

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra Geografie

Denisa URBANOVÁ

**Dopravně-geografická analýza plánovaných úseků
dálnice D1 Ríkovice – Přerov a Přerov – Lipník nad
Bečvou**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik

Olomouc 2012

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Denisa URBANOVÁ**
Osobní číslo: **R09080**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Dopravně geografická analýza plánovaných úseků dálnice
D1 Říkovice - Přerov a Přerov - Lipník nad Bečvou**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

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

Cílem bakalářské práce je provést dopravně-geografickou analýzu plánovaného úseku dálnice D1 mezi Říkovicemi a Lipníkem nad Bečvou. Práce by se měla věnovat především vztahu dopravní komunikace na okolní prostředí (především potom jeho humánní složku) a dále analyzovat odporové faktory, které působily při její stavbě. K dalším cílům práce patří analýza významu daného úseku pro další rozvoj užšího i širšího regionu s důrazem na město Přerov.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání
Rozsah pracovní zprávy: 5 000 - 8 000 slov
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

Křivda, V., Folprecht J., Olivková I.: Dopravní geografie, VŠB ? Technická univerzita Ostrava, Ostarva, 2006.
Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013: Ministerstvo dopravy, červenec 2005
Tolley, R., Turton, B. Transport Systems, Policy and Planning: A Geographical Approach. Longman, 1999.
Český statistický úřad
Ředitelství silnic a dálnic ČR
Ministerstvo dopravy ČR
koncepční dokumenty Olomouckého kraje se zaměřením na rozvoj silniční infrastruktury
ekonomicko-technická revue Doprava
<http://www.ceskedalnice.cz/>

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Jan Hercik**
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **28. dubna 2011**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2012**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 28. dubna 2011

Prohlašuji tímto, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně pod vedením Mgr. Jana Hercika s použitím literatury a zdrojů, které jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V Olomouci, 16. května 2012

.....

Vlastnoruční podpis

Tímto bych chtěla poděkovat Mgr. Janu Hercikovi za odborné vedení, pomoc a věcné rady a připomínky, které mi poskytl při psaní bakalářské práce a rodině za trpělivost a podporu.

OBSAH

1 ÚVOD	7
2 CÍLE A METODIKA	8
3 VÝVOJ SÍTĚ DÁLNIC A RYCHLOSTNÍCH SILNIC PO ROCE 1989 S DŮRAZEM NA DÁLNICI D1	11
4 SOUČASNÝ STAV A PLÁNOVANÝ ROZVOJ DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ SÍTĚ V ČESKÉ REPUBLICE	16
4.1 Dopravní politika	16
4.1.1 Dopravní politika EU	17
4.1.2 Dopravní politika České republiky	17
4.1.3 Program rozvoje Olomouckého kraje	18
4.1.4 Operační program Doprava	21
4.1.5 Strategie dopravy České republiky pro rok 2012.....	21
5 DOPRAVNĚ-GEOGRAFICKÁ ANALÝZA	23
5.1 Vymezení úseku 0136 Říkovice – Přerov	23
5.2 Vymezení úseku 0137 Přerov – Lipník nad Bečvou.....	24
5.3 Sídelní struktura území a její vliv na průběh plánovaných úseků 0136 a 0137.....	25
5.4 Současná dopravní poloha obcí v zájmové oblasti	26
5.5 Intenzita dopravy ve městě Přerov	27
5.6 Vliv dopravy na životní prostředí	30
5.7 Ekonomický přínos stavby úseků pro město Přerov a okolní obce	33
5.8 Fyzickogeografická charakteristika úseků D1 Říkovice – Přerov a Přerov – Lipník nad Bečvou.....	33
6 SHRNU TÍ	36
7 SUMMARY	38
8 SEZNAM ZDROJŮ	39
PŘÍLOHY	

1 ÚVOD

Území České republiky patří k tradičním tranzitním regionům. Význam páteřní dopravní sítě výrazně přesahuje národní rámec a řada dopravních cest je tak zařazena do systému transevropských dopravních koridorů. Výrazné historické podfinancování především silniční dopravy však vedlo k současnému značně neutěšenému stavu české silniční sítě.

Nejstarší, nejdelší, nejvytíženější a nejdůležitější silniční dopravní tepnou České republiky je dálnice D1, která dnes spojuje tři největší města republiky (Prahu, Brno, Ostravu). Toto tvrzení však nelze považovat za zcela pravdivé. Doposud totiž chybí 24 kilometrový úsek mezi obcemi Říkovice a Lipník nad Bečvou v okrese Přerov. Tento nedostavěný úsek do určité míry nahrazuje rychlostní silnice R46, resp. R35 jejichž kapacita je však již dnes výrazně překročena. Dostavba těchto úseků a především úseku Říkovice – Přerov je klíčová i pro město Přerov, kde má intenzita dopravy a s ní spojené zvýšené emise a hluk z dopravy negativní dopad jak na obyvatele města, tak na životní prostředí.

2 CÍLE A METODIKA

Cílem bakalářské práce je provést dopravně-geografickou analýzu plánovaných úseků dálnice D1 mezi Říkovicemi a Lipníkem nad Bečvou. Práce se věnuje především vztahu dopravní komunikace k okolnímu prostředí, zejména tedy k jeho humánní složce, dále analyzuje odporové faktory, které by mohly působit při její stavbě. K dalším cílům práce patří analýza významu daného úseku pro další rozvoj užšího i širšího regionu s důrazem na město Přerov.

Bakalářská práce se nejprve zaměřuje na celkový vývoj dálniční sítě České republiky po roce 1989 do současnosti (rok 2012), dopravní politikou cílenou zejména na Olomoucký kraj a posléze přechází k současnému stavu a plánovanému rozvoji dálniční sítě na našem území a vývoji zájmového plánovaného úseku dálnice D1 Přerov – Říkovice, který je spolu s navazujícím úsekem Přerov – Lipník nad Bečvou poslední částí dokončení dálnice D1, která vede od polských hranic přes Ostravu, Vyškov a Brno do Prahy. Dokončením dálnice také dojde k propojení Polska s Rakouskem či Německem a také dalšími státy EU na jihu nebo jihozápadě.

Další částí bakalářské práce je samotná dopravně-geografická analýza, která spočívá ve vymezení samotného plánovaného úseku, zařazení v rámci dálniční sítě České republiky, fyzickogeografické charakteristice se zaměřením na dopravu a možné fyzickogeografické odporové faktory, které by mohly mít na samotnou stavbu vliv. Práce se dále zabývá socioekonomickou charakteristikou s důrazem na sídelní strukturu Přerovska v závislosti na daném průběhu plánovaného úseku a možné socioekonomické odporové faktory. Hlavní metodou použitou ke zpracování celkové dopravně-geografické analýzy je geografická syntéza. Metoda vysvětlujícího textu byla využita pro popis poznaných skutečností a jevů. (Mirvald, 1998)

V rámci zpracování práce byla vymezena i dopravní poloha obcí pro zjištění současné dopravní dostupnosti obcí v zájmové oblasti a možná změna po dostavbě plánovaných úseků D1. Dopravní polohu lze rozdělit na horizontální a vertikální. V našem případě jsme použili polohu horizontální, kterou lze vymežit jako postavení obce v dopravní síti. Toto postavení je dané třídou, určující kvalitu komunikace, a také

druhem komunikace, neboť jednotlivé druhy komunikací mají různý význam. (Marada, 2005)

Metodika dopravní polohy vycházela z bodové metody dle Hůrského (1974). Zvoleným obcím byly přiřazeny body podle typu komunikací vstupujících do obce následovně:

- za dálnici, rychlostní silnici a železniční trať s expresním provozem (EC, IC) do 2 km od zástavby obce 3 body
- za silnici I. třídy a železniční trať s rychlíkovým provozem do 2 km od zástavby obce 2 body
- za silnici II. třídy a ostatní železniční tratě do 2 km od zástavby obce 1 bod

Uvedené bodové ohodnocení bylo obcím přiděleno dle významnosti jednotlivých tříd komunikací. Nejvýznamnější jsou v našem zájmovém území dálnice, rychlostní silnice a expresní železniční trať, které jsou vzdálené do dvou kilometrů od zastavěného území obce. V tomto případě je to tedy rychlostní silnice R35 u Lipníka nad Bečvou, zatím plánované úseky D1, které povedou přes zájmové území a významné železniční tratě s celostátním i evropským významem vedoucí přes město Přerov. Silnice I. třídy a silnice II. třídy a další železniční tratě byly hodnoceny nižším počtem bodů z důvodu nižší hierarchické úrovně v rámci silniční a železniční sítě České republiky.

Uvedené vzdálenosti nebyly pevnými hranice. Vzdálenosti obcí jsou posuzovány individuálně a jsou brány jako vzdálenosti k nejbližší křižovatce s danou komunikací. K určení dojezdové vzdálenosti byl použit mapový server mapy.cz.

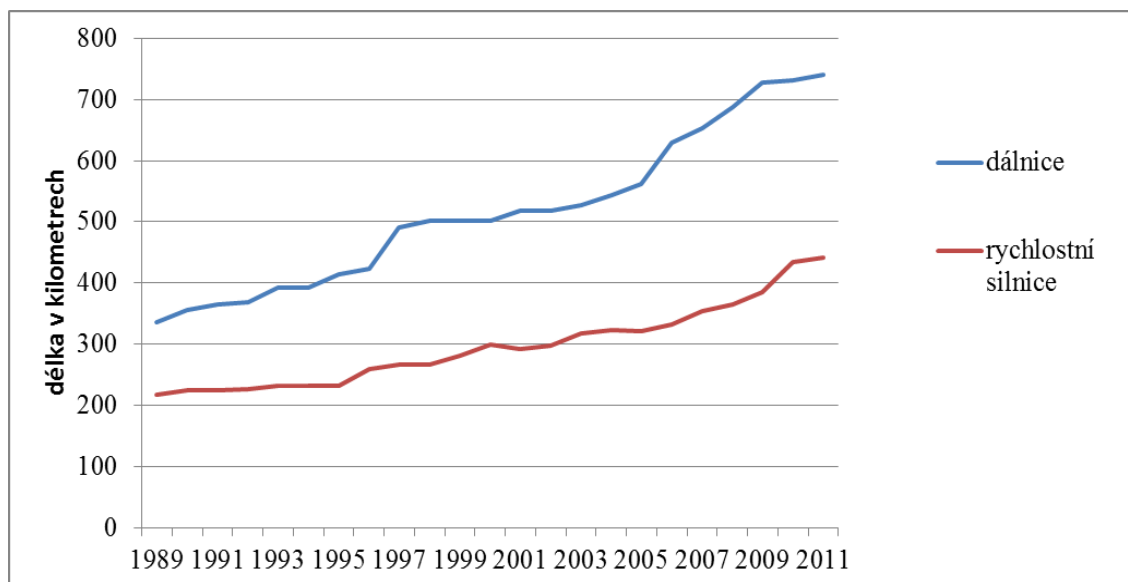
Ke zpracování bakalářské práce bylo využito knižních a převážně internetových zdrojů, jelikož se touto problematikou zabývá velmi málo odborné literatury. Ke zpracování bakalářské práce bylo využito i terénního výzkumu krajiny, který spočíval ve fotodokumentaci plánovaného průběhu i napojení obou částí, a to 0136 Říkovice - Přerov u Říkovic a dále v oblasti za Dolním Újezdem v případě úseku 0137 Přerov - Lipník nad Bečvou.

Editor Microsoft Word byl použit ke zpracování a úpravě textu, Microsoft Excel ke grafické úpravě tabulek a grafů. Informační mapy použité v této práci byly zpracovány v programu ArcGis 9.3 nebo převzaty z dostupných zdrojů.

