

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Analýza dopravy ve městě Přerově v kontextu se zvýšením bezpečnosti

Zuzana Vylíčilová

Diplomová práce
2011

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Zuzana VYLÍČILOVÁ**
Osobní číslo: **D09731**
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Analýza dopravy ve městě Přerově v kontextu se zvýšením bezpečnosti**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

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

Úvod

1. Teorie bezpečnosti a legislativní aspekty ve vztahu k dopravě
2. Rozbor dopravní situace ve městě Přerově
3. Posouzení realizovaných a plánovaných dopravně inženýrských opatření
4. Syntéza získaných údajů a návrh možných opatření pro zvýšení bezpečnosti dopravy ve městě Přerově

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**
Rozsah pracovní zprávy: **50 - 60 stran**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

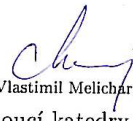
Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2010**

Termín odevzdání diplomové práce: **23. května 2011**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.



prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2010

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. 2011

Zuzana Vylíčilová

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

ANOTACE

Práce se věnuje problematice dopravy a bezpečnosti ve městě Přerově. Vymezuje místa s nižší bezpečností a snaží se navrhnout optimální řešení pro zvýšení bezpečnosti dané lokality.

KLÍČOVÁ SLOVA

Přerov, doprava, bezpečnost, silniční doprava, železniční doprava, cyklistická doprava, parkoviště, dopravní politika

TITLE

Analysis Of Traffic In Town Přerov In Context With Increase In Safety

ANNOTATION

The work is about problems of traffic and safety in Přerov. Designates places with lower safety and project an optimal solution for increasing safety of the locality.

KEYWORDS

Přerov, transfer, safety, road transfer, railway transfer, cycling transfer, park, transport policy

Obsah

Úvod.....	11
1 Teorie bezpečnosti a legislativní aspekty ve vztahu k dopravě. 13	
1.1 Bezpečnost v rámci Evropské Unie	15
1.2 Typologie zklidňování dopravy	19
1.2.2 Fyzické prvky	20
1.2.3 Prvky v křižovatkách	22
1.2.4 Prvky na ochranu chodců.....	23
2 Rozbor dopravní situace ve městě	25
2.1 Charakteristika regionu	25
2.2 Stav dopravní infrastruktury	26
2.2.1 Pozemní komunikace.....	26
2.2.2 Pozemní komunikace.....	27
2.2.3 Železnice	29
2.2.4 Letiště Přerov	30
2.2.5 Cyklistické komunikace.....	32
2.2.6 Autobusové nádraží a zastávky	33
2.2.7 Kontejnerový terminál	34
2.2.8 Analýza dopravní situace na silniční síti	34
3 Posouzení realizovaných a plánovaných dopravně inženýrských opatření.....	36
3.1 Cíle města Přerova	36
3.2 Program podpory výstavby infrastruktury.....	38
3.3 Opatření pro snížení negativních efektů silniční dopravy	38
3.4 Opatření pro zajištění dostupnosti kvalitní dopravní infrastruktury	40
3.5 Opatření na rozvoj veřejné hromadné dopravy.....	45
3.6 Cyklodoprava	47
3.7 Podchod na Tř. 17. listopadu	48
3.8 Tyršův most Přerov	49
4 Syntéza získaných údajů a návrh možných opatření pro zvýšení bezpečnosti dopravy ve městě Přerově	51
4. 1 Tranzitní doprava	51
4.1.1 Obchvat Přerova	52
4.1.2 Průpich městem	53
4.1.3 Obě varianty dohromady.....	54
4.2 Problémové křižovatky.....	55
4.2.1 Křižovatka Kojetínská – Tovačovská.....	55
4.2.2 Křižovatka Kopaniny – Za Mlýnem.....	56
4.2.3 Křižovatka Hranická – silnice od Vinar	57
4.2.4 Křižovatky v Jižní čtvrti	58

4.2.5 Křižovatka Na Marku – Mostní	59
4.3 Všeobecné problémy	59
4.4 Shrnutí	61
Závěr	62
Použitá literatura	64
Seznam tabulek	65
Seznam zkratek	67

Úvod

Pro svou diplomovou práci jsem si vybrala problematiku dopravy a bezpečnosti v dopravě 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 zdouhavý. 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 problematické situace Přerova.

Cílem práce je tedy popsat největší problémy v dopravě, které komplikují situaci nejen projíždějícím řidičům, ale také obyvatelům města a najít slabé články, které snižují bezpečnost dopravy. 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 diplomovou 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. Teorii bezpečnosti dopravy a způsob jejího řešení jsem čerpala z odborných knih zabývajících se touto tematikou.

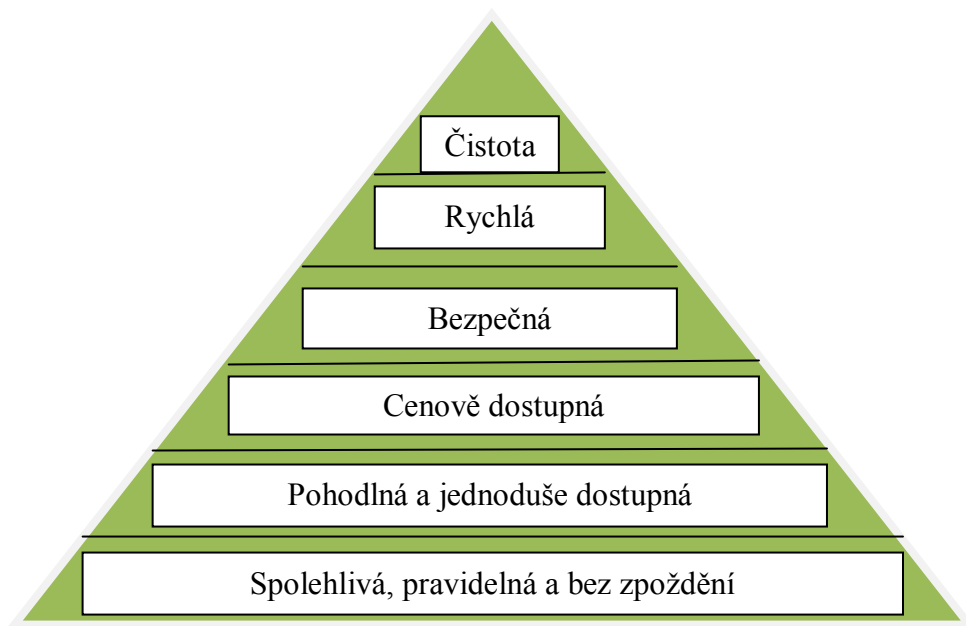
První část mé práce se zabývá teorií bezpečnosti a způsobem řešení bezpečnosti v rámci Evropské Unie. Druhá část popisuje dopravní situaci města. Úhel pohledu je z pozice obyvatele Přerova. Třetí část práce posuzuje realizované a plánované projekty. Poslední,

čtvrtá část je zaměřena na řešení bezpečnosti dopravy. Navrhuje možná řešení i s jejich ekonomickým zhodnocením.

1 Teorie bezpečnosti a legislativní aspekty ve vztahu k dopravě

Byla provedena řada studií, které zkoumají požadavky obyvatel města na kvalitu veřejného prostoru, okolí a kvalitu dopravy. V roce 2008 byla provedena ve Velké Británii studie, která se zaměřila na požadavky veřejnosti k dopravě. Studii provedla firma GFK se zadáním od ministerstva dopravy. Výsledkem byly tři atributy, které se vyskytovaly nejčastěji: cítit se bezpečně při pohybu pěšky, dobré životní prostředí a dobře udržované ulice. Dále by si obyvatelé přáli, aby ulice, kde bydlí, sloužila k jiným účelům, než je dopravní. Požadavky lze znázornit do pyramidy, kde nejnižší umístěný požadavek musí být přednostně uspokojen před následujícím (ve vrchním patře). [7. s. 149]

