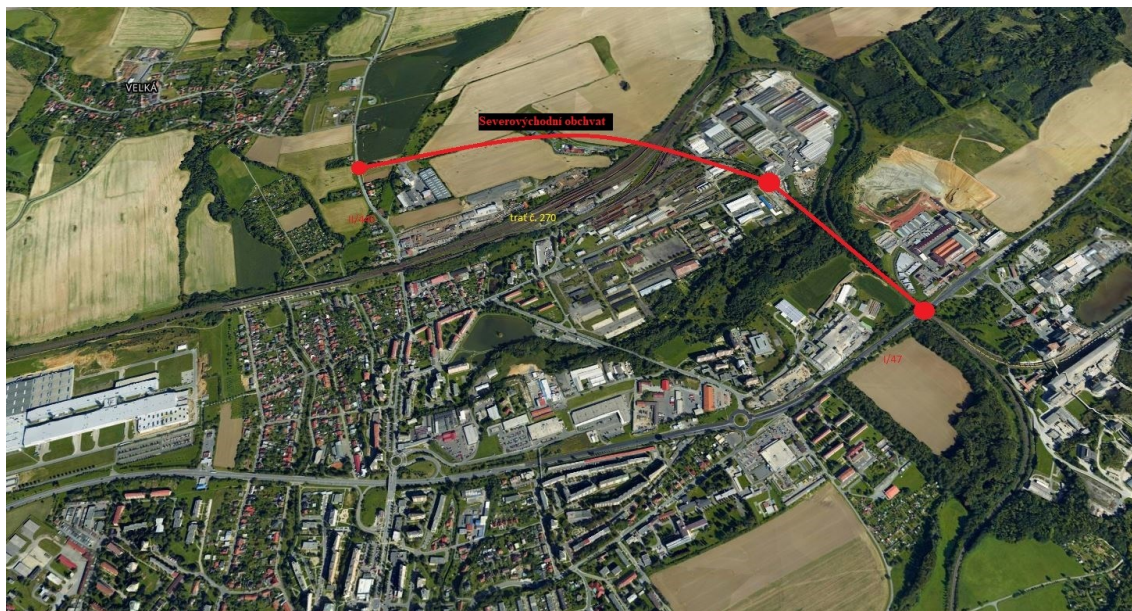
V poslední kapitole této bakalářské práce jsou představeny návrhy na zlepšení dopravní dostupnosti na základě poznatků a výsledků výše.

4.1 Severovýchodní obchvat

Severovýchodní obchvat by měl především městu Hranice pomoci odlehčit od narůstající tranzitní dopravy.

Trasa obchvatu začíná na silnici II/440 před dálničním exitem 308. Dále pokračuje okolo průmyslové zóny HRKLOMI a přes železnici č. 270 by měl být obchvat veden mostem. U průmyslové zóny, kde se nachází důležitý zaměstnavatel SSI Schäfer se bude tato stavba napojovat na stávající komunikaci III. třídy. Následně vede komunikace podél železniční trati č. 280 a mezi firmami Tondach a Cetris se bude obchvat napojovat na silnici I/47.

Obr. 4.1 Vizualizace severovýchodního obchvatu



Zdroj: vlastní zpracování podle [27]

