

Analýza dopravních sítí Zlínského kraje

Martin Peterka, DiS

Bakalářská práce
2006

 Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav veřejné správy a regionálního rozvoje
akademický rok: 2005/2006

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Martin PETERKA, DiS.**
Studijní program: **B 6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

Téma práce: **Analýza dopravních sítí Zlínského kraje**

Zásady pro vypracování:

- 1. Charakterizujte profil území Zlínského kraje.**
- 2. Stanovte SWOT analýzu dopravní infrastruktury Zlínského kraje.**
- 3. Analyzujte současný stav dopravy Zlínského kraje.**
- 4. Navrhněte zlepšení dopravní infrastruktury Zlínského kraje.**

Rozsah práce: **cca 40 stran**

Rozsah příloh:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

Odborná literatura:

1. SHOCart, spol. s r. o., Autoatlas Česko a Slovensko. Vizovice. ISBN 80-7224-449-3.
2. Český Statistický Úřad, Statistická ročenka České republiky 2004. Praha: Scientia spol. s r. o., ISBN 80-7223-760-8.

Internet:

1. <http://www.mdcr.cz>
2. <http://www.czso.cz>
3. <http://www.kr-zlinsky.cz>

Vedoucí bakalářské práce:

Mgr. Oldřich Hájek

Ústav veřejné správy a regionálního rozvoje

Datum zadání bakalářské práce:

21. října 2005

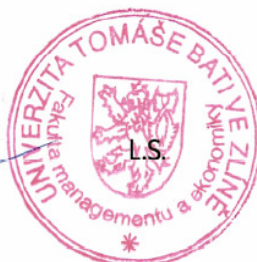
Termín odevzdání bakalářské práce:

6. ledna 2006

Ve Zlíně dne 17. října 2005


doc. PhDr. Václav Nováček, CSc.

děkan




doc. RNDr. René Wokoun, CSc.

ředitel ústavu

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce, na téma „Analýza dopravních sítí Zlínského kraje“, se zabývá řešením dopravní situace ve Zlínském kraji. Má celkem čtyři části, které hrají různou roli. V první části se setkáme s obecnými informacemi o Zlínském kraji a jednotlivých druzích dopravy. V druhé podrobně popíšu stávající stav dopravní infrastruktury na území, z níž ve třetí bude vycházet jednotlivé hodnocení dopravy na základě SWOT analýzy. Poslední část se bude zabývat návrhovým řešením pro rozvoj dopravní infrastruktury, které přijal Zlínský kraj s doporučením mezinárodních i republikových organizací.

Klíčová slova:

Zlínský kraj, dopravní infrastruktura, silniční doprava, železniční doprava, kombinovaná doprava, vodní doprava, letecká doprava, cyklistická doprava.

ABSTRACT

This bachelor work, on topic “Analysis of traffic net in Zlin region”, deals with traffic situation in Zlin region. It has overall four parts, which plays each other different role. In first part, we can meet with general information about Zlin region and individual kinds of traffic. In second, It'll be detailed prescribe present condition of traffic infrastructure in the area. From the second part will be reflected part third, where there'll be valuation of the traffic based on SWOT analysis. Final part deals with suggestion solving for development of traffic infrastructure, which were adopted by Zlin region with recommendation of international and state organizations.

Keywords:

Zlin region, transport infrastructure, road transport, railway traffic, composite transport, water-carriage, air transport, cyclist traffic.

Chtěl bych poděkovat svým rodičům za to, že se snažili vytvořit co nejlepší podmínky nejen pro studium, ale také pro zhotovení této práce.

Dále bych chtěl poděkovat vedoucímu práce panu Mgr. Oldřichu Hájkovi, který mi pomohl dosáhnout finální podoby mé bakalářské práce a to především za jeho trpělivost a vstřícnost u konzultací.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci, jenž se nazývá „Analýza dopravních sítí Zlínského kraje“ vypracoval samostatně pod vedením Mgr. Oldřicha Hájka.

K bakalářské práci jsem použila literaturu a prameny uvedené v seznamu.

Ve Dne

.....
podpis

OBSAH

ÚVOD	7
I TEORETICKÁ ČÁST	8
1 VÝCHOZÍ INFORMACE ŘEŠENÉ PROBLEMATIKY	9
1.1 Charakteristika Zlínského kraje	9
1.2 Rozdělení dopravní infrastruktury na jednotlivé druhy	11
1.3 Základní pojmy v oblasti dopravní infrastruktury	15
II PRAKTICKÁ ČÁST	19
2 SOUČASNÝ STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ZLÍNSKÉHO KRAJE	20
2.1 Silniční doprava	20
2.2 Železniční doprava	23
2.3 Kombinovaná doprava	25
2.4 Vodní doprava	26
2.5 Letecká doprava	26
2.6 Cyklistická doprava	29
3 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ZLÍNSKÉHO KRAJE	31
3.1 SWOT analýza silniční dopavy	31
3.2 SWOT analýza železniční dopavy	32
3.3 SWOT analýza kombinované dopavy	33
3.4 SWOT analýza vodní dopavy	34
3.5 SWOT analýza letecké dopavy	35
3.6 SWOT analýza cyklistické dopavy	36
4 NAVRHOVANÉ ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ZLÍNSKÉHO KRAJE	37
4.1 Vazby na rozvoj dopravní infrastruktury Zlínského kraje	37
4.2 Návrhy řešení dopravní infrastruktury Zlínského kraje	39
ZÁVĚR	57
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	58
SEZNAM OBRÁZKŮ	60
SEZNAM TABULEK	61
SEZNAM PŘÍLOH	62

ÚVOD

V současné době je jedním z největších trendů cestování, ať už turistické tak také spojené se zaměstnáním. Proto se nejen v zahraničí, ale i u nás zaměřuje na rozvoj dopravní infrastruktury jako celku. Hledají se nové technologie a vytvářejí se nové programy, jak zkvalitnit přepravu osob a materiálu. Je všeobecně známo, že oblasti s kvalitní dopravní infrastrukturou mají vyšší ekonomickou úroveň než ty oblasti ostatní, kde tato vázne.

Vybral jsem si tedy téma „Analýza dopravních sítí Zlínského kraje“, protože se Zlínský kraj vyznačuje slabou dopravní infrastrukturou a tím spojené regionální problémy, které se postupně vyvíjí. Se špatnou dopravní situací také upadají ostatní oblasti kraje, jako např. ekonomická stránka, cestovní ruch a tedy rozvoj regionu vůbec. Díky tomuto se nejen zahraniční turisté, ale také investoři přestali zajímat o Zlínský kraj a raději se zaměřují na území, které je pro ně více atraktivnější. Pokud se tato situace do několika málo let nezmění, můžeme si být jisti, že Zlínský region jako celek bude zapomenut a lidé se budou z tohoto území odstěhovávat do sousedních regionů. Zlínský kraj je po vstupu do EU velmi atraktivním územím zvláště pro investory, kdy se stává centrem pro východní část nově vstupujících zemí a je také určitým článkem České republiky spojení západní a východní Evropy. Proto rozvoj dopravní infrastruktury je nezbytným cílem a potřebou Zlínského kraje.

V nedávné době bylo vytvořeno několik dokumentů, které se zabývají rozvojem dopravní situace Zlínského regionu jak už pro jednotlivé druhy dopravy, tak také celku. Tyto dokumenty zahrnují jak analýzu současné situace, tak také návrhová řešení. V mojí práci z nich budu vycházet jako z důvěryhodných zdrojů Zlínského kraje.

Hlavním cílem mé bakalářské práce je přiblížit současnou situaci dopravní infrastruktury Zlínského kraje, její vyhodnocení a v poslední řadě se zaměřit na navrhovaná řešení, které budou důležitým článkem pro rozvoj dopravní situace celého území.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 VÝCHOZÍ INFORMACE ŘEŠENÉ PROBLEMATIKY

Cíle projektu

- a) Analyzovat současný stav dopravní infrastruktury Zlínského kraje
- b) Zhodnotit současný stav dopravních sítí Zlínského kraje
- c) Navrhnout zlepšení dopravy na území Zlínského kraje

1.1 Charakteristika Zlínského kraje

Správní uspořádání

Zlínský kraj byl ustanoven k 1. lednu na základě ústavního zákona č. 347 ze dne 3. prosince 1997 o vytvoření územních samosprávných celků. Vznikl sloučením okresů Zlín, Kroměříž, Uherské Hradiště a Vsetín. Nachází se ve východní části České republiky. Na jihozápadě sousedí s Jihomoravským krajem, na severozápadě s Olomouckým krajem a na severovýchodě s krajem Moravskoslezským. Východní hranici kraje tvoří státní hranice se Slovenskou republikou (kraj Trenčínský, v menší míře i kraj Žilinský) [7].



Obr. 1 Zlínský kraj [8]

Rozlohou 3 964 km² je Zlínský kraj třetím nejmenším krajem republiky. K datu 1. 3. 2001 zde podle definitivních výsledků sčítání lidu bylo registrováno 595 010 obyvatel, což představuje 8. místo v ČR a 5,8 % obyvatel ČR.

Zlínský kraj má 304 obcí o průměrné rozloze 13,04 km², což je mírně vyšší rozloha, než jakou mají v průměru obce České republiky (12,6 km² = 78 866 km² / 6258 obcí). 29 obcí má statut města. Bydlelo v nich 363 832 (60,86 %) „městského obyvatelstva“. Více než 10 000 obyvatel mělo 9 měst s úhrnným počtem 262 440 obyvatel představující „urbanizované obyvatelstvo“.

Zlínský kraj je tvořen čtyřmi okresy: Kroměříž, Uherské Hradiště, Vsetín a Zlín.

Počet obcí je 304, z toho je 29 se statutem města.

Jeho rozloha je 3.964 km², což představuje cca 5 % celkové plochy České republiky. V porovnání s ostatními kraji je Zlínský kraj menším krajem – rozlohou 3. nejmenším.

Hustotou osídlení s cca 151 obyvateli na km² Zlínský kraj nevýrazně převyšuje republikový průměr. Nejvyšší hustotu osídlení má okres Zlín 190 obyvatel/km², nejnižší hustota osídlení je v okrese Vsetín a to 130 obyvatel/km².

Nové správní rozdělení kraje člení Zlínský kraj na správní obvody obcí s rozšířenou působností. Zlínský kraj má 13 nových správních obvodů obcí s rozšířenou působností – Bystřice pod Hostýnem, Holešov, Kroměříž, Luhačovice, Otrokovice, Rožnov pod Radhoštěm, Uherské Hradiště, Uherský Brod, Valašské Klobouky, Valašské Meziříčí, Vizovice, Vsetín a Zlín.

Pro potřeby spojené s koordinací a realizací politiky hospodářské a sociální soudržnosti, spočívající zejména ve využívání finančních prostředků z předstupních a strukturálních fondů Evropské unie, bylo v České republice vymezeno osm Regionů soudržnosti NUTS II. Zlínský kraj spolu s Olomouckým vytváří Region soudržnosti NUTS II. Střední Morava. [7]

Hospodářskou základnu řešeného území tvoří velké průmyslové podniky. Podíl pracujících zaměstnaných v průmyslu je 38%. Mezi dominantní odvětví patří gumárenství, všeobecné strojírenství, elektrotechnika, textilní, oděvní a kožedělný průmysl. Významné postavení v kraji má zemědělství a potravinářský průmysl [9].

1.2 Rozdělení dopravní infrastruktury na jednotlivé druhy

V přítomnosti se můžeme setkat s několika druhy dopravování se na určité místo. Záleží pouze na nás, který prostředek si vybereme. Některé jsou snáze dostupné a jiné zase obtížněji. Jedná se o dopravu automobilovou, železniční, vodní a v poslední možnosti cyklistickou. Tyto druhy se dají dále rozdělit, ale o tom se dočtete níže, kde jsou podrobně rozebrány.

Charakteristika automobilové dopravy

V současné době můžeme automobilovou dopravu rozdělit do tří skupin, a to na dopravu osobní, nákladní a autobusovou (trolejbusovou, která je zastoupena převážně ve větších městech). Automobilová doprava je v nynějšku nejvíce využívaná.

osobní automobilová doprava

Tento typ je z celkového objemu dopravy, a to nejen automobilové, největší a má tendenci se neustále zvyšovat. Lidé jí využívají k transportu do škol, zaměstnání, výletům (což by se dalo pojmenovat jako individuální doprava), ale rovněž jako možnosti dopravy související s výkonem povolání (jejíž druh nazveme jako doprava hospodářská). Pro každého jedince je osobní automobilová doprava nejjednodušší a nejsnáze dostupná. Z celorepublikového propočtu má téměř 70 % využití vzhledem k ostatním typům automobilové dopravy. Společně s tímto je taktéž hůře regulovatelná, neboť řidič může být ovlivněn pouze volbou dopravní trasy, režimem jízdy a samotným dopravním prostředkem.

nákladní automobilová doprava

Výše zmíněnou automobilovou dopravu lze ještě rozdělit na dopravu kamionovou a nákladní. Můžeme si všimnout, že kamionová doprava se na našem území dosti rozšířila a je tímto častěji využívána než železniční nákladní doprava. Prognózy jsou ale takové, že by se měla snižovat zavedením určitých regulativních opatření, jako např. dopravním značením vázaném na vybrané trasy a její vjezd do určitých oblastí lze regulovat omezením tonáže, času nebo účelu. Omezení by mohlo být rovněž větší zavedením poplatku pro nákladní automobily přejíždějící přes Českou republiku podobně jako tomu je u našich sousedů Německa a Rakouska. Nákladní automobilová doprava je převážně využívána k výkonu povolání, proto je její užití těžko nahraditelné dopravou železniční díky dostupnosti.

autobusová (trolejbusová) doprava

Autobusová doprava, podobně jako ty předchozí, lze dále rozčlenit na městskou hromadnou dopravu (zabezpečuje přepravu osob v rámci jednoho města a blízkého okolí) a na linkovou dopravu, která zajišťuje transport lidí do jiných měst a obcí v rámci spádových regionů. Mezi MHD musíme započítat také trolejbusovou dopravu a metro (i když tento druh dopravy patří hlavně do železniční dopravy, kterou si rozebereme později). Trolejbusy jsou využívány pouze ve větších městech, kde její obslužnost je dostatečná pro potřeby obyvatel k dojíždění do zaměstnání a škol. Avšak autobusová doprava je levnější než osobní automobilová doprava, lidé raději užívají automobil. Je to způsobené tím, že jsou vázáni na jízdní řády, které nejsou vždy v harmonii s potřebou daného občana.

Charakteristika železniční dopravy

Železniční doprava má nemalou historii. Jednu dobu byla nejvíce využívána jak pro přepravu osob tak zboží a materiálu. I zde se promítl časový vývoj a tak vlaky byly z prvopočátku parní, poté elektrifikované, jejichž vývoj jde stále v před, pozdější době motorové (dieselové) a v současné době lineární motory na základě systému magnetické levitace neboli maglev, jež jsou důsledkem vývoje elektrifikované železniční dopravy. Rozdělme si tedy železniční dopravu na dva podřady: motorová a elektrifikovaná železniční doprava, které se na našem území využívají.

motorová (dieselová) železniční doprava

Dieselové lokomotivy nahradily parní trakce z důvodu ekonomičnosti, ochrany životního prostředí a také nepotřebují velké zásoby vody. Jejich údržba je mnohem jednodušší. Motorová železniční doprava slouží převážně na kratší vzdálenosti se základním cílem dopravy osob, zboží a materiálu do nejbližší oblasti s elektrickou trakcí a naopak. Jedná se tedy o dopravu v rámci jednoho daného regionu.

elektrifikovaná železniční doprava

Elektrifikovanou železniční dopravu můžeme rozdělit dále jako dopravu vysokorychlostní, tramvajovou a v poslední řadě jako trakce podzemní dráhy (metro). Tramvajová doprava a metro slouží hlavně pro přepravu osob uvnitř jednoho velkého města a to do práce, škol, na kulturní vyžití atd. Tyto služby poskytuje Městská hromadná doprava daného města, kterou z větší části také město financuje a vlastní. Vysokorychlostní železniční doprava

funguje pro obsluhu mezinárodních a tuzemských tratí. Je to zpravidla nejrychlejší způsob dopravy po železnici. Vysokorychlostní vlaky přesahují rychlost 150 km/h a v některých vyspělých zemích dokonce 300 km/h. V rámci tuzemské železniční dopravy jsou postaveny důležité železniční sítě, které spojují jeden konec státu s druhým. Tyto tratě jsou také propojeny se sítěmi okolních států, sloužící jako mezinárodní železniční síť, která spojuje velká města uvnitř kontinentu. Podobně jako to bývá u jiných druhů dopravy, rozdělujeme také vysokorychlostní železniční dopravu na dopravu osobní (přeprava osob) a nákladní (přeprava zboží a materiálu). Díky elektrické energii, která je důležitým pohonem dopravních prostředků na železnici, považujeme tuto dopravu jako nejpříjemnější na životní prostředí.

