

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Problematika dopravy v Přerově

Zuzana Vylíčilová

Bakalářská práce
2009

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky
Akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Zuzana VYLÍČILOVÁ**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**

Název tématu: **Problematika dopravy v Přerově**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Charakteristika dopravy v Přerově a okolí
2. Vymezení problémů v dopravě
3. Návrhy řešení na zlepšení dopravy

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jindřich Ježek, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **28. listopadu 2008**

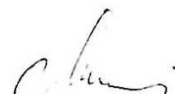
Termín odevzdání bakalářské práce: **1. června 2009**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSC.

děkan

L.S.



prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSC.

vedoucí katedry

V Pardubicích dne 28. listopadu 2008

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 22. 5. 2009



Zuzana Vylíčilová

Chtěla bych poděkovat mému vedoucímu, Ing. Ježkovi Ph.D. za cenné rady a připomínky při tvorbě bakalářské práce. Zároveň bych chtěla poděkovat Magistrátu města Přerova za poskytnutí materiálů.

ANOTACE

Práce se věnuje problematice dopravy ve městě Přerově. Zabývá se všemi druhy dopravy, které se v regionu nachází. Obsahuje charakteristiku dopravy, vymezení jejích problémů a následně jsou zde navrženy i způsoby řešení vymezených problémů.

KLÍČOVÁ SLOVA

Přerov, doprava, silniční doprava, železniční doprava, cyklistická doprava, parkoviště, dopravní obslužnost, rozvojové strategie a plány, dopravní politika, SWOT analýza, cíle města, autobusové nádraží, Tyršův most, letiště

TITLE

The problems of transportation in Přerov

ANNOTATION

The work is about problems of traffic in Přerov. It is occupying by all kinds of transport, which are situated in region. It contains characterization of transport, determination of problems and then there are propose methods of resolutions of determinations problems.

KEYWORDS

Přerov, transfer, road transfer, railway transfer, cycling transfer, park, transport service, developement strategy and plans, transport policy, SWOT analysis, aims of the town, bus terminal, Tyrš Bridge, airport

Obsah

Úvod.....	10
1 Charakteristika dopravy v Přerově a okolí	11
1.1 Charakteristika regionu	11
1.2 Stav dopravní infrastruktury	12
1.2.1 Pozemní komunikace.....	12
1.2.2 Železnice.....	13
1.2.3 Letiště Přerov.....	15
1.2.4 Cyklistické komunikace.....	16
1.2.5 Autobusové nádraží a zastávky.....	17
1.2.6 Kontejnerový terminál.....	18
1.2.7 Analýza dopravní situace na silniční síti.....	19
1.3 Dopravní obslužnost.....	20
1.3.1 Organizace dopravní obslužnosti	20
1.3.2 Financování dopravní obslužnosti	23
2 Vymezení problémů v dopravě.....	26
2.2.1 Pozemní komunikace.....	26
2.2.2 Železnice.....	27
2.2.3 Cyklistické komunikace.....	28
2.2.4 Infrastruktura pro pěší.....	28
2.2.5 Autobusové nádraží a zastávky.....	29
3 Návrhy řešení na zlepšení dopravy.....	30
3.1 Rozvojové strategie a plány.....	30
3.1.1 Lisabonská smlouva.....	30
3.1.2 Strategie udržitelného rozvoje ČR.....	31
3.1.3 Strategie hospodářského růstu České republiky 2005-2013.....	31
3.2 Dopravní politiky a koncepce.....	31
3.2.1 Bílá kniha „Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnutí“	31
3.2.2 Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013.....	31

3.2.3 Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury a Strategie podpory dopravní obsluhy území.....	32
3.3 Cíle města Přerova.....	32
3.3.1 SWOT analýza.....	34
3.4 Program podpory výstavby infrastruktury.....	36
3.5 Opatření pro snížení negativních efektů silniční dopravy.....	36
3.6 Opatření pro zajištění dostupnosti kvalitní dopravní infrastruktury.....	38
3.7 Opatření na rozvoj veřejné hromadné dopravy.....	43
3.8 Regenerace sídliště Předmostí.....	45
3.9 Cyklodoprava.....	48
3.10 Podchod na Tř. 17. listopadu.....	49
3.11 Tyršův most Přerov.....	50
Závěr.....	52
Použitá literatura.....	54
Seznam tabulek.....	55
Seznam obrázků.....	56
Seznam grafů.....	57
Seznam zkratk.....	58

Úvod

Pro svou bakalářskou práci jsem si vybrala problematiku dopravy města Přerova. Tato práce se věnuje celkové problematice dopravy, která se týká přímo města. Zaměřila jsem se na všechny druhy dopravy, které se ve městě vyskytují. Práce se pro úplnost okrajově zabývá dopravou vztahující se k Přerovu, např. letištěm Přerov. Hlavní část je věnována městu.

Práci jsem si vybrala z toho důvodu, že mě tato problematika zajímá jako obyvatelku Přerova. Téma doprava je v našem městě dlouhodobě řešeno, ale naneštěstí se problémy spíše vytvářejí, než řeší. Přerovu se většina zkušených řidičů vyhýbá, protože v dobách dopravních špiček je průjezd městem velice zdlouhavý. V místních médiích se často objevují nová řešení v oblasti dopravy. Z těchto důvodů jsem se rozhodla zabývat se touto tematikou podrobněji a zaměřit se na cíle vhodné pro řešení problematice situace Přerova.

Cílem práce je tedy popsat největší problémy v dopravě, které komplikují situaci nejen projíždějícím řidičům, ale také obyvatelům města. V některých případech jsem se snažila najít způsob řešení pro danou situaci. Chtěla jsem se zabývat dopravou komplexně, tudíž jsem se zaměřila i na dopravu pěší a cyklistickou, které jsou nedílnou součástí městské dopravy.

Pro bakalářskou práci jsem si vybrala několik zdrojů. Hlavním zdrojem informací byl dokument Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007–2013. Ten mi poskytl Magistrát města Přerova, odbor rozvoje. Zde je problematika dopravy rozebrána z pohledu města a jsou zde navrženy plánované způsoby řešení včetně způsobu a časového rozložení realizace projektů. Dalším zdrojem byly internetové stránky města sloužící občanům k informacím o dopravě. Cennými informacemi pro mě byla místní media, konkrétně kabelová televize Přerov, přerovský deník Nové Přerovsko, měsíčník Přerovské listy a měsíčník Olomoucký kraj. Pro doplňující informace o městě jsem zvolila knihu Přerov.

První část mé práce se zabývá charakteristikou dopravy v regionu. Popis druhů dopravy s jejich podrobnou charakteristikou. Druhá část popisuje problémy, které se zde vyskytují. Úhel pohledu je z pozice obyvatele Přerova. Třetí, a poslední část práce je vyčleněna na způsoby řešení dopravy do budoucnosti z pohledu Magistrátu Přerova. Ta se zabývá konkrétními čísly, konkrétními způsoby řešení, včetně nákladů, které město plánuje na realizaci vyčlenit.

1 Charakteristika dopravy v Přerově a okolí

1.1 Charakteristika regionu

Statutární město Přerov leží 22 km jihovýchodně od Olomouce v nadmořské výšce přibližně 210 m nad mořem. Přerov je jedním ze tří měst v Olomouckém kraji, které vytváří důležitou průmyslovou oblast. Dalšími městy jsou Olomouc a Prostějov. Pro tuto oblast je stěžejní doprava, která napomáhá rozvoji oblasti nejen v průmyslu, ale i v jiných odvětvích. Kvalitní dopravní napojení má však pouze Olomouc a Prostějov.

Přerov vznikl na základě vybudování strážní tvrze na kopci ležícím nad brodem přes řeku Bečvu. Bylo to strategické místo, neboť zde vedla obchodní cesta spojující Pobaltí s Podunajím. Od druhé poloviny 19. století se Přerov začal rozvíjet a to díky výstavbě železnice roku 1841.

Řeka Bečva je i dnes velice důležitá ve spojení s dopravou. Tvoří totiž společně s železnicí bariéru v urbanistické struktuře města. Problémem je, že mostů přes řeku nebo železničních je málo a velká část z nich nemá odpovídající technické parametry. Na levém břehu řeky leží Přerov-město, Kozlovice, Újezdec, Lověšice a Henčlov a na pravém břehu leží Předmostí, Dluhonice, Čekyně a Vinary. Na historické jádro navazuje městská výstavba směrem k nádraží. Hlavní průmyslová zóna s chemickým a strojírenským průmyslem leží na obou březích v jihozápadní části města. Panelová sídliště se nachází severně od řeky, jsou to Předmostí a Velká Dlážka. A na levém břehu v ulicích Kozlovská, Trávník a Komenského. Cihlové byty se nacházejí v centru města. Pro sociálně slabší občany jsou určeny městské byty v okolí nádraží. Dle rozvojových plánů se počítá s nižší zástavbou v přilehlých obcích, jako jsou Vinary, Čekyně, Žeravice, Popovice, Dluhonice, Henčlov a pro vyšší zástavbu v Předmostí, Újezdci a v jihovýchodní části města. Poslední velká změna ve vývoji obyvatelstva proběhla v šedesátých až osmdesátých letech 20. století díky výstavbě panelových sídlišť. Od počátku devadesátých let počet obyvatel mírně klesá. Obyvatelé se z center měst stěhují do okolních obcí. Obyvatelé jsou závislí na dopravě, kterou obsluhují především místní komunikace. Stejně tak je na nich závislý i průmysl.

Je zde průmysl strojírenský (PSP Engineering a.s., Montáže Přerov a.s.), chemický (PRECHEZA a.s. Přerov, PRECOLOR a.s., KEMIFLOC a.s., ZOMA plast s.r.o.), optický (Meopta, Olympus Service Facility Czech s.r.o.) a kožedělný (Kazeto spol. s.r.o.). Dále je zde průmysl potravinářský, textilní a lehký. Některé podniky jsou situovány v centru města jako například firma Kazeto nebo pivovar Zubr. Největším zaměstnavatelem je společnost

Meopta s více než dvěma tisíci zaměstnanci nebo firma Kazeto s více než 1000 pracovníky. V důsledku hospodářské krize se jejich počet snižuje, přesto zůstávají největšími podniky ve městě.

Průmyslový potenciál města by ale mohl být větší. Problémem je malý podíl zahraničních investic. Poslední realizovaná zahraniční investice byla společnost Olympus. Zlepšení této situace by mohlo ovlivnit zlepšení dopravní obslužnosti města. Především plánované prodloužení dálnice D1. Podle vypracované studie společnosti EC Consulting a.s. z roku 2007 je nejvhodnější lokalitou pro průmyslovou zástavbu jižní a západní část města.

1.2 Stav dopravní infrastruktury

1.2.1 Pozemní komunikace

A) Dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy

V oblasti posuzované v rámci této strategie se v současné době nenachází žádná pozemní komunikace kategorie dálnice a rychlostní komunikace. Hlavní tahy, které prochází posuzovanou oblastí, tvoří silnice I/55 (Olomouc, Přerov, Uherské Hradiště, Břeclav) a I/47 (Ostrava, Lipník nad Bečvou, Přerov, Hulín, Kroměříž, Vyškov). Oba tyto tahy jsou páteřním spojením mezi Zlínem na jihu a Olomoucí a Ostravou na severu. Rozvoj a správa dálnic a silnic I. třídy spadá do kompetence Ředitelství silnic a dálnic České republiky (ŘSD). Na katastrálních územích města Přerov je 13,03 kilometrů silnic I. třídy.

B) Silnice II. a III. třídy:

„Sít' silnic II. třídy tvoří tři komunikace:

1) II/150, Valašské Meziříčí - Přerov – Prostějov,

2) II/434, Prostějov – Přerov – Lipník nad Bečvou. Tato trasa je, v kombinaci se silnicemi III. třídy, v současné době více využívána s negativními důsledky pro Kozlovice, Grymov, které leží na této komunikaci, a to z důvodu vyčerpání kapacity světelně řízené křižovatky silnic I/55 a I/47 u Předmostí,

3) II/436, Kojetín – Přerov – Doloplazy – rychlostní komunikace R35, která svou jižní částí momentálně slouží jako spojnice Přerova s prozatímním koncem D1 u Vrchoslavic.

Silnice III. třídy tvoří silnice III/0555, III/0557, III/01857, III/4361, III/4364, III/4365, III/4367, III/04720, III/04721, III/04723 a III/04724. “¹⁾

C) Místní komunikace

Místní komunikace města Přerova zahrnují silniční síť o celkové délce 88,50 kilometrů.