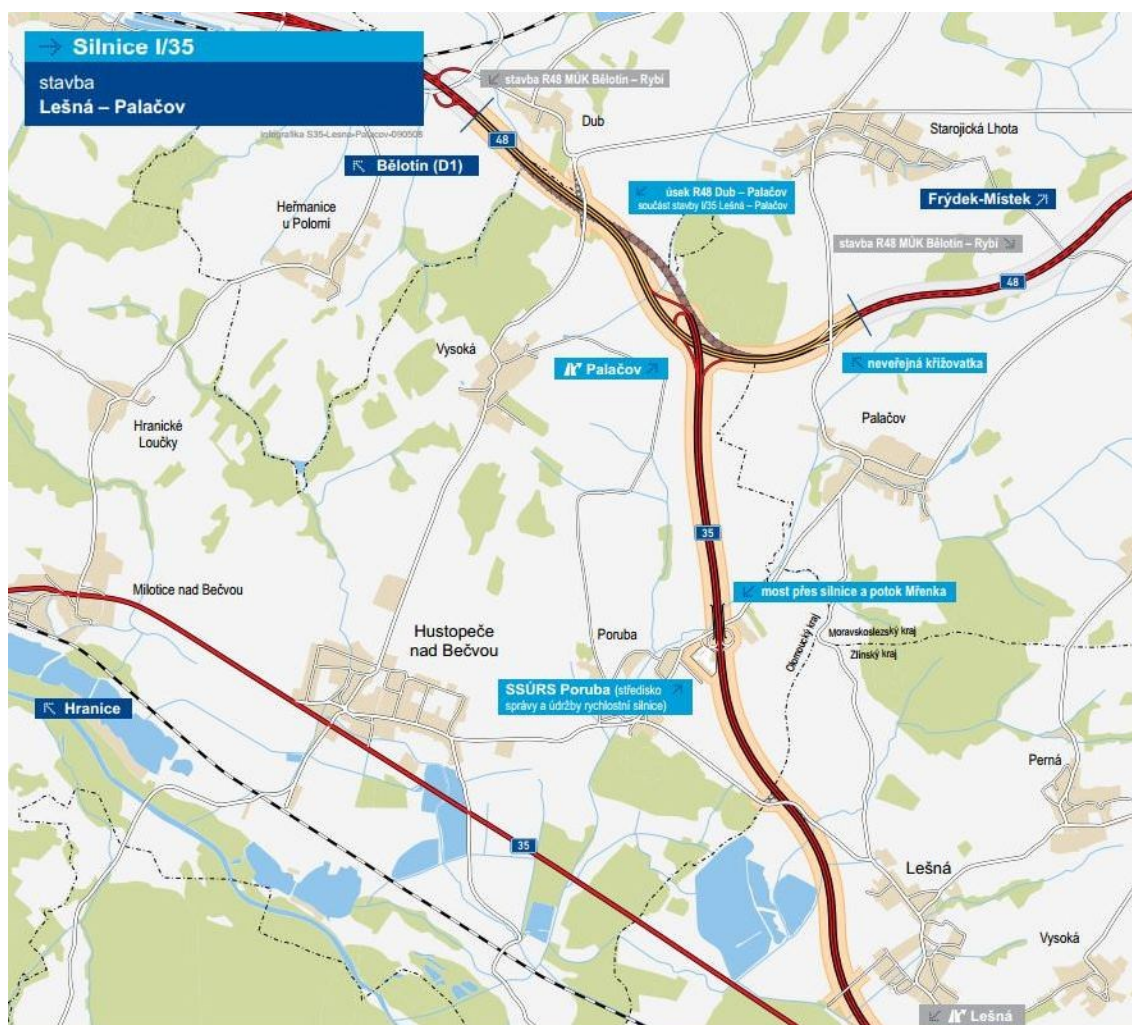
Severovýchodní obchvat města Hranice o délce přes 2 km je největším projektem města za posledních mnoho let. Tento projekt a jeho realizace by měla stát okolo 400-500 miliónů korun. Tato stavba (silnice II. třídy) zajistí městu a jeho okolí účelné propojení dvou důležitých komunikací, které vedou středem města. Silnice II/440 spojuje obce v severní části regionu s městem Hranice, ale také slouží jako dálniční přivaděč z dálnice D1. Pozemní komunikace I/47 spojuje obce Přerov – Hranice – Běloutín a dále Odry a Fulnek. Díky důležitosti těchto komunikací je intenzita dopravy na těchto silnicích vysoká, to je zapříčiněno především tranzitní dopravou. Zde dochází také k zatížení těchto komunikací prachem, hlukem a dalšími komplikacemi vytvořenými vysokou dopravní intenzitou. Výstavba tohoto obchvatu by zásadně snížila intenzitu dopravy uvnitř města, ale také by efektivně propojila a obsluhovala průmyslové zóny v severní části města, ve kterých pracuje přes 2 tisíce zaměstnanců. V budoucnu se počítá že naroste tento počet až na 4 tisíce. V důsledku toho se intenzita provozu ještě navýší a doprava v regionu, především v Hranicích by trpěla, jelikož není na takovou situaci momentálně připravena. Díky absenci obchvatu musí právě zmíněné průmyslové zóny využívat k obsluze silnice, které prochází obytnými čtvrtěmi města. Obchvat tudíž odvede podstatnou část dopravy mimo obytné zóny města, což zlepší nejenom dopravní situaci, ale především životní prostředí. Zároveň dojde k lepší obslužnosti průmyslových areálů. Zahájení projektu je plánováno na období 2021–2022.

