

# **Analýza dopravní obslužnosti Zlínského kraje**

Petra Dlabačová

---

Bakalářská práce  
2011



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: 2010/2011

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Petra DLABAČOVÁ**  
Osobní číslo: **M081258**  
Studijní program: **B 6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

Téma práce: **Analýza dopravní obslužnosti Zlínského kraje**

Zásady pro vypracování:

Úvod

### I. Teoretická část

- Vysvětlete základní teoretické pojmy týkající se dopravní obslužnosti.

### II. Praktická část

- Charakterizujte vývoj dopravní obslužnosti ve Zlínském kraji a popište jeho hlavní vývojové změny.
- Proveďte analýzu současného stavu dopravní obslužnosti ve Zlínském kraji.
- Sestavte SWOT analýzu.
- Definujte základní problémy dopravní obslužnosti ve Zlínském kraji a vypracujte návrhy pro zlepšení současného stavu.

Závěr

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

Seznam odborné literatury:

- [1] ČESKÁ REPUBLIKA – MINISTERSTVO DOPRAVY. Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013. Praha: Ministerstvo dopravy, červenec 2005. 60 s.  
[2] EISLER, J. Úvod do ekonomiky dopravy. 1. vyd. Praha: Codex Bohemia, 1998. 281 s. ISBN 80-85963-54-X.  
[3] HANOUSEK, F. Základy dopravy a přepravy. 1. vyd. České Budějovice: Střední odborná škola veterinární a zemědělská, 2001. 104 s. ISBN 848-12-7808-2.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Pavel Grebeníček**  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
Datum zadání bakalářské práce: **4. dubna 2011**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **20. května 2011**

Ve Zlíně dne 4. dubna 2011

prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková  
*děkanka*



RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.  
*ředitel ústavu*

## PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské/diplomové 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<sup>1</sup>;
- bakalářská/diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí:
  - bez omezení;
  - pouze prezenčně v rámci Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- na mou bakalářskou/diplomovou 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<sup>2</sup>;
- podle § 60<sup>3</sup> odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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.

- podle § 60<sup>4</sup> odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou/diplomovou 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 bakalářské/diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské/diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

- jsem bakalářskou/diplomovou práci zpracoval/a samostatně a použité informační zdroje jsem citoval/a;
- odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 20.5.2011

Matoušek

<sup>4</sup> 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:

- (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 jim 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 přihlídně k vyšší výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.



## **ABSTRAKT**

Bakalářská práce se zabývá analýzou dopravní obslužnosti ve Zlínském kraji. V teoretické části jsou uvedeny obecné informace o dopravě, definovány základní pojmy a vymezen legislativní rámec České republiky v oblasti dopravy. Také se zde seznamujeme se strategickými dokumenty České republiky a úřady a institucemi působícími v této oblasti. V závěru teoretické části je provedena charakteristika Zlínského kraje.

Praktická část bakalářské práce popisuje historický vývoj dopravní obslužnosti na území Zlínského kraje a analyzuje současný stav a úroveň dopravní obslužnosti. Na základě zjištěných informací z předchozích částí je sestavena SWOT analýza. V závěru jsou definovány základní problémy a navržena opatření a projekty pro zlepšení současného stavu.

**Klíčová slova:** doprava, dopravní obslužnost, dopravní infrastruktura, městská hromadná doprava, autobusová doprava, silniční doprava, železniční doprava, letecká doprava, vodní doprava, integrovaný dopravní systém, Zlínský kraj

## **ABSTRACT**

Bachelor work deals with analysis of transporting service function in Zlin region. In theoretical part it's defines the basic concepts, point out the legislation, the authorities and the institutions acting in the area of the tradic in the Czech Republic. Last but not least it point out the characterization of the Zlin region.

The partical part describec the historical evolution of transporting service fiction and defines actual status. On the basis of the informations is the SWOT analysis evaluated. At the end of this work the basic problems are defined, improved is suggested for contemporary posture.

**Keywords:** transport, transporting services, traffic infrastructure, urban mass transport, buss transport, road transport, railway traffic, air transport, water transport, integrated traffic system, Zlin region.

Chtěla bych poděkovat vedoucímu práce panu Ing. Pavlovi Grebeníčkoví za ochotu, vstřícnost a pomoc při tvorbě mé bakalářské práce a kolektivu pracovníků Dopravní společnosti Zlín - Otrokovice za poskytnutí cenných informací.

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

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

## **OBSAH**

<b>ÚVOD.....</b>	<b>10</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST .....</b>	<b>11</b>
<b>1 ÚVOD DO DOPRAVY .....</b>	<b>12</b>
1.1 VÝZNAM DOPRAVY .....	12
1.2 DRUHY DOPRAVY .....	12
1.3 SLOŽKY DOPRAVY .....	13
1.4 ZÁKLADNÍ POJMY .....	14
1.5 LEGISLATIVNÍ RÁMEC ČESKÉ REPUBLIKY V OBLASTI DOPRAVY.....	19
1.6 ÚŘADY A INSTITUCE ČESKÉ REPUBLIKY PŮSOBÍCÍ V OBLASTI DOPRAVY .....	21
1.7 STRATEGICKÉ DOKUMENTY ČESKÉ REPUBLIKY V OBLASTI DOPRAVY .....	22
<b>2 CHARAKTERISTIKA ZLÍNSKÉHO KRAJE.....</b>	<b>25</b>
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST .....</b>	<b>30</b>
<b>3 VÝVOJ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE .....</b>	<b>31</b>
3.1 VÝVOJ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY VE ZLÍNSKÉM KRAJI.....	31
3.2 VÝVOJ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY VE ZLÍNSKÉM KRAJI.....	33
3.3 VÝVOJ VODNÍ DOPRAVY VE ZLÍNSKÉM KRAJI .....	34
3.4 VÝVOJ LETECKÉ DOPRAVY VE ZLÍNSKÉM KRAJI .....	34
<b>4 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU VEŘEJNÉ DOPRAVY A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE ZLÍNSKÉM KRAJI .....</b>	<b>36</b>
4.1 SILNIČNÍ SÍŤ.....	36
4.2 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA .....	40
4.3 AUTOBUSOVÁ LINKOVÁ DOPRAVA .....	49
4.4 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA .....	52
4.5 VODNÍ DOPRAVA .....	57
4.6 LETECKÁ DOPRAVA .....	60
4.7 INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY.....	62
<b>5 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI A INFRASTRUKTURY ZLÍNSKÉHO KRAJE .....</b>	<b>66</b>
<b>6 NÁVRHY NA ŘEŠENÍ STÁVAJÍCÍ SITUACE DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI A INFRASTRUKTURY .....</b>	<b>69</b>
6.1 ZAVEDENÍ IDS VE ZLÍNSKÉM KRAJI.....	69
6.2 OBNOVA ŽIVOTASCHOPNOSTI ŽELEZNICE .....	73
<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>78</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>	<b>79</b>



<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK .....</b>	<b>82</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>83</b>
<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>84</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>85</b>

## ÚVOD

Doprava je prakticky stejně stará jako lidstvo samo. Vyvíjela se od primitivní přepravy nákladů až po současnou relativně komfortní a rychlou přepravu osob a nákladů. Doprava sama o sobě nic nevyrobí, naopak energii spotřebovává, ale lidstvo již řadu století závisí na její dokonalé funkci. Je podmínkou existence a rozvoje společnosti, výše a kvality životního prostředí a standardu. Výkonnost a rychlost dopravy, její spotřeba energie a vliv na životní prostředí bezprostředně působí na rozvoj společnosti a na udržitelný rozvoj území.

Téma mé bakalářské práce je Analýza dopravní obslužnosti Zlínského kraje. Toto téma jsem si vybrala z důvodu aktuálnosti a potřeby řešit současný nepříznivý stav, kterého jsem si jako obyvatelka kraje plně vědoma. V oblasti dopravní obslužnosti je klíčovou výzvou zajistit rozvoj veřejné dopravy a zabránit tak dalšímu zatěžování městských center individuální automobilovou dopravou, umožnit obyvatelům venkovských regionů dojíždění do hospodářských center a zpřístupnit periferní turistické oblasti pro návštěvníky.

Cílem této bakalářské práce je podrobně analyzovat současný stav veřejné dopravy a silniční infrastruktury, která s ní úzce souvisí, popsat přepravní potřeby obyvatel a ze získaných poznatků v této analýze vymezit největší problémy a uvést návrhy na jejich řešení.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 ÚVOD DO DOPRAVY

V první části bakalářské práce je vyzvednut význam dopravy, vypsány její složky a druhy a charakterizovány základní obecné pojmy. Dále se v této kapitole seznamujeme se strategickými dokumenty České republiky v oblasti dopravy, úřady a institucemi a najdeme zde také legislativní rámec České republiky v oblasti dopravy.

### 1.1 Význam dopravy

Doprava ve velké míře zpřístupnila lidem svět a stala se nevyhnutelnou součástí jejich každodenního života. Potřeba změny místa, přemístování nejrůznějších věcí či vykonávání cest bylo vždy v popředí zájmu lidských požadavků. Tato nutnost vyplývá z různých příčin, z nichž se dá považovat za nejdůležitější zabezpečení trvalého rozvoje národního hospodářství státu. Vždyť obrovské množství výrobků by bylo bezúčelné, kdybychom je nemohli dopravit na místo, kde mají být užitečně spotřebovány.

Doprava uspokojuje nejen potřeby přemístění z místa na místo, ale jejím prostřednictvím se uskutečňují materiálové toky mezi výrobou a spotřebou, mezi průmyslem a zemědělstvím, mezi venkovem a městy i mezi oblastmi a státy. Čím vyšší je úroveň a kvalita dopravy, tím dochází k rozvoji kvalitnější kooperace, k rozvoji národní a mezinárodní dělby práce, k lepší směně zboží, atd. Rozvoj takové dopravy vytváří předpoklady k bezprostřednějším a těsnějším společenským vztahům, k rozvoji vědy a techniky, k pevnějším hmotným a kulturním svazkům mezi národy a k celkově bohatšímu životu lidí. [6]

Jak už bylo popsáno výše, doprava je v dnešní době hlavním určujícím faktorem a jedním z klíčových odvětví ekonomiky České republiky. Je však nutné podotknout, že doprava představuje jeden z hlavních faktorů, který při svém rozvoji nepříznivě ovlivňuje kvalitu životního prostředí. Tento negativní vliv se projevuje především v produkci emisí, zabírání kvalitní zemědělské půdy, vyšší hladině hluku, narušování charakteru krajiny, ale také v rychlém přenášeni chorob, pohybu zločinců či v kontaminaci vody nebezpečnými látkami při ropné havárii.

### 1.2 Druhy dopravy

**Členění podle prostoru, ve kterém se nachází dopravní cesta**

- pozemní doprava
- vodní doprava
- letecká doprava

#### **Členění podle předmětu a způsobu dopravy**

- osobní doprava
- nákladní doprava

#### **Členění podle územního rozdělení přepravních potřeb**

- kyvadlová doprava
- místní doprava
- městská doprava
- regionální doprava
- vnitrostátní doprava
- mezinárodní doprava

#### **Členění podle vztahu zdroje a cíle dopravy vzhledem k danému území**

- vnitřní
- vnější
- tranzitní [1]

### **1.3 Složky dopravy**

Rozlišujeme tři základní složky dopravy:

- dopravní prostředky – auta, vlaky, lodě, letadla
- dopravní sítě – silnice, železnice, námořní linky

- dopravní uzly – nádraží, letiště, přístavy [1]

## 1.4 Základní pojmy

### 1.4.1 Obecné pojmy z oblasti dopravy

**Doprava** je soubor činností, kterými se uskutečňuje pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách, přemísťování osob a materiálu dopravními prostředky nebo dopravními zařízeními.

**Dopravní obslužnost** je zajištění dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu. Rozlišují se dva typy – základní dopravní obslužnost a ostatní dopravní obslužnost. V zákoně o silniční dopravě jsou v přesném znění definovány takto:

- **Základní dopravní obslužnost** – zajištění přiměřené dopravy pro všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale únosnému rozvoji tohoto území obvodu.
- **Ostatní dopravní obslužnost** – zajištění dopravních potřeb územního obvodu obce nad rámec základní dopravní obslužnosti území kraje. Na zajištění ostatní dopravní obslužnosti uzavírá obec s dopravcem závazek veřejné služby a hradí ze svého rozpočtu prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci plněním závazků veřejné služby.

**Dopravce** je právnická nebo fyzická osoba, která provozuje silniční dopravu podle zákona.

**Dopravní bod** je místo, kde se uskutečňuje nástup nebo výstup, případně přestup cestujících z dopravního prostředku nebo místo, kde naloží, přeloží nebo vyloží zboží.

**Dopravní dostupnost** vyjadřuje prostorovou a časovou dosažitelnost jednotlivých uzlů při jednom druhu dopravy. Je ovlivňována zejména geografickou polohou a těsností uzlů.

**Dopravní prostředek** je technický prostředek pro přemísťování osob, věcí a nákladů.

**Dopravní síť** vzniká tak, že jednotlivé dopravní body jsou spojeny dopravními cestami, které vzájemně propojené vytváří dopravní síť.

**Dopravní uzel** je místo většinou na křižovatce dopravních cest s významnou dopravní infrastrukturou. [7]

**Spoj** je dopravní spojení v rámci linky, které je časově a místně určené jízdním řádem.

**IDS** je integrovaný dopravní systém. Jedná se o takový způsob zajištění veřejné dopravy v území, v němž jednotlivé druhy dopravy vzájemně spolupracují a vytvářejí tak přehledný a jednoduchý systém vzájemně provázaných linek s jednotným tarifem, přepravními podmínkami a pravidelnými intervaly mezi spoji. [14]

**ITS** je inteligentní dopravní systém, který představuje spojení informačních a komunikačních technologií v dopravě. Zvyšuje efektivitu dopravy.

**Veřejná linková doprava** je doprava, při které jsou přepravní uzly nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb. [7]

#### 1.4.2 Základní pojmy – silniční doprava

Silniční doprava je souhrn činností, kterými 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 ve volném terénu. [10]

**Pozemní komunikace** je určena k užití silničními vozidly, jinými vozidly a chodci.

**Dálnice** je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdni pásy. [12]

Dálnice je charakterizována svými vlastnostmi:

- návrhová rychlost přes 100 km/h, maximální povolená rychlost se v jednotlivých zemích světa liší
- kategoriální šířka čtyřproudové dálnice 27,5 metru
- mimoúrovňové křižovatky
- přípojovací a odbočovací pruhy v maximální předepsané délce
- směrové oblouky, stoupání a klesání musí dodržovat určité parametry pro daný typ terénu
- v dlouhých stoupáních musí být vždy přidán stoupací pruh



- střední dělicí pás a krajnice musí dodržovat předepsané šířky

České dálnice spravuje Ředitelství silnic a dálnic. Maximální povolená rychlost na dálnicích v Česku je mimo obec 130 km/h, v obci 80 km/h. [15]

**Silnice** je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci.

Silnice se dělí do těchto tříd:

- silnice I. třídy – určeny pro dálkovou a mezinárodní dopravu. Je vystavěna jako rychlostní silnice, určena pro rychlou dopravu a má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice. Jsou ve vlastnictví státu a ve správě ŘSD.
- silnice II. třídy – určeny pro dopravu mezi okresy. Jsou ve vlastnictví krajů.
- silnice III. třídy – určeny k vzájemnému spojení obcí nebo k jejich napojení na ostatní pozemní komunikace. Jsou ve vlastnictví krajů. [12]

**Místní komunikace** je veřejně přístupná komunikace pro místní dopravu v obcích. Je ve vlastnictví obcí.

**Účelová komunikace** je komunikace určena pro obsluhu lesních a zemědělských pozemků a dále také ke spojení jednotlivých nemovitostí s ostatními komunikacemi.

**Křižovatka** je místo, kde se pozemní komunikace protínají nebo stýkají a alespoň dvě z nich jsou vzájemně propojeny. [8]

### 1.4.3 Základní pojmy – železniční doprava

Železniční doprava je kolejová doprava provozovaná na železniční dráze. Obvykle ji vykonává železniční společnost. Proti silniční dopravě se kolejová doprava vyznačuje relativně nízkou spotřebou energie na tunokilometr.

**Dráha** je cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.

Železniční dráhy se z hlediska významu, účelu a technických podmínek, stanovených prováděcím předpisem, člení do jednotlivých kategorií:

- dráha celostátní – slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena.

- dráha regionální – dráha regionálního nebo místního významu, která slouží 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 – dráha, která slouží zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obce.

**Vůz** je fyzický nákladní vůz bez ohledu na počet náprav.

**Vozová jednotka** je dvou nebo třínápravový nákladní vůz.

**Hnací vozidla** jsou lokomotivy a motorové vozy

**Trakce** je soubor zařízení a činností souvisejících s poháněním hnacího vozidla, formou pohonu, vyvíjením tažné síly nebo dynamickým brzděním.

**Železniční stanice** slouží k odbavování cestujících, přijímání a vydávání zavazadel a spěšních, nakládce, vykládce a odbavování vozových zásilek. Řízení sledu vlaků, křižování a předjíždění vlaků, odvěšování a přivěšování vozů, rozřadování a sestavy vlaků. [11]

#### 1.4.4 Základní pojmy – vodní doprava

Vodní doprava je plavbou po vodních tocích, umělých i přírodních jezerech, mořích, oceánech a i umělých plavebních kanálech a průplavech, a to na vodní hladině nebo pod hladinou. Také zde zařazujeme plavidla na vzduchovém polštáři, tedy vznášedla pohybující se nad vodní hladinou. (wikipedia) Při pohledu do historie lze konstatovat, že je vodní doprava nejstarším druhem dopravy.