D) Parkovací plochy

Typy parkovacích ploch zahrnují odstavné plochy, veřejná parkoviště a neveřejná parkoviště. „*Veřejná parkoviště jsou situována:*

- *v centru nového města – ulice Čechova, Šířava, Petřivalského, Kozlovská, ulice Komenského – využíváno především obyvateli a lidmi mířícími za prací,*
- *v historické části města – u Tyršova mostu a u mostu Míru – využíváno především obyvateli a návštěvníky historické části města a centra,*
- *v sídlištích – ulice Velká Dlažka, Seifertova, U Výstaviště, Dr. M. Horákové – využíváno obyvateli obytných zón. “²⁾*

1.2.2 Železnice

Železniční provoz v Přerově byl zahájen 1. září 1841, kdy byla otevřena trať od Uherského Hradiště. Ještě v průběhu téhož měsíce bylo zprovozněno železniční spojení s Olomoucí a nakonec o 6 let později i s Bohumínem. V této době měl již Přerov železniční spojení s Prahou – přes Olomouc. Přineslo významný hospodářský rozmach, i když bylo určeno pro dálkový provoz. 30. srpna 1869 byl zahájen provoz na nově vybudované trati Brno – Přerov. Z Přerova se stal významný železniční uzel. Po první světové válce se stal prioritou tah východ – západ. Za první republiky byla vystavěna tzv. Dluhonická spojka (spojnice trati od Ostravy a trati na Olomouc mimo Přerov). Od 50. let minulého století se začalo s elektrifikací tratě stejnosměrnou trakční soustavou.

Se změnou politických poměrů v Československu přistoupila naše republika k dohodám definujícím koncepci hlavních mezinárodních koridorů všech druhů doprav TEN-T (Trans-European Transport Networks).

¹⁾ Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007-2013

²⁾ Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007-2013

Železničního uzlu Přerov se týká modernizace II. a III. národního koridoru. Modernizace II. národního koridoru (Břeclav – Přerov – Ostrava – Bohumín – Petrovice u Karviné) byla v okolí uzlu Přerov dokončena v roce 2002. Modernizace III. národního koridoru byla v úseku Přerov – Olomouc dokončena počátkem roku 2007. Koncepce Modernizace železniční sítě byla, vzhledem k vysoké finanční a technické náročnosti a provozním komplikacím, navržena tak, že z ní byly vyčleněny velké železniční uzly. Toto rozhodnutí poznamenalo Přerov poměrně zásadně, protože modernizované úseky nekončí a nezačínají na hranici železniční stanice.

Obr. č. 1: Železniční trať na území Přerova



Zdroj: Magistrát Přerov

1.2.3 Letiště Přerov

Letiště Přerov leží jihozápadně, cca 4,5 km od centra města. V současné době je v majetku Ministerstva obrany a využíváno Vzdušnými silami Armády České republiky (AČR), konkrétně 23. základnou vrtulníkového letectva. Dle Zákona o civilním letectví jde o neveřejné mezinárodní letiště.

Po přesunu a likvidaci vojenského majetku se předpokládá převedení letiště do vlastnictví Olomouckého kraje a zahájení civilního provozu. Očekáván je rozvoj pravidelných letů nízkonákladových leteckých společností, nepravidelných (charterových) letů, nákladních letů, vyhlídkových letů a letů aerotaxi.

Obr. č. 2: Umístění letiště v rámci Přerova



Zdroj: Magistrát Přerov

„Hlavní překážkou pro větší civilní využití letiště je jeho špatný stavebně-technický stav. Na betonu na ploše se vyskytuje koroze. Některé plochy jsou v havarijním stavu, způsobeném vybočením desek a jejich výškovou deformací. Vzletové a přistávací dráhy mají vozovku s nízkou únosností na hranici životnosti. Pro provoz letadel do vzletové hmotnosti 25 tun je nutno provést alespoň provizorní opravu vzletové/přistávací dráhy, a provoz letadel do

vzletové hmotnosti 70 tun je nutno provést její celkovou rekonstrukci, spočívající mj. v pokládce rekonstrukční živičné vrstvy o tloušťce 25 cm. Pojezdové dráhy i stojánky pro civilní provoz se musí vybudovat nové. Přibližovací a dráhový světelný systém neodpovídá požadavkům leteckých předpisů L 14 (světelné vybavení civilních letišť), ani požadavkům NATO (světelné vybavení vojenských letišť). Letiště Přerov má svou hodnotu již jen tím, že je rekonstruovatelné a dobudovatelné do podoby potřebné pro požadavky civilních leteckých předpisů, čímž může být využito zejména pro charterový provoz, pro provoz nízkonákladových aerolinií, pro provoz regionálních pravidelných či nepravidelných linek.“³⁾

1.2.4 Cyklistické komunikace

Od roku 1993 Přerov realizuje výstavbu cyklistických komunikací. Ve městě dosáhly souhrnné délky až 19 km. První stezky byly řešeny vodorovným dopravním značením na chodnicích. Nově budované cyklostezky jsou v zámkové dlažbě a obvykle barevně odlišeny od chodníku, nebo jsou asfaltbetonové.

Jednou z posledních realizovaných cyklostezek je cyklostezka Přerov – Henčlov o délce 2,7 km, nebo stavba cyklostezky Hranická – střední část v rámci regenerace panelového sídliště Předmostí v celkové délce cca 315 m.

Problematikou cyklistických komunikací, jejich optimálním umístěním a vhodným propojením se zabývá Návrh sítě cyklistických tras, který vypracoval Magistrát Města Přerova. Hlavním kritériem k určení vhodné trasy byla dobrá dostupnost pro pracující nebo studující. „Tento návrh vychází ze dvou základních proudů cyklistů:

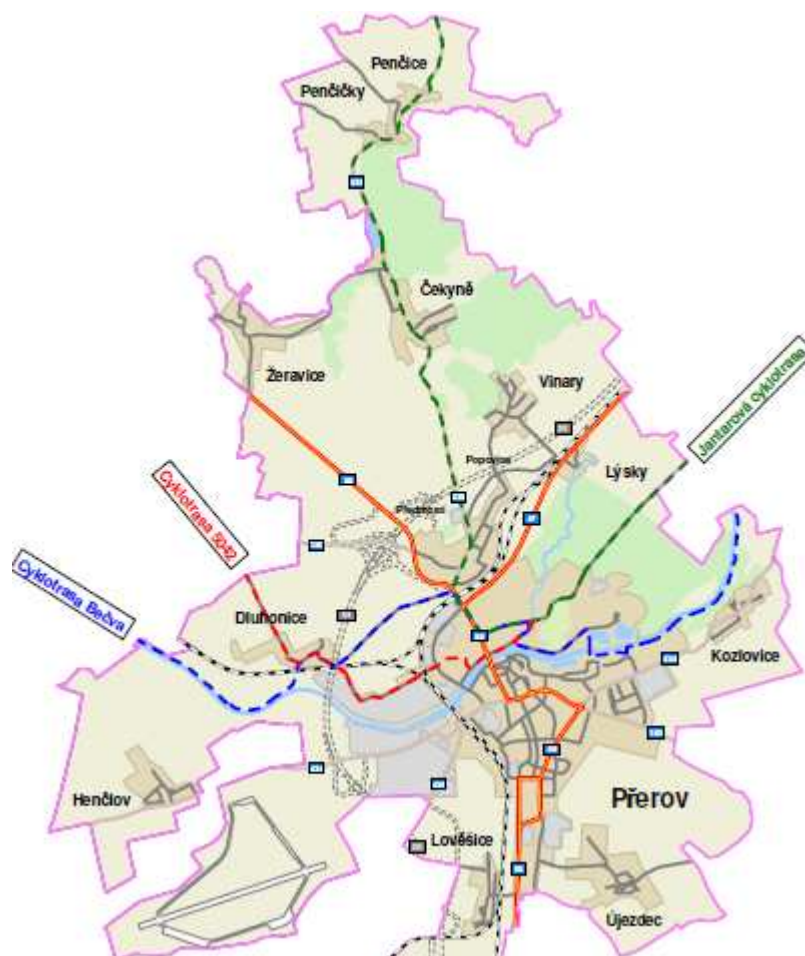
- Proud z východní obytné části města s cílem v průmyslové oblasti na jihu a západě využívá především ulici Dvořákovu, Želatovskou, bratří Hovorků, ul. 9. května, resp. tř. 17. listopadu, Komenského, Kojetínskou ulicí podjíždí železnici a pokračuje ulicí Tovačovskou.

- Proud ze severní, obytné, části města do průmyslových zón na jih a západ využívá ulice Velká Dlážka, Palackého, Komenského, Polní, Velké Novosady, Kojetínská, Tovačovská, tř. 17. listopadu, bratří Hovorkových a ul. 9. května.“⁴⁾

³⁾ Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007-2013

⁴⁾ Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007-2013

Obr. č. 3: Mapa cyklostezek v Přerově



Zdroj: Magistrát Přerov

Součástí návrhu je i návrh optimální posloupnosti její postupné výstavby. Ve studii jsou navrženy úseky, kde bude zřízena cyklistická stezka, cyklistický pás, stezka se smíšeným provozem chodců a cyklistů, stezka s odděleným provozem chodců a cyklistů, případně cyklisté vedení po místní komunikaci společně s automobilovým provozem.

1.2.5 Autobusové nádraží a zastávky

Autobusové nádraží bylo postaveno v roce 1969. Nachází se v jihozápadní části města Přerova v těsném sousedství železniční stanice. Tato poloha je velmi vhodná, protože nabízí efektivní spojení s železniční dopravou. Proto lze na toto autobusové nádraží nahlížet jako na

intermodální přestupní uzel. Velmi krátké docházkové časy umožňují rychlý a efektivní přestup.

Současným provozovatelem autobusového nádraží je společnost ČSAD Ostrava, smlouvu o nájmu na dobu určitou, do 21. 11. 2011. Dodatkem ve smlouvě se změnila doba nájmu do nabytí právní moci kolaudačního rozhodnutí na stavbu „Stavební úpravy plochy autobusového nádraží a novostavba odbavovací haly“. Hlavním dopravcem je společnost Connex Morava. Ta platí každoročně hradí firmě ČSAD Ostrava poplatek za užívání autobusového nádraží ve výši cca 700 tis. Kč. Na území Města je dohromady 69 zastávek.

Údržba prostoru zastávek je rozdělena podle objektů:

- Zastávkové přístřešky pro cestující,
 - Nově instalované – firma CITY-TOOLS, s.r.o., Brno (reklamní agentura),
 - Původní – Technické služby města Přerova (příspěvková organizace),
 - Kojetínská TESCO – Tesco Stores ČR a.s., Praha (provozovatel supermarketu),
- Zastávkové označníky-Connex Morava a.s., Ostrava (dopravce IDSOK),
- Odpadkové koše (svoz odpadu) – Technické služby města Přerova (příspěvková organizace).

Z hlediska odpovědnosti a správy by bylo lepší, aby zastávky spravoval jen jeden subjekt.

1.2.6 Kontejnerový terminál

„Přerov jako dopravní uzel s železniční stanicí určenou pro různé vlakové operace má kontejnerový terminál ležící na pravé straně trati Břeclav – Přerov mezi zastávkou Horní Moštěnice a přerovským přednádražím. Terminál vlastní Česká a slovenská kombinovaná doprava – Intrans, a.s. Společnost provozuje vlastní vlaková spojení přes Prahu do evropských přístavů a zajišťují překládku kontejnerů na silniční automobilovou dopravu.“⁵⁾

⁵⁾ Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007-2013

1.2.7 Analýza dopravní situace na silniční síti

Přerov leží na důležité dopravní křižovatce, kterou představují silnice I/55 a I/47. Silnice I/55 směřující z jihu na Olomouc nebo Ostravu přivádí dopravu ze Zlínského kraje, kde leží významné zdroje dopravy jako Zlín, Otrokovice nebo Uherské Hradiště, a z kraje Jihomoravského a zanedbatelná není ani doprava, která má svůj zdroj/cíl na Slovensku. Severně od Přerova pokračuje trasa silnice I/55 směrem na regionální metropoli Olomouc, odkud pokračují dálkové dopravní trasy vedoucí na Svitavy, Šumperk nebo Bruntál. Silnice I/47 vede z Přerova severovýchodním směrem na Lipník nad Bečvou, Hranice a Ostravu.

Dle Celostátního sčítání dopravy ŘSD z roku 2005 na extravilánových úsecích těchto komunikací v blízkosti města Přerova projede v průměrný den řádově 9 – 14 tisíc vozidel, přitom na některých úsecích je z tohoto počtu téměř 5000 těžkých vozidel.

Hlavní tranzitní proudy jsou na území centra města vedeny následujícími ulicemi. Tranzitní doprava jedoucí od Uherského Hradiště na Olomouc využívá ulice Generála Štefánika, Tovární, Husovu, Velké Novosady a Polní. Doprava jedoucí ze stejného směru směřující na Hranice a Ostravu využívá obvykle ulice Generála Štefánika, 9. května, Bratří Hovorkových, Dvořákovu a Grymovskou.