Obr. č. 1: Hierarchie dopravních potřeb

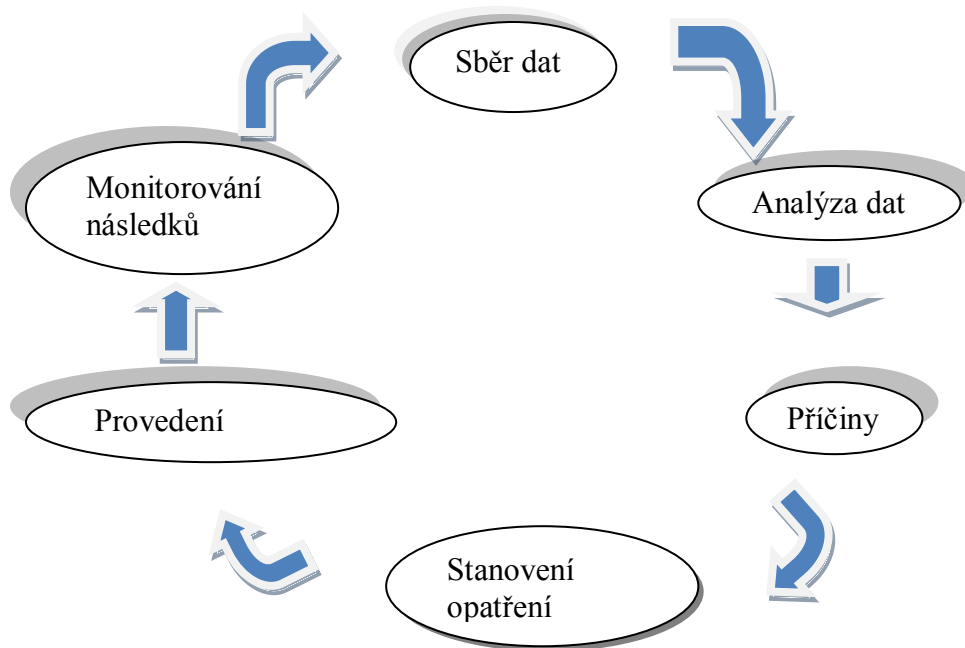


(zdroj: Doprava a společnost, Ekonomické aspekty užitečné dopravy)

V pyramidě je jasně vidět, že bezpečnost dopravy a obyvatel zaujímá významné místo v sociálních požadavcích lidí. Proto je nutné, aby se bezpečnost stala důležitým tématem současné dopravní politiky.

Bezpečnostní systém a způsob jeho regulace lze přehledně znázornit pomocí jednoduchého schématu. V něm je ukázáno, jak na sebe jednotlivé činnosti při tvorbě bezpečnostních opatření navazují.

Obr. č. 2: Bezpečnostní systém



(zdroj: Autonehody a jak na ně)

Sběr dat provádíme pomocí bezpečnostních pozorování, diskusí na pravidelných bezpečnostních poradách, evidencí nehod.

Analýza dat se snaží najít příčiny napozorovaných jevů.

Příčiny jsou výsledkem analýzy.

Stanovení opatření se provádí po zjištění příčin a cílem je, aby účastníci věděli, co je správné a co nežádoucí. Musí mít k tomu potřebné bezplatné informace. Sem patří i školení, výcvik a opakování. U negativních jevů nemá být cílem trestat, ale zamezit jejich opakování.

Provedení opatření musí být v co nejkratším možném čase. Mělo by být stanoveno, kdo odpovídá za provedení každého opatření.

Monitorování následků je vhodné pro verifikaci provedených opatření.

Vysoká intenzita dopravy ve městech klade na jejich účastníky vysoké nároky. Důkazem je vysoká nehodovost v ČR, kdy i v případě různých bezpečnostních opatření

jsme zemí s nadprůměrnou nehodovostí. Za rok zemře na českých silnicích přibližně 1000 až 1300 osob. Nově vyráběné automobily jsou konstruovány, aby byly bezpečnější, ale je důležité, aby i komunikace umožnily bezpečnou jízdu. To je záležitostí dopravní politiky. [9, s. 43 - 56]

1.1 Bezpečnost v rámci Evropské Unie

Omezit jejich následky, tzv. pasivní bezpečnost nebo zabránit a to na pivním místě, aby k chybám došlo – aktivní bezpečnost. Na bezpečnosti, nebo naopak na nehodovosti v silničním provozu, se podílejí zjednodušeně 3 klíčové faktory:

- **Řidič;**
- **Vozidlo;**
- **Dopravní infrastruktura**

Bohužel silniční infrastruktura v bezpečnostních požadavcích zaostává za zvyšujícími se nároky dopravy.

„Pro hodnocení bezpečnosti silniční infrastruktury není v ČR přijat žádný závazný legislativní nástroj. Obecná odpovědnost je pouze zakotvena v zákoně č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, kde „Státní správa dle § 124 „provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Evropské iniciativy, jako je EuroRAP (European road assessment programme)- evropský program hodnocení bezpečnosti silnic, a EuroTAP (European tunnels assessment programme) – evropský program hodnocení tunelů, oba podporované finančně Evropskou unií, usilují o zvýšení bezpečnosti silniční infrastruktury. Zatímco evropská direktiva pro bezpečnost silničních tunelů je platná a závazná, požadavek hodnocení a sledování bezpečnosti silniční infrastruktury mimo tunely stále není nijak legislativně zakotven.

Je třeba vyvinout iniciativu, která zajistí, že sledování a hodnocení bezpečnosti silniční infrastruktury je integrováno do všech fází návrhu, projektování a provozování silniční infrastruktury. Proto je nutno zajistit pro správce (manažery) silniční infrastruktury směrnice, výcvik a informace, které jsou nezbytné pro zvýšení bezpečnosti silniční sítě,

System hodnocení bezpečnosti pozemních komunikací

Cílem navržené směrnice Evropské unie je zavést procedury, které zajistí plošnou bezpečnost silniční infrastruktury. K dosažení tohoto ale se navrhuje čtyři jasně definované procedury. Těmi jsou:

*Hodnocení dopadá na **bezpečnost silniční dopravy** (ROAD SAFETY IMPACT ASSESSMENT), které napomůže při strategickém rozhodování o bezpečnostních důsledcích výstavby nových komunikací nebo jejich variant anebo významných změn v provozu na stávajících komunikacích, zvláště s vyvolaným dopadem na přilehlou komunikační síť.*

***Bezpečnostní audit** (ROAD SAFETY AUDIT), které poskytnou nezávislou kontrolu a doporučení pro schválení technického návrhu projektů nových silnic nebo rekonstrukce stávajících.*

***Plošné řízení bezpečnosti** (NETWORK SAFETY MANAGEMENT), jehož cílem je zabezpečit zlepšující opatření, zejména na síti komunikací s vysokou mírou nehodovosti, tedy na rizikových silničních úsecích a nehodových místech, anebo navrhnout potřebu preventivních opatření proti nehodovosti.*

***Bezpečnostní inspekce** (SAFETY INSPECTION) jakožto nedílná součást pravidelné silniční údržby, která umožní zjistit a preventivně omezit rizik* nehod nízkonákladovými opatřeními. “ [8, s. 178]*

Tyto procedury již obecně existují, ale o jejich uplatnění je rozdílné v jednotlivých státech Evropské unie. Proto je základním cílem této zpracované metodiky přispět k rozšíření těchto hodnocení i na silniční síť ČR a poskytnout tak správcům komunikací a správním orgánům povědomost o postupech, které budou, dříve nebo později prosazeny legislativně na silniční síti Evropské unie se stejným důrazem, jako byla prosazena zákonná povinnost hodnocení vlivů na životní prostředí.

Bezpečnostní audit (silničních projektů) by měly detailním způsobem odhalit nebezpečná místa a řešení silničních infrastrukturních projektů.

Plošné řízení bezpečností stávajících komunikací by mělo nasměrovat investice do silničních úseků s nejvyšší relativní nehodovostí nebo s nejvyšším potenciálem snížení nehod. Navržená stavebně – technická opatření by měla jít ruku v ruce se stanovením

optimálních rychlostních limitů a vybavením komunikací výstražnými systémy. Plošný management bezpečnosti má po svém zavedení vysoký potenciál zvýšení bezpečnosti.

Bezpečnostní inspekce jsou spolu se systematickým odstraňováním rizikových úseků a nehodových míst preventivním opatřením, které hraje velmi významnou roli. Pravidelné inspekce jsou základním postupem k odstranění možných rizik pro všechny uživatele silnice, a to včetně ohrožených skupin jako chodci, děti, cyklisti.