Podle druhu komodit, které přepravujeme, dělíme vodní dopravu na:

- osobní vodní dopravu
- nákladní vodní dopravu

Další dělení lze provést podle toho, kde vodní doprava probíhá ve vztahu ke kontinentům na:

- vnitrozemskou vodní dopravu
- námořní plavbu

**Plavba** je provozování vozidla na vodní cestě

**Plavidlo** představuje souhrnný název pro vodní dopravní prostředky a jiné říditelné plavoucí objekty.

**Přístav** je soustava ploch a zařízení, nacházející se na vhodném místě břehu řeky nebo moře. [3]

#### 1.4.5 Základní pojmy – letecká doprava

Leteckou dopravou se rozumí letecké činnosti provozované letadly pro civilní účely. [9]

**Letadlo** je zařízení, které je způsobilé létat v atmosférách nezávisle na zemském povrchu, nést na palubě osoby nebo jiný náklad, schopné bezpečného vzletu a přistání a alespoň částečně říditelné. Za letadla se též považují připoutané balóny.

**Letiště** je územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha včetně souboru leteckých staveb a zařízení letiště, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel a k pohybům letadel s tím souvisejícím.

**Tranzitní hala** je prostor v letištní budově vyhrazen pro tranzitní cestující. [16]

#### 1.4.6 Základní pojmy – městská hromadná doprava

Je to systém linek osobní veřejné dopravy určených k zajišťování dopravní obsluhy na území města hromadnými dopravními prostředky.

MHD se nejčastěji dělí na:

- silniční – autobusy, trolejbusy
- kolejovou – tramvaje, metro, železnice
- nekonvenční – lanové dráhy, jednokolejové dráhy, visuté dráhy, pohyblivé chodníky [8]

#### 1.4.7 Ostatní pojmy z oblasti dopravy

**Potrubní doprava** je určena k přepravě hromadných substrátů, zejména kapalin, plynů, par a suspenzí. Technickou základnu tvoří potrubí, armatury a hnací zařízení, nejčastěji čerpadla a kompresory. [8]

**Kombinovaná doprava** je systém přepravy zboží v jedné a téže přepravní jednotce (ve velkém kontejneru, výměnné nástavbě, odvalovacím kontejneru) nebo silničním vozidle, která při jedné jízdě využije též železniční nebo vodní dopravu. [16]

**Doprava v klidu** zahrnuje zastavení, stání a zejména parkování vozidel. Je obecně stanovena místní úpravou silničního provozu. [17]

## 1.5 Legislativní rámec České republiky v oblasti dopravy

### Silniční doprava

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

### Železniční doprava

- Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů
- Zákon č. 460/2006 Sb., úplné znění zákona č. 266/1994 Sb., o drahách
- Zákon č. 625/1992 Sb., o zániku státní organizace Československé státní dráhy
- Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, ve znění nálezu Ústavního soudu vyhlášeného pod č. 83/2003 Sb., ve znění zákona č. 179/2003 Sb. a ve znění zákona č. 293/2004 Sb.
- Zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění zákona č. 71/2000 Sb., zákona č. 102/2001 Sb., zákona č. 205/2002 Sb., zákona č. 226/2003 Sb., a zákona č. 277/2003 Sb.

- Zákon č. 132/2002 Sb., o poskytnutí státní záruky České republiky na zajištění úvěru určeného na financování investičních nákladů modernizace I. tranzitního železničního koridoru Děčín – Praha - Břeclav.
- Zákon č. 133/2002 Sb., o poskytnutí státní záruky České republiky na zajištění úvěru určeného na financování nákupu pěti třívozových elektrických jednotek řady 471.
- Zákon č. 516/2002 Sb., o poskytnutí státní záruky České republiky na zajištění úvěru určeného na financování nákupu železničních vozů, poskytnutého společností EUROFIMA, ve znění zákona č. 399/2003 Sb.
- Zákon č. 358/2005 Sb., o poskytnutí státní záruky České republiky na zajištění úvěru poskytnutého společností EUROFIMA a účelem financování nákupu železničních kolejových vozidel a o změně zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 180/2006 Sb., o poskytnutí státní záruky České republiky na zajištění úvěru poskytnutého společností EUROFIMA za účelem financování nákupu železničních kolejových vozidel
- Zákon č. 297/2007 Sb., o poskytnutí státní záruky České republiky na zajištění úvěru poskytnutého společností EUROFIMA za účelem financování nákupu železničních kolejových vozidel

### **Vodní doprava**

- Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě
- Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě

### **Letecká doprava**

- Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání
- Zákon č. 409/2001 Sb., o poskytnutí státní záruky České republiky pro případ odpovědnosti za škodu způsobenou v důsledku válečných nebo teroristických akcí provozem letadla v souvislosti s provozováním letecké dopravy

### **Ostatní zákony v oblasti dopravy**

- Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury
- Zákon č. 475/2001 Sb., o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou v dopravě [16]

## 1.6 Úřady a instituce České republiky působící v oblasti dopravy

### Ministerstvo dopravy České republiky

Ministerstvo dopravy České republiky je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy a odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování.

České ministerstvo dopravy bylo původně zřízeno zákonem č. 2/1969 Sb., později bylo na určitou dobu zrušeno (působnost vykonávalo federální ministerstvo). Po svém obnovení fungovalo jako Ministerstvo dopravy a spojů ČR. Od 1. Ledna 2003, kdy byla část působnosti převedena na nové Ministerstvo informatiky ČR, má současný název Ministerstvo dopravy České republiky.

Organizace podřízené Ministerstvu dopravy v resortu dopravy:

#### A. Státní podniky a státní organizace

- Řízení letového provozu
- Správa železniční dopravní cesty

#### B. Organizační složky státu

- Úřad pro civilní letectví
- Státní plavební správa
- Drážní úřad
- Drážní inspekce
- Ředitelství vodních cest
- Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

#### C. Státní příspěvkové organizace

- Ředitelství silnic a dálnic

- Centrum služeb pro silniční dopravu

#### **D. Právnícká osoba podřízená Ministerstvu dopravy**

- Státní fond dopravní infrastruktury

#### **E. Veřejná výzkumná instituce**

- Centrum dopravního výzkumu [16]

#### **České dráhy, a.s.**

Akciová společnost České dráhy vznikla 1. ledna 2003 na základě zákona 77/2002 Sb., jako jeden z nástupnických subjektů původní státní organizace České dráhy.

České dráhy, a.s. poskytuje služby v osobní a nákladní dopravě a zabezpečuje provozuschopnost železniční dopravní cesty. [16]

#### **Státní plavební správa**

Státní plavební správa byla zřízena zákonem č. 114/1995 Sb. ke dni 1. října 1995. Je správním úřadem, který vykonává státní správu a státní dozor při provozování plavby na vnitrozemských vodních cestách. [19]

### **1.7 Strategické dokumenty České republiky v oblasti dopravy**

#### **Dopravní politika ČR pro léta 2005 - 2013**

Vláda na svém zasedání dne 13. července 2005 schválila zásadní koncepční materiál, který stanovuje směry, jakými by se v nejbližších letech měly rozvíjet všechny druhy dopravy využívané na území ČR - Dopravní politiku České republiky pro léta 2005 – 2013. Tento strategický dokument vychází ze skutečnosti, že požadavky na přepravu osob i zboží stále rostou a nabídka na trhu v řadě případů neodpovídá poptávce či standardům počátku 21. Století. [18]

Cílem dopravní politiky pro léta 2005 – 2013 je sjednotit podmínky na dopravním trhu a vytvořit podmínky zajištění kvalitní dopravy v rámci udržitelného rozvoje. Hlavními prioritami je zajištění:



- rovných podmínek v přístupu na dopravní trh,
- kvalitní dopravní infrastruktury umožňující hospodářský růst,
- financování v sektoru dopravy,
- dopravního sektoru,
- podpory rozvoje dopravy v regionech.

Na uvedené priority navazují specifické cíle a konkrétní opatření k jejich realizaci. Dopravní politika bude dále rozpracována ve dvou sektorových dokumentech Generálním plánem rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI) a Strategií podpory dopravní obsluhy území.

### **GEPARDI**

Generální plán dopravní infrastruktury (dále jen „GEPARDI“) je základním strategickým dokumentem, který přímo navazuje na schválenou Dopravní politiku ČR. Tento dokument představuje strategický rámec, který má pomoci efektivně řídit rozvoj dopravní infrastruktury České republiky. Globálním cílem je „zkvalitnit mobilitu osob a zboží tak, aby významně pomáhala přiblížit Českou republiku ekonomické úrovni hospodářsky rozvinutějších zemí Evropské unie“.

Motto GEPARDI je „Dopravní infrastruktura jako silný nástroj rozvoje národního hospodářství a posilování sociální soudržnosti při respektování environmentálních zásad“.

Strategický dokument GEPARDI má pro období 2007 – 2013 stanovit:

- konkrétní priority rozvoje dopravní infrastruktury v ČR podle priorit Dopravní politiky a dalších důležitých souvisejících dokumentů a dohod,
- priority významných projektů mezinárodního, státního a nadregionálního významu podle jejich socioekonomické účinnosti a naléhavosti,
- strategie reálného financování plánu včetně vyvážené finanční alokace konkrétním prioritám/opatřením/projektům,
- rámcový plán implementace velkých projektů v období plánu podle jejich úrovně priority a závaznosti,
- rámec pro implementaci, monitorování a průběžné hodnocení plánu,

- doporučení pro celkový systém průběžného plánování a financování dopravní infrastruktury na národní úrovni.

GEPARDI není koncipován pouze jako jednorázový strategický dokument, ale spíše jako otevřený a živý dokument, který bude vrcholem nového průběžného a provázaného procesu dlouhodobého i krátkodobého plánování a programového výběru konkrétních rozvojových projektů k financování. [16]

### **Strategie podpory dopravní obsluhy území**

Byla zpracována na základě usnesení vlády č.882/2005 z 13. července 2005 jako návazný dokument na tomtéž usnesením vlády schválenou Dopravní politiku ČR pro léta 2005 – 2013. [16]

## 2 CHARAKTERISTIKA ZLÍNSKÉHO KRAJE

### Poloha a rozloha

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).



Obrázek 1. Okresy Zlínského kraje [21]

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 km<sup>2</sup> je čtvrtým nejmenším krajem v republice. K 31. 12. 2009 měl celkem 305 obcí (z toho 30 měst), ve kterých ke konci roku 2009 žilo 591 042 obyvatel. [21]



Obrázek 2. Poloha Zlínského kraje v České republice [21]

### Území

Území má členitý charakter. Z převážné části je kopcovitý, tvořený pahorkatinami a pohořími. V části kraje, v povodí Moravy, se táhne rovinnatá úrodná oblast – Haná na Kroměřížsku a Slovácko na Uherskohradištsku. Severní částí kraje probíhají Moravskoslezské Beskydy s nejvyšší horou Čertův mlýn (1 206 m), na východě se rozkládají Javorníky s nejvyšší horou Velký Javorník (1 071 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. Kraj má celkem příznivé klimatické podmínky. Z klimatických hodnot naměřených v meteorologické stanici na území kraje byla zjištěna v roce 2009 průměrná teplota vzduchu 9,8 °C a celkový úhrn srážek 644,6 mm/m<sup>2</sup>.

Zlínský kraj má velkou rozlohu chráněného krajinného území. Velkoplošná území zahrnují dvě chráněné krajinné oblasti, Beskydy a Bílé Karpaty, které 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 122 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, Vsetín a část okresu Kroměříž. [22]

### **Obyvatelstvo**

V roce 2009 žilo na území Zlínského kraje 591 042 obyvatel. Hustota zalidnění 149,1 obyvatel/km<sup>2</sup> výrazně převyšuje republikový průměr. Nejvyšší zalidněnost je v okrese Zlín (186,7 obyvatel/km<sup>2</sup>) a nejnižší v okrese Vsetín (127,5 obyvatel/km<sup>2</sup>). Vývoj věkového složení obyvatel je charakterizován zvyšujícím se podílem obyvatel v poproduktivním věku. Přesto je věková struktura z ekonomického hlediska stále příznivá. Průměrný věk obyvatel Zlínského kraje byl v roce 2009 40,9 let. [21]

### **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 10. místo mezi kraji v ČR. V roce 2008 dosáhla průměrná hodnota HDP na 1 obyvatele kraje 286 172 Kč (v běžných cenách).

Průmyslový potenciál Zlínského kraje tvoří podniky zpracovatelského průmyslu, kterých je 17,0% 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.

K 31. 12. 2008 registroval Český statistický úřad ve Zlínském kraji celkem 131 870 právnických a fyzických subjektů, z nichž 15 229 subjektů mělo zaměstnance. Podíl subjektů se zaměstnanci se proti předchozímu roku snížil o 0,08%, což je o 0,02% méně než ke stejnému datu v roce 2008. S počtem zaměstnanců 25 a více je v kraji 1 525 firem.

Průměrná hrubá měsíční mzda zaměstnance činila v subjektech se sídlem na území kraje 33 836 Kč (v přepočtených hodnotách na plně zaměstnané), což je pod celostátním průměrem.

K 31. 12. 2009 evidovaly úřady práce Zlínského kraje celkem 20 048 uchazečů o zaměstnání, registrovaná míra nezaměstnanosti byla 10,83%. V rámci kraje měl nejvyšší míru nezaměstnanosti okres Kroměříž (12,72%) a naopak nejnižší okres Uherské Hradiště (9,61%). [21]

### **Sociální údaje**

Síť předškolních a školních zařízení v kraji představuje 309 mateřských škol, 256 základních škol, 17 gymnázií, 52 středních odborných škol bez konzervatoří a bez nástavbového studia, 29 středních škol nástavbového studia, 36 středních odborných učilišť a 12 vyšších odborných škol. Ve Zlínském kraji působí 2 vysoké školy. Je to Univerzita Tomáše Bati v krajském městě, jež má veřejnoprávní statut a uděluje bakalářský a magisterský stupeň vzdělání na šesti fakultách. Druhou je soukromá vysoká škola Evropský polytechnický institut v Kunovicích. Z hlediska rozvoje regionu měl vznik Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně v roce 2000 zásadní význam. Tato nově vzniklá vysoká škola si klade za cíl vyrovnat v nově vzniklém kraji obecný deficit vysokoškolsky vzdělaných obyvatel a nabídnou jim kromě nových společensko-vědních oborů i dosud v České republice ojedinělou možnost studia „marketingových komunikací a reklamy“.

Na jednoho lékaře připadá v rámci kraje 273 obyvatel. Akutní, následná a rehabilitační zdravotní péče je zabezpečena stabilizovanou sítí nemocnic (10 v kraji), kde je k dispozici 3 078 lůžek. V roce 2009 bylo 164 889 příjemců důchodů, z nichž bylo 87 384 příjemců důchodů starobních plných. Výše průměrného důchodu dosáhla 9 614 Kč. [21]

## Turismu a kultura

V 338 hromadných ubytovacích zařízeních cestovního ruchu Zlínského kraje se v roce 2009 ubytovalo 458 405 hostů, z toho 65 185 cizinců.

Zlínský kraj je svéráznou turistickou oblastí, jeho atraktivita vyplývá z množství přírodních, kulturních a historických památek. Nikde jinde v České republice nelze najít oblast, která nabídne současně hory, zahradní architekturu, lázně, vinařská údolí, pozůstatky Velkomoravské říše, řadu církevních památek a historicky cenných staveb, jakož i ojedinělý příklad moderní baťovské funkcionalistické architektury. Skutečnost, že se zde setkávají tři národopisné celky: úrodná Haná, pohostinské Slovácko a svérázné Valašsko také výraznou měrou přispívá k originalitě kraje.

Desetitisíce návštěvníků přijíždějí každoročně za zdravím, relaxací a odpočinkem do největších moravských lázní Luhačovic. Region nabízí i bohaté sportovní vyžití. Kvalitní lyžařské dráhy pro sjezd i běh skýtají například Pustevny, Portáš, Velké Karlovice, hřebeny Chřibů a Hostýnských vrchů. Podél toku řeky Moravy prochází Moravská cyklostezka, která navazuje na rakouské a slovenské cyklostezky. Horolezci mohou trénovat v Pulčinských, Lačnovských nebo Čertových skalách. Milovníci automobilového sportu si jistě vzpomenou na každoročně konanou Barum ralye a Valašskou zimu. Originální zážitek také přináší plavba po Baťově kanálu, jsou zde vodní nádrže Horní Bečva, Bystřička, Ostrožská Nová Ves, Rusava, Pozlovice a Smradávka. Celosvětovému uznání se těší Podzámecká i Květná zahrada a arcibiskupský zámek v Kroměříži, které jsou zapsány do Listiny světového dědictví UNESCO. Za zmínku stojí Holešov s muzeem židovské kultury, gotický hrad Buchlov, barokní zámek v Buchlovicích nebo poutní místo Velehrad. Jedinečný je památník Velké Moravy ve Starém Městě, Valašské muzeum v přírodě a skanzen v Rožnově pod Radhoštěm, areál staveb na Pustevnách, socha pohanského boha Radegasta a sousoší Cyrila Metoděje na Radhošti. [21]

Tyto aktivity jsou však přímo podmíněny zlepšením dopravní přístupnosti tohoto kraje a dostatečnou dopravní obsluhou jeho území.



## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

### 3 VÝVOJ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE

V této kapitole se zaměřím na popis historického vývoje dopravní obslužnosti na území našeho kraje, což sebou jistě přinese zajímavá zjištění v mnoha směrech.

#### 3.1 Vývoj městské hromadné dopravy ve Zlínském kraji

Zlín proslavila Baťova továrna na výrobu obuvi, která dala, tehdy stagnujícímu městu s řemeslnou výrobou, nový rytmus. Dynamicky se rozvíjející Baťův koncern si podmínil obrovský nárůst obytné zástavby na poměrně velké ploše, a tak již ve dvacátých letech vznikla potřeba hromadné osobní dopravy, sloužící především ke svozu a rozvozu zaměstnanců Baťova koncernu. Již od roku 1899 byla sice v provozu železniční trať Otrokovice - Zlín - Vizovice, která nesla hlavní tíhu osobní dopravy, avšak nové obytné čtvrti byly již od železnice příliš vzdáleny, a tak vyvstala potřeba dalšího dopravního systému. V roce 1928 zahájil hromadnou dopravu osob třemi autobusy zlínský autodopravce Pavel Vaculík, který zavedl provoz na lince od Baťových závodů přes Zálešnou k nemocnici, a to výlučně pro zaměstnance Baťových závodů. Postupně byl provoz rozšířen a v roce 1930 byla udělena koncese dalšímu dopravci Františku Pavelkovi, který prováděl autobusovou dopravu na téměř shodné trati.