3 VÝVOJ SÍTĚ DÁLNIC A RYCHLOSTNÍCH SILNIC PO ROCE 1989 S DŮRAZEM NA DÁLNICI D1

Ačkoliv počátek stavby první dálnice na území tehdejšího Československa je spjat již s první Československou republikou, tak v důsledku nacistické okupace a následně komunistického centrálně řízeného hospodářství zaměřeného na budování těžkého průmyslu došlo ke zprovoznění prvního úseku dálnice v roce 1971. Během 70. a 80. let došlo k postupnému rozvoji sítě rychlostních silnic a dálnic až na 553 km (D+R) v roce 1989. (Dálnice, 2012)

V rámci transformačních změn po roce 1989 dochází i k velkým změnám v dopravním sektoru. Především dochází k prudkému nárůstu automobilové dopravy (jak tranzitní, tak vnitrostátní) a tím i ke zvýšení požadavků na kvalitu a především kvantitu silničních pozemních komunikací vyššího hierarchického řádu. Dálniční síť mezi roky 1990 – 1993 zůstává oproti té před rokem 1989 téměř nezměněna. Dochází pouze k částečným změnám na jednotlivých úsecích. Některé plány tras dálnic a rychlostních silnic zůstávají stejné, jiné jsou navrženy nově. Na počátku 90. let se také uvažuje o zpoplatnění pouze některých úseků dálnic a rychlostních silnic a využilo se v tomto případě placení za použití dálnic podle švýcarského vzoru ve formě dálničních známek. 8. listopadu 1993 vzniká nová koncepce vlády dálniční sítě, její velkorysost je však později výrazně narušena ekonomickou krizí a rozpadem tehdejší vlády. Stát se snaží ušetřit tím, že plánované stavby dálnic nahradí rychlostními silnicemi, což se zprvu jeví jako dobrý nápad, jelikož běžný motorista rozdíl nepozná, nicméně rychlostní silnice jsou v mezinárodním měřítku brány pouze jako spojnice, ne dopravní tepny. Po roce 2000 stavby dálnic a rychlostních silnic stále stagnují. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2012)



Zdroj: České dálnice, 2012

Obř. 1 Vývoj dálnic a rychlostních silnic od roku 1989 do roku 2011 (stav k 1. 12. příslušného roku)

Z grafu Vývoje dálnic a rychlostních silnic vyplývá, že největší rozvoj výstavby dálnic a rychlostních silnic nastává po roce 2004, kdy Česká republika vstoupila do Evropské unie (EU) a je tedy možné čerpat finanční prostředky pro rozvoj dopravní infrastruktury z fondů EU. Prostředky bude možné v této míře čerpat do roku 2013. Nejvíce finančních prostředků bylo vynaloženo především pro výstavbu dálnic v letech 2006, 2007, 2008. Nejvýznamnější byla v tomto období investice do výstavby dálnice D1, která je nejdůležitější dopravní tepnou spojující významné ekonomické body na území České republiky a v budoucnosti se s jejím dokončením očekává napojení na evropskou dálniční síť. V současné době (rok 2012) se díky světové finanční krizi investice do dopravy značně omezují.

Dálnice D1

Dálnice D1 je nejdelším, nejstarším, nejvýznamnějším a nejvytíženějším českým dálničním tahem vedoucím od Prahy, přes Brno a Ostravu až k polským hranicím. Výstavbou plánovaných úseků Říkovice – Přerov a Přerov – Lipník nad Bečvou dojde k jejímu úplnému dokončení.

Tab. 1 Základní údaje k dálnici D1:

Délka dálnice v km po úplném dokončení	377
Počet km dálnice v provozu (k 1. 12. 2011)	346
Počet km dálnice ve výstavbě (k 1. 12. 2011)	6
Počet km dálnice ve stavební přípravě (k 1. 12. 2011)	5

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic, dálnice D1, 2012, vlastní zpracování

Oproti původním (federativním) plánům, kdy se zamýšlelo, že dálnice D1 povede na Slovensko a na českém území bude končit ve Starém Hrozenkově, se v novém plánu z roku 1996 počítá s tím, že ke slovenským hranicím povede pouze rychlostní silnice R49¹, která se u Hulína z dálnice D1 odpojí, je totiž logické, aby tah, spojující tři největší města v zemi (Praha, Brno, Ostrava) nesl označení D1. To rozhodnutí vedlo k tomu, že od momentu uvedení do provozu je dálnice D47² označována jako D1. Úsek mezi Prahou a Brnem byl a v současnosti stále je nejvytíženější částí dálnice D1. Celkem bylo 99 km stavěno jako D47, která se později zařadila pod samotnou D1. (Ředitelství silnic a dálnic, 2012)

Z dat Sčítání dopravy v roce 2010 vyplývá, že průměrná intenzita dopravy na dálnice D1 se pohybuje v rozmezí 30 - 40 tisíc motorových vozidel za den. V prvních kilometrech dálnice D1 u Prahy v úseku Praha-Spořilov – Praha-Chodov tato intenzita přesahuje až 88 tisíc motorových vozidel za den. Nejnižší hodnota naměřená na dálnici D1 je v úseku Mořice - Kojetín s intenzitou dopravy 8 321 vozidel za den.

V průběhu let 1996 – 1999 došlo vlivem vysoké intenzity dopravy k rozšíření prvních 21 km dálnice mezi Prahou a Mírošovicemi z čtyř jízdních pruhů na pruhů šest v každém směru. Ke snížení intenzity dopravy na přetížené D1 by měla přispět také dostavba rychlostní silnice R35³ v úseku Hradec Králové – Mohelnice, která by s

¹ R49- rychlostní silnice vedoucí směrem Hulín – Holešov – Fryšták – Vizovice – Horní Lideč – Státní hranice ČR/Slovensko

² D47- číslo platí pouze během stavby. Trasa byla plánována ve směru Brno – Vyškov – Kojetín – Přerov – Lipník nad Bečvou – Hranice – Běloutín – Studénka – Bílovec – Ostrava – Bohumín – státní hranice CSSR/PL . Stavba byla několikrát zkracována, až byla úplně zrušena a přesunuta pod D1. (Sovík, 2002)

³ R35 - rychlostní silnice vedoucí trasou Liberec – Turnov – Hradec Králové – Olomouc – Lipník nad Bečvou

dálnicí D11⁴ vytvořila náhradní trasu spojující Čechy a Moravu v její severní části (například tah Praha – Olomouc nebo Ostrava). Do roku 1989 byla výstavba dálnice D1 (tehdy ještě D47) dovedena až do Vyškova, kde byla posléze trasa úseku Tučapy – Vyškov zprovozněna v roce 1992. Od té doby dochází kromě výše zmíněné modernizace také k výstavbě dalších navazujících úseků, viz tabulka Přehled zprovozněných úseků D1 od roku 1989 do roku 2012. (Ředitelství silnice a dálnic, 2012)

V současné době je dálnice zprovozněná k Říkovcím. Zbývající dva úseky Říkovice – Přerov a Přerov – Lipník nad Bečvou na své dokončení čekají. Alarmující je dopravní situace v Přerově, kudy plánovaný úsek Říkovice – Přerov povede. Doprava je tažena přes centrum města, kde se stává přítěží hlavně pro občany města a životní prostředí. Dokončením úseků dojde ke snížení intenzity dopravy především v Přerově a také na rychlostních silnicích R46⁵ ze směru od Brna a R35 kolem Olomouce, odkud je nyní doprava vedena ve směru na Ostravu. Dostavba ovlivní i celkovou dopravní polohu Přerova a okolních obcí, dojde k jejich napojení na hlavní dálniční trasu České republiky. Přerov se stane dalším významným ekonomickým bodem ležícím na trase dálnice D1. Úplným dokončením se dálnice D1 napojí na evropskou síť dálnic. Zahájení stavby úseku Přerov – Lipník nad Bečvou je plánováno ještě v polovině roku 2012, druhého úseku Říkovice – Přerov nejdříve v roce 2013.

⁴ D11 – dálnice vedoucí po trase Praha – Hradec Králové, kde by se na ni měla napojit R 35

⁵ R46 - rychlostní silnice vedoucí po trase Vyškov – Prostějov – Olomouc, kde se napojuje na R35

Tab. 2 Zprovozněné úseky dálnice D1 po roce 1989

Úsek	rok zprovoznění	délka v kilometrech
Tučapy – Vyškov	1992	9,437
Vyškov – Mořice	2005	19,084
Mořice – Kojetín/I. etapa	2005	1,516
Ostrava, Rudná – Hrušov	2007	8,54
Hrušov – Bohumín/I. stavba	2007	4,46
Hrušov – Bohumín/II. stavba	2007	4,2
Kojetín – Kroměříž-západ	2008	4
Kroměříž-západ – Kroměříž-východ	2008	3
Bílovec – Ostrava, Rudná	2008	11,678
Hladké Životice – Bílovec	2009	11,682
Mořice – Kojetín/II. etapa	2009	6,6
Hladké Životice – Bílovec	2009	11,682
Hladké Životice – Bílovec	2009	11,682
Hladké Životice – Bílovec	2009	11,682
Bělotín – Hladké Životice	2010	18,096
Bohumín – státní hranice CZ/PL	2012?	6,113
Říkovice – Přerov	2015?	10,1
Přerov – Lipník nad Bečvou	2015?	14,313

Zdroj: Dálnice, 2012, vlastní zpracování

4 SOUČASNÝ STAV A PLÁNOVANÝ ROZVOJ DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ SÍTĚ V ČESKÉ REPUBLICE

Při záměru rozvoje dálniční i silniční sítě je nutné si položit otázku, jak naleznout dostatečné finanční prostředky pro jejich výstavbu i rekonstrukci. K rozvoji dopravní infrastruktury vede také snaha uspokojit požadavky vnitrostátní i mezinárodní silniční dopravy, rozvoj regionů a zvýšení bezpečnosti na silnicích. Celková délka dálniční sítě v České republice je 745,1 km (stav k 1. 1. 2012). Hustota dálnic v České republice je 9,45 km dálnice na 1000 km² (stav k 1. 1. 2012). Dále je nutné zajistit rychlost a pohodlí přepravy spolu s dodržováním šetrného vztahu k životnímu prostředí. Strategický materiál, který byl k této problematice přijat, je Usnesení vlády ČR ze dne 20. července 2009 č. 929 o Politice územního rozvoje České republiky 2008⁶. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2012)

Celkový záměr pro rozvoj dopravní infrastruktury vychází jako jedna z priorit dopravní politiky.

4.1 Dopravní politika

Při stanovení cílů dopravní politiky v regionech je nutné brát v úvahu vliv dopravy na stabilizaci obyvatelstva, optimální využívání potenciálu krajiny a zachování funkčnosti sídel. Mezi hlavní cíle patří zabezpečení dopravní obslužnosti i do periferních oblastí a odstranění bariér při přístupu k trhům, které vytvoří vhodné podmínky pro trvalý regionální rozvoj. (Mirvald, 1999, str. 56)

⁶ Politika územního rozvoje České republiky 2008 je nástroj územního plánování České republiky sloužící především pro koordinaci územního rozvoje na celostátní úrovni a pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů. Současně je také zdrojem důležitých argumentů při prosazování zájmu ČR v rámci územního rozvoje Evropské unie. (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2012)

4.1.1 Dopravní politika EU

Dle „Bílé knihy“ Evropské unie jsou cíle dopravní politiky následující:

1. Prostorová konkurence schopnost

Cílem je modernizovat dopravu tak, aby směřovala ke zvýšení rychlosti, bezpečnosti a také k jejímu zlevnění. Dosáhnout by se mělo konkurence schopnosti vzhledem k ostatnímu světu.