Charakteristika vodní dopravy

Protože je planeta země tvořena z více jak 80 % povrchu země vodou, vodní doprava funguje pro lidi od nepaměti až do současnosti. Na základě tohoto faktu se vodní doprava stále vyvíjí a v současné době můžeme říci, že je dostatečně technicky zařízena. Musíme však podotknout, že její využití se z velké míry omezila díky rozvoji ostatních druhů dopravy, které jsou mnohem rychlejší a více dostupnější. Přesto se najdou oblasti, kde vodní doprava je výhodnější nebo atraktivnější. Můžeme si všimnout, že v přístavech jsou lodě, které slouží pro nákladní dopravu, osobní dopravu, kombinovanou dopravu, ale také spousta malých lodí, které slouží pro soukromé účely. Vodní doprava je využívána pro tuzemské a mezinárodní účely. Hojně je využívána zaoceánská vodní doprava převážně pro přepravu zboží a materiálu.

nákladní vodní doprava

Mezi nákladní lodě patří jak trampové lodě, označované tak proto, že dříve „trampovaly“ z přístavu do přístavu a vyhledávaly náklady, tak mohutné nákladní lodě pro dopravu hromadných nákladů a supertankery. Dnes jsou trampové lodě spíše najímány na dopravu jednotlivého nákladu, například do přístavu, kde mohou kotvit větší lodě. [1]

osobní vodní doprava

Osobní vodní doprava slouží převážně na přepravu osob. Tento druh dopravy je v současné době spíše využíván jako turistická atrakce. Lidé si kupují tuto službu za účelem výletu do

krajů, které jsou z paluby lodi pro ně velice atraktivní a jsou ochotni za ni zaplatit jakoukoli cenu.

kombinovaná vodní doprava

Trajekty, jako hlavní dopravní prostředek pro kombinovanou vodní dopravu, slouží pro přepravu jak osobní tak nákladní (převáží společně s osobami také dopravní prostředky), jejichž síť je propojení dvou států nebo břehů, které mají takovou vzdálenost, jejichž náklady jsou mnohem menší než využití letecké dopravy.

Charakteristika letecké dopravy

Možnosti letecké dopravy jsou velmi rozmanité, jelikož není omezena silnicemi, železnicemi ani vodními toky. V současnosti při pohledu na oblohu můžeme každou chvíli vidět, jak nějaké letadlo letí několik desítek kilometrů nad povrchem Země. Je to nejrychlejší a nejdynamičtější druh dopravy, kterou člověk dosud vymyslel. Každý den vzlétne několik tisícovek letadel, aby přepravily osoby, nebo náklad na místo desetitisíce kilometrů od místa vzletu. Statisticky má letecká doprava malou nehodovost, ale pokud se taková nehoda stane, má to téměř vždy za následek mnoho mrtvých, kteří využili tuto službu.

nákladní letecká doprava

Nákladní leteckou dopravu z větší části využívají soukromé společnosti, které vlastní své letadla. Jsou to jednak velké výrobní společnosti, nebo zásilkové společnosti.

osobní letecká doprava

Osobní letecká doprava slouží pro přepravu osob z jednoho místa na druhé, jejíž vzdálenost převyšuje tisíce kilometrů. Tuto dopravu zajišťují určité společnosti, které zabezpečují dopravu v určitých dopravních sítích, nebo cestovní kanceláře, které zajišťují dopravu pro zákazníky, kteří využili cestovní nabídku na dovolenou do zahraničí.

helikoptéry

Tento druh dopravy je velmi specifický svou odlišností od typických letadel. Slouží převážně pro rychlou dopravu cestujících mezi ostrovy nebo mezi letištěm a městským centrem. Jsou používány také v průmyslu jako létající jeřáby pro zdvihání a dopravu těžkých nákladů, záchranné služby je využívají jako létající sanitky, anebo na záchranu lidí na moři, či z nepřístupných míst. [1]

Charakteristika kombinované dopravy

Kombinovanou dopravou se rozumí spojení minimálně dvou druhů dopravy pro přepravu zboží a materiálu s cílem dodání za co nejkratší dobu (systém „just-in-time“) a nejnižšími náklady. Projevuje se zde vysoká náročnost na kvalitní logistiku. Tento druh dopravy vzniká v závislosti na zvyšování podílu převážně silniční dopravy, jejíž základním problémem je dlouhodobá přeprava s malým obsahem zboží nebo materiálu. Kombinovaná doprava by měla tyto negativa odstranit a uplatnit tak nový logistický trend.

Charakteristika cyklistické dopravy

Cyklistická doprava je už dlouhou dobu používána k přepravě osob na určité místo bez jakékoli technické pomoci na základě vlastní fyzické aktivity. Téměř každá rodina má přinejmenším jedno kolo a slouží jako dopravní prostředek dopravy do zaměstnání, škol, nebo jiných míst. Průměrný člověk je schopen za den ujet 30 kilometrů. Do této vzdálenosti se lidé rozhodují, zda-li využít kolo, nebo jiný dopravní prostředek, který je mnohem nákladnější. Tento dopravní prostředek lze užívat pouze sezónně, a to převážně od druhé poloviny jarního období do konce první poloviny podzimního období. Ale v tuto dobu lze vidět mnoho obyvatel cestujících na kole. Proto jsou dopravní orgány nuceny vystavovat cyklistické stezky, které jsou mnohem bezpečnější, než přeprava po komunikaci, kde jezdí automobilová doprava.

1.3 Základní pojmy v oblasti dopravní infrastruktury

Silniční doprava

Pozemní komunikace tvoří nejrozsáhlejší a jednu z nejdůležitějších součástí dopravní infrastruktury. Pozemní komunikací rozumíme dopravní cestu, která je určena k užití silničními

a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.

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

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci a vytváří tzv. silniční síť. Silnice rozdělujeme dle významu na silnice I. třídy, určené pro dálkovou a mezistátní dopravu (vlastníkem je stát), silnice II. třídy, určené pro dopravu mezi kraji a silnice III. třídy (vlastníkem je kraj), které jsou určeny k vzájemnému spojení obcí.

Místní komunikace slouží převážně místní dopravě na území obce. Dle určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení je dále dělíme rovněž do tříd. Vlastníkem je obec.

Účelová komunikace slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí s ostatními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. [2]

Železniční doprava

Dráhu lze vymezit jako cestu, která je určena k pohybu drážních vozidel, včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. **Železniční dráhy** jsou ještě dále děleny do jednotlivých kategorií v závislosti na významu a účelu:

- dráha celostátní – dráha, která 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 zaústěna do celostátní nebo jiné regionální dráhy
- vlečka – dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěna do celostátní nebo regionální dráhy
- speciální dráha – slouží zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obce [2]

Vodní doprava

Základním pojmem je **plavba**, kterou se rozumí provozování plavidla na vodní cestě. **Vodní cesty** se dělí do dvou velkých skupin, a to vodní *cesty sledované* – pro plavbu jsou značeny plavebními znaky, a vodní cesty ostatní. Sledované vodní cesty se ještě dále dělí

na *dopravně významné* a *účelové* – ty, na kterých je provozována pouze rekreační plavba a vodní doprava místního významu.

Dalším důležitým termínem je **přístav**. Ten je tvořen vodní částí a pozemní částí, kde lze překládat zboží, umožnit bezpečný výstup a nástup osob. Veřejný přístav je takový, který je oprávněn užívat každý provozovatel plavidla za splnění podmínek plavebního provozu. **Plavidlem** se rozumí loď, malé plavidlo, plovoucí stroj, plovoucí zařízení a jiné ovladatelné plovoucí těleso. Z hlediska požadavků na technickou a provozní způsobilost se člení na:

- Plavidla podléhající evidenci v plavebním rejstříku
- Ostatní, u nichž se prokázání technické a provozní způsobilosti nevyžaduje

Na vodních cestách České republiky lze provozovat vedle českého plavidla také zahraniční plavidlo za podmínky, že je vybaveno povolením plavebního úřadu.

Veřejná vodní doprava je vodní doprava určená k uspokojování obecných podmínek přepravních potřeb. [2]

Letecká doprava

Základním pojmem v daném úseku správy je **civilní letectví**. Tím se rozumí letecké činnosti provozované v České republice civilními letadly jakékoliv státní příslušnosti pro civilní účely. **Letištěm** je územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha, včetně souboru staveb a zařízení, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel. Letiště se dále rozděluje:

- podle technických podmínek, provozních podmínek a základního určení na letiště – *vnitrostátní*, jimiž jsou letiště určená a vybavená k uskutečňování vnitrostátních letů, *mezinárodní*, jimiž jsou celní letiště určená a vybavená k uskutečňování vnitrostátních a mezinárodních letů
- podle okruhu uživatelů na letiště – *veřejná*, jimiž jsou letiště, jež přijímají v mezích své technické a provozní způsobilosti všechna letadla, *neveřejná*, jimiž jsou letiště, u nichž okruh uživatelů letiště stanoví na návrh jeho provozovatele Úřad, *vojenská*, jimiž jsou letiště pro potřeby Armády České republiky.

O zařazení letiště do některé z těchto kategorií rozhoduje Úřad pro civilní letectví.

Letiště může být provozováno pouze fyzickou nebo právnickou osobou, která má sídlo, či trvalý pobyt v České republice, a to na základě povolení vydávané Úřadem na žádost. [2]

Kombinovaná doprava

Kombinovanou dopravou se rozumí spojení alespoň dvou dopravců v rámci přepravního řetězce, kdy zboží neopustí původní přepravní prostředek a kdy převážná část cesty proběhne po železnici, popř. po vodních vnitrozemských či námořních cestách.

Její nejrozšířenější formou je přeprava pomocí kontejnerů, výměnných nástaveb a návěsu. Tento způsob se nazývá **nedoprovázená doprava** a je náročná na sladění všech činností přepravního řetězce od místa vzniku přepravy až do místa ukončení přemístovacího procesu. Druhou cestou je **doprovázená doprava**, kdy jde o přepravu nákladních aut včetně řidiče. Nový přepravní systém, ve kterém se přepravují kamióny či silniční soupravy včetně řidiče po určité části přepravní cesty železnicí, se nazývá Rollande Landstrasse zkráceně **RO-LA**. Tento systém je za spolupráce Českých drah, Deutsche Bahn, Bohemiakombi a Kombiverkehr organizován na přepravní cestě Lovosice – Drážďany. [12]

Cyklistická doprava

Cyklistické trasy dělíme na cyklotrasy a cykloturistické trasy. **Cyklotrasy** jsou ty, které vedou po silnicích, dobrých místních a účelových komunikacích. Jejich značení je podobné jako u silničního značení pro motorová vozidla. **Cykloturistické trasy** jsou ty, které opouští silnice s automobilovým provozem a vedou přírodou a terénem většinou po polních či lesních cestách. Jsou vyznačeny pásovými značkami a směrovkami.

Značování cyklistických tras se zásadně liší podle toho, zda jde o trasy vedoucí převážně po silnicích, místních komunikacích a kvalitnějších účelových komunikacích (tzv. silniční cyklotrasy) nebo o trasy vedoucí převážně po horších účelových komunikacích, tedy polních a lesních zpevněných cestách (tzv. terénní cyklotrasy). [3]

II. PRAKTICKÁ ČÁST

2 SOUČASNÝ STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ZLÍNSKÉHO KRAJE

V oblasti dopravní infrastruktury patří Zlínský kraj mezi poměrně zaostalé oblasti, z důvodů téměř žádné rychlostní páteřní silniční sítě, nedostatečně rozvinuté železniční sítě, ale také z důvodu vysoké závislosti kraje na dopravní obsluze. Hornatý reliéf krajiny navíc umocňuje tyto problémy, které představují překážku pro ekonomický a sociální rozvoj kraje. Území kraje je nejvzdálenější a nejhůře dostupné k hlavnímu městu a evropským centrům v západním směru [6].

V následujících částech se budu postupně věnovat jednotlivým druhům dopravní infrastruktury. Základním cílem bude co nejlépe analyzovat současný stav a rozebrat podrobněji výše uvedené základní informace.

2.1 Silniční doprava

Silniční síť Zlínského kraje tvoří 2 111 km (údaj je z roku 2003) silnic I., II. a III. třídy, což představuje 3,8% z celkové délky silnic na území české republiky. Tento podíl je výrazně nižší než podíl kraje na rozloze území státu a celkovém počtu obyvatel (5,0 a 5,8%). Hustota silniční sítě je zde 24% pod celorepublikovým průměrem (Zlínský kraj – 0,53 km/km², Česká republika – 0,69 km/km²).

I přes nízkou hustotu silniční sítě, která je dána především kopcovitým charakterem území, její rozsah odpovídá potřebám dopravního napojení a dopravní obsluhy kraje. Významným nedostatkem a bariérou rozvoje je však neexistence dálnice ani sítě rychlostní komunikace, která by krajem procházela a zajišťovala tím jeho spojení s ostatními regiony a státy, a dále neodpovídající parametry vybraných silnic a tahů [7].

Tab. 1 Dálnice a rychlostní komunikace v porovnání se Zlínským krajem a ČR

DÁLNIČE A RYCHLOSTNÍ SILNICE	Délka (km)	
	Zlínský kraj	ČR
Dálnice	0	499
Rychlostní komunikace	5	345
Celkem	5	824

Zdroj: [4]

Hustota silnic I. třídy na území kraje je o 12,5% vyšší než celostátní průměr. Hustota silnic II. třídy je naopak 22% pod průměrem, u silnic III. třídy je hustota nižší o plných 30% než činí průměr za celou Českou republiku. Uvedenou nižší hustotu silnic II. a III. třídy lze odůvodnit převažujícím kopcovitým charakterem území Zlínského kraje. Následující tabulka poskytuje informace o hustotě silnic na území Zlínského kraje ve srovnání s Českou republikou. Na mapce (viz příloha č.1) je podrobný přehled silničních sítí [7].

Tab. 2 Silnice a jejich délka v porovnání Zlínského kraje a České republiky

SILNICE	Délka (km)		Hustota (km / 100 km ²)	
	Zlínský kraj	ČR	Zlínský kraj	ČR
I. třídy (kromě rychlostních)	321	5 706	8,1	7,2
II. třídy	573	14 688	14,5	18,6
III. třídy	1 197	34 190	30,2	43,4
Celkem	2 091	54 584	52,8	69,2

Zdroj: [4]

Průjezd zastavěným územím měst a obcí je závadou na hlavních tazích s vysokým podílem tranzitní dopravy (zejména těžké) a její vysokou intenzitou. To se týká především silnic I/35, I/50, I/55 a I/57, na kterých se realizuje převážná část tranzitní dopravy přes kraj a významná část zdrojové a cílové dopravy v kraji.