V roce 1940 zřídila správa OZVD (Otrokovice – Zlínsko – Vizovická dráha) další městskou autobusovou linku z Podhoří přes náměstí Práce na Díly. Tato Baťou ovládaná společnost převzala roku od roku 1943 veškerou autobusovou dopravu ve Zlíně v době, kdy již naplno probíhaly přípravy na zavedení trolejbusové dopravy.

Snad nejstarší stopa k přípravě zahájení provozu trolejbusové dopravy sahá do roku 1934, kdy v novinách vyšel článek o rozhodnutí správní rady brněnských pouličních rad zavést trolejbus v největším moravském městě. Městskou radu ve Zlíně tato myšlenka zaujala, protože o dva dny později sepsala dopis na Ředitelství městských drah v Brně se žádostí o poskytnutí některých informací k trolejbusové dopravě. Závod došel k závěru, že je trolejbus výhodnější než autobus při ceně 40 haléřů za 1 kWh. Ovšem cena elektřiny dodávaná Baťovými závody byla 1Kč/kWh. Celá tato myšlenka tedy na několik let odpadla a ožívá až v roce 1940, kdy vzniká společnost Zlínská dopravní a.s., kterou zakládá město společně s firmou Baťa. 27. ledna 1944 byl slavnostně zahájen provoz na třech linkách A, B a C.

Linky A a B jezdily protisměrně a měly 13 zastávek. Linka C měla zastávek 11. Pravidelná doprava ve Zlíně ale netrvala dlouho. Letecké bombardování Baťových závodů 20. listopadu 1944 poškodilo závodní elektrárnu, trolejové vedení linky C v úseku Náměstí Práce – Strhanec a řadu dalších zařízení, což citelně narušilo provoz. Ale k obnovení městské hromadné dopravy v plném rozsahu došlo už 14. května 1945. V březnu 1945 pak bylo vydáno stavební povolení na trať Cigánov – Vršava. Čím dál více se v dopravních problémech projevovale výstavba rodinných domů ve směru na Otrokovice i výstavba strojírny v Malenovicích. Železniční doprava s malým počtem zastávek a velkými intervaly přestávala stačit a proto bylo rozhodnuto o výstavbě další trolejbusové trati Zlín – Malenovice, která byla o pět let později prodloužena až do Otrokovic. V roce 1982 byla zahájena stavba trolejbusové trati Příční ul. – Příluky. Až do konce tohoto roku byly autobusové linky, stejně jako linky trolejbusů, označovány písmeny. Od 1. ledna 1983 jsou značeny čísly. Tímto byla ukončena první etapa. Druhá následovala již v roce 1984, kdy byl stavebně dokončen trolejbusový úsek na Bartošovu čtvrt'. 25. 9. 1989 byl zahájen pravidelný trolejbusový provoz i na Jižních Svazích. Zatím posledním prodloužením trolejbusové linky bylo prodloužení do průmyslové zóny Příluky a Želechovic nad Dřevnicí. [31]



Obrázek 3. Historický trolejbus Škoda 9TrHT [31]

### 3.2 Vývoj železniční dopravy ve Zlínském kraji

Železnice znamenala v minulosti symbol pokroku. A náš region patřil k prvním na území současné České republiky, kterého se tato novinka dotkla. Vždyť první železniční trať na našem území byla zprovozněna v roce 1839 (Wien – Břeclav – Brno) a v našem regionu máme železnici již od roku 1841 (Břeclav – Přerov – Olomouc). Je jistě zajímavostí, že do Prahy dorazila první trať až v roce 1845.

Nejvýznamnější stanicí v našem okolí tehdy byla Napajedla, což by dnes asi sotva kdo tipoval. Otrokovice získaly na významu teprve v roce 1899, kdy byla otevřena železniční trať do Zlína a Vizovic. Někteří lidé se domnívají, že zásluhu na její výstavbě měl Baťa, to však není pravda. Trať zpočátku provozovala společnost KFNB (Severní dráha císaře Ferdinanda). Firma Baťa dráhu převzala až v roce 1931 a provozovala ji až do jejího zestátnění po 2. světové válce. Zlín tedy získal železniční spojení v roce 1899, ostatní významná města v kraji o něco dříve – Uherské Hradiště a Uherská Brod v roce 1883, Valašské Meziříčí v roce 1884, Vsetín o rok později a Kroměříž v roce 1888.

Zatímco trať Přerov – Břeclav prošla v nedávné minulosti zásadní modernizací jako součást II. tranzitního koridoru, trať Otrokovice – Vizovice na své „vylepšení“ stále čeká. V současnosti však probíhají za podpory Zlínského kraje projekční práce na přípravě její modernizace, a tak věřme, že se i zde zlepšení kultury cestování v blízké budoucnosti dočkáme. [32]



Obrázek 4. Historický vlak [25]

### 3.3 Vývoj vodní dopravy ve Zlínském kraji

#### Baťův kanál

Baťův kanál je historickou vodní cestou. Vnitrozemský průplav vznikl v letech 1936 – 1938 s cílem zlepšení hladiny spodních vod po regulacích Moravy a své sehrál i starý sen o propojení Dunaje, Odry a Labe. Byl dlouhý 50 km a pojil Otrokovice s Rohatcem. Stavba se skládá z pohyblivých jezů s výsuvnými tabulemi a závlahovými klapkami, plavebních komor, soustavy závlahových a drenážních kanálů roztroušených po celé krajině. Plavební kanál je částečně veden po řece Moravě a částečně nově vykopaným umělým vodním korytem, které se od řeky odděluje ve Spytihněvi a znovu se spojuje ve Starém Městě. Ve Veselí se kanál znovu odděluje, ve Vnorovech se s řekou unikátním způsobem kříží a pokračuje až do Rohatce. Veškeré regulační návrhy byly a jsou navrhovány rovněž s ohledem na splavnění řeky. Vodní cesta se po roce 1948 dále nerozšiřovala a plavba byla pro neekonomičnost v roce 1960 ukončena. Dále byla prováděna základní údržba plavební trasy a to ze zemědělských, vodohospodářských a hygienických důvodů. Po několika pokusech o oživení plavby se v roce 1993 chopily iniciativy obce a na základě společného projektu založily v roce 1996 pro tyto účely nadační fond – Agenturu pro rozvoj turistiky na Baťově kanále, nadační fond, která se podle vzoru anglických a holandských kanálů nesnaží o průmyslové využití, ale o snahu využít vodní cestu k turistickým účelům. Jejím hlavním úkolem bylo v první řadě úplné zprovoznění jeho technických zařízení. Plán se začal ihned realizovat. V roce 2002 založila Agentura obecně prospěšnou společnost Baťův kanál, o.p.s., jejímž úkolem je, mimo údržby a oprav svěřeného majetku, dlouhodobě zajistit účast obcí při obnově vodní cesty a současně rozvíjet a realizovat projekty, jejichž úlohou je přilákat do této oblasti Moravského Slovácka dostatečné množství návštěvníků. [13]

### 3.4 Vývoj letecké dopravy ve Zlínském kraji

Československá letecká doprava se datuje od roku 1923, kdy byl rozhodnutím ministerské rady schválen návrh na zřízení státního podniku – Československých státních aerolinií. Před tímto datem provozovaly na našem území leteckou dopravu zahraniční společnosti. Provozovaly především vyhlídkové lety, ale příležitostně i skutečnou přepravu cestujících a údajně i přepravu pošty. Již za Rakousko – Uherska létala přes Moravu tehdy domácí linka Vídeň – Lvov - Kyjev. Jednalo se ale o přelety bez mezipřistání na Moravě.

Letecká doprava má na území Zlínského kraje mnohaletou tradici. Na Moravě vznikla v roce 1923 Moravská letecká společnost Aero-Lloyd působící v Brně a Olomouci, a v roce 1930 se na letecké dopravě začal podílet další větší dopravce, kterým byly Baťovy závody ve Zlíně. Baťa vybudoval leteckou flotilu pro podnikovou dopravu a mimo jiné inicioval výstavbu tehdy moderního letiště v Otrokovicích. Provozování letecké dopravy Baťových závodů bylo přerušeno válkou. Po válce byla činnost leteckého oddělení obnovena už pod hlavičkou podniku Baťa a.s., Zlín (po změně názvu na Svit n. p. se z leteckého oddělení stal Svitlet a ten r. 1951 převzali ČSA). [27]

## 4 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU VEŘEJNÉ DOPRAVY A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE ZLÍNSKÉM KRAJI

V této kapitole se budu věnovat popisu a analýze stávajícího stavu a úrovně dopravní obsluhy ve Zlínském kraji. S tímto pojmem také velmi úzce souvisí kvalita silniční sítě, proto bude část kapitoly věnována právě jí.

### 4.1 Silniční síť

Hustota silniční sítě Zlínského kraje zpravidla odpovídá potřebám dopravního napojení všech měst a obcí na silniční síť a jejich dopravní obsluhy. Kopcovitý charakter některých oblastí kraje (týká se zejména okresu Vsetín) předurčuje převažující údolní zástavbu v území a tím i nižší hustotu silniční sítě. Výrazným handicapem a deficitem Zlínského kraje je vysoký podíl průjezdních úseků zastavěným územím obcí na většině hlavních tahů, nevhodné směrové a sklonové poměry na mnohých významných silnicích I. a II. třídy a nedostatečné šířky jejich některých úseků snižují celkovou rychlost, plynulost a bezpečnost a výrazně zvyšují zatíženost silniční dopravy. Dalším významným nedostatkem a bariérou rozvoje je zatím stále nedostatečně rozvinutá síť dálnic a rychlostních komunikací. I když první významný krok v podobě otevření nových 18, 5 km dálničních komunikací, díky nimž je konečně náš kraj spojen dálnicí s Brnem a Prahou, máme již za sebou.

Mapa silniční a dálniční sítě Zlínského kraje je zobrazena v příloze. Délku silnic a dálnic na území Zlínského kraje nám ukazuje následující tabulka. Silnice I. třídy jsou započítány bez rychlostních komunikací. [23]

DÉLKA SILNIČNÍ SÍTĚ VE ZLÍNSKÉM KRAJI K 1. 1. 2011 (v km)						
okres	dálnice	rych. silnice	I. třída	II. třída	III. třída	celkem
Kroměříž	12,5	7,1	29,9	189,0	314,8	<b>553,4</b>
Uh. Hradiště	-	-	122,3	139,9	262,9	<b>525,1</b>
Vsetín	-	-	113,5	83,6	309,8	<b>507,0</b>
Zlín	-	8,9	76,4	160,1	309,2	<b>554,5</b>
<b>celkem</b>	<b>12,5</b>	<b>16,0</b>	<b>342,1</b>	<b>572,6</b>	<b>1 196,7</b>	<b>2 140,0</b>

Tabulka 1. Délka silniční sítě ve Zlínském kraji k 1. 1. 2011 [22]

#### 4.1.1 Dálnice a rychlostní komunikace

Síť dálnic zasahuje na území Zlínského kraje zatím velmi krátkou dobu. Malý, sedmi kilometrový úsek D1 Kojetín – Kroměříž-východ byl otevřen teprve v roce 2009. První úsek rychlostní komunikace – stavba R55 Otrokovice, obchvat severovýchod, je v provozu od roku 2006. Tato situace trvala do 3. prosince 2010, kdy bylo Ředitelstvím silnic a dálnic slavnostně zprovozněno nových 18,5 km dálničních komunikací mezi Kroměříží a Otrokovici. Jedná se o 5 km dlouhý úsek Kroměříž – Hulín na dálnici D1 a 13,5 km rychlostní silnice R55, které na sebe navazují na tzv. Moravské křižovatce v blízkosti Hulína. Díky tomuto kroku je konečně Zlínský kraj spojen dálnicí s Brnem i Prahou. Na trase se nacházejí celkem 3 mimoúrovňové křižovatky, z nichž nejvýznamnější (MÚK Hulín) slouží k napojení rychlostní silnice R55 na trasu D1 a v budoucnu umožní i připojení rychlostní silnice R49 ve směru na Slovensko. Ve výstavbě zatím zůstává druhá část stavby Kroměříž – Říkovice, úsek Hulín – Říkovice. Dokončení bylo znemožněno mimořádně nepříznivými povětrnostními podmínkami s vydatnými dešťovými srážkami, což se projevilo zvýšením hladiny podzemní vody v celé oblasti stavby. Z tohoto důvodu se investor stavby, Ředitelství silnic a dálnic, rozhodl vyčkat na dostatečnou konsolidaci násypů a posunul dokončení napojení D1 na I/55 u Říkovic do června 2011.

Jak úsek D1, tak R55 jsou ve výstavbě od roku 2008. Stavby jsou navrženy ke spolufinancování Evropskou unií z prostředků Fondu soudržnosti. V rámci Operačního programu Doprava. O nenávratný příspěvek Evropské unie je požádáno v rámci Priority 2 v oblasti podpory „Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T“

#### Informace o stavbě D1

Dálnice D1 navazuje v křižovatce Kroměříž-východ, kde dříve končila a pokračuje na křižovatky Hulín-západ a Hulín, což v součtu činí délku 5,0 km. Součástí stavby je i 2,8 km navazující úsek rychlostní silnice R55 po křižovatku Hulín-východ. Trasa je vedena volným nezastavěným územím převážně po zemědělských pozemcích, mimo lesní porosty. Stavba zahrnuje kromě hlavní trasy 9 přeložek silnic I., II. a III. třídy, místních komunikací a polních cest, 9 dálničních a 5 silničních mostních objektů, 2 mimoúrovňové křižovatky se silnicí I. resp. II. třídy a 1 mimoúrovňovou křižovatku s rychlostní silnicí, 3 opěrné zdi, vybudování systému odvodnění, dopravního značení, přeložky inženýrských sítí, stavbu protihlukové stěny a realizaci vegetačních úprav.



Vyvedením dopravy ze zastavěného území dojde k zásadnímu zlepšení životního prostředí především ve městech Kroměříž a Hulín.

Cena stavby D1 Kroměříž-východ - Říkovice: 4 539 121 653 Kč

Délka: 11 300 m + 2 800 m R55

Datum zahájení: 04/2008

Datum zprovoznění: 12/2010, resp. 06/2011 [22]

### **Informace o stavbě R55**

Komunikace je součástí souboru staveb rychlostní silnice R55 Olomouc – Břeclav. Stávající silnice I/55 je důležitým dopravním spojením vedeným ve směru Olomouc, Přerov, Hulín, Tlumačov, Otrokovice, Napajedla, Uherské hradiště, Hodonín a Břeclav. V některých úsecích přesáhlo dopravní zatížení již dávno únosnou mez. Ve jmenovaných sídlech je současná doprava vedena středem města nebo obce, což má negativní vliv na život a zdraví obyvatel ve zmiňovaných městech a obcích (velká nehodovost často se smrtelným zraněním, hluk, exhalace, rozdělení obce).

Zprovozněním stavby rychlostní silnice R55 v úseku Skalka – Hulín dojde k dopravnímu uvolnění současné silnice I/55 a tím ke zmírnění negativních vlivů dopravy na život v uvedených obcích. Trasa je vedena volným nezastavěným územím převážně po zemědělských pozemcích, s minimálním zásahem do lesních porostů. Stavba zahrnuje kromě hlavní trasy přeložky silnic III. tříd, účelových komunikací a polních cest, 11 mostních objektů, 4 zárubní zdi, vybudování systému odvodnění, dopravního značení, přeložky inženýrských sítí, stavby protihlukové clony a realizaci vegetačních úprav.

Cena stavby R55 Skalka – Hulín: 2 814 999 761 Kč

Délka: 10 800 m

Datum zahájení: 07/2008

Datum zprovoznění: 12/2010 [22]

#### **4.1.2 Silnice I. třídy**

Dálková a mezinárodní 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 11. Z tohoto počtu 6 silnic kraj protíná (I/35, I/47, I/50, I/54, I/55,

I/57), 4 silnice zde začínají nebo končí (I/49, I/56, I/58, I/71) a 1 silnice se nachází pouze na jeho území (I/69). Přehled silnic I. třídy je následující:

- I/35 hranice Olomouckého kraje – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm – hranice Moravskoslezského kraje
- I/47 hranice Olomouckého kraje – Kroměříž – Hulín
- I/49 Otrokovice – Zlín – Vizovice – Valašská Polanka – Horní Lideč – státní hranice ČR/SR
- I/50 hranice Jihomoravského kraje – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Brod – státní hranice ČR/SR
- I/54 hranice Jihomoravského kraje – Strání – státní hranice ČR/SR
- I/55 hranice Olomouckého kraje – Hulín – Staré Město – Kunovice – hranice Jihomoravského kraje
- I/56 hranice Moravskoslezského kraje – Horní Bečva
- I/57 hranice Moravskoslezského kraje – Valašské Meziříčí – Vsetín – Brumov – státní hranice ČR/SR
- I/58 Rožnov pod Radhoštěm – hranice Moravskoslezského kraje
- I/69 Vsetín – Liptál – Vizovice
- I/71 Uherský Ostroh – hranice Jihomoravského kraje [29]

#### 4.1.3 Silnice II. a III. 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 jedna 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)
- 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.