2. Prostorová rovnováha

Cílem je rozmístit dopravní sítě tak, aby se snížila velká koncentrace lidí ve velkých centrech a zároveň se tím posílila dostupnost odlehlých regionů.

3. Prostorová kvalita

Cílem je nalézt optimální kombinaci různých druhů dopravy z hlediska jejich efektivnosti a tím snížit nežádoucí vlivy na okolní prostředí.

(Mirvald, 1999, str. 57)

4.1.2 Dopravní politika České republiky

Dopravní politika je zařazena do kontextu mezinárodních závazků a smluv, které Česká republika (ČR) přijala nebo hodlá přijmout v rámci svého členství v OSN (Organizace spojených národů), OECD (Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj) a Evropské unii s ohledem k vlastním potřebám a výhradám ČR. V tomto kontextu se dopravní politika zabývá zkvalitněním dopravní obslužnosti v jednotlivých regionech i celém území ČR, což by mělo vést k vyvážení kvality veřejných dopravních služeb a účelnějšího využití osobních automobilů s možností ovlivnit dělbu práce a objektivně stanovit spravedlivost plateb za přepravu a dopravu osob a nákladu. (Dopravní politika ČR, 2012)

Dopravní politika (2005) se v rámci dosažení svých cílů zabývá především inovacemi, rozvojem, zkvalitněním dopravy železniční, silniční, snížením negativních vlivů dopravy na životní prostředí a lidské zdraví a také mnoha dalšími. Hlavním cílem je zajistit bezpečnou dopravu a její rozvoj v budoucích letech. (Dopravní politika ČR, 2012)

4.1.3 Program rozvoje Olomouckého kraje

Mezi základní priority Olomouckého kraje patří doprava a technická infrastruktura. Cílem je vytvoření optimálních podmínek pro vzájemné působení a spolupráci obyvatelstva a subjektů pomocí racionalizace dopravních a také energetických sítí kraje.

K hospodářskému rozvoji regionů nestačí pouze dobrá dopravní dostupnost, ale patří mezi významné činitele, které mohou tento potenciál ovlivnit. Kvalitní napojení regionu na silniční síť působí jako jeden z rozhodujících aspektů při rozhodování o umístění investic zahraničních investorů. V blízkosti těchto silničních tahů poté vznikají skladové, obchodní a průmyslové zóny a také kulturní centra. K rozvoji cestovního ruchu pomáhá kvalitní dopravní dostupnost významných turistických oblastí. Do oblastí se ztíženou dostupností jako jsou například příhraniční oblasti je stěžejní, zajistit kvalitní silniční spojení pro jejich další ekonomický rozvoj.

V Olomouckém kraji je důležité nasměrovat investice do dopravní infrastruktury zejména do jeho severní části, kde je silniční spojení nedostatečné. Důležité je také napojení na sousední regiony a tím zlepšení nevyhovující dopravní dostupnosti těchto oblastí i jejich center. Zlepšení dopravní dostupnosti bude mít pozitivní vliv na snížení nezaměstnanosti v hospodářsky slabých okresech (např. Šumperk, Jeseník). Dojde tím také k zatraktivnění těchto oblastí, lidem se usnadní cesty do práce a společně s tím i cestovní náklady.

Hluk, emise a jiné negativní účinky způsobené rostoucí tranzitní dopravou se sníží výstavbou obchvatů sídel (včetně protihlukových stěn, clon, valů či pásů izolační zeleně).

Aktivity Programu územního rozvoje Olomouckého kraje

Výstavba a modernizace silniční sítě

- výstavba nových, modernizace a rozšíření hlavních tahů stávajících dálnic a silnic sítě TEN-T a silnic I. třídy
- výstavba nové a modernizace stávající silniční sítě (silnice I. - III. tříd)
- snižování vlivů silniční dopravy na životní prostředí a lidské zdraví
- zvyšování bezpečnosti na komunikacích
- výstavba sídelních obchvatů
- nové a lepší stávající napojení průmyslových oblastí na silniční síť
- výstavba, modernizace a opravy místních komunikací
- opatření pro hladký průjezd vozidel integrovaného záchranného systému
- rozvoj, výstavba a modernizace ploch pro parkování v klidu

(Program rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje 2012 – 2015, 2012)

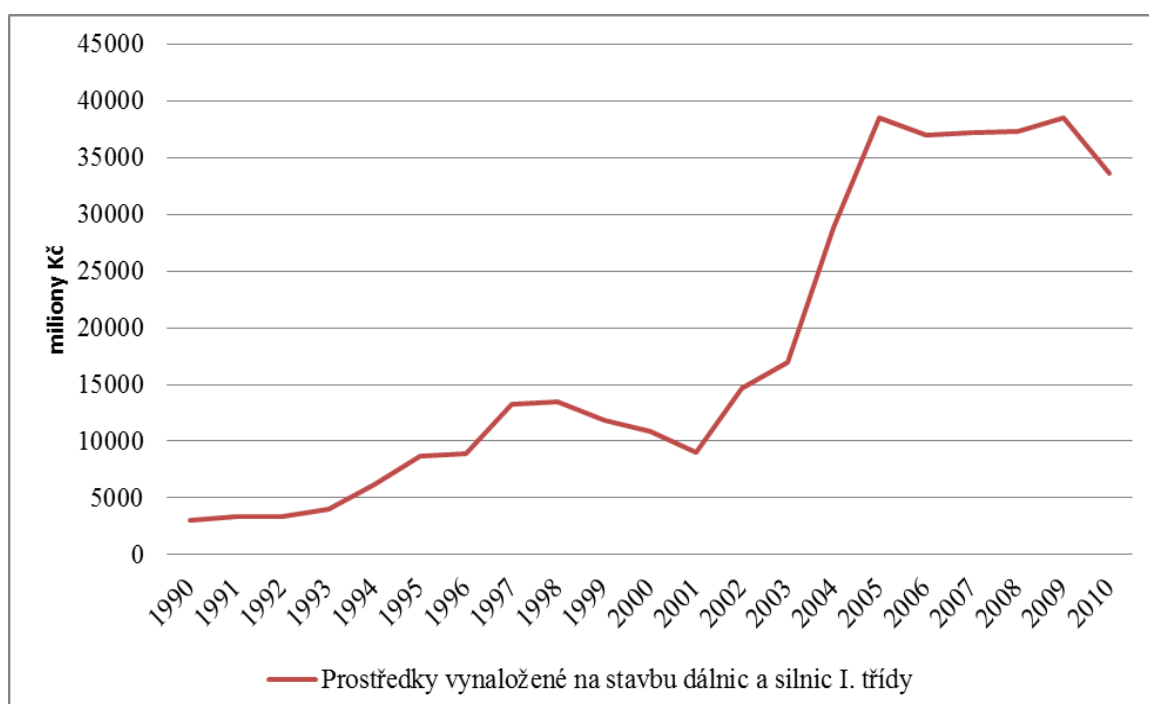
Pro realizaci všech těchto záměrů je nutné mimo finančních prostředků České republiky využít i prostředků Evropské unie z Operačního programu Doprava (OPD) nebo Operačního programu Životního prostředí (OPŽP).

Tab. 3 Délka silniční a dálniční sítě v krajích České republiky v kilometrech (k 1. 1. 2011)

název	dálnice	rychlostní silnice	silnice I. třídy	silnice II. třídy	silnice III. třídy	celkem
Hlavní město Praha	10,6	33,6	9,7	29,6	-	83,5
Středočeský kraj	194,2	152,1	661,2	2373,2	6256,2	9636,9
Jihočeský kraj	15,4	7,4	653,7	1643,8	3808,6	6128,9
Plzeňský kraj	109,2	-	420,9	1500	3098,8	5128,9
Karlovarský kraj	-	27,3	208,7	470,9	1346,9	2053,8
Ústecký kraj	52,6	12,3	480,2	906,4	2751,8	4203,3
Liberecký kraj	-	22,2	310,2	486,6	1606,2	2425,2
Královéhradecký kraj	16,8	-	444,3	892,9	2419	3773

Pardubický kraj	8,8	3,1	456,5	912,4	2220,8	3601,6
kraj Vysočina	92,5	-	427,4	1639,5	2940,2	5099,6
Jihomoravský kraj	134,5	25,8	420,8	1474	2425	4480,1
Olomoucký kraj	33,2	90,5	344,1	923,8	2174,3	3565,9
Zlínský kraj	12,5	16	342,1	572,6	1196,7	2139,9
Moravskoslezský kraj	53,5	32	652,5	809	1884,2	3431,2
celkem	733,9	422,3	5 832,3	14 634,8	34 128,6	55 751,9

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Silnice a dálnice v České republice 2011, 2012, vlastní zpracování



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2012, vlastní zpracování

Obr. 2 Finanční prostředky vynaložené do výstavby dálnic a silnic I. třídy na území České republiky v letech 1990 – 2010 v milionech Kč

Z grafu vyplývá, že nejvyšší finanční prostředky byly do výstavby komunikací vynaloženy po rozpadu Československa, poté došlo vlivem nepříznivé hospodářské situace k jejich omezení. Od roku 2001 a zejména pak 2004, kdy vstoupila Česká republika do Evropské unie a tímto vstupem mohla díky finanční podpoře z fondů EU

investovat více peněz do rozvoje dopravní infrastruktury, se celkové finanční prostředky do dopravní infrastruktury zvýšily. Od roku 2009 se díky světové hospodářské krizi finanční prostředky do výstavby komunikací omezují.

4.1.4 Operační program Doprava

Operační program doprava (OPD) je největší operační program České republiky a nástroj k získání financí z Evropské unie (EU) prostřednictvím svého členství. Doba trvání podpory z evropských fondů pro sektor dopravy v České republice je rozmezí let 2007 – 2013. Celkové prostředky z EU jsou ve výši 5, 821 mld. EUR, což je přibližně 22 % z celkových prostředků pro Českou republiku z evropských fondů pro tohle období. Fondy Evropské unie, ze kterých lze v rámci rozvoje dopravy v České republice čerpat jsou Fond soudržnosti zajišťující podporu dopravní infrastruktury většího rozsahu a Evropský fond pro sociální rozvoj a podporu projektů regionálního významu.

Ministerstvem dopravy bylo do konce roku 2010 schváleno ke spolufinancování celkem 51 projektů, 21 projektů se realizovalo. Zbývající projekty jsou ve výstavbě a jejich dokončení se očekává do konce roku 2013. Prostředky z fondů EU jsou velkým přínosem při financování dopravních staveb, díky kterým nebude zatížení státního rozpočtu tak vydatné. Celková výše finanční podpory z OPD má být do roku 2013 kolem 66 miliard Kč.

(Operační program Doprava, 2012)

4.1.5 Strategie dopravy České republiky pro rok 2012

S rozvojem dopravní infrastruktury v České republice přirozeně stoupá konkurenceschopnost státu ve střední Evropě i prostoru celé Evropské unie. Způsob, jakým se bude dopravní infrastruktura rozvíjet v dalších letech, může tento vývoj ovlivnit.

V současné době (rok 2012) se nacházíme v ekonomické krizi a česká vláda je nucena omezovat výdaje do dopravní infrastruktury, což způsobuje zpomalení staveb rozestavěných úseků silnic a dálnic, někde i úplné zastavení staveb a příprav nových projektů.