Tyto dopravní proudy, ke kterým se přidávají ještě vozidla jedoucí do Přerova po méně zatížených komunikacích II. a III. třídy a významná vnitroměstská doprava, volí, vzhledem k neexistující odpovídající infrastruktuře, jedinou možnou trasu – přes centrum města. To způsobuje vážné dopravní problémy na městských křižovatkách, které svojí kapacitou nestačí danému objemu dopravy, a to jak v dopravních špičkách, tak v některých obdobích sedel. Následkem této situace jsou kongesce, které vznikají nejen v bezprostředním okolí křižovatek, ale i na mnohých mezikřižovatkových úsecích. Tím dochází ke značným časovým ztrátám uživatelů dopravy, většímu opotřebení vozovek, zvýšenému množství škodlivin vypouštěných do ovzduší a dalším negativním vlivům na život ve městě. Problematických míst, kde kapacita křižovatek, zejména ve špičkách nestačí pojmout jednotlivé dopravní proudy a vznikají kongesce v přilehlých ulicích. Například křižovatka silnic I/47 a I/55 (Polní/Lipnická/Velká Dlážka) nebo křižovatka silnic I/55 a II/436 (I/55/Hranická). Značně zatížen se momentálně jeví kruhový objezd nacházející se ve východní části města, který spojuje ulice bratří Hovorkových, Želatovskou, Dvořákovu a třídu 17. listopadu. U mostu Míru, na jehož obou koncích jsou zatížené okružní křižovatky. Řízené křižovatky ležící na tranzitním okruhu a spojující ulice Husova, Komenského a Velké Novosady.

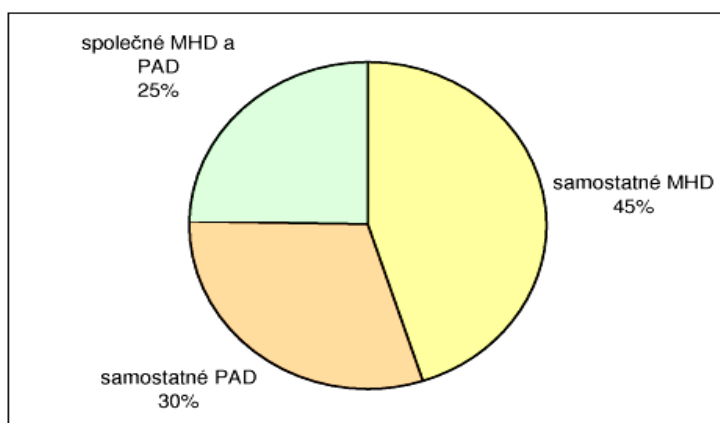
V oblasti přednádražního prostoru, kde zejména tranzitní doprava směřující severojižním směrem využívá ulice Tovární jako tranzitní tah městem. To se zásadním způsobem neslučuje s velmi vysokou koncentrací pěších směřujících na autobusové a vlakové nádraží, kteří jsou nuceni přecházet tuto velmi zatíženou komunikaci. Světelně řízený je pouze přechod pro chodce umístěný před výpravní budovou železniční stanice, další tři přechody v prostoru autobusového nádraží nejsou vybaveny světelnou signalizací.

1.3 Dopravní obslužnost

1.3.1 Organizace dopravní obslužnosti

Dopravní obslužnost je organizovaná komplexně v rámci Olomouckého kraje od roku 2003. V tomto roce se odpovědnost za dopravní obslužnost přenesla na kraje. Integrovaný dopravní systém je označován zkratkou IDSOK. Tento systém propojuje jednotlivé druhy dopravy tak, aby na sebe navazovaly jak časově, tak i prostorově. Dopravní obslužnost v krajích se řídí podle dálkové dopravy, jako jsou vlaková spojení nebo dálkovými autobusy (především ČSAD). Na tyto spoje navazují spoje místní. Tento systém podporuje využití hromadné osobní dopravy. IDSOK zahrnuje linkovou osobní dopravu (příměstskou autobusovou dopravu a vybrané dálkové linky), městskou hromadnou dopravu ve městech Hranice na Moravě, Lipník nad Bečvou, Olomouc, Přerov, Šumperk a Zábřeh na Moravě a dopravu železniční (osobní, spěšné vlaky a vybrané rychlíky).

Graf č. 1: Rozdělení zastávek dle subsystémů IDSOK



Zdroj: Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007–2013

Na provozu IDSOK spolupracují autobusoví a železniční dopravci:

- Autobusová doprava František Konečný.
- Connex Morava, a.s.
- České dráhy, a.s.
- Dopravní podnik města Olomouce, a.s.
- FTL – First Transport Lines, a.s.
- Optimalizace veřejné dopravy, s.r.o.

Tento systém zvyšuje dopravní obslužnost města. Příměstské linky totiž doplňují linky MHD. Je to výhodné, neboť se zvyšuje kapacita a dostupnost míst, která nebyla pokryta linkami MHD. Další výhodou je také menší propad intenzity dopravy mezi pracovním dnem a víkendem, který v případě PAD činní cca 1/2, zatímco v MHD téměř 80%.

Tabulka č. 1: Výhody a nevýhody autobusového nádraží

Výhody	Nevýhody
<ul style="list-style-type: none"> ○ množství a spektrum linek ○ umístění autobusového nádraží ○ těsná vazba na železnici ○ těsná vazba na IAD s možností parkování 	<ul style="list-style-type: none"> ○ zanedbaný stav ○ potencionálně nebezpečné uspořádání stykových křižovatek na výjezdu z AN ○ špatné zázemí pro čekající cestující ○ neexistence moderního informačního systému autobusové dopravy ○ nedostupnost provozních informací o železniční dopravě ○ omezená nabídka doplňkových služeb ○ neexistence infrastruktury a zázemí pro cyklisty ○ řešení přechodů pro pěší neodpovídá aktuálním trendům v provádění

Zdroj: Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007–2013

Díky zavedení IDSOK se cestující nemusí rozhodovat, kterou linkou pojedou, protože je na všech příměstských i městských linkách odbaven za stejných podmínek a za stejnou cenu. To, před rokem 2003 nebylo možné.

Každoročně stanovuje město maximální cenu jízdného pro místní dopravu. Tento rok od dubna platí zvýšení jízdného po několika letech. Důvodem je chystaná výstavba autobusového nádraží v Přerově. Tarif IDSOK - základní občanská jízdenka platná pro jednu

zónu, ohraničená platností 40 minut, v pracovních dnech, a 60 minut v ostatních dnech, stojí nyní 8 Kč. Sedmidenní jízdenka je za 63 Kč. Měsíční jízdenka stojí 200 Kč a čtvrtletní 570 Kč. Pro občany starší 70 let je jízdné ve výši 300 Kč na rok. Všechny druhy jízdních dokladů umožňují v rámci své časové a zónové platnosti cestování všemi dopravními prostředky zahrnutými do IDSOK včetně přestupu mezi nimi.

Provoz linek MHD v Přerově zajišťuje dopravce Connex Morava, a.s. Ten je součástí nadnárodní skupiny Veolia Transport.

Linky jsou číslovány podle posledního dvoučíslí jejich kódu. Interval mezi jednotlivými druhy dopravy je přizpůsoben přepravním potřebám. To znamená, že v pracovních dnech a v době dopravní špičky je interval kratší než např. ve dnech volna. Konkrétně je pravidelný interval v pracovních dnech navržen u linek 4, 5 a s menšími odchylkami na lince 1. U ostatních linek je takt nepravidelný, přizpůsobený aktuálním přepravním nárokům v určitých časech. Linky 1 a 5 jsou v přerovském systému MHD páteřní, jejich podíl činí cca 53 % na celkovém denním počtu přepravených osob. V pracovních dnech je pro potřeby zákazníků vypravováno 15 autobusů na šesti linkách.

Tabulka č. 2: Přepravní průzkumy na linkách MHD

Linka	Typ dne	Počet spojů	Počet cestujících			Rozdíl roku	
		Rok 2003	Rok 1999	Rok 2002	Rok 2003	2002/1999	2003/2002
925 001	pracovní den	83	5 272	4 812	4 864	-8,7%	1,1%
925 002	pracovní den	65	3 655	2 299	2 255	-37,1%	-1,9%
925 003	pracovní den	52	2 104	2 424	1 694	15,2%	-30,1%
925 004	pracovní den	44	3 215	3 196	2 848	-0,6%	-10,9%
925 005	pracovní den	74	4 224	4 137	3 783	-2,1%	-8,6%
925 007	pracovní den	2	-	27	27	N/A	0,0%
925 008	pracovní den	14	-	-	191	N/A	N/A
celkem	pracovní den	334	18 470	16 895	15 662	-8,5%	-7,3%
925 001	sobota, neděle	17	N/A	851	750	N/A	-11,9%
925 006	sobota, neděle	38	N/A	3 801	3 582	N/A	-5,8%
925 007	sobota, neděle	17	N/A	2 605	2 291	N/A	-12,1%
celkem	sobota, neděle	72	N/A	7 257	6 623	N/A	-8,7%

Zdroj: Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007–2013

„Pro linky směřující na severní část města (linky 1 a 2) jsou nasazovány kloubové autobusy (Karosa B741, B941). Tyto linky jsou nejvytíženější. Dalším typem autobusu je SOR B10,5, který je užíván pro linku číslo 3. Na zbývajících linkách se používají klasické městské autobusy ve středněpodlažním (Karosa B732, B931) i nízkopodlažním provedení (Karosa-Renault CityBus, SOR BN 12). Pro víkendový provoz jsou nasazována 4 vozidla. Pro potřeby osob se sníženou schopností pohybu a převoz kočárků jsou v provozu bezbariérové

*spoje, které jezdí na všech linkách, vyznačeny jsou ale jen na lince 1. Jejich počet je ale stále nedostačující.*⁶⁾

Pravidelně je sledován počet přepravených cestujících. Z těchto údajů je patrné, že od konce devadesátých let klesá počet cestujících. Tento pokles je způsoben dvěma faktory:

- obecným vývojem veřejné dopravy v České republice (změnou dělby přepravní práce ve prospěch individuální dopravy) v letech 1999 až 2002,
- přesunem části cestujících do linek příměstské dopravy.

1.3.2 Financování dopravní obslužnosti

Financování dopravní obslužnosti je rozděleno do dvou subsystémů:

- Subsystém MHD je financován v plné výši. Město každoročně objednává u dopravce Connex Morava, a.s. objem dopravy v rámci závazku veřejné služby. Ten vykazuje každý rok předpokládané roční náklady na provoz. Odhaduje je na celý rok dopředu a v průběhu roku je povinně aktualizuje a informuje Magistrát. Náklady na MHD jsou částečně kryty z příjmů tržeb od cestujících, zbývající částka je financována ze zdrojů Města. Město stanoví také maximální možnou cenu přepravních dokladů. Úkolem Města je kryt nejen náklady provozu, ale i náklady investiční. Ty jsou určeny pro rozšiřování a zvyšování kvality vozového parku a obnovy zastávek.

- Subsystém PAD (příměstská autobusová doprava) spadá pod správu Olomouckého kraje. Ten má zajistit základní dopravní obslužnost (ZDO) kraje. To znamená, že obyvatelé obcí v kraji budou moci cestovat za prací nebo studiem do měst. Požadavkem je, aby jezdili denně do obce alespoň čtyřikrát v pracovních dnech a dvakrát ve dnech volna. Ostatní dopravní obslužnost (ODO) zajišťují obce samy. Mezi ně patří i Přerov. Ty nejčastěji zvýší počet spojů do obce.

Přerov má za úkol dotovat MHD ve výši 100 % a PAD do výše 23 %. Sazba za jeden ujetý vozokilometr, činila v případě Přerova 36,36 Kč v roce 2006. Na základě auditu z roku 2004 vyplývá, že tato sazba je vyšší o tři koruny než je tomu u jiných měst v ČR. Důvodem je nižší přepravní výkon, díky němuž se zvyšuje podíl fixních nákladů. Dalším důvodem je absence vlastního zázemí dopravce Connex Morava a.s. To si musí pronajímat nádraží včetně jeho provozního zázemí.

⁶⁾ Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007-2013

Na úhradu prokazatelné ztráty dopravce se vynakládá částka 17,6 mil. Tato částka se každoročně příliš nemění. Podíl investičních prostředků určených na dopravu činí na celkových investicích města Přerova v posledních letech stabilně přibližně pětinu a stoupá o několik procent ročně. Výdaje na údržbu a rekonstrukci pozemních komunikací se také poměrně stabilně pohybovaly ve výši 3,5 mil. Kč.