Nehodový silniční úsek znamená úsek silniční sítě, který byl v provozu déle než 1 rok a na kterém se udál výrazně vyšší než průměrný počet tragických nebo závažných dopravních nehod odpovídajících komunikaci stejné kategorie a stavebního charakteru. Při výběru nehodových úseků je nutno posuzovat nejen absolutní počty, ale rovněž relativní, vztažené k dopravnímu výkonu, který hodnocený úsek komunikace za dané období převedl. [8, s. 197 - 203]

V Evropě je výzkumným projekt nazvaný PROMISING, který byl schválen Evropskou Unií a byl koordinován institutem pro výzkum bezpečnosti silničního provozu SWOV. Jeho úkolem je vyřešit opatření v silniční dopravě pro zlepšení bezpečnosti zranitelných účastníků provozu.

Nehody mívají vážné následky pro dva ze tří zraněných účastníků provozu. Bývají nejčastěji důsledkem nepřiměřené rychlosti, nesprávného odbočování a důsledkem nesprávného předjíždění. Vhodnými opatřeními, která by omezila počet nehod, jsou:

- výchova a výcvik k bezpečnosti na silnicích,
- dopravní zákony a předpisy a jejich dodržování,
- systémy pozitivních podnětů ke zvýšení bezpečnosti.

Při navrhování komunikací je důležité brát ohled na to, aby:

- se vytvářela bezpečná místa k předjíždění,
- se vytvářely zábrany na nevhodných místech k předjíždění,
- se zabezpečilo dodržování správné rychlosti daného úseku,
- komunikace byly navrženy bez různých bariér a překážek,
- se instalovaly ochranná zařízení na nebezpečných místech,
- se zlepšilo připojování,
- a aby se vytvářely bezpečné křižovatky.

Dobře stavěná komunikace ovlivňuje řidiče, aby dobrovolně přizpůsobily rychlost daným limitům. Srozumitelné značení směru poskytuje řidiči možnost získání důležité informace v extrémně krátké době. V urbanizovaných oblastech se musí brát ohled na zranitelné účastníky provozu, jako jsou děti, starší osoby, chodci a cyklisté. Zde je vhodné snížit maximální rychlost na 20 – 30 km/h. Vhodnou alternativou bývají obchvaty měst. Omezí tranzitní dopravu městem a tím sníží počet nehod těmito zranitelným účastníkům dopravních nehod a zároveň chrání životní prostředí ve městech.

Cílem mnoha výzkumů je zvýšit bezpečnost zranitelných účastníků provozu. Jednou z metod je nahrávání chování těchto účastníků a řidičů na křižovatkách. Na základě výsledků pozorování byly přestavěny některé křižovatky. Principy dopravního zklidnění, tzv. traffic calming principles, měly výborné výsledky. Devadesát procent řidičů snížilo svou rychlost pod 30 km/hod. Tím se snížil počet incidentů a konfliktů na křižovatkách. Více řidičů také dávalo přednost chodcům díky dobře viditelným přechodům.

Kolize mezi cyklisty a automobily tvoří přibližně 40% všech nehod a 20% všech dopravních zranění. Řidiči udávají, že při nehodě často cyklistu vůbec neviděli nebo nedokázali předpovědět jeho chování. Cyklisté mají také dle výzkumů větší tendenci porušovat právní předpisy. Doporučovanou prevencí je tedy oddělit cyklisty od řidičů, tedy vytvořit cyklostezky, které minimalizují střet mezi nimi.

Několik projektů evropských urbanistických projektů je orientováno na podporu nemotorové dopravy. Jedním z nich je projekt PROMT. Cílem je upravit města tak, aby se zlepšily podmínky a kvalita života chodců. PROMT vymezil několik bodů, které jsou charakteristické na podporu nemotorové dopravy:

- Podpora různých způsobů nemotorového transportu a využití hromadné městské dopravy před individuální,
- minimalizovat negativní dopady na životní prostředí,
- zlepšení schůdnosti a dosažitelnosti veřejných prostor,
- zlepšení zdravotního stavu obyvatel v důsledku snížení exhalací,
- snížení nákladů do dopravní infrastruktury jak v oblasti vytváření nových komunikací, tak nákladů na opravy a údržbu komunikací a stejně tak snížení nákladů vyvolanými dopravními nehodami.

Obytné zóny jsou zvláštním typem komunikací, na kterých mají přednost chodci. V těchto zónách je zvýšený výskyt střetů mezi chodci, cyklisty a řidiči. Proto zde platí specifická pravidla pohybu. Maximální rychlost je zde omezena na 20 km/hod. Pomáhají tomu retardéry umístěné na začátku a konci obytných zón. Výška retardéru ovlivní, jakou rychlostí může řidič projet. Např. 5 cm vysoký retardér omezí rychlost na 20 km/h a retardér o výšce 6 cm omezí rychlost jen na 10 km/hod. [8, s. 205]

1.2 Typologie zklidňování dopravy

Z hlediska rozsahu a charakteru dopravy zklidňujících opatření se může jednat o:

místní bodová opatření – cílem je zlepšit dopravní poměry na kritickém místě komunikace. Typicky se jedná o nehodovou křižovatku, nebezpečný přechod pro chodce či vjezd do obce nebo zóny. Navrhované opatření zpravidla mívá výrazně dopravně-technický charakter, někdy i na úkor estetiky prostředí.

místní liniová opatření – cílem je celkově zklidnit dopravu a zlepšit životní prostředí na konkrétní komunikaci. Typicky se jedná o zřizování pěších zón či zón s dopravním omezením v historických centrech měst a zřizování obytných zón v obytných čtvrtích.

plošná opatření – cílem je celkové zklidnění dopravy ve větším prostorovém celku, např. městské části. Typické a v zahraniční obvyklé je provozování obslužných komunikací v režimu tzv. zón Tempo 30.

Prvky dopravního zklidňování na komunikacích můžeme rozdělit na:

psychologické prvky

fyzické prvky

prvky v křižovatkách

1.2.1 Psychologické prvky suplující prvky fyzické

Pod těmito prvky rozumíme optická a akustická úprava vozovky tak, aby zvýšila pozornost řidiče. Může jít například o optické zúžení pomocí zeleně, dopravního značení či osvětlení. Dalším způsobem jsou opticko-akustické brzdy. Časté je používání nalepovacích proužků o tloušťce do 15 mm, vyfrézování příčných pruhů v povrchu vozovky a osazení pruhů dlažbou. Toto opatření však často zvyšuje hlučnost a jejich

použití v blízkosti obytné zástavby je třeba důkladně zvážit. Jako fyzický prvek může sloužit i figurína policisty nebo střídání světla a stínu díky bočním překážkám.

1.2.2 Fyzické prvky

Tyto prvky mají donutit řidiče fyzicky ke zvýšení pozornosti a snížení rychlosti.

A. Zúžení vozovky

Slouží ke snížení rychlosti a intenzit motorových vozidel, zlepšuje podmínky pro parkování a přecházení vozovky.

B. Zvýšené plochy vozovky

Jedná se o opatření ke snížení rychlosti projíždějících vozidel. Působí především fyzicky umělou změnou podmínek na vozovce, ale rovněž opticky (barevným provedením, změnou povrchu vozovky). Takovéto opatření lze s úspěchem využít v místech s vysokou intenzitou pohybů chodců a všude tam, kde je vhodné razantněji motivovat řidiče ke snížení rychlosti a to před přechody pro chodce, před křižovatkami, apod.

C. Zpomalovací prahy

Spočívá ve vložení zvýšené překážky do vozovky. Působí nejen opticky (barevné provedení) a akusticky, ale především fyzicky umělou změnou podmínek na vozovce. Používá se především na obslužných komunikacích, v místech s vysokou intenzitou pěšího provozu a na vjezdech do zón se zvláštním režimem provozu – obytných a pěších zón. Provádí se jako:

úzký příčný práh,

široký příčný práh (i v kombinaci s přechodem),

zpomalovací polštář (rozšířen v zahraničí),

zvýšená plocha

D. Vysazené chodníkové plochy

Obvykle se jedná o lokální rozšíření chodníku na úkor ploch pro motorovou dopravu, většinou parkovacího, výjimečné i jízdního pruhu. Takovýto prvek se nejčastěji umísťuje v rozích křižovatek pro zkrácení přechodů a zlepšení rozhledu chodce a jeho viditelnost řidičem. Užívají se i na samostatných přechodech mimo křižovatky. Speciálním případem je použití na zastávkách tramvaje či autobusu (tzv. zastávkový mys).