Větší množství finančních prostředků na opravy stávajících komunikací, zejména nejfrekventovanější dálnici D1, kde jsou nerovnosti a závady nevyhovující pro běžný provoz na dálnici, a poté dálnici D2, je jednou z priorit Ministerstva dopravy pro rok 2012. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2012)

Z vyjádření ministra dopravy Pavla Dobeše k investicím do dopravní infrastruktury v roce 2012 na konání 130tého Žofínského fóra ve Velkém sále paláce Žofín 2. dubna 2012 vyplývá, že investice do dopravní infrastruktury jsou nutné pro růst české ekonomiky a mezi kroky, jimiž chce ministr dopravy tímto dosáhnout, patří zejména výstavba dalších úseků dálnice D3 a modernizace D1, které jsou mimo jiných projektů zásadní pro zvýšení hrubého domácího produktu (HDP) ve složitějším finančním období, které Česká republika i celá Evropská unie v posledních letech zažívá. (Ministerstvo dopravy, 2012)

Dle hodnotící zprávy z konaného fóra v Žofínském paláci na začátku dubna 2012 je zřejmé, že mezi prioritními cíli Ministerstva dopravy pro rok 2012 jsou především zefektivňování vynakládání veřejných prostředků, důraz na činnost investorů v přípravě a realizaci dopravních staveb, zajištění kvalitní údržby a opravy komunikací, stabilizace stránky příjmů Strukturálního fondu dopravních investic a zachování financování kvalitních veřejných služeb v přepravě cestujících. Ministr Dobeš se také zmínil o přípravě nové Dopravní politiky na následující období let 2014 – 2020. (Žofínské fórum, 2012)

V příloze 1 můžeme vidět návrh strategie Ministerstva dopravy v silniční, železniční a vodní dopravě pro období 2011 – 2025.

Z přílohy 2 (ŘSD) je patrné, které silniční a dálniční úseky mají být zprovozněny nebo realizovány v průběhu roku 2012. Jedním z nejvýznamnějších projektů je zprovoznění úseku dálnice D1 Bohumín – státní hranice CZ/PL a pro Olomoucký kraj (zejména pro město Přerov) realizace úseku Přerov – Lipník nad Bečvou.

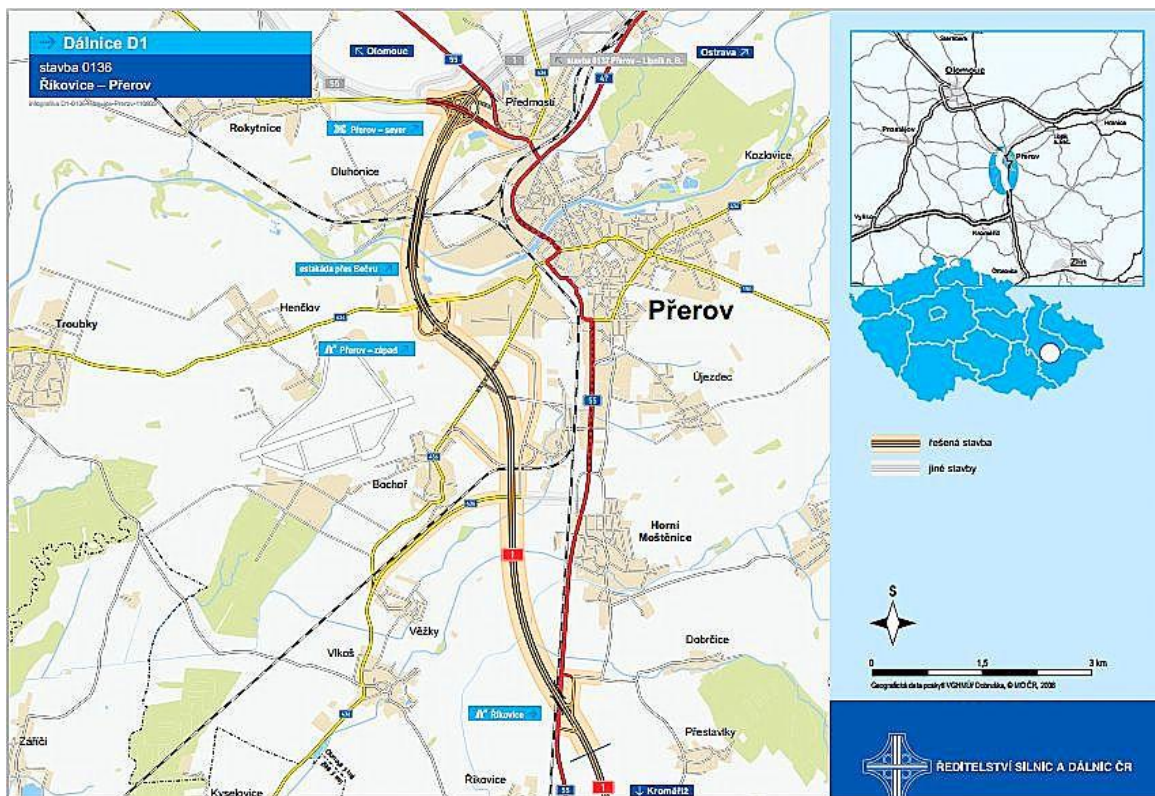
Zájmový úsek dálnice D1 Říkovice – Přerov, významný zejména pro zmírnění vysoce frekventované dopravy, snížení škodlivých látek a hluku z dopravy v centru města Přerov na rok 2012 i přes neustálé dotazy primátora Přerova na ministra dopravy

i podepsané petici občanů za dostavbu velmi důležitého úseku dálnice, plánovaný není. (Voláková-Uvírová, 2012)

5 DOPRAVNĚ-GEOGRAFICKÁ ANALÝZA

5.1 Vymezení úseku 0136 Říkovice – Přerov

Začátek stavby úseku Říkovice – Přerov je plánován u obce Říkovice, kde dojde k napojení na stávající úsek Hulín – Říkovice. Konec úseku je situován před křížením se silnicí I/55 Kokory – Přerov, kde na něj naváže úsek Přerov – Lipník nad Bečvou. Začátek úseku bude veden severozápadním směrem, mostem překročí šikmo přeloženou silnici I/55, která vede souběžně s železniční tratí Přerov – Břeclav. U obcí Vlkoš, Věžky u Přerova na západě, železniční tratí Brno – Přerov na severu a Přerov – Břeclav na východě povede přes řeku Moštěnku a v dalším průběhu také přes silnici II/436 Kojetín – Přerov. Mezi Lověšicemi a Bochoří mostem překročí železniční trať Brno – Přerov a přeložku silnice Bochoř – Lověšice. V Bochoří trasa úseku mine letiště. Obchvat na západě Přerova je navržen tak, aby se dálnice vyhnula areálu Přerovských strojíren. V místě křížení se silnicí II/434 je navržena dálniční estakáda. Tímto způsobem překračuje dálnice také řeku Bečvu, areál Prechezy a.s. Přerov a železniční trať Olomouc – Přerov. Za tratí bude trasa pokračovat východně od zástavby Dluhonice, kde zasáhne několik nemovitostí. (Ředitelství silnic a dálnic, 2012)

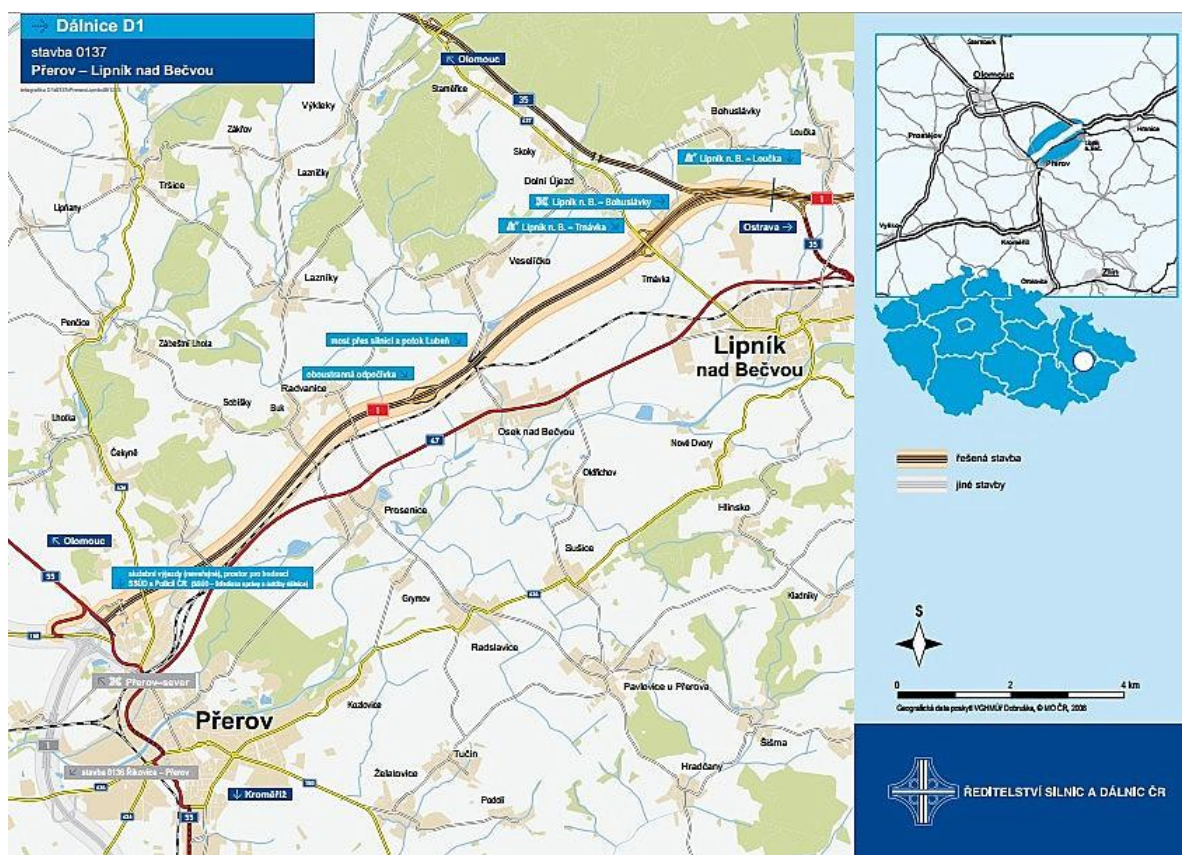


Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2012

Obr. 3 Vymezení úseku 0136 Říkovice – Přerov

5.2 Vymezení úseku 0137 Přerov – Lipník nad Bečvou

Stavba začíná u Přerova, těsně před křížením se silnicí I/55 Kokory – Přerov. Trasa úseku obchází zastavěné území města a pokračuje mezi vodní cestou Dunaj - Odra - Labe a železniční tratí Přerov – Bohumín. Nedaleko železniční stanice Prosenice kříží areál firmy DCD a.s. Prosenice. Železniční trať u Oseku nad Bečvou dálnice mine levým obloukem. Po překročení říčky Lubeň přejde trasa do pravého oblouku. U obce Veselíčko bude opět křížit vodní cestu Dunaj - Odra - Labe a mezi obcemi Bohuslávky a Lipníkem nad Bečvou naváže trasa úseku na rychlostní silnici R35 Olomouc – Lipník nad Bečvou. Úsek R35 od místa připojení až po začátek dálnice D47 se stane součástí dálnice D1. Konec úseku stavby 0137 je totožný s koncem stavby R35, respektive začátkem stavby úseku D47. (Ředitelství silnic a dálnic, 2012)



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2012

Obr. 4 Vymezení úseku 0137 Přerov – Lipník nad Bečvou

V přílohách 3 a 4 můžeme vidět mapu vymezení zájmových úseků v rámci dálniční a silniční sítě České republiky a okresu Přerov.