4.2 Palačovská spojka

Palačovská spojka je plánovaná pozemní komunikace, která by měla, jak v případě Severovýchodního obchvatu ulevit dopravě v Hranicích a obcích v regionu, kterými prochází silnice I/35 mezinárodního charakteru směrem na Valašské Meziříčí – Vsetín a dále na Slovensko. Na této silnici převažuje tranzitní doprava, z velké části tvořena nákladními vozidly. Průjezd obcemi je z hlediska bezpečnosti obyvatel obcí nevhodný nejen kvůli vysoké intenzitě provozu, ale řidiči v obcích často nedodržují povolenou rychlost a tím se snižuje bezpečnost provozu. Řešením této dopravní situace je právě výstavba čtyřproudové Palačovské spojky, jako přeložky silnice I/35 na dálnici D1 u obce Běloutín. Součástí výstavby Palačovské spojky budou protihlukové stěny, mosty, opatření pro migraci živočichů přes tuto komunikaci, úpravy dotčených silnic a jedna mimoúrovňová křižovatka u Palačova. Celková délka silnice je zhruba 5 km a stát přijde přibližně na více jak 2 miliardy korun. Problémem v posledních letech je neustálé

odkládání výstavby této komunikace a upřednostňování jiných dopravních staveb. Podle posledních informací, by se měla Palačovská spojka začít stavět v roce 2020 a dokončena by měla být v letech 2023-2024. Čas je pro tuto stavbu přitom klíčový, jelikož má být financována z velké části z evropských dotací, které mohou být čerpány pouze za předpokladu, že bude projekt schválen a kompletně připraven právě do roku 2020.

Obr. 4.2 Palačovská spojka



Zdroj: [28]

4.3 Posílení spojů příměstské autobusové dopravy

Dopravní dostupnost veřejnou dopravou do obcí Hranicka přes pracovní dny je poměrně na dobré úrovni díky IDS Olomouckého kraje. Nejlepší dostupnost VD mají obce,

kterými prochází železniční tratě. Tyto obce mají dopravní spojení s centrem regionu Hranicemi na dobré úrovni především právě díky veřejné železniční dopravě, a to jak přes pracovní dny, tak o víkendech.

Naopak hůře v nepracovní dny jsou na tom obce, do kterých je dopravní dostupnost VD zajišťována pouze příměstskou autobusovou dopravou. Řeč je hlavně o obcích, které se nenachází na železničních tratích, či významných komunikacích. Především o sobotách je počet spojů nízký a většinou se do obcí vypravují autobusy příměstské dopravy pouze v dopoledních hodinách. Například obce: Luboměř pod Strážnou, Hrabůvka, Radíkov, Rouské či Provodovice mají přímé spojení s Hranicemi pouze jednou za den či vůbec. V neděli je počet spojů mírně navýšen, ale i přesto je počet spojů neuspokojující. Díky tomuto faktu, jsou obyvatelé těchto obcí nuceni upřednostňovat IAD před VD.

Nejen region Hranicko, ale i celá republika se v posledních letech snaží bojovat s nárůstem osobní dopravy. Navíc s rostoucím stářím vozového parku IAD dochází také k zhoršování životního prostředí v dotčených lokalitách. Návrhem na zlepšení se tedy nabízí navýšení počtu spojů o víkendech do výše zmíněných obcí, aby obyvatelé nemuseli tolik využívat IAD pro dopravní dostupnost po regionu, a také by se zlepšilo životní prostředí, v kterém žijí. V neposlední řadě snížení počtu IAD v obcích by zvýšilo bezpečnost silničního provozu.

4.4 Napojení průmyslových areálů na železnici

Jak je již několikrát zmíněno v této bakalářské práci, region Hranicko má významnou dopravní polohu, proto územím prochází řada důležitých pozemních i železničních sítí. Příčinou toho je vysoký stupeň dopravní intenzity, který se s růstem regionu a průmyslovým rozvojem stále zvyšuje. Velký podíl na vysoké intenzitě dopravy má tranzitní doprava tvořena především nákladními vozidly. Tento trend je zapříčiněn zásobováním průmyslových podniků, které z důvodu optimalizace výroby snižují vlastní skladové zásoby. Tyto dodávky JUST-IN-TIME zvyšují efektivitu produkce.

Centrem regionu je město Hranice, které má čtyři hlavní průmyslové zóny obsluhované právě tímto modelem. Ve třech z těchto čtyř průmyslových areálů je již vlečka zavedena, ale intenzivně je využívána pouze vlečka, která vede do areálu společnosti Cement Hranice. Hlavním důvodem nevyužívání dvou stávajících vleček je fakt, že v areálech sídlí několik rozdílných společností, které postupně v areálech vyrůstaly

a řešily si logistiku samostatně. Znovu zprovoznění vlečky s napojením na železnice by nevyžadovalo velké investice, protože se zde již nacházejí a v minulosti byly využívány. Poslední průmyslový areál byl nově vybudován developerskou společností CTP, a i tento areál se nachází v těsné blízkosti železniční tratě. Proto se zde logicky nabízí příležitost využít této možnosti napojení a vybudování vlečky s napojením na zmíněnou železnici.