E. Střední dělicí ostrůvky pro usnadnění přecházení

Vložením středního dělicího ostrůvku mezi dva protisměrné jízdní pruhy vznikne dělený přechod, nabízející mnohem snazší a bezpečnější přecházení dětem i dospělým. Minimální šířka ostrůvku činí 1,75 m. Tato hodnota je ze zkušeností příliš malá a v praxi se za vhodnou šířku považuje rozměr 2,00 m. Má-li ostrůvek umožnit bezpečné přecházení vozíčkářům a chodcům s jízdními koly a kočárky, je třeba vycházet z požadavku minimální celkové šířky 2,50 m.

Vybavení přechodu ochranným ostrůvkem může být za určitých okolností z hlediska bezpečnosti, kapacity přecházení i plynulosti provozu výhodnějším řešením než zřízení světelné signalizace na přechodu. V místech s malou frekvencí přecházení (tj. méně než 50 osob za hodinu) může být vhodné zřizovat místa pro přecházení, tedy ochranný ostrůvek bez vyznačení přechodu pro chodce. V tomto případě chodec nemá tzv. přednost před projíždějícím vozidlem, nicméně výhoda děleného a tím i snazšího přecházení zůstává zachována. Tam kde je žádoucí výrazné snížení rychlosti, lze ostrůvky kombinovat se zpomalovacími prahy, resp. zvýšenými plochami.

F. Zastávky v jízdním pruhu

V místě zastávky veřejné dopravy je obvykle zřízen střední dělicí ostrůvek, který znemožňuje ostatním vozidlům objíždět autobus nebo trolejbus stojící v zastávce. Ostrůvek zároveň může sloužit k ochraně přechodu pro chodce. Tento typ zastávek bez možnosti předjíždění stojícího vozidla MHD je vhodné zřizovat především na hlavních dopravních komunikacích v osídlených oblastech.

Obecná tendence podpory veřejné dopravy a hledání opatření k jejímu zatraktivňování vede mimo jiné i k ústupu od zřizování zastávkových zálivů a jejich nahrazení jinými formami uspořádání (zastávky v jízdním pruhu, zastávkový mys). Stání autobusu či

trolejbusu na vozovce začíná být považováno za vítanou formu zklidňování dopravy, zejména v úsecích se zástavbou.

G. Směrové vychýlení jízdního pruhu

Slouží ke snížení rychlosti motorových vozidel. Spočívá v úpravě trasy nutící řidiče k opakované změně směru jízdy s malými poloměry. Směrové vychýlení jízdního pruhu se používá:

- jednotlivě na vjezdu do zklidněné komunikace,
- opakovaně k zajištění snížení rychlosti na celém úseku zklidněné komunikace.

H. Kombinace více fyzických prvků

Pro zklidnění dopravy se v současné době využívá souboru výše zmíněných fyzických prvků. Tento soubor zajišťuje lepší účinek na zklidnění dopravy v daném místě. Užití většinou na přechodech pro chodce vede ke zvýšení bezpečnosti.

1.2.3 Prvky v křižovatkách

A. Stykové a průsečné křižovatky

Ke zklidnění se užívají regulační prvky:

dopravní prvky (bez stavebních úprav) ke zhoršení podmínek vozidla:

- snížení rychlosti dopravním značením před křižovatkou
- rozšíření ploch pro nemotoristy a parkování vodorovným značením
- zamezení příjezdu nežádoucí dopravy (obvykle nákladní) dopravním značením

stavební prvky k zajištění snížení rychlosti na 25 – 40 km/h a zmenšení plochy křižovatky:

- odsazení hran paprsků (šikana v křižovatce),
- zúžení vozovky v křižovatce,
- zvýšená plocha křižovatky (tento prvek byl již zmíněn v předchozí kapitole),
- změna materiálu nebo barvy vozovky.

B. Malé okružní křižovatky

Ke zklidnění dopravy přispívá vlastní tvar křižovatky, který nutí snížit rychlost vozidla. Pro takovéto řešení se doporučují následující rozměry:

- vnější průměr 25- 30 m,
- vjezdy jednopruhové, situované kolmo ke střednímu ostrovu o šířce 4 m, vjezdový poloměr 8 – 12 m,
- výjezdy jednopruhové o šířce 5 m, výjezdový poloměr 10 – 15 m,
- okružní pás jednopruhový o šířce 7 – 8 m.

zamezit přímý průjezd křižovatkou, vhodný poloměr stopy vozidla při průjezdu je 50 m (nejvíce však 100 m). [10, s. 24]

C. Miniokružní křižovatky

Typ okružní křižovatky s pojížděným středním ostrůvkem, ale jeho pojíždění musí být nepohodlné. Používá se ke snížení rychlosti tam, kde ve stísněných podmínkách nelze vložit malou okružní křižovátku. Doporučuje se:

- vnější průměr 14 – 22 m

nenavrhovat je-li křižovatkou vedena MHD a při úhlu ramen menším než 70°

D. Úprava signálního plánu

Tento prvek se využívá na světelně řízených křižovatkách. Principem je prodloužení zelené fáze pro pěší a tím zvýhodnění chodců přecházejících přes vozovku.

E. Koordinace světelně řízených křižovatek

Koordinace takovýchto křižovatek se využívá při nízkých rychlostech vozidel. Pokud chce řidič využít „zelenou vlnu“, nemůže jet rychleji než nejvyšší dovolenou rychlostí – nejčastěji 50 km/h nebo i méně.

1.2.4 Prvky na ochranu chodců

Tato podkapitola se zabývá prvky pro ochranu chodců pohybující se v blízkosti komunikace nebo danou komunikaci přecházející.

Pro přecházení komunikace slouží přechod pro chodce, který se v poslední době stal místem častých a vážných dopravních nehod. Pro zvýšení bezpečnosti chodců při přecházení přes komunikaci se používá:

- přisvětlení přechodu pro chodce jiným druhem světla než je okolní osvětlení
- 3D zvýraznění přechodu pro chodce je jednoduchá úprava bez nutnosti stavebních úprav. Kombinací vhodně zvolených barev dochází k optickému prostorovému klamu překážky na jinak rovné vozovce.
- bezpečné pásy na vozovce spočívají v jednoduché úpravě jízdního pruhu využitím červeného povrchu vozovky v délce 20 m před samotným přechodem ve směru jízdy. V praxi se používá i zdrsňený povrch této plochy pro zvýšení brzdného účinku. [10]

2 Rozbor dopravní situace ve městě

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.

2.1 Charakteristika regionu

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.

2.2 Stav dopravní infrastruktury

2.2.1 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:

Síť 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 sídlišťích – ulice Velká Dlažka, Seifertova, U Výstaviště, Dr. M. Horákové – využíváno obyvateli obytných zón.[2]

2.2.2 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 nehospodárnosti 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.

Tabulka č. 1: Stav komunikací na Přerovsku

Druh komunikace	Stav DOBRÝ (m ²)	Stav USPOKOJIVÝ (m ²)	Stav ŠPATNÝ - FRÉZOVÁNÍ (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)

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.

2.2.3 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).

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 znamenalo Přerov poměrně zásadně, protože modernizované úseky nekončí a nezačínají na hranici železniční stanice.

Obr. č. 3: Železniční trať na území Přerova



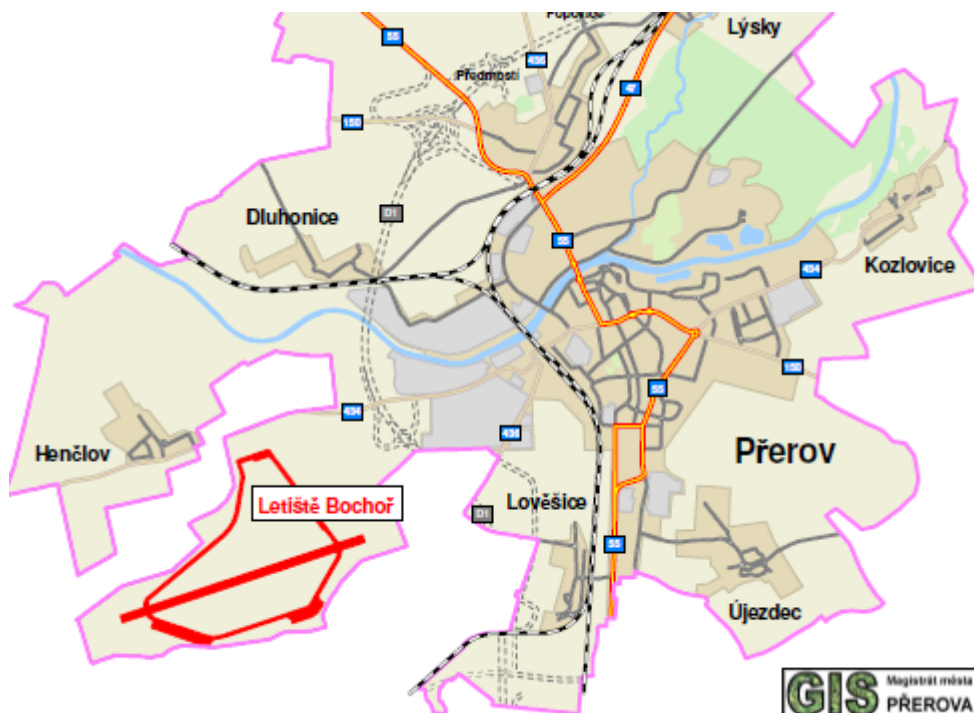
(zdroj: Magistrát Přerov)