5.3 Sídelní struktura území a její vliv na průběh plánovaných úseků 0136 a 0137

Hlavním regionálním centrem zkoumaného území je město Přerov a celá analyzovaná oblast spadá do okresu Přerov. Realizace stavby bude mít pozitivní dopad především na obce v regionu, kde dojde ke zlepšení jejich dopravní polohy vlivem přímého napojení na nejvýznamnější dopravní tepnu ČR - dálnici D1. Tím se zlepší dopravní dostupnost do velkých ekonomických center republiky. Nejvíce však samotná realizace stavby úseku Říkovice – Přerov ovlivní centrum regionu, město Přerov, kde se díky dostavbě výrazně sníží hluk a intenzita dopravy. To způsobí zlepšení životního prostředí vlivem snížení množství vypouštěných nebezpečných látek z dopravy do ovzduší, které mají kromě místní chemičky výrazný vliv na kvalitu ovzduší ve městě a jeho blízkého okolí. Pomůže tím k celkovému zlepšení života občanů města.

5.4 Současná dopravní poloha obcí v zájmové oblasti

Tab. 5 Bodové hodnocení dopravní polohy obcí v zájmové oblasti

obec	Bodové ohodnocení
Bochoř	6
Bohuslávky	2
Buk	8
Dolní újezd	3
Horní Moštěnice	8
Lipník nad Bečvou	15
Osek nad Bečvou	5
Prosenice	8
Přerov	18
Přestavlky	2
Radvanice	8
Říkovice	11
Veselíčko	2
Věžky	6

Zdroj: Vlastní zpracování

Nejlépe v bodovém hodnocení horizontální dopravní polohy vyšly obce Přerov a Lipník nad Bečvou. Město Přerov leží na křižovatce silnic I/47, I/55 a II/150, které umožňují městu napojení na hlavní silniční síť ČR. Silnice I/55 směřující z jihu na Olomouc nebo Ostravu přivádí dopravu ze Zlínského kraje. Dále tato cesta přivádí dopravu z Jihomoravského kraje, a také dopravu ze Slovenska. Díky těmto skutečnostem je silnice I/55 jeden z nejdůležitějších silničních tahů na střední Moravě. Trasa silnice I/55 dále pokračuje severně od Přerova na Olomouc, odkud dálkové doprava pokračuje směrem na Hradec Králové, Šumperk nebo Bruntál. Přerov je také významným železničním uzlem na národní i evropské úrovni. Zastavují zde vlaky například z Varšavy, Prahy a Budapešti, čímž je umožněno přímé spojení do evropských měst (Moskva, Bratislava, Vídeň ad.). Z Přerova také vychází tratě Přerov –

Brno a Přerov – Břeclav. Lipníkem nad Bečvou prochází významná železniční trať a silnice I/47. Do vzdálenosti 2 km je také napojení Lipníka na R35 dále vedoucí jako dálnic D1.

Nejhůře v bodovém hodnocení vyšly obce Bohuslávky, Přestavlky, Veselíčko, Osek nad Bečvou a Dolní Újezd, z důvodu přítomnosti pouze silnice II. třídy nebo železniční tratí pouze s místním provozem. Mapa dopravní polohy obcí zájmové oblasti je zobrazena v příloze 5.

Po dostavbě plánovaných úseků se předpokládá, že se dopravní poloha změní především tam, kde je naplánován exit na úseky dálnice, který bude vzdálen do 2 km od obcí. Je to tedy především obec Přerov, kde je exit úseku 0136 plánován za přerovskými strojírnami na silnici II/434 . Tím dojde k zlepšení dopravní polohy i pro obec Bochoř, která bude mít nájezd na dálnici do vzdálenosti 2 km. Druhý exit v tomto úseku bude na silnici II/150. U ostatních obcí v tomto úseku se dopravní poloha nezmění. V případě druhého úseku dojde ke zlepšení dopravní polohy pro obec Dolní újezd. V sousední obci Trnávka u Lipníka nad Bečvou dojde k napojení úseku 0137 na silnici II/437, v bodovém hodnocení bude tedy vzdálenost Dolního Újezdu k dálnici do 2 km. V ostatních obcích se po dostavbě úseků dopravní poloha nezmění.

5.5 Intenzita dopravy ve městě Přerov

Z úrovně komunikací zmíněných v podkapitole dopravní polohy města Přerov lze očekávat, že budou dopravou značně zatíženy. Z celostátního Sčítání dopravy v roce 2010, které probíhá v pětiletých intervalech, vyplývá, že na úsecích těchto komunikací vedoucích přes Přerov projede denně 10 – 14 tisíc vozidel, z toho v některých místech úseků je z celkového počtu až pět tisíc vozidel nákladních.

Hlavní proudy silniční dopravy vedou přes ulice v centru města (např. ulice Gen. Štefánika, Tovární, Husova, 9. Května a další). K těmto dopravním proudům se dále přidávají vozidla jedoucí do Přerova po méně vytížených silnicích II. a III. třídy, a také vnitroměstská a městská hromadná doprava. Vzhledem k tolik potřebné, avšak stále neexistující kvalitní dopravní infrastruktuře volí tyto proudy náhradní trasu - přes centrum města Přerov.

Tato situace je nejhorší na křižovatkách, jejichž kapacita nedostačuje objemu dopravy v dopravních špičkách a jejím následkem jsou dopravní zácpy. Tímto dochází ke zhoršení stavu vozovek, vypouštění nadměrného množství nebezpečných látek do ovzduší a dalším negativním vlivům na život občanů. Problematických míst na silnicích v Přerově je více, kromě výše zmíněných křižovatek a jejich přilehlých ulic je to také situace na kruhovém objezdu ve východní části města, kde se střetává městská hromadná doprava s dopravou tranzitní vedenou ve směru Uherské Hradiště – Hranice. Problém je také na mostě Míru, kde jsou na obou jeho koncích vytížené křižovatky. Tragická je situace u přednádraží, kde je tranzitní doprava vedena po ulici Tovární. Denně tudy projde velké množství pěších směřujících na železniční nebo autobusové nádraží. Tranzitní doprava je tak vedena záměrně proto, aby se vyhnula obydlené části města, kudy jinak silnice prochází. (Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007-2013, 2012)

Tab. 6 Vývoj intenzity dopravy na území České republiky v období 2004 – 2010, intenzita (voz/24hod)

Rok	Dálnice	Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy
2004	27 984	9 140	2 480	649
2005	31 690	9 668	2 567	686
2006	32 641	9 861	2 618	700
2007	31 699	10 236	2 670	714
2008	32 415	10 502	2 740	732
2009	31 860	10 817	2 850	762
2010	30 915	9 112	2 385	611

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Silnice a dálnice v České republice 2011, 2012, vlastní zpracování

Z tabulky vývoje intenzity dopravy lze vyčíst, jak se se intenzita od roku 2004 do roku 2010 měnila. Největší nárůst intenzity dopravy byl zaznamenán mezi roky 2004 a 2005 zejména na dálnicích. Tento nárůst mohl způsobit vstup ČR do Evropské unie, kdy přibýlo na českých dálnicích dopravních prostředků z dalších zemí Unie.

Z hlediska problematiky intenzity dopravy v centru města lze s jistotou tvrdit, že dopravní situace ve městě je díky vysokému podílu tranzitní dopravy zcela nevyhovující a dobudování chybějící dopravní infrastruktury je jediné reálné řešení, jak tuto situaci vyřešit.

Z následujících fotografií pořízených v dopoledních hodinách na ulici Kojetínská a Tovární v oblasti přednádraží je zcela patrné, jak je intenzita dopravy poblíž centra a železničního i autobusového nádraží tíživá.



Foto: Denisa Urbanová, 2012

Obr. 5 Intenzita dopravy v ulici Kojetínská poblíž centra města



Foto: Denisa Urbanová

Obr. 6 Dopravní situace na ulici Tovární u vlakového a autobusového nádraží

5.6 Vliv dopravy na životní prostředí

Doprava přináší nejen pozitivní účinky na člověka, ale má negativní vliv především na životní prostředí. Podíl dopravy silniční je na tomto znečištění největší. Čím více doprava zatěžuje silnice a dálnice, míra znečištění tím vzrůstá a způsobuje problémy nejen environmentální, ale i ekonomické a sociální. Nejsilnější dopady dopravy se projevují zejména zábořem půdy, znečišťováním ovzduší, plynnými exhalacemi a prachem, hlukem a vibracemi, znečišťováním povrchových a podpovrchových vod ropnými a jinými látkami (např. při přepravě ropy či jiných chemikálií, které se mohou důsledkem havárie dostat do okolí dopravní komunikace). (Hoyle, Knowles, 1998, str. 97 - 112)

Samotné dopravní cesty nenávratně zasahují do rázu krajiny. Silnice se stávají překážkami a mohou zhoršit přirozené prostředí. Cenným částem země mohou dopravní cesty způsobit vážné škody (např. snížení kvality zemědělské půdy při jejím záboru). Kvalita a povaha půd je ovlivňována emisemi ze zdrojů znečišťování ovzduší. Vlivem

dopravy může dojít ke kontaminaci vody, což může změnit kvalitu povrchových a především vod podzemních. Dále mohou kvalitu půdy a vod ovlivnit také pevné odpady (skládky starých pneumatik, vraků automobilů, aj.). (Škapa, 2000, str. 33 - 38)

I přesto, že je vliv stavby zájmových úseků na životní prostředí a ráz krajiny nevyhnutelný, je tento fakt zmírněn ve formě estakád, mostů a oblouků tak, aby navržená trasa dálnice co nejméně zasáhla nebo se zcela vyhnula chráněným oblastem, zástavbám a areálům firem. Avšak v tíživé situaci pro občany města Přerov ve formě vysoké intenzity především tranzitní dopravy a v důsledku toho znečišťování ovzduší z emisí výfukových plynů a zhoršení kvality života ve městě a také snížení intenzity dopravy na rychlostních silnicích R46 a R35 je zcela žádoucí, aby byly oba úseky dostaveny co nejdříve.

V souvislosti s vysokou intenzitou dopravy a negativními vlivy na životní prostředí i kvalitu života obyvatel, přišlo město s návrhy ke zlepšení této problematické situace:

PRŮTAH MĚSTEM, PRŮPICH NEBO DÁLNIČE?