Je více než pravděpodobné že z důvodu dobré dopravní polohy Hranicka a růstu průmyslové výroby obecně, bude i v budoucnu docházet k nárůstu objemu přepraveného zboží, které tyto výrobní společnosti budou potřebovat. Jelikož železniční přeprava není jenom ekologičtější, ale také nemá tak omezenou kapacitu jak doprava silniční, se jeví tato alternativa jako optimální pro zabezpečení budoucího rozvoje. Z tohoto návrhu řešení jasně vyplývají výhody pro zlepšení životního prostředí (snížení dopravní intenzity na pozemních komunikacích) a to jak v oblasti emisí, tak hluku a prašnosti. Všechny tyto faktory negativně ovlivňují kvalitu života, a proto je hledání takových řešení velmi důležité pro budoucnost. Další nespornou výhodou je celkové snížení dopravní zátěže pozemních komunikací, které tímto nebudou vyžadovat další velké investice do jejich rozvoje.

Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo na základě veřejně dostupných informačních zdrojů a poskytnutých informací od institucí regionu Hranicko popsat, vyhodnotit a analyzovat současnou situaci dopravy v daném regionu. Na základě těchto zdrojů a analýz byl sestaven popis současného stavu a byly vytvořeny návrhy na zlepšení dopravní dostupnosti, nejen pro aktuální stav, ale také pro budoucí rozvoj regionu.

Obecně se dá říci, že dopravní dostupnost a poloha regionu Hranicko je na dobré úrovni, nicméně především v okrajových částech a o víkendech obecně není dopravní dostupnost optimální. Významným faktorem dobré dopravní polohy celého regionu Hranicka je skutečnost, že leží na rozhraní mezi Moravskou bránou a Podbeskydskou pahorkatinou a také v podhůří Oderských vrchů. Díky tomu zde dochází k dělení dvou dopravních tras směrem na Ostravu a druhá směrem na Slovensko. Jelikož je Moravská brána poměrně úzkým koridorem, je dopravní infrastruktura orientována pouze na její centrální část, v níž se nachází region Hranicko.

Regionem prochází dálnice D1, která propojuje ČR od západu až po severovýchod. Neméně významnou je také silnice I. třídy směrem na Slovensko a z čehož významně profitují obce, kterými prochází nebo leží v její blízkosti co se dopravní dostupnosti týká. Dalšími významnými pozemními komunikacemi jsou také silnice I. třídy (I/47, I/48), které spojují region s významnými městy jako jsou například: okresní město Přerov, Frýdek-Místek a Český Těšín.

Dobrá dopravní poloha regionu je důvodem vysoké intenzity dopravy. Jak vychází z výše popsaných výsledků analýz této bakalářské práce, tak po dálnici D1 ve sledovaném regionu projede denně přibližně 26 tisíc vozidel. Také na třech silnicích I. třídy v regionu je hustota silničního provozu vysoká okolo 10 tisíc vozidel denně. Centrem regionu je město Hranice, kde z těchto důvodů dochází v dopravní špičce k problémům z plynulosti dopravy. Příčinou takto vysoké intenzity dopravy v regionu je fakt, že poloha Hranicka zapříčiňuje vysoký podíl tranzitní dopravy.

Sledovaným regionem procházejí dvě mezinárodní elektrifikované železniční tratě (č. 270, č. 280). Trať č. 270 je jednou z nejvýznamnějších tratí na území ČR, jelikož spojuje hlavní město se zbytkem republiky končící ve významné průmyslové aglomeraci Ostravska. Druhá trať č. 280 začíná ve stanici Hranice na Moravě

a pokračuje směrem na Valašské Meziříčí, Vsetín a dále na Slovensko. Synergickým efektem obcí nacházejících se v blízkosti železnice je dobrá dopravní dostupnost.

Z analýzy dopravní dostupnosti VD vyplývá, že je dopravní obslužnost v obcích Hranicka na dobré úrovni také díky přítomnosti integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (IDSOK). Příkladem je obec Teplice nad Bečvou, která má téměř trojnásobný počet spojů než ostatní obce regionu. To je zapříčiněno výskytem železniční zastávky, polohou na významné trase a taky faktem, že do obce zajíždí MHD Hranice. Naopak nejhůře jsou na tom obce na okraji regionu, například: Luboměř pod Strážnou a Provodovice. V Luboměři pod Strážnou silnice končí, jelikož se nachází na okraji uzavřeného vojenského újezdu Libavá (přímé sousedství ovlivňuje dopravu řady obcí v severní části regionu Hranicko) a toto je příčinou velmi nízkého počtu přímých spojů. Shrnutím těchto analýz byla sestavena analýza SWOT, která definuje především silné a slabé stránky dopravy v regionu.