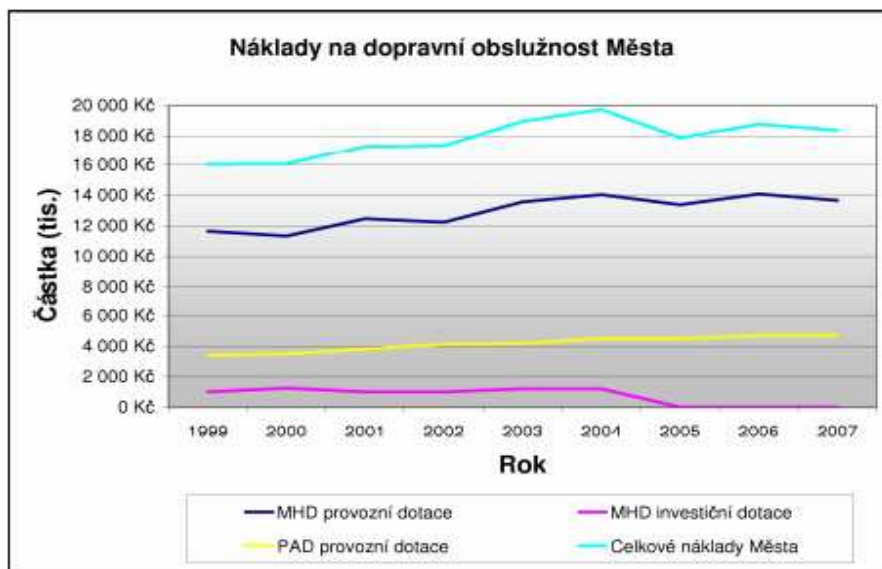
Tabulka č. 3: Náklady na dopravní obslužnost města

Rok	MHD		PAD	Celkem
	Provozní dotace	Investiční dotace	Dotace	Náklady
1999	11 641 000 Kč	1 000 000 Kč	3 392 000 Kč	16 033 000 Kč
2000	11 325 000 Kč	1 250 000 Kč	3 490 000 Kč	16 065 000 Kč
2001	12 466 000 Kč	1 000 000 Kč	3 810 000 Kč	17 276 000 Kč
2002	12 221 000 Kč	1 000 000 Kč	4 120 000 Kč	17 341 000 Kč
2003	13 558 000 Kč	1 200 000 Kč	4 182 000 Kč	18 940 000 Kč
2004	14 030 000 Kč	1 200 000 Kč	4 500 000 Kč	19 730 000 Kč
2005	13 370 022 Kč	N/A	4 500 000 Kč	17 870 022 Kč
2006	14 078 148 Kč	10 000 Kč	4 680 000 Kč	18 768 148 Kč
2007	13 650 000 Kč	10 000 Kč	4 700 000 Kč	18 360 000 Kč

Červeně jsou označeny předběžné údaje

Zdroj: Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007–2013

Graf č. 2: Náklady na dopravní obslužnost města



Zdroj: Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007–2013

2 Vymezení problémů v dopravě

2.2.1 Pozemní komunikace

Stav pozemních komunikací je zapsán v Katalogu komunikací, který slouží k určení priorit pořadí oprav komunikací. Hodnocení kvality komunikací prováděli techničtí pracovníci Technických služeb na podzim roku 2004. Kvalita státních, krajských a místních komunikací a také parkovacích ploch byla hodnocena třemi stupni: dobrý stav, uspokojivý stav a špatný stav (vyžaduje frézování nebo rekonstrukci). Hodnocení je z roku 2004 a díky vysokým zátěžím značně namáhaných na silnicích je tento stav v současnosti shledán horším. Dle TP87 jsou typy oprav definovány takto:

Rekonstrukce se provádí z důvodů změn směrového a výškového vedení pozemní komunikace, rozšiřování vozovky, výměny sítí pod převážnou částí vozovky, nemožností provést zesílení nebo nevhodnosti zesílení.

Frézování je částečná rekonstrukce, způsob lokální a souvislé opravy, kde se porušené vrstvy vozovky odstraňují a nahrazují novými bez zásahu do výškového nebo směrového vedení komunikace.

A) Dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy

Na jejich celkovou opravu je potřeba investice ve výši 13 036,1 tis. Kč.

B) Silnice II. a III. třídy:

Celková délka silnic II. a III. třídy na území města Přerova a jeho místních částí činí 24,33km. Na jejich celkovou opravu je potřeba investice ve výši 35 828 tis. Kč.

C) Místní komunikace

Plánované investice na opravy činí 239 557 tis. Kč.

Síť místních komunikací zahrnuje i komunikace, které jsou poměrně hodně zatížené (ulice nábř. E. Beneše, Denisova, část ulice Gen. Štefánika).

D) Parkovací plochy

Z tabulek uvedených v Katalogu komunikací vyplývá, že k opravě je určena parkovací plocha o rozloze 38 915 m² z celkové plochy 161 025 m². Tato investice bude vyžadovat náklady ve výši 41 592 tis. Kč. Potřeba financí na uvedení místních komunikací a stávajících parkovacích ploch do vyhovujícího stavu činí 281 mil Kč.

Tabulka č. 4: Stav komunikací na Přerovsku

Druh komunikace	Stav DOBRÝ (m ²)	Stav USPOKOJIVÝ (m ²)	Stav ŠPATNÝ - PRÉZOVÁNÍ (m ²)	Stav ŠPATNÝ - PŘEDLAŽBA (m ²)	Stav ŠPATNÝ - REKONSTRUKCE (m ²)	Celkem (m ²)
Silnice I.tříd	96 772	51 278	281		8 631	156 963
Silnice II.tříd	74 960	93 925	17 199		1 194	187 280
Silnice III.tříd	57 747	95 563	14 078		16 435	183 824
Místní komunikace	87 482	226 130	89 183		141 867	544 664
Parkovací plochy	56 577	61 030	13 983	870	24 061	156 522

Zdroj: Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007–2013

Na sídlištích se často řeší problém, zda na danou volnou plochu umístit hřiště nebo parkoviště. V zahraničí tento problém vyřešili velice dobře. Lokalita byla blízko moře, a proto nepřicházelo v úvahu podzemní parkoviště. Stavební inženýři se rozhodli udělat zastřešené parkoviště a na plochu střechu umístili oplocené sportovní hřiště. Pozitivem je i vyšší bezpečnost automobilů z hlediska odcizení a efektivní využití malé plochy pro dva účely najednou.

Tento způsob bych doporučila projektovat i v Přerově, kde je kritický nedostatek volného místa a není možnost pod již postavenými panelovými domy vybudovat krytá parkoviště. Hřiště v Přerově zabírají velké plochy, které by se tak mohly využít i pro parkování a navíc by se mohla rekonstruovat, protože v některých případech mají hřiště poničený povrch.

Špatným případem rekonstrukce parkovacích ploch může být parkoviště v ulici Horákové, kde v rámci rekonstrukce zvýšily zbytečně plochu pro zeleň na úkor parkovacích míst. Plocha je navíc špatně umístěná a spousta místních obyvatel přechází přes trávník a tím kazí původní záměr projektu, kde cílem bylo „zkulturnění prostředí“.

Souhrnně lze konstatovat, že nejhůře byly hodnoceny komunikace místní, kterých je ve stavu vyžadujících opravu přes 40 %. V technickém stavu hodnoceném jako nejlepší byly

shledány silnice I. třídy, kde ve stavu nevyžadující opravu je kolem 95 % z celkového povrchu.

2.2.2 Železnice

Technický stav železničního svršku, zabezpečovacího zařízení a trakčního vedení je na hranici životnosti. Na mnoha místech nejsou dodrženy normové parametry (osová vzdálenost kolejí ve stanici, rychlost v dopravních kolejích, šířka jazykových nástupišť, vzájemná vzdálenost výhybkových konstrukcí). Zásah do složitých zhlaví osobního nádraží by vedl k jejich komplexní rekonstrukci, včetně kolejí osobního nádraží. Průjezd osobním nádražím žst. Přerov je z důvodu nepříznivých směrových poměrů možný pouze rychlostí 40 km.h⁻¹.

Nevýhody a potenciální problémy plynoucí ze stavu UŽST Přerov:

1/ Nevyhovující stavebně-technický stav součástí železniční dopravní cesty (zmíněno výše). Železniční tratě, a zejména rozsáhlá železniční stanice Přerov (dimenzovaná na vysokou intenzitu provozu a staniční práce), tvoří spolu s řekou Bečvou fyzickou bariéru pro zkvalitnění průtahu silniční dopravy – limitující je podjezd pod olomouckým zhlavím žst. Přerov (ulice Kojetínská), který není prakticky možné v případě neprůjezdnosti kvalitně objet.

2/ I přes výhodnou polohu žst. Přerov – v blízkosti centra, v sousedství autobusového nádraží – není lokalita řešena systémově se snahou vytvořit kvalitní přestupní terminál s napojením na parkování pro individuální automobilovou dopravu, cyklistickou dopravu, kvalitními komerčními aktivitami. Chodci musí při cestě do centra města překonávat velmi zatíženou silniční komunikaci III/04721 procházející přednádražím prostorem, která převádí tranzitní dopravu směru sever - jih.

3/ Nákladový obvod (koleje č. 13, 15, 17 sloužící pro nakládku a vykládku materiálu z železničních vozů) je špatně obsluhovatelný silničními vozidly a umístěn příliš blízko autobusovému nádraží. Dezinfekční koleje (koleje č. 11a, 11b), kde probíhá technickohygienická údržba jsou umístěny příliš blízko autobusovému nádraží a místu s velkým pohybem cestujících, kteří jsou obtěžováni zápachem a samotným provozem.

4/ Výrazné snížení traťové rychlosti při příjezdu do žst. Přerov od břeclavského zhlaví způsobené oblouky malých poloměrů (traťová rychlost 40 km/h oproti 100 km/h, resp. 60 km/h v přilehlých úsecích). „Úzké dopravní hrdlo“ mezi Mádrovým podjezdem a začátky

nástupišť směrem od břeclovského zhlaví – závada na dopravní cestě, resp. mimořádná událost způsobí velké provozní potíže na významném dopravním uzlu II. národního železničního koridoru.

Nádražní budova je po zdařilé rekonstrukci, ale vytkla bych, že toalety pro cestující jsou umístěny z venkovní strany na prvním nástupišti a jsou špatně značeny. Spousta cestujících o nich vůbec neví. Nástupiště je třeba co nejdříve rekonstruovat, protože např. střecha neplní svoji funkci, zatéká a jsou v ní holubí hnízda. Ti znečišťují svým trusem nástupiště. Stav dláždění už také neodpovídá požadavkům bezpečnosti a jízda s kufrem na kolečkách je obtížná. Zábradlí a schody jsou také ve špatném stavu.

2.2.3 Cyklistické komunikace

Problémová je cyklostezka směřující na sídliště Předmostí. Je příliš úzká a může na ní jet pouze jeden cyklista. Z tohoto důvodu je cyklostezka rozdělena do dvou proudů, na každé straně chodníku jeden směr. Cyklostezka pro směr do města je problematická, protože na ní cyklisté musejí často přejíždět z jedné strany na druhou, a tím se cest časově prodlužuje. Z tohoto důvodu někteří cyklisté volí jednu trať pro oba směry a tím se snižuje bezpečnost nejen pro cyklisty, ale také pro chodce. Stezka je totiž přímo spojená s chodníkem pro pěší.

Největším problémem z pohledu cyklistů je dopravou značně zatížena lokalita autobusového a vlakového nádraží, kde jsou nyní umístěny stojany pro 200 kol a další zázemí je pak v uzavřených prostorách ČD. Cyklisté zde nemají vybudovanou stezku a jsou nuceni jezdit po cestě, která je velmi vytížená.

2.2.4 Infrastruktura pro pěší

Velkým pozitivem pro pěší je dostatečný rozsah komunikací na území města. Bohužel, technický stav chodníků, zejména na periférii je však zanedbaný a nevyhovující. Problémem jsou přechody pro chodce, které neodpovídají současným požadavkům na bezpečnost. Dále byla vytipována místa, která vyžadují zvláštní pozornost z pohledu chodců:

Železniční stanice / autobusové nádraží –na tomto místě je velký výskyt pěších, kteří chtějí využít dopravu. V době špiček nestačí chodníky směřující k nádraží pojmout tak velké množství lidí, které se pohybuje v obou směrech, což má za následek neustálé srážky s protijdoucími. Přechody pro chodce jsou zde dva, ale problémem je, že jsou přes

frekventovanou komunikaci jak již bylo řečeno výše. Tyto problémy přináší negativní důsledky jako vyšší riziko střetu nebo že masy cestujících při výstupu z vlaku brzdí dopravu na silnici.

Železniční podjezdy Kojetínská, Předmostí – tato místa jsou velmi frekventovaná, ale jejich velikost na to není konstruovaná. Tyto podjezdy mají omezené geometrické parametry. Tato místa slučují několik druhů dopravy najednou (silniční, cyklistickou, železniční a pěší). Šířkové uspořádání neposkytuje prostor pro komfortní komunikaci pro chodce ani cyklisty.

V roce 2006 byl zpracován Návrh bezbariérových tras. Ten se zabývá problematikou dostupnosti veřejných budov pro zdravotně postižené. Jeho cílem je odstranit bariéry na komunikacích a přístupových trasách k těmto budovám. A stejně tak i vstup do těchto budov.