Vlastní dopravní obsluhu měst a obcí Zlínského kraje zajišťuje 327 silnic III. třídy, které jsou ve správě Ředitelství silnic Zlínského kraje. [29]

### Stav vozovek II. a III. třídy ve Zlínském kraji ke dni 30. 9. 2010

Známka průměrného celokrajného hodnocení na pětibodové stupnici činí 3,33. Posuzování stavu povrchu vozovek pozemních komunikací realizovala pro Ředitelství silnic Zlínského kraje firma PavEx Consulting, s.r.o., Brno. Stav povrchu vozovek II. a III. třídy se od roku 2004 každoročně mírně zlepšoval. Letos došlo k posuzování podle novelizovaného (přísnějšího) předpisu. Důsledkem toho je o několik desetin stupně horší známka. Stav vozovek je hodnocen pětistupňovou škálou jako ve škole. Jednotlivé stupně se označují: výborný (1), dobrý (2), vyhovující (3), nevyhovující (4), havarijní (5). Nejlepší vozovky II. a III. třídy má okres Uherské Hradiště (hodnocení 3,07), na druhém místě mezi okresy je Vsetínsko (hodnocení 3,30), třetí místo zaujímá okres Zlín (3,36) a relativně nejhorší hodnocení mají vozovky v okrese Kroměříž (3,55). V následující tabulce můžeme vidět přehled, kolik kilometrů konkrétního stavu mají jednotlivé okresy Zlínského kraje. Jednotkové rozdíly v součtech řádků a sloupců jsou způsobeny zaokrouhlováním údajů v metrech. [23]

STAV POVRCHU VOZOVEK (v km)						
okres	výborný	dobrá	vyhovující	nevyhovující	havarijní	celkem
Kroměříž	38	101	49	181	136	505
Uh. Hradiště	70	98	46	117	76	407
Vsetín	37	90	43	165	58	394
Zlín	51	124	40	118	138	471
<b>celkem</b>	<b>197</b>	<b>413</b>	<b>179</b>	<b>580</b>	<b>408</b>	<b>1 776</b>

Tabulka 2. Stav povrchu vozovek [23]

## 4.2 Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava je provozována ve městech Zlín a Otrokovice, Uherské Hradiště, Kunovice a Staré Město, Kroměříž, Vsetín a Valašské Meziříčí. Ve městech Vsetín a Valašské Meziříčí ji pomocí autobusů provozuje společnost ČSAD Vsetín, a.s. a ve městě

Uherské Hradiště společnost ČSAD Uherské Hradiště, a. s. Ve městě Kroměříž je zajišťována firmou Kroměřížské technické služby, s.r.o. [32]

Provoz městské hromadné dopravy ve Zlíně má bezesporu pověst jednoho z nejlepších provozů v České republice. Tato pověst byla vytvořena především tvrdou prací zlínských dopraváků, kteří za velmi těžkých podmínek dokázali přičlenit trolejbus k městu tak, že k němu nerozlučně patří. Proto se domnívám, že si městská hromadná doprava ve Zlíně zaslouží náležitou pozornost a v této kapitole se tedy budu věnovat především tomuto městu. [31]

Městská hromadná doprava je ve městech Zlín a Otrokovice zajišťována Dopravní společností Zlín – Otrokovice, s.r.o., která provozuje jak trolejbusovou, tak i autobusovou dopravu. Do trolejbusů MHD se nastupuje a vystupuje všemi dveřmi. Výjimku tvoří období od 21:00 do 4:00 hodin, kdy je zaveden nástup předními dveřmi a výstup dveřmi ostatními. Řidič pak kontroluje odbavování cestujících. Odbavování v autobusech MHD probíhá shodně. Výjimku tvoří oblasti zastávek s celodenním nástupem předními dveřmi. Jedná se, především o některé málo vytížené koncové úseky autobusových linek, kde nástup předními dveřmi příliš nezdržuje odbavování. Těmito oblastmi jsou například Kamenec, Mladcová, Kudlov nebo Velíková. Oblasti jsou v jízdních řádech i schématech linek vyznačeny.

Vozy Zlínské městské hromadné dopravy si dlouhou dobu po zahájení provozu držely vlastní městský nátěr, tvořený modrou spodní částí vozu a šedými nebo červenými lištami pod okny. Prostor mezi okny býval natřen krémově a střecha obvykle šedě. V tomto barevném provedení byly dodávány ještě první vozy Škoda 9Tr v první polovině 60. let. Poté nastoupil klasický červenokrémový unifikovaný nátěr vozidel MHD. Až v roce 1989 se začalo experimentovat s jiným barevným provedením. Přes odlišné pruhování v tmavě červené barvě přes žluté vozy s úzkým tmavě modrým proužkem se dopravce dostal k současnému městskému nátěru vozidel MHD. Spodní část karoserie je tmavě modrá, zbytek vozu sytě žlutý.

Vozovna trolejbusů i autobusů MHD Zlín – Otrokovice se nachází v Podvesné mezi řekou Dřevnicí a železniční tratí do Vizovic, u zastávky Podvesná XVII. Budovy sídla dopravce jsou architektonicky velmi zajímavé. [32]

#### 4.2.1 Ceny jednotlivého jízdného v městské hromadné dopravě Zlín - Otrokovice

Ceny jednotlivého jízdného v MHD Zlín – Otrokovice jsou určovány dobou od označení jízdenky a počtem použití (označení). Jednotlivé jízdenky existují nepřestupné dvacetiminutové, přestupné čtyřicetiminutové a jedno či vícedenní. Jízdenky nepřestupné a jedno a či vícedenní existují pouze plnocenné, jen jízdenky přestupné čtyřicetiminutové jsou i zlevněné (děti 6-15 let, důchodci do 70-ti let a ženy na mateřské dovolené). Dvaceti i čtyřicetiminutové jízdenky jsou pak rozděleny ještě do kategorií pro jedno nebo čtyři použití. Dvacetiminutová nepřestupná jízdenka pro jedno použití stojí 9 Kč, pro čtyři použití 34 Kč. Nepřestupnou jízdenku pro jedno použití lze také zakoupit u řidiče za 15 Kč. Čtyřicetiminutová přestupná plnocenná jízdenka stojí pro jedno použití 12 Kč, pro čtyři použití 44 Kč. Zlevněná přestupná jízdenka stojí 6 Kč pro jedno použití a 22 Kč pro čtyři použití. Existuje také čtyřicetiminutová jízdenka pro jedno použití pro zavazadlo nebo psa za 9 Kč. Vícedenní jízdenky existují ve variantách s platností jeden (40 Kč), tři (70 Kč) nebo sedm dní (90 Kč). Na následujícím obrázku pro představu uvádím několik vzorů jízdenek. [32]



Obrázek 5. Ukázka jízdenek městské hromadné dopravy [31]

Pro pravidelné cestování městskou hromadnou dopravou se dají také zakoupit nepřenosné předplatné kupóny do legitimací. Ty existují v několika variantách plnocenného a zlevněného provedení, proto budou pro větší přehled znázorněny do následujících tabulek. V první tabulce jsou uvedeny základní předplatné kupóny. [32]

ZÁKLADNÍ PŘEDPLATNÉ NEPŘENOSNÉ KUPÓNY			
pásmo	doba platnosti		
	1 měsíc	3 měsíce	6 měsíců
A	290 Kč	730 Kč	1 240 Kč
B	250 Kč	640 Kč	1 045 Kč
C	250 Kč	640 Kč	1 045 Kč
A, B	320 Kč	830 Kč	1 470 Kč
B, C	290 Kč	730 Kč	1 240 Kč
A, B, C	360 Kč	920 Kč	1 580 Kč

Tabulka 3. Základní předplatné nepřenosné kupóny [31]

Ve druhé tabulce jsou znázorněny zlevněné přepravní kupóny. Ty platí pro děti od dosažení 6 let do skončení povinné školní docházky (žakovský „Ž“), pro žáky a studenty středních a vysokých škol (studentský „S“), osoby na mateřské dovolené s dítětem ve věku do dovršení 3 let (mateřský „M“) a starobní důchodce či občany s III. stupněm invalidity do 70 let (důchodcovský „D“). Zlevněné předplatné mohou také využívat občané, kteří jsou držiteli zlaté Jánského plakety za 40 bezplatných odběrů krve a občané s vyšším stupněm ocenění. [31]

ZLEVNĚNÉ PŘEDPLATNÉ NEPŘENOSNÉ KUPÓNY					
pásmo	Ž, M, S		D		držitelé Jánského plakety
	1 měsíc	3 měsíce	1 měsíc	3 měsíce	12 měsíců
A	145 Kč	365 Kč	190 Kč	470 Kč	1 250 Kč
B	125 Kč	320 Kč	165 Kč	425 Kč	1 150 Kč
C	125 Kč	320 Kč	165 Kč	425 Kč	1 150 Kč
A, B	160 Kč	415 Kč	200 Kč	520 Kč	1 500 Kč
B, C	145 Kč	365 Kč	190 Kč	470 Kč	1 250 Kč
A, B, C	180 Kč	460 Kč	220 Kč	570 Kč	1 665 Kč

Tabulka 4. Zlevněné předplatné nepřenosné kupóny [31]

Dle výzkumu, který byl proveden v září roku 2010, bylo zjištěno, že nejlepším krajským městem pro lidi, kteří neřídí nebo nemají vlastní auto je Olomouc a Zlín. Lidé tady dají nejméně peněz za jízdenky (ceny jízdenek byly porovnány v přepočtu na aktuální průměr-

nou mzdu v jednotlivých krajích). Naopak nejdražší cestování za pomoci MHD je v Karlových Varech. Zde by se dal použít slogan „nejnižší mzdy, nejdražší jízdenky“, což bude zřejmě ovlivněno především tím, že jsou Karlovy Vary významným lázeňským městem a ceny jízdenek jsou zde přizpůsobeny cizincům. Nikterak levně nepřijde cestování MHD ani obyvatelé Brna či Ostravy. Přesný rozpis můžeme vidět v následujícím grafu. Ten nám ukazuje, kolik kusů jízdenek bychom si mohli v jednotlivých krajských městech pořídit za jeden průměrný plat. Na vodorovné ose jsou zobrazena krajská města, svislá osa nám ukazuje počet kusů jízdenek.



Obrázek 6. Na kolik jízdenek vychází průměrný plat

#### 4.2.2 Trolejbusový provoz městské hromadné dopravy Zlín - Otrokovice

Současný trolejbusový provoz městské hromadné dopravy je zajišťován třinácti linkami, označenými čísly 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 a 14. Tyto linky jsou v provozu celodenně a celotýdenně s výjimkou linek 1 (pouze několik spojů za den mimo špičky), 3 (jezdí pouze v pracovní dny), 7 (celotýdenně jeden spoj v každém směru v noci, v červenci a srpnu navíc o nedělích a svátcích odpoledne provoz historického trolejbusu), 10 (pouze v pracovní dny od 4:30 do 15:30 hodin) a 14 (pouze ve špičkách pracovních dnů a jeden spoj v každém směru mimo pracovní dny). Rozsah provozu linek se může zdát návštěvníkovi města zmatený, ale oproti autobusům je ještě velmi přehledný. [32]

**Vedení linek trolejbusové městské hromadné dopravy:**

- 1:** Příluky – Náměstí Práce – Malenovice – Otrokovice ČD a zpět
- 2:** Bartošova čtvrť – Náměstí Práce – Malenovice – Otrokovice ČD a zpět
- 3:** Lesní čtvrť – Náměstí Práce – Prštné – Louky točna a zpět
- 4:** Vršava – Dlouhá – Náměstí Práce – Podhoří a zpět
- 6:** Jižní Svahy Kocanda – Náměstí Práce – Malenovice – Otrokovice ČD a zpět
- 7:** Jižní Svahy Kocanda – U zámku – Náměstí práce – Sportovní hala a zpět
- 8:** Jižní Svahy Kocanda – U zámku – Školní – Dlouhá – Baťova nemocnice – Slovenská – U zámku – Jižní Svahy Kocanda
- 9:** Jižní Svahy Středová – U zámku – Školní – Slovenská – Baťova nemocnice – Dlouhá – U zámku – Jižní Svahy Středová
- 10:** Jižní Svahy Středová – U zámku – Náměstí Práce – Malenovice Centro a zpět
- 11:** Lužkovice – Příluky Průmyslová zóna – Příluky – Náměstí Práce – Sportovní hala a zpět
- 12:** Želechovice – Příluky – Náměstí práce – Sportovní hala a zpět
- 13:** Lesní čtvrť – Náměstí Práce – Sportovní hala a zpět
- 14:** Jižní Svahy Středová – U zámku – Náměstí Práce – Sportovní hala a zpět [31]

Současný trolejbusový vozový park je tvořen trolejbusy běžné délky i kloubovými. U obou provedení jezdí kromě vozů s podlahou v normální úrovni i vozy nízkopodlažní. Dopravní společnost Zlín – Otrokovice vlastní také jeden historický trolejbus – jedná se o vůz Škoda 9TrHT ev, č. 1, vyrobený v roce 1979 a původně provozovaný v Mariánských Lázních. Celkový přehled, počet a stáří užívaných trolejbusů je zaznamenán v následující tabulce. Historická vozidla nejsou do věkového průměru autobusového vozového parku započítána.

[36]



typ trolejbusu	počet kusů	průměrné stáří v letech
<b>sólovozy</b>	<b>20</b>	<b>10,0</b>
Škoda 14Tr	6	18,7
Škoda 24Tr Irisbus	14	6,2
<b>kloubové vozy</b>	<b>36</b>	<b>11,4</b>
Škoda 15Tr	27	13,8
Škoda 25Tr Irisbus	9	4,3
<b>historická vozidla</b>	<b>1</b>	<b>29,0</b>
<b>celkem</b>	<b>56</b>	<b>10,9</b>

Tabulka 5. Celkový přehled, počet a stáří užívaných trolejbusů [36]

Nízkopodlažní trolejbusy jsou vybaveny pomocnými naftovými agregáty a je jimi proto zajišťován provoz vybraných spojů linky 11 a 12 v oblastech mimo trolejového vedení. Na smyčce Příluky, kde je ukončeno trolejové vedení, zapne vůz jedoucí do průmyslové zóny, Lužkovic či Želechovic naftový agregát a automaticky stáhne sběrače. I nasazení sběračů se provádí automaticky – u zastávky Pančava jsou na vedení umístěny „stříšky“, které navedou zvedající se sběrače na troleje. Někteří řidiči ale nasazují sběrače ručně.

Vozový park trolejbusů bude dále obnovován nízkopodlažními vozy Škoda 24Tr a 25Tr Irisbus. Dopravce také ve svých dílnách modernizuje starší trolejbusy Škoda 14Tr a 15Tr, a to i pro jiné dopravce. [36]

#### 4.2.3 Autobusový provoz městské hromadné dopravy Zlín - Otrokovice

Autobusový provoz městské hromadné dopravy je v současnosti tvořen jedenácti linkami označenými čísly 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 51, 53, 55 a 70. Nejčastěji jezdí linka 55 (Otrokovice ČD – Otrokovice – Štěrkoviště), na které je zaveden interval v ranní špičce pracovních dnů 8 minut, v odpolední špičce pracovních dnů 10 minut a mimo pracovní dny 15 nebo 20 minut. Ostatní linky většinou nemají více než 2 spoje za hodinu, některé jsou tvořeny jen několika spoji za den a o intervalech se vůbec hovořit nedá. Linky 35 a 53 jezdí pouze v pracovní dny, linka 37 pouze mimo pracovní dny. [32]

**Vedení linek autobusové městské hromadné dopravy:**

**31:** Jaroslavice – Náměstí práce – Krematorium – Maják točna – Filmové ateliéry točna a zpět

**32:** Mladcová Bartošův dům – U zámku – Školní – Kudlov točna a zpět

**33:** Paseky – U zámku – Školní – Dlouhá – Bartošova čtvrt a zpět

**34:** Sportovní hala – Náměstí Práce – Kostelec lázně – Štípa zbrojnice – Lešná ZOO a zpět

**35:** Sportovní hala – Náměstí Práce – Kostelec lázně – Štípa – Velíková a zpět

**36:** Sportovní hala – Náměstí Práce – Kostelec lázně – Lešná ZOO – Velíková a zpět

**37:** Sportovní hala – Náměstí Práce – Kostelec lázně – Lešná ZOO – Velíková a zpět

**51:** Malenovice točna – Kamenec I. – Malenovice točna

**53:** Náměstí Práce (Dům umění) – Náměstí Míru – Louky křižovatka – Malenovice točna a zpět

**55:** Kvítkovice náves – Otrokovice ČD – Společenský dům – Otrokovice Štěrkoviště a zpět

**70:** Podvesná XVII. – Náměstí Míru – Prštné – Louky – Malenovice – Otrokovice ČD  
Otrokovice Štěrkoviště – Otrokovice ČD – Malenovice – Louky – Prštné – Školní –  
Bařova nemocnice [31]

Autobusový vozový park je oproti většině našich provozů velmi moderní – většina vozů je z roku 2000 nebo mladší. Klasickou Karosu městské hromadné dopravy už ve Zlíně potkáme jen stěží, v provozu už je pouze jedna Karosa B 731 z roku 1991, která jezdí jen výjimečně. Slouží většinou na náhradní dopravě za trolejbusy. Celkový přehled, počet a stáří užívaných autobusů je zobrazen v následující tabulce. Historická vozidla nejsou do věkového průměru autobusového vozového parku započítána. [32]

typ autobusu	počet kusů	průměrné stáří v letech
<b>sólvozy</b>	<b>27</b>	<b>9,7</b>
B731	1	20,0
Citybus/Citelis 12m	19	9,3
Citelis 10,5m	1	1,0
SOR B9,5	6	11,0
<b>kloubové vozy</b>	<b>8</b>	<b>7,8</b>
Citybus/Citelis 18m	8	7,8
<b>zájezdové vozy</b>	<b>1</b>	<b>8</b>
Axer	1	8
<b>historická vozidla</b>	<b>2</b>	
<b>celkem</b>	<b>36</b>	<b>9,3</b>

Tabulka 6. Celkový přehled, počet a stáří užívaných autobusů [36]

Vzhledem k nízkému průměrnému stáří autobusů městské hromadné dopravy nelze v dohledné době očekávat ve vozovém parku výraznější změny.



Obrázek 7. Autobus Citybus/Citelis 12m [32]

Zajímavá je doprava návštěvníků k zoologické zahradě Lešná. K ní jsou vedeny autobusy tří linek, v prokladu je sem však veden zhruba jeden spoj za hodinu. Protože by v letní sezóně cestující nepobral, je před kloubový autobus pravidelní linky nasazen vůz běžné délky, který jede pouze v trase Sportovní hala – Lešná ZOO a na digitálních orientacích má nakresleného slona.

