

Analýza dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji

Marta Šnajdarová

Bakalářská práce
2010



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Marta ŠNAJDAROVÁ**
Studijní program: **B 6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

Téma práce: **Analýza dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Vysvětlete pojmy související s dopravou.

II. Praktická část

- Analyzujte současný stav dopravy a dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji.
- Zpracujte stručnou socioekonomickou charakteristiku Zlínského kraje.
- Zjištěný stav vyhodnoťte formou SWOT analýzy.
- Definujte základní problémy a navrhněte opatření pro zlepšení současného stavu.
- Navrhněte projekty vycházející z navrhovaných řešení.

Závěr

Rozsah práce: cca 40
Rozsah příloh:
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- [1] ADAMEC, V. a kol. Doprava, zdraví a životní prostředí. ISBN 978-80-247-2156-9.
[2] HÁJEK, O. I. Sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji." Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005. 101 s. ISBN 80-7318-351-X.
[3] Ministerstvo dopravy. Dopravní politika pro léta 2005-2013. Kněževes u Prahy: M.I.B. produktion service, 2005. 62 s. ISBN 70-256-211-3.
[4] WOKOUN, R. a kol. Úvod do regionálních věd. a veřejné správy. 3. vyd. Praha: IFEC, 2001. ISBN 8086473805.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Pavel Dohnal**
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání bakalářské práce: **6. dubna 2010**
Termín odevzdání bakalářské práce: **21. května 2010**

Ve Zlíně dne 6. dubna 2010

doc. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka



prof. RNDr. René Wokoun, CSc.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním diplomové/bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby ¹⁾;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí;
- na moji diplomovou/bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3 ²⁾;
- podle § 60 ³⁾ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 ³⁾ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – diplomovou/bakalářskou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům.

Ve Zlíně 21. 5. 2010


.....

1) zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

(1) Vysoká škola nevýdělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.

(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

2) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

3) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst.

3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlédne k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou dopravy ve Zlínském kraji. Je rozdělena na šest částí. Teoretická část vysvětluje pojmy související s dopravou. Praktická část analyzuje současný stav dopravy a dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji, popisuje socioekonomickou charakteristiku Zlínského kraje. Na základě zjištěných informací z předchozích částí je sestavena SWOT analýza. Závěrem jsou definovány základní problémy, navržena opatření pro zlepšení současného stavu, projekty.

Klíčová slova: doprava, dopravní infrastruktura, silniční doprava, železniční doprava, letecká doprava, městská hromadná doprava, vodní doprava, cyklistická doprava, doprava v klidu.

ABSTRACT

This bachelor work deals with analysis of transporting infrastructure in Zlin region. It is divided on to six parts. Theoretical part deals with a conception beeing related to the traffic. Practical part analyses present posture of the traffic and transport infrastructure in Zlin region, describes socioeconomic characteristics of Zlin region. On the basis of previous information is arrange SWOT analysis. At the end of this work the basic problems are defined, improvement is suggested for contemporary posture, projections.

Keywords: traffic, traffic infrastructure, road transport, railway traffic, air transport, urban mass transportation, water transport, cyclist traffic, stationary traffic.

Chtěla bych poděkovat vedoucímu práce panu Ing. Pavlovi Dohnalovi za ochotu, vstřícnost a odbornou pomoc při tvorbě mé bakalářské práce.

Dále bych chtěla poděkovat své rodině za trpělivost, podporu a pomoc, kterou mi poskytovala v průběhu zpracování bakalářské práce.

Motto

”
Člověk je tím, v co věří.

”
Human is what, he believes in.

”

”

Anton Pavlovič Čechov (29.1.1860-15.7.1904)

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně a uvedenou literaturu jsem citovala.

Ve Zlíně

Podpis.....

OBSAH

ÚVOD	10
I. TEORETICKÁ ČÁST	11
1 POJMY SOUVISEJÍCÍ S DOPRAVOU	12
1.1 OBECNÁ DEFINICE DOPRAVY	12
1.2 SILNIČNÍ DOPRAVA	13
1.2.1 TECHNICKÁ ZÁKLADNA SILNIČNÍ DOPRAVY.....	13
1.3 DRÁŽNÍ DOPRAVA	14
1.3.1 KATEGORIE ŽELEZNIČNÍCH DRAH	15
1.4 LETECKÁ DOPRAVA	15
1.5 VODNÍ DOPRAVA	15
1.5.1 ZÁKLADNÍ POJMY Z VODNÍ DOPRAVY	15
1.6 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA	16
1.7 CYKLISTICKÁ DOPRAVA	16
1.7.1 ZÁKLADNÍ POJMY Z CYKLISTICKÉ DOPRAVY	16
1.8 DOPRAVA V KLIDU	17
1.9 KOMBINOVANÁ DOPRAVA	17
II. PRAKTICKÁ ČÁST	18
2 SOUČASNÝ STAV DOPRAVY A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE ZLÍNSKÉM KRAJI	19
2.1 SILNIČNÍ DOPRAVA	19
2.1.1 EVROPSKÉ TAHY.....	21
2.1.2 DÁLNICE A RYCHLOSTNÍ KOMUNIKACE	21
2.1.3 SILNICE I. TŘÍDY	22
2.1.4 SILNICE II. TŘÍDY	23
2.1.5 SILNICE III. TŘÍDY.....	23
2.1.6 STRUČNÁ REKAPITULACE	24
2.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	25
PŘEHLED ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ.....	26
2.2.1 OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	26
2.2.2 STRUČNÁ REKAPITULACE	27
2.3 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST, AUTOBUSOVÁ DOPRAVA	27
2.4 VODNÍ DOPRAVA	30
2.5 LETECKÁ DOPRAVA	30

2.6	CYKLISTICKÁ DOPRAVA.....	31
2.6.1	DÁLKOVÉ CYKLOTRASY (DVOUMÍSTNÉ OZNAČENÍ) PROBÍHAJÍCÍ V SOUČASNOSTI ÚZEMÍM ZLÍNSKÉHO KRAJE JSOU TŘI:	31
2.6.2	REGIONÁLNÍ CYKLOTRASY (TŘÍMÍSTNÉ OZNAČENÍ) PROBÍHAJÍCÍ V SOUČASNOSTI ÚZEMÍM ZLÍNSKÉHO KRAJE JSOU ČTYŘI:	31
2.6.3	DALŠÍ VÝZNAMNÉ CYKLOTRASY:	32
3	SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA ZLÍNSKÉHO KRAJE.....	33
3.1.1	CHARAKTERISTIKA ZLÍNSKÉHO KRAJE	33
3.1.2	EKONOMICKÉ ÚDAJE	35
4	SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ZLÍNSKÉHO KRAJE.....	37
4.1	SWOT ANALÝZA SILNIČNÍ DOPRAVY	37
4.1.1	SWOT ANALÝZA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI.....	38
4.1.2	SWOT ANALÝZA LETECKÉ DOPRAVY	40
4.1.3	SWOT ANALÝZA CYKLISTICKÉ DOPRAVY	40
5	ZÁKLADNÍ PROBLÉMY DOPRAVY A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A NAVRHOVANÁ ZLEPŠENÍ SOUČASNÉHO STAVU	42
5.1.1	DEFINOVÁNÍ ZÁKLADNÍCH PROBLÉMŮ V SILNIČNÍ DOPRAVĚ.....	42
5.1.2	DEFINOVÁNÍ ZÁKLADNÍCH PROBLÉMŮ V MHD	43
5.1.3	DEFINOVÁNÍ ZÁKLADNÍCH PROBLÉMŮ V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ.....	43
5.1.4	DEFINOVÁNÍ ZÁKLADNÍCH PROBLÉMŮ CYKLISTICKÉ DOPRAVY	44
6	PROJEKTY VYCHÁZEJÍCÍ Z NAVRHOVANÝCH ŘEŠENÍ	45
6.1.1	STRATEGICKÝ CÍL Č. 1 – VÝSTAVBA SILNIC I. A II. TŘÍDY.....	45
6.1.2	STRATEGICKÝ CÍL Č. 2 – PROJEKT KORIS NA PODPORU VEŘEJNÉ DOPRAVY V REGIONU	49
6.1.3	STRATEGICKÝ CÍL Č. 3 – ROZVOJ SYSTÉMU ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY	50
6.1.4	STRATEGICKÝ CÍL Č. 4 – ROZVOJ CYKLISTICKÉ DOPRAVY	52
	ZÁVĚR	54
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	55
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	57
	SEZNAM OBRÁZKŮ	58
	SEZNAM TABULEK.....	59
	SEZNAM PŘÍLOH.....	60

ÚVOD

Doprava je jedním z nejdůležitějších odvětví ekonomiky České republiky. Má značný význam nejenom pro každou fyzickou či právnickou osobu, ale i pro mezinárodní vztahy jako takové. Přeprava osob i zboží neustále roste společně s poptávkou po dopravě. S nárůstem intenzity dopravy vzniká potřeba rozvoje kvalitní dopravní infrastruktury, obnovy vozidlového parku, modernizace dopravy, rozvíjet ty druhy dopravy, které jsou šetrné k životnímu prostředí, jakožto zajistit i potřebnou kulturu cestování. Všechny tyto změny ne nutně rozvíjet tak, aby bylo vyhověno požadavkům trvale udržitelného rozvoje a přitom vycházely z finančních možností veřejných rozpočtů České republiky.

Téma mé bakalářské práce je Analýza dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji. Toto téma jsem si vybrala proto, že v tomto kraji žiji a zajímám se o dopravní problematiku kraje.

V první části své práce jsem se zaměřila na popis jednotlivých druhů dopravy a na identifikaci a vysvětlení jednotlivých dopravních pojmů. V další části analyzuji stav jednotlivých druhů dopravy a dopravní infrastruktury. Dále zpracovávám stručnou socioekonomickou charakteristiku Zlínského kraje a vše výše uvedené vyhodnocuji formou SWOT analýzy. Definuji základní problémy dopravy a navrhuji jednotlivá řešení. Nejmenší částí se věnuji vodní dopravě, protože kraj nemá dostatečný počet vodních toků, po kterých by se vodní doprava na národní či mezinárodní úrovni provozovala. Zvláštní pozornost věnuji budování nových silnic a železniční dopravě jako jedné z šetrných dopravních alternativ k životnímu prostředí.

Ve své práci vycházím z řady dokumentů, které má Zlínský kraj již zpracované a zaktualizované na dnešní dopravní situaci v kraji. Zlínský kraj intenzivně podporuje zkvalitnění dopravy ve svém regionu. K financování staveb a rekonstrukcí využívá finančních zdrojů z rozpočtu Zlínského kraje schváleného zastupitelstvem, čerpá finanční prostředky z fondů EU a jiných zdrojů.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 POJMY SOUVISEJÍCÍ S DOPRAVOU

Dopravní soustava sestává z jednotlivých systémů a dělí se podle charakteru činnosti na dopravu silniční, drážní, vodní, leteckou, městskou hromadnou dopravu, nekonvenční (cyklistická, potrubní, lanovková). Jednotlivé systémy se vzájemně ovlivňují a propojují. Každý druh dopravy má své místo na dopravním trhu. Dopravní obslužnost je významnou složkou z hlediska regionální politiky a udržitelného rozvoje celého území.

1.1 Obecná definice dopravy

Doprava - je cílevědomé přemísťování osob nebo hmotných statků a to buď vlastní silou nebo silou zprostředkovanou, projevující se nehmotnými efekty v socioekonomickém systému společnosti. Uskutečňuje se dopravními prostředky, po dopravních cestách v prostoru a čase. K tomuto účelu využívá dopravních cest, dopravních prostředků, energie a pracovních sil.

Přeprava – přemístění prostřednictvím dopravy neboli užitečný efekt dopravy

Dopravní bod - je místo, kde je umožněno započítí nebo ukončení přepravy.

Dopravní síť – je souhrn dopravních cest v uceleném státním zřízení a zákonné cesty všech druhů doprav.

Dopravní uzel - je místo většinou na křižovatce dopravních cest s významnou dopravní infrastrukturou.

Dopravní obslužnost – zajištění dopravních potřeb občanů v daném území, dopravní obslužnost je veřejným zájmem

MHD - městskou hromadnou dopravu tvoří systém linek osobní veřejné dopravy, pomocí jichž se zajišťuje dopravní obsluha na území města hromadnými dopravními prostředky. Města mají vlastní integrovaný dopravní systém, ve kterém platí jednotné přepravní a tarifní podmínky. Provoz linek městské hromadné dopravy je dotován městem jednotným způsobem. Součástí městské hromadné dopravy mohou být i linky, které nejsou součástí takového integrovaného systému a mají vlastní podmínky, nejsou dotované městem. Městská hromadná doprava zahrnuje dopravu tramvajovou, autobusovou, trolejbusovou, větší města mohou mít také metro a městskou nebo příměstskou železnici.

ITS – inteligentní dopravní systémy (Intelligent Transport Systéme – ITS) představují spojení informačních a komunikačních technologií v dopravě. Zvyšuje efektivitu dopravy. ITS úzce souvisí s oborem nazývajícím se Telematika. Telematické systémy instalované ve vozidlech pomáhají řidičům při navigaci, při objíždění úseků s dopravními nehodami nebo s dopravním omezením dopravní telematika je účinný nástroj pro podporu mobility, zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a k ochraně životního prostředí na stávajících dopravních sítích.

IDS – integrovaný dopravní systém je systém dopravní obsluhy určitého uceleného území veřejnou dopravou zahrnující více druhů doprav nebo linky více dopravců, za těch podmínek, že jsou cestující přepravováni v rámci tohoto systému podle jednotných přepravních a tarifních podmínek. Doprava bývá v rámci integrovaného dopravního systému zajišťována různými dopravními prostředky jako jsou např. železnice, metro, trolejbusy, tramvaje, autobusy a jiné. Cestující v integrované dopravě používají jednotné jízdenky, které lze použít v celém systému bez ohledu na dopravce a použitý dopravní prostředek. [8]

1.2 Silniční doprava

Silniční doprava patří k nejprogresivněji rozvíjejícím se oborům ve všech ekonomicky silných i rozvíjejících se státech. Jejimi základními přednostmi jsou rychlost, schopnost realizovat systém přeprav v krátkém čase, dostupnost, operativnost, rychlá přizpůsobivost změnám poptávky, nemá prvky monopolu.

Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu. [5]

1.2.1 Technická základna silniční dopravy

Dálnice – je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úroňových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.

Silnice – je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť.

Silnice rozdělujeme do těchto tříd:

Silnice I. třídy – určena pro dálkovou a mezistátní dopravu. Je vystavěna jako rychlostní silnice, určena pro rychlou dopravu a má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.

Silnice II. třídy – je určena pro dopravu mezi okresy

Silnice III. Třídy – je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

Místní komunikace – je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.

Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu do těchto tříd:

Místní komunikace I. třídy – rychlostní místní komunikace

Místní komunikace II. třídy – sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí

Místní komunikace III. Třídy – obslužná komunikace

Místní komunikace IV. Třídy – komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel s možností smíšeného provozu.

Účelová komunikace – je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. [6]

1.3 Drážní doprava

Železniční doprava je kolejová doprava. Vykazuje nižší míru znečišťování životního prostředí ve srovnání se silniční či leteckou dopravou, nižší energetickou náročnost při přepravě dlouhých a těžkých, ucelených nákladů. Vyznačuje se nižším počtem nehod. Její atraktivita však z důvodů obtížné finanční měřitelnosti negativních skutečností klesá.

1.3.1 Kategorie železničních drah

Dráha celostátní – je dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je zaústěná do celostátní nebo jiné regionální dráhy.

Vlečka – dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky.

Speciální dráha – slouží především k zabezpečení dopravní obslužnosti obce.

O zařazení železniční dráhy do příslušné kategorie dráhy a o změnách tohoto zařazení rozhoduje drážní správní úřad. [7]

1.4 Letecká doprava

Letecká doprava je nejrychlejší, nejlevnější a relativně nejbezpečnější způsob přepravy osob, zboží nebo materiálu na různé vzdálenosti. Stala se častým způsobem přepravy širokého okruhu lidí, vzhledem k výhodným cenám nízkonákladových aerolinií. Dostupnost služeb letecké dopravy přináší regionálním podnikatelským zájmům a zákazníkům zvyšující se konkurenceschopnost na trhu. Letiště tak zajišťují podstatnou infrastrukturu, podporující národní a regionální ekonomický a sociální růst a rozvoj.

1.5 Vodní doprava

Doprava plavbou po vodních tocích jako jsou řeky, jezera, plavební kanály, moře oceány. Výhodou je nízká energetická náročnost přeprava těžkých a nadrozměrných nákladů, ekologie dopravy. Nevýhodou jsou nízká provozní rychlost a závislost na povětrnostních podmínkách, řídká říční síť. Vodní dopravu máme námořní nebo vnitrozemskou, která se dělí na osobní nebo nákladní. V ČR je lodní doprava provozována především na Řekách Labe a Vltava.

1.5.1 Základní pojmy z vodní dopravy

Vodní cesta – vodní tok, vodní plocha na které je možno provozovat plavbu

Plavební dráha – upravený úsek vodní cesty, je označen plavebními znaky se zaručením hloubky při daném vodním stavu.

Přístav – je vybaven zařízením pro ukotvení lodí, obvykle má i vlečku s přístupem na železniční síť. Vlastní prostředky a prostory na údržbu plavidel a manipulačních mechanismů.

1.6 Městská hromadná doprava

Zajišťuje dopravní obslužnost na území města hromadnými dopravními prostředky systémem linek osobní veřejné dopravy. Města mají vlastní integrovaný dopravní systém na území města nebo i pro okolí města. Systém městské hromadné dopravy zahrnuje dopravu *autobusovou, tramvajovou, trolejbusovou*. Ve větších městech také *metro* nebo *příměstskou železnici*.

1.7 Cyklistická doprava

Cyklistika je přeprava osob na jízdním kole po cyklistických trasách tvořících funkční cyklistickou síť. Cyklistická doprava musí v rámci dopravního systému vytvářet návazný a ucelený subsystém, který není oddělen od ostatních dopravních oborů. Má řadu výhod oproti motorové dopravě. Nespoteřovává palivo, nevypouští emise, nezpůsobuje hluk a vibrace, nezabírá tolik půdy jako motorová vozidla, upevňuje tělesné zdraví, přináší aktivní odpočinek. Jízdní kolo je dostupné téměř každému. Cyklistickou dopravu je důležité vnímat jako prostředek pro volnočasové aktivity, ale také jako rovnocenný dopravní prostředek do zaměstnání.

1.7.1 Základní pojmy z cyklistické dopravy

Cyklotrasa – cyklistická doprava po cyklotrase je vedena spolu s ostatní dopravou a opatřena dopravním a orientačním značením pro cyklisty. Pro cyklotrasy s převažujícím turistickým účelem vedených v terénu, po polních nebo lesních cestách se používá označení *cykloturistická trasa*.

Cyklostezka - je určena pouze pro cyklistickou dopravu. Pozemní komunikace nebo její jízdní pás vyhrazená dopravní značkou pro jízdu na kole. Na místech která mohou být křížena s pozemní komunikací a tam kde není zajištěn bezpečný průjezd cyklistů bývá *cyklostezka* doplněna značkou *sesednout z kola*. Za tímto místem bývá vyznačen znovu začátek *cyklostezky*.

1.8 Doprava v klidu

Doprava v klidu zahrnuje parkování a odstavování vozidel. Je nedílnou součástí dopravního systému. Doprava v klidu probíhá v zónách placeného parkování nebo na záchytných parkovištích na okrajích měst. Souběžně se stále se zvyšujícím počtem motorových vozidel v městských aglomeracích vzrůstá také závaznost řešení problematiky dopravy v klidu. Zjištěním stávajících odstavných parkovacích kapacit a parkovacích možností v zájmové lokalitě předcházíme až chaotickému rozvoji parkování v městských aglomeracích.

1.9 Kombinovaná doprava

Kombinovaná doprava je intermodální doprava, která kombinuje dopravu železniční, vodní dopravu, leteckou a silniční dopravu. Převážná část trasy se uskutečňuje po železnici, vnitrozemskou vodní cestou nebo po moři bez manipulace se samotným zbožím, přičemž počáteční svoz nebo závěrečná část rozvoz probíhá zpravidla po silnici. Cílem kombinované dopravy je eliminace některých nežádoucích vlivů. Např. čekání na hranicích, odlehčení silniční sítě, menší nehodovost, menší vliv na životní prostředí, menší provozní náklady dopravců.

Kombinovaná doprava má dva základní typy přepravních systémů, a to kombinovanou dopravu nedoprovázenou a doprovázenou.

Kombinovaná doprava doprovázená je přeprava silničních vozidel i s osádkou na soupravách tvořených speciálními nízkopodlažními železničními svozy tzv. přeprava Ro-La (Rollelande Landstrasse).

Kombinovaná doprava nedoprovázená je přeprava prováděná pomocí velkých kontejnerů, výměnných nástaveb a návěsů. [9]

II. PRAKTICKÁ ČÁST

2 SOUČASNÝ STAV DOPRAVY A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE ZLÍNSKÉM KRAJI

Doprava patří mezi důležitá odvětví ekonomiky České republiky. Její význam spočívá také v udržování mezinárodních vztahů. Uživatelem dopravy je v různé míře každá fyzická i právnická osoba. Poptávka po přepravě osob i zboží neustále roste a úkolem veřejné správy je vytvořit právní a ekonomické podmínky pro poskytování veřejných služeb v dopravě, pro podnikání v dopravě a zajistit odpovídající dopravní infrastrukturu pro růst přepravních potřeb.

Při přípravě legislativních i ekonomických nástrojů regulace dopravy a rozvoje infrastruktury musí být zohledňována optimalizace dopravních systémů ve prospěch druhů dopravy šetrnějších k životnímu prostředí tak, aby vyhovovaly požadavkům udržitelného rozvoje a přitom vycházely z finančních možností veřejných rozpočtů České republiky. Společnost vyžaduje větší mobilitu osob i zboží v návaznosti na rozšíření EU. Růst přepravy v jednotlivých druzích dopravy je nerovnoměrný a prohlubuje disproporce v dělbě přepravní práce. Stávající dopravní infrastruktura je ve špatném stavu v důsledku dlouhodobého nedostatku financí na údržbu, a zejména na obnovu, nejsou dostatečně prováděny úpravy vedoucí k odstraňování nedostatků v bezpečnosti, propustnosti a ekologické zátěže vyvolané stávající infrastrukturou na stávající dopravní infrastruktuře.

Podíl telematiky na řízení a zabezpečení dopravních a přepravních procesů zaostává za potřebami. Doprava ve městech není systémově řešena a nejsou dostatečně uplatňována opatření ke zklidnění center měst, včetně vytváření podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu. [10]

2.1 Silniční doprava

Silniční síť Zlínského kraje tvoří 2 120 km dálnic, rychlostních silnic a silnic I., II. a III. třídy, což představuje 3,81% z celkové délky silnic na území České republiky. Tento podíl je výrazně nižší než podíl kraje na rozloze území státu a celkovém počtu obyvatel (5,0 a 5,65%). Hustota silniční sítě je zde 24% pod celorepublikovým průměrem (Zlínský kraj - 0,53 km/km², Česká republika - 0,71 km/ km²). přes nízkou hustotu silniční sítě, která je dána především kopcovitým charakterem území, její rozsah odpovídá potřebám dopravního napojení a dopravní obsluhy kraje. Významným nedostatkem a bariérou rozvoje je však

nedostatečně rozvinutá síť dálnic a rychlostních komunikací, která by krajem procházela a zajišťovala tím jeho spojení s ostatními regiony a státy a neodpovídající parametry vybraných silnic a tahů.

Tab. 1 informace o dálniční a silniční síti k 1. 1. 2009

DÁLNIČNICE a RYCHLOSTNÍ SILNICE	Délka (km)	
	Zlínský kraj	ČR
dálnice	7	690
rychlostní komunikace	3	360
celkem	10	1050

Z tabulky č. 1 vyplývá, že na území Zlínského kraje došlo k realizaci prvních úseků km dálnic (u Kroměříže) a rychlostních silnic (u Otrokovic). Tabulka srovnává délku silniční sítě Zlínského kraje a České republiky.

Tab. 2 informace o silnicích I., II., a III. Třídy k 1. 1. 2009

SILNICE	Délka (km)		Hustota (km/ 100 km ²)	
	Zlínský kraj	ČR	Zlínský kraj	ČR
I. třídy (kromě rychlostních)	336	5850	8,6	7,4
II. třídy	574	14 592	14,5	18,5
III. třídy	1200	34 161	30,3	43,3
Celkem	2110	54 603	53,4	69,2

Hustota silnic I. třídy na území kraje je o 16,2% vyšší než celostátní průměr. Hustota silnic II. třídy je naopak 22% pod průměrem, u silnic III. Třídy je hustota nižší o plných 30% než činí průměr za celou Českou republiku. Uvedenou nižší hustotu silnic II. a III. Třídy lze odůvodnit již dříve zmíněným převažujícím kopcovitým charakterem území Zlínského kraje. [11]

2.1.1 Evropské tahy

Do evropské silniční sítě typu E jsou zařazeny pouze 2 silnice I. třídy vedené ve směru západ – východ, a to I/50 (s mezinárodním označením E 50) a I/35 (E 442). V dominantním dopravním směru sever - jih není územím Zlínského kraje vedena žádná značená mezinárodní silnice. Významná koridorová silnice I/55, která je součástí mezinárodní trasy Polsko – Rakousko, nesplňuje všechny parametry pro zařazení do evropské sítě silnic, stejná situace je u silnice I/57.

Mezinárodní silniční tah E 50 vychází z Brestu na západním pobřeží Francie a je veden přes Paříž, dále přes Saarbrücken, Mannheim a Norimberk v Německu do České republiky. Zde prochází Plzní po dálnici D 5 do Prahy a dále přes Brno po dálnici D 1 až do Holubic, kde je odkloněn na již zmíněnou silnici I/50, po které pokračuje přes Uherské Hradiště a Uherský Brod na Slovensko. Tam je veden přes Trenčín, Žilinu, Poprad, Prešov a Košice do Užhorodu a Mukačeva na Ukrajině, kde na něj navazuje tah E 471.

Mezinárodní silniční tah E 442 navazuje v Karlových Varech na tahy E 48 a E 49 přicházející z Německa a dále pokračuje přes Chomutov, Most, Teplice, Ústí nad Labem a Děčín do Chrastavy. Odsud je již veden po silnici I/35 přes Liberec, Turnov, Jičín, Hradec Králové, Vysoké Mýto, Svitavy a Mohelnici do Olomouce. Poté pokračuje po R 35 a I/47 do Hranic a následně opět po silnici I/35 přes Valašské Meziříčí a Rožnov pod Radhoštěm na Slovensko do Bytče, kde je napojen na mezinárodní tahy E 50 a E 75.[2]

2.1.2 Dálnice a rychlostní komunikace

Síť dálnic na území Zlínského kraje zatím zasahuje pouze krátkým úsekem D1 Kojetín – Kroměříž východ, pokračuje však její výstavba v úseku Kroměříž východ – Říkovice, která má být zprovozněna v závěru roku 2010. První úsek rychlostní komunikace na území Zlínského kraje – stavba R55 Otrokovice, obchvat severovýchod, je v provozu od roku 2006, avšak zatím nemá návaznost na ostatní síť dálnic či rychlostních komunikací a slouží v podstatě jako částečný obchvat města Otrokovice. Tato situace se změní v závěru roku 2010, kdy dojde k otevření úseku Hulín – Skalka, na němž v současnosti probíhá intenzivní stavební činnost. Tím dosáhne již spojení komunikacemi dálničního typu do bezprostřední blízkosti krajského města Zlína.[12]

2.1.3 Silnice I. třídy

Dálková a mezistátní doprava je vedena především po silnicích I. třídy, které jsou v majetkové správě Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Zlínský kraj a jejichž celkový počet na území kraje je 15. Z tohoto počtu 6 silnic kraj protíná (I/35, I/47, I/50, I/54, I/55, I/57), 5 silnic zde začíná nebo končí (I/49, I/56, I/58, I/71, I/55H) a 4 silnice se nachází pouze na jeho území (I/69, I/55I, I/50H, I/49A).