Dálnice, průtah městem a tzv. průpich jsou tři nejdůležitější stavby, které by měly Přerov zbavit dopravní zátěže, která obyvatele města trápí mnoho let. První snahy o řešení této situace sahají do 80. let, kdy byl zpracován projekt, který však počítal s necitlivými demolicemi rodinných domů ve městě. Takový zásah by měl negativní vliv na celou lokalitu, a tak po změně politického režimu byly další práce na této stavbě zastaveny a začalo se hledat citlivější řešení. (Schwarzová, 2011)

Průtah městem

Vytyčení průtahu městem, který začíná mimoúrovňovou křižovatkou u podjezdu v Předmostí, bylo výsledkem několikaletých snah občanů i zastupitelstva města. Po napojení estakády na Polní ulici by se měla komunikace rozšířit na čtyři pruhy a průtah by měl pokračovat přes most Legií a areál bývalé Juty. Trasa průtahu vedoucí kolem autobusového nádraží by měla končit na ulici Gen. Štefánika. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2012)

Cílem průtahu města je odklonit dopravu ze silnice I/55. Díky průtahu dojde ke zvýšení průjezdnosti města, snížení množství dopravy na ulici Komenského a v centru města. Tyto skutečnosti zajistí plynulejší a bezpečnější dopravu, která příznivě ovlivní životní prostředí (snížení hluku, prachu, exhalací). (Publikace Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2012)

Průpich městem

Vzhledem k vysoké finanční náročnosti úseku mezi Říkovicemi a Přerovem bylo navrženo pro nevyhovující dopravní situaci v Přerově řešení. Tímto se má stát tzv. průpich na průtahu silnice I/55 MÚK (mimoúrovňové křížení) Přerov- Předmostí a I/55 Přerov- Průtah městem. Trasa začíná na křižovatce ulic Komenského, Kojetínská a Velké Novosady. Dále by měl průpich vést přes bývalý areál Juty. Napojit by se trasa průpichu měla na ulici Tovární u autobusového nádraží. (město Přerov, 2012)

Při samotné stavbě je plánována demolice tří objektů na ulici Komenského, několika objektů v areálu Juty a dvou objektů v ulici Kramářova. Investici za 140 milionů Kč by mělo provádět ŘSD ČR. Město Přerov se bude na stavbě podílet částkou cca 25 milionů Kč. (Přidal, 2011)

Dálnice D1

Jak už bylo objasněno ve vymezení úseků, dálnice D1 povede kolem Přerova ze západní strany. Je tvořena dvěma částmi - úsekem Říkovice – Přerov, který povede od Říkovice ke křižovatce Přerov-sever u Předmostí a navazujícímu úseku Přerov – Lipník nad Bečvou, který bude začínat u Předmostí a napojí se na rychlostní silnice R35 (potažmo dálnici D1) u Lipníka nad Bečvou.

Situace dnes (duben 2012)

Dálnice D1 je dostavena těsně před Přerov u obce Říkovice, a z celkové délky jí chybí 24 km kolem Přerova. Z dostupných informací ŘSD je stavba Přerov – Lipník nad Bečvou připravena - stavební povolení je vydáno. Podle aktuálních informací z Ministerstva dopravy (duben 2012) se podařilo pro letošní rok 2012 prosadit navýšení finančních prostředků pro realizaci stavby a začít stavět by se mělo v polovině roku 2012.

Vážná dopravní situace v Přerově přiměla začátkem roku 2011 zastupitelstvo města k sepsání „Výzvy zastupitelů města k vyřešení dopravní krize ve městě Přerově“, podpořenou petiční akcí občanů. Celkem se podepsalo 15 023 lidí. Úsilí Přerovanů podpořilo také mnoho starostů měst a obcí na Přerovsku, Hranicku a Lipensku. Petici podpořili i hejtmani Olomouckého, Moravskoslezského a Zlínského kraje svými podpisy a na společném setkání stvrdili společný zájem celého regionu o dostavbu zbylých úseků D1. (Schwarzová, 2011)

5.7 Ekonomický přínos stavby úseků pro město Přerov a okolní obce

Přerov leží na jihovýchodě Olomouckého kraje. Město se řadí mezi tradiční centra průmyslu (podniky PRECHEZA, Přerovské strojírny, Meopta, Kazeto a další) a je také významným dopravním uzlem nadregionálního významu v silniční i železniční dopravě. Dva kilometry od města, v obci Bochoř, se nachází letiště splňující mezinárodní normy.

Díky těmto skutečnostem lze Přerov chápat jako prostor výrazně polyfunkčního charakteru. Vlivem přítomnosti mnoha podnikatelských subjektů dochází k rychlejšímu rozvoji města i celého regionu. (Územní plán města Přerov, 2012)

Dostavbou chybějících úseků Říkovice – Přerov a Přerov – Lipník nad Bečvou se Přerov stane spolu s Prahou, Brnem a Ostravou dalším významným ekonomickým bodem ležícím na trase nejdůležitější dopravní tepny České republiky, dálnice D1. Napojení Přerova na dálniční síť České republiky přiláká nové investory, což povede k jeho celkovému zatraktivnění na národní i nadnárodní úrovni. Dle územního plánu má město Přerov dostatek vhodných ploch a pozemků pro přilákání nových podnikatelských záměrů.

5.8 Fyzickogeografická charakteristika úseků D1 Říkovice – Přerov a Přerov – Lipník nad Bečvou

Dopravní síť a především dopravu ovlivňují fyzickogeografické faktory. Tyto faktory se podílí na rozmístění komunikací i přepravních proudů, výši provozních a

investičních nákladů v dopravě. Míra ovlivnění se u jednotlivých druhů dopravy liší. (Brinke, 1999, str. 33)

Železniční a silniční doprava je ovlivňována zejména reliéfem krajiny. K tomu, aby docházelo k co možná nejrychlejšímu rozvoji pozemní suchozemské dopravy, je nutný malý výskyt přírodních překážek (řeky, rybníky, jezera, bažiny, rašeliniště, písčité oblasti), které je nutné v rámci realizace staveb překračovat či obcházet, dále pak nízká členitost terénu, menší příkrost svahů, vhodný půdní pokryv, kvalitní geologické podloží apod. Pro stavbu silničních a dálničních cest je rovněž důležité, aby se v místě výstavby vyskytoval dostatek stavebních materiálů a surovin. Pozemská doprava je ovlivňována faktory (děšť, sníh, mráz, sluneční paprsky), které způsobují negativní dopady na technický stav vozovky a tím snižují i komfort cestujících při jízdě. (Křivda, Folprecht, Olivková, 2006, str. 39)

Geomorfologie⁷

Reliéf úseku Přerov – Říkovice lze zařadit do oblasti širokých říčních niv, oblast úseku Přerov – Lipník nad Bečvou do krajiny plošin a pahorkatin. Díky tomuto poměrně rovinnatému terénu, v němž jsou oba úseky dálnice plánovány, nebude reliéf významným fyzickogeografickým odporovým faktorem při realizaci trasy stavby. (geoportál CENIA, 2012)

Geologie

Geologický podklad zájmové oblasti obou úseků dálnice D1 tvoří především hlíny, spraše, písky a štěrky. Severozápadně od města Přerov lze najít také horniny, jejichž skladbu tvoří břidlice, droby, křemence a vápence. (Geoportál CENIA, 2012)

⁷ Úsek 0136 Říkovice - Přerov spadá do systému Alpsko-himalájského, provincie Západních Karpat, subprovincie Vněkarpatských sníženin, oblasti Západních vněkarpatských sníženin, do celku Hornomoravský úval a podcelku Středomoravské nivy. (Balatka, 2006)

Úsek 0137 Přerov - Lipník nad Bečvou leží téměř na hranici dvou systémů, a to systému Alpisko-himalájského a systému Hercynského. V rámci geomorfologického vymezení lze tento úsek zařadit do systému Hercynského, provincie České Vysočiny, Krkonošsko-jesenické soustavy, oblasti Jesenické, celku Nízký Jeseník a podcelku Tršické pahorkatiny. Z menší části úsek zasahuje do systému Alpsko-himalájského, provincie Západní Karpaty, soustavy Vněkarpatských sníženin, oblasti Západních Vněkarpatských sníženin, celku Moravské brány a podcelku Bečevské brány. (Balatka, 2006)

Městská část Přerov- Předmostí, rozkládající se na pravém břehu řeky Bečvy se řadí mezi významné archeologické lokality na území České republiky. (Dějiny města Přerov I., 1970, str. 4) V současné době (duben 2012) jsou archeologické průzkumy v oblasti kvůli plánované výstavbě úseku Přerov – Lipník nad Bečvou opět zahájeny.

Hydrologie

Hlavními vodními toky, přes které je trasa dálnice D1 plánována, jsou v úseku 0136 řeka Moštěnka, Svodnice a také Mlýnský náhon, které bude úsek dálnice přecházet v podobě estakády ve trase Říkovice – Přerov. Na obchvatu kolem Přerova úsek překročí řeku Bečvu, a v navazujícím úseku Přerov – Lipník nad Bečvou dálnice mine rybník u nádraží v Radvanicích a překročí říčku Lubeň v Oseku nad Bečvou.

Klima

Zájmovou oblast lze zařadit do teplé oblasti T2. Mezi Parametry této oblasti, které mohou být fyzickogeografickými faktory ovlivňující technický stav vozovky a tím i komfort účastníků silničního provozu v těchto úsecích, lze zařadit zejména: 100 - 110 dní s mrazem, 30 - 40 dní ledových, 40 - 50 dní se sněhovou pokrývkou a průměrně 90 - 100 dní se srážkami 1 mm a více. (Quitt, 1975)

Významné lokality a chráněná území

V lokalitě Přerov- Předmostí se nachází archeologické naleziště, kde v současné době probíhá archeologický průzkum, jak už bylo zmíněno výše u geologické charakteristiky zájmového území. Úsek Říkovice – Přerov částečně povede Chráněnou oblastí přirozené akumulace vod Kvartéru řeky Moravy až po řeku Bečvu do Přerova, která je dělicím pásmem této oblasti. (Hydroekologický informační systém VÚV TGM, 2012)

6 SHRNU TÍ

Dopravní infrastruktura po roce 1989 byla pro potřeby společnosti nedostatečná. Za posledních 20 let se především díky vstupu České republiky do Evropské unie v roce 2004 investice do dopravní infrastruktury výrazně zvýšily a finanční prostředky pro rozvoj dopravní infrastruktury jsou čerpány z fondů Evropské unie. V současnosti (rok 2012) je v České republice dostaveno přibližně 60 % potřebných dálnic a rychlostních silnic. V minulých letech byla dopravní infrastruktury financována především z financí získaných privatizací státních podniků. Jelikož se nyní potýkáme se světovou ekonomickou krizí, není jisté, jak budou investice do výstavby dálnic a rychlostních silnic vypadat v budoucích letech. Pro rok 2012 je v rozvoji dopravní infrastruktury na území České republiky klíčová zejména modernizace stávající dálnice D1, která má pro dopravu národní i nadnárodní význam. Dále bude prioritní výstavba dalších úseků dálnice D3, jejichž realizace se posouvá již několik let. Jak bude vypadat rozvoj dálniční a silniční sítě v České republice je otázkou pro současné a budoucí vlády, jejich plány a strategie dopravy u nás.

Dopravně-geografická analýza zkoumaných úseků dálnice D1 Říkovice – Přerov a Přerov – Lipník nad Bečvou ukázala, že jejich dostavba je pro zlepšení kvality života obyvatel Přerova a tím snížení intenzity v centru města, kudy je nyní tranzitní i vnitrostátní doprava vedena, klíčová. Ke snížení intenzity dopravy dojde při dostavbě úseků také na rychlostních silnicích R46 resp. R35, jejichž objízdnou trasu ve směru na Ostravu, potažmo i Polsko, volí především tranzitní doprava vedená z Jihomoravského kraje i ze Slovenska a dalších států. Analýza také ukázala, jaký vliv bude mít dostavba úseků pro obce, jimiž zájmové úseky povedou. Změna dopravní polohy bude nejpřednější pro město Přerov, který se tak díky napojení na hlavní dálniční tah České republiky, dálnici D1, stane dalším z významných ekonomických bodů státu na této trase.