Autobusové linky mají dlouhé souběhy s trolejbusy. Odstranit tyto souběhy by bylo možno buď zkrácením autobusových linek jen k trolejbusu při současném posílení trolejbusového provozu, nebo při kratších úsecích mimo troleje nasazením trolejbusů s naftovým agregátem. [32]

#### 4.2.4 Krátké shrnutí kapitoly

Jak už jsem zmiňovala výše, městská hromadná doprava v našem městě je na vysoké úrovni, a to jak z hlediska moderního vozového parku, intenzity spojů, hustoty sítě, tak i z hlediska přijatelné ceny jízdného. V dalším rozvoji zlínské MHD tedy považuji za klíčové, zaměřit se především na další vývoj a tvorbu kvalitního integrovaného dopravního systému. Za úvahu by také stálo zprovoznění trolejového vedení v ulici Zarámí v centru města, dobudování trolejového vedení v ulici Pasecké směrem na Paseky, aby nemusel autobus jezdit v dlouhém souběhu s trolejbusem a také prodloužení trolejbusové trasy v Otrokovicích až na Štěrkořiště.

### 4.3 Autobusová linková doprava

Autobusová linková doprava je další rozhodující součástí dopravní obsluhy území kraje a dotýká se všech 305 obcí a měst na jeho území. Veřejnou linkovou dopravu v rámci závazku veřejné služby ve Zlínském kraji provozuje 8 smluvních dopravců. Dominantními jsou především ČSAD Vsetín, a.s., ČSAD Uherské Hradiště, a.s., KRODOS BUS, a.s. a soukromá společnost Housacar.

#### ČSAD Vsetín, a.s.

Je v oblasti dopravního podnikání vůbec největší a nejvýznamnější firmou ve Zlínském kraji. Provozuje veřejnou linkovou dopravu převážně na území okresů Vsetín a Zlín, zajišťuje spojení dálkovými linkami s Prahou, Brnem a Ostravou a také zajišťuje městskou hromadnou dopravu ve městech Vsetín a valašské Meziříčí. Celkově se jedná o 159 linek.

V letním období provozuje o sobotách, nedělích a svátcích také Valašský cyklobus. Cestující mají možnost využít výhod bezhotovostního placení čipovými kartami a žáci či studenti mohou využít zvýhodněného žakovského jízdného. [33]

#### **ČSAD Uherské Hradiště, a.s.**

Hlavní oblastí podnikatelských aktivit společnosti jsou mezinárodní kamionová doprava a autobusová doprava. Tyto dvě oblasti představují více než dvoutřetinový podíl na obratu. Pravidelná autobusová doprava zajišťuje provoz na příměstských linkách především na území okresu Uherské Hradiště s návazností na krajské město Zlín. Důležitou součástí je také provozování městské hromadné dopravy v Uherském Hradišti a dálkových linek do Prahy a Brna. Celkově se jedná o 50 linek. Vozový park je tvořen 125 autobusy, z nichž část je využívána také pro potřebu zájezdové autobusové dopravy. [34]

#### **KRODOS BUS, a.s.**

Firma byla založena již v roce 1949. Dnes má za sebou více než šedesát let zkušeností v oblasti dopravy a opravárenství. V roce 1994 stala společností s názvem ČSAD Kroměříž a. s. Teprve v roce 2005 se transformovala na samostatné firmy, používající společnou známku KRODOS. Společnost provozuje veřejnou linkovou dopravu zejména na území okresu Kroměříž a provozuje rovněž dálkové linky do Prahy a Brna. Celkově se jedná o 48 linek. Společnost provozuje v letní sezóně také cyklobus a v zimním období skibus. [35]

#### **HOUSACAR – Karel Housa**

Zajišťuje spojení veřejnou linkovou dopravou mezi Zlínem a oblastmi Slušovic a Mysločovic a provozuje rovněž příměstské linky směr Luhačovice, Valašské Klobouky, Holešov a Napajedla. V dálkové dopravě provozuje linku do Brna.

Rozlehlé autobusové nádraží ve Zlíně provozované ČSAD Vsetín leží vedle železniční stanice Zlín – střed téměř v centru města, nedaleko zámku. Dopravce Karel Housa provozuje vlastní autobusové nádraží na nádvoří bývalého Svitů, které využívají jen jeho autobusy. To leží hned u „velkého“ autobusového nádraží. [32]

Ve všech výše uvedených autobusových linkách může cestující zaplatit čipovou kartou vydanou jedním z uvedených dopravců i u ostatních dopravců. Platbu je možné provést pouze jako platbu z elektronické peněženky. Cestující si může také nabít čipovou kartu u

libovolného dopravce. Moderním a jednoduchým systémem je zákazníkům nabídnuto mimo zjednodušení a zrychlení odbavení také následující slevy a výhody:

- 7% sleva při jízdách na předvolených úsecích oproti platbě v hotovosti
- 5% sleva při ostatních jízdách oproti platbě v hotovosti
- čipovou kartu může použít kdokoliv z rodiny [35]

Příměstskou i dálkovou dopravu dále zajišťují menší dopravci a dopravní společnosti okolních krajů, jejichž linky přesahují správní hranice Zlínského kraje. Jsou jimi:

- Veolia Transport Morava, a.s. – provozuje linky spojující Zlínský kraj s Ostravou, Přerovem a Hranicemi. Také provozuje v letní sezóně Cyklobus Beskydy a v zimní sezóně skibus Beskydy, které zajíždějí na území Zlínského kraje v oblasti Rožnova pod Radhoštěm a Velkých Karlovic.
- FTL – First Transport Lines, a.s. – zajišťuje spojení měst Zlína a Kroměříže s Prostějovem a provozuje rovněž mezinárodní linky na Slovensko.
- ČSAD Hodonín, a.s. – zajišťuje spojení měst Uherské Hradiště a Zlín s Veselím nad Moravou, Hodonínem a Strážnicí.
- ČSAD Kyjov, a.s. – provozuje na území Zlínského kraje linky Kyjov – Osvětimany a Kyjov – Kroměříž.

Kromě výše uvedených společností zajíždějí na území Zlínského kraje autobusy dalších společností, a to především v mezinárodní dopravě. [28]

V brzké době je naplánován nákup dalších 35 moderních strojů, které potěší především staršími lidmi a maminky s kočárky. „Budou nízkopodlažní a prostornější, proto se do nich pohodlně vejde kočárek nebo člověk na invalidním vozíku“, potvrdil obchodněprávní náměstek ČSAD Uherské Hradiště Ivan Kallus. Na nové vozy dostaly dopravní společnosti dotaci z Regionálního operačního programu v celkové výši téměř dvacet milionů korun. Zbylé peníze potřebné na nové autobusy budou muset firmy doplatit samy. Cestující budou lepší vozy potkávat zejména na Uherskohradištsku a Vsetínsku. Například na linkách Vsetín – Horní Bečva nebo Zlín – Valašské Klobouky – Slavičín. Peníze na nové autobusy

dostane také společnost Housacar. Moderní autobusy tak konečně budou moci vozit i obyvatelé obcí, kteří se s podobným komfortem setkávali jen výjimečně.

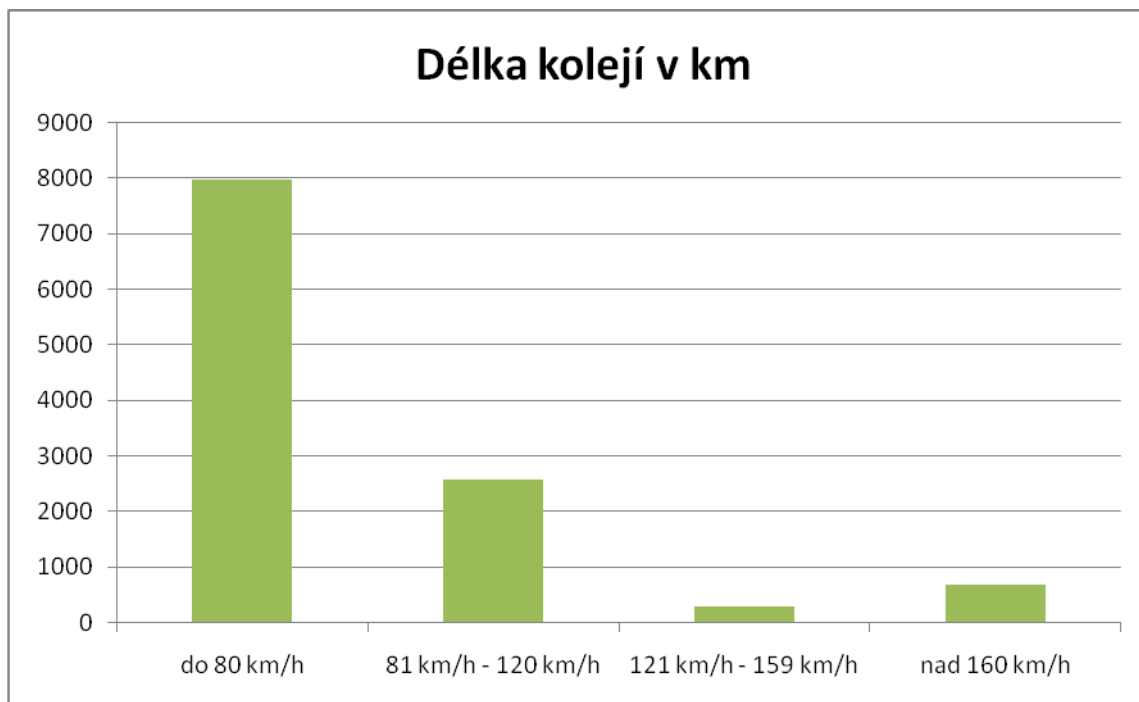
## 4.4 Železniční doprava

V úvodu této kapitoly bych ráda stručně popsala stav železnic a železniční dopravy v celé České republice. Následně se pokusím analyzovat současný stav této dopravy ve Zlínském kraji a uvedu připravované projekty v oblasti železniční dopravy.

### 4.4.1 Stav železniční dopravy v České republice

Silniční síť v celé Evropě je zejména v poslední době čím dál více přetížená, proto stále větší množství zemí obrací svou pozornost k železniční dopravě, která je nejen nejvýkonnější a nejbezpečnější druh dopravy, ale svou rychlostí je také schopna konkurovat letadlům i individuální automobilové dopravě. Musíme však konstatovat, že železniční síť v České republice svým technickým stavem, nízkými traťovými rychlostmi (na 56% délky tratí je traťová rychlost nižší než 80km/h) a v některých případech i návazností požadovaných spojů zdaleka neodpovídá evropským standardům ani požadovaným potřebám cestujících. Dlouhodobě dochází k celkovému zhoršování technického stavu železniční infrastruktury, která sice pomalu prochází rekonstrukcí v podobě obnovy koridorových tratí, avšak to není ani zdaleka dostačující, což nedávno potvrdil i rozhovor s Petrem Šlegrem, ředitelem nevládního Centra pro efektivní dopravu. Ten v rozhovoru mimo jiné říká, že železnice v České republice je za dálnicemi opožděna o půl století. Z rozhovoru také jasně vyplývá, že Česká republika v oblasti vývoje železnice výrazně zaostává a stává se skanzem Evropy. Za zmínku také rozhodně stojí fakt, že v sousedním Německu se staví vysokorychlostní spojení Berlína s Vídní oklikou přes Mnichov, které i tak bude rychlejší, než pokud by se vedlo přes ČR. Právě z důvodu nulového rozvoje vysokorychlostních tratí.

Následující graf nám ukazuje délku kolejí v České republice s maximální traťovou rychlostí v km/h. [25]



Obrázek 8. Délka kolejí v ČR s maximální traťovou rychlostí v km [24]

#### 4.4.2 Analýza současného stavu železniční dopravy ve Zlínském kraji

Železnice ve Zlínském kraji zaujímá nezastupitelnou úlohu v dopravní obslužnosti, především jako páteřní doprava. Podílí se na zabezpečení dopravní obsluhy celkem 77 obcí. Celková délka železničních tratí na území tohoto kraje činí 359 km, z toho tvoří celostátní dráhy 276 km a regionální 83 km. Železniční tratě na území Zlínského kraje jsou dlouhodobě stabilizované. Základní kostru tvoří páteřní tratě celostátního a mezinárodního významu č. 330 Přerov – Břeclav a č. 280 Hranice na Moravě – Střelná, které jsou 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. Další železniční propojení těchto hlavních tahů představuje trať 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice. V jižní části tvoří propojení hlavních železničních tahů trať 283 Horní Lideč – Bylnice a 341 Staré Město – Vlárský průmysk s hraničním přechodem se Slovenskou republikou a s odpojením tratě 340 Uherské Hradiště – Brno. Uvedená základní síť je doplněna regionálními železničními tratěmi, kterých je celkem pět.



V následujících tabulkách je zaznamenán stručný přehled železničních tratí v kraji. V první tabulce můžeme vidět přehled celostátních železničních tratí, druhá tabulka ukazuje přehled všech regionálních tratí. [29]

<b>CELOSTÁTNÍ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE</b>			
<b>Číslo tratě</b>	<b>Průběh tratě</b>	<b>Úsek na území Zlínského kraje</b>	<b>Úsek na území Zlínského kraje v km</b>
280	Hranice na Moravě - Střelná	Lhotka nad Bečvou - Střelná	48,4
283	Horní Lideč - Bylnice	celá trať	19,1
300	Brno - Přerov	úsek 3,3 km za a před, včetně žst. Chropyně	3,3
303	Kojetín – Valašské Meziříčí	Bezměrov – Valašské Meziříčí	58,1
323	Valašské Meziříčí - Ostrava	Valašské Meziříčí – hranice kraje	5,6
330	Přerov - Břeclav	Břest - Nedakonice	46,9
331	Otrokovice - Vizovice	celá trať	24,6
340	Uherské Hradiště - Brno	Uherské Hradiště – Uherský Ostroh	23,1
341	Staré Město – Vlárský průsmyk	Celá trať	68,6

Tabulka 7. Přehled celostátních železničních tratí na území Zlínského kraje [29]

<b>REGIONÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE</b>			
<b>Číslo tratě</b>	<b>Průběh tratě</b>	<b>Úsek na území Zlínského kraje</b>	<b>Úsek na území Zlínského kraje v km</b>
281	Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm	celá trať	13,5
282	Vsetín – Velké Karlovice	celá trať	27,2
302	Nezamyslice - Morkovice	Prasklice - Morkovice	4,6
305	Kroměříž - Zborovice	celá trať	16,6
346	Luhačovice – Újezdec u Luhačovic	celá trať	9,7

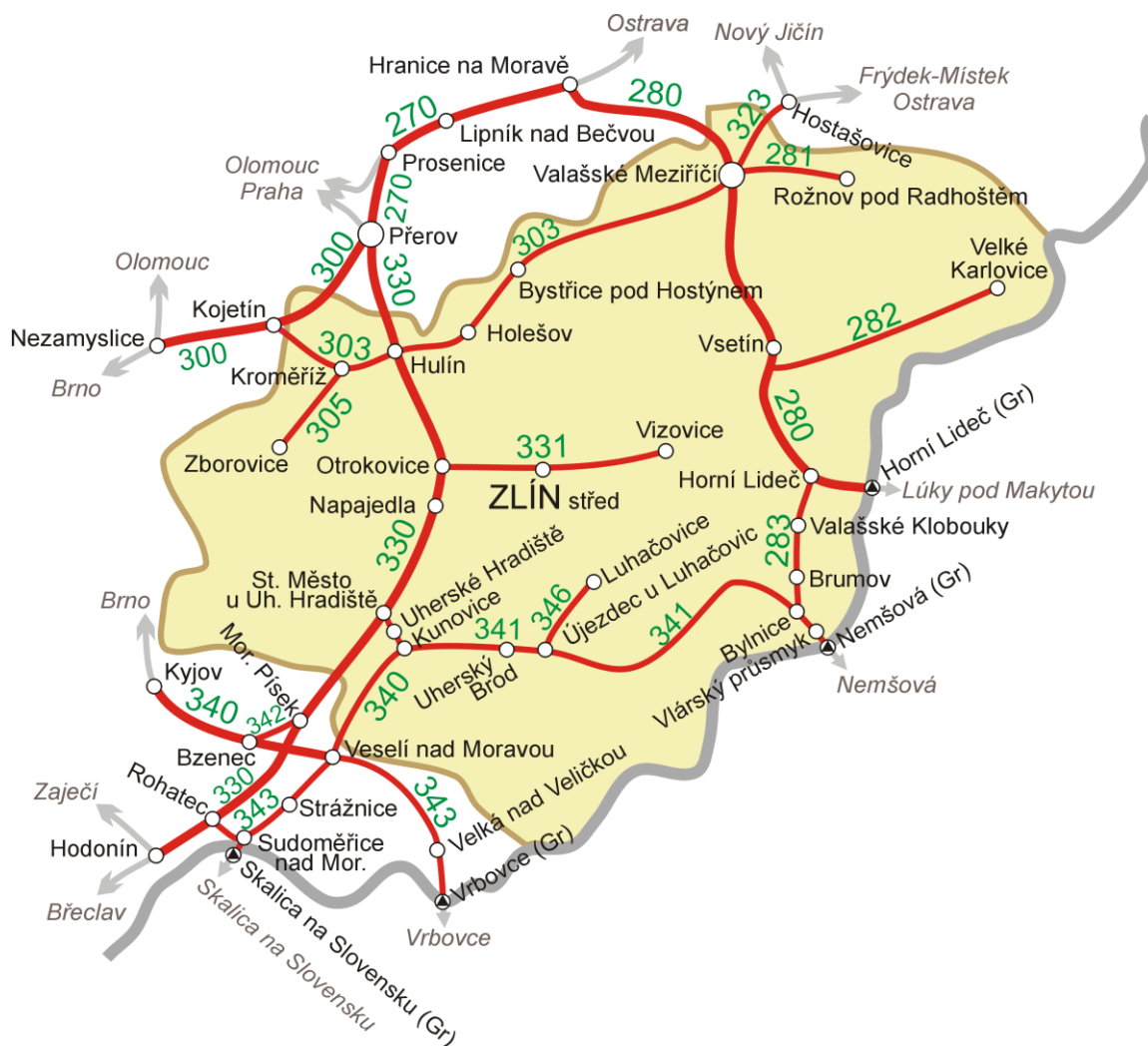
Tabulka 8. Přehled regionálních tratí na území Zlínského kraje [29]

Převážná část tratí Zlínského kraje patří do obvodu České dráhy, a.s., Správy dopravní cesty Zlín. Do tohoto obvodu nezasahují jen tratě č. 300 a č. 302, které spravuje Správa do-

pravní cesty Olomouc. Obsluhu území zabezpečuje celkem 120 železničních stanic a zastávek. Z tohoto počtu jsou 2 uzlové železniční stanice ( žst. Valašské Meziříčí a žst. Otrokovice), 40 samostatných železničních stanic s výpravčím, 20 zastávek obsazených a 58 zastávek neobsazených.