2.2.4 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. 4: 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. Přiblížovací 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]

2.2.5 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 chodnících. Nově budované cyklostezky jsou v zámkové dlažbě a obvykle barevně odlišeny od chodníku, nebo jsou asfaltobetonové.

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.

Obr. č. 5: Mapa cyklostezek v Přerově



(zdroj: Magistrát Přerov)

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]*

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.

2.2.6 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 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 označnicko-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.

2.2.7 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]

2.2.8 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.

3 Posouzení realizovaných a plánovaných dopravně inženýrských opatření

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.

3.1 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 DI.*
- *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.[1]*

Před stanovením těchto konkrétních cílů muselo město vytvořit SWOT analýzu.

3.2 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 právnickým 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).[2]

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

3.3 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 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. Auditoři 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.

3.4 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 dopraven 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.“ [3]

Rekonstrukce zvýší průjezdní rychlost mimo nástupištní hrany na $80 \text{ Km} \cdot \text{h}^{-1}$. 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 objem dopravy u podjezdu ulic Kojetínská, kde je situace kritická. Výskyt kongescí je zde v každodenních špičkách a situaci komplikuje nedaleká světelná křižovatka s komunikací II/150.

Tabulka č. 2: 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, Bochoří 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 vycházel z toho, že stavba dálnice a obchvatu kolem Přerova bude zahájena v roce 2010. Bohužel tato stavba byla vládou odložena na rok 2019. 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 vytiženou 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. “[4]

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.

Tabulka č. 3: Připravované 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 Hvězdámou	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. 4: 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)

3.5 Opatření na rozvoj veřejné hromadné dopravy

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

Obr. č. 6: 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 byl jeho špatný technický stav.

Od 15. dubna 2009 začala dlouho očekávaná rekonstrukce autobusového nádraží v Přerově. Byla ukončena na jaře 2010. Touto ulicí projíždí vozidla jedoucí často skrz město od Brna směrem na Olomouc nebo Ostravu.

Celkové náklady se vyšplhaly na 144 mil. Kč. Tato částka byla částečně hrazena z fondů Evropské Unie (100 mil. Kč).

Rekonstrukce je velmi zdařilá a to jak z estetického, tak i z funkčního hlediska. Navíc zvyšuje bezpečnost dopravy v lokalitě. Původní nádraží bylo pro dopravu rizikové. Obsahovalo velké množství výjezdů, které byly nepřehledné a byly potenciálním rizikem pro projíždějící automobily a osoby, které zde přecházely. Po rekonstrukci je nádraží pouze s jedním výjezdem, dobře umístěným a řízeným světelnou křižovatkou. Byly přidány bezpečné přechody využívající ostrůvky uprostřed silnice.

Obr. č. 7: Pohled na nové autobusové nádraží



(zdroj: Magistrát Přerov)

3.6 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. 8: 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 letech 2009 až 2010 byly postaveny cyklostezky 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 strojíren. 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.[6]

3.7 Podchod na Tř. 17. listopadu

Podchod leží pod frekventovanou komunikací v ulici 17. listopadu. Byl od roku 1997 po povodních zavřený z důvodu špatného technického stavu. Město v roce 2008 nechalo vypracovat stavebně – technický posudek na současný stav. V posudku bylo napsáno, že do podchodu zatéká, střecha je zatížena 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 uvolnil prostor pro širší chodník.

Ponechané přístupy budou zastřešeny architektonicky zajímavými objekty, které uzavřou 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.[7]

3.8 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 je zde zbourána lávka, které byla určena pouze pro pěší provoz, která spojuje severní a jižní část města. Jelikož byl stávající most ve špatném technickém stavu a na konci své životnosti, byla v roce 2004 městem Přerov vypsaná 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. 9: 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 zebra s kruhem v nozdřích, 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.[8]

Obr. č. 10: 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.

Obr. č. 11: 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.

4 Syntéza získaných údajů a návrh možných opatření pro zvýšení bezpečnosti dopravy ve městě Přerově

V poslední kapitole bych se chtěla zabývat především bezpečností města. Zde jsem se snažila najít a vyřešit problémová místa s nízkou bezpečností pro účastníky provozu. Musím říct, že takových míst v Přerově ubývá. Radní si jsou vědomi takovýchto míst a snaží se je napravit.

Během posledního desetiletí se vystavělo několik kruhových objezdů. Ty způsobily plynulejší provoz centrem města. Zároveň ostrůvky pro chodce, které jsou vždy součástí těchto objezdů, chrání a umožňují plynulý proud pohybu i pro chodce.

Tyto ostrůvky jsou ale také vystavěny na křižovatkách bez kruhových objezdů. Přibývá i křižovatek světelně řízených v místech, kde bylo problematický výjezd z komunikací nižších tříd. Jako například problematický výjezd ze sídliště Předmostí. Pro bezpečnost školáků byly zvýrazněny přechody pro chodce. Některé přechody jsou vyvýšeny retardéry pro zpomalení jízdy automobilů.

Já jsem vybrala několik příkladů s možnostmi řešení pro zvýšení bezpečnosti. Jsou rozděleny do tří podkapitol. První se zabývá problémem s tranzitní dopravou, druhá problematickými křižovatkami a třetí všeobecnými problémy.