Specifické postavení má silnice I/49 procházející Zlínem, jehož potenciál generuje takovou zdrojovou a cílovou dopravu, která jej zahlcuje a způsobuje jeho neprůjezdnost. Z tohoto pohledu je průtah I/49 Zlínem rovněž závadný a zdejší dopravní situaci (spolu se situací v Otrokovicích) je nutné řešit výstavbou nové paralelní komunikace vně města, která by zmíněné silnici částečně odlehčila. [7]

Intenzita automobilové dopravy

Nejvyšších hodnot intenzit automobilové dopravy (10 000 a více vozidel za 24 hodin) je dosaženo na silnicích I/35, I/47, I/49, I/50, I/55 a I/57. Mezi nejzatíženější úseky patří:

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

- Kroměříž – Hulín (I/47)

Absolutně nejvyšší hodnota intenzity dopravy v kraji byla naměřena ve Zlíně na silnici I/49 (28 886 vozidel za den), následuje Uherské Hradiště (26 627 voz./den). Naměřené intenzity v rozmezí 15 000 – 25 000 vozidel dosahují profily na silnicích procházejících městy Kroměříž, Hulín, Otrokovice, Staré Město a Kunovice. Mezi silnice, na jejichž úsecích byla naměřena intenzita 5 000 – 10 000 vozidel za den, lze řadit I/58, I/69, II/150, II/427, II/432, II/438, II/490, II/491, II/492 a II/497. Následující mapa (viz. příloha č.2) představuje obraz dopravního zatížení na území Zlínského kraje.

Dopravní zatížení těžkými vozidly je nejvyšší na silnicích I/35, I/49, I/50 a I/55 (s hodnotami nad 3 000 voz./den), následující silnice I/47, I/57, II/427 a II/490 (s počty 1 500 – 3 000 voz./den). Nejvyšší podíl těžkých vozidel na celkovém počtu všech vozidel vykazuje silnice I/35 v úseku od hranic Moravskoslezského kraje po Valašské Meziříčí (44%) a silnice I/54 v úseku od hranic Jihomoravského kraje po Slavkov (rovněž 44%). Podíl těžké dopravy nad 30% mají dále silnice I/55, I/71 a II/427 [7].

Stávající výstavby a opravy silničních tahů

V současné době probíhají stavby dvou důležitých silničních tahů, které jsou důležité pro rozvoj Zlínského kraje jak z hlediska ekonomického, tak také z hlediska dopravního. Jedná se o rychlostní silnici R55 a dálnici D1 mířící z Vyškova přes Kroměříž do Hulína, na kterou bude navazovat dálnice D47 a rychlostní komunikace R49 a R55. Dálnice D1 je částečně postavena ze směru z Vyškova do Vrchoslavic na Prostějovsku (Olomoucký kraj) a 24. října 2005 byla tato část, měřící 18 km, otevřena [5].

Jak už jsem zmínil výše, další výstavbou je rychlostní silnice R55, i když má všehovšudy pouze asi pět kilometrů. Její počátek je v Otrokovicích – Skalka, kde se odpojuje od stávající silnice I/55 a konec v Otrokovicích – Trávníky, kde se napojuje na silniční tah I/49. Tento úsek je důležitý z hlediska urychlení přejezdu přes Otrokovice, kde se doprava velmi zpomalovala díky tamním semaforům a hlavní křižovatce v Kvítkovicích. Dalším důležitým silničním tahem, který se v současnosti rekonstruuje, je silnice I/49, jejíž základním cílem je rozšířit dvouproudovou komunikaci na čtyřproudovou. Děje se tak na úseku Malenovice – Křižovatka a Cihelna, kde je doprava výrazně zpomalena a tvoří se tam dopravní zácpy i několik kilometrů dlouhé. Probíhají také další opravy a rekonstrukce jiných silnic, ale ty nemají takový význam. Stavby silničních tahů D1 a R55 jsou začleně-

ny v programech Dopravní politika ČR, Operační program infrastruktura, Generel dopravy Zlínského kraje. Rekonstrukce silnice I/49 je silnicí, která spadá pod správu Zlínského kraje a tak tato silnice je součástí jen programu Generel dopravy Zlínského kraje.

2.2 Železniční doprava

Celková délka železničních tratí v Zlínském kraji (bez vleček) činí 359 km, z toho celostátní dráhy činí 276 km a regionální 83 km. Železniční tratě na území Zlínského kraje jsou dlouhodobě stabilizované, základní kostru tvoří páteřní tratě číslo 330 Přerov - Břeclav a 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. V jižní části kraje tvoří propojení hlavních železničních tahů trať 341 Staré Město - Vlárský průsmyk s odpojením tratě 340 Uherské Hradiště - Brno. Uvedená základní síť je doplněna místními (regionálními) železničními tratěmi. Obecně lze konstatovat nízkou kvalitu celkových dopravních služeb, především se to vztahuje na komfort cestování a cestovní rychlost. Podle výkonů nákladní přepravy lze Zlínský kraj charakterizovat jako území s nevyrovnanou přepravní činností, z celkového přepravního výkonu za rok 2001 v objemu 3.548 503 tun představuje nakládka 34,5% a vykládka 65,5%. Nejtíže-nejší řídicí železniční stanicí je Valašské Meziříčí s přepravním výkonem 1.136 711 tun což je zhruba 32% z celkového objemu. Převážná část tratí Zlínského kraje patří do obvodu ČD,a.s., SDC Zlín. Do obvodu SDC Zlín již nezasahují tratě č.302 Nezamyslice – Morkovice, dále trať č.300 Brno - Přerov. Tyto traťové úseky zpravuje od 1. 1. 2002 ČD a.s., SDC Olomouc. Na následujícím obrázku (viz. příloha č. 3) je zobrazena síť železničních tratí Zlínského kraje a to podle funkcí v jeho území. [9]

Železniční stanice a zastávky

Na území Zlínského kraje je celkem 120 železničních stanic, a zastávek. Z tohoto počtu je: 2 uzlové žel. stanice (žst. Valašské Meziříčí a žst. Otrokovice), 40 stanic samostatných s výpravčím, 20 zastávek obsazených a 58 zastávek neobsazených. Za předpokladu, že izochrona docházkové vzdálenosti k železnici je max. 20 minut tzn. 1,2 km pak železniční doprava obsluhuje území o rozloze 538,3 km² což je zhruba 13,6% území kraje. Že-

lezniční doprava podílí na dopravní obsluze území 78 měst a obcí, ve kterých bydlí 412,8 tis. osob [10].

Nákladní doprava

Největší nakládka a vykládka železničních vozů probíhala v roce 2003 v žst. Otrokovice (2823/8998) rozhodující přepravce – Barum Continental, v žst. Lhotce nad Bečvou (6792/13864) - rozhodující přepravce - DEZA, v žst. Kroměříž (2612 /1161) rozhodující přepravce – Sladovny Soufflet a v žst. Želechovice n. Dř. Lípa (10269 / 9 853) rozhodující přepravce - Metrans. [10]

Trakční vedení

Trakční vedení v obvodu SDC Zlín je udržováno dvěma opravami trakčního vedení a to OTV Hulín a OTV Vsetín. OTV Hulín má ve správě trakční vedení železniční trati č. 330 od žst. Nedakonice(stejnosměrná část) km cca 132,005 až po žst. Přerov, km cca 179,900. Celková rozvinutá délka trolejového drátu v tomto úseku činí cca 168,416 km. Trakční vedení tj. základy, stožáry a vodiče ve správě OTV Hulín je nové, vybudované v rámci Modernizace II. Železničního koridoru. Do provozu bylo uváděno postupně v letech 2000 až 2002. OTV Vsetín udržuje trakční vedení železniční trati č.280 tj. od státní hranice SR až po žst. Valašské Meziříčí. Celková délka rozvinutého trolejového drátu v tomto úseku činí cca 150,200 km. Trakční vedení ve správě OTV Vsetín je v převážné většině stávající, bylo vybudováno v letech 1959 - 1960. Celkově lze konstatovat, že trakční vedení Valašské Meziříčí - státní hranice SR (mimo žst. Valašské Meziříčí a žst. Horní Lideč) je po skoro 50letém provozu na hranici své životnosti. [10]

Mostní objekty

Celkový počet mostních objektů ve Zlínském kraji činí 273. Z toho je 194 mostů z masivu (71%), 79 ocelových (29%). Většina mostů 193 má délku přemostění do 10 m, nad 10 m je 80 mostů. Z celkového počtu je 13 mostů hodnoceno známkou 3 (nevyhovující). Hodnocení stávajícího stavu lze shrnout následovně, většina mostů vyhovuje stávajícímu provozu a daným traťovým rychlostem, při jakékoliv rekonstrukci, či modernizaci stávající trati lze předpokládat, že většina mostních objektů nesplňuje podmínky nových předpisů a norem (zatížitelnost, prostorové uspořádání a pod.). Je tedy nutno počítat s jejich stavebními úpravami. [10]

Železniční přejezdy

Z uvedených tabulek jednoznačně vyplývá velký počet přejezdů zabezpečených pouze výstražnými kříži přes místní komunikace (sběrné, obslužné, cyklistické stezky apod.) kterých je 174 tj.cca 50%, přejezdů zabezpečených světelným zabezpečovacím zařízením je 175. Nejvíce přejezdů s výstražným křížem je na tratích č. 341 (Vlářský průsmyk - Staré město

u Uherského Hradiště) - 25 přejezdů, č. 346 (Újezdec u Luhačovic – Luhačovice) – 13 přejezdů, č. 331 (Vizovice – Otrokovice) - 21 přejezdů, č. 281 (Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí) - 14 přejezdů, č. 282 (Velké Karlovice-Vsetín) – 57 přejezdů, č. 303 (Valašské Meziříčí – Kojetín) – 26 přejezdů. [10]

2.3 Kombinovaná doprava

Prudký nárůst v silniční dopravě, ke které došlo v minulých letech, přinesl řadu problémů jako jsou kongesce a problémy s parkováním. Stav infrastruktury neodpovídá rozsahu těžké silniční nákladní dopravy, přičemž příležitostí pro využívání kombinované dopravy je stále málo. Zařízení pro využití kombinované dopravy je k dispozici ve větší míře pouze v některých regionech. Zvyšování podílu silniční dopravy (velký růst) na úkor dopravy železniční (stagnace) je dán rozvojem logistických technologií, kdy velká distribuční centra a průmyslové zóny jsou budovány převážně na komunikační připojení a to komunikací dálničního typu. [10]

Základní síť je tedy doplněna regionálními tratěmi, jejichž částečné zdvoukolejnění a elektrizace provedené v rámci navržené modernizace umožní provozování lehkých kolejových vozidel, zvýšení počtu zastávek s kvalitnější obsluhou území kraje jako součást integrovaného dopravního systému.

V současné době existuje na území Zlínského kraje funkční překladiště kombinované dopravy v lokalitě Želechovice – Lípa. Dle současných zkušeností je okruh obsluhy překladiště kombinované dopravy cca 100 km. Je třeba podporovat výstavbu překladišť kombinované dopravy (logistických center) pro rozvoj kombinované dopravy. [8]

2.4 Vodní doprava

Dlouhodobým výhledovým záměrem v oblasti vodní dopravy je výstavba, v trase řeky Moravy, kanálu Dunaj – Odra – Labe, který částečně prochází také trasou Baťova kanálu (Otrokovice – Rohatec). Tato vnitrozemská vodní cesta mezinárodního významu je součástí evropské dohody AGN sjednané v rámci EHK/OSN. Vodní cesta sleduje trasu důležité koridorové silnice R55 a II. železničního koridoru (trať 330) a její stabilizace probíhá v návaznosti na protipovodňovou ochranu. V současné době je přístupno a propojeno 43 km původní trasy Baťova kanálu a 17 km navazujících říčních úseků. Po vodě tak jsou spojena města Otrokovice a Strážnice (obec Petrov). Zároveň se zvažují další aspekty dokončení vodní cesty a to jak směrem na jih do Hodonína, tak směrem na sever, do Kroměříže [10].

Baťův kanál je historickou vodní cestou, realizovanou v 30. letech 20. století pro zvýšení hladin spodních vod, závlahy a plavbu. Byl dlouhý 50 km a spojil 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 korytem, které se od řeky odděluje ve Spytihněvi, 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 [13].

Tento vnitrozemský průplav je v současné době pouze využíván pro potřeby turistiky a to od roku 1996 [8].

Dalšímu rozvoji brání úplné zprovoznění kanálu pro účely rekreační plavby – vyčištění kanálu, zprovoznění jeho technických zařízení, a nedostatečná infrastruktura jako např. přístaviště, chráněná kotviště, sociální zařízení, atd. [9].

2.5 Letecká doprava

Letecká doprava má na území Zlínského kraje mnohaletou tradici. V současnosti má Zlínský kraj k dispozici čtyři civilní letiště v soukromém vlastnictví: Kunovice, Otrokovice, Holešov, Kroměříž. V přepravě osob se letecká doprava uplatňuje pouze okrajově, zejmé-

na je to dáno blízkou polohou mezinárodních dopravních letišť Brno a Ostrava, která jsou od Zlínského kraje vzdálena cca 90 km. Letiště mají mezinárodní statut, ale vyvstává problém kvalitního komunikačního spojení se Zlínským krajem.

V kraji se nachází také pět přistávacích ploch pro Leteckou záchrannou službu v areálech nemocnic: Zlín, Uherské Hradiště, Kroměříž, Vsetín a Valašské Meziříčí. [8]

Kunovice

Letiště Kunovice má statut mezinárodního veřejného letiště od roku 1993. Vzdálenost od významných center Zlínského kraje: Zlín 30 km, Uherské Hradiště 4,5 km, Kroměříž 37 km, Vsetín 64 km, Luhačovice 25 km. Dalšími významnými sídly okolních regionů jsou Hodonín 38 km, Myjava 41 km, Púchov 79 km vzdálená od letiště Kunovice. Základní všeobecné informace ohledně letiště:

- Nadmořská výška a vztažná teplota : 177 m, 21 °C
- Počet vzletových a přistávacích drah : 1
- Počet terminálů pro odbavení cestujících : 1
- Délka a šířka vzletové a přistávací dráhy : 2.000m, 30m, povrch beton

Vlastníkem letiště je společnost Letecké závody, a. s. se sídlem v Kunovicích, která je v konkurzu. Jeho provozovatelem je společnost Discovery Travel, a. s. se sídlem v Praze. Ústředním orgánem státní správy ve věcech civilního letectví je Ministerstvo dopravy ČR – odbor civilního letectví. Správním úřadem pro výkon státní správy ve věcech civilního letectví je Úřad pro civilní letectví.

V současné době je letiště používáno k pravidelné letecké dopravě společností Discovery Travel, a. s. Mimo to je také využíváno k nepravidelné charterové letecké přepravě, zejména do turistických destinací jižní Evropy a severní Afriky.

Kapacitní parametry letiště

Současná kapacita letiště umožňuje 10 vzletů/přistání za hodinu. Toto omezení je dáno především existencí pouze jedné pojezdové dráhy. Při současném obsazení letiště umožňují podmínky realizaci více než 58 000 vzletů/přistání za rok. Při 24 hodinové obslužné době by tato kapacita (při zachování ostatních parametrů) vzrostla až na 87 000 vzletů/přistání za rok.

Letiště má tři odbavovací místa s živičným povrchem, které mohou využívat letouny střední kapacity (od 100 pasažérů). Kapacita odbavovací plochy umožňuje maximální denní odbavovací kapacitu 64 letadel (při 24 hodinovém provozu pak 96 letadel).

Současné odbavovací prostory umožňují maximální odbavení 60 pasažérů za hodinu, což znamená maximálně 960 pasažérů za den. Pro zabezpečení odbavování cestujících podle Shengenské dohody (a bez dalších investic) kapacita nepochybně poklesne.

Kapacita prostoru pro odbavování zboží umožňuje odbavení pouze 10 zásilek do 50 kg denně – toto je nejvýraznější omezení z hlediska letištních kapacit.

Zpevněné plochy před budovou umožňují zajíždění autobusů a osobních vozidel před vchod do budovy a parkování cca 40 osobních vozidel. Tato parkovací místa lze použít i pro parkování autobusů. Nevhodná je však přístupová komunikace k letišti, která neumožňuje míjení a předjíždění autobusů a nákladních automobilů a její součástí jsou dva nechráněné železniční přejezdy.