2.2.5 Autobusové nádraží a zastávky

Stavebně-technický stav je již nevyhovující, vozovky vykazují značné poruchy, výpravní budova je ve špatném stavu, chybí zastřešení nástupišť. Zásadním problémem je vyřešení výjezdů autobusů z nástupišť. Nádraží je řešeno tak, že z každého nástupiště se vyjíždí přímo na tranzitní komunikaci sever – jih. Tím vznikl téměř unikátní systém soustavy sedmnácti stykových křižovatek v těsné souslednosti za sebou, což je uspořádání odporující v současnosti platným technickým normám. V době dopravní špičky, kdy vyjíždí několik autobusů najednou se doprava zastavuje a způsobuje zpoždění autobusů a blokování tranzitní dopravy. Je zde také přechod pro chodce mířících z/na nádraží. V tuto chvíli se přechod stává nebezpečným místem, zejména pro školáky spěchající na autobus. Žádná stavba na nádraží neodpovídá požadavkům pohybu osob se sníženou schopností pohybu.

3 Návrhy řešení na zlepšení dopravy

Magistrát Města Přerova vydal v roce 2007 Strategii dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007-2013. V tomto dokumentu se zabývá problematikou dopravy a způsoby řešení její stávající situace. Cílem je vytipovat určité problémy v dopravní obslužnosti a určit způsob jejich řešení. Strategie je vázána také na mezinárodní úmluvy zabývající se dopravou. Po vstupu do Evropské Unie v roce 2004 se celkově změnily některé požadavky v oblasti koncepce dopravy. Ta je nyní řešena v souladu s vizemi Evropské Unie. Jednotlivé samosprávné celky řeší dopravu tak, aby vhodným způsobem urychlily dálkovou dopravu a celkově zlepšily dopravní obslužnost regionů.

Město se tedy muselo zabývat rozvojovými a strategickými plány, dopravními politikami a koncepcemi, prioritami a cíli čerpání finančních prostředků z fondů EU, veřejnými rozpočty a jejich výhledy, včetně rozpočtu Státního fondu a metodickými dokumenty.

Nyní bych se chtěla zaměřit na některé z nich, konkrétně na rozvojové strategie a plány a na dopravní politiky. Tyto dokumenty jsou pro plánování dopravní obslužnosti Města klíčové.

3.1 Rozvojové strategie a plány

Rozvojové strategie a plány tvoří několik dokumentů. Jsou to Lisabonská strategie, Strategie udržitelného rozvoje ČR, Strategie hospodářského růstu České Republiky 2005-2013, Strategie regionálního rozvoje České Republiky, Program rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje, Strategický plán ekonomického a územního rozvoje statutárního města Přerova 2007-2013 a Územní plán sídelního útvaru Přerov.

3.1.1 Lisabonská smlouva

Byla vydána v roce 2000 Evropskou radou v Lisabonu a je formulována na deset let, tedy do roku 2010. Ve smlouvě je popsáno mnoho opatření pro zvýšení výkonnosti Unie, která by na druhou stranu neohrožovala sociální soudržnost a životní prostředí. V roce 2001 v Göteborgu na zasedání Evropské rady byla Lisabonská smlouva rozšířena o strategii zajištění udržitelné dopravy. Tato strategie byla reakcí na její celkové zvýšení. Cílem je

omezit hluk a znečištění způsobené dopravou. Navrhuje využívání dopravních prostředků, které jsou přátelštější vůči životnímu prostředí, jako např. lodě nebo vlaky.

3.1.2 Strategie udržitelného rozvoje ČR

Strategie z roku 2004 je formulována do roku 2014, ale její cíle sahají až do roku 2030. V oblasti dopravy je kladen důraz na zajištění a udržení kvalitní dopravní infrastruktury, kvalitní dopravní obsluhu území ČR, udržitelnou mobilitu osob a nákladů a rozvoj ekologicky šetrných druhů dopravy.

3.1.3 Strategie hospodářského růstu České republiky 2005-2013

Byla vydána v roce 2005 a v oblasti infrastruktury se snaží zajistit její správnou údržbu. Za tímto účelem doporučuje dokončení napojení všech krajů ČR na mezinárodní dálniční a železniční síť, v rámci modernizace a rozvoje dopravní infrastruktury upřednostňovat trasy podporující vznik a rozvoj průmyslových zón a také trasy podporující rozvoj cestovního ruchu.

3.2 Dopravní politiky a koncepce

3.2.1 Bílá kniha „Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnutí“

V této knize jsou navržena politická opatření, která ovlivňují politiku dopravy jednotlivých států EU. Jedná se především o znovuoživení druhů dopravy nezatěžující životní prostředí. Dále se zabývá trans-evropskými sítěmi, kde klade velký důraz na bezpečnost, uživatele, kvalitní veřejnou dopravu.

2.2.2 Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013

Dokument přímo navazuje na Bílou knihu a konkretizuje její jednotlivé úkoly do střednědobého horizontu.

3.2.3 Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury a Strategie podpory dopravní obsluhy území

Tyto dokumenty rozpracovávají Dopravní politiku ČR a specifikují cíle dopravní politiky do pěti priorit:

1. dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu,
2. zajištění kvalitní dopravní infrastruktury,
3. zajištění financování v sektoru dopravy,
4. zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy,
5. podpora rozvoje dopravy v regionech.

3.3 Cíle města Přerova

Ve Strategii dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007–2013 byly popsány tyto cíle:

„Cíl 1 – Snížení negativních efektů silniční dopravy ve městě Přerově a přilehlých oblastech

- *Snížení intenzity osobní a nákladní silniční dopravy při průjezdu městem jako důsledek odvedení tranzitní dopravy po obchvatu D1.*
- *Snížení počtu kongescí v silniční dopravě na hlavních tazích procházejících městem jako důsledek odstranění úzkých hrdel na síti.*
- *Snížení počtu nehodových lokalit jako důsledek aplikace bezpečnostních opatření na pozemních komunikacích, zklidňování dopravy, budování infrastruktury pro cyklisty.*
- *Zajištění splnění imisních a hlukových norem v obydlených oblastech.*
- *Snížení emisí z rozhodujících druhů dopravy zavedením ekologicky šetrného pohonu vozidel (např. MHD a příměstská doprava).*
- *Udržení stávajícího podílu obyvatelstva využívajícího veřejnou, cyklistickou a pěší dopravu při cestách do škol a zaměstnání.*

Cíl 2 – Zajištění dostupnosti kvalitní dopravní infrastruktury jako předpokladu pro ekonomický rozvoj území a udržení významu města Přerova jako dopravní křižovatky

- *Zajištění páteřní silniční sítě v normovém stavu včetně napojení na síť dálnic a rychlostních silnic.*
- *Uchování významu města Přerova jako významné železniční křižovatky.*
- *Udržení a rozvoj letecké infrastruktury splňující požadavky na mezinárodní provoz.*
- *Vznik terminálu kombinované dopravy a veřejného logistického centra spojujícího silniční, železniční a leteckou dopravu.*
- *Dostupnost dostatečného počtu parkovacích míst ve městě v souladu s normou.*
- *Zajištění vyhovujícího stavu místních komunikací, eliminujícího škody na majetku, lidském zdraví a životním prostředí.*
- *Budování ucelené sítě cyklistické infrastruktury s kvalitním řešením návazností.*

Cíl 3 – Rozvoj veřejné hromadné dopravy

- *Většina obyvatel území je spokojena s rozsahem a kvalitou veřejné hromadné dopravy.*
- *Udržení stávajícího podílu obyvatel využívajících veřejnou hromadnou dopravu.*
- *Obnova vozového parku veřejné autobusové dopravy s cílem plného přechodu na pohon zemním plynem (CNG).*
- *Prohloubení provázanosti městské a příměstské dopravy a odstranění paralelních linek.*
- *Prověření možností a návrh preference veřejné dopravy na komunikační síti města.*
- *Zlepšení image města prostřednictvím stavu železničního a autobusového nádraží jako propojeného terminálu veřejné dopravy.*

Cíl 4 – Zajištění optimálních nákladů a financování v sektoru dopravy

- *Zajištění finančních prostředků na řádnou správu a údržbu dopravní infrastruktury.*
- *Zajištění finančních prostředků na investiční akce.*

- *Udržení stávající výše nákladů na veřejnou dopravu z rozpočtu města. Zajištění kontroly a možnosti ovlivňování nákladů veřejné hromadné dopravy a cen jízdného ze strany města.*

- *Zvýšení příjmů plynoucích z městských služeb a souvisejících činností.*⁷⁾

Před stanovením těchto konkrétních cílů muselo město vytvořit SWOT analýzu.

3.3.1 SWOT analýza

Město si nechalo vypracovat SWOT analýzu, která vypadá následovně:

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY

Na následujících řádcích je podrobně popsána:

SILNÉ STRÁNKY:

- dopravní uzel s nadregionálním – evropským významem (železnice – II. Tranzitní koridor/VI. Evropský železniční koridor; silnice – směry Olomouc, Ostrava, Břeclav, Brno),
- existence letiště v blízkosti města,
- krajina a rovinatý terén vhodný pro cyklistickou dopravu,
- vzájemná blízkost autobusového a vlakového nádraží,
- snadná pěší dostupnost širšího centra města,
- existence integrovaného dopravního systému.

⁷⁾ Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007-2013

SLABÉ STRÁNKY:

- dopravně přetížený střed města a tranzitní doprava přes centrum města,
- komplikovaný vnitřní dopravní systém města,
- chybějící dopravní propojení S - V části města přes řeku Bečvu (absence 3.mostu),
- nedostatečné parkovací kapacity,
- absence cyklistických stezek do místních částí,
- neuspokojivý technický stav železničního uzlu Přerov,
- neuspokojivý technický stav místních komunikací,
- špatný stav autobusového nádraží,
- nedostatečná údržba silnic I., II. a III. třídy,
- dopady dopravy na životní prostředí ve městě (emise, hluk),
- řada konfliktních míst z hlediska bezpečnosti,
- náklady na financování veřejné hromadné dopravy,
- zajištění financování rozvoje a správy dopravní infrastruktury a veřejné hromadné dopravy.

PŘÍLEŽITOSTI:

- vyřešení tranzitní dopravy přes město prostřednictvím dostavby D1 a R55,
- optimalizace systému veřejné dopravy,
- ekologizace MHD, příměstské dopravy a vytvoření podmínek pro ekologizaci ostatní osobní a nákladní dopravy,
- zahájení civilního leteckého provozu na letišti Přerov,
- upevnění pozice města jako dopravní a logistické křižovatky,
- vyšší využití cyklistické dopravy,
- lepší image města prostřednictvím stavu vlakového a autobusového nádraží,
- využití metody partnerství veřejného a soukromého sektoru,
- využití fondů EU.

HROZBY:

- zpoždění realizace národních infrastrukturních projektů,
- neudržitelná dopravní situace/doprava ve městě.

3.4 Program podpory výstavby infrastruktury

Tento program je vytvořen Magistrátem na podporu některých projektů týkajících se nové výstavby domů nebo infrastruktury. Tyto projekty jsou dotovány celkově nebo částečně.

„Na podporu rozvoje výstavby rodinných domů, bytových domů a podnikatelských záměrů na prázdných, dosud nezastavěných pozemcích Rada města Přerova schválila na své 29. schůzi konané dne 5. 3. 2008 usnesením č. 874/29/3/2008 vnitřní předpis č. 3/2008 Program podpory výstavby technické infrastruktury (PVTI).

V rámci tohoto programu poskytuje Statutární město Přerov fyzickým a právníckým osobám dotaci na vybudování technické infrastruktury:

a) veřejně přístupných ploch a veřejných zařízení (komunikace, parkoviště, chodníky, cyklistické stezky, veřejné osvětlení, veřejnou zeleň, hřiště, stanoviště na kontejnery pro tříděný odpad),

b) inženýrských sítí (hlavní řady vodovodu, kanalizace, plynovodu, domovní ČOV, veřejné rozvody NN a VN, přezbrojení a vybudování trafostanice).“⁸⁾

Na základě vymezených problémů jsou vytvořeny realizace některých projektů, které mají za úkol minimalizovat problémy v dopravě.

3.5 Opatření pro snížení negativních efektů silniční dopravy

Intenzita dopravy v Přerově se stále zvyšuje. Z tohoto důvodu je důležité učinit některá opatření, která by omezila dopravu projíždějící centrem města. Už několik let existuje návrh odklonu tranzitní dopravy z města. Vyřešil by jej obchvat, který bude součástí budované dálnice D1 z Brna do Ostravy. Problémem zůstává tranzitní doprava, která obsluhuje také místa v Přerově. Tato doprava je nezanedbatelná a je možné ji řešit na několika

⁸⁾ <http://www.mu-prerov.cz/>

místech ve městě. Jsou vypracované tři návrhy míst, která by tranzitní dopravu skrz město ulehčila:

1) Propojení silnic II/434 a II/150 za Meoptou

Návrh dvoupruhové komunikace v trase prodloužené ul. Durychovy bude sloužit pro propojení dálničního přivaděče z mimoúrovňové křižovatky Přerov – západ (II/434) s průtahem silnice I/55 jižně od žst. Přerov. Důsledkem bude odlehčení ul. Kojetínské a bude zajišťovat dopravní napojení rozvojových ploch průmyslové zóny vč. terminálu kombinované dopravy a silnice II/436 (Bochoř) na nadřazenou silniční síť. Koleje žst. Přerov je navrženo křížit podjezdem (v poloze současného tzv. Mádrova podjezdu).