Přímým železničním spojením lze zabezpečit zhruba 81% cest pravidelné dopravy. Tento vysoký podíl je ale významně zhodnocen nízkým počtem stanic a zastávek v zastavených územích měst a obcí, tedy poměrně vysokou průměrnou docházkovou vzdáleností.

Hustotou železničních tratí se Zlínský kraj řadí na poslední místo s hodnotou 0,089 km na km<sup>2</sup> plochy, což činí 74% průměru České republiky. Musíme také konstatovat, že dopravní dostupnost jednotlivých částí kraje není ani zdaleka ideální. Za zmínku stojí především špatně dostupné části ležící na severovýchodě Valašska. Když si například vezmeme silniční vzdálenost 70 km z krajského města Zlína do Rožnova pod Radhoštěm, zjistíme, že se dá tato trasa autem urazit za 60 minut a autobusem za cca 100 minut. Ovšem železniční spojení Rožnova pod Radhoštěm a Zlína je velmi nevýhodné. Případný pasažér by musel urazit 81 km a cesta vlakem by mu trvala více než 2 hodiny. Dalším velmi významným problémem v železniční dopravě Zlínského kraje je špatná dostupnost krajského města. Zlín leží mimo hlavní dopravní tah. Na železniční síť je napojen pouze tratí č. 331, která neumožňuje kvalitní spojení s ostatními částmi kraje, zejména s již zmiňovaným Valašskem. [29]



Obrázek 9. Stávající železniční síť ve Zlínském kraji [25]

#### 4.4.3 Plánované projekty na území Zlínského kraje v oblasti železniční dopravy

Stávající nepřilíhš dobrou situaci by alespoň částečně mohla vyřešit dostavba tratě č. 331 z Vizovic do Valašské Polanky, s níž výhledově počítá i General dopravy Zlínského kraje. V roce 2004 byla zpracována firmami Dopravní projektování, s.r.o. a SUDOP Brno, s.r.o. studie s názvem Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji, která navazuje na již zpracovaný projekt General dopravy Zlínského kraje. Součástí je například studie proveditelnosti elektrizace a modernizace stávající železniční tratě Otrokovice – Zlín – Vizovice, úsek Otrokovice – Zlín střed bude zdvoukolejněn, čímž se stane minulostí dlouhé čekání osobních vlaků při křižování ve Zlíně – Malenovicích. Mezi Zlínem střed a Vizovicemi bude vybudována nová výhybna Zlín – Příluky. Navržena je rovněž výstavba nové jednokolejné

tratě, včetně elektrizace, mezi Vizovicemi a Valašskou Polankou, čímž docílíme mnohem lepšího spojení Zlína s významnými městy kraje, jako jsou Vsetín, Valašské Meziříčí či Rožnov pod Radhoštěm. Ty zatím bohužel mají se svým krajským městem spojení pouze po silnici vedoucí přes Hostýnské a Vizovické vrchy. A také by došlo k propojení trati dále na Slovensko. Studie Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji počítá v tomto úseku s maximální traťovou rychlostí 90 km/h. Celková délka navrženého úseku by měla být 17,7 km. Dráha bude určena pro veřejnou železniční dopravu, pro přepravu cestujících, jejich zavazadel a případně spěšnin a vozových zásilek.

Zlínský kraj ve spolupráci se sousedními kraji také systematicky pracuje na vytvoření integrovaného dopravního systému, který by v budoucnu měl zefektivnit a usnadnit cestování uvnitř regionu.

Velmi kladně jsem hodnotila i další připravovaný projekt s názvem Projekt živá nádraží. Z peněz soukromých investorů se měly oživit nádražní haly, které podle slov Zlínských občanů vypadají spíše jako noclehárny pro bezdomovce. Cílem byla revitalizace zhruba šedesáti nádražních objektů v České republice, do jehož výběrového řízení se přihlásila i železniční stanice Zlín střed. Po pěti letech se ale oprav dočkala jenom tři nádraží a České dráhy od svého projektu potichu upustily.

## 4.5 Vodní doprava

Vodní doprava není v celém Zlínském kraji silně zastoupena a nemá zde velký význam. Je provozována pouze pro rekreační účely na vodní cestě Bařův kanál, proto se tomuto druhu dopravy budu věnovat pouze okrajově.

Rozvoj vodních cest je určován zákonem č. 114/1995 Sb. a usnesením vlády č. 145 ze dne 14. 2. 2001, které obsahuje ustanovení, že je nutné „výstavbu vodních cest upřesňovat a zabezpečovat na základě skutečných potřeb dopravního trhu a finančních možností státu“. Rozvoj infrastruktury vodní dopravy v ČR zajišťuje svým působením Ředitelství vodních cest, jako investorský orgán v oblasti vodních cest, roli nadřazeného orgánu hraje Ministerstvo dopravy a spojů ČR a některé investice jsou zajišťovány přímo správci vodní cesty (na území Zlínského kraje podnik Povodí Moravy). Více-zdrojové financování infrastruktury vodní cesty může organizovat a řídit jen správce vodní cesty, jako majitel klíčových pozemků.

### Baťův kanál

Jedinou trvale využívanou vodní cestou je Baťův kanál. Provoz na něm však má v současnosti ryze turistický charakter. Kanál je dlouhý 51,2 km, z toho úsek dlouhý 26 km vede řekou Moravou, zbylých 25,2 km vede uměle vyhloubenými kanálovými úseky, mezi nimiž se propluje 13-ti plavebními komorami. Šířka kanálu je v průměru 12 metrů a hloubka dosahuje průměrně 1,5 metru. Bez oprávnění je možno řídit malá plavidla do výkonu 20kW, která jsou schopná pouze výtlačné plavby a dosahují maximální rychlosti 20 km/h. To znamená, že osoba starší 18 let může řídit plavidlo bez zvláštního povolení či průkazu, v půjčovně ho obsluha pouze proškolí k manipulaci s lodí. Na kanálových úsecích je povolena maximální rychlost 8 km/h.

Provoz na Baťově kanálu začíná obvykle v dubnu (prakticky hned jak to počasí dovolí) a oficiální „Odemykání plavební sezóny bývá vždy 1. Května. K zimnímu spánku se vodní cesta ukládá vždy „Zamykáním plavební sezóny“ 28. Října. Pokud je ale příznivé počasí, půjčovny lodí mnohdy fungují i po tomto termínu. Obě zmiňované akce bývají slavnostní a je na ně zvána široká veřejnost. Většinou je doprovází kulturní program, plavby na lodích a další příjemnosti. [13]



Obrázek 10. Trasa Bažova kanálu [26]

#### 4.5.1 Plánované projekty na území Zlínského kraje v oblasti vodní dopravy

##### Prodloužení vodní cesty Bažův kanál

Do následujících let je plánováno splavnění Bažova kanálu do zdrže jezu Hodonín a splavnění severním směrem do Kroměříže. Novým posláním vodní cesty Bažův kanál, prodloužené na souvisle splavný úsek Kroměříž – Hodonín o celkové délce cca 76 km, je vytvořit páteř pro turisticky využívanou oblast Slovácko. V rámci první investiční akce, splavnění do Hodonína, bude vedle stávajícího jezu vybudována nová plavební komora Rohatec se zázemím. Dále dojde k rozšíření koryta tohoto nesplavného toku pod jezem o délce cca 800m. Součástí stavby je i zvýšení stávajícího hospodářského mostu a vybudování nové ocelové lávky pro pěší a cyklisty, která zajistí bezpečné spojení mezi českou a slovenskou stranou. Významnou částí projektu je i řada kompenzačních opatření, které mají za cíl mi-

nimalizovat negativní vliv stavby na životní prostředí. Mezi nejvýznamnější opatření patří přeložka regionálního biokoridoru. V rámci druhé investiční akce bude nutné překonat stávající jez Bělov u Otrokovic výstavbou nové plavební komory. Ve zdrži jezu Bělov budou provedeny nezbytné úpravy pro zajištění požadovaných parametrů vodní cesty a bude vybudováno nové přístaviště v Kroměříži. Délka prodloužení severním směrem bude cca 15,8 km. [13]

### **Výstavba vodní cesty Dunaj – Odra - Labe**

K dalším dlouhodobým výhledovým záměrům patří také plánované plavební propojení Dunaj – Odra – Labe. Projekt za stovky miliard korun by vedl částečně řekou Moravou, dílem podél ní, od Vídně nebo Bratislavy přes Přerov, propojil se spojkou přes kopce s Odrou a pokračoval k Baltskému moři. V České republice by z něj odbočovala druhá větev další spojkou k Labi a po něm směrem do Hamburku. V historii se již několikrát opakoval scénář, kdy se s tímto projektem začalo, ale velký evropský konflikt nebo hospodářská krize projekt nakonec zastavila. Už v roce 1971 byly vyhlášeny stavební uzávěry kolem plánované trasy. Naposledy v roce 2009 vláda schválila uchování této územní rezervy pro kanál. Svým usnesením také zavázala ministerstvo dopravy do konce roku 2010 předložit analýzu účelnosti tohoto projektu. Jako již po několikáté, se to nepodařilo. Ve středu 19. ledna 2011 Nečasova vláda schválila materiál, který odložil rozhodnutí o účelnosti a potřebnosti této stavby do konce roku 2013. Tedy ještě minimálně tři roky bude pokračovat blokáce území dotčeného vedením tohoto vodního díla. Stavební uzávěry už přitom roky komplikují život obcím na plánované trase.

## **4.6 Letecká doprava**

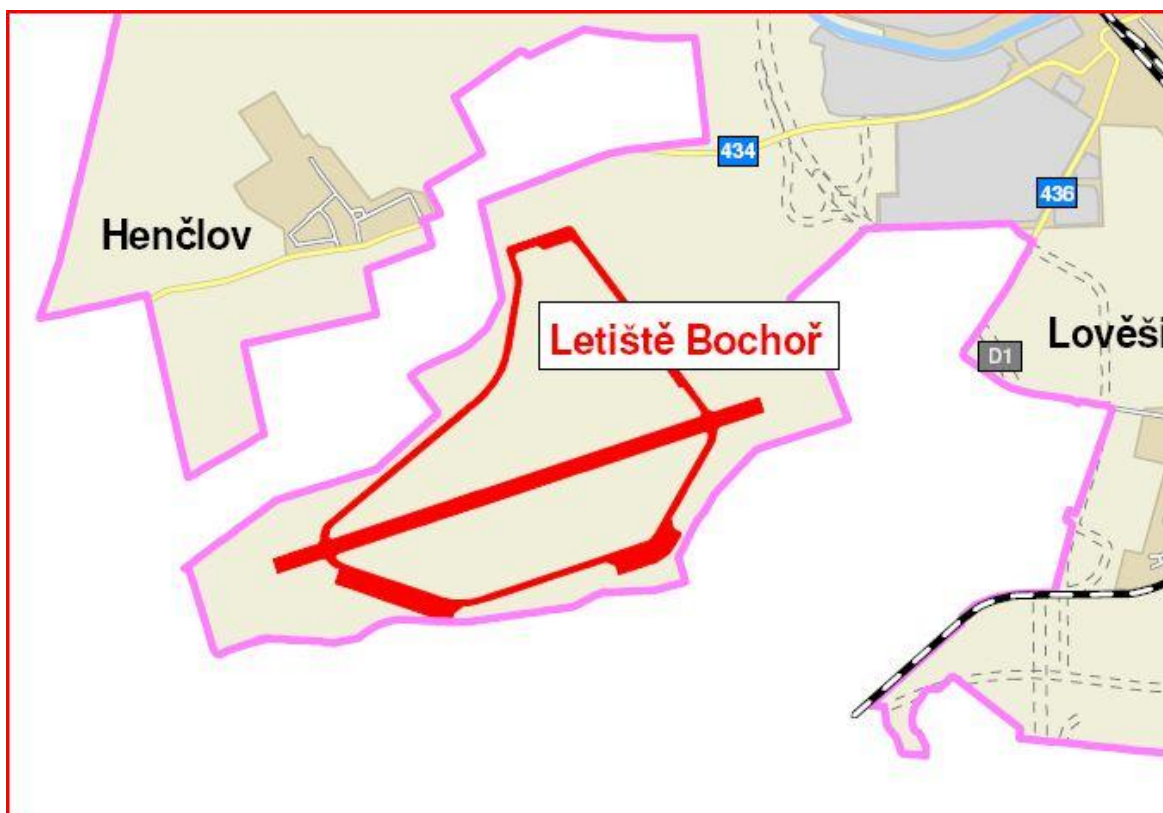
V současné době má Zlínský kraj k dispozici 3 civilní neveřejná letiště v Kunovicích, Otrokovicích a Kroměříži a 6 přistávacích ploch pro leteckou záchrannou službu v Kroměříži, Uherském Hradišti, Valašském Meziříčí, Vsetíně a Zlíně. V přepravě osob se letecká doprava uplatňuje pouze okrajově, což je především důsledkem blízkosti letišť s pravidelným leteckým provozem pro civilní účely Brno – Tuřany a Ostrava – Mošnov, které zajišťují potřeby Zlínského kraje a jsou od krajského města vzdáleny cca 90 km.

Zlínský kraj tak zatím stále nemá odpovídající civilní letecké spojení s Evropou. Letiště v Holešově nedávno zaniklo, Otrokovické letiště provozované společností Moravan a.s. je

pouze neveřejné, má jen jednu travnatou a jednu asfaltovou dráhu o rozměrech 650 x 25 m. Vzhledem k jejich velikosti a malým možnostem územního rozvoje má dnes toto letiště, stejně tak jako letiště v Kroměříži pouze místní význam. S majiteli kunovického letiště se kraj nedohodl na spolupráci, proto krajsí úředníci podporují rekonstrukci letiště v Přerově – Bochoři, kde by měl do roku 2018 vzniknout aeroport odpovídající evropským standardům. [27]

### Letiště Přerov – Bochoř

Vojenské neveřejné mezinárodní letiště je situované mezi obcemi Henčlov a Bochoř, jihozápadním směrem od Přerova na území Olomouckého kraje. Dopravně je prostor dostupný ze silnice II/436 Přerov – Chropyně, omezený přístup je ze silnice II/434 Přerov – Troubky. Z hlediska strategické polohy je letiště umístěno přibližně v polovině vzdálenosti mezi městy Brno a Ostrava. Letiště je po částečné přestavbě a dovybavení leteckým pozemním zařízením.



Obrázek 11. Letiště Bochoř [30]



### **Plánované kroky rozvoje letecké dopravy ve Zlínském kraji**

V horizontu nejbližších let se plánuje přednostně sledovat rozvoj infrastruktury pro leteckou záchrannou službu vybudováním vrtulníkové základny na území krajského města Zlína nebo na letišti v Otrokovicích a doplnění přistávacích ploch (heliportů) v Bystřici pod Hostýnem, Rožnově pod Radhoštěm, Uherském Brodě, Valašských Kloboukách a Slavičíně.

Dalším plánem je také podpořit rozvoj pravidelné letecké osobní dopravy revitalizací neveřejného mezinárodního letiště Přerov – Bochoř, což je záměr připravovaný ve spolupráci s olomouckým krajem. Tato rekonstrukce ale bude finančně velmi nákladná. Měla by stát více než 3,5 miliardy korun. [28]

## **4.7 Integrované dopravní systémy**

Této kapitole budu věnovat větší pozornost, protože je podle mě rozvoj integrovaného dopravního systému klíčovým v dalším rozvoji veřejné hromadné dopravy ve Zlínském kraji.

### **4.7.1 Stručná charakteristika integrovaného dopravního systému**

Ve vyspělých státech západní Evropy došlo k názornému posunu ve vnímání dopravy a jejího vlivu na rozvoj a fungování sídel. V celé dlouhé vývojové etapě byl ve vyspělých státech praktikován nabídkový přístup, kdy na rostoucí požadavky automobilové dopravy bylo reagováno rozvojem komunikační sítě a navazujících dopravních ploch. Současně s tím byly sice hledány možnosti rozvoje systému veřejné osobní dopravy, ale výsledkem tohoto přístupu byl v konečném důsledku další nárůst automobilové dopravy a pokles ve využívání dopravy veřejné. Celý vývoj dospěl do stádia, kdy se ukázala nezbytná volba nové strategie, jejíž podstatou je podpora všech opatření na zvýšení atraktivity především veřejné osobní dopravy.

Základní myšlenkou integrovaného dopravního systému (IDS) veřejné hromadné dopravy osob je nalezení formy společné funkce jednotlivých druhů dopravy, která nabídne efektivní a z hlediska uživatele atraktivní alternativu individuální hromadné dopravě. Jedná se tedy o propojování více dopravců ať již v autobusové či železniční dopravě do jednoho integrovaného systému. Jeho cílem je zabezpečit účelnou a hospodárnou obsluhu konkrétní

ního území z hlediska ekonomických i mimoekonomických potřeb osob a organizací systémem dotčených.

IDS totiž řeší:

- nárůst individuální automobilové dopravy, jenž vytváří citelné problémy v kapacitě silničních komunikací a v dopadech této dopravy na život ve městě a na životní prostředí,
- výskyt omezeného množství finančních zdrojů na hromadnou dopravu na straně jedné a požadavky na rozsah a ceny služeb na straně druhé.

Rovněž lze konstatovat, že výše uvedený systém je možno definovat jako komplexní, organizačně dopravní systém, jehož základem je spolupráce jednotlivých subjektů působících v oblasti veřejné dopravy s cílem zajišťovat dopravní obslužnost daného území. [29]

#### **4.7.2 Integrovaný dopravní systém ve Zlínském kraji**

Pro vyvážený a proporcionální rozvoj celé dopravní soustavy kraje považují za rozhodující podporu veřejné osobní dopravy a především budování integrovaného dopravního systému, což je podmínkou dosažení zvýšení podílu veřejné osobní dopravy na celkové přepravní práci.