Kapacita vzdušného prostoru je dána skutečností, že řízení letového provozu provádí jedno stanoviště, které poskytuje jak letištní, tak přibližovací službu řízení. Kapacitu vzdušného prostoru nelze nijak konkrétně kvantifikovat, ale obecně lze říci, že ji v tomto případě lze zvýšit větším počtu řídicího letového provozu, což by umožnilo otevření dvou pracovišť řízení a dále pak zdokonalením radarových systémů.

Provozní zázemí letiště se skládá z pěti budov:

- Budova č. 1: Řízení letového provozu, Zabezpečovací letová služba (technický sál), Meteo, Operační oddělení, Handling, Odbavení cestujících
- Budova č. 2: Catering (sklad)
- Budova č. 3: Catering (kuchyně + jídelna)
- Budova č. 4: Garáž
- Budova č. 5: Hangár (jediný disponuje s vyhovujícími parametry) [11]

Otrokovice

Otrokovické letiště je provozováno firmou Moravan, a. s., kde přistávací plocha má jednu travnatou a jednu asfaltovou dráhu 650 x 25 m. Letiště má statut mezinárodního neveřejného letiště a mohou je využívat všechna letadla letící podle VFR (denní provoz), vrtulní-

ky a ultralehká letadla. Jedná se o tovární, mezinárodní neveřejné letiště, kde lze provádět dopravní lety pro vlastní potřebu provozovatele letiště a potřebu zákazníků, lety pro zvláštní účely, školní a výcvikové lety atd. [9]

Holešov

Letiště je vzdáleno asi 2 km od Holešova. Jeho provozovatelem je společnost TOPAIR, spol. s r. o. Dříve sloužilo letiště pro pravidelnou vnitrostátní leteckou dopravu jako sídlo letového oddílu, který vykonával letecké práce v regionu a také jako sídlo letecké školy pro výcvik pilotů. Vzhledem k velikosti vzletové a přistávací dráhy, a možnostem územního rozvoje má pouze místní význam.

2.6 Cyklistická doprava

Cyklistika nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí, částečně řeší dopravní obsluhu v regionech. Během posledních několika málo let plynule přechází do městského i regionálního plánování. Stává se nejzdravějším způsobem dopravy a nepůsobí tak negativně na životní prostředí. Proto vznikají nároky uživatelů na dopravní prostor a odpovídající vybavenost [14].

Zlínský kraj disponuje v současné době s třemi dálkovými cyklistickými trasami a dvěma regionálními (viz. obrázek č. 4). Co se týče dálkových cyklistických tras, tak sem patří:

- Jantarová stezka (trasa č. 6 Eurovélo, Roscoff – Oděsa), vedoucí cípem severní části kraje, která spojuje Normandii a Černé moře.
- Moravská stezka (trasa č. 9 Eurovélo, Polsko – Chorvatsko), sledující tok řeky Moravy ve směru sever – jih, která spojuje Baltické moře s mořem Jaderským.
- Jihovýchodní příhraniční trasa (Beskydsko-Karpatská magistrála), vedoucí podél hranice se Slovenskou republikou s odbočkou na slovenské území.

Mezi regionální trasy vedoucí přes Zlínský kraj můžeme začlenit následující dva cyklistické tahy:

- Trasa Jihlava – Český Těšín
- Trasa Vsetín – Velké Karlovice – Martiňák

Stávající síť značených regionálních tras je nedostatečná. Vzhledem k relativně malým převýšením jsou všechny partie kraje (i vyšší polohy) dostupné pro cykloturistiku s malými výjimkami. V kraji chybí soustředěná cykloturstická středisková vybavenost [8].

3 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ZLÍNSKÉHO KRAJE

V následující kapitole se zaměřím na analýzu dopravní infrastruktury Zlínského kraje a to metodou SWOT analýzy (analýza silných a slabých stránek, příležitostí a ohrožení). Rozeberu jednotlivě každý druh dopravy. Budu vycházet z informací, které jsem obsáhl v kapitole 2., kde jsem popsal současný stav, nebo z jiných dokumentů, které jsem získal z různých zdrojů.

3.1 SWOT analýza silniční dopravy

- Silné stránky
 - Hustota silniční sítě odpovídá potřebám dopravního napojení měst a obcí na silniční síť
- Slabé stránky
 - Neexistence sítě silnic vyšší kvality (dálnice, rychlostní komunikace – jen 5 km)
 - Nejnižší hustota silniční sítě v ČR
 - Vysoký podíl průjezdních úseků zastavěným územím obcí
 - Nevhodné směrové a sklonové poměry na významných silnicích I. a II. třídy
 - Nedostatečné pasportizační šířky některých úseků
 - Nedostatečná propustnost významných silničních tahů
 - Kraj není napojen na dálniční síť a transevropské dopravní sítě
 - Neefektivní systém hromadné dopravy
 - Obsluha veřejnou dopravou vážne u venkovských území, neodlehčuje městům
 - Minimum silniční sítě má provedené čtyřpruhové úpravy

- Hornatý reliéf většiny území Zlínského kraje pro výstavbu nových silnic
- Příležitosti
 - Posílení infrastruktury v území nejbližše nadřazeným dopravním sítím
 - Výstavba silničních tahů mezinárodního a celostátního významu
 - Probíhající výstavby a opravy některých důležitých silnic krajského a státního významu
 - Získání peněžních dotací od EU prostřednictvím strukturálních fondů
 - Zefektivnění údržby krajské silniční sítě a dopravní obslužnosti deregulací
- Ohrožení
 - Nerovnováha finančních zdrojů a výdajů na dopravní infrastrukturu
 - Odsouvání výstavby nadřazených dopravních sítí v úsecích v kraji a nejbližších úsecích sousedních krajů
 - Neřešením dopravní situace by došlo k výraznému zhoršení stavu životního prostředí
 - Problémy s vyjednáváním o pozemky, kde by měly vést nové silniční tahy
 - Zvyšující se počet uživatelů osobních automobilů
 - Vyšší náklady na zajištění dopravy v důsledku nedostatečné dopravní sítě

3.2 SWOT analýza železniční dopravy

- Silné stránky
 - Krajem prochází tratě národního a mezinárodního významu
 - Stabilizovaná železniční síť
 - Osobní železniční doprava vede téměř všemi významnými sídly
 - Šetrnost k životnímu prostředí
 - Nízká nehodovost

- Slabé stránky
 - Nejnižší hustota železniční sítě v České republice
 - Nízká kvalita železničních tratí
 - Vnitrostátní tratě se dotýkají v okrajových částech území kraje
 - Nedostatečné rychlíkové spojení kraje se zahraničím
 - Malé využití integrovaných systémů vlak – autobus na okrajových územích kraje
 - Osobní železniční doprava má spíše místní význam
- Příležitosti
 - Modernizace tratí celostátního a mezinárodního významu
 - Zdvoukolejnění, modernizace a elektrizace tratí krajského a regionálního významu
 - Výstavba nových železničních tratí
- Ohrožení
 - Nedostatek finančních prostředků na výstavbu a modernizaci železničních tratí
 - Nerealizace návrhů na zlepšení železniční dopravy

3.3 SWOT analýza kombinované dopravy

- Silné stránky
 - Stoupající využití dálkové kombinované dopravy (železnice – silnice)
- Slabé stránky
 - Nedostatečný rozvoj kombinované dopravy a logistických systémů
 - Nízký počet center pro využití kombinované dopravy
 - Kombinovaná doprava jen v oblasti železnice – silnice

- Příležitosti
 - Rozvoj nových technologií kombinované dopravy a logistických technologií
 - Výstavba nových center kombinované dopravy
 - Přejít také na jiné druhy dopravy
- Ohrožení
 - Nedostatek finančních prostředků na podporu rozvoje kombinované dopravy

3.4 SWOT analýza vodní dopravy

- Silné stránky
 - Existence historicky známého Baťova kanálu
- Slabé stránky
 - Neexistence vodní dopravy na území Zlínského kraje
 - Užívání vodního kanálu jen pro turistiku
 - Nedostatek přístavů a překladišť pro využití vodní dopravy
 - Znečištění vodního toku
- Příležitosti
 - Výstavba kanálu Dunaj – Odra - Labe
 - Výstavba nových překladišť a přístavů v povodí Moravy
 - Vyčištění Baťova kanálu
 - Zprovoznění technického zařízení v povodí Moravy
 - Využití vodního kanálu na rekreační účely
 - Zapojení kombinované dopravy

- Ohrožení
 - Nedostatek finančních prostředků na rozvoj vodní dopravy
 - Katastrofy spojené se znečištěním vodních toků

3.5 SWOT analýza letecké dopravy

- Silné stránky
 - Letiště Kunovice se statutem mezinárodního veřejného letiště
 - 4 civilní letiště na území Zlínského kraje
 - Blízká vzdálenost mezinárodních dopravních letišť (Ostrava, Brno, Bratislava)
- Slabé stránky
 - Chybí kvalitní komunikační spojení mezinárodních dopravních letišť se Zlínským krajem
 - Letiště Kunovice v konkurzu
 - Ostatní letiště spíše pro místní význam
 - Nedostatek přistávacích ploch pro vrtulníky
 - Neexistence pravidelné letecké dopravy
- Příležitosti
 - Modernizace stávajících letišť na území Zlínského kraje
 - Zřízení regionálního letiště v bývalém okrese Vsetín
 - Vytvoření podmínek pro zavedení pravidelných letů
 - Odkoupení letiště Kunovice Zlínským krajem
 - Modernizace stávajících přistávacích ploch pro vrtulníky
 - Výstavba nových přistávacích ploch pro vrtulníky
 - Zkvalitnění komunikačního spojení s mezinárodními dopravními letišti

- Ohrožení
 - Nedostatek finančních prostředků na rozvoj letecké dopravy
 - Snížení zájmu o leteckou dopravu

3.6 SWOT analýza cyklistické dopravy

- Silné stránky
 - Existence tří dálkových a dvou regionálních tratí
 - Neznečišťuje životní prostředí
 - Nejzdravější způsob dopravy
 - Všechny části Zlínského kraje dostupné pro cykloturistiku
- Slabé stránky
 - Chybí cykloturistická středisková vybavenost
 - Stávající síť značených regionálních tras je nedostatečná
 - Nedostatečný rozvoj cyklistických stezek
 - Špatná kvalita cest pro silniční cyklistiku
- Příležitosti
 - Vybudování cyklistických stezek po celém území Zlínského kraje
 - Zkvalitnění značení regionálních tras
 - Přiblížit cykloturistiku k rozvoji cestovního ruchu na území Zlínského kraje
 - Vybudovat cykloturistická střediska
 - Opravy stávajících cest pro zkvalitnění silniční cyklistiky
- Ohrožení
 - Nedostatek finančních prostředků na rozvoj cyklistické dopravy
 - Stagnace cykloturistiky

4 NAVRHOVANÉ ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ZLÍNSKÉHO KRAJE

Hlavním cílem této kapitoly je navrhnout zlepšení dopravní infrastruktury Zlínského kraje. Budu vycházet z dokumentů, které vydal Zlínský kraj, jejíž základním záměrem je rozvoj dopravní infrastruktury na území Zlínského kraje. Není podstatné, abych zde řešil všechny navrhované dopravní sítě. Proto se zaměřím na ty, které budou mít největší význam pro rozvoj dopravní infrastruktury Zlínského kraje. Ale dříve než se do toho pustím, je důležité vzpomenout, že tyto studie mají širší souvislosti k dokumentům mezinárodní a celostátní úrovně. Pojďme si tedy ty nejdůležitější více rozepsat.

4.1 Vazby na rozvoj dopravní infrastruktury Zlínského kraje

Jak už jsem zmínil výše, rozvoj dopravní infrastruktury Zlínského kraje má určité souvislosti na jiné dokumenty, které jsou zpracované jak na mezinárodní tak na národní úrovni.

Mezinárodní závazky na Evropskou unii

- TEN-T – koncepce transevropských dopravních sítí

Zaměřuje se na západní Evropu a zahrnuje všechny druhy dopravy (tzv. multimodální síť). Řeší rychlá spojení významných center EU a jejím cílem je volný pohyb lidí, zboží a služeb v rámci EU.

- Panevropské dopravní konference

Jde o definici 10 multimodálních dopravních koridorů ve středoevropských a východoevropských státech v souvislosti se změnou politické situace v 90. letech s nutností napojení na dopravní síť definovanou v rámci TEN-T.

- TINA

Týká se kandidátských zemí vstupu do EU, zahájeno v roce 1996. Zaměřeno na vytvoření dopravní sítě ze samostatných panevropských koridorů a začlenění této nově vzniklé sítě do již existující sítě TEN-T. Umožňuje čerpání finančních zdrojů z programů ISPA, PHARE a Fondu dopravy.

Mezinárodní závazky na EHK/OSN

- AGR – Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem
Upravuje parametry a kategorizaci E-silnic. Byla podepsána v roce 1975. ČSSR přistoupila v roce 1987. Zlínským krajem prochází E50 (I/50) a E442 (I/35)
- TEM – Transevropská dálnice sever – jih
Zajišťuje budování a řízení sítě velkokapacitních silnic. Projekt byl založen v roce 1977. Součástí projektu jsou dálnice D1/D47 a D2
- AGC – Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách
Definuje síť mezinárodních tratí. Stanovuje závazné minimální parametry (minimální traťová rychlost 160 km/h, odstranění úrovnových křížení se silničními komunikacemi a splnění dalších nutných stavebních a technických podmínek). Byla podepsána v roce 1958. ČR přistoupila v roce 1990. Do sítě je zařazena trať 330 Přerov – Břeclav.
- AGTC – Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech
Definuje síť mezinárodních tratí vhodných pro kombinovanou dopravu. Stanovuje závazné minimální parametry (minimální traťová rychlost 120 km/h, splnění dalších nutných stavebních a technických podmínek). Podepsána byla v roce 1991. ČR přistoupila v roce 1994. Do sítě zařazeny tratě 330 Přerov – Břeclav (označena jako C-E 65) a 280 Hranice na Moravě – státní hranice ČR/SR (označena jako C-E 40)
- TER – Transevropská železniční magistrála
Cílem je naplnění dohod AGC a AGTC a získání potřebných finančních prostředků k modernizaci tratí (zejména výhodných úvěrů). Projekt byl založen v roce 1988, ČSSR přistoupila v roce 1989. Do projektu jsou zařazeny všechny tratě AGC a většina tratí AGTC. Součástí dohody je trať 330 (Přerov – Břeclav), nikoli však trať 280 (Hranice na Moravě – státní hranice ČR/SR)
- AGN – Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu
Stanovuje jednotné technické a provozní parametry pro budování, rekonstrukci, modernizaci a provoz vodních cest určených pro mezinárodní vodní dopravu. Podepsána

v roce 1996. ČR přistoupila v roce 1999. Závazně je sledována ve výhledu realizace průplavu Dunaj – Odra – Labe.

Programové dokumenty ČR (SR)

- Dopravní politika České republiky
- Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010
- Usnesenie vlády Slovenskej republiky č. 162 z 21. februára 2001 k novému projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest
- Rozvoj sítě Českých drah jako součásti evropské dopravní soustavy
- Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje
- Memorandum o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury ve Zlínském kraji [8].

4.2 Návrhy řešení dopravní infrastruktury Zlínského kraje

Silniční doprava

Z předešlých kapitol můžeme říci, že Zlínský kraj co se týče dopravy celkově, je na tom velmi špatně. Silniční doprava, jako nejvýznamnější druh dopravy na území, má pouze pět kilometrů rychlostní komunikace (i když v současné době probíhají jejich stavby). Proto Zlínský kraj zahrnul do rozvoje kraje návrhy na zlepšení dopravní infrastruktury. Budu se zabývat pouze těmi nejdůležitějšími, které mají největší význam nejen pro regionální, ale také pro celostátní a mezinárodní úroveň.