I přesto, že každá dopravní stavba jistým způsobem zasáhne a ovlivní ráz krajiny a životní prostředí, je pro hospodářský rozvoj státu a kvalitu života lidí ve městě Přerov zcela nezbytné, aby se stavba obou úseků realizovala co nejdříve. Na úsek Přerov – Lipník nad Bečvou byly pro rok 2012 vyhrazeny finanční prostředky a s jeho stavbou se

má dle příslibů Ministerstva dopravy a Ředitelství silnic a dálnic začít už v polovině letošního roku (2012). Otevření úseků je plánováno nejdříve na rok 2015. Úsek Říkovice – Přerov na svou realizaci stále čeká z důvodu vysoké náročnosti stavby. Město Přerov proto bylo z tohoto důvodu nuceno přijít s dalšími návrhy, jak tragickou dopravní situaci v centru města řešit. Těmito návrhy jsou stavby průtahu městem a tzv. průpich. I přes nepokoje mezi obyvateli města, které vyvolaly sepsání hromadné petice za dostavení úseku dálnice, ministerstvo rozhodlo, že není reálné, aby se realizovaly všechny návrhy města včetně úseku dálnice. Tyto návrhy zamítly s tím, že dopravní situaci vyřeší právě dostavba úseku Říkovice – Přerov. Jeho realizace se odkládá již několik let a ani dnes (rok 2012) není jasné, kdy se u Říkovic začne skutečně stavět.

7 SUMMARY

The aim of this bachelor thesis is to make a transport-geographical analysis of the planned motorway sections Říkovice – Přerov and Přerov – Lipník nad Bečvou. First, I mention the development of highways and motorways in the Czech Republic since 1989 until the present time and the changes which took place in the transformation of the political system in 1989. I specialize on highway D1, the oldest, busiest and most important road in the Czech Republic. Then I describe the present and future of the transport infrastructure development in our country and the plans and strategy of transport politics in Czech Republic.

The main part of this work is a transport-geographical analysis of the planned motorway sections Říkovice – Přerov and Přerov – Lipník nad Bečvou and their impact on favourite transport locations, especially the city of Přerov. On the one hand the analysis showed planned sections are necessary for the improvement of environmental conditions in Přerov, where the traffic intensity is too high and causes air pollution and other negative effects on the quality of life for Přerov's inhabitants. On the other hand, there are other motorways (R46 and R35) where traffic intensity starts to be very inconvenient and these planned highway sections could reduce traffic intensity on these roads. The completion of the planned highway sections will cause economic growth of the Přerov region and it will become more interesting for investment subjects. It becomes the next important place on the D1 motorway together with Praha, Brno and Ostrava. These planned sections of the motorway D1 are the last sections missing to complete the whole motorway D1 in the Czech Republic.

Key words: Transport-geographical analysis, motorway D1, sections Říkovice – Přerov and Přerov – Lipník nad Bečvou, expressways and motorways, impact of transport on the environment, economic development, traffic intensity

8 SEZNAM ZDROJŮ

BALATKA, B. *Zeměpisný lexikon ČR*. [2. vyd.]. Editor Jaromír Demek, Peter Mackovčín. Brno: AOPK ČR, 2006, 580 s. ISBN 80-860-6499-9.

BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999, 112 s. ISBN 80-718-4923-5.

D47. *Dálnice* [online]. 2002, 19.2.2009 [cit. 2012-05-05]. Dostupné z: <http://www.dalnice.com/d/d47.htm>

Dálnice D1 Říkovice – Přerov, stavba 0136, INFORMAČNÍ LETÁK, stav k 8/2011. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2011 [cit. 2012-04-30]. Dostupné z:

[http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/E44883B42EED0C23C125755C0035B13F/\\$file/d1-rikovice-prerov.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/E44883B42EED0C23C125755C0035B13F/$file/d1-rikovice-prerov.pdf)

Dálnice D1, Přerov – Lipník nad Bečvou, stavba 0137, INFORMAČNÍ LETÁK, stav k 12/2011. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2011 [cit. 2012-04-30]. Dostupné z:

[http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/741487DA20C39F0AC125757B00532C13/\\$file/d1-prerov-lipnik.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/741487DA20C39F0AC125757B00532C13/$file/d1-prerov-lipnik.pdf)

Dopravní politika 2005 – 2013 (aktualizace pro rok 2011). *Ministerstvo dopravy* [online]. 2011 [cit. 2012-04-30]. Dostupné z:

http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Dopravni_politika/Dopravni_politika.htm

Geologická mapa. *Národní geoportál INSPIRE* [online]. 2010 [cit. 2012-05-04].

Dostupné z: <http://geoportal.gov.cz/web/guest/map?openNode=MapList>

HOYLE, B. a Richard KNOWLES. *Modern transport geography*. 2nd, rev. ed. New York: Wiley, c1998, 374 s. ISBN 04-719-7777-2.

HŮRSKÝ, J.: *Klasifikace měst ČSR podle polohy v dopravních sítích*. Sborník ČSSZ, 79, č. 2, 1974, s. 101–107.

Chráněné oblasti přirozené akumulace vod. *Národní geoportál INSPIRE* [online]. 2010 [cit. 2012-05-04]. Dostupné z:

<http://geoportal.gov.cz/web/guest/map?openNode=MapList>

KLÍMA, B. a kol.: *Dějiny města Přerova*. Brno: nakladatelství Grafia, 1970, 238 s.

KŘIVDA, V., Jan FOLPRECHT a Ivana OLIVKOVÁ. *Dopravní geografie I.* 1. vyd. Ostrava: VŠB - Technická univerzita, 2006. ISBN 80-248-1020-4.

Mapy.cz [online]. 2012 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.mapy.cz/>

MARADA, M.: *Vertikální a horizontální poloha středisek osídlení Česka*. Sborník příspěvků z XXI. České geografické společnosti, katedra Geografie, Pedagogická fakulta, Jihočeský univerzita v Českých Budějovicích.

MIRVALD, S. *Cvičení z geografie dopravy a služeb*. 2. vyd., přeprac. Plzeň: Západočeská univerzita, 2001, 74 s. ISBN 80-708-2737-8.

MIRVALD, S. *Geografie dopravy I. 2.*, upr. vyd. Plzeň: Západočeská univerzita, Pedagogická fakulta, 1999, 71 s. ISBN 80-708-2545-6.

MIRVALD, S. *Geografie dopravy II: silniční a železniční doprava*. 1. vyd. Plzeň: Západočeská univerzita, Pedagogická fakulta, 2000, 56 s. ISBN 80-708-2673-8.

MIRVALD, S. *Metody geografického výzkumu*. Vyd. 1. Plzeň: Vydavatelství Západočeské univerzity, 1998, 51 s. ISBN 80-708-2435-2.

Operační program doprava. *Operační program Doprava* [online]. 2010 [cit. 2012-04-30]. Dostupné z: <http://www.opd.cz/cz/Zakladni-informace>

Palác Žofín: *Agentura NKL Žofín* [online]. 2012, 2. 4. 2012 [cit. 2012-05-05]. Dostupné z: <http://www.zofin.cz/cs/zofinska-fora/archiv/130-zofinske-forum/>

Petice a stížnosti. *Statutární město Přerov* [online]. 2011 [cit. 2012-05-04]. Dostupné z: <http://www.prerov.eu/cs/magistrat/o-magistratu/petice-a-stiznosti/petice-byla-korunovana-uspechem.html>

Politika územního rozvoje České republiky. *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR* [online]. 2012 [cit. 2012-05-13]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Koncepce-Strategie/Politika-uzemniho-rozvoje-Ceske-republiky>

Program rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje. *Olomoucký kraj* [online]. 2011 [cit. 2012-04-30]. Dostupné z: <http://www.kr-olomoucky.cz/clanky/dokumenty/1301/pruook-final.pdf>

Přehled nejdůležitějších dopravních aktivit. *Statutární město Přerov* [online]. 2011 [cit. 2012-05-04]. Dostupné z: <http://www.prerov.eu/cs/magistrat/rozvoj-mesta/aktualni-informace/prehled-nejdulezitejsich-dopravnich-aktivit.html>

QUITT, E. Klimatické oblasti ČSSR 1: 500 000. Brno: GgÚ, 1975

Silnice a dálnice v České republice 2011. *Ředitelství silnic a dálnic České republiky* [online]. 2011 [cit. 2012-04-30]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/633E2FAF9F4A1078C12578F80033A11E/\\$file/RSD2011cz.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/633E2FAF9F4A1078C12578F80033A11E/$file/RSD2011cz.pdf)

Silnice I/55 MÚK s ČD Přerov - Předmostí, INFORMAČNÍ LETÁK, stav k 2/2012. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2012 [cit. 2012-04-30]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/7F7D244E52A9A948C125783E004BE7DD/\\$file/s55-prerov-predmosti.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/7F7D244E52A9A948C125783E004BE7DD/$file/s55-prerov-predmosti.pdf)

Slib jménem dálnice. Kdy bude úsek Přerov - Lipník? A kdy Přerov - Říkovice?. *Hranický deník.cz* [online]. 2005, 5.3.2012 [cit. 2012-05-05]. Dostupné z: http://hranicky.denik.cz/zpravy_region/slib-jmenem-dalnice-kdy-se-zacne-stavet-20120305.html

ŠKAPA, P. *Vliv dopravy na životní prostředí*. 1. vyd. Ostrava: Vysoká škola báňská - Technická univerzita Ostrava, Strojní fakulta, 2000, 126 s. ISBN 8070788054

TEN-T/ Transport infrastructure. *European Commission: Mobility and transport* [online]. 2011 [cit. 2012-04-30]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm

Tiskové zprávy- září 2011. *Statutární město Přerov* [online]. 2011 [cit. 2012-05-04]. Dostupné z: <http://www.prerov.eu/cs/magistrat/tiskove-centrum/tiskove-zpravy-2011/tz-zari-2011/vedeni-prerova-8222-budeme-trvat-na-prupichu-8220.html>

Tiskové zprávy. *Ministerstvo dopravy* [online]. 2006, 2.4.2012 [cit. 2012-05-05]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Investice_do_dopravni_infrastruktury_jsou_podminkou_rustu_ceske_ekonomiky.htm

Územní plán města Přerova. *Statutární město Přerov* [online]. 2011 [cit. 2012-05-04]. Dostupné z: <http://www.prerov.eu/cs/magistrat/rozvoj-mesta/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta-prerova.html>

Vodní hospodářství a ochrana vod. *Hydroekologický informační systém VÚV TGM: Výzkumný ústav vodohospodářský T.G.Masaryka, Veřejná výzkumná instituce* [online]. 2002-2012 [cit. 2012-05-04]. Dostupné z: http://heis.vuv.cz/data/webmap/isapi.dll?map=mp_heis_voda&

Výsledky celostátního sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 2010. *Ředitelství silnic a dálnic ČR: Celostátní sčítání dopravy 2010* [online]. 2010 [cit. 2012-05-05]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/results/default.aspx>

Seznam příloh:

Příloha 1 Návrh strategie resortu dopravy pro období 2011 – 2025

Příloha 2 Přehled projektů Ředitelství silnic a dálnic ČR pro rok 2012

Příloha 3 Mapa dálniční a silniční sítě České republiky v roce 2011

Příloha 4 Mapa vymezení plánovaných úseků Říkovice – Přerov a Přerov – Lipník nad Bečvou v rámci okresu Přerov