2) Silnice II/150, úsek mezi silnicí I/55 a stávající silnicí II/150 v jihovýchodní oblasti města

Komunikace by měla začínat na stávající silnici I/55 a vést severovýchodním směrem až na stávající silnici II/150. V tomto prostoru bude důležité její vhodné napojení na propojení silnic II/434 a II/150 za Meoptou. Tyto dvě stavby by měly pomoci odvést dopravu z uliční sítě města a vytvořit souvislou komunikaci mimo uliční síť v jihovýchodním sektoru.

3) Propojení silnic II/434 a II/150 za Meoptou

Výstavba propojení je navrhována pro dopravní napojení rozvojových ploch a dále pak jako propojka na navrhovanou přeložku silnice II/150 v jihovýchodní oblasti města. Umožní také vedení nákladní dopravy mimo obytné území podél ul. Dvořákovy.

Tato opatření ulehčí dopravu i v případě, že bude stavba dálnice D1 odložena, což je nyní díky hospodářské krizi velice pravděpodobné.

Město by chtělo omezit výskyt kongescí v centru Přerova. Toto opatření přímo souvisí s ostatními opatřeními. Pomoci by podle Magistrátu mohly dynamicky řízené světelné křižovatky nebo zvýhodnění nemotorové dopravy pro vytvoření alternativy automobilům.

Dalším negativním efektem dopravy, který by měl být podle Města řešen, jsou nehodová místa. Cílem opatření je vyhledat nehodové lokality a odstranit potencionální překážky, které zvyšují nebezpečí nehody. Celkovým řešením je zklidnění komunikací, které by vzniklo při rozšíření sítě komunikací. Možnou prevencí je zajistit bezpečnostní audity. Auditři se dívají na projekt perspektivou budoucích uživatelů. Tím identifikují bezpečnostní problémy, které by mohly nastat např. za špatného počasí.

Obyvatelé Přerova si nejvíce stěžují na narůstající hluk a zvýšení imisí. Pro snížení imisní zátěže byla vypracována studie „Místní program ke zlepšení kvality ovzduší pro město Přerov“. Ten navrhuje odklon tranzitní dopravy z území města, koncepčně řízenou politiku parkování, podporu veřejné hromadné dopravy včetně ekologizace vozidel, motivaci využití nemotorové dopravy, zajištění včasné a funkční údržby dopravních a pěších komunikací, údržbu a doplnění městské zeleně. V oblasti snížení hlukové zátěže je vhodné uvažovat až po napojení Přerova na dálnici D1. Financování tohoto problému by mohly zajistit ROP NUTS II Střední Morava (protihlukové stěny, protiprašná opatření, nákup ekologických dopravních prostředků) nebo OP Životní prostředí (výsadba a regenerace izolační zeleně oddělující obytnou zástavbu od frekventovaných dopravních koridorů).

Nejnáročnějším úkolem pro Magistrát je motivace obyvatel k podpoře alternativních druhů dopravy. V praxi to znamená podpořit nemotorovou dopravu, jako např. cyklistickou dopravu stavbou vhodně zvolených cyklistických tras nebo podpořit hromadnou dopravu regulací ceny jízdného a zvýšením kvality služeb provozovatele hromadné dopravy.

3.6 Opatření pro zajištění dostupnosti kvalitní dopravní infrastruktury

Toto opatření závisí na vyváženém rozvoji všech druhů dopravy.

Kvalitnější dopravu přinese především dostavba dálnice, podle původních propočtů mělo dojít ke zprovoznění dálnice v roce 2012, ale tento termín není reálný. Nový termín ale ještě není určen. Po zprovoznění dálnice by 60 % dopravy bylo odkloněno po obchvatu. Přerov by tak měl vyvinout co největší podpůrnou činnost k výstavbě nadřazené silniční sítě.

Doplnění komunikační sítě města je vhodným řešením do doby dostavby obchvatu a později pro zbývající tranzitní dopravu se zdrojem nebo cílem v Přerově. Součástí opatření je i dostavba komunikací pro rozvojové plochy na okraji města. Při jejich plánování by se mělo přihlížet k požadavkům pěších, tzn. bezpečné přechody, logicky trasované chodníky, a také k požadavkům cyklistů, tzn. samostatné jízdní pruhy, zajištěné přejezdy nebo městský mobiliář. Z hlediska veřejné dopravy by se měly řešit optimálně položené zastávky.

Kvalitní komunikace jsou komunikace bez jakýchkoli vad. Proto by se měly kontrolovat a následně opravovat. Problematiku opravy a údržby řeší Katalog komunikací, který obsahuje informace o stavebně-technickém stavu všech kategorií silnic. Podle tohoto katalogu se rozhoduje o případných opravách a periodické údržbě.

Přerov je významným železničním uzlem, a proto se musí zaměřit i na rozvoj železniční infrastruktury. Při modernizaci vybrané železniční sítě, která se zaměřovala na rozvoj koridorů, byl Přerov vynechán. Je třeba rekonstruovat celkově 16 km tratí, které zahrnuje kompletní zhlaví, výhybková spojení, nástupiště, mostní objekty a další. Na tyto opravy je již připravena dokumentace z roku 2006, kde by náklady měly činit 2,8 mld. Kč. Investorem bude Správa železniční dopravní cesty s.r.o. Rekonstrukce bude probíhat v několika směrech: Přerov – Prosenice, Přerov – Dluhonice a Dluhonice – Prosenice. Rekonstrukce se bude týkat železničního spodku, železničního svršku, přejezdů, nástupišť, zpevněných ploch, informačního zařízení pro cestující a výstroje tratí.

„S rekonstrukcí železničního spodku souvisí i řešení nových odvodňovacích zařízení. V rámci rekonstrukce je kolejiště mezistaničních úseků i dopravně přizpůsobeno požadavkům průjezdného průřezu a ložné míry Z-GC. V mezistaničních úsecích jsou koleje navrženy v minimální osové vzdálenosti 4,000 m, ve stanicích v minimální osové vzdálenosti 4,750 m. Konstrukce železničního svršku zajišťuje bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5 t pro třídu zatížitelnosti D4. Kompletně rekonstruováno bude celé dopravně významné kolejiště. Vjezdová kolejová skupina levého přednádraží, uvolněná od nákladní dopravy, je navržena pro svou výhodnou blízkou polohu k osobnímu nádraží jako prostor pro realizaci odstavného kolejiště osobních souprav s možností předtápění a plnění vodou. Prostor bývalé směrové kolejové skupiny levého přednádraží je rezervován k využití pro případný areál technické a hygienické údržby osobních vozů. Současně se zde ponechává opravná nákladních vozů. Prostor pravého přednádraží zůstává v rámci přípravné dokumentace nedotčen.“⁹⁾

Rekonstrukce zvýší průjezdní rychlost mimo nástupištní hrany na 80 Km*h⁻¹. Cestující budou moci ocenit vybudování nového podchodu na nástupiště. Ten bude splňovat požadavky bezbariérového přístupu. Pro lepší spojení s autobusovou dopravou bude postaven nový podchod, který bude vést od přilehlého autobusového nádraží až na první nástupiště. Bude bezbariérový a pohodlnější pro cestování např. s jízdními koly. Hlavním účelem výstavby nového podchodu je zkrácení přestupní doby pro cestující využívající kombinovanou přepravu, konkrétně autobusovou a železniční. Součástí rekonstrukce přerovské železniční stanice jsou i železniční mosty: podjezd ulice Kojetínská a Mádrův podjezd. Oba podjezdy směřují na jih. Mádrův podjezd se téměř nevyužívá díky omezenému průjezdu. To by měla připravovaná rekonstrukce napravit. Rozšíření Mádrova podjezdu sníží

⁹⁾ Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007-2013

objem dopravy u podjezdu ulicí Kojetínská, kde je situace kritická. Výskyt kongescí je zde v každodenních špičkách a situaci komplikuje nedaleká světelná křižovatka s komunikací II/150.

Tabulka č. 5: Rekonstrukce železničního uzlu Přerov

Poř. č.	Název a popis projektu/stavby	Investor	Stav přípravy a realizace	Harmonogram	Investiční náklady
1	Rekonstrukce železničního uzlu Přerov. Zlepšení stavu železniční infrastruktury tak, aby svou kvalitou odpovídala zásadám modernizace železniční sítě v ČR.	SŽDC, s.o. a ČD, a.s.	Územní rozhodnutí vydáno v říjnu 2006 (platnost 2 roky), na zpracování dokumentace nebyla prozatím vypsaná soutěž	předpokládaná doba realizace v letech 2009 - 2012	2,8 mld. Kč
Celkem					2,8 mld. Kč

Zdroj: Magistrát Přerov

Do budoucna město Přerov počítá s vybudováním překladiště kombinované dopravy. Mělo by ležet v prostoru mezi Přerovem, Bochořím a Lověšicemi o celkové ploše asi 110 hektarů. Přerov spojuje všechny druhy dopravy s výjimkou lodní, které by bylo možné do projektu zapojit. Tento důvod a také strategická poloha Přerova vedly k rozhodnutí logistické centrum postavit. Iniciátorem projektu je Magistrát města Přerova. V roce 2007 byla vypracována studie „Vstupní analýza, návrh institucionálního řešení a návrh způsobu využití prostředků politiky soudržnosti EU v letech 2007–2013 pro realizaci terminálu kombinované dopravy Střední Morava – Přerov“. Před rokem zahájila svoji činnost Přerovská rozvojová, kterou založilo město Přerov. Ta se zabývá třemi pilíři: vznik logistického centra, podnikatelského inkubátoru a propagace města za účelem podpory podnikání a investic. Magistrát Přerova vychází z toho, že stavba dálnice a obchvatu kolem Přerova bude zahájena v roce 2010. Předpokládá se, že by logistické centrum mohlo získat prostředky z národních fondů a také z fondů Evropské Unie. Momentálně je projekt v přípravné fázi, kdy se vykupují pozemky se stanovenou maximální cenou 200 Kč za m². Podle Bc. Iva Kropáče z Přerovské rozvojové by logistické centrum nabízelo 200 až 300 pracovních míst a jejich počet by se po zaběhnutí centra zvýšil až na 500. Problémem realizace je způsob napojení terminálu kombinované dopravy na železnici.

„Město uvažuje o čtyřech možnostech:

• *Prodloužení stávající výtahové koleje (vedoucí souběžně s tratí na Brno) kolem Lověšic – výhodou je samostatný příjezd k překladišti bez provozních omezení, tedy s vysokou kapacitou, nevýhodou je pravděpodobný negativní vliv na životní prostředí (vlečka by byla trasována v blízkosti obydleného území, na které by působila zvýšená hluková zátěž).*

• *Napojení ze širé trati Přerov – Brno (není podmíněno jejím zdvoukolejněním) – výhodou by byly poměrně nižší náklady, nevýhodou nízká kapacita a vzájemné provozní ovlivnění s dopravou na hlavní trati (jedná se velmi vytíženou trať v rámci České republiky).*

• *Využití výhybny ve Věžkách k vybudování odbočné stanice pro vlečku do terminálu kombinované dopravy. Tato by ovšem vedla několik kilometrů v souběhu se stávající tratí, což by si vyžádalo vysoké finanční náklady.*

• *Využití stávající vlečky Prechezy k napojení překladiště. Tato varianta by byla technicky i provozně poměrně náročná a výsledné napojení málo kapacitní. Bylo by třeba vstoupit do jednání s provozovatelem vlečky a na základě výhledových intenzit vlakové dopravy do společnosti Precheza určit kapacitní možnosti pro napojení překladiště.* ¹⁰⁾

Tímto krokem si Magistrát Přerova slibuje vyšší zájem investorů o působení v tomto regionu. Tím by se vyřešil problém s vysokou nezaměstnaností. Logistické centrum by bylo na výhodném místě, protože v okolí se nevyskytuje jemu podobné, pouze v rámci Olomouce. Poloha logistického centra je strategická, bude přímo navazovat na obchvat dálnice. Z tohoto důvodu nebude jeho provoz narušovat dopravu ve městě.

Obyvatelé města si stále více stěžují na nedostatek parkovacích míst. Tento problém je nejen v centru města, ale i v obytných zónách, kde jsou lidé nuceni parkovat i na chodnících. Za to jsou ale pokutováni městskými strážníky. Opravy a výstavba nových parkovacích míst by se měly řešit ideálně jedním podnikem. Financování by podle Magistrátu mělo být v rámci privátních subjektů. Od roku 2007 bylo realizováno několik plánovaných projektů: parkoviště Osmek, parkovací plochy v sídlišti Předmostí, parkování v ulici Větrná a parkoviště v ulici Za mlýnem. Do těchto projektů bylo celkově investováno téměř 20 mil. Kč. V následující tabulce jsou uvedeny připravované projekty pro roky 2009–2013. Jejich celková investice přesahuje 75 mil. Kč.