Hlavní cíle návrhu

- Vybudováním silničních tahů mezinárodního a celostátního významu s návazností na evropskou dálniční síť, podpořit ekonomický růst, rozvoj investic a mobilitu osob
- Společně s tahy mezinárodního a celostátního významu zkvalitnit základní silniční tahy krajského a místního významu s cílem realizovat na nich rozhodující dopravní výkon a tím dosáhnout snížení dopravní nehodovosti a negativních vlivů z dopravy na životní prostředí

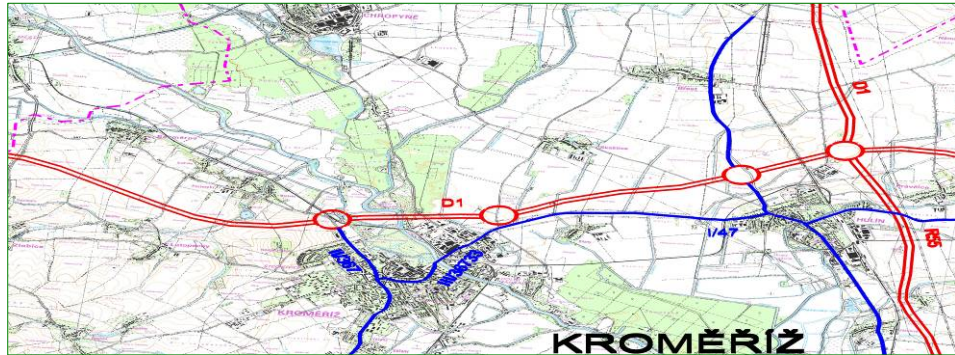
- Vytvořením dohledového, vyhodnocovacího a informačního systému na nadřazené silniční síti přispět k plynulosti a bezpečnosti dopravy
- Finanční zdroje státu a kraje efektivně a cíleně alokovat do prioritních staveb základní komunikační sítě a současně na řešení kritických míst a úseků na silničních tazích místního významu [8].

Návrh cílového stavu

I když je v návrhu obsaženo mnoho návrhů na výstavbu nebo modernizaci silničních komunikací (viz. příloha č.5) , zaměřím se pouze na silniční tahy D1, R55, R49 a I/49, které mají největší význam pro rozvoj Zlínského kraje.

- Dálnice D1 (D47) – Vyškov, Kroměříž, Hulín, Přerov, Lipník nad Bečvou
Výstavba směrově rozdělená čtyřpruhová komunikace kategorie D26,5/120 s mimoúrovňovým křížením vedená v nové stopě s výhradně dopravní funkcí v území. Nová výstavba dálnice v úseku Vyškov – Lipník nad Bečvou bude navazovat na již dokončenou dálnici D1 Praha – Brno – Vyškov. Trasa dálnice procházející územím kraje je součástí transevropského multimodálního dopravního koridoru VI.B, páteřní sítě TINA (proces posouzení potřeb dopravní infrastruktury kandidátských zemí EU) společně s výhledovou trasou navazující dálnice D47 a projektu TEM (transevropská dálnice sever – jih, rovněž společně s D47). Dálnice umožní napojení Zlínského kraje na dálniční síť České republiky a Evropy. Po jejím zprovoznění dojde k výraznému snížení dopravní zátěže na silnicích I/47 v úseku Vyškov – Hulín a I/55 v úseku Hulín – Přerov [9].

Jak už jsem jednou v této práci zmínil, Dálnice D1 je částečně postavena ze směru z Vyškova do Vrchoslavic na Prostějovsku (Olomoucký kraj) a 24. října 2005 byla tato část, měřící 18 km, otevřena [5].

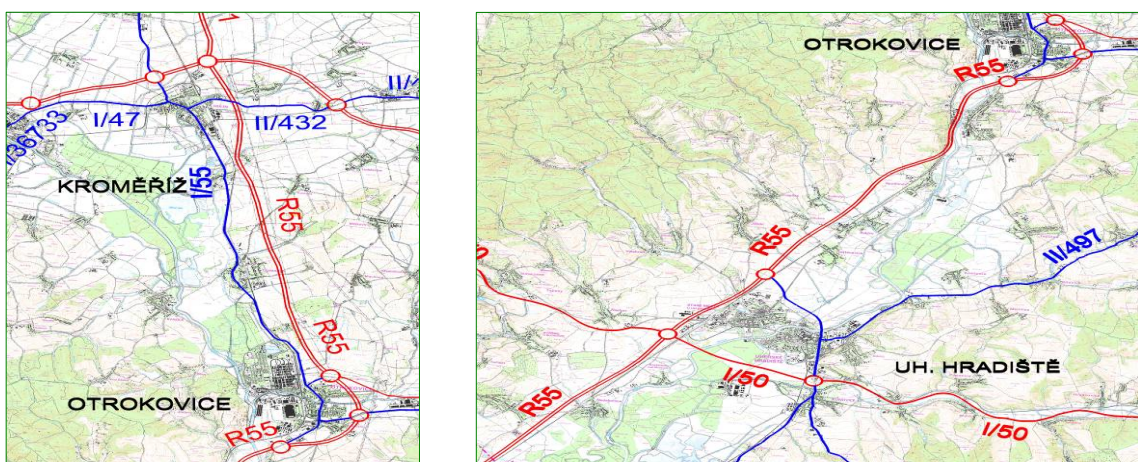


Obr. 2 Dálnice D1 – Vyškov, Kroměříž, Hulín, Přerov, Lipník nad Bečvou [8]

- Silnice I. třídy R55 – Hulín, Otrokovice, Uh. Hradiště, Hodonín, Břeclav

Směrově rozdělená čtyřpruhová komunikace kategorie R24,5/120 s mimoúrovňovými kříženími vedená v nové stopě s rozhodující dopravní funkcí v území. Nová výstavba kompletní rychlostní silnice bude navazovat na dálnici D1. Trasa rychlostní silnice je součástí doplňkové sítě TINA. Výstavba silnice je zařazena v dokumentu Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR dle usnesení vlády č.145/2001 a Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje z roku 2002. Rychlostní silnice umožní napojení západní části Zlínského kraje na dálniční síť. Po jejím zprovoznění dojde k výraznému zkvalitnění průjezdnosti územím ve směru sever – jih a ke zlepšení dopravní situace na stávající silnici I/55 a II/497 odvedením části zátěže [9].

V současnosti je částečně postavena v úseku Otrokovice – Skalka a Otrokovice – Trávníky, kde spojuje silnice I/55 a I/49.

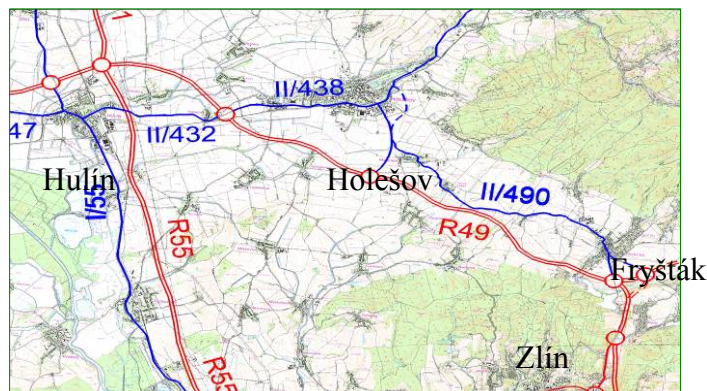


Obr. 3 Silnice I. třídy R55 – Hulín, Otrokovice, Uh. Hradiště, Hodonín, Břeclav [8]

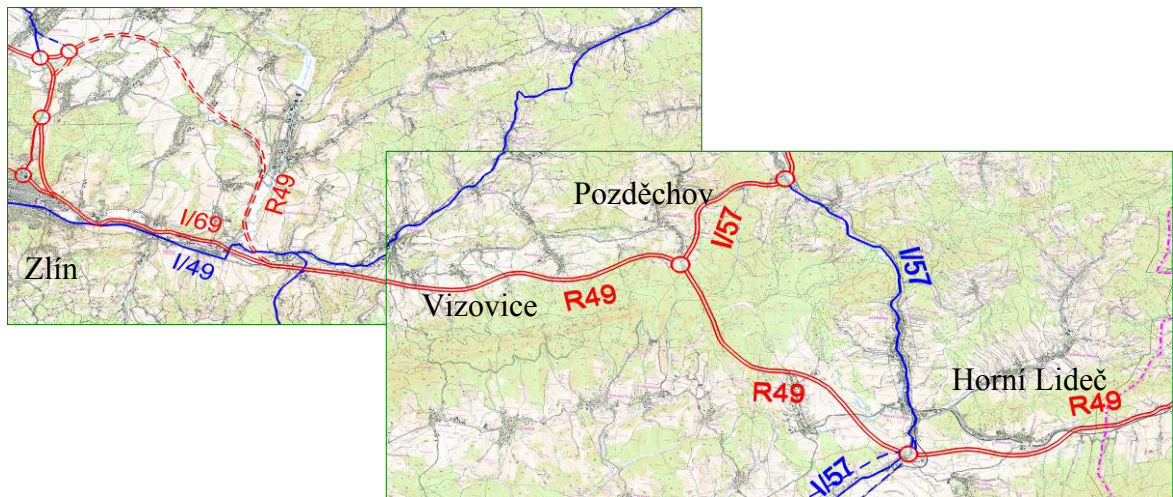
- Silnice I. třídy R49

Směrově rozdělená čtyřpruhová komunikace kategorie R24,5/120 s mimoúrovňovými kříženími vedená v nové stopě s rozhodující dopravní funkcí v území. Nová výstavba kompletní rychlostní silnice bude navazovat na dálnici D1 a bude pokračovat jako R6 na slovenském území. Při výstavbě bude využita stopa stávající silnice I/49 v oblasti Zádveřic, čímž dojde ke změně tamního dopravního řešení. Obchvat Vizovic a úsek silnice mezi Pozdřechovem a Lačnovem je řešen tunelem. Rychlostní silnice umožní propojení dálniční sítě České republiky a Slovenska a kvalitní spojení centrální části kraje se Slovenskem a Valašskem. Po jejím zprovoznění dojde k částečnému snížení dopravní zátěže na silnicích I/49 a I/69 a k odlehčení silnicím s mezinárodním provozem I/50 (E50) a I/35(E442). Zprovoznění komunikace v návaznosti na navrhovaný silniční tah Valašské Meziříčí – Vsetín – Pozdřechov umožní převedení mezinárodní trasy E442 směrem k hraničnímu přechodu Střelná – Lysá pod Makytou a současně zlepšení kvality životního prostředí v oblasti CHKO Beskydy [9].

Propojení pomocí navrhované rychlostní komunikace R49 – R6 dnes nabylo evropské důležitosti. Zajišťuje totiž spojení hlavních evropských multimodálních koridorů, koridoru č. VI (větev B), procházející Moravou a koridoru č. V. (větev A) procházejícího Považím. Spojnice R49 - R6 je zároveň chybějícím článkem části nosné evropské dopravní sítě. Na Slovensku pokračuje východně páteřními komunikacemi, dálnicí D1, rychlostní komunikací R2 a v České republice pak na západ dálnicí D1 a rychlostní komunikací R35 [15].



Obr. 4 Úsek Hulín – Fryšták – Zlín [8].



Obr. 5 Úsek Zlín – Vizovice – Pozdětchov – Horní Lideč – Slovensko [8]

- Navrhovaná silnice II. třídy I/49 – Otrokovice, Zlín, Zádveřice, Vizovice, Liptál, Vsetín

Čtyřpruhová komunikace kategorie MS 20/80 v úseku Otrokovice – Zlín, Obeciny, dvoupruhová komunikace kategorie S11,5/80 v úseku Zlín, Obeciny - Vizovice, a dvoupruhová komunikace kategorie S9,5/70 v úseku Vizovice – Vsetín. Rozšíření silnice I/49 v úseku Otrokovice - Malenovice na kategorii MS 20/80, homogenizace silnice I/69 v úseku Vizovice – Vsetín na kategorii S9,5/70, instalace ochranných dělicích ostrůvků na průtazích Obcemi v úseku Otrokovice - Zlín – Vizovice a realizace stoupacích pruhů v oblasti Syrákova. Realizací uvedených staveb dojde ke zvýšení plynulosti a kvality dopravy na celém tahu a k výraznému zkapacitnění úseku Otrokovice – Malenovice. Navrhované obchvaty na silnici I/69 a ochranné dělicí ostrůvky na silnici I/49 zvýší bezpečnost pěší dopravy [9].

V současné době probíhají výrazné stavby na silnici, hlavně na úseku Otrokovice – Malenovice, kde se dostavuje čtyřpruhová komunikace s napojením na komunikaci R55, které jsou propojeny mostem. Další stavba se uskutečňuje v Malenovicích, kde se rozšiřuje stávající dvoupruhová komunikace na čtyřpruhovou a dále se zde instalují protihlukové bariéry pro obydlí v blízkosti silnice.



Obr. 6 Úsek Otrokovice – Zlín [8]



Obr. 7 Úsek Zlín – Vizovice – Vsetín [8]

Železniční doprava

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. Obecně lze konstatovat nízkou kvalitu celkových dopravních služeb, především se to vztahuje na komfort cestování a cestovní rychlost. 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 [10].

Hlavní cíle návrhu

Řešení problematiky v oblasti železniční dopravy se zaměřuje zejména na zvýšení její konkurenceschopnosti na dopravním trhu. Především rozvojem a modernizací železniční sítě společně s vytvářením integrovaných dopravních systémů a systémů lehké kolejové dopravy lze dosáhnout zvýšení podílu veřejné hromadné dopravy na celkové přepravní práci v přepravě osob. Předpokládá se, že podporou kombinované dopravy, podporou budování překladišť a logistických center rovněž dojde k významnějšímu zhodnocení poten-

ciálu železniční nákladní dopravy a tím i k dosažení snížení podílu těžké silniční nákladní dopravy. Je však nutné upozornit, že společně s rozvojem a modernizací dopravní infrastruktury musí probíhat rekonstrukce řízení, organizování a především financování železnice s cílem zvýšení její efektivity.

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. Velmi malý podíl na celkových výkonech nákladní dopravy se dosud realizuje prostřednictvím kombinované dopravy. Pro podporu tohoto odvětví dopravy byly v Generelu dopravy Zlínského kraje vytipovány vhodné lokality s kvalitní vazbou na železniční a nadřazenou silniční síť pro budování překladišť a logistických center (v návaznosti na průmyslové zóny a rozvojová území [10]).

Koncepce návrhu rozvoje železniční sítě na území Zlínského kraje sleduje především tyto základní cíle:

- naplnit mezinárodní dohody a závazky (AGC, AGTC), a tím vytvořit odpovídající podmínky pro rychlou a kvalitní přepravu osob a nákladů a pro podporu kombinované dopravy
- uplatněnými řešeními umožnit provozování lehkých kolejových vozidel, zvýšit počet zastávek a tím i budovat integrovaný dopravní systém s kvalitnější obsluhou území kraje
- zkvalitnit, příp. obnovit železniční dopravu mezi Českou a Slovenskou republikou, příhraniční prostor chápat jako společné rozvojové území s odpovídající úrovní infrastruktury [9].

Návrh cílového stavu

Podobně jako u návrhu silniční dopravy, zaměřím se převážně na železniční tratě, které mají největší význam na rozvoj Zlínského kraje. Ale ještě předtím je důležité se podívat na mapový návrh (viz příloha č. 6), jenž podrobně zobrazuje, jak by se měla rekonstruovat celá železniční síť na celostátní, regionální a místní úrovni.

- Trať 280 – Hranice na Moravě, Střelná

Pátevní elektrifikovaná (soustava 3 kV ss) 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, která je součástí doplňkové sítě TINA, je Generalem dopravy Zlínského kraje navržena k modernizaci (stavební a technické prvky) dle dohody AGTC pro minimální traťovou rychlost 120 km/hod. v období do roku 2015.

Návrh na modernizaci vychází z mezinárodních dohod a dalších dokumentů jako jsou:

- Evropská dohoda AGTC
- Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR dle usnesení vlády 145/2001
- Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje z roku 2002.

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

- zrychlení provozu tzn. zlepšení přepravních podmínek pro osobní a kombinovanou dopravu
- zlepšení dopravních podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel; vozidla navrhujeme provozovat v úseku Valašské Meziříčí - Vsetín s možností pokračování do Valašské Polanky a dále ve směru na Zlín [10].