4. 1 Tranzitní doprava

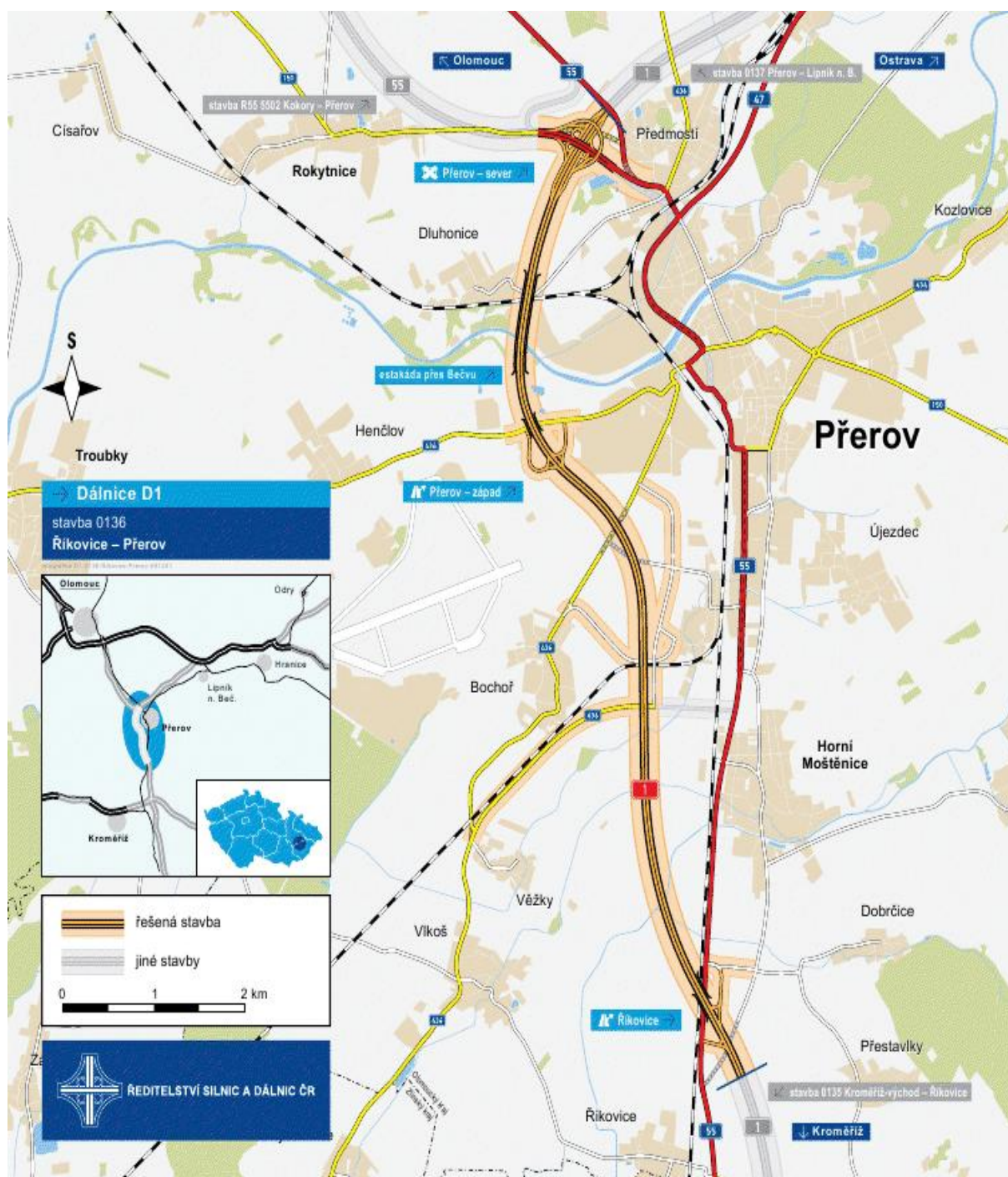
Tranzitní doprava tvoří 90% dopravy Přerova. Je to nezanedbatelné číslo. Tato doprava tvoří ve špičkách kongesce a to téměř v celém Přerově. Přerované jsou dlouhodobě s touto situací nespokojeni. Omezuje to nejen motoristy, ale i chodce. Odstraněním těchto 90% by zamezilo nejen výskytu kongescí, ale zároveň i zvýšilo bezpečnost dopravy.

Tento problém Město řeší už od dob totality. Výsledkem jsou tři možnosti, které jsou plánované.

4.1.1 Obchvat Přerova

Měl se začít stavět tento rok, bohužel díky vládním reformám byla stavba pozastavena. Začít stavět by se měla až po roce 2025. Proti tomuto rozhodnutí byla vypsána petice. Šest tisíc Přerovanů ji podepsalo. Tato problematika se ve vládě nyní znovu otevřela.

Obr. Č. 12: Obchvat kolem Přerova



(Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic)

Stavba je součástí dálnice D1 vedoucí z Brna směrem na Ostravu. Obchvat je částí mezi Vyškovem – Hulínem – Lipníkem nad Bečvou. Tento tah má za úkol spojit průmyslové oblasti ČR a zvýšit ekonomiku ČR. Obchvat je veden přes průmyslovou zónu Přerova a nebude nijak narušovat vzhled ani zvyšovat hlučnost ve městě díky šesti protihlukovým stěnám.

Délka obchvatu bude 8 300 metrů. Součástí budou tři mimoúrovňové křižovatky. Pro stavbu bude nutné vystavět 12 mostů. Předpokládanou cenou stavby bez daně je 6 400 000 000 Kč.

4.1.2 Průpich¹ městem

Toto je další varianta odklonění tranzitní dopravy z centra města. Tu by tvořil tzv. průpich, který by svedl tranzitní dopravu v některých problematických místech. Na rozdíl od obchvatu by vedl skrz město a nebyl by součástí dálnice. Na dálnici by později navazoval. Trasa vypadá takto:

„Z ulice Polní za areálem Technických služeb by řidiči najížděli na nadúrovňovou autostrádu, která by je navedla nad železnici v Předmostí až na dálnici. Křižovatka Polní, Lipnická a Velká Dlážka, která je dnes řízena semaforem, by se změnila na kruhovou. Jižní část průtahu by zase esovitým zábočením spojila křižovatku Komenského, Kojetínské a Velkých Novosadů s Tovární ulicí, přičemž by srovnala se zemí část haly v areálu Juty.“[2]

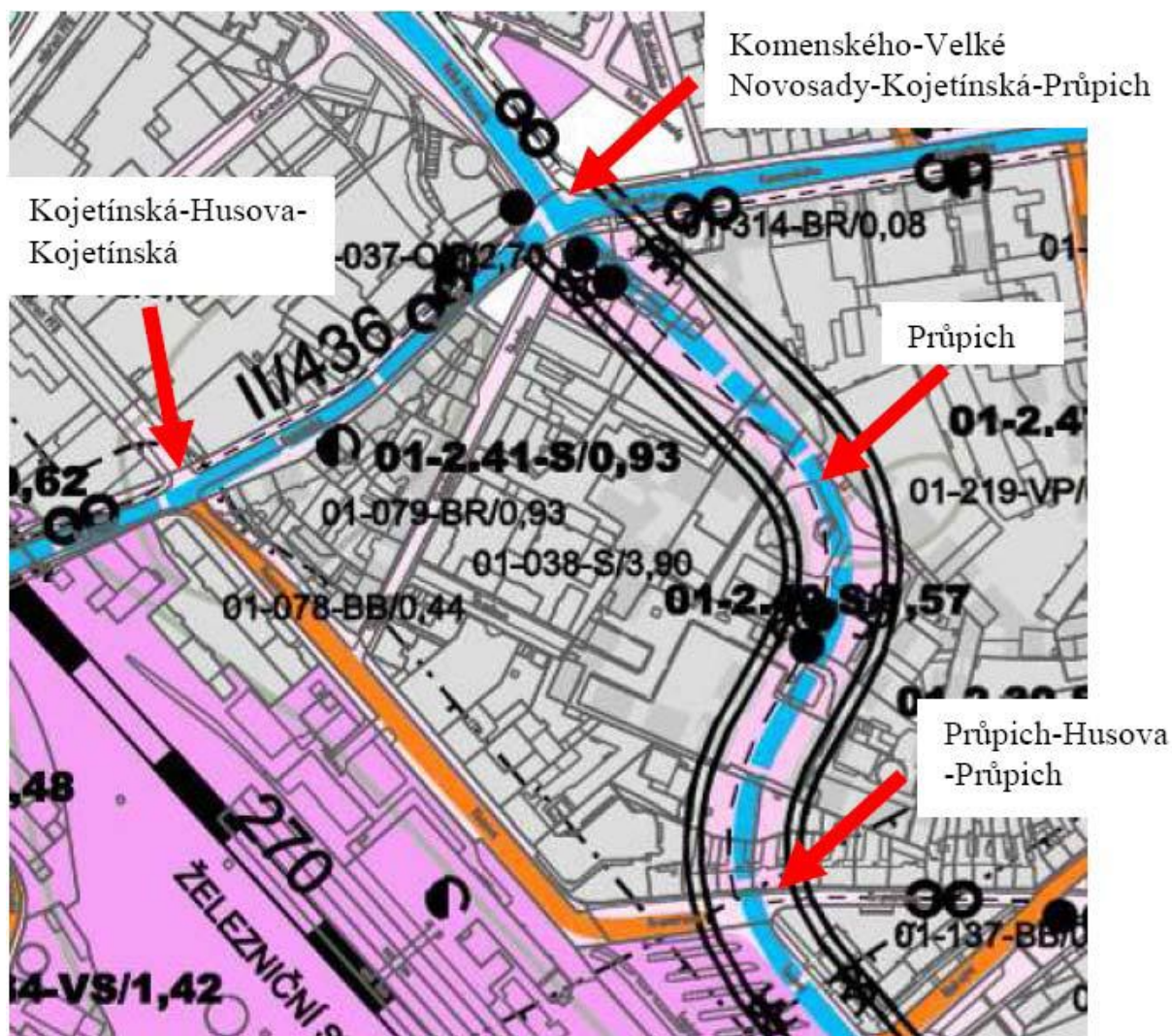
Jednalo by se o čtyřproudovou komunikaci, která by navazovala na již existující čtyřproudovou komunikaci v ulici Velké Novosady. Do budoucna se počítá s navázáním na čtyřproudovou komunikaci, která vede na Hulín a na připravovaný nadjezd nad železniční tratí v městské části Přerov-Předmostí. Tento průpich by měl být ohraničen dvěma křižovatkami: čtyřramennou Komenského – Velké Novosady – Kojetínská - Průpich a tříramennou Průpich – Husova-Průpich.