V našem kraji tento systém zatím bohužel funguje pouze z malé části a to v podobě dopravního systému ZID – Zlínská integrovaná doprava. Tento systém v sobě nese prvky částečné integrace mezi železnicí a městskou hromadnou dopravou. Proto v této oblasti veřejné dopravy vidím velký potenciál a možnosti do budoucna.

##### **ZID – Zlínská integrovaná doprava**

Je to dopravní systém, který umožňuje cestujícím přepravu na území města Zlína a v přilehlých vnějších pásmech na jeden přepravní doklad. Oproti jiným městům bylo ve Zlíně zapojení železniční trati do integrované dopravy jednodušší díky její poměrně izolované poloze. Tento částečný integrovaný systém zde funguje už od roku 1992. Do roku 1996 byl však provozován jen v úseku Otrokovice – Příluky.

Území, na němž působí ZID je rozděleno do pěti pásem:

- Pásmo A: Zlín - Louky – Zlín – Příluky

- Pásmo B: Zlín – Louky – Zlín – Příluky
- Pásmo C: Zlín – Malenovice zastávka – Otrokovice
- Pásmo D: Zlín – Příluky – Lípa nad Dřevnicí
- Pásmo E: Lípa nad Dřevnicí - Vizovice

#### Tarifní podmínky ZID

Ve spojích MHD i ČD se používá jednotná jízdenka Zlínská integrovaná doprava, která má dvě označovací pole. Označovací pole pro MHD má platnost 20 minut od označení a označovací pole pro ČD má platnost 30 minut od označení. Celková platnost jízdenky od prvního označení je 70 minut v pracovní den a 85 minut v sobotu, neděli a svátek. Tato doba je včetně času na přestup mezi vlaky ČD a spoji MHD. Cena jízdenky je 14 korun pro obyčejné jízdné, 7 korun pro zlevněné jízdné. Zlevněné jízdné platí pro děti od dosažení 6 let do dovršení 15 let a ženy na mateřské dovolené s dítětem do 3 let. [20]

<b>JÍZDNÍ DOKLADY PRO JEDNOTLIVOU JÍZDU</b>				
<b>časová platnost</b>			<b>cena</b>	
	pracovní dny	soboty, neděle, státní svátky	obyčejné jízdné	zlevněné jízdné
celková platnost	70	85	14 Kč	7 Kč
ve vlaku	30	30		
v MHD	20	20		
pro přestup	20	35		

Tabulka 9. Jízdní doklady pro jednotlivou jízdu [31]



Obrázek 12. Ukázka jízdenek pro ZID [31]

Lze také využít nepřenositelné časové jízdní doklady. Kupóny pro předplatné jízdné v ZID jsou označeny písmenem „i“. Jejich přehled je uveden v následující tabulce.

PŘEDPLATNÉ ČASOVÉ JÍZDNÍ DOKLADY				
pásma	obyčejné jízdné		žakovské a studentské jízdné	
	1 měsíc	3 měsíce	1 měsíc	3 měsíce
A, B, C, D, E i	1 010 Kč	2 610 Kč	400 Kč	1 100 Kč
A, B, C, D i	810 Kč	2 270 Kč	350 Kč	970 Kč
A, B, C i	410 Kč	1 060 Kč	205 Kč	530 Kč
A, B, D, E i	970 Kč	2 500 Kč	390 Kč	1 050 Kč
A, B, D i	770 Kč	2 160 Kč	340 Kč	930 Kč
A, B i	370 Kč	960 Kč	185 Kč	480 Kč
B, C i	330 Kč	840 Kč	165 Kč	420 Kč
A, D, E i	935 Kč	2 410 Kč	370 Kč	1 010 Kč
A, D i	760 Kč	2 070 Kč	350 Kč	870 Kč

Tabulka 10. Předplatné časové jízdní doklady pro ZID [31]

## 5 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI A INFRASTRUKTURY ZLÍNSKÉHO KRAJE

V této kapitole se zaměřím na analýzu dopravní obslužnosti kraje metodou SWOT. Využiji zjištěných poznatků z předchozích kapitol a dalších dokumentů získaných z různých zdrojů.

Cílem SWOT analýzy (označení podle anglických výrazů Strengths – silné stránky, Weaknesses – slabé stránky, Opportunities – příležitosti, Threats – hrozby) je pomocí uspořádání poznatků získaných v analytických šetřeních poskytnout podklady pro formulaci strategické vize, strategického cíle, dílčích cílů a opatření. Silné a slabé stránky jsou statické údaje, které popisují realitu, příležitosti a hrozby jsou dynamické údaje, které indikují, co se může v budoucnosti projevit.

### Silné stránky

- stálý rozvoj silniční dopravy jako priority kraje
- dostatečná síť silnic II. a III. třídy
- úsilí o fungující městskou hromadnou dopravu ve větších městech
- rozvinutá dopravní obslužnost prostřednictvím MHD na území krajského města Zlín
- modernizace a postupné zastřešování zastávek MHD na území krajského města Zlín
- šetrnost trolejbusů a železniční dopravy k životnímu prostředí
- bezpečnost železniční dopravy
- regionem procházející železniční tahy nadregionálního a mezinárodního významu, a to trať 330 Přerov – Břeclav a trať 280 Hranice na Moravě – Střelná
- izolovaná poloha železniční trati jako výhoda pro tvorbu IDS
- existující územní plán celého regionu, který se již rámcově snaží dopravní situaci řešit

### Slabé stránky

- špatná kvalita vozovek

- poměrně hornatý reliéf kraje
- přetížené úseky hlavní silniční sítě
- pomalý proces realizace silničních projektů
- vysoké zatížení měst a obcí tranzitní dopravou
- malá četnost automatů na jízdenky městské hromadné dopravy
- nedostatečná úroveň a míra integrace informačních systémů
- Nedostatečná dopravní dostupnost obývaného venkovského prostoru
- nedostatečná četnost autobusových spojů v nočních hodinách, o víkendech a svátcích
- celkově zanedbaný stav dopravní infrastruktury, zejména železničních tratí a související technické a obslužné vybavenosti
- zastaralý vozový park železniční dopravy
- časté zpoždování spojů železniční dopravy
- nízké využití stávajících letišť
- na území kraje není provozována pravidelná plavba

### **Příležitosti**

- dobudování hlavních silničních tahů
- modernizace a možnost zvýšení propustnosti páteřních komunikačních tahů v regionu
- výstavba a dostavba silničních obchvatů měst a obcí
- snížení intenzity užívání individuální dopravy prostřednictvím zvýšení atraktivity veřejné dopravy
- vytvoření společného dopravního terminálu autobusové, vlakové a městské hromadné dopravy
- modernizace železničních tratí celostátního a mezinárodního významu
- modernizace a elektrizace stávající trati Otrokovice – Zlín – Vizovice

- zdvoukolejnění úseku Otrokovice – Zlín střed a tím zvýšení kapacity přepravy po kolejích a odlehčení silničním tahům
- dostavba tratě č. 331 z Vizovic do Valašské Polanky
- modernizace vozového parku železniční dopravy
- harmonizace jízdních řádů autobusů a železnic
- využití železničních tratí pro MHD a příměstskou dopravu
- modernizace a rekonstrukce železničních zastávek
- spolupráce s okolními kraji a sousedními státy za účelem zkvalitnění dopravní obsluhy Zlínského kraje
- rozvoj dopravní sítě pomůže rozvoji podnikatelské činnosti
- rozvoj vrtulníkové dopravy
- možnost získání dotací z EU

### **Hrozby**

- odsouvání výstavby nadřazených dopravních sítí v jednotlivých úsecích Zlínského kraje
- stoupající úroveň automobilizace
- menší využívání veřejné dopravy
- opožděná modernizace hlavní dopravní infrastruktury (silniční i železniční)
- nedostatek finančních prostředků pro rozvoj a opravy železnic
- neustálé odkládání budování IDS
- pokračující přesun dopravní zátěže ze železničních tratí na silniční komunikace

## 6 NÁVRHY NA ŘEŠENÍ STÁVAJÍCÍ SITUACE DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI A INFRASTRUKTURY

V posledních letech dochází k výraznému zvyšování individuální dopravy, což má za následek velké přetěžování silničních tahů, především v městských a příměstských aglomeracích. S tím samozřejmě souvisí i další faktory, jako je zvyšující se nehodovost či dopravní kolony. Pro vyvážený a proporcionální rozvoj celé dopravní soustavy kraje považují za rozhodující podporu veřejné osobní dopravy. Především budováním integrovaného dopravního systému spolu s rozvojem a modernizací železniční sítě lze dosáhnout zvýšení podílu veřejné hromadné dopravy a alespoň z části tak ulevit přetížené silniční síti.

Z výše uvedeného důvodu je tato kapitola věnována právě rozvoji integrovaného dopravního systému a s ním související modernizaci, elektrifikaci a budování železničních tratí.

### 6.1 Zavedení IDS ve Zlínském kraji

Předpokládaný vývoj v oblasti veřejné dopravy by měl být propojen s postupným rozvojem IDS na území celého Zlínského kraje, ve kterém by do sebe zapadaly všechny složky zajišťující dopravní obslužnost na území kraje. Integrovaný dopravní systém je charakterizován dopravní provázaností tras a linek, jednotnými tarifními, odbavovacími a prodejními pravidly. Cestující používá stejnou jízdenku v MHD, ve vlacích i v autobusech. Dopravci, kteří si dnes konkurují, by si rozdělili území a občané v roli cestujících by se tak plynule a pohodlně pohybovali po celém území kraje. V celém integrovaném systému by se používal jednotný doklad, který by bylo možné v rámci celého kraje použít v různých typech dopravních prostředků. Takový systém bude následně nutné stabilizovat v časových polohách spojů i v nalezení optimálních tras. Toto všechno by mělo vést k vytvoření společného dopravního terminálu v krajském městě Zlíně, který by propojoval vlakovou, autobusovou i městskou hromadnou dopravu.

Zavedení systému integrované dopravy postupně povede ke snížení množství souběhů jednotlivých linek či jednotlivých druhů dopravy a tím vlastně také k úspoře finančních prostředků, kterou lze využít například k rozšíření spojů na jednotlivých linkách či k modernizaci vozového parku.

Nezbytnou součástí pro fungování IDS je modernizace dopravních služeb, kde významnou roli představuje železniční osobní doprava. Modernizace dopravních služeb je založena



především na rozvoji a modernizaci železničních tratí a na rozvoji systému lehké kolejové dopravy. Navrhovaná úprava rozvoje a modernizace železničních tratí je popsána v následující kapitole. Zde pouze uvedu záměr mající spojitost s budoucím rozvojem systému lehké železnice a lehkých kolejových vozidel, který bude rozhodujícím prvkem při řešení problematiky veřejné osobní dopravy a IDS. Lehká kolejová vozidla představují moderní generaci elektrických i motorových drážních vozidel, která jsou technicky koncipována na bázi tramvajových vozidel. Převážně se jedná o článkové jednotky délky mezi 25 – 30 metry s kapacitou u vyššího standardu 100 – 150 osob. Navrhované železniční tratě a úseky s provozem lehkých kolejových vozidel:

- trať 280 v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín – Valašská Polanka
- trať 281 Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí
- trať 282 Velké Karlovice – Vsetín
- trať 303 v úseku Bystřice pod Hostýnem – Kroměříž
- trať 330 v úseku Hulín – Otrokovice
- trať 331 Otrokovice – Zlín – Valašská Polanka
- trať 340 v úseku Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště
- trať 341 v úseku Újezdec u Luhačovic – Uherské Hradiště – Staré Město
- trať 346 Luhačovice – Újezdec u Luhačovic

Navrhovaný rozvoj železniční sítě a rozvoj systému lehké kolejové dopravy umožňuje v rámci integrovaného dopravního systému vytvořit následující přímé přepravní relace:

- Zlín – Otrokovice – Hulín – Kroměříž
- Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín – Velké Karlovice
- Kroměříž – Hulín – Otrokovice – Uherské Hradiště – Uherský Brod - Luhačovice

Koncepce založena na významném uplatnění železniční dopravy a především provozování lehkých kolejových vozidel vyžaduje vedle zlepšení přímé dopravní obsluhy území také kvalitní zabezpečení přestupních vazeb, řešení záchytných parkovišť a systému P+R (Park and Ride – zaparkuj a jeď). Návaznost autobusové linkové dopravy příp. MHD na železniční dopravu je nutné řešit globálně na celém území kraje, zásadní význam však budou

mít přestupní uzly ve městech a obcích, která představují významná místní nebo regionální centra. V současnosti jsou již v některých lokalitách tyto návaznosti poměrně kvalitně zabezpečeny jako např. v Rožnově pod Radhoštěm. V opačných případech doporučuji tuto problematiku řešit přednostně vhodnou organizací autobusové dopravy se zastávkami u železniční stanice. Významné přestupní uzly je nezbytné současně koncipovat také jako záchytná parkoviště systému P+R pro dlouhodobé parkování osobních vozidel, vybavit je rovněž zařízeními pro uschování jízdních kol. Rozhodující přestupní místa v návaznosti na předpokládanou intervalovou dopravu s provozem lehkých kolejových vozidel by měla být v:

- Bystřici pod Hostýnem
- Holešově
- Kroměříži
- Uherském Hradišti
- Uherském Brodě
- Vsetíně
- Valašském Meziříčí
- Rožnově pod Radhoštěm
- Zlíně
- Otrokovicích
- Vizovicích [29]

#### Koncepce tarifního systému

Na celém území Zlínského kraje navrhuji jednotný a společný přestupný tarifní systém vycházející z principu systému MHD. Pro pravidelné zákazníky budou k dispozici předplatné dlouhodobé karty pro vymezená tarifní území, jízdenky pro jednotlivou jízdu budou přestupné s časovým i územním vymezením platnosti.

Základní koncepce zónového tarifního systému byla řešena ve dvou variantách, na základě rozborů územních a dopravních charakteristik a ukazatelů je doporučována varianta, kdy výchozí územně tarifní jednotka odpovídá v průměru území 3 obcí o rozloze kolem 40 km<sup>2</sup>

(přibližně polovina průměrné rozlohy velkých měst). Města Kroměříž, Valašské Meziříčí, Vsetín, souměstí Uherského Hradiště, Kunovice a Staré Město a jádro krajského města Zlín (zóna A) s velikostí zhruba 60 – 70 km<sup>2</sup> budou přitom považovány za dvojnásobná tarifní území. Přednosti této koncepce jsou především v tom, že zachovávají existující strukturu tarifu ve velkých městech a současně umožňují realizovat tzv. lokální tarif pro krátké cesty na území základní jednotky. [29]

#### Technické zajištění odbavovacího systému

V současné době používané elektronické odbavovací systémy M-Test i Mikroelektronika umožní zabezpečit sledovanou budoucí koncepci. Kompatibilita systému je technicky realizovatelná a proveditelná, proto doporučuji sledovat koncepci založenou na společné existenci obou technologií s využitím bezkontaktních čipových karet. Tyto karty budou jednotným a základním médiem pro odbavení cestujících, doplňujícím prvkem bude hotovostní prodej jízdenek pro jednotlivou jízdu. Odbavovací systém jako celek představuje řešení problematiky odbavovacího zařízení, informačního systému, systému distribuce a systému kontroly. Základními komponenty sledované koncepce mohou být:

- a) časová karta, kdy v paměti karty je nahrána časová jízdenka – např. denní, týdenní, měsíční, čtvrtletní s libovolně zvoleným vstupním dnem
- b) hotovostní karta (tzv. „elektronická peněženka“) s možností standardního odpočtu jízdného, nebo způsobem „Check-In/Check-Out“ s registrací při nástupu i výstupu
- c) polyfunkční karta umožňující kombinaci předchozích karet

Za přednosti bezkontaktních čipových karet považuji:

- rychlá, bezpečná a pro majitele pohodlná komunikace bez nutnosti kontaktu se snímačem s vysokým stupněm ochrany dat
- možnost provádění tarifních změn bez potřeby nových jízdních dokladů
- omezení hotovostního platebního styku a zamezení falšování standardních karet
- dokonalý celkový statistický přehled, podklady pro ekonomické vyhodnocování
- multifunkčnost karet s možností rozvoje jejich aplikací v dalších identifikačních a platebních systémech [29]

IDS na území Zlínského kraje doporučují realizovat, organizovat a financovat na úrovni kraje za účasti měst a obcí kraje dle stanovených pravidel a principů.

## 6.2 Obnova životaschopnosti železnice

Železniční doprava musí v budoucnu hrát mnohem větší úlohu při řešení dopravních problémů, je namístě požadavek na obnovu životaschopnosti železnice, aby kvalitněji uspokojovala požadavky společnosti. Je paradoxní, že v době, kdy narůstá řada problémů v silniční dopravě a v rozvoji silniční infrastruktury, které by mohla železnice pomoci řešit, pokračuje její pokles na dopravním trhu. Mezi rozhodující aspekty poklesu zájmu o železniční dopravu patří náklady na poskytované služby a nespokojenost s jejich kvalitou, kdy železnice významně ztratila rychlost, spolehlivost, pohodlí a flexibilitu.

Navrhovaná řešení spočívají především v modernizaci, optimalizaci, elektrizaci, výstavbě druhé koleje, případně ve výstavbě nových traťových úseků. Modernizace tratě představuje souhrn opatření, která umožňují zvýšení největší traťové rychlosti, třídy zatížení a prostorové průchodnosti.

Konkurenceschopnost železnice v osobní dopravě je podmíněna zvýšením cestovní rychlosti, komfortu cestování a zaváděním systému lehké železnice a integrovaných dopravních systémů. Předpokládané rozvojové záměry tento směr sledují a významně podporují. Nákladní doprava realizovaná po železnici může výrazně ulehčit hlavním silničním tahům snížením podílu těžké tranzitní dopravy. [29]

### 6.2.1 Návrh cílového stavu železniční sítě

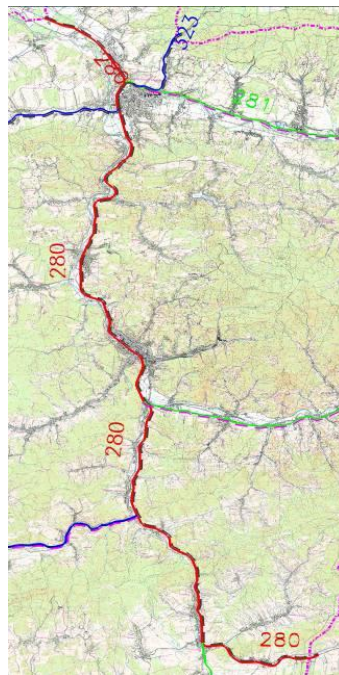
Tato část kapitoly obsahuje navrhované rozvojové záměry k jednotlivým železničním tratím Zlínského kraje.