Obr. 8 Trať 280 – Hranice na Moravě, Střelná [8]

▪ Trať 330 – Přerov, Břeclav

Páteřní elektrifikovaná (soustava 3 kV) celostátní železniční trať mezinárodního významu, která je součástí II. národního koridoru Petrovice u Karviné státní hranice - Břeclav. Železniční trať je součástí trasy multimodálního koridoru VI.B a páteřní sítě TINA, její modernizace dle dohod AGC a AGTC (stavební a technické prvky) pro traťovou rychlost do 160 km/hod. je na území Zlínského kraje dokončena.

Návrh na modernizaci vycházel z mezinárodních dohod a dalších dokumentů jako jsou:

- Evropská dohoda AGC, AGTC, TER
- Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR dle usnesení vlády č. 145/2001
- Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje z roku 2002.

Modernizace tratě 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 je navrhováno provozovat v úseku Hulín - Otrokovice s možností pokračování dále ve směru na Zlín [10].



Obr. 9 Trať 330 – Přerov, Břeclav
[8]

- Trať 303 – Kojetín, Valašské Meziříčí

Celostátní železniční trať, která tvoří severní příčku mezi páteřními tratěmi 280 a 330 a současně zabezpečuje dopravní obsluhu a vzájemné spojení významných měst jako např. Kroměříž, Hulín, Bystřice pod Hostýnem a Valašské Meziříčí. Trať umožňuje další pokračování ve směru na Brno resp. na Ostravu v trati 323. Významným prvkem tratě je dopravní spojení Kroměříž – Hulín. Navrhované rozvojové záměry představují v rámci modernizace zdvoukolejnění tratě v úseku Kroměříž – Hulín z důvodu předpokládaného výhledového intervalového provozu lehkých kolejových vozidel, a elektrizaci tratě v úseku Kojetín – Hulín. Vhodná by byla modernizace dalších úseků s pokračováním této modernizace v trati 323 včetně zvýšení únosnosti této tratě na nápravovou hmotnost 22,5 tun.

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 navrhuje provozovat v úseku Bystřice pod Hostýnem - Kroměříž a současně lze zvažovat přímé železniční spojení Kroměříž – Hulín – Otrokovice - Zlín.

V rámci konkretizace modernizačních úprav tratě je Generelem dopravy Zlínského kraje doporučováno pro úsek Bystřice pod Hostýnem - Kroměříž prověřit a v případě reálnosti sledovat budování nových zastávek pro zlepšení dopravní obsluhy území [10].



Obr. 10 Trať 303 – Kojetín, Valašské Meziříčí [8]

- Trať 331 – Otrokovice, Vizovice, Valašská Polanka

Významná celostátní železniční trať obsluhující území podél řeky Dřevnice, s dominantní funkcí v dopravní obsluze krajského města Zlína a ve spojení měst Zlín – Otrokovice. Výhledově propojuje železniční 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 pro osobní dopravu

- vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel; vozidla je Generalem dopravy Zlínského kraje navrhováno provozovat na celé trati, s vysokou četností zejména v úseku Zlín - Otrokovice, současně lze zvažovat přímé železniční spojení Valašské Meziříčí – Vsetín – Zlín – Otrokovice.

V rámci konkretizace modernizačních úprav tratě se doporučuje pro úsek Otrokovice – Vizovice prověřit a v případě reálnosti sledovat budování nových zastávek pro zlepšení dopravní obsluhy území [10].



Obr. 11 Trať 331 – Otrokovice, Vizovice, Valašská Polanka [8]

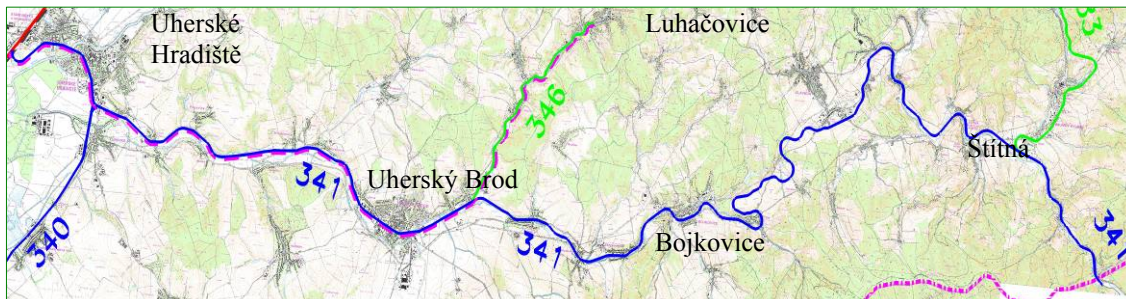
▪ Trať 341 – Staré Město, Vlárský průsmyk

Celostátní železniční trať, která zabezpečuje dopravní obsluhu území v jižní části Zlínského kraje. Mezi významná obsluhovaná sídla patří zejména Bylnice s vazbou na Horní Lideč, Slavičín, Bojkovice, Újezdec u Luhačovic s vazbou na Luhačovice a Uherský Brod. Současně je zabezpečena vazba těchto sídel na Kunovice, okresní město Uherské Hradiště a Staré Město, kde je návaznost na trať 330 II. národního koridoru. Významným přínosem této tratě je dopravní obsluha souměstí Uherské Hradiště - Staré Město - Kunovice. Ve směru Vlárský průsmyk/Horné Srnie s pokračováním dále na Trenčín (Slovenská republika) se doporučuje sledovat záměr na zabezpečení přímého spojení pro osobní dopravu a obnovení železniční nákladní dopravy.

V rámci modernizace je zde navrhována elektrizace tratě, která ve svém důsledku může přinést následující provozní efekty:

- zlepšení dopravních podmínek pro osobní a nákladní dopravu se záměrem zajištění přímého spojení Zlínského kraje s Trenčínem
- vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel; vozidla navrhuje provozovat v úseku Staré Město - Uherský Brod s pokračováním do Luhačovic.

V rámci konkretizace modernizačních úprav tratě se doporučuje pro úsek Uherské Hradiště - Uherský Brod prověřit a v případě reálnosti sledovat budování nových zastávek pro zlepšení dopravní obsluhy území [10].



Obr. 12 Trať 341 – Staré Město, Vlárský průsmyk [8]

Kombinovaná doprava

Zvyšování podílu silniční dopravy (velký růst) na úkor dopravy železniční (stagnace) je dán rozvojem logistických technologií, kdy velká distribuční centra a průmyslové zóny jsou budovány převážně na komunikační připojení a to komunikací dálničního typu. Nové logistické postupy vyžadují dodávky na čas s minimalizací doby přepravy, a zároveň přepravu menších sérií v kratších intervalech. Nepříznivý trend je možno ovlivnit zdokonalením stávajících technologií kombinované dopravy a podpory logistiky založené na regionálním principu, jejímž efektem by byla opětovná koncentrace přepravních proudů [10].

Hlavní cíl návrhu

Podporou kombinované dopravy, budováním překladišť a logistických center s kvalitní vazbou na železniční síť a nadřazenou silniční síť zhodnotit potenciál železniční nákladní dopravy a tím dosáhnout snížení podílu těžké silniční nákladní dopravy [9].

Návrh cílového stavu

Dle zpracovávané „Územní prognózy Zlínského kraje“ došlo k vymezení ploch nadmístního významu a jejich uspořádání a to na plochy výroby a regionální průmyslové zóny. Jedná se o strategické průmyslové zóny celostátního významu nad 100 ha a o regionální průmyslové zóny nad 50 ha [10].

Podrobněji se zaměřím pouze na strategické průmyslové zóny celostátního významu, jelikož budou mít pro rozvoj Zlínského kraje největší význam.

Mezi strategické zóny celostátního významu (nad 100 ha) patří:

- VP - 1 Zápotočí

Ploch se nachází severně od Hulína v blízkosti budoucího významného dopravního uzlu. Navrhované území je jednoznačně vymezeno ze severu silnicí III/4903, ze západu železniční tratí Přerov – Břeclav, z jihu a východu připravovanou trasou dálnice D1. Vzhledem k těmto územním omezením nemůže být plocha dále rozšiřována.

- VP - 2 Za drahou

Lokalita se nachází v atraktivní poloze a dostupné vzdálenosti od významného centra osídlení Hulína, v blízkosti budoucího dopravního uzlu. Lokalita je vymezena ze severu železniční tratí Hulín - Valašské Meziříčí, z východu připravovanou trasou R 55, z jihu vodním tokem Mojeny, z východu navrhovanou trasou vodovodu Pomoraví. Navrhovanou lokalitu nelze dále rozšiřovat, rozšířením směrem východním by se lokalita dostala do blízkosti Třebětic. Lokalita je zatížena územními limity.

- VP - 3 Letiště Holešov

Lokalita se nachází jihozápadně od Holešova. Výhodná poloha v blízkosti významného dopravního uzlu a budoucích nadřazených dopravních sítí. Území se nachází na místě stávajícího veřejného mezinárodního letiště Holešov. Lokalita je jednoznačně vymezena ze západní strany silnicí II/438 a z jihozápadní připravovanou trasou rychlostní silnice R49. Lokalita může být využita bez vybudování rychlostní komunikace R 49 v tomto prostoru.

Mezi regionální průmyslové zóny (nad 50ha) patří:

- VP – 4 Odkáštičí
- VP – 5 Biskupice – Doliny
- VP – 6 Záhumenní
- VP – 7 Lešná
- VP – 8 Skály 2
- VP – 9 Kvítkovice
- VP – 10 Spytihněv
- VP – 11 Huštěnovice [10]

Vodní doprava

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“ [9].

Hlavní cíl návrhu

Trvale sledovat budování vodní cesty Dunaj – Odra – Labe. S ohledem na návaznost vodní cesty na území sousedních států je zahájení prací vázáno na koordinaci postupu prací na území sousedních států a na mezinárodních projednání (AGN – evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu sjednaná v rámci EHK/OSN v r. 1997).

Návrh cílového stavu

- Výstavba kanálu Dunaj – Odra – Labe (mezinárodní dohoda AGN); vodní cesta sleduje trasu důležité koridorové silnice R55 a II. železničního koridoru (trať 330), její stabilizace probíhá v návaznosti na protipovodňovou ochranu; zahájení 1. etapy budování do roku 2010.
- Výstavba veřejného přístavu v Otrokovicích a překladiště v blízkosti Uherského Hradiště a na jižním předměstí Kroměříže (vhodné umístění vzhledem k blízkosti železnice a základní komunikační sítě ⇒ podmínky pro realizaci kombinované dopravy)
- Parlament České republiky novelou Zákona o vnitrozemské plavbě č.114/1995 Sb. ze dne 19.3.2004 zařazuje vodní tok Moravy od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, vč. **průplavu Otrokovice - Rohatec (Baťův kanál)** mezi využívané vodní cesty.
- Výstavba menších veřejných a závodových přístavů a přístavních hran.
- Doporučujeme sledovat rozvoj vodní dopravy zejména pro rekreační účely výstavbou chybějící infrastruktury, výhledový záměr výstavby kanálu D-O-L považujeme za přínosný k rozvoji vodní nákladní a kombinované dopravy [8].

Baťův kanál

V současné době je přístupno a propojeno 43 km původní trasy Baťova kanálu a 17 km navazujících říčních kilometrů. Po vodě tak jsou spojena města Otrokovice a Strážnice

(Obec Petrov), mezi nimiž se propluje 13 plavebními komorami. Zároveň se zvažují další aspekty dokončení vodní cesty a to jak směrem na jih do Hodonína, tak směrem na sever, do Kroměříže. Prodloužení vodní cesty zatím brání více nedořešené majetkoprávní, legislativní a investorské problémy, než problémy technické. Směrem na Hodonín se jedná zejména o možnost využití území pro výstavbu plavební komory Rohatec, kterou už Baťa nestihl realizovat, a napojení Baťova kanálu na řeku Moravu v oblasti, kde řeka a kanál tvoří státní hranici se Slovenskou republikou (existující studie ukazují možnosti technického řešení, byla zahájena jednání o možnostech využití území jak na politické, tak na technické úrovni). Zatím pouze studijně je rozpracováno prodloužení vodní cesty směrem na sever, včetně technického řešení plavební komory a variantního vedení trasy z Otrokovic do Kroměříže (studie Prodloužení splavnosti Baťova kanálu do Kroměříže; 1999). Předběžná jednání o možnostech využití území v této lokalitě zatím nebyla zahájena [9].

Letecká doprava

Letecká doprava nemá na území Zlínského kraje až takový význam, jako silniční nebo železniční doprava. Nejvýznamnější letiště je v Kunovicích, se kterým má Zlínský kraj největší záměry pro rozvoj.

Hlavní cíl návrhu

V rámci komplexního řešení rozvoje dopravy podporovat modernizaci letišť a zvyšování kvality letecké dopravy [8].

Návrh cílového stavu

- Maximálně podporovat modernizaci a větší zpřístupnění letiště krajského významu v Kunovicích, rovněž sledovat rozvoj ostatních regionálních letišť
- Zvážit zřízení regionálního letiště na území bývalého okresu Vsetín (obec Huslenky jihovýchodně od Vsetína resp. lokalita Poličná-Choryně západně od Val. Meziříčí)
- Vybudovat heliport s odpovídajícím technickým zázemím v areálu Baťovy nemocnice ve Zlíně
- Modernizovat stávající přistávací plochy pro vrtulníky pro noční provoz a zřídit nové přistávací plochy v Bystřici pod Hostýnem, Rožnově pod Radhoštěm, Uherském Brodě, Otrokovicích a Valašských Kloboukách resp. Slavičíně [9].

Letiště Kunovice

Zlínský kraj má zájem na získání letiště do svého vlastnictví a je přesvědčen, že **veřejný** vlastník **veřejného** mezinárodního letiště může lépe **zabezpečit fungování** veškerých potřebných funkcí letiště, kterými jsou:

- spolehlivé provozování pravidelné letecké přepravy a zboží,
- získání finančních prostředků k rozvoji letištní infrastruktury ze zdrojů Evropské unie, které jsou pro tyto účely dostupné pouze veřejnoprávním subjektům,
- transparentní a rovné poskytování služeb všem leteckým výrobcům a potenciálním investorům, kteří v zájmovém prostoru letiště již podnikají či budou podnikat,
- účinná podpora dalšího rozvoje ekonomických aktivit v bezprostředním okolí letiště i v celém Zlínském kraji.

Dopady tohoto převodu budou zřetelné především:

- v lepším využití letiště ze strany současných podnikatelů i veřejnosti,
- v zatraktivnění Zlínského kraje pro nové přicházející investory i turisty,
- v udržení a následně růstu zaměstnanosti v regionu,
- v udržení tradiční letecké výroby v kraji a zachování výroby s vysokou přidanou hodnotou, která přispěje k ekonomickému rozvoji kraje.

Zlínský kraj je přesvědčen, že jako veřejný vlastník může tento majetek lépe rozvíjet tak, aby se naplno projevil jeho obrovský rozvojový potenciál a stal se výrazným rozvojovým a stabilizačním prvkem celého regionu [11].

Cyklistická doprava

Cyklistická doprava, i přes vysoký nárůst automobilové dopavy, je v současné době stále značně využívána, a to všemi generacemi lidí. A proto rozvoj a výstavba nových cyklistických stezek je hlavní prioritou pro bezpečné a zdraví prospěšné chvíle strávené na kole. Kolo je častým článkem pro rekreační turistiku, kterou láká stále více lidí. I proto se Zlínský kraj, ve spolupráci s obcemi, zaměřil na rozvoj cyklistické dopavy jako jeden z důležitých bodů růstu cestovního ruchu v území.

Hlavní cíl návrhu

Rozvojem cykloturistických tras a budováním cyklistických stezek ve městech zvýšit atraktivitu cyklistické dopravy jako dopravy šetřící životní prostředí [9].