„Varianta vybudování průpichu má bezesporu mnoho výhod. Mezi nejvýznamnější patří odvedení tranzitní dopravy z oblasti ulic Husova a Kojetínská. Tím pádem dojde ke zklidnění dopravy v těchto místech. Mezi omezující podmínky průpichu patří bezesporu nově vzniklá křižovatka Komenského-Velké Novosady-Kojetínská-Průpich, která vznikla přebudováním křižovatky Komenského-Velké Novosady-Kojetínská. U této křižovatky,

¹ Průpich je označení pro průtah městem. Takto je nazýván a prezentován v médiích a Městem.

jak vyplynulo z výpočtů, jsou dva vjezdy nevyhovující resp. téměř nevyhovující. Vybavením křižovatky dynamickým řízením by se daly charakteristiky výrazně vylepšit.“[2]

Obr. Č. 13: Průpich městem



(Zdroj: Organizace silniční dopravy v okolí vlakového nádraží v Přerově)

Průpich by se měl začít budovat v roce 2012 a měl by být dokončen v následujícím roce. Celkové náklady jsou vyčísleny na 900 miliónů korun. Z toho 250 miliónů tvoří část kolem nádraží a 657 miliónů je na mimoúrovňovou křižovatku v Předmostí.

4.1.3 Obě varianty dohromady

Cílem města je mít obě varianty. Tedy průpich i obchvat městem. Průpich by navazoval plynule na obchvat. Byly by zachovány všechny výhody obou možností.

Podle mého názoru je zbytečné mít obě varianty. Pokud tranzitní dopravu opravdu tvoří 90% veškeré dopravy, je výhodnější, aby byla vedena zcela mimo město, tedy obchvatem. Tak je zaručen klid kolem nádraží. Tato varianta je sice finančně náročnější, ale ve svém důsledku efektivnější. Dokončení dálnice přivede užitek také státu, který usiluje o koncepci rozvoje a sjednocení průmyslových zón ČR pomocí dopravy a tím ke zlepšení ekonomické situace. Přerov získá klidnější dopravu, daleko bezpečnější. Další výhodou je, že mnoho projektů čeká a počítá se stavbou dálnice. Například stavba multimodálního logistického centra. Tím by se snížila nezaměstnanost v Přerově a okolí. Zároveň by se do města dostaly potřebné zakázky, které napomohou k vyšší ekonomické prosperitě.

4.2 Problémové křižovatky

Pokud vezmeme v úvahu všechny křižovatky ve městě, většina z nich je pro účastníky silničního provozu bezpečná. Důležité křižovatky jsou řešeny jako světelné nebo jako kruhový objezd. Obě varianty usměrňují proud vozidel i pěších a cyklistů tak, aby nedošlo ke střetu. Jediným problémem stěžejních křižovatek je jejich přetíženost. V dopravních špičkách se tvoří dlouhé kolony a pod tíhou nákladních aut vznikají defekty na silnici.

Přesto jsem vytipovala několik křižovatek, kde je bezpečnost nižší. Naštěstí jsou tzo křižovatky místního významu.

4.2.1 Křižovatka Kojetínská – Tovačovská

Tato křižovatka je umístěna v průmyslové zóně. Problémem této křižovatky je nepřehlednost. Vozidla vyjíždějící z vedlejší komunikace ulice Tovačovská nemají možnost přehledně vidět automobily projíždějící ulicí Kojetínská v obou směrech. Protože je to okrajová část Přerova, vozidla zde často zvyšují rychlost nad povolených 50 Km/hod. Tím se situace pro řidiče vedlejší silnice komplikuje. Ve špičkách se zde tvoří kongesce, které ztěžují výjezd řidičům z ulice Kojetínská.

Zde bych doporučila pro plynulý provoz a bezpečný vjezd vozidel kruhový objezd. Vozidla by se tak mohla z ulice Tovačovská bez problémů napojit i ve špičkách. Zároveň by se tím zpomalila rychlost vozidel projíždějících po ulici Kojetínská. Do

budoucná se ale počítá s přeměnou této křižovatky v důsledku stavby průpichu Přerovem. Proto bych jako prozatímní řešení doporučila výstražnou značku jiné nebezpečí. Řidiči budou opatrnější. Velkou značku s nápisem omezení rychlosti, úsek častých nehod bych nedoporučovala, protože řidiči jedoucí směrem od nádraží jedou do prudké zatáčky, do kopce a v tak krátkém úseku nebudou číst velkou tabuli. Z druhé strany směrem od Kojetína bych umístila stejné značení. Celkové náklady by se tak vyšplhaly na 6 000 Kč za obě značky.

Obr. č. 14: Křižovatka Kojetínská – Tovačovská



(Zdroj: www.mapy.cz)

4.2.2 Křižovatka Kopaniny – Za Mlýnem

Křižovatka je umístěna na sídlišti Kopaniny. Problémem tohoto úseku je nepřehlednost. Vozidla směřující z ulice Za Mlýnem mají ztíženou viditelnost na levou stranu ulice Kopaniny. Tu způsobuje ostrý úhel a zástavba stínící dobrý výhled. Pokud by chtěl řidič vedlejší silnice pořádně vidět, zda nejede z levé strany vozidlo, musí si vyjet do hlavní komunikace, ale tím může bránit průjezdu vozidel. Komunikace v ulici Kopaniny je navíc úzká a mohlo by dojít ke kolizi vozidel. Je zde pro lepší viditelnost umístěno zrcadlo, ale je nenápadné, řidiči si ho nemusí všimnout.

Pro zvýšení viditelnosti bych vyměnila nevýrazné malé zrcadlo za velké, zvýrazněné. Cena takového zrcadla je 9 000 Kč. Jiné úpravy jsou velmi složité, protože komunikace je zde velmi úzká.

Obr. č. 15: Křižovatka Kopaniny – Za Mlýnem



(Zdroj: [www. mapy. cz](http://www.mapy.cz))

4.2.3 Křižovatka Hranická – silnice od Vinar

Tato křižovatka leží při vjezdu do Přerova ze severní části na sídliště Předmostí. Opět je zde špatná přehlednost. Křižovatka i zde svírá ostrý úhel, který je ještě zakryt stromy, tím se omezuje vidět přibližující se vozidlo z druhé komunikace. Problémem je i určení hlavní a vedlejší silnice. Hlavní vede do oblouku, zatím co vedlejší má přímou linii na hlavní komunikaci. Pro řidiče, kteří zde jedou poprvé a nevšimnou si značení je možné, že nadají přednost projíždějícímu vozidlu z hlavní silnice od Vinar. Poslední dobou navíc v křižovatce je zaparkováno staré vozidlo, které nepřehlednost křižovatky zvyšuje.

Tento problém by mohla vyřešit optická zpomalovací brzda na ulici Hranická v části před křižovatkou. Ta by zpomalila vozidla jedoucí směrem od obce Čekyně. Rychlost vozidel zvyšuje i jízda z Čekyňského kopce. Cena optické zpomalovací brzdy je 3 470 Kč. Pomohl by i odtah vozidla stojícího v křižovatce. Překážející stromy bohužel stojí na soukromém pozemku a není možno je pokácet.

Obr. č. 16: Křižovatka Hranická – silnice od Vinar



(Zdroj: www.mapy.cz)

4.2.4 Křižovatky v Jižní čtvrti

Jižní čtvrť je protkána malými křižovatkami. Je to obytná čtvrť s domy a zahradami. Komunikace jsou úzké, často určené jako komunikace s jednosměrným provozem. Na ulicích parkují automobily, často rodiny vlastní více než jedno auto a ty stojí v komunikaci. Špatný průjezd nesnižuje bezpečnost, projíždějící vozidla naopak snižují rychlost. Problém nastává v křižovatkách, parkující vozidla omezují dobrou viditelnost.

Obr. č. 17: Křižovatky v Jižní čtvrti



(Zdroj: www. mapy.cz)

Jediným způsobem, jak vyřešit tuto situaci, je zakázat parkování 3 metry od křižovatky. To by pomohl vodorovné dopravní značení zákaz zastavení u každé problematické křižovatky. Ta stojí 4 400 Kč za jeden kus.