Tab. 3 průběh silnic I. třídy na území Zlínského kraje

I/35	hr. Olomouckého kraje - Val. Meziříčí - Rožnov p. Radhoštěm - Horní Bečva - hr. Moravskoslezského kraje
I/47	hr. Olomouckého kraje – Kroměříž (přerušená D1) - Hulín, křiž. s I/55
I/49	Otrokovice, křiž. s I/55 - Zlín - Vizovice - Val. Polanka, křiž. s I/57/ Horní Lideč, křiž. s I/57 - st. hranice ČR/SR
I/50	hr. Jihomoravského kraje - Buchlovice - Uh. Hradiště (obchvat) - Uh. Brod - Bánov - st. hranice ČR/SR
I/54	hr. Jihomoravského kraje - Strání - st. hranice ČR/SR
I/55	hr. Olomouckého kraje - Hulín - Tlumačov - Otrokovice - Napajedla – Staré Město, křiž. s I/50/ Kunovice
I/56	hr. Moravskoslezského kraje - Horní Bečva, křiž. s I/35
I/57	hr. Moravskoslezského kraje - Val. Meziříčí, křiž. s I/35/ Val. Meziříčí, křiž. s I/35 a II/150 - Vsetín - Val. Klobouky - Brumov-Bylnice
I/58	Rožnov p. Radhoštěm, křiž. s I/35 - hr. Moravskoslezského kraje
I/69	Vsetín, křiž. s I/57 - Liptál - Vizovice, křiž. s I/49
I/71	Uherský Ostroh, křiž. s I/55 - hr. Jihomoravského kraje
I/50H	křiž. s I/50 – Staré Město, křiž. s I/55 Kunovice, křiž. s I/55 – křiž. s I/50
I/55I	nájezd na R55 u Otrokovic
I/55H	silnice odbočující z I/55 u hranic Olomouckého kraje (u obce Řikovice)
I/49A	průtah Zlínem

Z hlediska příčného uspořádání jsou silnice I. třídy (jejich úseky vedené mimo obce) řešeny jako směrově nerozdělené a dvoupruhové. Na území kraje se nachází jediná čtyřpruhová silnice I. třídy (mimo obec) směrově dělená čtyřpruhová I/57 (Vsetín – Jablunka. Na silnicích I/35 (Horní Bečva) a I/50 (Buchlovské kopce, u Starého Hrozenkova) jsou vybudovány přídatné pruhy pro pomalá vozidla. Většina uvedených silnic má značně rozdílné šířkové parametry, což je nepřijatelné u tahů celostátního a mezinárodního významu (I/35, I/50, I/55, I/57) a problematické u silnic (součástí tahů) krajského významu (I/47, I/49, I/69). U silnic I/54, I/56, I/58 a I/71 jsou šířkové poměry vyhovující a odpovídají jejich významu a funkci v území.

2.1.4 Silnice II. třídy

Celkem 28 silnic II. třídy nacházejících se na území kraje a spravovaných Ředitelstvím silnic Zlínského kraje zajišťuje spojení mezi jednotlivými oblastmi a regiony. Z nich pouze 1 silnice krajem prochází (II/436), 14 silnic zde začíná nebo končí (II/150, II/422, II/426, II/427, II/428, II/429, II/432, II/433, II/437, II/438, II/439, II/487, II/490, II/495) a 13 silnic spojuje města a oblasti pouze v kraji (II/367, II/435, II/481, II/488, II/489, II/491, II/492, II/493, II/494, II/496, II/497, II/498, II/495H).

Silnice II. třídy Zlínského kraje jsou vesměs dvoupruhové, výjimku tvoří úsek silnice II/491 Lípa - Slušovice, který je spolu s pokračováním jako III/4916 mezi Slušovicemi a Hrobicemi jediným existujícím čtyřpruhem.

2.1.5 Silnice III. třídy

Vlastní dopravní obsluhu území měst a obcí Zlínského kraje zajišťuje 310 silnic III. třídy, které jsou rovněž ve správě Ředitelství silnic Zlínského kraje.[11]

Intenzita automobilové dopravy

Na základě výsledků sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce Na základě Výsledků sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 2000 byl pro všechny silnice I. a II. třídy Zlínského kraje zpracován přehled intenzit dopravy (10 000 a více vozidel za 24 hodin) je dosaženo na silnicích I/35, I/47, I/49, I/50, I/55 a I/57.

Mezi nejzatíženější úseky patří

- Otrokovice – Zlín – Vizovice (I/49)
- Buchlovice – Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice (I/50)
- Valašské Meziříčí – Vsetín (I/57)
- Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm (I/35)
- Tlumačov – Otrokovice – Napajedla – Staré Město (I/55)
- Kroměříž – Hulín (I/47)

Absolutně nejvyšší intenzita dopravy ve Zlínském kraji byla naměřena ve Zlíně na silnici I/49 (28 886 vozidel za den). Dopravní zatížení těžkými vozidly je nejvyšší na silnicích I/35, I/49, I/50, a I/55 (s hodnotami nad 3 000 vozidel za den), následují silnice I/47, I/57, II/427 a II/490 (s počty 1 500 - 3 000 vozidel za den). Nejvyšší podíl těžkých vozidel na celkovém počtu vozidel vykazuje silnice I/35 v úseku od hranic Moravskoslezského kraje po Valašské Meziříčí (44 %) a silnice I/54 v úseku od hranic Jihomoravského kraje po Slavkov (rovněž 44 %). Podíl těžké dopravy nad 30 % mají dále silnice I/55, I/71 a II/427.[2]

2.1.6 Stručná rekapitulace

Dopravní situace na silniční síti Zlínského kraje setrvává na dlouhodobém rozporu mezi kvalitou nabídky komunikací a poptávkou, která přes současnou stagnaci bude z dlouhodobého pohledu opět narůstat. Přes zprovoznění krátkých úseků dálnice D1 a rychlostní silnice R55 přetrvává **významným nedostatek komunikací vyšší kvality tj. dálnic a rychlostních silnic**, které by zajistily rychlé spojení kraje s okolím a zároveň umožnily rychlé a bezpečné přemísťování osob mezi jeho významnými centry a oblastmi. Jejich absenci nahrazují silnice I. třídy a z části významné silnice II. třídy, které přebírají funkci komunikací vyšší kvality v převádění tranzitní dopravy, přičemž jejichž základní funkcí by měla být právě distribuce dopravy na komunikace vyšší kvality a realizace rozhodujících objemů zdrojové a cílové dopravy v kraji. Pro tuto nepřislušnou funkci vykazuje **většina silnic I. třídy a významné silnice II. třídy poměrně nízký standard**. Parametry silnic III. třídy jsou ve své většině dostačující vzhledem ke svému účelu, který plní s přihlédnutím k jejich dopravnímu zatížení.[11]

2.2 Železniční doprava

Železniční doprava je významnou součástí dopravního systému kraje, její celková úroveň se základními ukazateli jako dostupnost, rychlost a bezpečnost ovlivňuje rozvoj území. Železniční tratě na území Zlínského kraje jsou dlouhodobě stabilizované. Základní kostru tvoří páteřní tratě celostátního a mezinárodního významu. Jedná se zejména o tratě číslo 330 Přerov-Břeclav a 280 Hranice na Moravě-Střelná, které jsou společně se silnicemi I/55 resp. I/57 a I/49 součástí významných dopravních koridorů. Tyto hlavní železniční tahy jsou vzájemně propojeny v severní části kraje tratí 303 Kojetín-Valašské Meziříčí s pokračováním západním směrem na Brno a severovýchodním směrem na Ostravu. V jižní části kraje tvoří propojení hlavních železničních tahů trať 341 Staré Město-Vlářský průsmyk s hraničním přechodem se Slovenskou republikou a s odpojením tratě 340 Uherské Hradiště-Brno. Uvedená základní síť je doplněna dalšími železničními tratěmi převážně místního významu. Celková délka železničních tratí na území Zlínského kraje dosahuje 358 km, (288 km tratě celostátní a 70 km tratě regionální).

Obsluhu území zabezpečuje celkem 117 železničních stanic a zastávek. Sledovaným rozvojovým záměrem, uvedeným v PUR ČR 2008 a ZÚR ZK je prodloužení železniční trati 331 Otrokovice-Zlín na trať 280, čímž se vytváří další propojení železničních tratí 330 Přerov-Břeclav a 280 Hranice na Moravě-Střelná přes krajské město Zlín.

Přehled železničních tratí

Tab. 4. přehled železničních tratí

280	Hranice na Moravě - Střelná; (SDC Zlín spravuje úsek Valašské Meziříčí – Střelná)
281	Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm
282	Vsetín - Velké Karlovice
283	Horní Lideč – Bylnice
300	Brno – Přerov – (Bohumín); úsek 3km se stanicí Chropyně (SDC Zlín nemá ve správě)
303	Kojetín - Valašské Meziříčí; (SDC Zlín má ve správě celou trať)
305	Kroměříž - Zborovice
323	Valašské Meziříčí - Ostrava; úsek 7 km bez stanice
330	Přerov - Břeclav; úsek Břest – Nedakonice (SDC Zlín má ve správě úsek Horní Moštěnice – Nedakonice)
331	Otrokovice – Vizovice
340	Uherské Hradiště – Brno; úsek Uherské Hradiště – Uherský Ostroh (SDC Zlín má ve správě úsek Uherské Hradiště - Veselí nad Moravou)
341	Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk
346	Luhačovice – Újezdec u Luhačovic.

2.2.1 Osobní železniční doprava

Železniční osobní doprava se podílí na dopravní obsluze rozsáhlého území Zlínského kraje. Podílí se na zabezpečení dopravní obsluhy celkem 77 obcí, ve kterých je zhruba 401,3 tis. obyvatel, z celkového počtu obyvatel kraje se jedná o zhruba 68%. V jednotlivých okresech jsou tyto ukazatele rozdílné, např. nejvíce obyvatel se železniční doprava dotýká v okresech Vsetín a Zlín s podílem cca 76% resp. 74%, nejnižší podíl vykazuje okres Uherské Hradiště a to zhruba 54%. Obecně lze konstatovat, že železniční doprava představuje vý-

znamný potenciál kraje v oboru přepravy osob. Železniční doprava resp. železniční tratě tím, že jsou vedeny přes téměř všechna významná sídla Zlínského kraje mohou plnit svou funkci a výrazně se podílet na pokrytí rozhodujících přepravních proudů. Z dále uvedených vybraných vazeb lze přímým železničním spojením zabezpečit zhruba 81% cest pravidelné dopravy. Tento vysoký podíl a funkce železniční dopravy mohou být znehodnoceny poměrně vysokou průměrnou docházkovou vzdáleností. Tuto konkurenční nevýhodu oproti např. autobusové dopravě musí vyvážit kroky směřující ke zvyšování průměrné cestovní rychlosti na železničních tratích.

Základní přepravní vztahy v oblasti veřejné dopravy uvnitř kraje se odehrávají

v železniční osobní dopravě v relacích:

- Zlín - Otrokovice - Hulín – Kroměříž
- Kroměříž - Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem
- Vsetín - Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm
- Uherské Hradiště - Staré Město – Otrokovice
- Uherské Hradiště – Uherský Brod

2.2.2 Stručná rekapitulace

Železniční doprava se podílí na dopravní obsluze území 77 obcí, ve kterých bydlí přibližně 401,3 tis. osob, což představuje zhruba 68% obyvatelstva Zlínského kraje. Za rok 2008 bylo na železničních tratích Zlínského kraje přepraveno celkem 11,7 mil. osob, odborným odhadem se jedná o přibližně 39 tis. cestujících/24 hod. běžného pracovního dne. Jednoznačně největší objem přepravených osob na 1km tratě je realizován na trati 331 Otrokovice-Vizovice s „hustotou“ cca 82,8 tis. osob/km tratě za rok 2008. Nejzatíženější železniční stanicí je Vsetín s celkovým počtem zhruba 802,5 tis. nastupujících osob za rok 2008, což přibližně představuje v průměru 2,7 tis. osob/24 hod. běžného pracovního dne.

2.3 Dopravní obslužnost, autobusová doprava

Autobusová doprava je rozhodující součástí dopravního systému kraje, resp. dopravní obsluhy území kraje. Především dostupnost autobusových zastávek je významným pozitivním

prvkem v přepravě osob. Autobusové trasy na území Zlínského kraje jsou stabilizované, autobusová doprava se dotýká všech 305 obcí a měst na jeho území.

Dominantními provozovateli pravidelné autobusové dopravy na území kraje jsou tyto dopravci :

- ČSAD Vsetín a. s.
- KRODOS BUS a.s.
- ČSAD BUS Uherské Hradiště a. s.

Příměstskou i dálkovou dopravu dále zajišťují menší dopravci a dopravní společnosti okolních okresů, jejichž linky přesahují správní hranice kraje. Na řešeném území zajišťují autobusovou dopravu rovněž dopravci ze Slovenské republiky. Vedle pravidelné linkové autobusové dopravy jsou ve vybraných městech kraje provozovány systémy městské hromadné dopravy (MHD).