Návrh cílového stavu

- upravit stávající cyklotrasy s cílem eliminovat provoz cyklistů na silnicích I. třídy a na vysoce frekventovaných silnicích
- rozvíjet systém Bike and Ride ve vazbě na města a koridory zejména v ose Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem, Otrokovice – Zlín – Vizovice, Valašské Meziříčí – Vsetín, Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice – Uherský Brod, případně podél tranzitního železničního koridoru
- zavádět službu Train et Vélo ve velkých železničních stanicích (půjčování kol s možností navrácení v jiném předem daném železničním bodě)
- začít s budováním cyklistických stezek ve městech podél silně zatížených komunikací

Doporučujeme doplnit regionální trasy o vybrané tahy cykloturistiky ve směrech (viz. příloha č. 7):

1. (Koryčany) – Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice p.H. – (Valašské Meziříčí)
2. Staré Hutě – Buchlov – Buchlovice – Velehrad – Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice – Uherský Brod – Bojkovice – Pitín
3. Uherský Ostroh – Hluk – Uherský Brod – Luhačovice – (Zlín nebo Vizovice)
4. Ústí – Horní Lideč – (Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice)
5. Valašské Meziříčí – Rožnov p.R. – Horní Bečva – Hlavatá
6. Zlín – Lešná s případným prodloužením [8].

ZÁVĚR

Kvalitní dopravní infrastruktura je důležitým článkem pro vysokou konkurenceschopnost mezi regiony a v současné době řešení dopravní situace je hlavním bodem na státní a regionální úrovni. Navzájem navazujícími státními a krajskými dokumenty je v ČR tato otázka do jisté míry realizována.

Protože se moje práce zabývá Zlínským krajem a jeho dopravní sítí jako celek, tak jsem se zaměřil na její nedostatky, kterými se celé území už nějakou dobu vyznačuje. Všechny druhy dopravy jsou charakteristické svou nedokonalostí a též by se dalo říct zaostalostí. Zlínský kraj je si toho vědom a vydal několik návrhů na její zlepšení s plánem realizace do roku 2030. Moje bakalářská práce se zabývá pouze těmi dopravními tahy, které jsou nejdůležitější pro rozvoj Zlínského kraje a jejich realizace je naplánovaná do 10 let.

Silniční doprava jako nejpoužívanější forma přepravy je na tom velmi špatně. Existuje zde pouze asi 5 km rychlostní komunikace R55, což způsobuje vysokou intenzitu projíždějících dopravních prostředků přes obce, kde vznikají zácpy. Proto je důležitá výstavba navrhovaných dálnic D1 a D47, rychlostních komunikací R49 a R55, a také modernizace silnice I/49.

Železniční doprava hodně zaostává za silniční dopravou co se týče využití. To způsobuje silniční přetížení. Je potřebné zmodernizovat stávající tratě ať už na celorepublikové tak také na místní úrovni, realizovat výstavbu nové železniční tratě (tzv. Baťova dráha), která by tak spojila Zlínský okres se Vsetínským, a další propojení celorepublikových tratí 330 a 280. Výstavbou nových přecladišť by ve spojení s kombinovanou dopravou mohla výrazně ulehčit v současnosti vytížené silniční dopravě.

Vodní doprava není téměř vůbec ve Zlínském kraji využívána, pouze pro turistické účely. Propojením vodních toků Labe-Odra-Dunaj a znovu otevřením tzv. Baťova kanálu by se tato situace mohla změnit a také být důležitým článkem pro rozvoj dopravy.

V letecké dopravě má význam připomenout pouze letiště v Kunovicích, které má mezinárodní význam. Jeho převzetí pod správu Zlínského kraje by jeho realizace a využití výrazně vzrostla.

Co se týče cyklistické dopravy výstavbou nových cyklistických stezek by této situaci velice pomohlo, jelikož cyklistika je v současnosti atraktivním turistickým využitím.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. Odborná literatura

[1] HUDGES, James: *Velká obrázková všeobecná encyklopedie*, 1. vyd. Praha: Svojtka&Co., 1999. ISBN 80-7237-256-4

[2] Blažek P., Havlan P., Jurníková J., Krdečka S., *Správní právo: zvláštní část*, Brno: Masarykova Univerzita v Brně, edice učebnic č. 262

[3] SHOCart, *Cyklotrasy v České republice: postup při jejich zřizování, značení, vybavení a propagaci*, Zlín, 2002

[4] ČSÚ, *Statistická ročenka České republiky 2004*, Praha: Scientia spol. s r. o., 2005 ISBN 80-7223-760-8

2. Články

[5] CEKOTA, Vojtěch, *Dálnice D1 se přiblížila Zlínu*, MF Dnes: 25. října 2005, č. XVI/250

3. Ostatní zdroje

[6] *Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje* [online]. [cit. 2005-09-21]. Dostupný na WWW: <www.kr-zlinsky.cz>.

[7] *Integrovaný program snižování emisí Zlínského kraje* [online]. [cit. 2004-04-16]. Dostupný na WWW: <www.kr-zlinsky.cz>.

[8] *Generel dopravy Zlínského kraje* [online]. [cit. 2004-12-06]. Dostupný na WWW: <extranet.kr-zlinsky.cz/dynamicke/uprs>.

[9] *Generel dopravy Zlínského kraje*, UDIMO spol. s r. o., ver. květen 2004.

[10] *Studie kolejové dopravy Zlínského kraje*, 2004.

[11] *Rozvojový projekt letiště Kunovice* [online]. [cit. 2004-10-25] Dostupné na WWW: <www.kr-zlinsky.cz, říjen 2004>.

[12] *Bařova dráha* [online]. [cit. 2004-06-23] Dostupné na WWW: <www.cd.cz>.

[13] *Bařův kanál* [online]. [cit. 2005-11-05] Dostupné na WWW: <www.batacanal.cz>.

[14] *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR* [online]. [cit. 2005-10-15] Dostupné na WWW: <www.cyklostrategie.cz/cz/strategie/priority.html>.

[15] Dokument Zlínského kraje, *Česko – Slovenské dopravní propojení*, Zlín: ŘSD ČR, 2005.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Zlínský kraj.....	9
Obr. 2 Dálnice D1 – Vyškov, Kroměříž, Hulín, Přerov, Lipník nad Bečvou	41
Obr. 3 Silnice I. třídy R55 – Hulín, Otrokovice, Uh. Hradiště, Hodonín, Břeclav	41
Obr. 4 Úsek Hulín – Fryšták – Zlín.	42
Obr. 5 Úsek Zlín – Vizovice – Pozděchov – Horní Lideč – Slovensko	43
Obr. 6 Úsek Otrokovice – Zlín	44
Obr. 7 Úsek Zlín – Vizovice – Vsetín	44
Obr. 8 Trať 280 – Hranice na Moravě, Střelná.....	47
Obr. 9 Trať 330 – Přerov, Břeclav	48
Obr. 10 Trať 303 – Kojetín, Valašské Meziříčí.....	49
Obr. 11 Trať 331 – Otrokovice, Vizovice, Valašská Polanka	50
Obr. 12 Trať 341 – Staré Město, Vlárský průsmyk	51
Obr. 13 Silniční síť Zlínského kraje	63
Obr. 14 Kartogram dopravního zatížení	64
Obr. 15 Síť železničních sítí Zlínského kraje (rozdělení podle funkce v území).....	65
Obr. 16 Cyklistická doprava (současný stav)	66
Obr. 17 Návrh výhledového uspořádání základní komunikační sítě.....	67
Obr. 18 Výhledová železniční síť	68
Obr. 19 Cílové řešení cyklistické dopravy	69

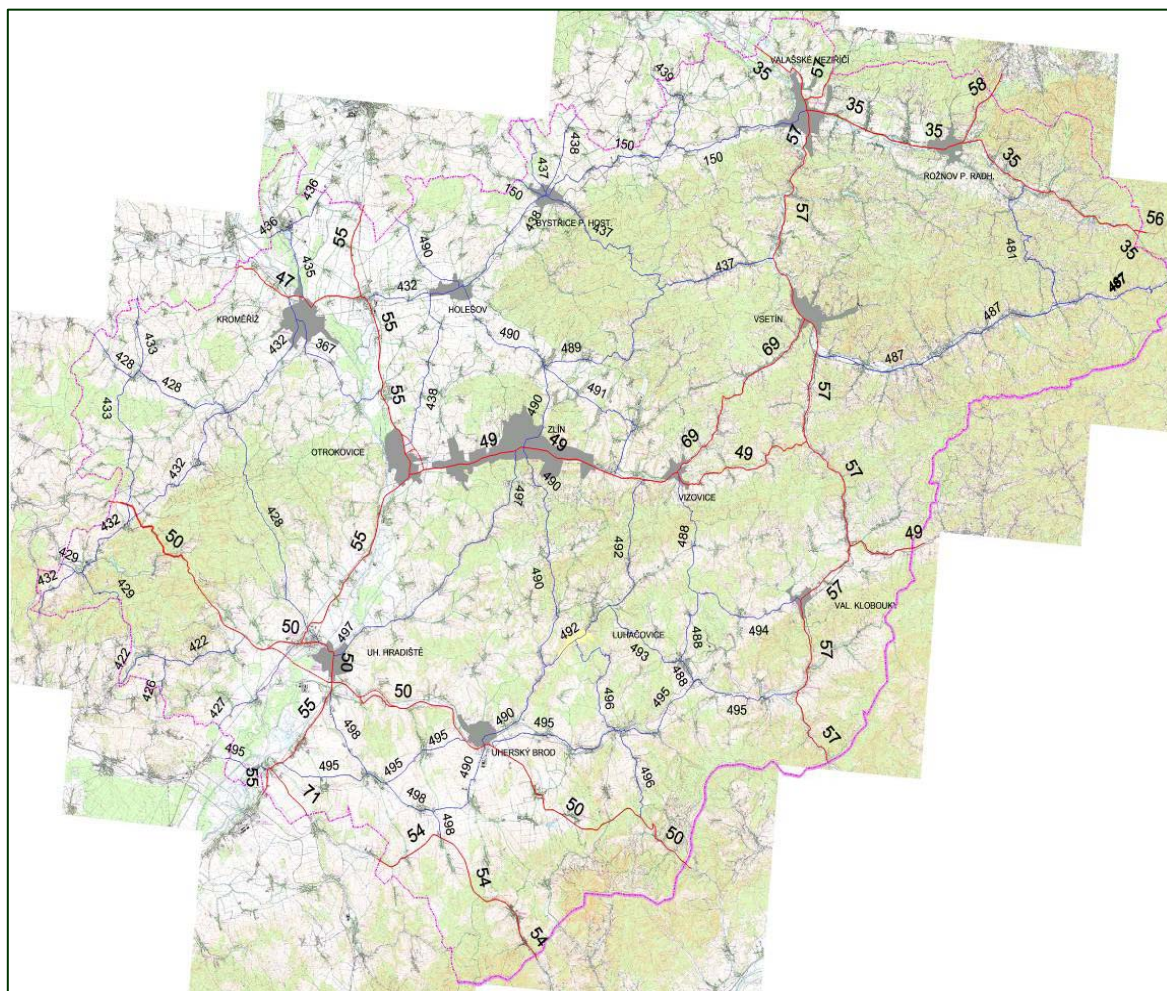
SEZNAM TABULEK




Tab. 1 Dálnice a rychlostní komunikace v porovnání se Zlínským krajem a ČR	20
Tab. 2 Silnice a jejich délka v porovnání Zlínského kraje a České republiky	21

SEZNAM PŘÍLOH

- P I Silniční síť Zlínského kraje
- P II Kartogram dopravního zatížení
- P III Síť železničních sítí Zlínského kraje
- P IV Cyklistická doprava (současný stav)
- P V Návrh výhledového uspořádání základní komunikační sítě
- P VI Výhledová železniční síť
- P VII Cílové řešení cyklistické dopravy

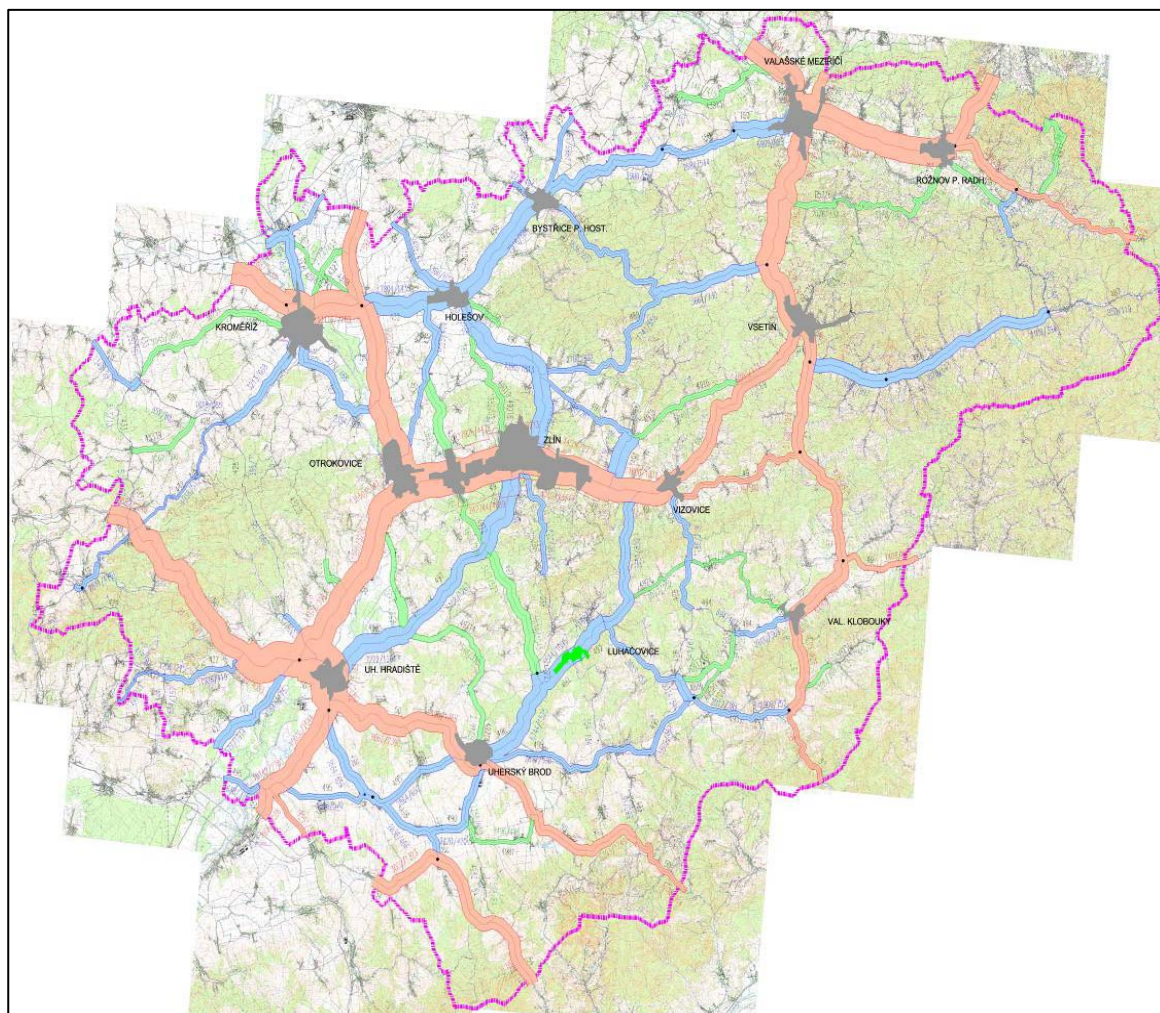
PŘÍLOHA P I: SILNIČNÍ SÍŤ ZLÍNSKÉHO KRAJE



	Silnice I. třídy
	Silnice II. třídy
	Silnice III. třídy

Obr. 13 Silniční síť Zlínského kraje [8]