¹⁰⁾ Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007-2013

Tabulka č. 6: Přípravované investice pro parkovací plochy

Název	Investor	Harmonogram	Investice
Parkoviště a komunikace Alšova (Želátovská)	Statutární město Přerov	2009-2013	4 500 000 Kč
Parkoviště a rozšíření komunikací Jižní čtvrť	Statutární město Přerov	2009-2013	8 000 000 Kč
Parkoviště Bratrská	Statutární město Přerov	2009–2013	1 500 000 Kč
Parkoviště Pod Hvězdárnou	Statutární město Přerov	2009–2013	1 035 000 Kč
Parkoviště Interbrigadistů	Statutární město Přerov	2009–2013	450 000 Kč
Parkoviště Bohuslava Němce	Statutární město Přerov	2009-2013	630 000 Kč
Parkoviště Lipnická (Přerov - výstaviště)	Statutární město Přerov	Probíhá studie	50 247 980 Kč
Odstavné plochy na ulici Tržní a Dr. E. Beneše	Statutární město Přerov	Probíhá studie	8 349 190 Kč

Zdroj: Magistrát Přerov

Opatření se týkají také pěší a cyklistické dopravy. Navazuje na ostatní opatření a je proto nutné jej zahrnovat do všech projektů. Je součástí návrhu na snížení počtu nehodových míst, doplnění komunikační sítě města, opravy a údržby stávajících komunikací, obnovy a údržby stávajících komunikací, rekonstrukce autobusového nádraží a rozvoje železniční infrastruktury, optimalizace zastávek a v poslední řadě bezpečnosti a mobility uživatelů. Cyklistickou a pěší dopravu je nutné řešit u každé dopravní stavby. Důležité je vybudovat bezpečnou a funkční infrastrukturu. V místech s větším výskytem cyklistů plánuje Město vybudovat nebo rekonstruovat místa pro uskladnění kol. Takovým příkladem může být přednádražní prostor, kde je nedostatečná kapacita jejich uskladnění, a proto je naplánováno ji v rámci rekonstrukce autobusového nádraží rozšířit. Návrh cyklistické sítě navazuje na dokument „Návrh sítě cyklistických tras a cyklostezek v Přerově“ z roku 2002. V následující tabulce jsou uvedeny investice, které se budou realizovat v letech 2009–2013.

Tabulka č. 7: Plánované cyklostezky na rok 2009–2013

Název investice	Výše investice
Přechod pro chodce přes I/55 Generála Štefánika u Lověšic	700 000 Kč
Přechod pro chodce přes I/47 ulice U Silnice - Lýsky	700 000 Kč
Chodník v ulici Grymovská (Kozlovice)	1 000 000 Kč
Chodník a cyklostezka Velká Dlážka	Neurčeno
Cyklostezka Lipnická (Emos - Kaufland)	4 000 000 Kč
Cyklostezka Lipnická (Kaufland – Velká Dlážka)	4 000 000 Kč
Cyklostezka Želátovská (obousměrná 1,2 km)	6 500 000 Kč

Zdroj: Magistrát Přerov

3.7 Opatření na rozvoj veřejné hromadné dopravy

Klíčovým projektem zabývajícím se veřejnou hromadnou dopravou je rekonstrukce autobusového nádraží.

Obr. č. 4: Rekonstrukce autobusového nádraží Přerov



Zdroj: Magistrát Přerov

U stávajícího autobusového nádraží je hlavním důvodem rekonstrukce problematický vjezd na komunikaci III/04721. Na ni ústí sedmnáct výjezdů, tzn. sedmnáct křižovatek. Tyto vjezdy komplikují situaci projíždějícím řidičům i autobusům, které v době špičky získávají zpoždění už na nádraží.

Dalším problémem nádraží je jeho špatný technický stav. Ten zahrnuje nezastřešená nástupiště, špatný technický stav výpravní budovy, poruchy areálových komunikací a neřízený vjezd autobusů z nádraží.

Od 15.dubna 2009 začala dlouho očekávaná rekonstrukce autobusového nádraží v Přerově. Je to celková rekonstrukce, a z tohoto důvodu je rozdělena do dvou stavebních etap tak, aby příliš nebránila celkovému provozu nádraží. Přestavba je velice náročná, protože nádraží leží u frekventované ulici Tovární. Touto ulicí projíždí vozidla jedoucí často skrz město od Brna směrem na Olomouc nebo Ostravu.

Obr. č. 5: Orientační schéma náhradního autobusového nádraží



Zdroj: Magistrát Přerov

Celkové náklady se pohybují ve výši 144 mil. Kč. Tato částka je částečně hrazena z fondů Evropské Unie (100 mil. Kč).

První etapa přestavby bude probíhat v zadní části, kdy se bude opravovat nádražní budova, přilehlé parkoviště. U této etapy se nástupní ostrůvky pro cestující zkrátí na polovinu. Důsledkem při rekonstrukci je, že několik autobusů musí mít stanoviště v okolních ulicích (ulice Tovární, Denisova a Nádražní).

Druhá etapa se zaměří na přední stranu nádraží, tedy oblast blíže k ulici Tovární. Tato etapa by měla skončit na jaře 2010.

Rekonstrukce počítá vybudováním nové odbavovací budovy, zastřešením nástupišť a vybudováním nových čtyř nástupních perónů, pootočených o 45° oproti stávajícímu řešení. Autobusy budou mít jeden společný výjezd. Přibudou lavice, informační tabule, umělé osvětlení. V rámci rekonstrukce se počítá také se sadovými úpravami. V délce 160 m, které oddělují nádraží od ulice Tovární bude vysazena alej s dvaceti osmi stromy.

Obr. č. 6: Pohled na nové autobusové nádraží



Zdroj: Magistrát Přerov

Plánovaná podoba je velice zdařilá, protože nenarušuje okolí a řeší všechny problémy, které má stávající autobusové nádraží. A navíc je budoucí podoba z hlediska designu velice hezká. Jako cestující bych ocenila především zastřešení nástupišť a více plánovaných míst k sezení než bylo doposud. Informační systém je příjemným nadstandardem, který ocení všichni cestující.

3.8 Regenerace sídliště Předmostí

Panelové sídliště Předmostí bylo vybudováno v osmdesátých letech minulého století na území archeologického naleziště z doby kamenné. Dnes probíhá postupná regenerace

tohoto sídliště. Ta zahrnuje zateplování panelových domů, rozšíření zeleně a míst pro hraní dětí a také zvyšování počtu parkovacích míst a vedení nové cyklostezky.

Obr. č. 7: Nová cyklostezka v ulici Hranická



Zdroj: Magistrát Přerov

Práce na projektu regenerace panelového sídliště Předmostí v Přerově byly zahájeny v začátku června 2003. K problematice regenerace panelového sídliště Přerov II – Předmostí byla ustavena občanská poradní komise, která sleduje, koordinuje a organizuje postup a náplň prací na projektu regenerace. Cílem projektu regenerace je komplexní regenerace sídliště.

„Projekt regenerace panelového sídliště Předmostí předpokládá 11 etap s realizací do roku 2014. Realizace navrhovaných úprav je průběžně aktualizována tak, aby se náklady v jednom roce pohybovaly kolem 10 mil. Kč.“¹¹⁾

V letech 2004 – 2008 bylo v rámci programu investováno téměř 49 mil. Kč. Na polovinu celkových nákladů se podařilo získat finanční dotace od Ministerstva pro místní rozvoj.

¹¹⁾ <http://www.mu-prerov.cz/>

Tabulka č. 8: Harmonogram rekonstrukce Předmostí 2004 – 2008

etapa	rok	akce	celkové náklady	státní dotace	podíl dotace z nákladů
1. etapa	2004	Parkoviště Hranická 25, 27 Park u bludného balvanu Obytné území Hranická 2 - 12	10,885 mil.	6,000 mil.	55,10 %
2. etapa	2005	lokalita „Centrum“	7,653 mil.	4,916 mil.	64,20 %
3. etapa	2006	lokalita „Hranická, dolní část“	9,282 mil.	4,000 mil.	43,10 %
4. etapa	2007	lokalita "Hranická, střední část", ulice Prostějovská	7,212 mil.	4,561 mil.	63,20 %
5. etapa	2008	parkovací plochy Pod Skalkou, prostorová úprava ulice Prostějovská a M. Horákové	13,326 mil.	4,000 mil.	30,02 %
CELKEM			48,358 mil.	23,477 mil.	48,6 %

Zdroj: Magistrát Přerov

Rekonstrukce panelového sídliště Předmostí je dlouhodobou záležitostí. Cílem města by mělo být především rozšíření parkovacích míst, protože tento problém je alarmující především v ulici Pod skalkou. Dalším krokem by mělo být zateplení zbývajících panelových domů a v poslední řadě rozšíření zeleně, což není lehký z důvodu menšího místa na sídlišti.

Obr. č. 8: Příklady rekonstrukce sídliště Předmostí



Zdroj: vlastní

3.9 Cyklodoprava

Cyklistická infrastruktura se v Přerově buduje od roku 1993. Za tu dobu se podařilo městu vybudovat síť cyklostezek o délce 19 kilometrů. Cyklostezky vedou přes centrum města až do okrajových částí obytných a průmyslových zón.

Obr. č. 9: Cyklostezka Přerov – Kozlovice



Zdroj: Magistrát Přerov

V letech 2006-2007 byla vybudována cyklostezka v rámci projektu Regenerace a revitalizace panelového sídliště Předmostí o délce 1,5 km. Významnými stavbami jsou např. cyklostezka Přerov – Kozlovice, která propojuje svou délkou 2 km centrum města s místní částí Kozlovice a stezka vybudovaná kolem parku Michalov v délce 0,8 km, která je ve velké míře využívána i pro in-line bruslení. Pro cyklisty byla zpevněna stezka vedoucí po levém břehu řeky Bečvy, od Přerova po grymovský most v délce 5,1 km. Tato upravená polní cesta propojuje cyklostezku vedenou v Přerově po levém břehu Bečvy s asfaltovými účelovými komunikacemi vedoucími kolem řeky až do 16 km vzdáleného Lipníku nad Bečvou. Stavba cyklostezky stála 8,7 mil. Kč.

„V následujících letech jsou naplánovány další nemalé investice do cyklistické infrastruktury. Mezi investiční akce dopravní infrastruktury jsou zařazeny pro rok 2009 cyklostezka Velká Dlážka včetně úpravy chodníků a vybudování cyklostezky po pravém břehu řeky Bečvy od lávky po Velkou lagunu. Současně probíhá projektová příprava dalších cyklostezek (Velké Novosady, Želátovská, nábřeží PFB).

V roce 2007 byla realizována rozsáhlá cyklostezka propojující město Přerov s místní částí Henčlov. Cyklistická stezka navázala na konec již vybudované cyklostezky končící v ulici Tovačovská u zadního vjezdu do areálu Přerovských strojírén. Celková délka cyklostezky je 2708,25 m a na její výstavbu bylo vynaloženo cca 14 mil. Kč. Na stavbu se podařilo získat

dotaci z Olomouckého kraje ve výši 1 mil. Kč a ze Státního fondu dopravní infrastruktury ve výši cca 5,5 mil. Kč.“¹²⁾

3.10 Podchod na Tř. 17. listopadu

Podchod leží pod frekventovanou komunikací v ulici 17. listopadu. Je dnes zavřený z důvodu špatného technického stavu po povodních z roku 1997. Od té doby se stal útočištěm vandalů. Město v roce 2008 nechalo vypracovat stavebně – technický posudek na současný stav. V posudku je napsáno, že do podchodu zatéká, střecha je zatížená náletem dřevin a chodník je popraskaný. Z posudku vyplývá, že pouhé opravy by byly příliš drahé a musely by se rozdělit na několik etap, a proto se Magistrát rozhodl podchod zdemolovat a na místě vytvořit nové přístřešky a schody. Díky této úpravě se uvolní prostor pro širší chodník.