Jedná se o následující města a dopravce:

- Kroměříž Technické služby města Kroměříž, s.r.o.
- Valašské Meziříčí ČSAD Vsetín a. s.
- Vsetín ČSAD Vsetín a. s.
- Zlín Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s. r. o.
- Otrokovice Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s. r. o.
- Uherské Hradiště ČSAD BUS Uherské Hradiště a. s.

Základní přepravní vztahy v oblasti veřejné dopravy uvnitř kraje se odehrávají

v linkové dopravě v relacích:

- Zlín - Vizovice - Vsetín
- Zlín - Holešov - Hulín - Kroměříž
- Zlín - Březolupy - Uherské Hradiště

- Zlín - Luhačovice
- Vsetín - Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm
- Kroměříž - Hulín - Holešov - Bystřice pod Hostýnem
- Uherské Hradiště - Staré Město - Otrokovice – Zlín

Při platbě jízdného a dobíjení čipové karty cestující mohou od listopadu 2007 použít čipovou kartu kteréhokoliv z dopravců, zapojeného do clearingů. Vzájemné uznávání čipových karet dopravců přispělo k zjednodušení systému pro cestující, kteří využívají k přepravě více dopravců. Na území Zlínského kraje jsou v současnosti do clearingů zapojeni následující dopravci: ČSAD Vsetín a.s., ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s., KRODOS BUS a.s.,

Karel Housa – HOUSACAR a Kroměřížské technické služby, s.r.o. Poslední rozšíření clearingů proběhlo v září 2008, kdy se do systému vzájemného uznávání čipových karet připojily Kroměřížské technické služby, s.r.o. Přínosy pro cestující zahrnují pohodlnější platbu (cestující u sebe nemusí mít hotovost), snížení nákladů za vyřizování čipových karet a za jejich aktivaci a snížení nákladů obětované příležitosti z důvodu nevyužití slevy spojené s použitím bezhotovostní platby jízdného (tyto slevy se pohybují v rozmezí 2 – 5 %). Snižuje se také riziko nevyužití slevy v případě nedostatečné finanční hotovosti na kartě, jelikož nabití karty je možno uskutečnit také u kteréhokoliv z dopravců zapojeného v systému. Nevýhodou pro cestujícího je ztráta z možných investic z financí vázaných na čipové kartě.

Pro dopravní integraci na území Zlínského kraje je nezbytné vybudovat kvalitní systém pro dispečerské řízení provozu a přehledný informační systém pro cestující.

Jeho základními stavebními prvky jsou:

- Centrální dispečink,
- Vozidlové odbavovací, řídicí a informační systémy,
- Stacionární informační systémy.

Centrální dispečink bude propojen s dispečinkami jednotlivých dopravců a také přímo s jednotlivými vozidly. Hardwarové vybavení vozidel bude zajišťovat proces odbavování i poskytování informací cestujícím. Aby se vozidla mohla stát součástí komplexního odbavovacího, řídicího a informačního systému veřejné hromadné dopravy, nutnou součástí jejich

vybavení musí být především systém pro sledování polohy vozidel GPS a systém pro zabezpečení oboustranného on-line přenosu dat.

2.4 Vodní doprava

Vodní doprava je v kraji zastoupena minimálně. Jedinou trvale využívanou vodní cestou je Baťův kanál, provoz na něm však má v současnosti ryze turistický charakter. Vnitrozemský průplav Otrokovice – Rohatec vznikl v letech 1936 až 1938 s cílem zlepšení hladiny spodních vod po regulacích Moravy a své sehrál i starý sen o propojení Dunaje, Odry a Labe. Vodní cesta se po r. 1948 dále nerozšiřovala a plavba byla pro neekonomičnost ukončena v roce 1960. V současnosti je možno se po kanále plavit člunem, v některých úsecích je provozována i pravidelná lodní doprava. Jeho délka činí asi 60 kilometrů, šířka průměrně 12 metrů a hloubka 1,5 metru. Výškový rozdíl 18,6 metru je překonáván soustavou 13 zdymadel.[13]

Průplav leží na území Zlínského a Jihomoravského kraje, má celkovou délku 51,2 km, z toho 26 km vede říčními a 25,2 km kanálovými úseky. Říční úseky jsou široké 40-80 metrů a kanálové úseky 6-12 metrů. Je určen pouze pro rekreační plavidla o maximálním rozměru 35 x 5 metrů a ponoru maximálně 50 cm. V úseku procházejícím krajem jsou umístěny tyto plavební komory : Spytihněv, Babice, Huštěnovice, Staré Město, Kunovský les, Nedakonice a Uherský Ostroh. V předcházejících letech byly dokončeny rekonstrukční a modernizační stavby přístavišť Strážnice, Petrov, Babice, Uherský Ostroh, Otrokovice-Bahňák, Hodonín, Rohatec-Kolonie, Uherské Hradiště, Kostelany nad Moravou, Napajedla.[11]

2.5 Letecká doprava

Zlínský kraj má k dispozici 3 fungující civilní letiště, z nichž žádné není v majetku státu. Jedná se o následující letiště :

- Kunovice – Mezinárodní neveřejné letiště s vnější hranicí (provozovatel Aircraft Industries, a.s.)
- Otrokovice – Mezinárodní neveřejné letiště s vnitřní hranicí (provozovatel Moravan Aviation s.r.o.)
- Kroměříž – Neveřejné vnitrostátní letiště (provozovatel Aeroklub Kroměříž)

Tato síť letišť je dále doplněna existujícími zpevněnými plochami pro vzlety a přistání (Slušovice, Zlín-Štípa, Boršice). V kraji se rovněž nachází 4 přistávací plochy pro Leteckou záchrannou službu v areálech nemocnic. Jedná se o Zlín, Kroměříž, Vsetín a Valašské Meziříčí. Leteckou záchrannou službu na území Zlínského kraje zajišťují v současné době střediska v Ostravě, Olomouci a Brně. Celkově lze konstatovat, že se letecká doprava na území Zlínského kraje uplatňuje v přepravě osob pouze okrajově. To je dáno zejména nedostatečným počtem obyvatel (a tím i zákazníků), relativně blízkou polohou mezinárodních dopravních letišť Brno-Tuřany a Ostrava-Mošnov, která jsou lokalizována v sousedních krajích, a intenzivní pravidelnou mezinárodní dopravou na letišti Praha-Ruzyně, Vídeň a Bratislava.

V rámci zajištění rychlé a kvalitně fungující letecké záchranné služby na území kraje je nezbytná výstavba heliportu s odpovídajícím technickým zázemím (pojezdová plocha, hangár, zařízení sloužící k čerpání paliva, možnost údržby vrtulníku). K tomuto účelu se jako nejvhodnější jeví jeho lokalizace v areálu Baťovy nemocnice ve Zlíně. K doplnění krajské sítě přistávacích ploch pro vrtulníkový provoz je výstavba heliportů Valašské Klobouky, Uherský Brod, Slavičín, Rožnov pod Radhoštěm a Bystřice pod Hostýnem.[11]

2.6 Cyklistická doprava

2.6.1 Dálkové cyklotrasy (dvoumístné označení) probíhající v současnosti územím Zlínského kraje jsou tři:

- Cyklotrasa č. 46 Vizovice - Český Těšín (CZ/PL) (severní větev)
- Cyklotrasa č. 46 Vizovice - Strání - Sudoměřice (CZ/SK) (jižní větev)
- Cyklotrasa č. 47 Olomouc-Kroměříž-Uh.Hradiště-Hodonín
- Cyklotrasa č. 49 Pitín - Brumov - Nedašova Lhota

2.6.2 Regionální cyklotrasy (třímístné označení) probíhající v současnosti územím Zlínského kraje jsou čtyři:

- Cyklotrasa č. 471 Otrokovice-Zlín-Vizovice (Cyklotrasa je spojnicí mezi cyklotrasami č. 46 a č. 47)
- Cyklotrasa č. 472 - Kolem Vsetínské Bečvy

- Cyklotrasa č. 472 Ústí u Vsetína - Martiňák
- Cyklotrasa č. 473 Otrokovice - Koryčany – Rajhradice

2.6.3 Další významné cyklotrasy:

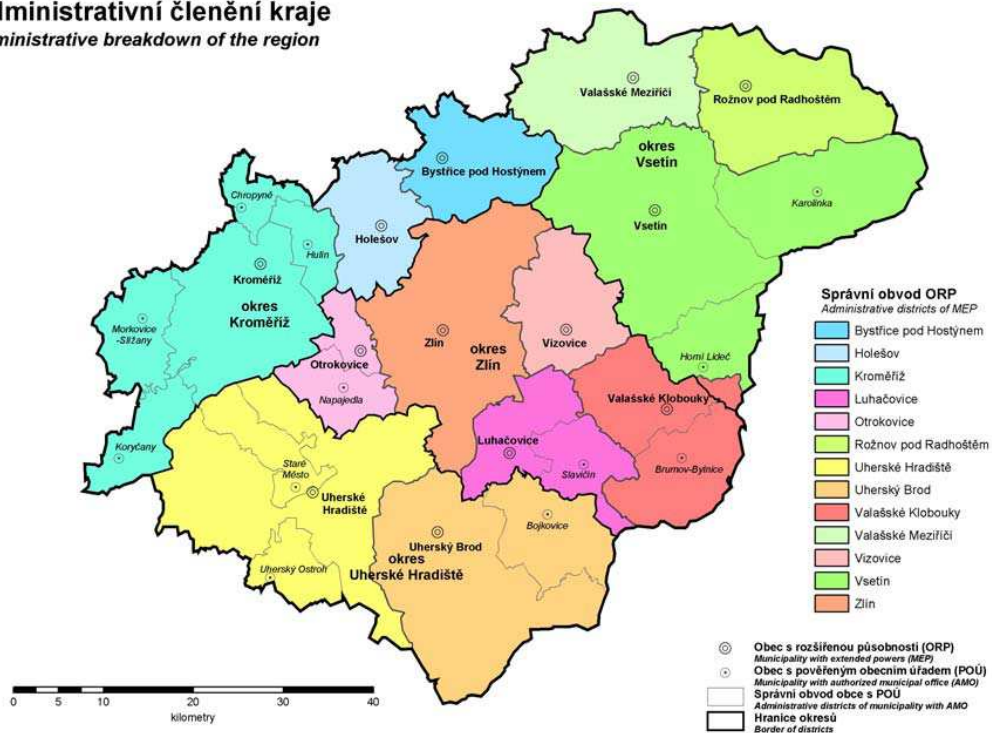
- Kolem Baťova kanálu, 30km: Staré Město (47) - Babice (47) - Spytihněv (47) - Napajedla (47) - Topolná (47) - Kněžpole (47) - Jarošov /Uherské Hradiště (47) - Staré Město
- Muzea a památky, 23km: Uherské Hradiště – Staré Město (5013) – Modrá (5013/5050) – Velehrad (5050/5150) – Břestek – Buchlovice – Staré Město – Uherské Hradiště
- Po vinařské stezce, 51km: Vlčnov (5052 - UHVS) - Dolní Němčí - Hluk - Ostrožská Lhota - Ostrožská Nová Ves (5052/47 UHVS) - Kostelany nad Moravou (MVS) - Uherské Hradiště (Mařatice) (47/5049) - Uherské Hradiště (Sady) - Popovice - Podolí - Veletiny (5052) – Vlčnov
- Napříč Dolním Poolšavím, 32km: Kunovice – Sady (UHVS) – Vésky (UHVS) – Popovice (UHVS) – Veletiny (UHVS/5049) – Hradčovice (5049) – Lhotka – Drslavice (5049) – Havřice (MK) – Vlčnov (UHVS/5052) – Veletiny (UHVS) – Podolí – Míkovice – Kunovice
- Velkomoravská poutní cesta, 58km: Velehrad (5150) - Buchlovice (5150) - Holý kopec (5150) - Stupava (5150) – hrad Cimburk (5150) - Kozel (5150) - Klimenské rybníky (5150) - Osvětimany (5151) - Vlčák (5151) - Dlouhá řeka (5151) Buchlovice - Smradávka (5151 - Zlechov (5151/5150) - Modrá (5150) – Velehrad
- Okolo Ostrožska, 45km: Ostrožská Nová Ves (47) – Uherský Ostroh (47) – Veselí nad Moravou (47/I54) – blatnice pod Svatým Antonínkem (I/54) – Blatnička (SVS) – Boršice u Blatnice (SVS) Hluk (SVS/UHVS) – Ostrožská Lhota (UHVS) – Ostrožská Nová Ves.[11]

3 SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA ZLÍNSKÉHO KRAJE

3.1.1 Charakteristika Zlínského kraje

Zlínský kraj byl ustanoven k 1. lednu 2000 na základě ústavního zákona č. 347 ze dne 3. prosince 1997 o vytvoření vyšších územních samosprávných celků. Vznikl sloučením okresů Zlín, Kroměříž a Uherské Hradiště, které patřily k Jihomoravskému kraji a okresu Vsetín, který spadal do Severomoravského kraje. Spolu s Olomouckým krajem tvoří region soudržnosti Střední Morava. S účinností od 1.1.2003 se vytvořilo 13 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (obce III. stupně), v jejichž rámci působí 25 územních obvodů pověřených obcí (obce II. stupně).