#### Trať 280 Hranice na Moravě - Střelná

Páteřní elektrifikovaná celostátní železniční trať mezinárodního významu, která se odpojuje od II. národního koridoru ve směru na Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč/Lúky pod Makytou s pokračováním na území Slovenské republiky. Železniční trať je navržena k modernizaci.

Modernizace tratě přináší významná zlepšení především ve zvýšení traťové rychlosti, zvýšení propustnosti a zabezpečení dopravní cesty, což se projeví v následujících přínosech a efektech:

- zrychlení provozu, tzn. Zlepšení přepravních podmínek pro osobní a kombinovanou dopravu
- zlepšení dopravních podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel, která navrhuji provozovat v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín s možností pokračování do Valašské Polanky a dále ve směru na Zlín



Obrázek 13. Trať 280 Hranice na Moravě – Střelná [29]

#### Trať 281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm a trať 282 Vsetín – Velké Karlovice

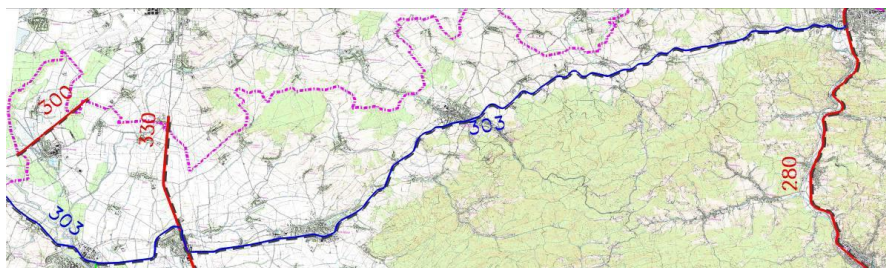
Návrhové rozvojové záměry představují v rámci modernizace provedení elektrizace celé tratě. Ve svém důsledku se jedná o významná zlepšení především ve zvýšení traťové rychlosti, zvýšení propustnosti a zabezpečení dopravní cesty. Rozvojové záměry přináší následující rozhodující přínosy a efekty:

- zlepšení dopravních podmínek pro osobní i nákladní dopravu
- vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel

### Trat' 303 Kojetín – Valašské Meziříčí

Celostátní železniční trat', která tvoří severní příčku mezi páteřními tratěmi 280 a 330 a současně zabezpečuje dopravní obsluhu a vzájemné spojení významných měst. Navrhované rozvojové záměry představují v rámci modernizace zdvoukolejnění tratě v úseku Kroměříž – Hulín z důvodu předpokládaného intervalového provozu lehkých kolejových vozidel, a elektrizaci tratě v úseku Kojetín – Hulín. Navrhované rozvojové záměry představují následující rozhodující přínosy a efekty:

- zvýšení propustnosti v úseku Kroměříž – Hulín
- zrychlení a zlepšení dopravních podmínek pro osobní a nákladní dopravu celého severního tahu tratí 303, 323
- vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel, vozidla navrhuji provozovat v úseku Bystřice pod Hostýnem – Kroměříž a současně lze zvažovat přímé železniční spojení Kroměříž – Hulín – Otrokovice – Zlín



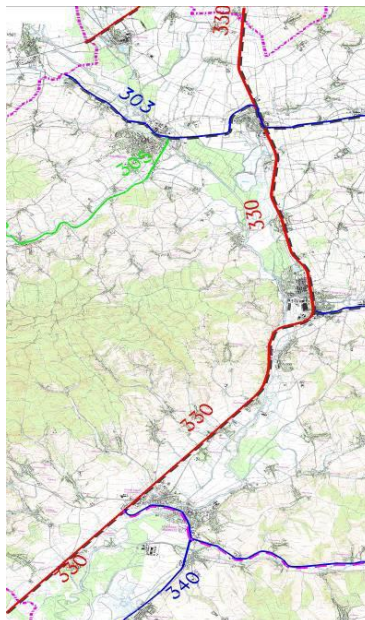
Obrázek 14. *Trat' 303 Kojetín – Valašské Meziříčí* [29]

### Trat' 330 Přerov - Břeclav

Páteřní elektrifikovaná celostátní železniční trat' mezinárodního významu, která je součástí II. národního koridoru Petrovice u Karviné státní hranice – Břeclav. Modernizace této trati je na území Zlínského kraje dokončena. Přináší významná zlepšení především ve zvýšení traťové rychlosti, zvýšení propustnosti a zabezpečení dopravní cesty, což se projevuje v následujících rozhodujících přínosech a efektech:

- zkapacitnění a zrychlení provozu, tzn. Zlepšení přepravních podmínek pro osobní a kombinovanou dopravu
- zkvalitnění traťových parametrů pro tranzitní železniční dopravu v ose sever – jih

- zlepšení dopravních podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel, vozidla navrhuji provozovat v úseku Hulín – Otrokovice s možností pokračování dále ve směru na Zlín.



Obrázek 15. Trať 330 Přerov – Břeclav [29]

#### Trať 331 Otrokovice - Vizovice

Významná celostátní železniční trať obsluhující území Vizovic, Zádveřic a území podél řeky Dřevnice, s dominantní funkcí v dopravní obsluze krajského města Zlína a ve spojení měst Zlín - Otrokovice. Výhledově spojuje trať 330, která je součástí II. národního koridoru se železniční tratí 280 a tím umožňuje přímé železniční spojení Valašska s centrální oblastí Zlína. Navrhované rozvojové záměry představují v rámci modernizace zdvoukolejnění tratě v úseku Otrokovice – Zlín střed a elektrizaci tratě v úseku Otrokovice – Zlín střed – Vizovice. Navržena je rovněž výstavba nové jednokolejné tratě, včetně její elektrizace, mezi Vizovicemi a Valašskou Polankou a zvýšení únosnosti tratě na 22,5 tun v úseku Otrokovice – Želechovice – Lípa. Navrhovaná opatření přinášejí významná zlepšení především ve zvýšení traťové rychlosti, zvýšení propustnosti a zabezpečení dopravní cesty, což se projeví v následujících rozhodujících přínosech a efektech:

- zkapacitnění tratě, zrychlení a zlepšení podmínek pro nákladní a zejména osobní dopravu

- vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel, vozidla navrhuji provozovat na celé trati s vysokou četností v úseku Zlín – Otrokovice, současně lze zvažovat přímé spojení Valašské Meziříčí – Vsetín – Zlín – Otrokovice [29]



Obrázek 16. Trať 331 Otrokovice – Vizovice – Valašská Polanka [29]



## ZÁVĚR

Rozvoj dopravní obslužnosti hraje na území Zlínského kraje velmi důležitou roli. A to jak z hlediska zvýšení kvality, životní úrovně a spokojenosti místních obyvatel, tak z hlediska zmírnění negativních dopadů životní prostředí.

Lze konstatovat, že dopravní obslužnost jako celek je na celém území Zlínského kraje vyhovující. Za vyzdvihnutí rozhodně stojí úroveň a provoz městské hromadné dopravy ve Zlíně, který má díky tvrdé práci zlínských dopraváků pověst jednoho z nejlepších provozů v celé České republice. Naopak jako nejslabší článek dopravní obslužnosti v kraji bych bez váhání označila železniční dopravu. Ta by měla hrát mnohem větší roli při řešení dopravních problémů. Rozhodně je na místě požadavek na obnovu životaschopnosti železnice a komplexní modernizaci této dopravy. Zejména v dnešní době, kdy narůstá řada problémů v silniční dopravě a rozvoji silniční infrastruktury, které by mohla železnice pomoci řešit. Místo toho však pokračuje její pokles na dopravním trhu.

Za největší problém Zlínského kraje v oblasti dopravy považují zejména v posledních letech výrazný nárůst individuální dopravy a automobilizace, což má za následek velké přetěžování všech významných silničních tahů. S touto skutečností samozřejmě souvisí i další negativní faktory, jako je zvyšující se nehodovost, vznik dopravních kolon, vysoké hlukové zatížení měst či rapidní zhoršování kvality životního prostředí. Proto bychom se měli zaměřit na možnosti zvýšení kvality veřejné osobní dopravy a zlepšení jejího síťového rozsahu na odpovídající úroveň a atraktivitu pro obyvatelstvo. To by napomohlo ke zvýšení počtu přepravovaných cestujících tak, aby byl udržen optimální poměr mezi veřejnou a individuální dopravou. K tomu může sloužit řada projektů a nástrojů, jako například výše popsaná obnova životaschopnosti a atraktivity železnic, či vytváření vhodných podmínek k tvorbě integrovaných dopravních systémů s cílem snížit velmi rychlý růstový trend individuální dopravy na žádoucí úroveň, jinak dojde v některých významných městských částech k nežádoucímu a neúnosnému zahlcení dopravní infrastruktury.

Pokud se Zlínskému kraji podaří zrealizovat alespoň část výše navrhovaných opatření, mohla by se situace v dopravě výrazně zlepšit.

**SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY**

- [1] ADAMEC, V. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada Publishing, 2008. ISBN 978-80-247-2156-9.
- [2] ČESKÁ REPUBLIKA – MINISTERSTVO DOPRAVY. *Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013*. Praha: Ministerstvo dopravy, červenec 2005. 60 s.
- [3] DANĚK, Jan. *Základy dopravy*. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2003. 192 s. ISBN 80-248-0410-7.
- [4] EISLER, J. *Úvod do ekonomiky dopravy*. Praha: Codex Bohemia, 1998. 281 s. ISBN 80-85963-54-X.
- [5] HANOUSEK, F. *Základy dopravy a přepravy*. České Budějovice: Střední odborná škola veterinární a zemědělská, 2001. 104 s. ISBN 848-12-7808-2.
- [6] PIVOŇKA, K. *Základy technologie řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1999. 105 s. ISBN 80-7194-213-8.
- [7] PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000.
- [8] ŽEMLIČKA, Z. *Doprava a přeprava*. Praha: Nadatur, 2008. 161 s. ISBN 80-7270-030-8.
- [9] Zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů České republiky.
- [10] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.
- [11] Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách.
- [12] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.
- [13] Bařův kanál [online]. [cit. 2011-02-20]. Dostupné na [www: <http://www.batakanal.cz/>](http://www.batakanal.cz/).
- [14] Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje [online]. [cit. 2011-02-20]. Dostupné na [www: <http://www.idsjmek.cz/>](http://www.idsjmek.cz/).
- [15] Wikipedia, otevřená encyklopedie [online]. [cit. 2011-02-22]. Dostupné na [www: <http://www.wikipedia.org/>](http://www.wikipedia.org/).

- [16] Ministerstvo dopravy České republiky [online]. [cit. 2011-02-23]. Dostupné na [www: <http://www.mdcz.cz/>](http://www.mdcz.cz/).
- [17] Neklidné téma: doprava v klidu [online]. [cit. 2011-02-23]. Dostupné na [www: <http://www.praha14.cz/>](http://www.praha14.cz/).
- [18] Dopravní noviny [online]. [cit. 2011-03-07]. Dostupné na [www: <http://www.dnoviny.cz/>](http://www.dnoviny.cz/).
- [19] Státní plavební správa [online]. [cit. 2011-03-07]. Dostupné na [www: <http://www.spspraha.cz/>](http://www.spspraha.cz/).
- [20] České dráhy, a.s. [online]. [cit. 2011-03-09]. Dostupné na [www: <http://www.cd.cz/>](http://www.cd.cz/).
- [21] Regionální informační portál Zlínského kraje [online]. [cit. 2011-03-09]. Dostupné na [www: <http://www.zlinskykraj.net/>](http://www.zlinskykraj.net/).
- [22] Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. [cit. 2011-04-09]. Dostupné na [www: <http://www.rsd.cz/>](http://www.rsd.cz/).
- [23] Ředitelství silnic Zlínského kraje [online]. [cit. 2011-04-10]. Dostupné na [www: <http://www.rszk.cz/>](http://www.rszk.cz/).
- [24] Železniční síť České republiky [online]. [cit. 2011-04-10]. Dostupné na [www: <http://www.vlak.wz.cz/>](http://www.vlak.wz.cz/).
- [25] Vlakový portál [online]. [cit. 2011-04-11]. Dostupné na [www: <http://www.vlaky.net/>](http://www.vlaky.net/).
- [26] Plavba po řece Moravě a Baťově kanálu [online]. [cit. 2011-04-15]. Dostupné na [www: <http://www.itest.cz/>](http://www.itest.cz/).
- [27] Letecké linky Zlínského kraje [online]. [cit. 2011-04-16]. Dostupné na [www: <http://www.valassky.denik.cz/>](http://www.valassky.denik.cz/).
- [28] Informační portál Zlínského kraje [online]. [cit. 2011-04-17]. Dostupné na [www: <http://www.kr-zlinsky.cz/>](http://www.kr-zlinsky.cz/).
- [29] General dopravy Zlínského kraje [online]. [cit. 2011-04-18]. Dostupné na [www: <http://www.extranet.kr-zlinsky.cz/>](http://www.extranet.kr-zlinsky.cz/).

- [30] Aeroweb [online]. [cit. 2011-04-19]. Dostupné na [www: <http://www.aeroweb.cz/>](http://www.aeroweb.cz/).
- [31] Dopravní společnost Zlín - Otrokovice [online]. [cit. 2011-04-19]. Dostupné na [www: <http://www.dszo.cz/>](http://www.dszo.cz/).
- [32] Společnost pro veřejnou dopravu [online]. [cit. 2011-04-19]. Dostupné na [www: <http://www.spvd.cz/>](http://www.spvd.cz/).
- [33] ČSAD Vsetín [online]. [cit. 2011-04-25]. Dostupné na [www: <http://www.csadvs.cz/>](http://www.csadvs.cz/).
- [34] ČSAD Uherské Hradiště [online]. [cit. 2011-04-25]. Dostupné na [www: <http://www.csaduh.cz/>](http://www.csaduh.cz/).
- [35] Autobusová společnost KRODOS [online]. [cit. 2011-04-28]. Dostupné na [www: <http://www.krodos.cz/>](http://www.krodos.cz/).
- [36] Městská hromadná doprava ve Zlíně [online]. [cit. 2011-04-28]. Dostupné na [www: <http://www.trajfly.wz.cz/>](http://www.trajfly.wz.cz/).

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

ČD	České dráhy.
ČSA	České aerolinie.
ČSAD	Česká autobusová doprava.
ČR	Česká republika.
EU	Evropská unie.
GEPARDI	Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury.
IDS	Integrovaný dopravní systém
MHD	Městská hromadná doprava.
R	Rychlostní komunikace.
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic.
TEN-T	Koncepce transevropských dopravních sítí.
ZID	Zlínská integrovaná doprava.
Žst.	Železniční stanice.

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

<i>Obrázek 1. Okresy Zlínského kraje [21]</i> .....	25
<i>Obrázek 2. Poloha Zlínského kraje v České republice [21]</i> .....	26
<i>Obrázek 3. Historický trolejbus Škoda 9TrHT [31]</i> .....	32
<i>Obrázek 4. Historický vlak [25]</i> .....	33
<i>Obrázek 5. Ukázka jízdenek městské hromadné dopravy [31]</i> .....	42
<i>Obrázek 6. Na kolik jízdenek vychází průměrný plat</i> .....	44
<i>Obrázek 7. Autobus Citybus/Citelis 12m [32]</i> .....	48
<i>Obrázek 8. Délka kolejí v ČR s maximální traťovou rychlostí v km [24]</i> .....	53
<i>Obrázek 9. Stávající železniční síť ve Zlínském kraji [25]</i> .....	56
<i>Obrázek 10. Trasa Baťova kanálu [26]</i> .....	59
<i>Obrázek 11. Letiště Bochoř [30]</i> .....	61
<i>Obrázek 12. Ukázka jízdenek pro ZID [31]</i> .....	65
<i>Obrázek 13. Trať 280 Hranice na Moravě – Střelná [29]</i> .....	74
<i>Obrázek 14. Trať 303 Kojetín – Valašské Meziříčí [29]</i> .....	75
<i>Obrázek 15. Trať 330 Přerov – Břeclav [29]</i> .....	76
<i>Obrázek 16. Trať 331 Otrokovice – Vizovice – Valašská Polanka [29]</i> .....	77

**SEZNAM TABULEK**

<i>Tabulka 1. Délka silniční sítě ve Zlínském kraji k 1. 1. 2011 [22] .....</i>	<i>36</i>
<i>Tabulka 2. Stav povrchu vozovek [23] .....</i>	<i>40</i>
<i>Tabulka 3. Základní předplatné nepřenosné kupóny [31] .....</i>	<i>43</i>
<i>Tabulka 4. Zlevněné předplatné nepřenosné kupóny [31] .....</i>	<i>43</i>
<i>Tabulka 5. Celkový přehled, počet a stáří užívaných trolejbusů [36] .....</i>	<i>46</i>
<i>Tabulka 6. Celkový přehled, počet a stáří užívaných autobusů [36] .....</i>	<i>48</i>
<i>Tabulka 7. Přehled celostátních železničních tratí na území Zlínského kraje [29] .....</i>	<i>54</i>
<i>Tabulka 8. Přehled regionálních tratí na území Zlínského kraje [29] .....</i>	<i>54</i>
<i>Tabulka 9. Jízdní doklady pro jednotlivou jízdu [31] .....</i>	<i>64</i>
<i>Tabulka 10. Předplatné časové jízdní doklady pro ZID [31] .....</i>	<i>65</i>

## SEZNAM PŘÍLOH

- P I Mapa silniční a dálniční sítě Zlínského kraje
- P II Síť MHD ve Zlíně a Otrokovicích
- P III Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji – páteřní železniční síť







## PŘÍLOHA P III: ROZVOJ KOLEJOVÉ DOPRAVY VE ZLÍNSKÉM KRAJI – PÁTEŘNÍ ŽELEZNIČNÍ SÍŤ