Obr. č. 10: Podchod v současném stavu



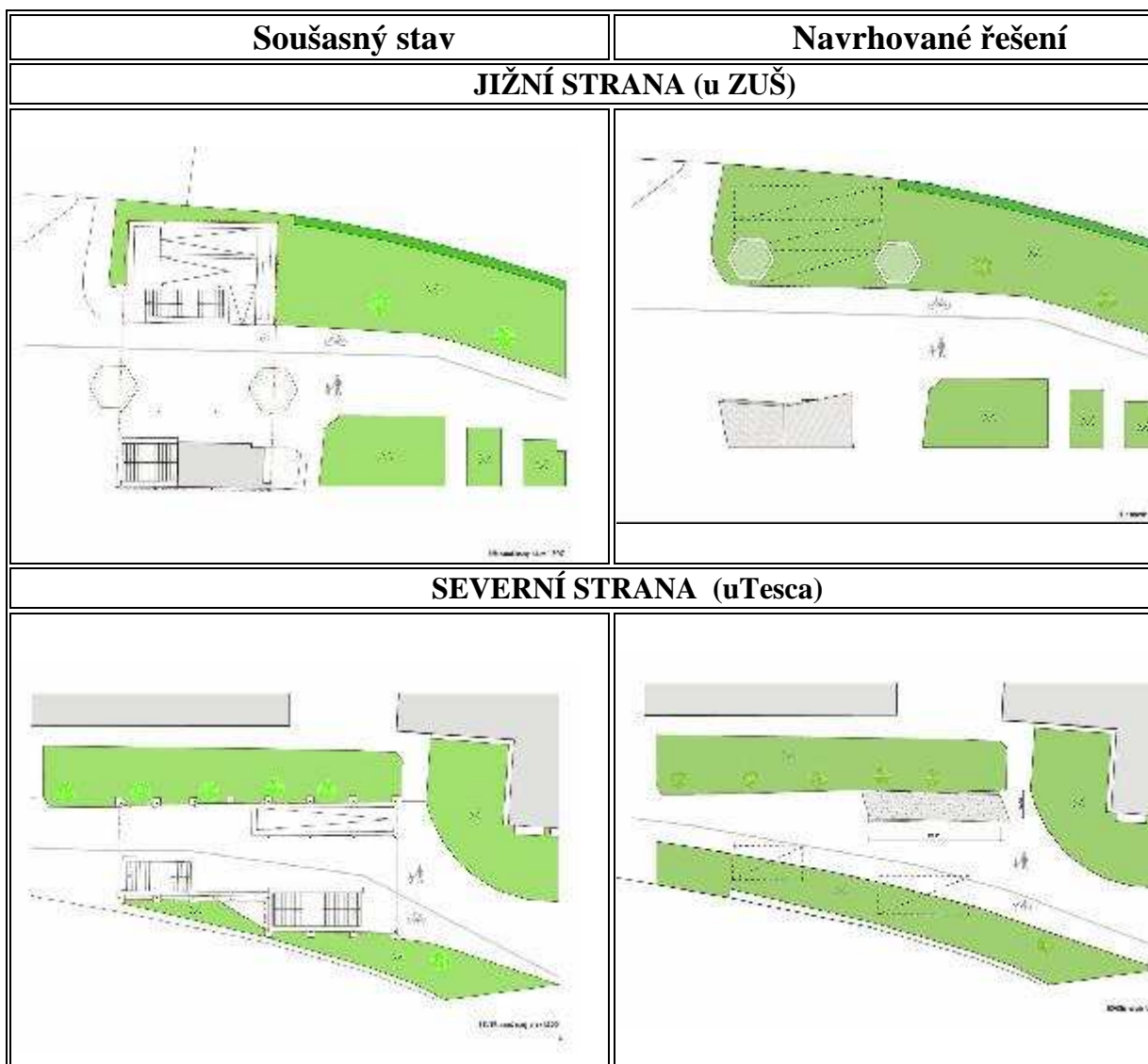
Zdroje: Magistrát Přerov, vlastní

„Ponechané přístupy budou zastřešeny architektonicky zajímavými objekty, které uzavrou vstupy již na úrovni chodníků. Architekt při návrhu objektů vycházel z dynamiky místa, z pohybu, který je pro toto místo charakteristický – kruhový objezd, pohyb chodců a pohyb cyklistů. Objekty jsou pojaty jako ostré, dynamické, vitální. Konstrukčně jsou řešeny jako jednoduchá ocelová konstrukce s fasádou z děrovaného plechu TAHOKOV, který umožní provětrávání uzavřeného prostoru. Severní objekt (u TESCA) bude sloužit pouze jako vstup do krytu. Na jižní straně bude objekt nabízet jedno prodejní místo se sociálním zázemím pro prodávající. Do budoucna se počítá s vysázením popínavé zeleně, která oživí navržené konstrukce. Objekty také budou proti vandalům ošetřeny antigrafitovým povrchem.“¹³⁾

¹²⁾ <http://www.mu-prerov.cz/>

¹³⁾ <http://www.mu-prerov.cz/>

Obr. č. 11: Současný stav a navrhované řešení podchodu



Zdroj: Magistrát Přerov

3.11 Tyršův most Přerov

Tyršův most tvořil za doby první republiky jednu z dominant Přerova. Plynule navazoval na historickou část města. Most byl určen pro provoz vozidel i pro pěší. Na konci druhé světové války byl zničen spolu s dalšími nacisty na útěku. V současné době se v místě plánovaného mostu nachází lávka určena pouze pro pěší provoz, která spojuje severní a jižní část města. Jelikož je stávající most ve špatném technickém stavu a na konci své životnosti, byla v roce 2004 městem Přerov vypsána soutěž na zpracování návrhu nového Tyršova mostu. Vítězný návrh byl nakonec zamítnut. Z tohoto důvodu se město v roce 2006 rozhodlo pro druhý vítězný projekt podle návrhu Prof. Ing. arch. Aleny Šrámkové.

Obr. č. 12: Současná a navrhovaná podoba Tyršova mostu



Zdroj: Magistrát Přerov

Navrhovaný most vychází z původní koncepce. Zachovává dvojici původních dvou pilířů. Oproti původní lávce je zvýšen. Důsledkem je zvýšení mostu na jeho koncích o 15 cm. Celý most má z profilu tvar velkého oblouku.

„Dominantu cesty mostem tvoří socha zubra s kruhem v nozdrách, která má původ v heraldice městského erbu, orientovaná před vstupem do starého města. Je ztvárněna jako monumentální figura energického a sebevědomého zvířete, měřítkem přizpůsobená vlastní architektuře mostu. Tato socha je doplněna sochou ptáka, symbolu volnosti a svobody, umístěnou ve středu mostu, a třemi stromy na jeho protější straně. Stromy na novoměstské straně jsou vybaveny barevnými světly pro noční efekty.“¹⁴⁾

Obr. č. 13: Návrh mostu z profilu



Zdroj: Magistrát Přerov

Prostor pro vozidla je oddělen od pěší dopravy z důvodu bezpečnosti nízkou obrubou. Celková šířka mostu činí 12,5 m. Navržený profil umožňuje obousměrný provoz v případě mimořádných situací, kdy je využita cyklostezka.

¹⁴⁾ <http://www.mu-prerov.cz/>

Obr. č. 14: Osvětlení budoucího Tyršova mostu



Zdroj: Magistrát Přerov

Sochy budou provedeny z bronzu a jejich podstavce jsou z umělého kamene. Stromy budou z armovaného betonu. Průběžné osvětlení je nainstalováno v madle zábradlí a sochy budou osvětleny lokálně.

Závěr

Z práce je patrné, že Přerov má hodně problémů v oblasti dopravy. Zároveň má také hodně plánů do budoucna. Téměř v každém odvětví dopravy lze najít určité nedostatky. Řešení těchto problémů je během na dlouhou trať, a proto by bylo dobré, pokud by se problémy v dopravě řešily systematicky. Tedy začít problémem největším a zároveň takovým, který by po vyřešení pomohl ve více směrech a od něj by se řešily problémy méně důležité.

Jako klíčový projekt bych na první místo uvedla stavbu obchvatu v rámci dálnice D1. Pokud by se v co nejbližší době dostavěl, město by vyřešilo několik problémů najednou: významně by se zmenšil objem tranzitní dopravy městem, což by mělo za následek zklidnění dopravy, menší prašnost ve městě, lepší průjezdnost v dobách špičky a také zmírnění zatížení silnic, díky němuž musí město vynakládat vysoké částky na opravy. Problémem je, že stavba dálnice je velice pomalá a město nemůže tak dlouho čekat na dostavbu. Z tohoto důvodu je nutné hledat jiná řešení. Příkladem může být zobousměrnění ulice Palackého, rekonstrukce Tyršova mostu a umožnění vjezdu motorových vozidel nebo využití Mádrova podjezdu pro rozdělení tranzitní dopravy do dvou proudů z jižního směru. Tato řešení jsou ale dočasná, neřeší nárůst tranzitní dopravy městem, kterou řeší rozumně pouze obchvat města.

Po vyřešení obchvatu města by bylo vhodné zaměřit se na parkování. Všeobecně lze říci, že v každé lokalitě je nedostatek parkovacích míst. Obyvatelé jsou na některých místech nuceni parkovat i na chodnících. Alarmující je situace například na sídlišti Trávník, kde město do budoucna nechystá žádný projekt na vyřešení problému. Místa, která by byla vhodná k parkování jsou zastavěna nadbytečnými supermarkety nebo novou budovou pro městskou policii.

Pro ulehčení místní dopravy bych doporučila dostavbu cyklostezek, které by byly efektivně vedeny tak, aby je mohli obyvatelé města využívat pro cestu do práce. Důsledkem by bylo omezení dopravy individuální.

Na obranu Magistrátu musím uvést, že si je vědom slabin v dopravě a že se je snaží řešit. Téměř každý problém je zahrnut v plánech do budoucna, tedy do roku 2013. Největším problémem je samozřejmě získání potřebných financí, což se v poslední době městu daří díky financím z fondů Evropské Unie. Při vyřešení problémů s dopravou se město může těšit přílivu nových investorů, kteří by snížili vysokou nezaměstnanost na Přerovsku.

Cílem mé práce bylo vymezení problémů v dopravě v rámci města Přerova a v některých případech navrhnout řešení. Myslím, že se mi jej podařilo splnit. Problémy,

které jsem v druhé kapitole popsala, jsou zahrnuty v rozvojových dokumentech města. Proto mohu říci, že se obyvatelé Přerova mohou do budoucna těšit na klidnou efektivní dopravu a to ve všech jejích odvětvích.

Použitá literatura

- [1] *Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007–2013*, Praha: Mott MacDonald Praha, spol. s.r.o., 2007
- [2] KLEPRLÍK, Jaroslav a kolektiv. *Technologie a řízení silniční dopravy*. Pardubice 2003. ISBN 80–86031–13–2
- [3] Kolektiv autorů. *Přerov povídání o městě*. Přerov: Město Přerov, 2001. ISBN 80–238–6173–5
- [4] VAŠEKOVÁ, Marcela. K prioritám Přerovské rozvojové patří vznik logistického centra. *Přerovské listy*, 2009, č. 5, s. 10 - 11
- [5] Autobusové nádraží v době rekonstrukce. *Přerovské listy*, 2009, č. 5, s. 8 - 9
- [6] POLÁKOVÁ – UVÍROVÁ, Petra. Tyršův most? Stavba začne nejdříve na podzim. *Přerovský deník*. 2009, s. 2
- [7] *Odbor rozvoje* [online]. Statutární město Přerov, [cit. 2009–04–18]. Dostupný na [www: <http://www.mu-prerov.cz/>](http://www.mu-prerov.cz/)

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Výhody a nevýhody autobusového nádraží	21
Tabulka č. 2: Převážní průzkumy na linkách MHD.....	22
Tabulka č. 3: Náklady na dopravní obslužnost města	24
Tabulka č. 4: Stav komunikací na Přerovsku	25
Tabulka č. 5: Rekonstrukce železničního uzlu Přerov	40
Tabulka č. 6: Připravované investice pro parkovací plochy	42
Tabulka č. 7: Plánované cyklostezky na rok 2009–2013	43
Tabulka č. 8: Harmonogram rekonstrukce Předmostí 2004 – 2008	47

Seznam obrázků

Obr. č. 1: Železniční trať na území Přerova.....	14
Obr. č. 2: Umístění letiště v rámci Přerova.....	15
Obr. č. 3: Mapa cyklostezek v Přerově.....	17
Obr. č. 4: Rekonstrukce autobusového nádraží Přerov	43
Obr. č. 5: Orientační schéma náhradního autobusového nádraží	44
Obr. č. 6: Pohled na nové autobusové nádraží	45
Obr. č. 7: Nová cyklostezka v ulici Hranická	46
Obr. č. 8: Příklady rekonstrukce sídliště Předmostí	47
Obr. č. 9: Cyklostezka Přerov – Kozlovice	48
Obr. č. 10: Podchod v současném stavu	49
Obr. č. 11: Současný stav a navrhované řešení podchodu	50
Obr. č. 12: Současná a navrhovaná podoba Tyršova mostu	51
Obr. č. 13: Návrh mostu z profilu	51
Obr. č. 14: Osvětlení budoucího Tyršova mostu	52

Seznam grafů

Graf č. 1: Rozdělení zastávek dle subsystémů IDSOK.....20

Graf č. 2: Náklady na dopravní obslužnost města24

Seznam zkratek

IDSOK – Integrovaný dopravní systém

EU – Evropská Unie

TEN-T - Trans-European Transport Networks

FTL – First Transport Lines, a.s.

ČD – České dráhy a.s.

Žst. – železniční stanice