Administrativní členění kraje
Administrative breakdown of the region



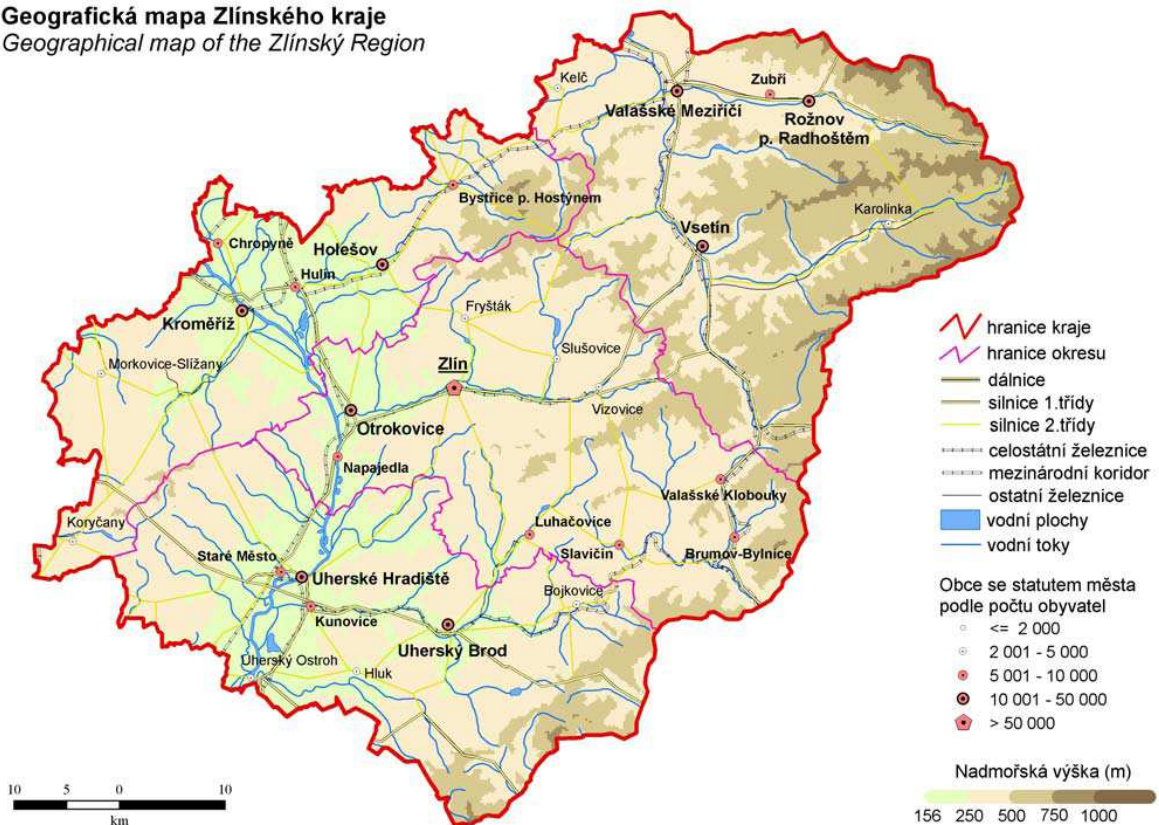
Obrázek 1. administrativní členění kraje

Nachází se na východě republiky, kde jeho východní okraj tvoří hranici se Slovenskem. Na jihozápadě sousedí s krajem Jihomoravským, na severozápadě s Olomouckým a v severní části s krajem Moravsko-slezským. Svou rozlohou 3 964 km² je čtvrtým nejmenším krajem v republice. K 31. 12. 2008 měl celkem 304 obcí (z toho 30 měst), ve kterých ke konci

roku 2008 žilo 591412 obyvatel. Hustota zalidnění 149,2 obyvatel/km² výrazně převyšuje republikový průměr. Nejvyšší zalidněnost je v okrese Zlín (186,9 obyvatel/km²) a nejnižší v okrese Vsetín (127,6 obyvatel/km²).

Území má členitý charakter. Z převážné části je kopcovitý, tvořený pahorkatinami a pohořími. V části kraje, v povodí Moravy, se táhne rovinatá úrodná oblast - Haná na Kroměřížsku a Slovácko na Uherskohradištsku. Severní částí kraje probíhají Moravskoslezské Beskydy s nejvyšší horou Čertův mlýn (1206 m), na východě se rozkládají Javorníky s nejvyšší horou Velký Javorník (1071 m) a dále směrem k jihu Bílé Karpaty s nejvyšší horou Velká Javořina (970 m), které také tvoří hranici se Slovenskem. Směrem k jihu od Moravskoslezských Beskyd vybíhá Hostýnsko–Vsetínská hornatina a Vizovická vrchovina. Na jihozápadě kraje se zvedají Chřiby s nejvyšším bodem Brdo (587 m). Mezi Chřiby a výše zmíněnými pahorkatinami probíhá od západu z Olomouckého kraje Hornomoravský úval přes okres Kroměříž až do okresu Zlín. Kolem řeky Moravy, v okrese Uherské Hradiště, probíhá Dolnomoravský úval, který dále pokračuje do Jihomoravského kraje. Od západu k jihu, přes oba úvaly, protéká největší řeka kraje Morava, do které se vlévá většina toků protékajících územím. Jsou to především v severní části řeka Bečva a v jižní části řeka Olšava.

Geografická mapa Zlínského kraje
Geographical map of the Zlínský Region



Obrázek 2. geografická mapa Zlínského kraje

Zlínský kraj má velkou rozlohu chráněného krajinného území. Velkoplošná území zahrnují dvě chráněné krajinné oblasti, Beskydy a Bílé Karpaty, která zahrnují zhruba 30 % území. CHKO Bílé Karpaty patří mezi šest biosférických rezervací UNESCO v republice. Na území kraje se dále nachází 38 přírodních rezervací, z toho 6 národních a 123 přírodních památek, z toho 2 národní. V červenci 2000 bylo založeno sdružení právnických osob Euroregion Bílé - Biele Karpaty, zaměřené na všestranný rozvoj přeshraniční spolupráce regionů na území chráněné krajinné oblasti Bílé Karpaty. Euroregion zahrnuje území působení sdružení „Región Biele Karpaty“ se sídlem v Trenčíně a území působení sdružení „Region Bílé Karpaty“ se sídlem ve Zlíně. Českou část euroregionu tvoří okresy Uherské Hradiště, Zlín a Vsetín a část okresu Kroměříž.

3.1.2 Ekonomické údaje

Ekonomika v kraji byla a je založena především na zhodnocování vstupních surovin a polotovarů. Export v kraji je negativně poznamenán polohou kraje v rámci ČR. V tvorbě hrubého domácího produktu se Zlínský kraj řadí na 9.místo mezi kraje v ČR. V roce 2007 dosáhla průměrná hodnota HDP na 1 obyvatele kraje 286172 Kč (v běžných cenách).

Průmyslový potenciál Zlínského kraje tvoří podniky zpracovatelského průmyslu, kterých je 17,6 % z registrovaných subjektů celkem. Zejména jde o podniky průmyslu kovodělného, dřevozpracujícího, elektrotechnického a textilního. Jejich charakteristickou stránkou je však nízká úroveň modernizace výroby ve srovnání s ČR.[15]

V **zemědělství** došlo proti roku 2007 ke zvýšení průměrného hektarového výnosu obilovin o 1 t, na 5,8 t. Průměrná roční dojivost na 1 krávu se ve srovnání s minulým rokem zvýšila o 110 l, když činila 7329l.

V **bytové výstavbě** bylo dokončeno během roku 2008 na území kraje 1326 bytů, z toho 839 v rodinných domech. Průměrná obytná plocha dokončeného bytu byla 84 m². Ke konci roku zůstalo rozestavěno 8 984 bytů.

K 31.12.2008 registroval Český statistický úřad ve Zlínském kraji celkem 134373 právnických a fyzických subjektů, z nichž 15622 subjektů mělo zaměstnance, s počtem zaměstnanců 25 a více je v kraji 1 608 firem.[16]

Míra nezaměstnanosti ve Zlínském kraji patří v ČR spíše k vyšším, k 30. 9. 2009 dosáhla 10,1 %. Zejména pak od druhé poloviny roku 2008 se dramaticky proměňuje vlivem celosvětové ekonomické recese. Jihozápadní část území okresu Kroměříž a ORP Valašské Klobouky a ORP Rožnov pod Radhoštěm patří mezi regiony s vysoce nadprůměrnou nezaměstnaností a řadí se tak mezi regiony se soustředěnou podporou státu pro období 2007–2013.[17]

4 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ZLÍNSKÉHO KRAJE

4.1 SWOT analýza silniční dopravy

Vnitřní vlivy

Silné stránky

- existující územní plán celého regionu, který se již rámcově dopravní infrastrukturu snaží řešit
- hustá síť silnic, dostatečná pro potřeby kraje
- stálý rozvoj silniční dopravy jako priorita kraje
- rozmanitost jednotlivých druhů dopravy
- dostatečná síť silnic II. a III. třídy odpovídající potřebám dopravního napojení měst a obcí
- rozvinutá dopravní obslužnost prostřednictvím MHD a linkové autobusové dopravy
- stabilizace území ohroženého záplavami

Slabé stránky

- přetíženost úseků hlavní silniční sítě
- nevyhovující technický stav silnic II. a III. třídy
- poměrně hornatý reliéf kraje
- nedostatek dálnic a rychlostních silnic
- nedostatek obchvatů obcí a měst
- nedostatek parkovacích míst ve městech
- vysoká intenzita dopravy v průtazích měst v dopravní špičce
- negativní vlivy dopravy na životní prostředí
- nedostatek parkovacích ploch v obytných oblastech

Vnější vlivy

Příležitosti

- dobudování dálnice D1, napojení kraje na dálniční systém
- dobudování a modernizace hlavních silničních tahů
- zlepšení systémů prevence v oblasti bezpečnosti silničního provozu
- budování elektronických informačních systémů
- budování silniční sítě umožní rozvoj podnikatelské činnosti
- možnost získávání dotací z EU
- zefektivnění údržby krajské silniční sítě a dopravní obslužnosti
- výstavby záchytných parkovišť a nových parkovacích ploch v obytných oblastech
- výstavba a dostavba rychlostních komunikací, napojení Zlínského kraje na dopravní sítě vyšších řádů
- výstavba a dostavba silničních obchvatů měst a obcí
- čerpání prostředků z programů Evropské unie a Strukturálních fondů za účelem rozvoje dopravy

Ohrožení

- zvyšování počtu osobních automobilů
- menší využívání veřejné hromadné dopravy
- zvyšování emisního a hlukového zatížení měst
- tvorba kolon a menší plynulost dopravy v dopravní špičce ve městech
- velká finanční nákladovost při stavbě nových silnic
- velká finanční nákladovost při opravě a rekonstrukcích silnic
- horší údržba silnic v zimních měsících

4.1.1 SWOT analýza železniční dopravy a dopravní obslužnosti

Vnitřní vlivy

Silné stránky

- šetrnost k životnímu prostředí
- nízká nehodovost
- dostačující hustota železniční sítě
- bezpečnost železniční dopravy
- dobrá hustota železniční sítě
- modernizace vozidel veřejné hromadné dopravy
- přestavba a modernizace autobusových a trolejbusových zastávek
- přestavba a modernizace nádražních prostorů

Slabé stránky

- zastaralý vozový park v železniční dopravě a MHD, nevyhovující kultura cestování
- zastaralé a chybějící zabezpečovací a sdělovací zařízení
- špatná údržba tratí, mostů, tunelů
- časté zpoždování spojů
- vysoká cena jízdného, odliv cestujících
- nedostatečná četnost autobusových spojů (v nočních hodinách, o víkendech a svátcích)

Vnější vlivy***Příležitosti***

- modernizace vozového parku v železniční dopravě a dostavba železniční sítě
- výstavba nových železnic, bezpečnostních systémů a zabezpečovacích prvků
- podpora převedení kamionové dopravy na železnici
- zlepšení kultury cestování
- větší podpora kombinované dopravy a zavedení integrovaných dopravních systémů

Ohrožení

- další odliv počtu cestujících způsobený úpadkem železniční dopravy

- další pokles nákladní dopravy
- nerealizace plánů na modernizaci a výstavbu nových tratí způsobená nedostatkem finančních prostředků

4.1.2 SWOT analýza letecké dopravy

Vnitřní vlivy

Silné stránky

- tři fungující civilní letiště s relativně blízkou dostupností k mezinárodním letištím (Ostrava, Brno, Bratislava)
- 4 přistávací plochy pro Leteckou záchrannou službu v areálech nemocnic (Zlín, Kroměříž, Vsetín a Valašské Meziříčí)

Slabé stránky

- civilní letiště jsou určena především pro sportovní letectví
- nedostatek přistávacích ploch pro vrtulníky
- neexistence pravidelné letecké dopravy

Vnější vlivy

Příležitosti

- modernizace současných letišť ve Zlínském kraji
- rozvoj vrtulníkové dopravy

Ohrožení

- nedostatek finančních zdrojů pro rozvoj letecké dopravy

4.1.3 SWOT analýza cyklistické dopravy

Vnitřní vlivy

Silné stránky

- šetrnost k životnímu prostředí
- dobré podmínky pro další rozvoj cyklistické dopravy

- kvalitní a dostatečná hustota cyklostezek
- aktivní přístup Zlínského kraje na rozvoji cyklistické dopravy

Slabé stránky

- špatný technický stav některých cyklotras
- nedostatečné zajištění úprav cyklotras a jejich značení v průběhu roku

Vnější vlivy

Příležitosti

- zlepšení a zkvalitnění značení cyklistických tras
- zbudování další cyklistické infrastruktury
- zbudování ucelené sítě cyklotras

Ohrožení

- nedostatek finančních prostředků na budování nových cyklotras a opravu stávajících
- další zhoršování stavu některých úseků cyklostezek
- zvýšený provoz cykloturistiky na frekventovaných silnicích I. třídy a tím zvyšující se míra nehodovosti

5 ZÁKLADNÍ PROBLÉMY DOPRAVY A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A NAVRHOVANÁ ZLEPŠENÍ SOUČASNÉHO STAVU

Základním problémem Zlínského kraje z pohledu rozvoje dopravy jako podmínky ekonomické prosperity je neexistující souhrnná síť silnic vyšší kategorie a poměrně nízký standard na silnicích zajišťujících vlastní obsluhu území. Jistou možností na zlepšení této situace představuje řada dopravních staveb v realizaci, případně v přípravě.