4.2.5 Křižovatka Na Marku – Mostní

Křižovatka leží v centru města. I zde je problémem nepřehlednost. Křižovatka je úzká i pro jedno vozidlo, ale provoz je zde oboustranný. Zástavba snižuje dobrou přehlednost křižovatky. Tato část nebyla v minulosti vybudována pro tak velký provoz, jaký je zde nyní. Projíždí tudy vozidla do obytné čtvrti Kozlovská. Hustý provoz komplikují i chodci směřující do centra města, kteří nerespektují přechody. Přitěžujícím faktorem je i špatný stav komunikace, která je z tzv. kočičích hlav, ale už značně poškozených. Řidiči se tak musí soustředit na silnici a snižuje se jejich pozornost.

Obr. č. 18: Křižovatka Na Marku – Mostní



(Zdroj: [www. mapy.cz](http://www.mapy.cz))

Aby se vozidla nestřetla v problematické zatáčce, doporučila bych zde jednosměrný provoz. Vozidla směrem od Kozlovské (na mapě zprava) by musely projíždět severně, kolem nábřeží. Stačilo by umístit pouze čtyři značky prikazující jednosměrný provoz. Instalace čtyř potřebných značek by byla za 12 000 Kč.

4.3 Všeobecné problémy

Člověk, vozidlo a komunikace jsou základními prvky, které ovlivňují bezpečnost dopravy. Paradoxně zatím byl největší důraz kladen na bezpečnostní prvky

v automobilech. Situace se ale mění. Stále větší důraz je kladen na bezpečné komunikace. Jak by měly vypadat, co by měly splňovat, atd.

Komunikace v Přerově jsou dobře značené i pro osoby, které jsou zde poprvé. Problémem je jako všude jen parkování. Řidiči si hledají nová místa k zaparkování. Tím často snižují dobrou přehlednost a dostatečný prostor pro projetí vozidla. Takový problém se vyskytuje především v obytných zónách. Cílem Města je už několik let zvýšit počet parkovacích míst. Problém je, že stále nesplňují potřebnou kapacitu.

Kvalita silnic je také velmi důležitá. Řidič se pak soustředí více na ostatní vozidla, jeho pozornost je soustředěná. Na druhou stranu je třeba říct, že defekty na silnicích zpomalují jízdu řidiče. V zahraničí zkusili použití plakátu umístěného na silnici, který byl zobrazen jako defekt, jak bude působit na řidiče. Samozřejmě řidiči zpomalili. Je to psychologický trik, ale velmi účinný. Řidiči sami dobrovolně zpomalili. U nás se občas používaly makety policistů, které měly taky svůj účinek. Problémem je, že řidiči si později zapamatují, že maketa či plakát není pravý a účinek se pak zastaví.

Obr. č. 19: Plakát defektu



(Zdroj: www.centrum.cz)

Defekty jsou nebezpečné především na silnicích, kde je vyšší povolená rychlost. Na silnicích nižších tříd v obcích se nemusí tak dbát o jejich bezproblémový stav a to díky bezpečnosti. Přesto bych si jako řidička přála, aby silnice v Přerově byly bez defektů. To ale není možné díky omezeným finančním prostředkům Města možné.

Řidiči jsou posledním článkem v bezpečné jízdě. Komunikace i konstrukce vozidla může být bezpečná, ale problémový řidič je na silnici nebezpečný. Jsou to osoby pod vlivem omamných látek, osoby se zdravotním stavem nevhodným pro řízení vozidla,

osoby, které se věnují jiné činnosti než je řízení vozidla. Tyto případy jsou zákonem zakázány a trestány Policií ČR. Přesto se takové případy vyskytují. Jediným způsobem jsou časté kontroly řidičů.

V Přerově jsou řidiči kontrolováni Policií ČR, především jejich přiměřená rychlost, užití omamných látek za volantem. Chválím také dozor na přechodech pro chodce u základních škol. Do budoucna by bylo vhodné počet kontrol udržet nebo ještě lépe jejich počet zvýšit.

4.4 Shrnutí

Pokud bych měla shrnout veškerá opatření a vymežit ta nejdůležitější, shrnula bych je do několika bodů:

- Omezením dopravy ve městě se sníží množství potenciálních nehod, vhodným prostředkem je obchvat, který by odvedl tranzitní dopravu pryč z města.
- Některé křižovatky ve městě mají špatnou viditelnost a ohrožují účastníky silničního provozu, takové křižovatky najít a zvýšit jejich bezpečnost vhodnými opatřeními uvedenými výše.
- Vyšší bezpečnost se odvíjí od řidičů, proto by se měli řidiči často podrobovat kontrolám a dodržováním předpisů.
- Cyklistická doprava je vhodnou alternativou jízdy ve městě, cyklostezek je ve městě dostatek a jsou strategicky rozmístěny.
- Parkovací plochy by bylo vhodné rozšířit, jejich malá kapacita především v obytných zónách nutí řidiče parkovat na komunikacích, kde omezují viditelnost.

Pokud se tyto body splní. Bude doprava v Přerově klidnější, bezpečnější a zvýší se životní úroveň města.

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 vymezit problémy v dopravě a nalézt řešení pro zvýšení bezpečnosti 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] *Statutární město Přerov* [online], [cit. 2011–04–18]. Odbor rozvoje. Dostupný na WWW: < <http://www.mu-prerov.cz/> >
- [3] Kolektiv autorů. *Přerov povídání o městě*. Přerov: Město Přerov, 2001.
ISBN 80–238–617–5
- [4] VAŠEKOVÁ, Marcela. K prioritám Přerovské rozvojové patří vznik logistického centra. *Přerovské listy*, 2011, č. 5, s. 10 – 11
- [5] Autobusové nádraží v době rekonstrukce. *Přerovské listy*, 2011, č. 5, s. 8 - 9
- [6] POLÁKOVÁ – UVÍROVÁ, Petra. Tyršův most? Stavba začne nejdříve na podzim. *Přerovský deník*, 2011, s. 2
- [7] BRŮHOVÁ – FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost, Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: KAROLINUM, 2009. ISBN 978–80–246–1610–0
- [8] SCHMEIDLER, Karel. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Brno: Key Publishing, 2010. ISBN 978–80–7418–063–7
- [9] POSPEC, Milan. *Autonehody a jak na ně*. Voděrady: Verifik, 2008.
ISBN 978–80–903343–1–1
- [10] BRADA, Tomáš., *Organizace dopravy v obytných částech města Přerov: Bakalářská práce*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2008
- [11] *Dopravní značení* [online], [cit. 2011–05–10].
Dostupný na WWW: < <http://www.safetyshop.cz/c16-dopravni-znaceni> >

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Stav komunikací na Přerovsku.....	28
Tabulka č. 2: Rekonstrukce železničního uzlu Přerov.....	42
Tabulka č. 3: Připravované investice pro parkovací plochy.....	45
Tabulka č. 4: Plánované cyklostezky na rok 2009 – 2013.....	44

Seznam obrázků

Obr. č. 1: Hierarchie dopravních potřeb.....	13
Obr. č. 2: Bezpečnostní systém.....	14
Obr. č. 3: Železniční trať na území Přerova.....	30
Obr. č. 4: Umístění letiště v rámci Přerova.....	31
Obr. č. 5: Mapa cyklostezek v Přerově.....	32
Obr. č. 6: Rekonstrukce autobusového nádraží Přerov.....	46
Obr. č. 7: Pohled na nové autobusové nádraží	47
Obr. č. 8: Cyklostezka Přerov – Kozlovice.....	47
Obr. č. 9: Současná a navrhovaná podoba Tyršova mostu	49
Obr. č. 10: Návrh mostu z profilu.....	50
Obr. č. 11: Osvětlení budoucího Tyršova mostu.....	50
Obr. č. 12: Obchvat kolem Přerova.....	52
Obr. č. 13: Průpich městem.....	54
Obr. č. 14: Křižovatka Kojetínská – Tovačovská.....	56
Obr. č. 15: Křižovatka Kopaniny – Za Mlýnem.....	57
Obr. č. 16: Křižovatka Hranická – silnice od Vinar.....	58
Obr. č. 17: Křižovatky v Jižní čtvrti.....	58
Obr. č. 18: Křižovatka Na Marku – Mostní.....	59
Obr. č. 19: Plakát defektu.....	60

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 stanic