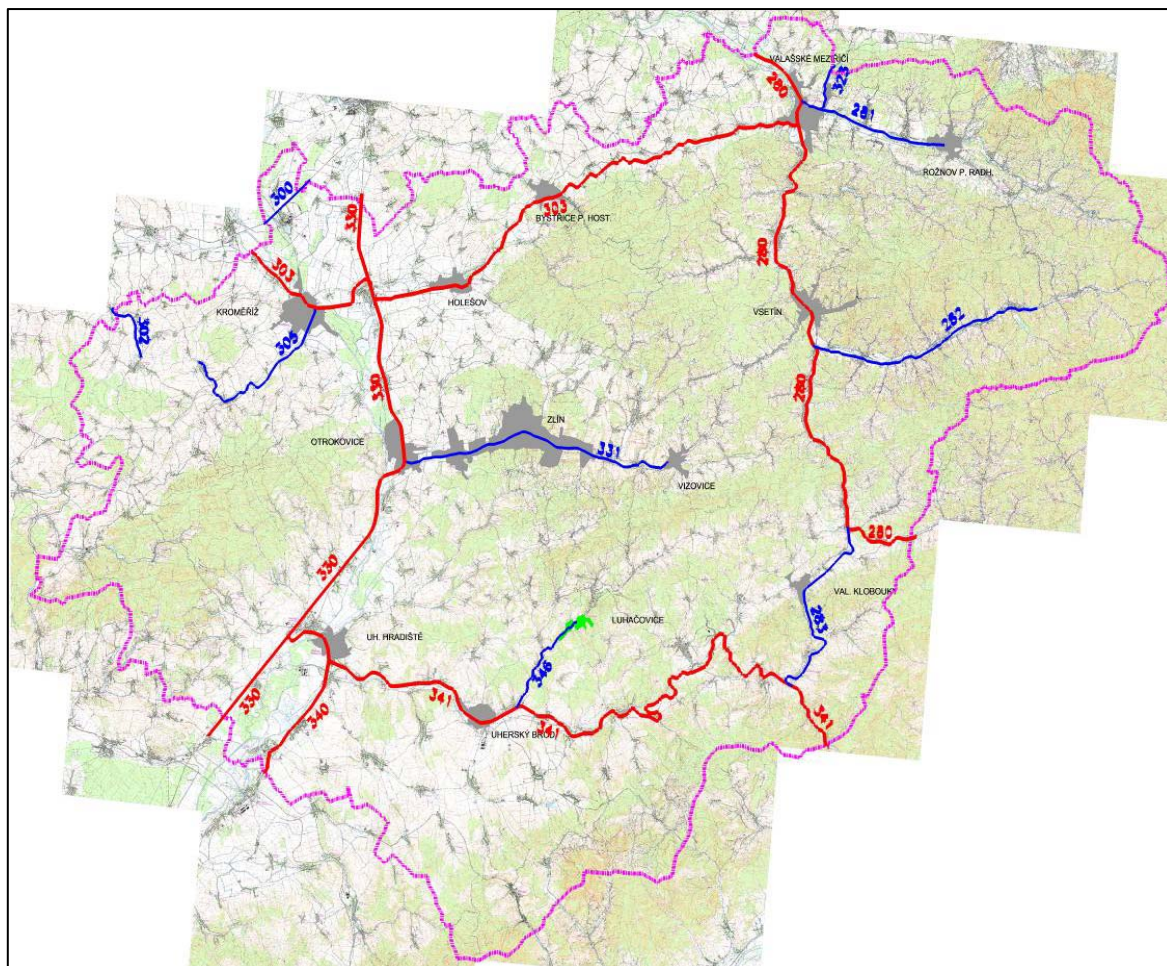
PŘÍLOHA P II: KARTOGRAM DOPRAVNÍHO ZATÍŽENÍ





-----	Silnice I. třídy
-----	Silnice II. třídy
-----	Silnice III. třídy

Obr. 14 Kartogram dopravního zatížení [8]

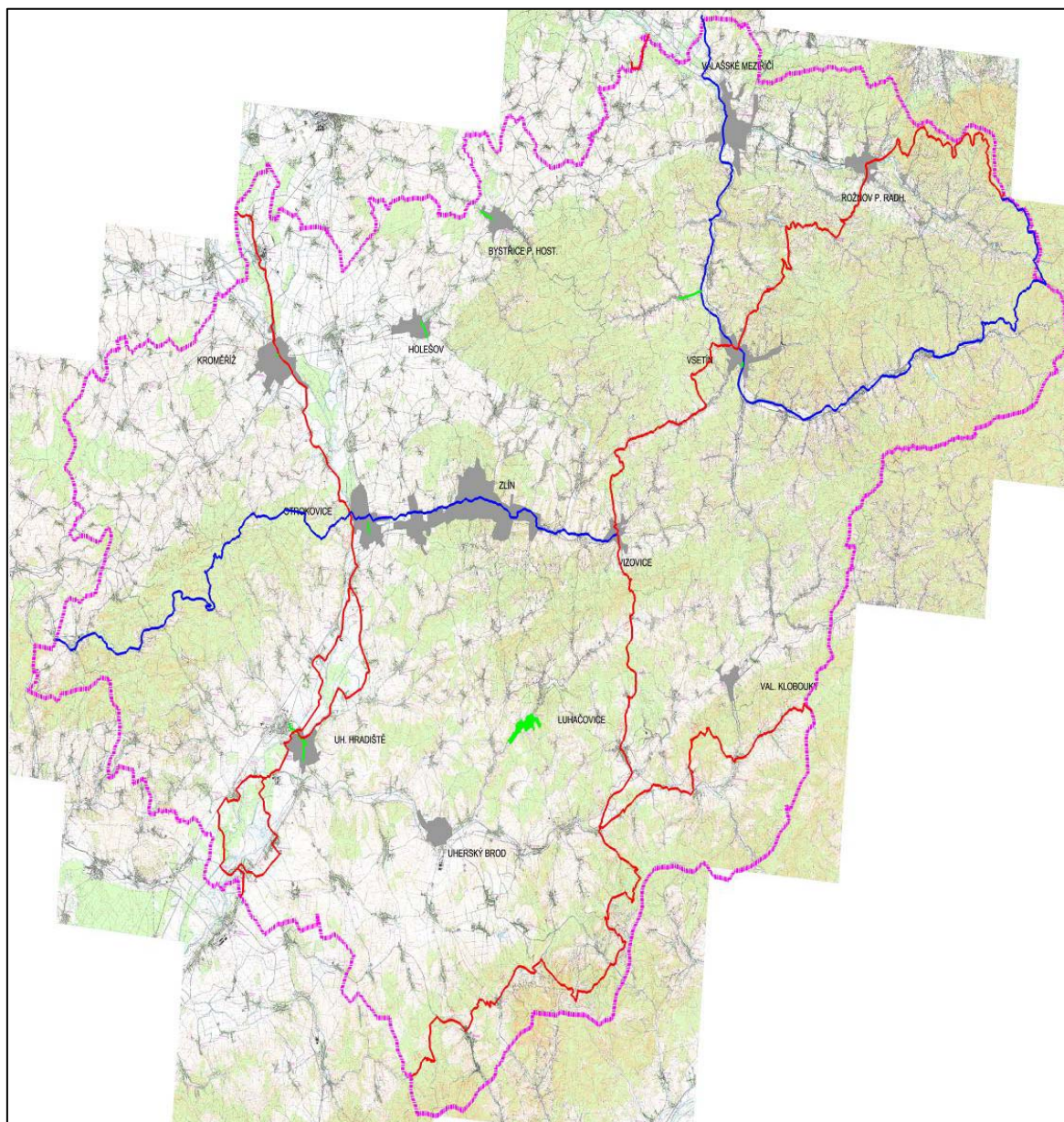
PŘÍLOHA P III: SÍŤ ŽELEZNIČNÍCH SÍTÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE



	Celostátní tratě mezinárodního, republikového a krajského významu
	Regionální tratě

Obr. 15 Síť železničních sítí Zlínského kraje (rozdělení podle funkce v území) [8]

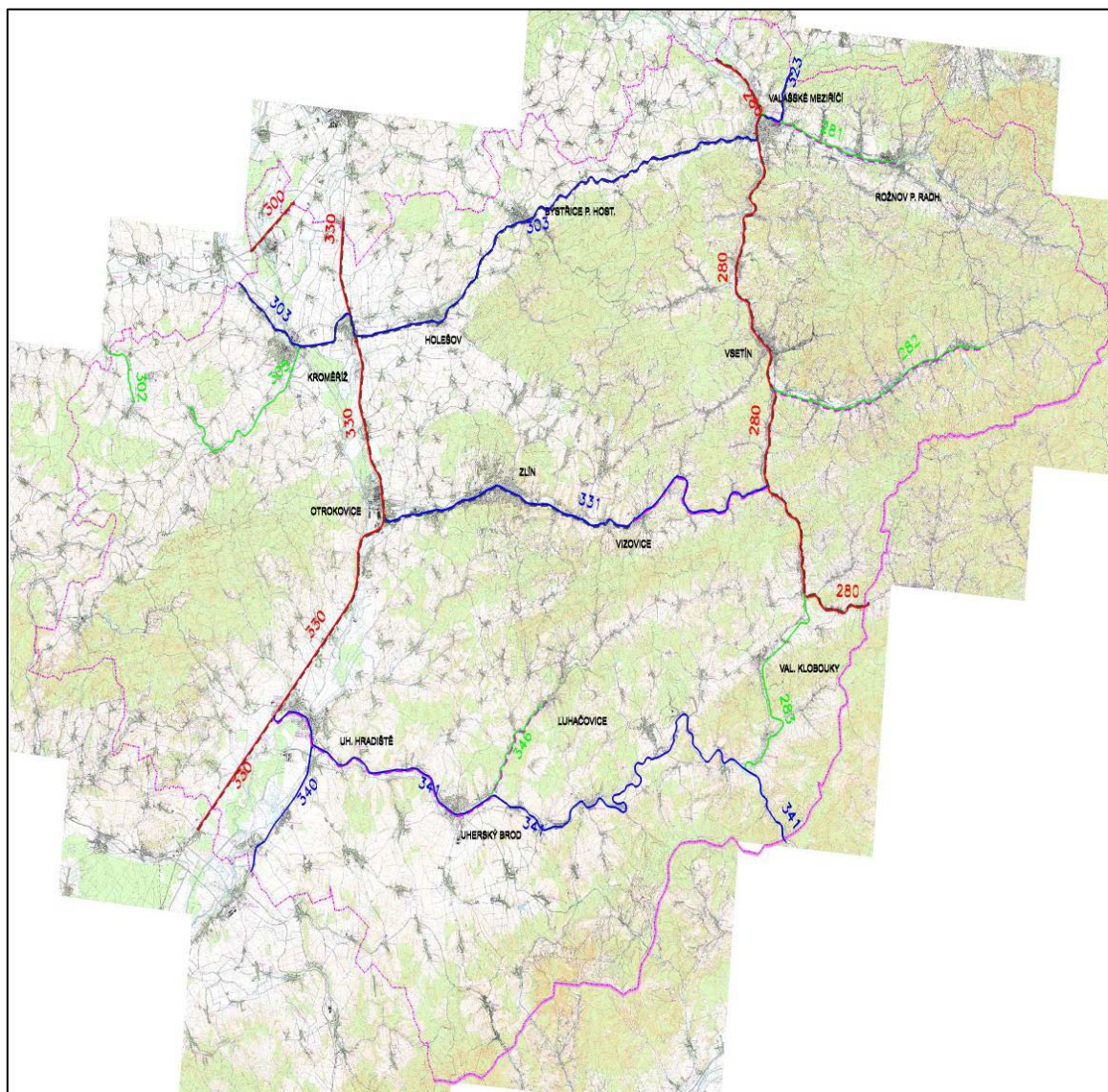
PŘÍLOHA P IV: CYKLISTICKÁ DOPRAVA (SOUČASNÝ STAV)



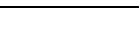


-----	Dálková trasa
-----	Regionální trasa

Obr. 16 Cyklistická doprava (současný stav) [8]

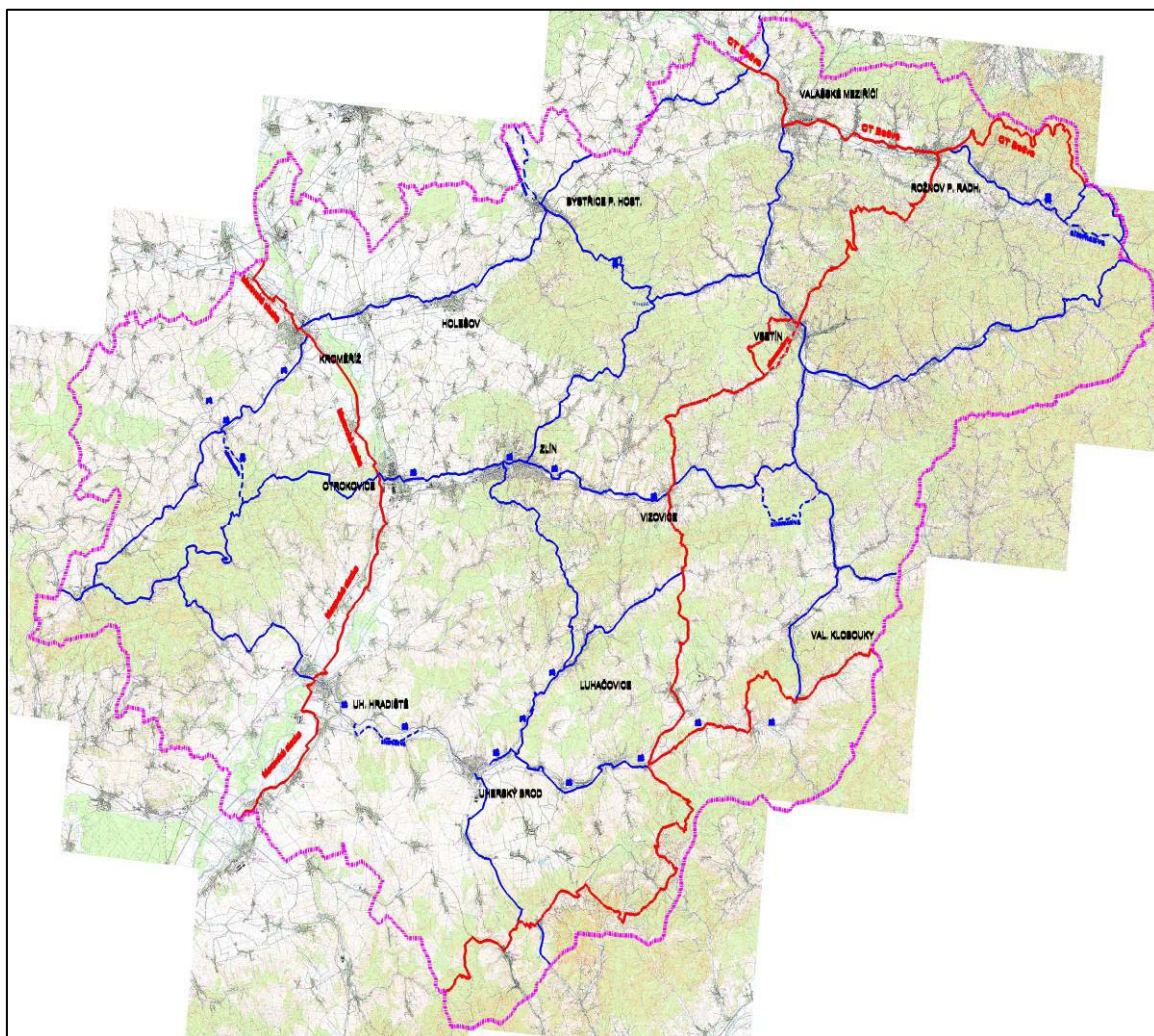
PŘÍLOHA P VI: VÝHLEDOVÁ ŽELEZNIČNÍ SÍŤ







	Železniční trať celostátního a mezinárodního významu
	Železniční trať krajského významu
	Železniční trať místního významu

Obr. 18 Výhledová železniční síť [8]

PŘÍLOHA P VII: CÍLOVÉ ŘEŠENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY



	Dálkové cyklotrasy
	Významné regionální cyklotrasy
	Alternativy řešení
	

Obr. 19 Cílové řešení cyklistické dopravy [8]