Filosofie vytvoření kvalitní základní silniční sítě, tvořené především kapacitními komunikacemi, na kterých se bude realizovat rozhodující dopravní výkon vytvoří vhodné podmínky pro změny v organizaci nákladní dopravy a tím přispěje společně s prvky dopravního zklidnění ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Zcela zanedbatelné zvýšení objemů nákladní dopravy realizované po železnici, se nemohlo promítnout do snížení podílu těžké tranzitní nákladní dopravy na hlavních silničních tazích. K významnějšímu zvýšení přepravy zboží po železnici je nezbytná daleko intenzivnější podpora a rozvoj, upřednostnění vyžaduje forma kombinované dopravy. Konkurenceschopnost železnice v osobní dopravě je podmíněna další modernizací železničních tratí, která je orientována především na zvýšení bezpečnosti a cestovní rychlosti. Významným prvkem je rovněž organizování osobní dopravy v rámci integrovaného dopravního systému.

Z globálního pohledu je výhodné v maximální míře podporovat a upřednostňovat dopravu šetřící životní prostředí tj. zejména hromadnou a cyklistickou dopravu před dopravou individuální. Touto strategií se přispívá k částečnému řešení problematiky přetížených silnic a omezují se negativní dopady automobilismu na životní prostředí.[11]

5.1.1 Definování základních problémů v silniční dopravě

Dopravní situace na silniční síti Zlínského kraje setrvává na dlouhodobém rozporu mezi kvalitou nabídky komunikací a poptávkou, která přes současnou stagnaci bude z dlouhodobého pohledu opět narůstat. Přes zprovoznění úseků dálnice D1 hranice (kraje – Kroměříž východ), rychlostní silnice R55 (SV obchvat Otrokovice) a silnice I/50 (obchvat Uherské Hradiště) přetrvává významný nedostatek komunikací vyšší kvality tj. dálnic a rychlostních silnic, které by zajistily rychlé spojení kraje s okolím a zároveň umožnily rychlé a bezpečné

přemísťování osob mezi jeho významnými centry a oblastmi. Jejich absenci nahrazují silnice I. třídy a z části významné silnice II. třídy, které přebírají funkci komunikací vyšší kvality v převádění tranzitní dopravy, přičemž jejichž základní funkcí by měla být právě distribuce dopravy na komunikace vyšší kvality a realizace rozhodujících objemů zdrojové a cílové dopravy v kraji. Pro tuto nepříslušnou funkci vykazuje většina silnic I. třídy a významné silnice II. třídy poměrně nízký standard. Parametry silnic III. třídy jsou ve své většině dostačující vzhledem ke svému účelu, který plní a s přihlédnutím k jejich dopravnímu zatížení.

Navrhovaná řešení:

Zlepšení průjezdnosti silničních komunikací, měst a regionů a snížení poškozování životního prostředí, zvýšení bezpečnosti, zvýšení efektivnosti výdajů veřejných rozpočtů na zajištění dopravní obslužnosti.

Zmírnit dopravní přetížení měst výstavbou rychlostních silnic a obchvatů.

5.1.2 Definování základních problémů v MHD

Stávající systém řízení dopravy v regionu není v současné době zcela účinně dozorován, informační systémy jsou zastaralé, neexistuje možnost účinné kontroly dopravců, ani kontrola návaznosti spojů na jednotlivých zastávkách a informovanost cestujících.

Navrhovaná řešení:

Jednoznačně je nutné zmírnění zátěže území osobní automobilovou dopravou. Zkvalitnit a zmodernizovat vozový park a zastávky MHD. Zkvalitnění a zavedení nového informačního systému pro cestující. Zlepšit kulturu cestování. Zlepšení technického stavu, modernizace dopravní infrastruktury a dopravních prostředků.

5.1.3 Definování základních problémů v železniční dopravě

Největší objem nástupů na 1km tratě je realizován na trati 331 Otrokovice-Vizovice s „husotou“ cca 82,8 tis. osob/km tratě za rok 2008. Nejzatíženější železniční stanicí je Vsetín s celkovým počtem zhruba 802,5 tis. nastupujících osob za rok 2008, což přibližně představuje v průměru 2,7 tis. osob/24 hod. běžného pracovního dne. Na celkové přepravě zboží v železničních stanicích Zlínského kraje se podílí dovoz zhruba 40% a vývoz 60%. Nejzati-

ženější železniční stanicí je Lhotka nad Bečvou na trati 280 s výkonem cca 1,3 mil. tun, což je zhruba 36% z celkového objemu.

Navrhovaná řešení:

Hustota železniční sítě ve Zlínském kraji je dostatečná, avšak v neposlední řadě je nutné ji neustále modernizovat, elektrifikovat. Rekonstruovat, zkapacitnit a elektrifikovat trať Zlín – střed jako trati napojené na modernizovaný úsek II. tranzitního koridoru, včetně nové výpravní budovy železniční stanice Zlín-střed (společný terminál všech druhů dopravy), rekonstrukce výpravní budovy v Uherském Hradišti včetně zařízení ČD centra.

5.1.4 Definování základních problémů cyklistické dopravy

Mezi základní problémy cyklistické dopravy ve Zlínském kraji patří především dobudování momentálně nedostatečně husté sítě bezpečných cyklostezek po celém jeho území, dobudování bezpečné infrastruktury, zaměřené na bezpečnost chodců a bezpečnost samotných cyklistů. Zmenšit nehodovost spojenou s cyklistickou dopravou.

Navrhovaná řešení:

Významnou podmínkou příznivého vývoje cyklistické dopravy v území Zlínského kraje jsou kvalitně zpracované rozvojové dokumenty.

Při pravidelných jízdách především do zaměstnání, škol, úřady jsou využívány především silnice II. a III. třídy, místní nebo účelové komunikace. Mnohdy jsou využívány i silnice I. třídy. Proto je nutné zajistit především maximální bezpečnost tras, které jsou k tomuto účelu využívány. Je nutné zabezpečit celoroční údržbu stávajících cyklotras. Snažit se o prosazení jednotného značení cyklistických pruhů a komunikací.

Budovat nové cyklotrasy, cyklostezky a jinou infrastrukturu, připravit nové projekty, které sledují propojení měst a obcí kraje.

6 PROJEKTY VYCHÁZEJÍCÍ Z NAVRHOVANÝCH ŘEŠENÍ

Na základě SWOT analýzy, definovaných základních problémů dopravy a dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji jsem se zaměřila na projekty, které považuji z hlediska řešení dopravní situace a dopravní infrastruktury za důležité. Strategické síle se týkají silniční, železniční, letecké a hromadné dopravy.

6.1.1 Strategický cíl č. 1 – výstavba silnic I. a II. třídy

Program výstavby silnic I. a II. třídy je uveden z údajů Ministerstva dopravy a z Ředitelství silnic Zlínského kraje.

Priority:

1. Dokončení silnice I/50 Bánov – obchvat
2. Směrové narovnání silnice II/497 Šarovy – Březolupy, 1,125 km
3. Nově zahájená stavba Silnice II/432: Kroměříž – Koryčany, část XII a XV (extravilán)
4. Silnice II/367: Kroměříž –Kotojedy

Priorita č. I – dokončení silnice I/50 Bánov – obchvat

Silnice I/50 Bánov – obchvat

Předmětem projektu je výstavba přeložky silnice I/50 v kategorii S 11,5/80 v celkové délce 4,425 km. Součástí stavby jsou 4 mostní objekty v celkové délce 76,5 m, tři úrovněvé křižovatky, úpravy místních komunikací a přeložky inženýrských sítí. Od stávající silnice I/50 se přeložka odpojuje severozápadně od Bánova ze směru od Uherského Brodu, tvoří jižní obchvat obce Bánov a připojuje se jihovýchodně od Bánova ve směru na Bystřici pod Lopeníkem.[18]

Dopravní význam stavby

Stavba přeložky silnice I/50 Bánov – obchvat je dlouhodobě sledovanou investicí. Silnice I/50 je zároveň evropskou silnicí E50 a je tedy důležitou dopravní tepnou. Silnice I/50 je vedena ve směru od Brna z mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Holubice (na dálnici D1) přes Slavkov–Bučovice–Buchlovice–Uherské Hradiště–Uherský Brod na hraniční přechod Starý Hrozenkov. Celý tah silnice I/50 prochází výraznou přestavbou, která se snaží o od-

stranění dosavadních dopravně nevyhovujících úseků a zlepšení prostředí v obcích, kterými silnice procházela. Průjezd obcí Bánov je v současné době největší dopravní závadou na celém průběhu silnice I/50, protože průjezdní úsek je veden velmi nevhodným směrovým a výškovým uspořádáním. Ani šířkové poměry neodpovídají požadavkům ČSN. Průjezd silnice evropského významu obcí přináší uvnitř Bánova několik dopravních napojení, která jsou pro tuto komunikaci zcela nepřijatelná. Významnou negativní stránkou jsou časté dopravní nehody v obci. Realizací přeložky dojde k dopravnímu zklidnění uvnitř obce a podstatně se zvýší bezpečnost dopravy, ale zejména bezpečnost chodců v Bánově. Jedná se o úsek, který je nedaleko od hraničního přechodu Starý Hrozenkov–Drietoma na Slovensko. Význam stavby z mezinárodního hlediska je zřejmý z toho, že je předmětný úsek nejen součástí silnice I. třídy sítě silnic ČR, ale je i součástí evropského tahu E50. Přestože je přeložka o něco delší než dosavadní trasa po silnici přes obec, bude doba jízdy po přeložce kratší a levnější. Stavba byla zahájena 6. prosince roku 2008 a probíhá dle schváleného harmonogramu. Předpokládané uvedení stavby do provozu je v červnu roku 2011.

Délka hlavní trasy: 4425 m

Mostní objekty celkem: 4

Mimoúrovňové křižovatky: nejsou žádné MÚK

Katastrální území: Bánov, Uherský Brod, Těšov

Cena stavby dle smlouvy bez daně: 579 685 625 Kč

Zhotovitel: Sdružení I/50 Bánov – obchvat (IMOS Brno, a.s., SDS EXMOST spol. s r.o.)

Objednatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Zlín, Fügnerovo nábřeží 5476, 760 01 Zlín.[19]

Priorita č. 2 – směrové narovnání silnice II/497 Šarovy – Březolupy

Předmětem stavby je směrové narovnání komunikace II/497 včetně výškové úpravy nivelety a rozšíření vozovky na projektovanou kategorii S 9,5/70 v celkové délce 1125 m v úseku mezi obcemi Šarovy a Březolupy. Rozšíření komunikace si vyžádá vybudování zárubní zdi podél lesního pozemku v délce 81m, vč. rekonstrukce a modernizace navazujících úseků. V úseku mezi obcemi Březolupy a Šarovy je tato silnice jedinou spojovací komunikací. Předmětný úsek silnice je veden v celé délce úpravy extravilánem. Stávající silnice má zejména nevyhovující technický stav vozovky, nevyhovující směrové a výškové poměry,

šířkové uspořádání nevyhovující současným a výhledovým intenzitám a nefunkční odvodnění komunikace. Z tohoto důvodu byla požadována výměna konstrukce vozovky a odstranění bodové závady, kterou tvoří nepřehledný úsek podél lesa nezajištěnými rozhledovými poměry. Rekonstrukce komunikace je navržena v začátku a na konci úpravy. Nevyhovující směrové poměry jsou odstraněny návrhem přeložky komunikace ve středním úseku trasy. V rekonstruovaném úseku na stávajícím silničním tělese a v jeho bezprostřední blízkosti dochází k šířkové úpravě na kategorii S 9,5/70. Směrové a výškové vedení trasy bude v navazujících úsecích respektovat stávající stav s částečným vylepšením tak, aby byl nárok na zábor pozemků minimální. Rozšíření komunikace si vyžádá vybudování zárubní zdi v délce cca 80m. Součástí objektu komunikace je rekonstrukce autobusových zastávek na normové parametry a úprava napojení lesních cest a hospodářských sjezdů. Stavba bude prováděna za provozu.[20]

Priorita č. 3 - Silnice II/432: Kroměříž – Koryčany, část XII a XV (extravilán)

Předmětem akce je obnova konstrukčních vrstev silnice II/432 v úseku mezi obcemi Roštín a Cetechovice v délce cca 855 m. Šířka silnice II/432 bude sjednocena na 6,50 m. Směrové vedení silnice bude zachováno, bude provedena celková rekonstrukce vozovky včetně sanace sesuvů pomocí 3 pilotových stěn v celk. délce 138 m. Druhá část projektu představuje kompletní rekonstrukci konstrukčních vrstev silnice II/432 za městem Koryčany (směr Jestřabice). Celková délka rekonstruované části silnice II/432 je 305 m. Šířka silnice II/432 bude sjednocena na 6,50 m. Směrové vedení silnice bude zachováno. Bude provedena sanace sesuvů pravostranné krajnice pomocí gabionové opěrné zdi délky 42 m a pomocí tuhých dvouosých neomříží.[21]

Priorita č. 4 - Silnice II/367: Kroměříž -Kotojedy

Kompletní rekonstrukce vozovky silnice II/367 v délce cca 395m, kdy bude provedeno celkové snížení nivelety silnice v kategorii MS2 12,5/8/50 - volná šířka mezi obrubami bude 7,00 m. Bude provedeno nové odvodnění vozovky, obnoveno a doplněno dopravní značení. Současně Město Kroměříž vybuduje v silničním pozemku kanalizaci. Na rekonstrukci vozovky navazuje výstavba nové malé okružní křižovatky silnic II/367, III/36734, III/36735 a MK s vnějším průměrem 40,00 m, pěti paprsky (větve) a nepojížděným středovým ostrovem. Město Kroměříž je investorem napojení MK, navazujících úprav a sjezdů, nutno realizovat obě investice současně. Realizace 2010-2011.[21]

Další připravované stavby silnic II. a III. třídy se zahájením do roku 2010

Velký Ořechov – Doubravy III/49718 silnice

Ostrožská Lhota III/4991 silnice, průjezd úsekem obce

Zlín, Mladcová III/49016 silnice, opěrná zeď

Kroměříž – Jestřábice II/432 silnice

Bylnice II/495 směrová úprava silnice, most-přestavba

Roštín II/432 silnice, průjezdový úsek obcí

Nový Hrozenkov – Podt'até I II/487 silnice, průjezdový úsek obcí

Horní Lhota – Luhačovice II II/492 silnice, průjezdový úsek obcí

Nedašova Lhota – stát. hranice ČR – SR III/05736 silnice.[21]

Financování**Zdroje financí pro ŘSZK**

- Fondy Evropské unie
- Státní fond dopravní infrastruktury (předfinancování výdajů, které mají být kryty prostředky fondů EU)
- Zlínský kraj (na základě schváleného rozpočtu Zlínského kraje a usnesení Rady Zlínského kraje)
- Obce a Města (jak příspěvek na opravu a rekonstrukci silniční sítě II. a III. třídy v intravilánu)
- Ministerstvo financí ČR (rozhodnutí o poskytnutí dotace ze státního rozpočtu)
- Ostatní (odpisy, jiné)

Regionální OPERAČNÍ PROGRAM (2007 – 2013)

Regionální operační program regionu soudržnosti Střední Morava patří mezi 26 operačních programů, prostřednictvím kterých ČR čerpá v letech 2007 až 2013 peníze ze strukturálních fondů EU. Tento program má čtyři prioritní osy. Jednou z nich je doprava. Součástí této osy je regionální dopravní infrastruktura.