Příloha 5 Současná dopravní poloha obcí v zájmové oblasti

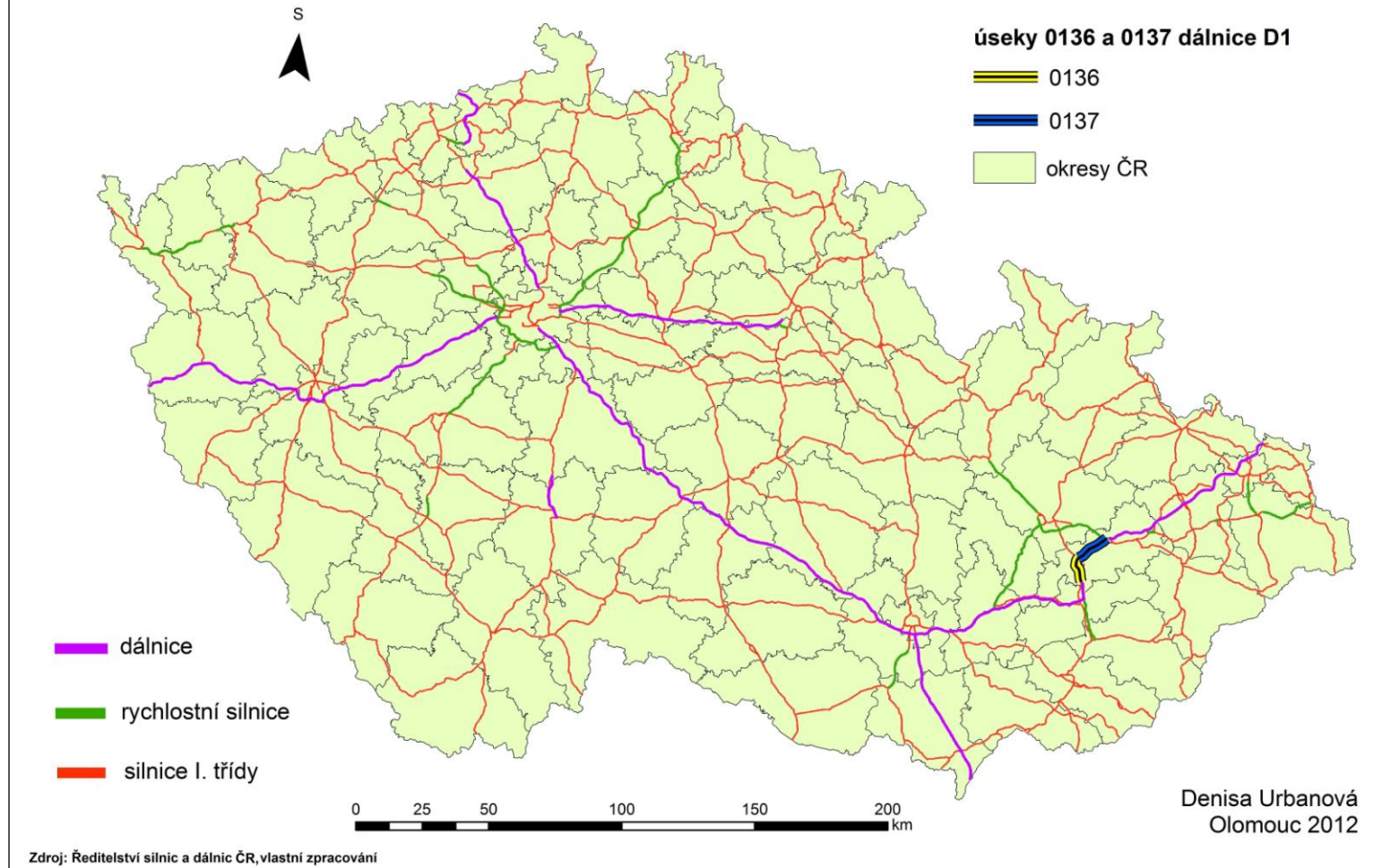
Volné přílohy:

Fotografie z oblasti plánovaných úseků dálnice D1 Říkovice – Přerov a Přerov – Lipník nad Bečvou. Autor fotek: Denisa Urbanová



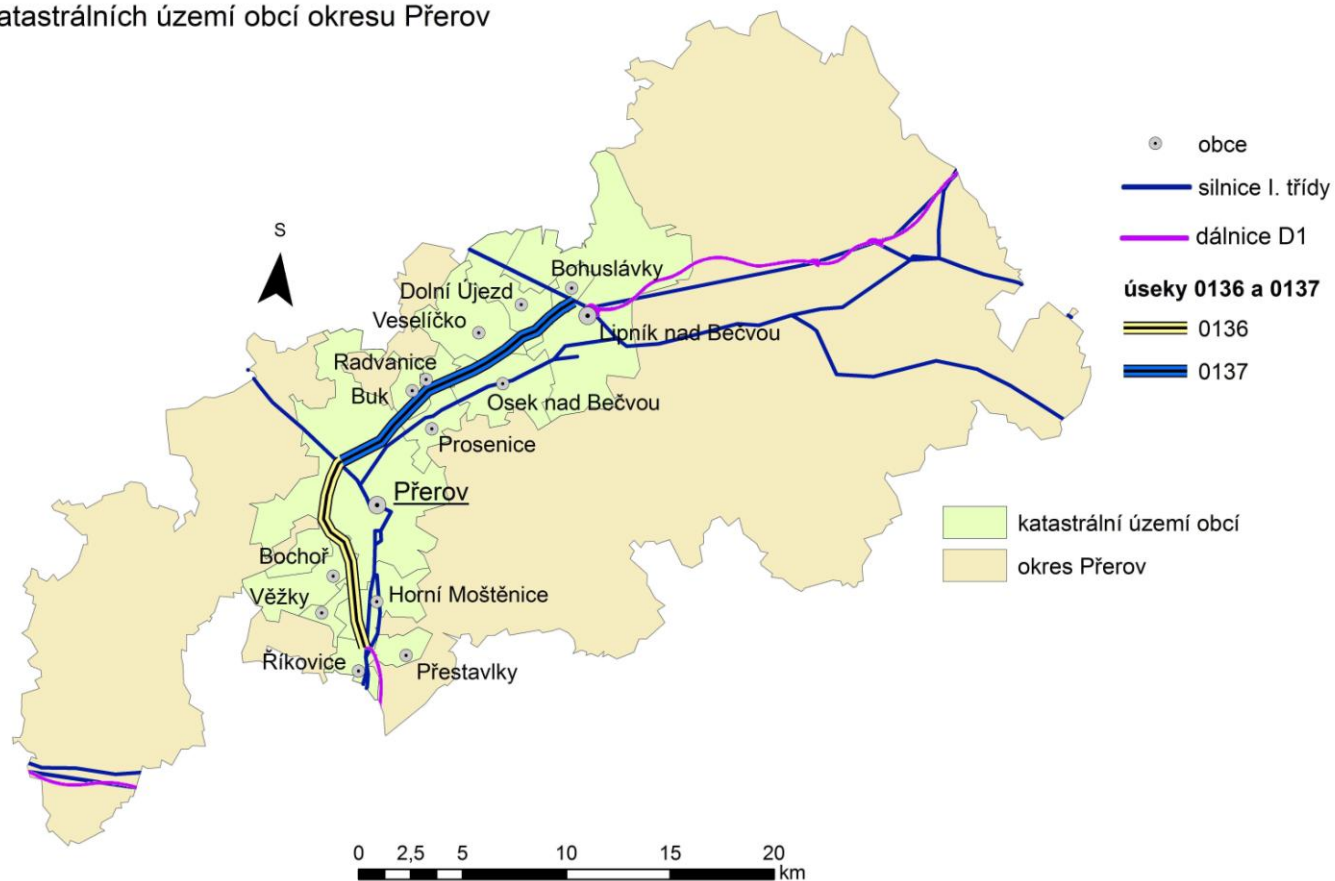
DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ SÍŤ ČESKÉ REPUBLIKY V ROCE 2011

s vymezením řešených úseků dálnice D1



VYMEZENÍ ÚSEKŮ 0136 A 0137

v rámci katastrálních území obcí okresu Přerov

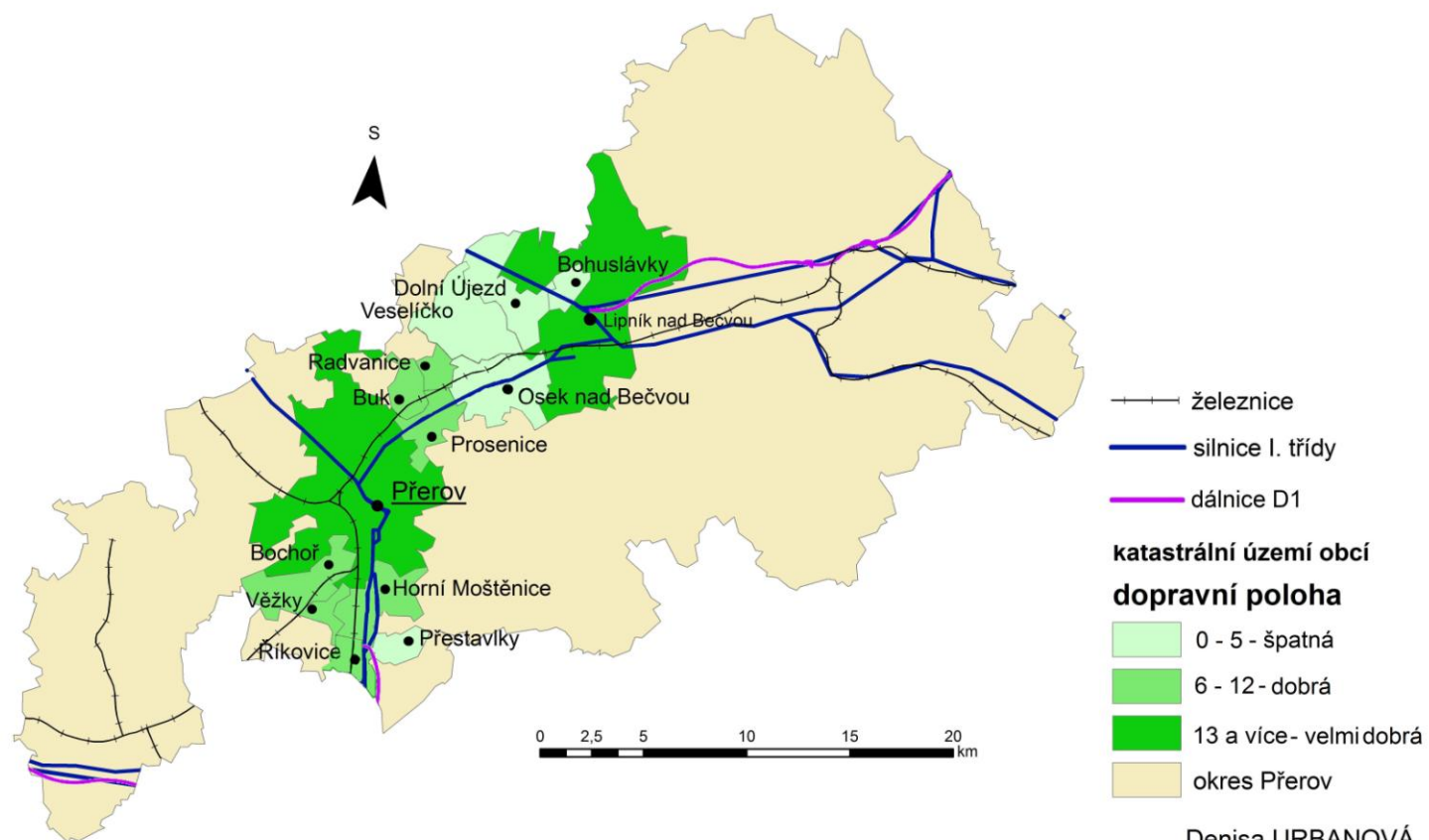


Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, vlastní zpracování

Denisa URBANOVÁ
Olomouc 2012

Dopravní poloha obcí okresu Přerov

v rámci plánovaných úseků D1 Přerov - Říkovice a Přerov - Lipník nad Bečvou



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, vlastní zpracování

Denisa URBANOVÁ
Olomouc 2012