Závěrem této bakalářské práce jsou návrhy možného zlepšení dopravní dostupnosti Hranicka. Jedním z návrhů je posílení spojů příměstské autobusové dopravy do obcí regionu o víkendech, kdy je u většiny obcí tento počet nedostačující. Dalším návrhem pro snížení intenzity dopravy v obcích je výstavba obchvatu města Hranice a realizace Palačovské spojky, která odlehčí dopravě nejenom v Hranicích, ale také v ostatních dotčených obcích. V neposlední řadě autor bakalářské práce navrhuje napojení průmyslových areálů na železniční síť. Tyto průmyslové zóny se nacházejí v bezprostřední blízkosti železničních tratí, přičemž některé již mají vybudovány železniční vlečky. Díky tomu by realizace tohoto návrhu nebyla příliš nákladná, zároveň by odlehčila dopravě v regionu, zlepšila kvalitu života a napomohla budoucímu rozvoji regionu.

Soupis bibliografických citací

- [1] HUDEČEK, Tomáš a kol. *Atlas dopravní dostupnosti v České republice*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2016. ISBN 978-80-244-4982-1.)
- [2] HLAVOŇ, Ivan a kol. *Dopravní a spojová soustava*. Přerov: Vysoká škola logistiky, 2010. ISBN 978-80-87179-12-3.)
- [3] ČD CARGO. *Tarify* [online]. [cit. 2019-04-12]. Dostupné z: <https://www.cdcargo.cz/cs/tarify>
- [4] METODICKÁ PODPORA REGIONÁLNÍHO ROZVOJE. *Regiony a regionalizace* [online]. [cit. 12.4.2019]. Dostupné z: http://www.regionalnirozvoj.cz/index.php/regiony_red.html
- [5] ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE. *Regionální integrovaná doprava* [online]. [cit. 12.4.2019]. Dostupné z: https://www.fd.cvut.cz/projects/k612x1ri/organizace_ids.php
- [6] ŠKAPA, Petr. *Vliv dopravy na životní prostředí*. 1. vyd. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2000. 126 s. ISBN 80-7078-805-4.)
- [7] RODRIGUE, Jean-Paul. *The geography of transport systems*. New York: Routledge, 2017. ISBN 80-7078-805-4.
- [8] ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. Vyd. 5., rozš. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2012. ISBN 978-80-86530-82-6.
- [9] ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů*. Praha: Parlament ČR, 1997, 79/1994, číslo 79. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266>.
- [10] MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Informace o kategorizaci železniční sítě*. [online]. 2018 [cit. 2019-04-12]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Zeleznicni-infrastruktura/Informace-o-kategorizaci-zeleznicni-site>)
- [11] ŠKAPA, Petr. *Základy dopravy*. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita, [2008] [cit. 2019-04-12]. ISBN 978-80-248-1521-3.
- [12] DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy – městská hromadná doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005. ISBN 80-7197-804-7.

- [13] ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.
- [14] DOPRAVA LOGISTIKA PROFI. *Terminologie v oblasti silniční dopravy* [online]. 2018 [cit. 12.4.2019]. Dostupné z: <https://www.dlprofi.cz/33/terminologie-v-oblasti-silnicni-dopravy-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EtV7cB531hbAtoi4N2ZrIz8>
- [15] NECID, Jiří a Vladimír JURÁČKA. *Hranice: malý průvodce městem a okolím*. Hranice: Mijoka, 1995.)
- [16] PORTÁL REGIONÁLNÍCH INFORMAČNÍCH SYSTÉMŮ. *ORP Olomouckého kraje* [online]. [cit. 12.4.2019] Dostupné z: http://www.risy.cz/Files/Images/olomoucky/orp/ORP_OL.jpg
- [17] MĚSTO HRANICE. *Územně analytické podklady ORP Hranice 2016–4.aktualizace* [online]. 2017 [cit. 12.4.2019]. Dostupné z: <https://www.mesto-hranice.cz/clanky/uzemne-analyticke-podklady-orp-hranice-2016-4-aktualizace>
- [18] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *SO ORP Hranice* [online]. [cit. 12.4.2019]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/11276/17839240/ORP7101.png/757aac38-8069-432f-b6e8-f88679baf62e?version=1.1&t=1465887376092>
- [19] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Počet obyvatel SO ORP Hranice* [online]. 2016 [cit.12.4.2019]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11276/17839240/7101_stav.xlsx/76366fe8-db55-4766931f-bf1fd8d4302c?version=1.8
- [20] INTEGROVANÝ PORTÁL MPSV. *Statistiky nezaměstnanosti z územního hlediska* [online]. [cit. 12.4.2019]. Dostupné z: <https://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/uzem>
- [21] ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. *Silniční a dálniční síť ČR* [online]. [cit. 12.4.2019]. Dostupné z: <https://geoportal.rsd.cz/webappbuilder/apps/7/>
- [22] IHRANICE PRO OBČANY HRANICE. *O snížení rychlosti rozhodl Krajský úřad na základě požadavku starosty města* [online]. 2018 [cit. 12.4.2019]. Dostupné z: <https://ihranice.cz/437/o-snizeni-rychlosti-rozhodl-krajsky-urad-na-zaklade-pozadavku-starosty-mesta-avedla-tiskova-mluvci-rsd>
- [23] AUTO.IDNES. *Začalo velké sčítání dopravy. Skončí v říjnu, výsledky budou příští rok* [online]. 2016 [cit. 12.4.2019]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/scitani-dopravy.A160511_235340_automoto_fdv

- [24] IDOS. *Jízdní řády* [online]. [cit. 12.4.2019]. Dostupné z: <https://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>
- [25] 3ČSAD. *Schéma linek MHD Hranice* [online] [cit. 12.4.2019]. Dostupné z: https://www.3csad.cz/image-cache/mhd-schema-linek-hranice_700x495.png?1542962359
- [26] MĚSTO HRANICE. *Elektrobuses jsou předány a mohou vyrazit do ulic* [online]. 2017 [cit. 12.4.2019]. Dostupné z: <https://www.mesto-hranice.cz/clanky/elektrobuses-jsou-predany-mohou-vyrazit-do-ulic>
- [27] MAPOVÝ PORTÁL MAPY.CZ. *Mapy* [online]. [cit. 12.4.2019]. Dostupné z: <https://mapy.cz/>
- [28] POSPÍŠIL, Jiří. *Dopravní obslužnost mikroregionu – možnosti jejího hodnocení*. Sborník příspěvků z odborného semináře. ISBN 978-80-7375-367-3.)
- [29] STAVBY V MORAVSKOSLEZSKÉM KRAJI. *Stavba Lešná – Palačov* [online]. [cit. 20.4.2019]. Dostupné z: <https://www.msstavby.cz/wp-content/uploads/2015/05/Screenshot762-730x654.jpg>

Seznam zkratek a značek

ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
IDS	Integrovaný dopravní systém
IAD	Individuální automobilová doprava
MHD	Městská hromadná doprava
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SO	Správní obvod
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
VD	Veřejná doprava

Seznam ilustrací a tabulek

Seznam grafů

Graf 1.1 Počet obyvatel regionu Hranicko	24
--	----

Seznam obrázků

Obr. 2.1 ORP Olomouckého kraje	21
Obr. 3.1 Silnice I. a II. třídy Hranického regionu	27
Obr. 3.2 Schéma linek MHD Hranice	34
Obr. 3.3 Železniční tratě na území regionu	36
Obr. 4.1 Vizualizace severovýchodního obchvatu	47
Obr. 4.2 Palačovská spojka	49

Seznam tabulek

Tab. 2.1 Počet obyvatel obcí ORP Hranice k 1. 1. 2017	23
Tab. 2.2 Vývoj podílu nezaměstnaných osob v ORP Hranice	25
Tab. 2.3 Počet zaměstnanců v nejvýznamnějších společnostech ve městě Hranice	26
Tab. 3.1 Silnice I. a II. třídy	28
Tab. 3.2 Nadprůměrné vytížení komunikací vozidly v regionu Hranicko	32
Tab. 3.3 Dopravní na území regionu	38
Tab. 3.4 Analýza dopravní polohy	41
Tab. 3.5 Celkový počet spojů do/z obcí Hranicka	44

Seznam příloh

Příloha A Počet přímých spojů VD v pracovní dny

Příloha B Počet přímých spojů VD v sobotu

Příloha C Počet přímých spojů VD v neděli

Počet přímých spojů VD v pracovní dny

Počet spojů z/do Hranic	Z obce		Do obce		Celkem	První z	Poslední z	První do	Poslední do
	Vlak	Bus	Vlak	Bus					
Bělotín	11	20	11	20	62	4:31	23:35	4:30	23:12
Býškovice	x	13	x	13	26	5:05	21:01	4:40	22:25
Černotín*	15	9	15	10	49	4:03	22:25	4:52	22:22
Dolní Těšice	x	7	x	7	14	4:25	20:50	4:40	22:30
Horní Těšice	x	8	x	9	17	4:45	21:08	5:10	22:30
Horní Újezd	x	7	x	8	17	4:32	21:01	6:25	22:25
Hrabůvka	x	8	x	8	16	4:50	21:05	5:31	22:30
Hustopeče nad Bečvou	15	9	15	10	49	3:55	22:20	4:30	22:22
Jindřichov	x	9	x	9	18	4:45	21:05	5:10	22:30
Klokočí	x	16	x	16	32	4:54	21:07	5:12	22:25
Luboměř pod Strážnou	x	3	x	6	9	5:32	13:50	5:25	22:30
Malhotice	x	9	x	9	18	4:46	21:10	5:15	22:25
Mílenov	x	10	x	10	20	4:52	21:05	5:12	22:25
Milotice nad Bečvou	16	14	16	13	59	3:57	22:25	4:30	22:22
Olšovec	x	20	x	20	40	5:00	21:14	5:25	22:30
Opatovice	x	20	x	21	41	4:53	21:14	4:40	22:25
Paršovice	x	21	x	19	40	4:41	21:08	5:08	22:25
Partutovice	x	11	x	11	22	4:52	21:07	5:36	22:30
Polom*	11	2	11	3	27	4:28	23:32	4:48	23:11
Potštát	x	10	x	10	20	4:43	20:58	5:25	22:30
Provodovice	x	2	x	2	4	11:05	15:45	10:15	15:10
Radíkov	x	8	x	8	16	4:42	21:02	5:31	22:30
Rakov	x	21	x	19	40	4:39	21:05	5:08	22:25
Rouské	x	8	x	9	17	4:40	21:04	5:10	22:30
Skalička	x	10	x	11	21	4:47	21:14	4:40	22:30
Střítež nad Ludinou	x	10	x	11	21	4:57	21:14	5:10	22:30
Špičky	16	13	15	13	57	4:00	22:33	4:30	22:22
Teplíce nad Bečvou	16	74	15	73	178	4:06	22:38	4:40	22:30
Ústí	x	18	x	21	39	4:49	21:17	4:40	22:30
Vsechovice	x	17	x	18	35	4:35	21:05	5:10	22:30
Zámrský	x	9	x	9	18	4:40	21:04	4:40	22:30

Počet přímých spojů VD v sobotu

Počet spojů z/do Hranic	Z obce		Do obce		Celkem	První z	Poslední z	První do	Poslední do
	Vlak	Bus	Vlak	Bus					
Bělotín	9	3	9	3	24	4:31	23:35	5:35	23:12
Býškovice	x	11	x	11	22	4:41	17:53	6:20	18:50
Černotín	11	x	9	x	20	4:28	22:25	4:52	21:27
Dolní Těšice	x	3	x	3	6	4:25	16:45	6:15	18:40
Horní Těšice	x	1	x	1	2	7:25	7:25	10:15	10:15
Horní Újezd	x	4	x	3	7	4:32	17:01	10:40	18:50
Hrabůvka	x	1	x	1	2	7:15	7:15	10:10	10:10
Hustopeče nad Bečvou	11	2	9	2	24	4:20	22:16	4:52	21:27
Jindřichov	x	3	x	3	6	4:45	17:25	6:40	18:50
Klokočí	x	4	x	4	8	5:02	17:10	6:30	18:35
Luboměř pod Strážnou	x	2	x	3	5	7:13	17:02	12:10	18:55
Malhotice	x	4	x	4	8	4:48	17:13	6:10	18:50
Mílenov	x	3	x	4	7	5:00	17:07	6:30	18:35
Milotice nad Bečvou	11	2	9	2	24	4:23	22:19	4:52	21:27
Olšovec	x	9	x	9	18	5:00	17:25	6:15	18:55
Opatovice	x	8	x	8	16	4:54	18:02	6:10	18:50
Paršovice	x	8	x	8	16	4:50	17:59	6:20	18:40
Partutovice	x	4	x	4	8	4:52	17:17	6:15	18:55
Polom	9	x	9	x	18	4:28	23:32	5:35	23:12
Potštát	x	4	x	5	9	4:50	17:00	6:40	18:50
Provodovice	x	0	x	0	0	x	x	x	x
Radíkov	x	1	x	1	2	7:07	7:07	10:10	10:10
Rakov	x	8	x	8	16	4:47	17:57	6:20	18:40
Rouské	x	1	x	1	2	7:20	7:20	10:15	10:15
Skalička	x	3	x	3	6	4:50	17:09	6:15	18:40
Střítež nad Ludinou	x	3	x	3	6	4:55	17:34	6:40	18:50
Špičky	11	2	9	2	24	4:25	22:21	4:52	21:27
Teplíce nad Bečvou	11	27	9	25	72	4:31	22:27	4:52	21:27
Ústí	x	4	x	4	8	4:55	17:12	6:15	18:40
Všechnovice	x	5	x	5	10	4:40	17:07	6:10	18:50
Zámrský	x	3	x	3	6	4:43	16:59	6:15	18:40

Počet přímých spojů VD v neděli

Počet spojů z/do Hranic	Z obce		Do obce		Celkem	První spoj z	Poslední spoj z	První spoj do	Poslední spoj do
	Vlak	Bus	Vlak	Bus					
Bělotín	9	3	9	3	24	4:31	23:35	5:27	23:12
Býskovice	x	11	x	11	22	4:41	17:53	6:20	18:50
Černotín	11	x	9	x	20	4:28	22:25	4:52	21:47
Dolní Těšice	x	4	x	4	8	4:25	16:45	6:15	18:40
Horní Těšice	x	2	x	2	4	7:25	17:25	10:15	18:45
Horní Újezd	x	4	x	3	7	4:32	17:01	10:40	18:50
Hrabůvka	x	3	x	3	6	7:14	17:19	10:10	18:45
Hustopeče nad Bečvou	11	2	9	2	24	4:20	22:16	4:52	21:47
Jindřichov	x	4	x	4	8	4:45	16:54	6:40	18:50
Klokočí	x	7	x	7	14	5:02	17:23	6:30	18:45
Luboměř pod Strážnou	x	2	x	3	5	7:13	17:02	10:10	18:55
Malhotice	x	4	x	4	8	4:48	17:13	6:10	18:50
Milenov	x	4	x	4	8	5:00	17:08	6:30	18:35
Milotice nad Bečvou	11	2	9	2	24	4:23	22:19	4:52	21:47
Olšovec	x	9	x	9	18	5:00	17:25	6:15	18:55
Opatovice	x	8	x	8	16	4:54	18:02	6:10	18:50
Paršovice	x	8	x	8	16	4:50	17:59	6:20	18:40
Partutovice	x	4	x	4	8	4:52	17:17	6:15	18:55
Polom	9	x	9	x	18	4:27	23:31	5:27	23:12
Potštát	x	5	x	5	10	4:50	17:00	6:40	18:50
Provodovice	x	0	x	0	0	x	x	x	x
Radíkov	x	3	x	3	6	7:07	17:12	10:10	18:45
Rakov	x	8	x	8	16	4:47	17:57	6:20	18:40
Rouské	x	2	x	2	4	7:20	17:20	10:15	18:45
Skalička	x	4	x	4	8	4:50	17:09	6:15	18:40
Střítež nad Lučinou	x	4	x	4	8	4:55	17:02	6:40	18:50
Špičky	11	2	9	2	24	4:25	22:21	4:52	21:47
Teplice nad Bečvou	11	31	9	27	78	4:31	22:27	4:52	21:47
Ústí	x	6	x	6	12	4:55	17:30	6:15	18:45
Všechnovice	x	6	x	6	12	4:40	17:15	6:10	18:50
Zámrský	x	4	x	4	8	4:43	16:59	6:15	18:40

Autor (vypracoval)	David Lesák
Název BP	Dopravní dostupnost vybraného regionu
Studijní obor	DOL
Rok obhajoby BP	2019
Počet stran	45
Počet příloh	3
Vedoucí BP	Mgr. Kamil Peterek, PhD
Oponent BP	
Anotace	Cílem této bakalářské práce je navrhnout a aplikovat hodnocení dopravní dostupnosti obcí Hranicka. První část práce definuje pojmy a metody důležité pro danou problematiku. Dále se práce zabývá stručnou charakteristikou města Hranice a regionu. Hlavní částí bakalářské práce je analýza současného stavu dopravy na Hranicku. Na základě informací zjištěných z předešlých kapitol byla sestavena SWOT analýza a návrhy pro zlepšení dopravní dostupnosti obcí Hranicka.
Klíčová slova	dopravní dostupnost, region, doprava, silniční doprava, železniční doprava, Hranicko, silnice
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	