V roce 2010 se předpokládá čerpání finančních prostředků z evropských strukturálních fondů a státního rozpočtu na akce zařazené do ROP formou modifikovaných plateb příjemcům. V praxi se jedná o průběžné financování. Výše finančních prostředků takto získaných bude příjemci známá po ukončení hodnocení projektů a uzavření smluv mezi Ředitelstvím silnic Zlínského kraje jako příjemcem dotace a Regionální radou regionu soudržnosti jako poskytovatelem finančních prostředků.[21]

6.1.2 Strategický cíl č. 2 – projekt KORIS na podporu veřejné dopravy v regionu

Individuální projekt KORIS bude naplňovat jeden z cílů tohoto integrovaného projektu. Mezi aktivity individuálního projektu bude patřit vybudování centrálního dispečinku (spuštění je plánováno během roku 2011) a zavedení informačního systému pro cestující, umístěného ve vozidlech a na zastávkách. Systémem KORIS bude pokryto území Zlínského kraje včetně MHD v Kroměříži, Valašském Meziříčí, Vsetíně a Uherském Hradišti. Území MHD Zlín – Otrokovice bude řešeno samostatným, navazujícím projektem.

Projekt KORIS představuje finanční náklady ve výši 116 milionů korun, přičemž až 85 % této sumy má být získáno z Regionálního operačního programu Střední Morava v rámci podoblasti podpory 1.2.1 Rozvoj integrovaného dopravního systému, přestupní terminály a zastávky.

Partnery projektu budou:

- Obce, na jejichž katastrálním území bude umístěn stacionární informační panel
- České dráhy, a.s.
- Smluvní dopravci Zlínského kraje zajišťující veřejnou linkovou dopravu v závazku veřejné služby
- Smluvní dopravci zajišťující městskou autobusovou dopravu v závazku veřejné služby ve městech Valašské Meziříčí, Vsetín a Kroměříž
- Města Kroměříž, Valašské Meziříčí, Vsetín, Uherské Hradiště, Staré Město, Kunovice.[22]

6.1.3 Strategický cíl č. 3 – rozvoj systému železniční infrastruktury

Priority:

1. Železniční tratě celostátní a mezinárodní
2. Železniční tratě regionální
3. Modernizace vozidlového parku a železničních stanic

priorita č. 1 – železniční tratě celostátní a mezinárodní

Trat' č. 280 - úsek Lhotka nad Bečvou – Střelná. Na tomto úseku je navržena modernizace tratě (rozhodující přínosy – zkapacitnění a zrychlení provozu tzn. zlepšení přepravních podmínek pro kombinovanou a osobní dopravu, zlepšení dopravních podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel v rámci integrovaného dopravního systému)

Trat' č. 330 – úsek Břest - Nedakonice. Na tomto úseku již byly realizovány stavby II. železničního koridoru a došlo k výraznému zkvalitnění železniční dopravy.

Tratě č. 303 a 323 – úsek Bezměrov – Valašské Meziříčí a úsek Valašské Meziříčí - hranice kraje. Na těchto úsecích je navrženo zdvojkolejnění tratě v úseku Kroměříž – Hulín, modernizace tratě a zvýšení únosnosti tratě (rozhodující přínosy – zkapacitnění trati Kroměříž – Hulín, zrychlení a zlepšení podmínek celého severního tahu tratí 303, 323 pro osobní a nákladní přepravu, vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel v rámci integrovaného dopravního systému, možnost přímého spojení centrální části Zlínského kraje s Brnem).

Trat' č. 331 Otrokovice – Vizovice – Valašská Polanka. Na této trati je navržena modernizace, zdvojkolejnění a elektrizace tratě v úseku Otrokovice – Zlín střed, modernizace a elektrizace tratě v úseku Zlín střed - Želechovice Lípa - Vizovice, zvýšení únosnosti a výstavba nové tratě v úseku Vizovice - Valašská Polanka (trat' č. 280) (rozhodující přínosy – zkapacitnění trati, zrychlení a zlepšení dopravních podmínek zejména pro osobní přepravu, vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel v rámci integrovaného dopravního systému, zlepšení dopravní obsluhy dotčeného území, dosažení přímého propojení Zlínska s Valaškem)

Priorita č. 2 – železniční tratě regionální

Trat' č. 281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm. Je navržena modernizace a elektrizace celé tratě. (rozhodující přínosy – zlepšení dopravních podmínek pro osobní a nákladní dopravu, vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel v rámci integrovaného dopravního systému, zlepšení dopravní obsluhy dotčeného území)

Trat' č. 282 Vsetín – Velké Karlovice. Je navržena modernizace a elektrizace celé tratě. (rozhodující přínosy – zlepšení dopravních podmínek pro osobní a nákladní dopravu, vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel v rámci integrovaného dopravního systému, zlepšení dopravní obsluhy dotčeného území)

Priorita č. 3 – modernizace vozidlového parku a železničních stanic

Dnešní stav vozidlového parku nabízí jednak pohled ze strany cestujících, který vnímá zastaralost a zaostalost vozidel, které nedokáží nabídnout patřičné pohodlí na příslušné úrovni, a tím aspoň částečně konkurovat individuální automobilové dopravě a autobusové dopravě. Toto je jeden argument, který rozhoduje o použití příslušného dopravního prostředku. Druhý pohled je ze strany provozovatele vozidel, který má zvýšené náklady z vyšší údržbové náročnosti a z vysoké poruchovosti stávajících žel. vozidel. Problém modernizace vozidlového parku je nutno řešit urychleně a v souladu se současnými trendy (dle Koncepte vozidlového parku ČD pro osobní dopravu č.j. 60397/2002-026) lze tento problém považovat za jeden prioritních v rámci všech sledovaných investičních opatřeních.

Vzhledem ke stávající i výhledové velikosti přepravních proudů ve Zlínském kraji na páteřních tratích regionální dopravy se takovými vozidly jeví vhodné dvouvozové (případě více vozové) jednotky s přepravní kapacitou jedné jednotky (100 - 160 sedadel), provozované sólo nebo ve dvojicích, s maximální rychlostí 120 – 140 km/hod. Pro rychlý výstup a nástup cestujících na zastávkách a pro zpřístupnění hromadné dopravy osobám se sníženou pohyblivostí je nízkopodlažnost základním rysem moderních regionálních vozidel.

U těchto vozidel je nutno počítat i s potřebnou akcelerací (např. k 60 km/hod: 0,6 m/s²), tak aby došlo k podstatnému zkrácení pobytu regionálních vozidel v jednotlivých žel. stanicích a zastávkách a tím došlo ke zvýšení cestovní rychlosti osobních vlaků. Z našich poznatků zatím vyplývá, že dopravně méně zatížené regionální tratě se nevyplatí elektrifikovat a proto je do budoucna nutno počítat s regionálními vozidly, jak v trakci závislé, tak v trakci nezávislé.

Zároveň je třeba se zmínit s ohledem na situování Zlínského kraje, akceptaci našich vozidel zahraničními zeměmi (Polsko, Slovensko) neboť se vstupem naší republiky do EU se zvýší objem mezinárodních přeprav osob a vznikající nové přepravní vazby budou jednou z možností dotační politiky EU. V případě ČR a tím pádem i Zlínského kraje je žádoucí, aby železniční doprava nabídla z důvodu zvýšení kvality nová vozidla, která budou splňovat požadavky cestujících, železničních dopravců, které vyplývají z trendů u vyspělých železničních správ.[23]

6.1.4 Strategický cíl č. 4 – rozvoj cyklistické dopravy

Priority:

1. trasa R4

Priorita č. 1 – trasa R4

Trasa vychází z celkové koncepce definované Generelem dopravy Zlínského kraje, přičemž využívá stávajících úseků cyklotras č. 5159, 5153, 5150, 5013, 5049 a 49.

Vedení trasy:

Staré Hutě – Buchlov – Buchlovice – Velehrad – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Bojkovice – Pitín – Popov – Brumov-Bylnice – Valašské Klobouky – Horní Lideč

Popis cílového stavu

Cyklotrasa vedená po kvalitních zpevněných komunikacích minimální šířky 3,0 m s vyloučeným nebo minimálním provozem motorových vozidel, případně odděleně od automobilového provozu, vhodná pro všechny věkové a výkonnostní skupiny cyklistů.

Charakteristika navrhovaných úprav

Rekonstrukce a stavební úpravy nevhodných, nesjízdných, resp. dopravně nebezpečných úseků v oblasti:

- Staré Hutě – Buchlov
- Uherský Brod – Újezdec u Luhačovic
- Nezdenice – Záhorovice – Bojkovice – Pitín

(jedná se především o zpevnění úseků v min. šířce 3,0 m)

Odstranění dopravně nebezpečných míst, zejména:

- V úseku Buchlov – Buchlovice (křížení se silnicí I/50 v údolí Buchlovického potoka)
- V obci Bojkovice

Realizace nových úseků cyklotrasy v podobě samostatné, nemotoristické komunikace v oblasti:

- Velehrad – Staré Město (přestavba stávající polní cesty podél Salašky)
- Uherské Hradiště – Mařatice – Vésy – Popovice – Hradčovice
- Újezdec – Šumice – Nezdenice
- Štítná nad Vláří-Popov – Brumov-Bylnice (podél říček Vlárky a Brumovky)
- Brumov-Bylnice – Valašské Klobouky – Horní Lideč

a převedení cyklotrasy z původního vedení do nově vybudovaných úseků.

Odstranění nedostatečně orientačně značených míst:

- V průjezdu Bojkovicemi (úsek Záhorovice – Bojkovice)

Trasa je přínosem jak pro rozvoj turistiky a cestovního ruchu, tak pro rozvoj pravidelného využívání kola jako dopravního prostředku do zaměstnání, do škol a na úřady. Prochází napříč celou jižní částí kraje, spojuje jednak atraktivní turistické oblasti (Chřiby, Bílé Karpaty), a jednak všechny významné správní a průmyslové oblasti (Koryčany, Staré Město, Uherské Hradiště, Uherský Brod, Bojkovice, Brumov-Bylnice, Valašské Klobouky). Trasa je vedena převážně v nenáročném mírně zvlněném terénu a její realizace s kvalitním povrchem je předpokladem pro prodloužené období jejího intenzivního využívání. Blízkost jednotlivých významných místních cílů významně předurčuje zejména účelový charakter trasy (pravidelné cesty).[24]

ZÁVĚR

Doprava představuje z hlediska rozvojových záměrů nejnaléhavější prioritu Zlínského kraje. Silniční síť regionu byla dlouhodobě historicky podfinancována a zanedbána. Nadále je nutné budovat komunikace dálničního typu i v železniční dopravě, kterých je v kraji nedostatek. Z těchto důvodů je do dopravní infrastruktury regionu přednostně investováno a Zlínský kraj se na koncepční řešení této oblasti intenzivně zaměřuje. Rozvoj dopravní infrastruktury je důležitým předpokladem konkurenceschopnosti Zlínského regionu.

Prioritou Zlínského kraje by mělo být dobudování dálnic a rychlostních silnic a tím propojení s vyšší dopravní sítí. Dále je třeba se zaměřovat na rekonstrukci a modernizaci silnic I., II., III. třídy, které zajišťují dopravní provázanost kraje a obchvatů měst a obcí.

Důležitým úkolem je výstavba, modernizace a údržba železniční dopravy ve Zlínském kraji. Železniční doprava je šetrnější k životnímu prostředí. Nutná je rekonstrukce vlakového nádraží ve Zlíně, elektrifikovat a zdvojkolejnit některé regionální tratě, obnovit vozidlový park.

Vodní doprava nehraje výraznou roli při přepravě osob. Baťův kanál slouží pouze k rekreaci a to převážně v letních měsících.

Letecká doprava v kraji není nijak výrazně zastoupena letišti, které by sloužilo k veřejné přepravě osob. Výraznou rekonstrukcí by mělo projít letiště v Kunovicích. Velkou roli hraje spolupráce s krajem Olomouckým. V uplynulých dvou letech byly provedeny na letišti v Přerově stavební úpravy, které společně podpořil Olomoucký kraj, město Přerov a Zlínský kraj. Byla opravena vzletová a přistávací dráha a několik desítek objektů. Kraj počítá s využitím letiště pro civilní provoz a pro provoz heliportů.

Cyklistická doprava má v kraji významnou roli. Slouží nejen k dopravě osob do úřadů zaměstnání a do škol, ale v neposlední řadě plní funkci volnočasových aktivit obyvatelstva kraje. Je třeba rozvíjet cyklistickou infrastrukturu, budovat a nadále udržovat cyklistické trasy. Zajistit dostatečnou bezpečnost tras, zmenšit nehodovost, která je spojena cyklistickou dopravou a v neposlední řadě snažit se o prosazení jednotného značení cyklistických pruhů a komunikací.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] ADAMEC, V., a kol. Doprava, zdraví a životní prostředí. ISBN 978-80-247-2156-9.\nl
- [2] HÁJEK, O., I. Sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji." Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005. 101 s. ISBN 80-7318-351-X.\nl
- [3] Ministerstvo dopravy, Dopravní politika pro léta 2005-2013, Kněžves u Prahy: M.I.B. production service, 2005. 62 s. ISBN 70-256-211-3.\nl
- [4] WOKOUN, R., a kol. Úvod do regionálních věd. a veřejné správy. 3. vyd. Praha: IFEC, 2001. ISBN 8086473805.\nl
- [5] Zákon č. 111/1994 Sb, o silniční dopravě.
- [6] Zákon č. 13/1997 sb. o pozemních komunikacích
- [7] Zákon č.266/1994 sb.o drahách
- [8] Wikipedie. Integrovaný dopravní systém [online] [cit. 2010-01-29]. Dostupné na <[www:http://cs.wikipedia.org/wiki/Integrovan%C3%BD_dopravn%C3%AD_syst%C3%A9m](http://cs.wikipedia.org/wiki/Integrovan%C3%BD_dopravn%C3%AD_syst%C3%A9m)>.
- [9] Intermodální přeprava [online] [cit.2010-03-12] Dostupné na [www:<http://www.cdcargo.cz/produkty-a-sluzby/intermodalni-preprava/-51/>](http://www.cdcargo.cz/produkty-a-sluzby/intermodalni-preprava/-51/).
- [10] Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013 [online] [cit. 2010-03-12] Dostupné na [www:< http://www.businessinfo.cz/files/file5667.pdf >](http://www.businessinfo.cz/files/file5667.pdf)
- [11] Generel dopravy ZLÍNSKÉHO KRAJE [online] [cit. 2010-03-12]. Dostupné na [www:http://www.krzlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=125175&doctype=ART&&pi=1](http://www.krzlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=125175&doctype=ART&&pi=1)>.
- [12] Silniční síť na území Zlínského kraje. [online] [cit. 2010-03-12]. Dostupné na [www:<http://www.krzlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=30459&doctype=ART&nid=2656&cpi=1](http://www.krzlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=30459&doctype=ART&nid=2656&cpi=1)>.
- [13] Doprava v kraji známá i neznámá. [online] [cit. 2010-03-12]. Dostupné na [www:< http://www.oknodokraje.cz/article/3487.doprava-v-kraji-znama-i-neznama/>](http://www.oknodokraje.cz/article/3487.doprava-v-kraji-znama-i-neznama/).

- [14] Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. [online] [cit. 2010-03-12]. Dostupné na [www:< http://www.cyklostrategie.cz/download/>](http://www.cyklostrategie.cz/download/).
- [15] Charakteristika Zlínského kraje. [online] [cit. 2010-03-12]. Dostupné na [www:< http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/zlinsky-kraj/charakteristika-zlinskeho-kraje/1000935/40931/#ekonudaj>](http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/zlinsky-kraj/charakteristika-zlinskeho-kraje/1000935/40931/#ekonudaj).
- [16] Český statistický úřad Zlínský kraj. [online] [cit. 2010-03-20]. Dostupné na [www:< http://www.czso.cz/xz/edicniplan.nsf/p/721011-09>](http://www.czso.cz/xz/edicniplan.nsf/p/721011-09).
- [17] Charakteristika kraje. [online] [cit. 2010-03-12]. Dostupné na [www:< http://www.czso.cz/xz/redakce.nsf/i/charakteristika_kraje>](http://www.czso.cz/xz/redakce.nsf/i/charakteristika_kraje).
- [18] Operační program doprava. [online] [cit. 2010-03-22]. Dostupné na [www:<http://www.opd.cz/Modules/OpdProject/Pages/Project.aspx?id=64>](http://www.opd.cz/Modules/OpdProject/Pages/Project.aspx?id=64).
- [19] Ředitelství silnic a dálnic. Silnice I/50 Bánov-obchvat. [online] [cit. 2010-04-06]. Dostupné na [www:<http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf044/\\$file/s50-banov-obchvat.pdf>](http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf044/$file/s50-banov-obchvat.pdf).
- [20] Informační systém o veřejných zakázkách. [online] [cit. 2010-04-06]. Dostupné na [www:<http://www.isvzus.cz/usisvz/usisvz01005Prepare.do?znackaForm=6004204002001>](http://www.isvzus.cz/usisvz/usisvz01005Prepare.do?znackaForm=6004204002001).
- [21] Ředitelství silnic Zlínského kraje. [online] [cit. 2010-04-06]. Dostupné na [www:< http://www.rszk.cz/>](http://www.rszk.cz/).
- [22] Regionální operační program Střední Morava. [online] [cit. 2010-04-06]. Dostupné na [www:< http://www.rr-strednimorava.cz/pro-prijemce/zpracovani-projektove-zadosti-vcetne-priloh-individualniho>](http://www.rr-strednimorava.cz/pro-prijemce/zpracovani-projektove-zadosti-vcetne-priloh-individualniho).
- [23] Zlínský kraj, České dráhy, a. s. Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji – Inventarizace a vyhodnocení současného stavu kolejové dopravy a jejich potřeb. Sdružení firem – Dopravní projektování, spol. s. r. o. a SUDOP Brno, spol. s. r. o., 2004-2005.
- [24] Odbor dopravy a silničního hospodářství. [online] [cit. 2010-04-06]. Dostupné na [www:<http://www.krzlinicky.cz/docDetail.aspx?docid=30463&nid=2656&doctype=ART>](http://www.krzlinicky.cz/docDetail.aspx?docid=30463&nid=2656&doctype=ART).

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

- MHD Městská hromadná doprava
ITS Inteligentní dopravní systémy
IDS Integrovaný dopravní systém

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obrázek 1. administrativní členění kraje</i>	33
<i>Obrázek 2. geografická mapa Zlínského kraje</i>	34

SEZNAM TABULEK

<i>Tab. 1 informace o dálniční a silniční síti k 1. 1. 2009</i>	20
<i>Tab. 2 informace o silnicích I., II., a III. Třídy k 1. 1. 2009</i>	20
<i>Tab. 3 průběh silnic I. třídy na území Zlínského kraje</i>	22
<i>Tab. 4. přehled železničních tratí.....</i>	26

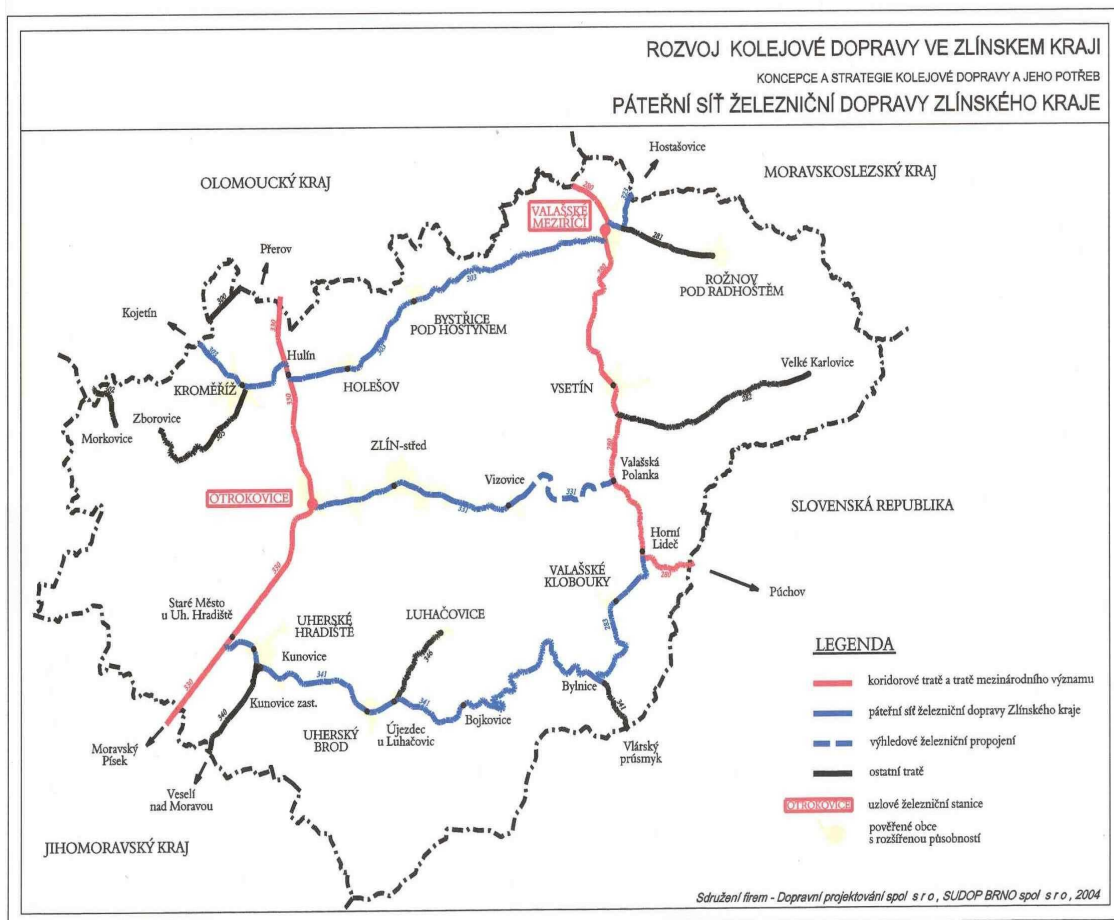
SEZNAM PŘÍLOH

PI Rozvoj kolejové dopravy, páteřní síť železniční dopravy Zlínského kraje

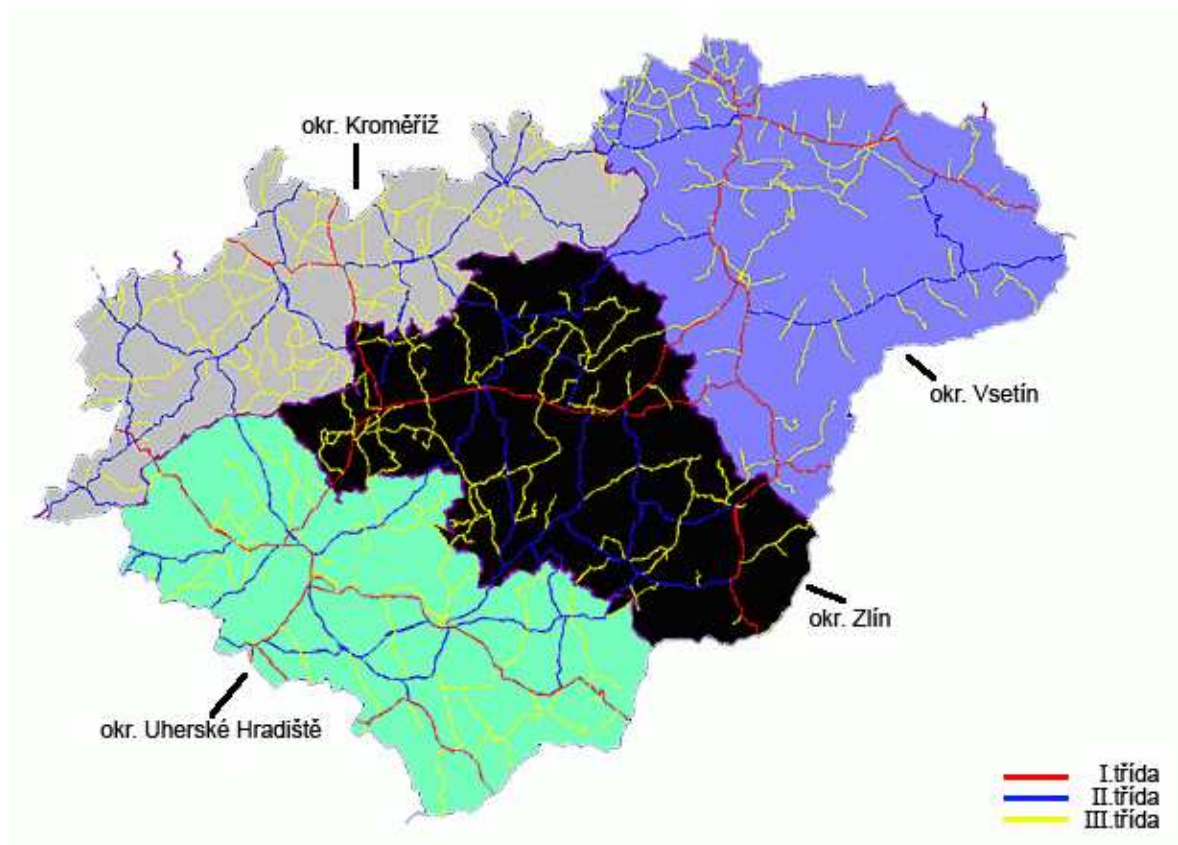
PII Přehled silnic a mostů

PIII Etapizace dopravní infrastruktury (kolejová doprava) na území Zlínského kraje

PŘÍLOHA PI: ROZVOJ KOLEJOVÉ DOPRAVY VE ZLÍNSKÉM KRAJI, PÁTEŘNÍ SÍŤ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE



PŘÍLOHA P II: PŘEHLED SILNIC A MOSTŮ



PŘÍLOHA P III: ETAPIZACE DOPRAVY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY (KOLEJOVÁ DOPRAVA) NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE

