

ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ZLÍNSKÉHO KRAJE

Michaela Denková

Bakalářská práce
2007

 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: 2006/2007

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

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

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

Zásady pro vypracování:

1. Vysvětlete základní teoretické pojmy týkající se dopravy
2. Charakterizujte vybraný region Zlínský kraj a jeho jednotlivé okresy
3. Popište současný stav dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji
4. Zpracujte SWOT analýzu
5. Identifikujte základní problémy a základní předpoklady rozvoje dopravy ve Zlínském kraji
6. Stanovte cíle rozvoje dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji


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

Seznam odborné literatury:

- [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.
[3] Generel dopravy Zlínského kraje (návrh výhledové koncepce.
[4] internetové zdroje:
www.rsd.cz
www.md-cr.cz
www.kr-zlinsky.cz
www.zlinskykraj.net
www.cd.cz
www.mestozlin.cz
[5] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě; Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Oldřich Hájek**
Ústav veřejné správy a regionálního rozvoje
Datum zadání bakalářské práce: **20. října 2006**
Termín odevzdání bakalářské práce: **5. ledna 2007**

Ve Zlíně dne 20. října 2006


doc. PhDr. Vnislav Nováček, CSc.
děkan




doc. RNDr. René Wokoun, CSc.
ředitel ústavu

ABSTRAKT

Bakalářská práce nejprve definuje základní pojmy dopravy a jmenuje legislativu České republiky týkající se dopravy. Okrajově se zabývá kompetencemi orgánů a institucí ČR působících v oblasti dopravy. Stručně jsou zde zmíněny strategické dokumenty ČR pro rozvoj dopravy. Dále tato práce charakterizuje Zlínský kraj z hledisek, které dopravu více či méně ovlivňují, případně jsou dopravou ovlivňovány. To vše je součástí teoretické části bakalářské práce. Praktická část především popisuje současný stav dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji v rozdělení na dopravu silniční, železniční, leteckou, vodní a cyklistickou. Následně je sestavena SWOT analýza, na základě které jsou vytyčeny hlavní cíle rozvoje dopravní infrastruktury Zlínského kraje a navrženo řešení pro jejich realizaci. Nakonec jsou tyto návrhy zhodnoceny a také doporučeno řešení dalšího rozvoje dopravy v kraji. Klíčová slova: doprava, dopravní infrastruktura, Zlínský kraj, silniční doprava, železniční doprava, letecká doprava, vodní doprava, cyklistická doprava, městská hromadná doprava, kombinovaná doprava, integrovaný dopravní systém.

ABSTRACT

At first this Bachelor's work defines the basic concepts of the transport and mentions the legislation of the Czech Republic which deals with the transport. Marginally, it occupies by the competences of the authorities and the institutions of the Czech Republic acting in the area of the traffic. Briefly there are the strategic documents of the Czech Republic for the development of the traffic mentioned. Furthermore, this work describes Zlin's region from the aspects, which affect more or less interacting the traffic or which are influenced by the traffic. This is all part of the theoretical part of Bachelor's work. The practical part, above all, describes the actual state of the traffic infrastructure in Zlin's region, dividing itself into the road transport, the railway traffic, the air traffic, the waterborne traffic and the cycling transport. Sequentially, SWOT analysis is assembled there and there are also the main aims of the development of the Zlin's region traffic, which are identified on the basis of the SWOT analysis. There is also the solution for their realization suggested. In the end are this suggestions evaluate and the solutions of further development of the transport in Zlin's region recommend.

Keywords: transport, traffic infrastructure, Zlin's region, road transport, railway traffic, air transport, water transport, cycling traffic, urban mass transport, combination transportation, combination transport, integrated traffic system.

Chtěla bych poděkovat panu Mgr. Oldřichu Hájkovi, vedoucímu mé bakalářské práce, za pomoc, cenné rady a připomínky k bakalářské práci a za doporučení zdrojů pro její vypracování.

Dále děkuji panu Ing. Ludvíkovi Urbanovi, zástupci ředitele osobní dopravy a přepravy pro Zlínský kraj, za velkou vstřícnost a konzultaci k tématu železniční infrastruktury Zlínského kraje a za zapůjčení dokumentů řešících rozvoj železniční dopravy.

Mé poděkování patří také panu Ing. Františkovi Žákovi, vedoucímu odboru Územního plánování a investic Městského úřadu v Otrokovicích, kde jsem měla možnost vykonávat správní praxi. Chtěla bych mu poděkovat za konzultaci k tématu dopravní infrastruktury, zejména z hlediska jejího rozvoje v Otrokovicích a ve Zlíně.

Děkuji také mým rodičům a blízkým za trpělivost a podporu, kterou mi poskytli v průběhu zpracování bakalářské práce.

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

Ve

dne

.....

podpis

OBSAH

ÚVOD	7
I TEORETICKÁ ČÁST	8
1 DOPRAVA OBECNĚ	9
1.1 ZÁKLADNÍ POJMY Z OBLASTI DOPRAVY	9
1.2 LEGISLATIVA ČR V OBLASTI DOPRAVY	15
1.3 ORGÁNY A INSTITUCE ČR V OBLASTI DOPRAVY	17
1.4 STRATEGICKÉ DOKUMENTY ČR V OBLASTI DOPRAVY	19
2 CHARAKTERISTIKA ZLÍNSKÉHO KRAJE	21
2.1 ZLÍNSKÝ KRAJ	21
2.2 OBYVATELSTVO	23
2.3 HOSPODÁŘSTVÍ A INFRASTRUKTURA	23
2.4 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	26
2.5 CESTOVNÍ RUCH A TURISTIKA.....	26
II PRAKTICKÁ ČÁST	27
3 SOUČASNÝ STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE ZLÍNSKÉM KRAJI	28
3.1 SILNIČNÍ DOPRAVA	28
3.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	37
3.3 LETECKÁ DOPRAVA	40
3.4 VODNÍ DOPRAVA	42
3.5 CYKLISTICKÁ DOPRAVA	43
4 ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE ZLÍNSKÉM KRAJI	45
4.1 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE ZLÍNSKÉM KRAJI	45
4.2 STRATEGICKÉ DOKUMENTY ZLÍNSKÉHO KRAJE V OBLASTI DOPRAVY	48
4.3 PŘEDPOKLADY A PROBLÉMY ROZVOJE DOPRAVY VE ZLÍNSKÉM KRAJI	49
4.4 CÍLE A NÁVRHY ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE ZLÍNSKÉM KRAJI.....	51
4.5 REALIZACE ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE ZLÍNSKÉM KRAJI	69
5 VYHODNOCENÍ PROVEDENÉ ANALÝZY	82
ZÁVĚR	86
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	88
SEZNAM OBRÁZKŮ	91
SEZNAM TABULEK	92
SEZNAM PŘÍLOH	93

ÚVOD

Ve své bakalářské práci se zabývám dopravní infrastrukturou Zlínského kraje.

Pracuji se základními pojmy v oblasti dopravy danými legislativou České republiky týkající se dopravy. Snažím se charakterizovat Zlínský kraj z hlediska oblastí, které mají na dopravu značný vliv, případně z hlediska oblastí dopravou ovlivněných. Popisuji a analyzuji zde současný stav dopravní infrastruktury v rozdělení na jednotlivé druhy dopravy, které mají v tomto kraji své uplatnění. Dopravu ve Zlínském kraji představuje především doprava automobilová, městská hromadná, dále linková autobusová, trolejbusová, železniční a cyklistická doprava. Menší význam má v současnosti doprava letecká a lodní. Pomocí SWOT analýzy se pokouším pojmenovat nejdůležitější cíle rozvoje dopravy Zlínského kraje a přinést konkrétní návrhy pro jejich realizaci, taktéž v rozdělení na jednotlivé druhy dopravy. Nakonec jsem tyto návrhy zhodnotila, zaujala k nim své stanovisko a doporučila další možnosti řešení rozvoje dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji.

Téma Analýza dopravní infrastruktury Zlínského kraje jsem si k bakalářské práci vybrala proto, že téměř každodenně cestuji z Otrokovic do Zlína a zpět. Při těchto cestách si nejde nepovšimnout problémů jednotlivých druhů doprav, které jsou pouze částečně eliminovány integrovaným dopravním systémem. Právě porovnání výhod a nevýhod jednotlivých druhů dopravy, které používám já, ve mně vzbudilo zájem o danou problematiku v širším kontextu. Současná dopravní infrastruktura v celém Zlínském kraji je totiž, nejen podle mého názoru, nedostatečná a nekvalitní, a proto je rozvoj dopravní infrastruktury jednou z hlavních priorit Zlínského kraje.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 DOPRAVA OBECNĚ

Teoretická část bakalářské práce seznamuje se základními pojmy používanými v oblasti dopravy, s orgány a institucemi působícími v této oblasti a také se strategickými dokumenty řešícími rozvoj dopravy v celé České republice.

1.1 Základní pojmy z oblasti dopravy

Zde uvádím definice nejdůležitějších pojmů z oblasti dopravy, nejprve pojmy týkající se dopravy obecně a následně v rozdělení na jednotlivé druhy dopravy.

❶ Pojmy týkající se dopravy obecně

Doprava a přeprava

Cílevědomá činnost, jejíž pomocí dochází k přemístování osob a zboží v prostoru. Dopravní infrastruktura ovlivňuje prostorové rozmístění socioekonomických činností. Nejrychleji se rozvíjí v místech jejich koncentrace. Přepravou označujeme vlastní uskutečňování dopravy. Přeprava se měří nejčastěji v osobokilometrech u osobní dopravy nebo tunokilometrech u dopravy nákladní.

Dopravní bod a dopravní síť

Dopravní bodem je místo, kde se uskutečňuje nástup nebo výstup, případně přestup cestujících z dopravního prostředku nebo místo, kde se naloží, přeloží nebo vyloží zboží. Dopravní síť vzniká tak, že jednotlivé dopravní body jsou spojeny dopravními cestami, které vzájemně propojené vytváří dopravní síť. Hustotu dopravní sítě vypočítáme podílem počtu kilometrů silnic, železnic, apod. k celkové ploše území v kilometrech čtverečních nebo k celkovému počtu obyvatel.

Dopravní obslužnost

Dopravní obslužností se rozumí zajištění dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu. Základní dopravní obslužností území kraje je zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu. (1)

Provozovatel dopravy

Provozovatelem dopravy neboli zkráceně dopravcem je právnická nebo fyzická osoba, která provozuje dopravu podle zákona.

📍 Pojmy týkající se silniční dopravy

Silniční doprava

Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (osobní doprava), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu. (1) Silniční dopravu můžeme rozdělit na vnitrostátní silniční dopravu a mezinárodní silniční dopravu. Silniční doprava slouží k přemísťování nákladů i osob. Délka i kvalita silniční sítě je významným ukazatelem vyspělosti zemí.

Silniční dopravu tvoří doprava osobní automobilová, nákladní automobilová a autobusová (případně trolejbusová či tramvajová) doprava. Největší podíl na celkovém objemu má osobní automobilová doprava.

Pozemní komunikace

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. (2)

Pozemní komunikace se dělí do těchto kategorií:

- a) dálnice
- b) silnice a rychlostní komunikace
- c) místní komunikace
- d) účelové komunikace

Dálnice

Dálnice je pozemní komunikace, která je určena pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními vozidly. Dálnice je silnice nejvyššího typu a spolu se silnicemi I. třídy spadá do skupiny silničních tahů mezinárodního a celostátního významu. Dálnice se označují

písmenem D. Maximální dovolená rychlost na dálnicích je 130km/h. Vlastníkem dálnic je stát.

Silnice

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Je to nejčetnější kategorie pozemních komunikací. V běžném jazyce termín silnice a pozemní komunikace splývají.

Silnice rozdělujeme do těchto tříd:

- a) silnice I. třídy
- b) silnice II. třídy
- c) silnice III. třídy

Silnice I. třídy je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu. Označuje se římskou číslicí I a jednomístným nebo dvojmístným číslem (oddělené lomítkem). Silnice I. třídy jsou vlastnictvím státu.

Silnice I. třídy vystavěná jako rychlostní silnice je určena pro rychlou dopravu motorových silničních vozidel. Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice a značí se písmenem R.

Silnice II. třídy je silnice, která je určena pro dopravu mezi kraji a okresy. Označuje se trojmístným číslem, před nímž se někdy uvádí ještě římské číslo II oddělené lomítkem. Vlastníkem silnic II. třídy je kraj, na jehož území se silnice nachází.

Silnice III. třídy je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace. Jedná se tedy o silniční tah místního významu. Obvykle nebývají nijak označovány. Silnice III. třídy spadají také do vlastnictví kraje.

O zařazení pozemní komunikace do jedné z těchto kategorií rozhoduje příslušný silniční správní úřad.

Místní komunikace

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. (2) Místní komunikací může být i samostatná pěší komunikace. Dělí se na veřejně přístupné a veřejně nepřístupné. Vlastníkem místních komunikací je obec.

Účelová komunikace

Účelová komunikace slouží zpravidla ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.

Pravidla silničního provozu

Pravidla silničního provozu jsou souborem právních norem, které z hlediska bezpečnosti organizují provoz na silnicích a ostatních komunikacích.

❸ Pojmy týkající se železniční dopravy

Železnice

Železnici neboli dráhou je cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní (železniční) dopravy. (3). Zjednodušeně můžeme železnici definovat jako soubor infrastruktury a dopravních prostředků, potřebný k provozování železniční dopravy.

Železniční doprava

Železniční doprava je kolejová doprava provozovaná na železniční dráze. Železniční dopravu dělíme na nákladní a osobní. Železniční doprava slouží především k přepravě velkých objemných nákladů na kratší až střední vzdálenost.

Železniční dráhy

Železniční dráha neboli železniční trať je dráha pro provozování železniční dopravy. Železniční dráhy se z hlediska významu a účelu člení do 4 kategorií:

- a) dráha celostátní
- b) dráha regionální
- c) vlečka

d) speciální dráha

O zařazení drah do těchto kategorií rozhoduje Drážní úřad.

Dráhy celostátní jsou dráhy, které slouží k mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě. Celostátní dráhy jsou zařazeny do evropského systému drah. Provozovatelem všech celostátních drah jsou České dráhy, a.s.

Dráhy regionální jsou dráhy regionálního, případně místního významu. Slouží taktéž k veřejné železniční přepravě a ústí do celostátních nebo jiných regionálních drah.

Vlečka je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele, tedy k soukromé železniční dopravě. Zpravidla jde o dráhu spojující železniční stanici s průmyslovým objektem.

Speciální dráhy slouží zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obce. Patří sem například metro.

Podle počtu kolejí rozlišujeme dráhu jednokolejnou, dvojkolejnou nebo vícekolejnou.

④ Pojmy týkající se letecké dopravy

Letecká doprava

Leteckou dopravou, resp. civilním letectvím se rozumí letecké činnosti provozované letadly pro civilní účely. Letecká doprava slouží převážně k přepravě osob. U nákladní letecké dopravy jde zejména o přepravu cenného zboží malého objemu a váhy. Letecká doprava může mít i například funkci zdravotní, zemědělskou, apod.

Letiště

Letištěm je územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha včetně souboru staveb a zařízení letiště, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel. (4)

⑤ Pojmy týkající se vodní dopravy

Vodní doprava

Vodní doprava je doprava plavbou po vodních tocích, zejména řekách, ale i jezerech, mořích a oceánech nebo kanálech a průplavech, a to na vodní hladině nebo pod hladinou.

Vodní dopravu můžeme rozdělit na:

- a) námořní a vnitrozemskou
- b) osobní a nákladní

Námořní doprava je velmi důležitá pro přepravu objemných nákladů na dlouhé vzdálenosti. Osobní námořní doprava je pomalejší a slouží spíše k rekreačním účelům. U vodní vnitrozemské dopravy převažuje rovněž doprava nákladní.

Vodní cesty

Vodními cestami se rozumí vodní toky a jiné vodní plochy, na kterých je možné provozovat plavbu. Rozeznáváme dvě základní kategorie vodní cest:

- a) sledované vodní cesty
- b) ostatní vodní cesty

Sledované vodní cesty musí odpovídat plavebně provozním podmínkám a člení se na vodní cesty dopravně významné a na vodní cesty účelové.

⑥ Pojmy týkající se cyklistické dopravy

Cyklistická doprava

Cyklistická doprava je doprava, která slouží pro jízdu na jízdním kole.

Cyklotrasy

Cyklotrasa neboli cyklistická trasa je trasa pro cyklisty, která spojuje místa cyklistickou dopravou, a to komunikacemi, které jsou vhodné pro jízdu na silničním jízdním kole. Cyklotrasy vedené po nezpevněném povrchu chápeme jako cykloturistické trasy. Cyklotrasa musí být označena dopravním značením.

Cyklostezky

Cyklostezka neboli cyklistická stezka je komunikace, nebo její jízdní pás vyhrazený dopravní značkou pro jízdu na jízdním kole. Cyklostezka je tedy určena pouze pro cyklistickou dopravu, případně pro jízdu na kolečkových bruslích.

7 Další pojmy z oblasti dopravy

Kombinovaná doprava

Kombinovanou dopravu můžeme definovat jako systém přepravy zboží v jedné a téže přepravní jednotce nebo silničním vozidle, které při jedné jízdě využije též železniční nebo vodní dopravu. Základ kombinované dopravy tvoří infrastruktura dopravních cest a překladišť, dopravní prostředky a přepravní jednotky.

Přepravní jednotky umožňují bezpečnou přepravu zboží. Patří mezi ně například kontejnery. Dopravní prostředky pro kombinovanou přepravu jsou představovány nákladními vozy, které musí být speciálně uzpůsobeny pro nakládání a vykládání přepravních jednotek. Předpokladem pro fungování kombinované dopravy jsou tzv. překladiště kombinované dopravy, která by měla být lokalizována v místech styku jednotlivých druhů dopravy.

Integrovaná doprava

Integrovanou dopravou se rozumí zajišťování dopravní obslužnosti určitého uceleného území veřejnou dopravou zahrnující více druhů dopravy (např. městskou hromadnou dopravu, linkovou autobusovou dopravu, železniční osobní dopravu a další) nebo linky více dopravců. Pro realizaci integrované dopravy vznikají tzv. integrované dopravní systémy (IDS). Cestující jsou v rámci tohoto systému přepravováni podle jednotných přepravních a tarifních podmínek, používají tedy jeden jízdní doklad ve všech dopravních prostředcích v rámci IDS.

1.2 Legislativa ČR v oblasti dopravy

Mezi nejdůležitější legislativní akty týkající se dopravy v České republice patří následující zákony, rozdělené podle jednotlivých druhů dopravy.

Silniční doprava

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

Železniční doprava

- Zákon č. 460/2006 Sb., úplné znění zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách
- Zákon č. 625/1992 Sb., o zániku státní organizace Československé státní dráhy
- Zákon č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách
- Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)

Vodní doprava

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

Letecká doprava

- Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon)

Další zákony v oblasti dopravy

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

1.3 Orgány a instituce ČR v oblasti dopravy

Mezi orgány České republiky působící v oblasti dopravy patří:

Ministerstvo dopravy ČR

Ministerstvo dopravy je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy, který odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování. (6)

Ministerstvo dopravy a spojů zejména:

- rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice nebo silnice a o změnách těchto kategorií,
- rozhoduje o zrušení dálnice nebo silnice po dohodě s Ministerstvem obrany,
- vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu podle tohoto zákona ve věcech dálnic a rychlostních silnic,
- povoluje zvláštní užívání silnic.

Krajské úřady

Mezi základní úkoly krajského úřadu v oblasti dopravy patří:

- povolování zvláštního užívání silnic II. a III. třídy,
- rozhodování o zařazení pozemní komunikace do kategorií silnic II. a III. třídy a o změnách těchto kategorií a o zrušení silnic II. a III. třídy (třeba souhlas Ministerstva),
- vykonávání působnosti silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu pro silnice I. třídy.

Obecní úřady obcí s rozšířenou působností

Obecní úřady obcí s rozšířenou působností především:

- vykonávají působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy,
- projednávají přestupky na dálnicích a na silnicích.

Obce

- rozhodují o zařazení pozemní komunikace do kategorie místních komunikací a o vyřazení místní komunikace z této kategorie.

Největšími a nejdůležitějšími institucemi České republiky v oblasti dopravy jsou:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Ředitelství silnic a dálnic ČR je státní příspěvková organizace zřízená Ministerstvem dopravy ČR. Základním předmětem činnosti organizace je výkon vlastnických práv státu, zabezpečení správy, údržby a oprav a zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy.

České dráhy, a. s.

Akciová společnost České dráhy vznikla jako nástupnická společností po státní organizaci České dráhy (spolu se Správou železniční dopravní cesty s. o.). České dráhy, a.s. jsou významným podnikem v mezinárodní železniční dopravě a členem důležitých evropských a světových institucí. Společnost nabízí přepravní a další služby na železnici, na základě objednávky a smluvního vztahu zajišťuje provoz na celostátních i regionálních tratích a provádí údržbu, opravy a modernizaci infrastruktury.

Ředitelství vodních cest ČR

Ředitelství vodních cest bylo zřízeno Ministerstvem dopravy ČR. Základním předmětem činnosti organizace je zejména zabezpečení přípravy a realizace výstavby a modernizace součástí dopravně významných vodních cest, zabezpečení správy, údržby a oprav nově zřízených součástí vodních cest.

Další instituce

Dalšími institucemi ČR v oblasti dopravy jsou například: Centrum dopravního výzkumu, Česká správa letišť s.p., Správa železniční dopravní cesty s. o., Centrum služeb pro silniční dopravu, Drážní úřad, Státní plavební správa, Úřad pro civilní letectví, Státní fond dopravní infrastruktury atd.

1.4 Strategické dokumenty ČR v oblasti dopravy

Mezi současné strategické dokumenty ČR v oblasti dopravy se řadí:

Dopravní politika na léta 2005 – 2013

Dopravní politika na období let 2005 – 2013 byla schválena usnesením vlády č. 882 dne 13.července 2005. Dopravní politika je základním strategickým dokumentem pro sektor dopravy. Schválením tohoto dokumentu byly vytvořeny také základní předpoklady pro čerpání prostředků z fondů EU do sektoru dopravy. Globálním cílem dopravní politiky je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy. (7)

Hlavními prioritami Dopravní politiky je tedy zajištění:

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

GEPARDI – Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury

Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury, zpracovaný Ministerstvem dopravy České republiky, představuje strategický rámec pro řízení rozvoje dopravní infrastruktury ČR a pro řízení investic do dopravní infrastruktury. Základním cílem tohoto dokumentu je zkvalitnit mobilitu osob a zboží tak, aby se Česká republika mohla přiblížit ekonomické úrovni hospodářsky rozvinutějších zemí Evropské unie.

Dalšími cíli dokumentu GEPARDI jsou zejména:

- zpřístupnění a propojování dopravně izolovaných území,
- prosazování environmentálních principů a limitů životního prostředí a ochrany přírody.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy

Základním cílem této strategie je podpora cyklistické dopravy jako dopravy přátelské k životnímu prostředí a budování cyklostezek. Její přednosti spočívají především v bezhlučnosti, nulových emisích a finanční nenáročnosti. Významný je také její přínos pro rozvoj cestovního ruchu v ČR.

Mezi základní priority této strategie patří:

- rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území,
- rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu,
- rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví,
- zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty.

Strategie podpory dopravní obsluhy území

Strategie podpory dopravní obsluhy území je zaměřená na financování veřejné služby v dopravě a na obnovu vozidlového parku ve veřejné dopravě osob. Jejím cílem je vytvořit podmínky pro kvalitní a efektivní veřejnou dopravu. Tento dokument rozpracovává některá opatření stanovená v Dopravní politice na léta 2005 – 2013.

2 CHARAKTERISTIKA ZLÍNSKÉHO KRAJE

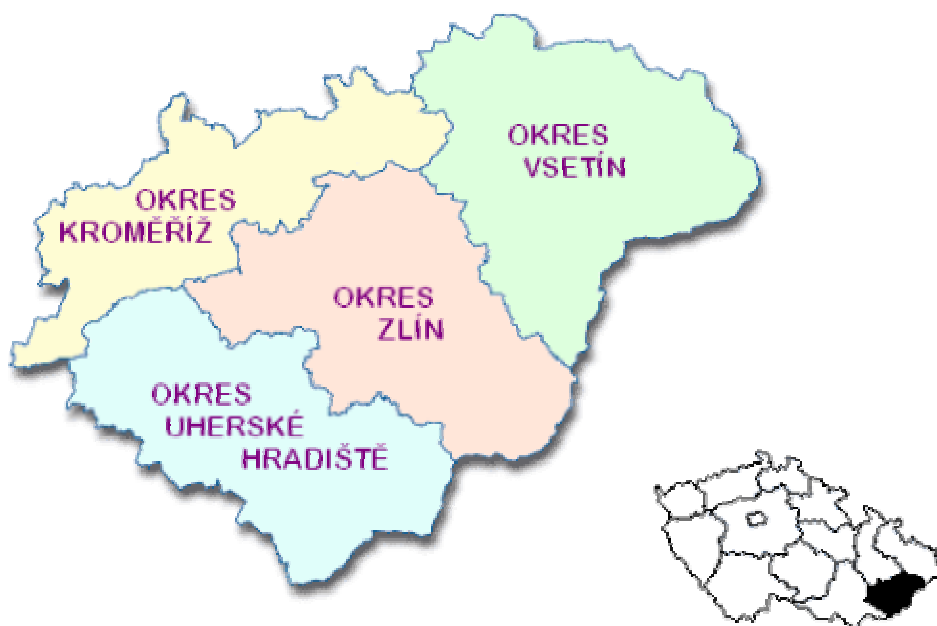
V kapitole číslo 2 charakterizují Zlínský kraj z hledisek, které dopravu více či méně ovlivňují, případně jsou dopravou ovlivňovány.

2.1 Zlínský kraj

Zlínský kraj byl ustanoven k 1. lednu 2000 na základě ústavního zákona č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních samosprávných celků. Vznikl sloučením okresů Zlín, Kroměříž, Uherské Hradiště a Vsetín.

Poloha kraje

Zlínský kraj leží ve východní části České republiky. Východní částí kraj hraničí se Slovenskem (hranice dlouhá 103 km). Na jihozápadě sousedí s krajem Jihomoravským, na severozápadě s Olomouckým a v severní části s krajem Moravskoslezským, jak je patrné z mapy (Obr. 1).



Obr. 1 Mapa – Poloha a členění Zlínského kraje; zdroj: [22]

Reliéf krajiny

Území Zlínského kraje má členitý charakter. Z převážné části je kraj kopcovitý, tvořený pahorkatinami a pohořími. V části kraje, v povodí Moravy, se táhne rovinnatá úrodná oblast Haná na Kroměřížsku a Slovácko na Uherskohradišťsku. Severní částí kraje probíhají Moravskoslezské Beskydy, na východě se rozkládají Javorníky, dále směrem k jihu Bílé Kar-

paty. Směrem k jihu od Moravskoslezských Beskyd vybíhá Hostýnsko – Vsetínská hornatina a Vizovická vrchovina. Na jihozápadě kraje se zvedají Chřiby. Zlínským krajem protéká největší řeka kraje Morava, do které se vlévá Bečva a Olšava. Kraj má celkem příznivé klimatické podmínky.

Základní údaje o kraji

Svou rozlohou 3.964 km² je Zlínský kraj čtvrtým nejmenším krajem v České republice (asi 5% celkové plochy ČR). Počet obyvatel se v současnosti pohybuje kolem 590.700 obyvatel. Hustota zalidnění činí 149 obyvatel/km² a výrazně převyšuje republikový průměr. V celém kraji se nachází celkem 304 obcí, z toho 30 měst. Sídlem Zlínského kraje a současně největším městem je Zlín. Základní údaje o Zlínském kraji a jeho jednotlivých okresech jsou uvedeny v následující tabulce (Tab. 1).

Tab. 1 Základní údaje o Zlínském kraji; zdroj: [17]

	počet obyvatel	rozloha	počet obcí
Kroměřížsko	107 746	992 km ²	79
Uherskohradištsko	145 188	799 km ²	78
Vsetínsko	146 898	1 143 km ²	59
Zlínsko	197 071	1 030 km ²	84
Zlínský kraj	596 903	3964 km²	304

Členění kraje

Území Zlínského kraje je tvořeno čtyřmi okresy: Zlín, Kroměříž, Uherské Hradiště a Vsetín. Největším okresem z hlediska rozlohy je okres Vsetín, naopak nejmenším okres Uherské Hradiště. Nejlidnatější je okres Zlín, ve kterém se nachází statutární město Zlín, naopak nejméně obyvatel má okres Kroměříž. Poloha okresů Zlínského kraje je znázorněna na mapě (Obr. 1).

Největší počet obyvatel má krajské město Zlín (80.850 obyv.) a naopak nejmenší obec Hostějov (36 obyv.). Území Zlínského kraje je rozděleno do 13 obvodů obcí s rozšířenou působností. Obcemi s rozšířenou působností ve Zlínském kraji jsou: Bystřice pod Hostýnem, Holešov, Kroměříž, Luhačovice, Otrokovice, Rožnov pod Radhoštěm, Uherské Hradiště, Uherský Brod, Valašské Klobouky, Valašské Meziříčí, Vizovice, Vsetín a Zlín. Ob-

cemi s pověřeným obecním úřadem jsou všechny obce s rozšířenou působností a dalších 12 menších obcí kraje.

Na území Zlínského kraje existuje 24 mikroregionů, jejichž základem je spolupráce obcí při řešení různých problémů. Zlínský kraj spolu s krajem Olomouckým vytváří Region soudržnosti NUTS II – Střední Morava. Území Zlínského kraje také spadá pod Euroregion Bílé Karpaty, který vznikl v roce 2000 za účelem mezinárodní spolupráce na česko-slovenské hranici.

2.2 Obyvatelstvo

Celkový počet obyvatel Zlínského kraje se od roku 1994 snížil o více než deset tisíc. V roce 2004 žilo na území Zlínského kraje 590.706 obyvatel, z toho 303.031 žen a 287.675 mužů. Z hlediska počtu obyvatel se Zlínský kraj řadí na 7. místo, patří tedy mezi středně lidnaté kraje ČR. Největší počet obyvatel má okres Zlín (193.068 obyv.), naopak nejméně obyvatel žije v okrese Kroměříž (107.908 obyv.) Trend poklesu obyvatelstva je patrný ve všech okresech, největší absolutní pokles zaznamenala velká města.

Hustota zalidnění dosahuje téměř 150 obyvatel/km² a výrazně převyšuje republikový průměr. Nejvyšší zalidněnost vykazuje okres Zlín (187 obyv./km²) a naopak nejnižší okres Vsetín (128 obyv./km²). Populace je z velké části tvořena venkovským obyvatelstvem (40%). V kraji se nenachází žádné město s více než 100.000 obyvateli.

2.3 Hospodářství a infrastruktura

Ve srovnání s Českou republikou je výkonnost Zlínského kraje velmi nízká. Ekonomika v kraji je negativně poznamenána polohou kraje v rámci ČR a také nedostatečným dopravním napojením na okolní kraje i směrem do zahraničí. Zlínsko bývalo v minulosti považováno za ekonomicky silnou oblast s výraznou koncentrací velkých průmyslových podniků. V současnosti však průmyslová tradice v kraji rapidně upadá. Důsledkem je současná podprůměrná tvorba hrubého domácího produktu.

Hrubý domácí produkt

Zlínský kraj se podílí na tvorbě HDP České republiky 4,6%, tento podíl však trvale klesá. V tvorbě hrubého domácího produktu se Zlínský kraj řadí na 10. místo mezi kraji v ČR. V roce 2005 dosáhla průměrná hodnota HDP na 1 obyvatele pouhých 198.020 Kč. Nicméně je Zlínský region i nadále vnímán jako dynamická oblast ekonomického rozvoje ČR.

Zahraniční investice

Zlínský kraj vykazuje velmi nízkou míru přílivu zahraničních investic. To je dáno především jeho odlehlou polohou a špatnou dopravní dostupností. Tento nedostatek zahraničních investic se odráží na nízké ekonomické výkonnosti kraje. I když množství investic realizovaných v kraji roste, ve vztahu k ekonomické situaci je to růst nedostatečný a neodpovídá potřebám rozvoje regionu.

Trh práce

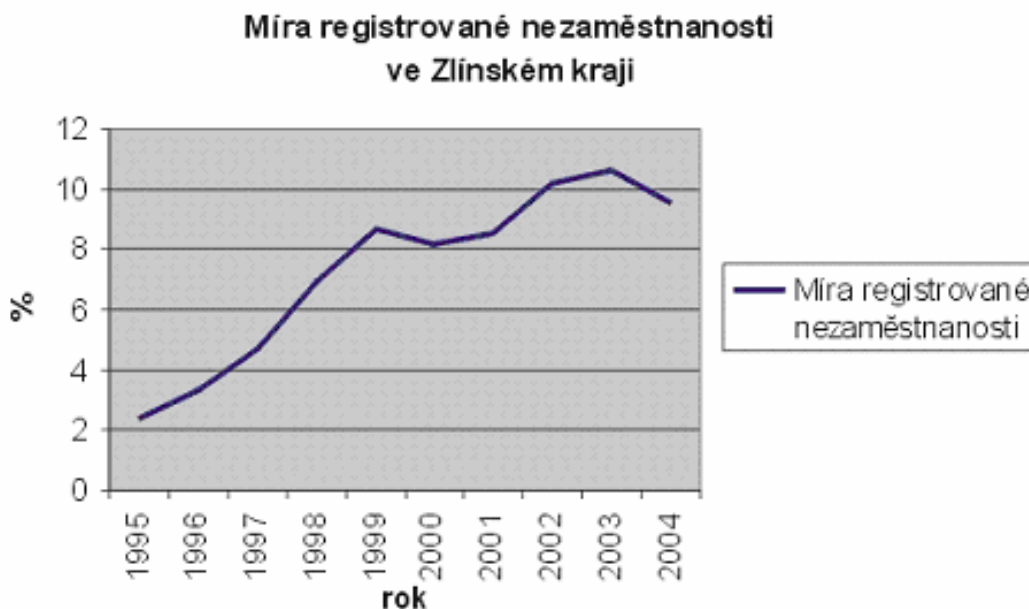
Situace na trhu práce ve Zlínském kraji je obdobná jako v celé ČR. V rámci kraje však existují významné rozdíly mezi jádrem kraje a jeho periferiemi.

Ve Zlínském kraji bylo v roce 2004 registrováno celkem 14.156 zaměstnavatelů. Působí zde celkem 128.679 právnických a fyzických subjektů. Nejvíce registrovaných subjektů je v okrese Zlín (8.360 PO a 34.135 FO), naopak nejméně je jich v okrese Kroměříž (3.334 PO a 15.012 FO). Za zmínku stojí také relativně vysoký počet samostatně hospodařících rolníků v okrese Vsetín. Vzrůstající tendence v počtu registrovaných subjektů je zřetelná ve všech okresech.

Ve Zlínském kraji je zaměstnáno celkem 288.376 pracovníků. Počet zaměstnaných v roce 2004 proti předchozímu roku poklesl. Podíl osob samostatně výdělečně činných zaznamenal taktéž pokles. Nejvíce lidí je zaměstnáno v obchodě, v průmyslu, ve stavebnictví a v dopravě. Průměrná hrubá měsíční mzda zaměstnance v tomtéž roce činila 15.629 Kč, což je pod celostátním průměrem.

Na úřadech práce Zlínského kraje je evidováno celkem 31.606 uchazečů o zaměstnání, registrovaná míra nezaměstnanosti dosahuje 9,5 %. Vývoj míry nezaměstnanosti vyjadřuje

graf (Obr. 2). V rámci kraje měl v roce 2003 nejvyšší míru nezaměstnanosti okres Vsetín (12,13%) a naopak nejnižší okres Uherské Hradiště (9,17%).



Obr. 2 Graf - Vývoj míry registrované nezaměstnanosti ve Zlínském kraji;
zdroj: [19]

Průmysl

Průmyslový potenciál Zlínského kraje je založen zejména na existenci klíčových strojírenských výrobních podniků. Značně důležité jsou také podniky zpracovatelského průmyslu. Zejména se jedná o podniky průmyslu hutnického a kovodělného, dřevo-zpracovatelského, elektrotechnického a textilního a obuvního. Významné zastoupení mají také obory chemie, gumárenství a potravinářství. Průmyslová odvětví ve Zlínském kraji jsou však charakterizována nízkou úrovní modernizace výroby ve srovnání s ČR.

Zemědělství

Zlínský kraj lze z hlediska zemědělství rozdělit do dvou základních částí. Jednu z nich tvoří nížinné oblasti převážně kolem toku Moravy, které nabízejí příhodné podmínky pro pěstování náročných zemědělských plodin, ovoce a zeleniny. Druhou oblast tvoří horská území, kde se rozvíjí především pastevectví.

Technická infrastruktura

Vybavení technickou infrastrukturou je ve Zlínském kraji do značné míry ovlivněno jeho geografickou polohou a hornatým reliéfem krajiny. Zlínský kraj je druhým nejdlehljším krajem ve vztahu k hospodářskému centru ČR – hlavnímu městu Praze. Z celkových investic do technické infrastruktury zaujímá Zlínský kraj poslední místo (4.519 Kč/1 obyv.).

Dopravní infrastruktura

Dopravní infrastruktura Zlínského kraje je předmětem následujících kapitol.

2.4 Životní prostředí

Z hlediska životního prostředí Zlínský kraj jako celek nijak nevybočuje z průměru ČR. Na jeho území se nacházejí jak oblasti s kvalitním životním prostředím, tak i oblasti zatěžované antropogenní (lidskou) činností.

V emisi tuhých látek zaujímá Zlínský kraj poslední místo mezi kraji v rámci ČR. Tato příznivá situace vyplývá především z toho, že zde není situováno tolik zdrojů znečištění ovzduší jako v jiných krajích. Nejvíce se znečištění koncentruje do aglomerizovaných území. Emise plyných škodlivin jsou ve Zlínském kraji ve srovnání s ostatními kraji ČR průměrné. Jak ve Zlínském kraji tak i v ostatních regionech dochází každoročně k poklesu množství škodnin vypouštěných do ovzduší.

2.5 Cestovní ruch a turistika

Nikde v České republice nenajdeme v jednom regionu tak rozmanité spektrum krajinné scenerie, folkloru, historických i technických památek jako právě ve Zlínském kraji. Zlínský kraj je originální také tím, že se zde střetávají tři národopisné celky: Valašsko, Slovácko a Haná. Kraj tak má velmi dobré předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu, čímž by mohl výrazně podpořit celkový rozvoj kraje.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

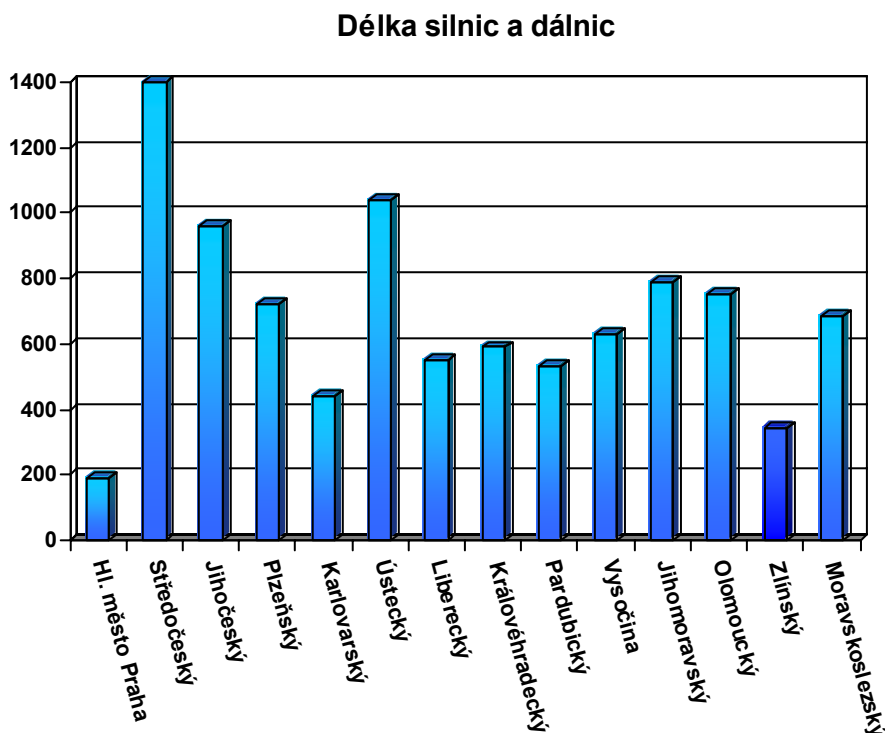
3 SOUČASNÝ STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE ZLÍNSKÉM KRAJI

V praktické části se nejdříve zaměřuji na popis současného stavu dopravní infrastruktury Zlínského kraje v rozdělení na jednotlivé druhy dopravy, které jsou v kraji uplatňovány. Jedná se o dopravu silniční, železniční, leteckou, vodní a cyklistickou.

3.1 Silniční doprava

Silniční síť Zlínského kraje tvoří 2.108 km silnic I., II. a III. třídy, což představuje asi 3,8% z celkové délky silnic na území České republiky. Silniční a dálniční síť Zlínského kraje je podrobně znázorněna na mapě v příloze (PŘÍLOHA P II).

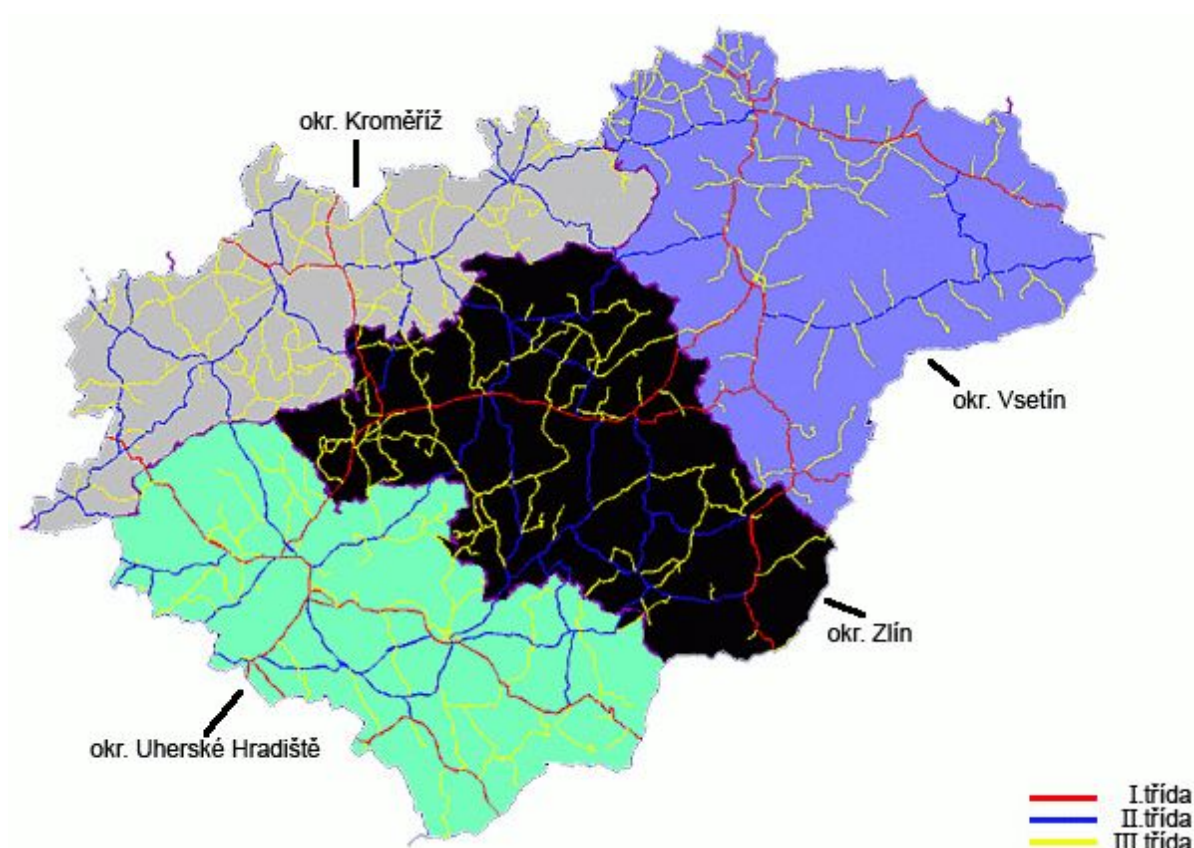
Hustota silniční sítě Zlínského kraje činí 0,53 km silnic na 1 km². Současná hustota silniční sítě však plně neodpovídá ani potřebám dopravního napojení měst a obcí na silniční síť ani potřebám jejich dopravní obsluhy. Hustota silniční sítě je zde necelých 25% pod celostátním průměrem. Silniční síť je ze všech krajů ČR druhá nejkratší, kratší je jenom v hlavním městě Praze, jak je patrné z grafu (Obr. 3). Nejnižší hustotu silniční sítě má okres Vsetín vzhledem ke kopcovitému terénu. Naopak nejvyšší vykazuje okres Zlín.



Obr. 3 Graf - Délka silnic a dálnic – krajské srovnání; zdroj: [9]

Hustota silnic I.třídy je o 12,5% vyšší než celostátní průměr. Hustota silnic II. třídy je naopak pod průměrem a u silnic III. třídy je hustota nižší o celých 30% než je průměr ČR. Nižší hustota silnic II. a III. třídy je ovlivněna převažujícím kopcovitým charakterem území Zlínského kraje.

Silniční síť rozdělená podle okresů je vykreslena na mapě (Obr.4).



Obr. 4 Mapa - Silniční síť ve Zlínském kraji podle okresů; zdroj: [31]

Celková délka silnic ve Zlínském kraji v roce 2004 dosahovala 2.120 km. Silnice I. třídy tvoří v kraji 341 km, silnice II. třídy 574 km a silnice III. třídy 1.205 km. Z hlediska délky silnic a dálnic je Zlínský kraj až na 13. místě v rámci krajů ČR. Jak je tomu v jednotlivých okresech Zlínského kraje vyplývá z následující tabulky (Tab. 2). Největší hustota silnic I. třídy se nachází v okrese Vsetín a naopak nejmenší v okrese Kroměříž. Největší počet kilometrů silnic II. třídy má okres Kroměříž, nejméně Vsetínský okres. Silnice III. třídy jsou pak nejvíce zastoupeny v okrese Kroměříž a naopak nejméně se jich vyskytuje v okrese Uherské Hradiště.

Tab. 2 Kategorie silnic podle okresů ve Zlínském kraji; zdroj: [20]

OKRES	Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy	CELKEM
Kroměříž	31,117	188,880	321,440	541,437
Uherské Hradiště	118,164	141,398	264,819	524,381
Vsetín	111,462	83,590	311,061	506,11
Zlín	79,966	160,096	307,936	547,998
CELKEM	340,709	573,964	1 205,256	2 119,929

Evropské silniční tahy

Do evropské silniční sítě jsou ve Zlínském kraji zařazeny pouze dvě silnice. Jedná se o silnici I. třídy I/50 (s mezinárodním označením E50) a silnici I/35 (s mezinárodním označením E422). Ve směru ze severu na jih však územím Zlínského kraje nevede žádná mezinárodní silnice. Významná silnice I/55 bohužel nespĺňuje podmínky pro zařazení do evropské silniční sítě. Hustota evropských silnic v kraji činí 106 km a je o 20% nižší než je celostátní průměr.

Rychlostní silnice

Již v současnosti jsou některé úseky rychlostních silnic (R49 a R55) dokončeny, větší části silnic jsou však prozatím pouze „na papíře“, případně jsou rozestavěny.

Silnice I. třídy

Po silnicích I.třídy je vedena dálková a mezistátní doprava. Na území Zlínského kraje se nachází celkem 11 silnic I.třídy, z toho 6 silnic kraj protíná, 4 silnice zde začínají nebo končí a 1 silnice se nachází pouze na území Zlínského kraje (I/69). Napojení Zlínského kraje na nadřazenou silniční síť zprostředkovávají silnice I/50 a I/47, které navazují na dálnici D1 a silnici I/55, která ze severu navazuje na dálnici D2 a z jihu na rychlostní silnici R35. Dálnice D1 pak zajišťuje spojení Zlínského kraje s Brnem, s hlavním městem Prahou, se západem ČR a zprostředkovaně se západní Evropou. Dálnice D2 spojuje kraj se Slovenskem a Maďarskem a prostřednictvím R35 s východními a severními Čechami a dále s Německem. Přímé napojení na Slovenskou silniční síť zajišťují silnice I/50, I/57, I/49

a I/35. Převážné vztahy s Moravskoslezským krajem se realizují po silnicích I/55, I/57 a I/58. Silnice I/57 spojuje Zlínský kraj také s Polskem. Silnice I/55 navazuje na silnice

v Olomouckém kraji a umožňuje také spojení Zlínského kraje s Rakouskem a jižní Evropou. Většina silnic I.třídy má nedostatečnou šířku.

Na území celého Zlínského kraje se až donedávna nenacházela žádná čtyřpruhová silnice I.třídy. Dnes čtyřpruhovou silnici představuje důležitá silnice I. třídy I/49 Zlín – Otrokovice. Na některých silnicích, například na silnicích I/35 a I/50 jsou zavedeny přídatné pruhy pro pomalá vozidla. Prozatím nejvýznamnější silnice I/55 z Olomouce přes Přerov, Hulín, Uherské Hradiště, Hodonín a Břeclav až do Rakouska, od které se zde odpojuje již zmíněná silnice I/49 do Zlína, má nevyhovující šířku vzhledem k vysoké intenzitě dopravy zejména na úseku Hulín – Tlumačov – Napajedla. Silnice I/50 má nedostatečné parametry v šířce na úseku Uherský Brod – Bánov (7,8 m). Silnice I/57 má zcela nevyhovující šířku v úsecích Bystička – Vsetín (6,5 - 7,2 m) a hranice kraje – Valašské Meziříčí (6,9 - 7,3 m). Obdobně jsou na tom i ostatní silnice kraje. Přehled silnic I. třídy ve Zlínském kraji je uveden v tabulce (Tab. 3).

Tab. 3 Přehled silnic I. třídy; zdroj: [7]

Označení silnice	Průběh silnice
I/35	hr. Olomouckého kraje - Val. Meziříčí - Rožnov p. Radhoštěm - Horní Bečva - hr. Moravskoslezského kraje
I/47	hr. Olomouckého kraje - Kroměříž - Hulín, kříž. s I/55
I/49	Otrokovice, kříž. s I/55 - Zlín - Vizovice - Val. Polanka, kříž. s I/57/ Horní Lideč, kříž. s I/57 - st. hranice ČR/SR
I/50	hr. Jihomoravského kraje - Buchlovice - St. Město - Uh. Hradiště - Kunovice - Uh. Brod - Bánov - st. hranice ČR/SR
I/54	hr. Jihomoravského kraje - Strání - st. hranice ČR/SR
I/55	hr. Olomouckého kraje - Hulín - Tlumačov - Otrokovice - Napajedla - Staré Město, kříž. s I/50/ Kunovice, kříž. s I/50 - Uh. Ostroh - hr. Jihomoravského kraje
I/56	hr. Moravskoslezského kraje - Horní Bečva, kříž. s I/35
I/57	hr. Moravskoslezského kraje - Val. Meziříčí, kříž. s I/35/ Val. Meziříčí, kříž. s I/35 a II/150 - Vsetín - Val. Klobouky - Brumov-Bylnice - st. hranice ČR/SR
I/58	Rožnov p. Radhoštěm, kříž. s I/35 - hr. Moravskoslezského kraje
I/69	Vsetín, kříž. s I/57 - Liptál - Vizovice, kříž. s I/49
I/71	Uherský Ostroh, kříž. s I/55 - hr. Jihomoravského kraje

Silnice II. třídy

Na území Zlínského kraje se nachází celkem 27 silnic II.třídy. Správu silnic II. třídy zajišťuje příspěvková organizace Ředitelství silnic Zlínského kraje. Pouze 1 silnice II. třídy prochází napříč krajem, 14 silnic na území kraje začíná nebo končí a 12 spojuje města pouze v kraji. Silnice II. třídy jsou většinou dvoupruhové. Výjimkou je úsek silnice II/491

Lípa – Slušovice, který je čtyřpruhový. Nedostatečnou šířku mají především tyto úseky silnic II.třídy: II/50 Loukov – Valašské Meziříčí, II/432 Hulín – Holešov, II/438 Holešov – Bystřice pod Hostýnem nebo II/490 Zlín – Uherský Brod. Šířka ostatních silnic II.třídy víceméně odpovídá jejich dopravnímu zatížení. Přehled silnic II. třídy ve Zlínském kraji je uveden v tabulce (Tab. 4).

Tab. 4 Přehled silnic II.třídy; zdroj: [7]

Označení silnice	Průběh silnice
II/150	hr. Olomouckého kraje - Bystřice p. H. - Val. Meziříčí, křiž. s I/35 a I/57
II/367	Kroměříž, křiž. s I/47 - Kvasice - Tlumačov, křiž. s I/55
II/422	Zlechov, křiž. s I/50 - Boršice u Buchlovic - hr. Jihomoravského kraje
II/426	Medlovice, křiž. s II/422 - hr. Jihomoravského kraje
II/427	Staré Město, křiž. s I/50 - Polešovice - hr. Jihomoravského kraje
II/428	hr. Jihomor. kraje - Morkovice-Slížany - Zdounky, křiž. s II/432/ Zdounky, křiž. s II/432 - St. Město, křiž. s I/50
II/429	hr. Jihomor. kraje - Koryčany - hr. Jihomor. kraje/ hr. Jihomor. kraje - Osvětimany, křiž. s II/422
II/432	Holešov, křiž. s II/438 - Hulín, křiž. s I/55/ Kroměříž, křiž. s II/367 - Zdounky - Koryčany, křiž. s II/429 a III/43233/ Koryčany, křiž. s II/429 - hr. Jihomoravského kraje
II/433	hr. Olomouckého kraje - Morkovice, křiž. s II/428/ Morkovice, křiž. s II/428 - Střílky, křiž. s II/432
II/435	Chropyně, křiž. s II/436 - Kroměříž, křiž. s I/47
II/436	hr. Olomouckého kraje - Chropyně - hr. Olomouckého kraje
II/437	hr. Olomouckého kraje - Bystřice p. H., křiž. s II/150/ Bystřice p. H., křiž. s II/150 - Hošťálková – Jablunka, křiž. s I/57
II/438	hr. Olom. kraje - Vítonice - Bystřice p. H., křiž. s II/437/ Bystřice p. H., křiž. s II/150 - Holešov - Otrokovice, křiž. s I/55
II/439	hr. Olomouckého kraje - Kelč - Kunovice, křiž. s II/150
II/481	Prostř. Bečva, křiž. s I/35 - Hutisko-Solanec - Velké Karlovice, křiž. s II/487
II/487	Ústí u Vsetína, křiž. s I/57 - Nový Hrozenkov - Velké Karlovice - st. hranice ČR/SR
II/488	Vizovice, křiž. s I/49 - Loučka - Slavičín, křiž. s II/495
II/489	Fryšták, křiž. s II/490 - Lukov – Hošťálková, křiž. s II/437
II/490	hr. Olomouckého kraje - Holešov, křiž. s II/438/ Holešov, křiž. s II/438 - Zlín, křiž. s I/49 a I/49A/ Zlín, křiž. s I/49 - Ludkovice - Uh. Brod - Dolní Němčí, křiž. s II/498
II/491	Fryšták, křiž. s II/490 - Slušovice - Lípa, křiž. s I/49
II/492	Zádveřice, křiž. s I/49 - Dolní Lhota - Luhačovice – Biskupice, křiž. s II/490
II/493	Pozlovice, křiž. s II/492 - Slavičín, křiž. s II/488
II/494	Haluzice, křiž. s II/488 - Vlachovice - Val. Klobouky, křiž. s I/57
II/495	hr. Jihomoravského kraje - Uh. Ostroh, křiž. s I/55/ Uh. Ostroh, křiž. s I/55 - Hluk - Uh. Brod, křiž. s I/50/ Uh. Brod, křiž. s I/50 - Bojkovice - Slavičín - Bru-mov-Bylnice, křiž. s I/57
II/496	Luhačovice, křiž. s II/492 - Bojkovice, křiž. s II/495/ Bojkovice, křiž. s II/495 - Komňa, křiž. s I/50
II/497	Zlín, křiž. s I/49 - Březolupy - Uherské Hradiště, křiž. s I/50
II/498	Kunovice, křiž. s III/05019 - Hluk, křiž. s II/495/ Hluk, křiž. s II/495 - Dolní Němčí - Slavkov, křiž. s I/54

Silnice III. třídy

Dopravní obsluhu na území Zlínského kraje dále zajišťuje 327 silnic III. třídy, které jsou také ve správě Ředitelství silnic Zlínského kraje.

Silniční hraniční přechody

Na území Zlínského kraje se nachází v současnosti šest hraničních přechodů, všechny na hranici mezi Českou republikou a Slovenskou republikou. Jedná se o tyto hraniční přechody: Březová, Starý Hrozenkov, Strání, Střelná, Brumov Bylnice a Nedašova Lhota. V počtu vjezdů i výjezdů je na prvním místě hraniční přechod Starý Hrozenkov. Následující mapa (Obr. 5) znázorňuje nejen silnice, ale i hraniční přechody ve Zlínském kraji.



Obr. 5 Mapa - Silniční síť a silniční hraniční přechody ve Zlínském kraji;
zdroj [31]

Největší intenzita silniční dopravy byla v roce 2005 zaznamenána na silnicích: I/49 a I/55 (v některých úsecích až nad 25.000 vozidel za den), dále na silnicích I/50 a I/35 (na některých úsecích až kolem 10.000 – 15.000 vozidel/den) a na silnici I/57 (10.000 vozidel/den). Mezi nejzatíženější úseky (více než 20.000 vozidel za den) pak patří: Otrokovice – Zlín -

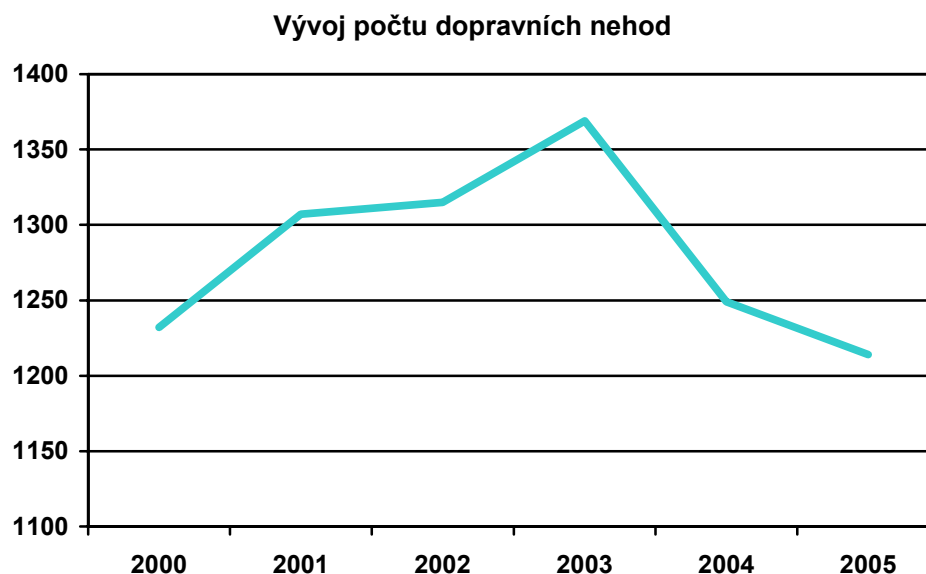
Vizovice (I/49), Buchlovice – Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice (I/50), Valašské Meziříčí – Vsetín (I/57), Tlumačov – Otrokovice – Napajedla – Staré Město (I/55) a Kroměříž – Hulín (I/47). Nejvyšší podíl těžké nákladní dopravy byl zaznamenán na silnici I/55.

K významným dopravním ukazatelům patří také automobilizace a motorizace. Počet osobních automobilů na 1000 obyvatel ve Zlínském kraji činí 289, což je 3,46 obyvatel připadajících na jeden automobil. Dále ve Zlínském kraji připadá na 1.000 obyvatel celkem 415 motorových vozidel (2,41 obyvatel na jedno motorové vozidlo). Stupeň automobilizace i motorizace ve Zlínském kraji je nižší než celostátní průměr. Nejvyšší stupeň automobilizace má okres Uherské Hradiště, na 1.000 obyvatel zde připadá 302 osobních automobilů, naopak nejnižší automobilizace je v okrese Vsetín, kde počet automobilů připadajících na 1.000 obyvatel činí 274. Nejvyšší stupeň motorizace má opět okres Uherské Hradiště (443 automobilů na 1.000 obyvatel), nejnižší okres Zlín (397 automobilů na 1.000 obyvatel).

V roce 2004 bylo na území Zlínského kraje evidováno celkem 296.225 vozidel, z toho 188.129 osobních automobilů, 18.862 nákladních automobilů, 973 autobusů a 40.132 motocyklů. Z hlediska počtu motorových vozidel se řadí Zlínský kraj na 10. místo ve srovnání se všemi kraji v rámci ČR. Počet vozidel však stejně jako ve všech ostatních krajích neustále roste.

Silniční doprava je vzhledem k nárůstu vlastnictví automobilových vozidel nedostačující, vznikají problémy jako dopravní zácpy, přeplněné autobusy a trolejbusy, a další. Celkovou rychlost, plynulost, ale i bezpečnost silničního provozu snižuje jednak vysoký podíl průjezdních úseků zastavěným územím obcí na většině hlavních tahů, jednak nedostatečná šířka některých úseků silnic.

Vývoj dopravní nehodovosti ve Zlínském kraji v podstatě kopíruje situaci v celé České republice. Vývoj počtu dopravních nehod, při kterých došlo ke zranění nebo usmrcení osob (v roce 2005 1.214 osob) znázorňuje graf (Obr. 6).



Obr. 6 Graf - Vývoj počtu dopravních nehod v silničním provozu ve Zlínském kraji; zdroj: [9]

Významným problémem dopravy Zlínského kraje je také její negativní vliv na životní prostředí, zejména prostřednictvím hluku a emisí z dopravy. Až 17,4% komunikací Zlínského kraje se nachází v oblasti 65dB hluku. Hlukově (nad 70 dB) i emisně (více než 5tun NO_x na km) nejzatíženější je silnice I/49, především v okolí Malenovic a silnice I/55 v úseku Staré město – Kunovice.

Výrazně negativní vliv na okolní prostředí a obyvatelstvo mají také průtahy měst s vysokou intenzitou dopravy. Jedná se zejména o města Zlín a Uherské Hradiště, kde denně projede 25 až 30 tisíc vozidel. Lépe na tom nejsou ani ostatní větší města kraje, především Kroměříž, Valašské Meziříčí, Hulín, Otrokovice, Staré Město nebo Kunovice, kde se počet denně projíždějících vozidel pohybuje v rozmezí 15 až 25 tisíc.

Autobusová doprava v současnosti představuje rozhodující součást dopravního systému Zlínského kraje. Stejně významné postavení má také v rámci dopravní obsluhy kraje a příznivých dopadů na životní prostředí. Zlínský kraj především vyniká dostatečným počtem a dostupností autobusových zastávek. Autobusové trasy jsou stabilizované a spojují všech 304 obcí kraje.

V roce 2004 zajišťovalo dopravní obsluhu Zlínského kraje celkem 32.073 spojů. Veřejnou autobusovou dopravou bylo přepraveno celkem 32.617.000 cestujících, městskou hromadnou dopravou zhruba 60.000.000 osob. Počet autobusů ve Zlínském kraji v roce 2004 činil 973 autobusů.

Většinu regionální a dálkové autobusové dopravy ve Zlínském kraji provozují dopravci ČSAD Vsetín, ČSAD Kroměříž (KRODOS), ČSAD Uherské Hradiště nebo Connex Morava. Z dalších dopravců stojí za zmínku Karel Housa – HOUSACAR, ČSAD Hodonín nebo dopravci ze Slovenské republiky. ČSAD Vsetín provozuje linkovou dopravu na území okresů Vsetín a Zlín. Zahrnuje celkem 159 linek. Největší objem nabídky autobusové dopravy představují města Zlín, Vsetín, Valašské Meziříčí, Rožnov pod Radhoštěm, Luhačovice a Slavičín. ČSAD Uherské Hradiště provozuje celkem 50 linek, a to především na území okresu Uherské Hradiště (Uherské Hradiště, Uherský Brod, Bojkovice). ČSAD Kroměříž zajišťuje přepravu osob v okrese Kroměříž. Největší objem nabídky autobusové dopravy se týká měst Kroměříž, Holešov, Bystřice pod Hostýnem.

Vedle pravidelné linkové autobusové dopravy jsou v některých městech kraje provozovány systémy městské hromadné dopravy (MHD): Zlín, Otrokovice, Uherské Hradiště, Kunovice, Staré Město, Kroměříž, Vsetín a Valašské Meziříčí. Provoz městské hromadné dopravy ve Zlíně a Otrokovicích zajišťuje Dopravní společnost Zlín - Otrokovice, s.r.o.. Autobusová a trolejbusová doprava je zajišťována 10 trolejbusovými a 12 autobusovými linkami. Rozlehlé autobusové nádraží ve Zlíně leží vedle železniční stanice Zlín-střed téměř v centru města. Dopravce Karel Housa - HOUSACAR provozuje vlastní autobusové nádraží na nádvoří bývalého Svitů, které využívají jen jeho autobusy.

Autobusová doprava přispívá k řešení aktuálních dopravních problémů kraje. Podpora veřejné dopravy snižuje zatížení silniční sítě.

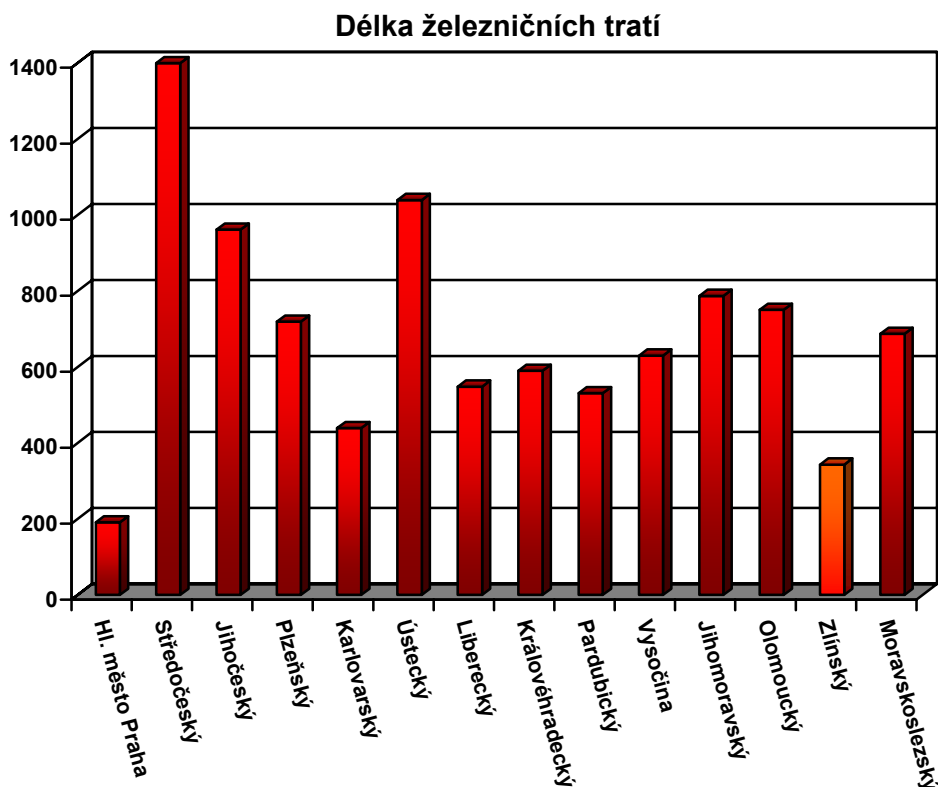
Integrovaný dopravní systém se zatím ve Zlínském kraji nepodařilo plně zavést. Částečnou integraci mezi železniční a městskou hromadnou dopravou představuje dopravní systém provozovaný mezi městy Otrokovice a Zlín. Ve spojích Českých drah v úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice je v rámci tohoto systému umožněno používání základních přestupních jízdenek a dále časových předplatných jízdenek v pásmech.

3.2 Železniční doprava

Železniční doprava ve Zlínském kraji patří k těm významnějším. Obecně se železniční doprava Zlínského kraje vyznačuje nízkou kvalitou celkových dopravních služeb, především v souvislosti s komfortem cestování a cestovní rychlostí.

Dopravní obsluhu Zlínského kraje po železnici zajišťovalo v roce 2004 celkem 7.898 vlakových spojů. V roce 2004 bylo po železnici v rámci Zlínského kraje přepraveno 5.962.000 cestujících. Železniční dopravu zabezpečuje akciová společnost České dráhy. Z hlediska nákladní dopravy je možné Zlínský kraj charakterizovat jako území s nevyrovnanou přepravní činností, kdy vykládka výrazně převyšuje nakládku.

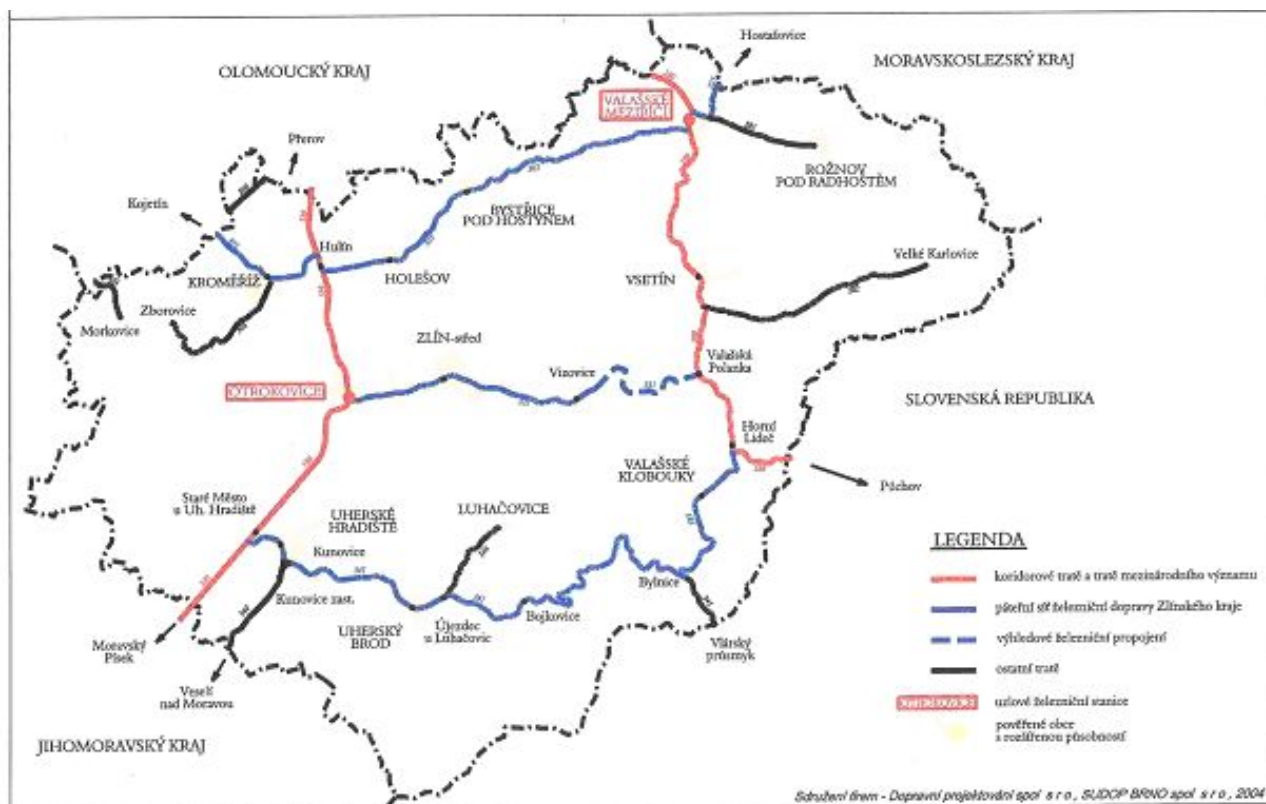
Celková délka železničních tratí na území Zlínského kraje dosahuje 358 km, z toho celostátní železniční dráhy činí 276 km a regionální 83 km. Délka železničních tratí je opět kratší již jen v hlavním městě Praze. Pro srovnání délky železničních tratí v rámci krajů ČR je k dispozici graf (Obr. 7).



Obr. 7 Graf - Délka železničních tratí – krajské srovnání; zdroj: [9]

Obsluhu území zabezpečuje celkem 119 železničních stanic a zastávek. Mezi řídicí železniční stanice patří těchto 10 stanic: Valašské Meziříčí, Vsetín, Bylnice, Kunovice, Staré Město u Uherského Hradiště, Otrokovice, Zlín – Střed, Hulín, Horní Lideč a Uherský Brod + 2 hraniční přechodové stanice: Horní Lideč a Vlárský průmysk. Železniční doprava v kraji se podílí na dopravní obsluze území 78 měst a obcí, což je asi 69,4% obyvatel kraje (cca 400 tis. osob). Dopravní železniční napojení Zlínského kraje je v současné době nedostatečné a nekvalitní.

Železniční síť ve Zlínském kraji je převážně spravována Českými drahami, a.s. Správou dopravní cesty Zlín (mimo tratě č. 302 a č. 300 a na trati č. 280 železniční stanice Chropyně, tyto tratě patří pod Správu dopravních cest Olomouc). Železniční síť ve Zlínském kraji zobrazuje mapa (Obr. 8).



Obr. 8 Mapa - Železniční síť Zlínského kraje; zdroj: [8]

Krajem procházejí dvě nejvýznamnější železniční tratě: hlavní, dvoukolejná, elektrifikovaná trať číslo 330 Přerov - Břeclav a trať číslo 280 Hranice na Moravě - Střelná, které jsou součástí významných dopravních koridorů. Tyto hlavní železniční tahy jsou vzájemně pro-

pojeny tratí 303 Kojetín - Valašské Meziříčí, která dále pokračuje směrem na Brno nebo na Ostravu. Na trať č. 330 Přerov - Břeclav navazuje v Otrokovicích vlakové spojení číslo 331 Otrokovice - Zlín - Vizovice. Jedná se o pouhou jednokolejnou neelektrifikovanou místní dráhu. Na trati č. 331 je zřízeno poměrně velké množství stanic a zastávek, takže své okolí obsluhuje docela kvalitně. Otrokovice jsou jednou z hlavních železničních křižovatek kraje. Dalšími významnými železničními tratěmi jsou trať č. 341 Staré Město - Vlárský průsmyk a trať č. 340 Uherské Hradiště - Brno. Tato základní železniční síť je pak doplněna místními (regionálními) železničními tratěmi.

Přehled železničních tratí ve Zlínském kraji uvádí tabulky (Tab. 5 a Tab. 6).

Tab. 5 Celostátní železniční tratě ve Zlínském kraji; zdroj: [7]

Číslo tratě	Název železniční tratě
280	Hranice na Moravě – Střelná
283	Horní Lideč – Bylnice
300	Brno – Přerov – (Bohumín)
303	Kojetín – Valašské Meziříčí
323	Valašské Meziříčí – Ostrava
330	Přerov – Břeclav
331	Otrokovice – Vizovice – Valašská Polanka
340	Uherské Hradiště – Brno
341	Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk

Tab. 6 Regionální železniční tratě ve Zlínském kraji; zdroj: [7]

Číslo tratě	Název železniční tratě
281	Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
282	Vsetín – Velké Karlovice
302	Nezamyslice – Morkovice
305	Kroměříž – Zborovice
346	Luhačovice – Újezdec u Luhačovic
(bez)	Koryčany – Nemočice

II. železniční koridor Petrovice u Karviné - Ostrava - Přerov – Břeclav je součástí panevropského multimodálního koridoru. Modernizace úseků ve Zlínském kraji již byla ukončena. V současné době se postupně realizují stavby odbočné větve Přerov - Česká Třebová, která spojí II. železniční koridor s I. železničním koridorem Děčín - Praha - Par-

dubice - Česká Třebová - Brno – Břeclav. Tím dojde k plnému napojení Zlínského kraje na hlavní evropské magistrály.

Maximální rychlost na koridorových tratích činí 160 km/hod. Na nekoridorových hlavních tratích 80 až 100 km/hod. Na vedlejších tratích rychlost dosahuje maximálně 70 km/hod.

České dráhy, a.s. ve spolupráci s příslušnými městy Zlínského kraje zřídily tzv. ČD centra, která cestujícím nabízejí komplexní služby. Jedná se například o ČD centra ve stanicích Zlín-střed, Otrokovice nebo Valašské Meziříčí.

3.3 Letecká doprava

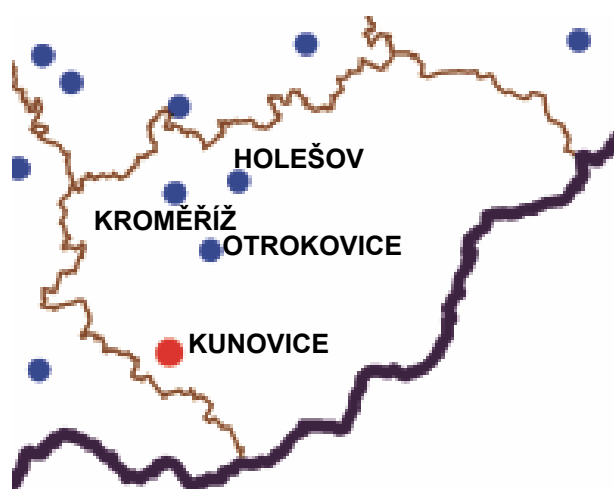
Letecká doprava má na území Zlínského kraje mnohaletou tradici. Na letecké dopravě v kraji se dříve podílely především Baťovy závody ve Zlíně. V současnosti má zde ale letecká doprava spíše okrajový význam. Ve Zlínském kraji najdeme celkem čtyři civilní letiště: Kunovice, Holešov, Otrokovice a Kroměříž. Žádné letiště Zlínského kraje není v majetku státu. Letiště, jejich statut a provozovatele ukazuje tabulka (Tab. 7).

Tab. 7 Letiště ve Zlínském kraji; zdroj: [7]

Letiště	Statut	Provozovatel
Kunovice	veřejné mezinárodní letiště	Letecké závody a.s.
Holešov	veřejné mezinárodní letiště	TTT AIR a.s.
Otrokovice	neveřejné mezinárodní letiště	Moravan a.s.
Kroměříž	neveřejné mezinárodní letiště	Aeroklub Kroměříž

V Otrokovicích v těsné blízkosti firmy Moravan a.s. je provozováno pouze malé civilní letiště. Letiště bylo vybudováno v letech 1929 – 1930. Letiště má statut mezinárodního neveřejného letiště. Nejedná se tedy o letiště využívané pro přepravu na vnitrostátních linkách. Letiště mohou využívat všechna letadla, vrtulníky i ultralehká letadla. Další neveřejné letiště se nachází v Kroměříži. Dnes mají tato letiště pouze místní význam a slouží pro vlastní potřebu provozovatelů. Slouží také k provozování vyhlídkových letů rekreačního charakteru a pro kulturní aktivity obyvatel (např. Letecký cirkus).

Z hlediska obchodního, průmyslového i turistického se stává významným letiště v Kunovicích, vzdálené asi 30 km od krajského města Zlína. Od roku 1993 má letiště statut veřejného mezinárodního letiště. Přistávat zde mohou jak lehká letadla (max. 50 cestujících), vrtulníky a motorizované větroně, tak také těžké transportní stroje. Provozovatelem letiště v Kunovicích jsou Letecké závody, a. s. Letiště Holešov umožňuje přijímat letadla o maximální kapacitě 40 cestujících. Letiště nemají v současné době pravidelné letecké spojení. Rozvoj obou těchto letišť je pro Zlínský kraj žádoucí. Na mapě (Obr. 9) si můžete prohlédnout rozmístění všech letišť Zlínského kraje.



Obr. 9 Mapa – Letiště ve Zlínském kraji; zdroj: [9]

Nejbližší letiště s pravidelným leteckým provozem pro civilní účely umožňující pokrýt potřeby Zlínského kraje jsou v Brně (letišť v Tuřanech) a v Ostravě (letišť v Mošnově), které jsou od krajského města Zlín vzdálené přibližně 90 km. Letiště mají mezinárodní statut a jsou schopna přijímat jak osobní, tak nákladní letadla.

Vrtulníková doprava je významná především tím, že umožňuje rychlou přepravu osobu. Funguje proto jako letecký záchranný systém. V kraji se nachází pět přistávacích ploch pro Leteckou záchrannou službu v areálech nemocnic: Zlín, Uherské Hradiště, Kroměříž, Vsetín a Valašské Meziříčí. Jsou určeny pro denní i noční provoz, s výjimkou Uherského Hradiště. Zlínský kraj se však potýká s nedostatečným vybavením vzletových a přistávacích ploch (s výjimkou Kunovic) a s nedostatečným počtem základních stanovišť – heliportů. Například prostor v areálu Baťovy nemocnice je z hlediska emisního a hlukového zatížení nevhodný a je využíván pouze v naléhavých a nezbytných případech.

3.4 Vodní doprava

Vodní doprava ve Zlínském kraji je taktéž pouze doplňková. Vodní doprava na území kraje je realizována po řece Moravě. Pravidelná plavba není v kraji provozována.

V současné době je využíván vnitrozemský průplav Otrokovice – Rohatec (tzv. Bařův kanál), nikoli za účelem dopravy, ale k turistickým účelům. Průplav leží nejen na území Zlínského kraje, ale i na území kraje Jihomoravského. Měří celkem 51,2 km. V současné době je přístupno a propojeno 43 km původní trasy Bařova kanálu a 17 km navazujících říčních kilometrů. Po vodě tak jsou spojena ve Zlínském kraji města Otrokovice a Strážnice, mezi nimiž se propluje 13-ti plavebními komorami. Říční úseky jsou široké 40 – 80 metrů a kanálové úseky 6 – 12 metrů. Plavební trasu Bařova kanálu znázorňuje mapa (Obr. 10).



Obr. 10 Mapa – Bařův kanál; zdroj: [28]

Bařův kanál byl vybudován v letech 1936 - 1938. Průmyslové využívání kanálu, nákladní říční doprava a zavlažování okolních luk bylo pro změnu ekonomických podmínek, a tím i nerentabilitu, ukončeno v roce 1960. Turistická plavba je provozována od roku 1996.

Rozvoji Bařova kanálu brání především nedostatečná turistická infrastruktura, představovaná přístavy a přístavišti, chráněnými kotvišti a zastávkami vybavenými sociálním zařízením a dalšími službami pro turisty.

Zlínským krajem prochází také výhledová trasa plavebního kanálu Dunaj - Odra – Labe, který částečně také využívá Bařův kanál. Jedná se o vnitrozemskou vodní cestu mezinárodního významu, která probíhá podél trasy silnice R55 a železniční trati č. 330. Zprovoznění kanálu je dlouhodobým záměrem, jehož realizace není příliš pravděpodobná.

3.5 Cyklistická doprava

Zlínský kraj mají svým umístěním v rovinném území podél řeky Moravy velmi dobré podmínky pro cyklistickou dopravu, především v okresech Zlín a Kroměříž. Nejméně vhodné podmínky pro cyklistickou dopravu, vzhledem ke kopcovitému terénu má okres Vsetín.

Na území Zlínského kraje se nachází celkem 51 cyklotras a cykloturistických tras. Síť těchto tras je v kraji značně nerovnoměrně rozmístěna, což je dáno převážně charakterem území a také mírou připravenosti jednotlivých území na realizaci tras. Ve Zlínském kraji se nachází 1 trasa I. třídy, 3 trasy II. třídy, 3 trasy III. třídy a 42 tras IV. třídy. Část těchto tras tvoří např. moravské vinné stezky. Přehled cyklistických tras je uveden v tabulce (Tab. 8).

Tab. 8 Přehled cyklistických tras I., II. a III. třídy ve Zlínském kraji; zdroj: [7]

Číslo trasy	Název
Trasy I. třídy	
5	Brno – Olomouc – Přerov – Ostrava –
Trasy II. třídy	
46	Sudoměřice n. Mor. – Č. Těšín
47	Hodonín – Olomouc
49	Pitín – Nedašova Lhota

Číslo trasy	Název
Trasy III. třídy	
471	Otrokovice – Vizovice
472	Vsetín – Martiňák
473	Rajhradice – Otrokovice
501	Vsetín – Palačov

Z hlediska cyklistické dopravy existují ve Zlínském kraji pouze omezené podmínky. Současná síť dálkových i regionálních cyklotras je nedostatečná, a to jak z hlediska rozmístění, tak i z hlediska jejich kvality, vybavení a značení. Je také více upřednostňována turistická funkce tras, než zajištění kvalitní dopravní obsluhy území kraje cyklistickou dopravou k dopravě za prací, do zaměstnání nebo do škol.

Významným problémem je také chybějící cyklistická infrastruktura představovaná například parkováním kol, odpočívadly nebo podporou integrace s dalšími druhy dopravy, včetně údržby cyklistických tras a jejich značení. Dalším zásadním problémem je zajištění bezpečnosti cyklistů, zejména v oblastech s velkou intenzitou dopravy. Jedná se především o okolí měst Zlín, Uherské Hradiště, Kroměříž, Vsetín, Otrokovice, Valašské Meziříčí, Rožnov pod Radhoštěm a Uherský Brod. Nejnebezpečnější jsou cyklotrasy vedené po silně zatížených komunikacích (I/35, I/47, I/55, I/57, II/432). Nedostatkem Zlínského kraje v oblasti cyklistické dopravy je také nízká kvalita značení cyklistických tras v souvislosti s nekvalitními mapovými podklady.

Na území Zlínského kraje se v současné době nacházejí tyto dálkové cyklotrasy:

- Jantarová stezka (trasa č. 6 EuroVelo Roscoff-Oděssa)
- Moravská stezka (trasa č. 9 EuroVelo Polsko - Chorvatsko)
- Jihovýchodní příhraniční trasa (Beskydsko-karpatská magistrála)

Z regionálních tras jsou v území vyznačeny:

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

Vzhledem k současnému stavu cyklistické dopravy navrhuje Zlínský kraj rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území kraje pro posílení cestovního ruchu a pro zlepšení životního prostředí a zdraví obyvatel.

4 ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE ZLÍNSKÉM KRAJI

4.1 SWOT analýza dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji

V této kapitole jsem se pokusila zhodnotit současný stav dopravní infrastruktury Zlínského kraje vypracováním SWOT analýzy za celou oblast dopravy. SWOT analýza se člení na vnitřní a vnější vlivy. Vnitřní vlivy jsou představovány silnými a slabými stránkami dopravy ve Zlínském kraji. Vnější vlivy zahrnují příležitosti a ohrožení rozvoje dopravy ve Zlínském kraji.

Vnitřní vlivy

A. Silné stránky

- výhodná poloha Zlínského kraje z hlediska dopravy (rovinatý terén)
- rozmanitost možností dopravy (dopravní spojení je zajišťováno automobilovou, autobusovou, trolejbusovou a železniční dopravou)
- relativně dostatečná hustota silnic I. třídy
- rozvinutá dopravní obslužnost prostřednictvím městské hromadné dopravy a linkové autobusové dopravy
- zlepšení kvalitativní úrovně (modernizace, pohodlí) dopravních prostředků
- pozitivní vliv veřejné dopravy na životní prostředí
- dostatečné množství autobusových, trolejbusových a vlakových zastávek a stanic
- kvalitní páteřní železniční koridory
- přestavba a modernizace nádražních prostorů a železničních tratí
- výstavba obchvatu Otrokovic
- rozšíření silnic (např. Zlín-Malenovice)
- dobré podmínky pro cyklistickou dopravu
- cyklistické stezky podél řeky Moravy a Dřevnice
- vybudování protipovodňové ochrany silnic a železnic
- velký počet dojíždějících za prací (poměrně vysoká pracovní mobilita)
- dlouholetá tradice letecké dopravy v kraji

- významné postavení letiště v Kunovicích
- Bařův kanál jako významný turistický objekt

B. Slabé stránky

- nízká hustota silniční sítě (zejména II. a III. třídy)
- nízká hustota železniční sítě
- neexistence dálnice ani rychlostní komunikace
- nedostatečné dopravní napojení Zlínského kraje na ostatní kraje ČR a směrem do zahraničí
- nedostatečné dopravní propojení obcí v kraji (zejména periferních oblastí)
- nedostatečná šířka některých komunikací
- vysoká intenzita dopravy na většině silničních tazích, přetížená dopravní síť
- nedostatek objížděk a obchvatů měst a vysoký podíl průjezdních úseků zastavěným území obcí
- nízká kvalita železniční dopravy (zastaralost)
- nedostatečná elektrifikace železničních tahů; většina železničních tratí je jednokolej-
ná
- nedostačující počet spojení (ve večerních hodinách a dnech pracovního klidu)
- poměrně nízká traťová rychlost
- technická zaostalost dopravní infrastruktury
- nedostatek finančních prostředků na opravy silnic a železnic a na jejich modernizaci
- nedostatečná síť cyklotras a cyklostezek a jejich napojení na další kraje
- negativní vliv dopravy na životní prostředí a život obyvatel (emise, hluk)
- vyšší nehodovost na některých silnicích kraje a na železničních přejezdech
- pomalá realizace plánů na zlepšení (např. stavba obchvatu v Otrokovicích byla plá-
novaná již od roku 1981)
- nedostatečná tvorba parkovacích míst
- zhoršování technického stavu silnic v důsledku narůstající automobilové dopravy
- žádné letiště v kraji neprovozuje pravidelnou leteckou dopravu, většina letišť v má
pouze místní význam
- nedostatečná infrastruktura pro vrtulníkovou dopravu
- vodní doprava ve Zlínském kraji má spíše okrajový význam

- absence integrovaného dopravního systému (IDS) v kraji
- nedostatek překladišť pro kombinovanou dopravu
- nedostatečný přeshraniční dopravní ruch

Vnější vlivy

A. Příležitosti

- stavba objezdů a obchvatů měst umožní zrychlení a zkvalitnění dopravy
- vybudování dálnice a rychlostních komunikací umožní spojení Zlínského kraje s ostatními kraji a zprostředkuje také napojení směrem do zahraničí
- rozšíření stávající silniční sítě umožní propojení i obcí v periferních oblastech kraje
- snížení rostoucího počtu silničních motorových vozidel na komunikacích v kraji, například upřednostňováním veřejné osobní dopravy, umožní zlepšení čistoty ovzduší a života obyvatel ve městech
- rozvoj dopravní sítě povede k rozvoji podnikatelských aktivit, a tím ke snížení nezaměstnanosti
- rozšiřování silnic v kraji výrazně přispěje ke snížení přetíženosti silnic, a tím ke zrychlení a plynulosti dopravy
- výstavba obchvatů a přeložek omezí průjezdnou dopravu a nasměruje ji mimo obytné oblasti
- úpravou a rekonstrukcemi silnic dojde ke snížení nehodovosti v silničním provozu
- výstavba přestupních terminálů a záchytných parkovišť zkvalitní přestupní vazby a propojí více druhů dopravy
- zavedení a rozvoj integrovaného dopravního systému zkvalitní dopravní obslužnost kraje
- modernizace a dostavba železniční sítě povede ke zvýšení jejího podílu na celkové přepravě osob a k odlehčení silnic s vysokou intenzitou dopravy
- provoz lehkého kolejového systému povede ke zvýšení kvality dopravní obslužnosti
- výstavba zabezpečovacích zařízení povede k větší bezpečnosti dopravy v železničním provozu (zejména na železničních přejezdech)
- výstavbou různých technických zařízení (protihlukové bariéry, ochranné dělicí ostrůvky) dojde ke snížení negativních vlivů na životní prostředí a život obyvatel

- podpora kombinované dopravy umožní snížení nákladní silniční dopravy
- rozvoj a modernizace letišť (Kunovice, Otrokovice) – dopad na cest. ruch, podnikání
- rozvoj a dobudování infrastruktury Bařova kanálu umožní rozvoj cestovního ruchu
- stále se uvažuje o průplavu Dunaj-Odra-Labe
- rozvoj sítě cyklotras povede ke zvýšení dopravní obsluhy kraje a k rozvoji turistiky
- budování dopravní infrastruktury umožní rozvoj mobility osob
- celkové zlepšení dopravní situace je předpokladem pro celkový rozvoj Zlínského kraje na úroveň srovnatelnou s ostatními oblastmi ČR

B. Ohrožení

- zpoždění ve vybudování a modernizaci mezinárodních silničních a železničních tahů
- upadající železniční doprava (nemoderní)
- vysoká intenzita silniční dopravy je příčinou malé rychlosti a plynulosti dopravy
- pokles atraktivity a významu veřejné dopravy
- ohrožení mobility pracovních sil v důsledku špatné dopravní dostupnosti měst kraje
- zvýšené znečištění životního prostředí ve Zlínském kraji vlivem zvyšujícího se počtu motorových vozidel
- vysoký podíl průjezdné dopravy obcemi zvyšuje podíl dopravních nehod
- nadměrný hluk z dopravy, který proniká do obytných zón měst
- přeplněné autobusy a trolejbusy
- chybějící integrovaný dopravní systém může vést ke špatné koordinaci spojů
- neuspokojivý technický stav silnic (hlavně po zimě)

4.2 Strategické dokumenty Zlínského kraje v oblasti dopravy

K nejdůležitějším strategickým dokumentům Zlínského kraje v oblasti rozvoje dopravy patří Generel dopravy Zlínského kraje, Koncepce rozvoje kolejové dopravy ve Zlínském kraji a Koncepce rozvoje cyklodopravy Zlínského kraje. Tyto dokumenty jsou jedním z podkladů pro následné vytyčení cílů a stanovení návrhů rozvoje dopravy ve Zlínském kraji, což je hlavním předmětem zájmu kapitoly 4.3.

Generel dopravy Zlínského kraje

Generel dopravy Zlínského kraje je základním rozvojovým dokumentem Zlínského kraje v oblasti dopravy. Jsou v něm definovány základní prvky dopravní soustavy, a to přede-

vším z hlediska rozvoje jednotlivých druhů doprav, ale také z hlediska požadavků na jejich vzájemnou koexistenci. Jsou v něm řešeny všechny základní druhy dopravy: silniční, železniční, letecká, vodní, kombinovaná, cyklistická a pěší doprava, a to ve výhledovém období do roku 2030. Generel dopravy je také výchozím podkladem pro pořizování územní plánovací dokumentace Zlínského kraje. Návrh výhledové koncepce Generelu dopravy Zlínského kraje byl schválen zastupitelstvem Zlínského kraje dne 23. června 2004.

Koncepce rozvoje kolejové dopravy ve Zlínském kraji

Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji je navazujícím dokumentem Generelu dopravy Zlínského kraje v oblasti železniční dopravy. Řeší možnosti rozvoje železniční sítě v kraji a podrobně se zabývá rovněž možnostmi dostavby tzv. „Baťovy železnice“ mezi Vizovicemi a Valašskou Polankou. Tento dokument bude také jedním z podkladů pro investiční strategii kraje v oblasti kolejové dopravy.

Koncepce rozvoje cyklodopravy Zlínského kraje

Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje je rovněž dokument navazující na Generel dopravy Zlínského kraje, který doplňuje a podrobně rozvádí problematiku rozvoje cyklistické dopravy na území kraje. Koncepce rozvoje cyklodopravy Zlínského vychází na Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy v ČR zpracované v rámci dopravní politiky České republiky. Předmětem Koncepce je především zajištění podpory budování nových cyklotras a jejich propojení s ostatními druhy dopravy, zejména s železniční a autobusovou dopravou.

4.3 Předpoklady a problémy rozvoje dopravy ve Zlínském kraji

Hlavní rozvojovou prioritou Zlínského kraje v oblasti dopravy je napojení kraje na dálniční síť, zlepšení dopravní dostupnosti měst a obcí a využití železničního koridoru, který krajem prochází.

Základními předpoklady pro rozvoj dopravy ve Zlínském kraji jsou:

- Zlínský kraj je významným administrativním a správním centrem, centrem obchodu, průmyslu a služeb a centrem vzdělanosti, kultury a sportu

- okresní města (Zlín, Hradec Králové, Kroměříž a Vsetín jsou) považovány za dynamicky a harmonicky se rozvíjející centra Zlínského kraje, nabízející kvalitní podmínky pro život obyvatel
- rozvoj dopravy, resp. dopravní infrastruktury je označován jako „priorita priorit“
- povrch území kraje je převážně tvořený rovinami a mírnými výšinami, to poskytuje dobré podmínky jak pro silniční, tak pro železniční dopravu
- rozvoj dopravy je také velmi závislý na konkrétní situaci v kraji
- na rozvoj dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji mají vliv i vyšší územní celky jako Česká republika nebo Evropská unie
- pro rozvoj dopravy je nutná nejen spolupráce sousedních obcí, ale i celého Zlínského kraje s okolními kraji a spolupráce se soukromými firmami.

Klíčovým problémem, bez jehož vyřešení v reálném časovém horizontu není možno realizaci rozvojových záměrů naplnit, je dopravní izolovanost regionu. Husté osídlení oblastí s velkou intenzitou silniční dopravy také způsobuje překážky v jeho dalším rozvoji

Mezi rozvojové problémy dopravy Zlínského kraje patří zejména:

- zaostávání dopravní infrastruktury kraje v porovnání s ostatními kraji
- kritický stav dopravní infrastruktury kraje,
- nízká hustota silniční a železniční sítě v kraji,
- neexistence silniční komunikace dálničního typu,
- špatná dopravní dostupnost kraje a přetíženost dopravních vazeb mezi městy,
- neuspokojivý technický stav silnic a železnic v kraji,
- nepříznivý vliv dopravy na celkový rozvoj kraje,
- negativní dopady dopravy na životní prostředí a život obyvatel,
- dopravní situace nebyla dosud téměř vůbec řešena,
- nedostatek finančních prostředků,
- poměrně nízká dopravní obslužnost,
- upřednostňování silniční dopravy před ostatními druhy dopravy,
- pomalá realizace projektů týkajících se dopravní infrastruktury.

4.4 Cíle a návrhy rozvoje dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji

Na základě analýzy jsem proto vytýčila následující cíle a navrhla cestu, jak tyto cíle realizovat. Při tvorbě návrhů jsem se nechala inspirovat vybranými strategickými dokumenty Zlínského kraje, České republiky a dalšími dokumenty týkajícími se dopravy.

Jako rozvojové priority dopravy Zlínského kraje jsem si určila především:

- zvýšení úrovně dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji,
- zlepšení dopravní dostupnosti a propustnosti v kraji (zajištění kvalitní dopravní obsluhy obyvatel, podpora veřejné dopravy, vytváření integrovaných dopravních systémů, apod.),
- modernizaci a zkvalitnění dopravy v kraji,
- zmírnění negativních dopadů z dopravy (vytvoření dopravního systému šetrného k životnímu prostředí),
- pokrytí výhledových nároků dopravy.

Nejprve jsem si stanovila cíle vyplývající z výše uvedených priorit a k nim přiřadila návrhy rozvoje dopravy všeobecně i dle jednotlivých druhů dopravy.

❶ Rozvoj dopravy všeobecně

Mezi obecné cíle v rozvoji dopravy Zlínského kraje patří především přiblížení jeho dopravní infrastruktury na úroveň srovnatelnou s ostatními oblastmi ČR a následně s EU. Rozvoj dopravy by měl především přispět k celkovému rozvoji kraje. Dalším cílem je také rozvíjet všechny druhy dopravy vyskytující se v kraji s důrazem na podporu veřejné osobní dopravy.

Cíl 1: Přiblížení dopravní infrastruktury Zlínského kraje na úroveň srovnatelnou s ostatními oblastmi České republiky a Evropské unie

Zlínský kraj má, po hlavním městě Praze, nejnižší hustotu silniční i železniční sítě v ČR.

Návrhy:

- vybudování a modernizace silničních tahů mezinárodního a celostátního významu
- napojení silniční sítě Zlínského kraje na evropskou dálniční síť

- dobudování a modernizace železničních tratí, včetně modernizace vozidlového parku
- rozvíjení příhraničního prostoru mezi Českou a Slovenskou republikou jako společného rozvojového území s kvalitní dopravní infrastrukturou

Konkrétně se jedná o uskutečnění těchto projektů:

- výstavbu dálnice D1,
- výstavbu sítě rychlostních silnic (R49, R55, R35, R69),
- dobudování železniční tratě v úseku Vizovice – Valašská Polanka.

Cíl 2: Rozvoj dopravy jako předpokladu pro celkový rozvoj kraje

Doprava představuje největší ekonomickou nákladovost v rozpočtu celého kraje. Doprava je tedy závislá především na ekonomické situaci a hospodářském vývoji, je ovlivněna také demografickým uspořádáním kraje. Postupným plněním tohoto cíle by mělo dojít k podpoře ekonomického růstu, rozvoje investic a mobility osob.

Návrhy:

- rozvojem dopravy a budováním dopravní infrastruktury podpořit ekonomický růst, rozvoj investic a mobilitu osob ve Zlínském kraji
- urychlení realizace rozvojových projektů
- finanční zdroje státu a kraje efektivně a cíleně alokovat do prioritních dopravních projektů zajišťujících rozvoj kraje

Je tedy vhodné investovat zejména do těchto prioritních projektů:

- výstavby nových úseků, obchvatů a přeložek, stoupacích pruhů,
- rozšiřování silničních tahů.

Cíl 3: Rozvoj všech druhů dopravy a podpora veřejné osobní dopravy

V současné době dochází ke stálému nárůstu automobilové dopravy, čehož důsledkem je znečištěné životní prostředí, přetíženost dopravní sítě, častá nehodovost a další problémy, se kterými se můžeme čím dál častěji setkávat. Proto se počítá s rozvojem a s různými opatřeními zvyšujícími atraktivitu veřejné dopravy, která by mohla tento problém alespoň částečně odstranit.

Návrhy:

- zajistit efektivní využití silniční a železniční dopravy
- podporovat veřejnou dopravu a vytvoření jednotného a integrovaného dopravního systému

Předpokladem rozvoje veřejné osobní dopravy je především to, že by měla fungovat bez časových ztrát, bez negativních vlivů na životní prostředí a měla by být bezpečná.

2 Rozvoj silniční dopravy

Během nejbližšího období by se měl rozvoj dopravní infrastruktury Zlínského kraje zaměřit především na novou výstavbu a modernizaci silnic a úseků, což by mělo vést k řešení akutních dopravních potřeb kraje. Dále se rozvoj bude přednostně zaměřovat na různá technická opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy ve Zlínském kraji. Výstavby nových silnic, rekonstrukce stávajících silnic a další úpravy si vyžadují změny v zatřídění silniční sítě ve Zlínském kraji.

Mezi základní priority rozvoje silniční infrastruktury patří:

- dokončení rozestavěných staveb (rozšiřovaná silnic, stavby obchvatů, výstavba přeložek, stoupacích pruhů),
- urychlení výstavby dálnice D1 na území Zlínského kraje,
- urychlení příprav a zahájení postupné výstavby rychlostních silnic,
- odstraňování lokálních závad na současné silniční síti,
- instalace ochranných dělících ostrůvků na stávajících silnicích.

Výhledová silniční síť Zlínského kraje by měla rovnoměrně pokrýt celé jeho území. Současný stav a předpokládaný budoucí stav silniční sítě ve Zlínském kraji porovnávají tyto dvě mapy (Obr. 11 a Obr. 12). Cílový stav silniční infrastruktury Zlínského kraje by měl pokrýt budoucí nároky obyvatel na mobilitu. Zejména by měl vyřešit zvyšující se dopravní potřeby a požadavky, mezi něž patří například rychlost a plynulost jízdy, pohodlí a kvalita přepravy nebo bezpečnost silničního provozu a zároveň napomoci ke snižování negativních vlivů z dopravy, tedy omezit hluk a emise ve městech.



Obr. 11 Mapa - Současný stav silniční dopravy ve Zlínském kraji;
zdroj: [17]



Obr. 12 Mapa - Budoucí perspektiva silniční dopravy Zlínského kraje;
zdroj: [17]

Cíl 1: Zlepšení dopravní dostupnosti a propustnosti Zlínského kraje

Zlínský kraj se potýká s nedostatečně dobudovanou a nedostatečně propustnou silniční sítí. Současný rozsah a úroveň dopravních sítí je nedostačující, neboť hustota zejména silniční dopravy neodpovídá potřebám dopravních napojení a dopravní obsluhy. Dopravní zatížení silnic patří k největšímu v celé České republice. Také klesá poptávka cestujících po službách veřejné autobusové dopravy. Příčinou je především postupné zdražování jízdného a snižování dotací poskytovaných obcemi. Rostoucí podíl přepravy vlastními osobními vozidly cestujících na úkor autobusové přepravy má velmi vážný důsledek v podobě vytíženosti dopravy v kraji. Řada provozovaných autobusových spojů se stává pro přepravu nerentabilní. Ztrátovost navíc roste i v důsledku zvyšování cen pohonných hmot.

Hlavním cílem je tedy zlepšení dopravní dostupnosti a dopravní propustnosti ve Zlínském kraji, především zajistit tlumení dopravy a dopravní zklidňování v městech kraje, tak aby většina dopravy probíhala mimo obytné oblasti.

Návrhy:

- rozšíření silniční sítě
- zajistit dopravní spojení Zlínského kraje s ostatními kraji, případně se zahraničím
- zkvalitnit silniční tahy krajského významu s cílem realizovat na nich rozhodující dopravní výkon
- snížení intenzity dopravy

K dosažení toho cíle se navrhuje následující opatření:

- napojení Zlínského kraje na dálniční síť,
- výstavba nových komunikací v kraji, zejména výstavba čtyřpruhových a rychlostních komunikací,
- výstavba obchvatů a přeložek,
- omezení průjezdné dopravy, omezení těžké dopravy,
- podpora veřejné dopravy (snaha o upřednostnění).

Naplnění toho cíle představuje jednak výstavba obchvatu Otrokovic (již dokončena), jednak napojení Zlínského kraje na dálnici D1; také se plánuje výstavba nových úseků silnic, čímž by se mělo zklidnit intenzivní využívání kapacit stávající silniční sítě.

Tato opatření povedou ke zlepšení celkové dopravní situace na silnicích I/49 a I/55 i v centrech měst. Cílem výstavby dálnice a obchvatů je zejména snaha na nich realizovat rozhodující podíl dopravního výkonu, čímž by se „ulehčilo“ ostatním silnicím místního významu. Vybudování dalších silnic a úseků povede ke snížení intenzity dopravy na místních silnicích a převedení velké části průjezdné dopravy na silniční tahy krajského významu, které budou zajišťovat dominantní dopravní obslužnost území Zlínského kraje.

Dostavba silniční sítě Zlínského kraje umožní omezit průjezdnou dopravu, zejména těžkou nákladní dopravu na silnicích, kde je jejich přítomnost nežádoucí (silniční tahy procházející zastavěným územím obcí). Jedná se zejména o lázeňské město Luhačovice, CHKO Beskydy a CHKO Bílé Karpaty, atd. Podpora veřejné dopravy také přinese celkové zklidnění dopravy s nižší intenzitou.

Navrhované silniční tahy Zlínského kraje v rozdělení na dálnice, rychlostní silnice, silnice I. třídy, II. třídy ukazují následující tabulky (Tab. 9 a Tab. 10).

Tab. 9 Navrhované silniční tahy mezinárodního a celostátního významu; zdroj: [7]

Navrhované dálnice	D1 Vyškov – Kroměříž – Hulín – Přerov – Lipník nad Bečvou
Navrhované silnice I. třídy - rychlostní	R49 Hulín – Fryšták – Slušovice – Vizovice – Pozděchov – Horní Lideč – Slovensko
	R55 Hulín – Otrokovice – Uherské Hradiště – Hodonín – Brno – Břeclav
	R 35 Palačov – Valašské Meziříčí
Navrhované silnice I. třídy – ostatní	I/57 Valašské Meziříčí – Vsetín – Pozděchov
	přeložka silnice I/49 (výhledově I/69) Otrokovice – Zlín – Zádveřice
	I/35 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm – Horní Bečva – Slovensko
	I/50 Holubice – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Slovensko

Tab. 10 Navrhované silniční tahy krajského významu; zdroj: [7]

Navrhované silnice II. třídy	Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí
	Uherský Brod – Bojkovice – Slavičín – Brumov-Bylnice – Valašské Klobouky – Horní Lideč
	Otrokovice – Zlín – Zádveřice – Vizovice – Liptál – Vsetín
	Rožnov pod Radhoštěm – Frenštát pod Radhoštěm – Příbor – Ostrava
	Ústí u Vsetína – Velké Karlovice – Slovensko
	Brumov-Bylnice – Slovensko
	Kunovice – Hluk – Strání – Slovensko
	Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice – Ostrožská Nová Ves – Uherský Ostroh – Veselí nad Moravou
	Kroměříž – Zdounky – Koryčany – Kyjov – Hodonín
	Kroměříž – Zdounky – Koryčany – Kyjov – Hodonín
	Holešov – Fryšták – Zlín
	Zlín – Bohuslavice u Zlína – Biskupice – Uherský Brod – Dolní Němčí
	Uherské Hradiště – Bílovice – Bohuslavice u Zlína
	Zádveřice – Pozlovice – Slavičín
	Valašská Polanka – Horní Lideč
	Bystřice pod Hostýnem – Teplice nad Bečvou
	Prostějov – Přerov – Bystřice pod Hostýnem – Jablůnka
	Prostřední Bečva – Hutisko-Solanec – Velké Karlovice
	Nový Jičín – Valašské Meziříčí
	Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí
	Vyškov – Nezamyslice – Kroměříž
	Přerov – Říkovice – Břest – Hulín
	Biskupce – Luhačovice (obchvat) - Petrůvka

Cíl 2: Zmírnění negativních dopadů dopravy na život obyvatel a na životní prostředí

Doprava a dopravní stavby mohou mít značný vliv na životní prostředí. Tento problém souvisí zejména se silniční dopravou. Negativní vliv se projevuje především v produkci emisí znečišťujících ovzduší, ve vyšší hladině hluku, v záboru půdy při výstavbě nebo rekonstrukcích silnic a dálnic, v prašnosti, vibracích, až po dopravní nehody.

Hlavním cílem je zabezpečení stabilizace a postupného snižování negativních účinků dopravního provozu na stav životního prostředí a na život obyvatel na minimum. Cílem je tedy vytvoření takového dopravního systému, který by byl šetrný k životnímu prostředí a co nejlépe vyhovoval životu obyvatel kraje (včetně návštěvníků).

Návrhy:

- omezení výskytu emisí v ovzduší vlivem dopravy
- zmírnění hladiny hluku z dopravního provozu
- omezení dopravní nehodovosti (zajištění větší bezpečnosti dopravy)

Významným opatřením je zejména zkvalitnit silniční tahy krajského významu s cílem realizovat na nich rozhodující dopravní výkon a dosáhnout tak snížení dopravní nehodovosti a také negativních vlivů z dopravy na životní prostředí.

Opatření pro realizaci navržených priorit v rámci toho cíle jsou následující:

- výstavba zařízení zabraňující šíření negativních dopadů dopravy, např. instalace protihlukových clon podél rychlostních komunikací a ostatních zatížených silnic, umístování dělicích ostrůvků, apod.,
- vedení komunikací mimo obytné zóny,
- výstavba obchvatů sídel (průměrné denní intenzity nad 3.000 vozidel),
- výstavba různých technických zařízení v rámci inteligentního systému řízení dopravy,
- podpora veřejné osobní dopravy a cyklistické dopravy,
- odstraňování kritických míst a úseků na silničních tazích,
- vytvořením informačního systému přispět k plynulosti a bezpečnosti dopravy.

Vzhledem k nežádoucím skutečnostem zhoršujícím životní prostředí a narušujícím život obyvatel by se doprava měla směřovat na vhodné trasy mimo obytné oblasti. K omezení zdrojů negativních vlivů je potřeba výstavby nových komunikací, dopravní zklidňování, dále podpora veřejné osobní dopravy (železniční, linková autobusová a městská hromadná doprava) a cyklistické dopravy, neboť cyklistická doprava chrání životní prostředí.

Budování obchvatů měst a obcí pro dálkovou osobní i nákladní silniční dopravu povede ke zvýšení plynulosti dopravy a snížení zatížení okolního prostředí hlukem a emisemi.

Plánuje se také zřízení technických opatření, které by měly zamezit nebo alespoň zlepšit podmínky šíření negativních vlivů od zdroje do okolí. K těmto technickým zařízením patří například protihlukové clony nebo vegetační izolační pásy a technická opatření omezující zejména pronikání hluku dovnitř objektů.

Také je potřeba zajišťovat zvýšenou ochranu a bezpečnost chodců při pohybu na komunikacích i samotných řidičů motorových vozidel. Ke zvýšení bezpečnosti je vhodné na silnicích většího významu umístit ochranné dělicí ostrůvky.

Cíl 3: Zlepšení technického stavu silnic

Zlínský kraj, jak již bylo řečeno, se potýká s velkou intenzitou místní silniční dopravy, proto je zlepšování technického stavu silnic prvořadým cílem k jejímu zmírnění. Právě vlivem vysoké intenzity dopravy se silnice často poškozují, což může být například jednou z příčin vyšší nehodovosti na frekventovaných silnicích.

Návrhy:

- úprava povrchu vozovek
- rozšiřování silnic o větší počet jízdních pruhů
- budování stoupacích pruhů

Tyto technické úpravy silnic by měly zkvalitnit zmiňované základní silniční tahy místního významu s cílem dosáhnout snížení dopravní nehodovosti a s cílem přispět k plynulosti a především bezpečnosti dopravy.

Cíl 4: Zajištění dostatečného počtu parkovacích míst

Tento cíl je neméně důležitý, neboť v kraji se nenachází dostatečný počet parkovacích míst. Nedostatek parkovacích míst se objevuje především v centrech měst a jejich okolí.

Návrhy:

- budování záchytných parkovišť u městských aglomerací
- výstavba nových parkovacích míst v centrech měst

S přibývajícím množstvím motorových vozidel je nutná stálá výstavba parkovacích míst, především v blízkosti center okresních a větších měst, kde je jejich rozsah nedostačující. Vybudování záchytných parkovišť je důležité také proto, aby byla zajištěna kvalitní přeštná vazba na dopravní prostředky MHD, železniční dopravy a autobusové dopravy. Cílem jejich výstavby je snížení počtu osobních automobilů projíždějících centry měst a zlepšení celkové dopravní situace. Jedná se například o okraj krajského města Zlína, souměstí Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice, Zlín – Malenovice, Otrokovice – Trávníky, atd.

Cíl 5: Drobná řešení v rámci dopravní infrastruktury

Patří k nim zejména zajištění kvalitního značení a signalizace, dále budování přechodů a stezek pro chodce. Realizovat by se postupně měly tzv. inteligentní dopravní systémy, do nichž patří nouzové volání, včasné varování před náledím, sledování vývoje dopravních intenzit, řízení dopravy pomocí informací na panel a navigace pomocí proměnných dopravních značek. Tato tzv. drobná řešení jsou ve Zlínském kraji na průměrné úrovni. Do budoucna se předpokládá zvyšování jejich počtu, zejména v souvislosti s výstavbou nových komunikací a výměnou „zastaralých“ zařízení za nové a moderní.

❸ Rozvoj železniční dopravy

Pro rozvoj železniční dopravy ve Zlínském kraji je rozhodující zejména podpora veřejné osobní dopravy a budování integrovaného dopravního systému. Hlavním cílem je dosažení zvýšení podílu veřejné osobní dopravy na celkové přepravě osob. Nezbytnou součástí rozvoje železniční dopravy je také modernizace dopravních služeb a zvýšení přepravní rychlosti. Výhledové traťové rychlosti si můžete prohlédnout na mapě uvedené v příloze (PŘÍLOHA P III).

Nejdůležitějším cílem v oblasti železniční dopravy je její rozvoj a modernizace. Rozvoj veřejné osobní železniční dopravy je založen především na uplatnění provozování lehkých kolejových vozidel.

Pro rozvoj železniční dopravy ve Zlínském kraji v nejbližším období (do roku 2015) bude třeba dát přednost:

- modernizaci, zdvojkolejnění a elektrifikaci tratě č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice,
- uplatnění systému lehké kolejové dopravy v pravidelném intervalovém režimu,
- zkvalitnění dopravní obslužnosti,
- podpoře rozvoje kombinované dopravy,
- budování integrovaného dopravního systému.

Cíl 1: Rozvoj a modernizace železniční dopravy

Ve Zlínském kraji se nachází poměrně stabilizovaná železniční síť. Rozvojem a modernizací železničních tratí se má v první řadě docílit zvýšení kvality a atraktivity železniční osobní a nákladní dopravy ve Zlínském kraji.

Návrhy:

- rozvoj železniční sítě
- dobudování kvalitní a moderní dopravní infrastruktury
- zajištění provozu lehkých kolejových vozidel

V budoucnu tak mohou být řešeny problémy související s dalším rozvojem mobility osob a individuální automobilové dopravy. Především jde o zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy na dopravním trhu a následně zvýšení jejího podílu na přepravě osob. Cílem je umožnit zabezpečení plynulého a rychlého spojení krajského města Zlín s velkými městy ČR (Zlín – Praha, Zlín – Brno).

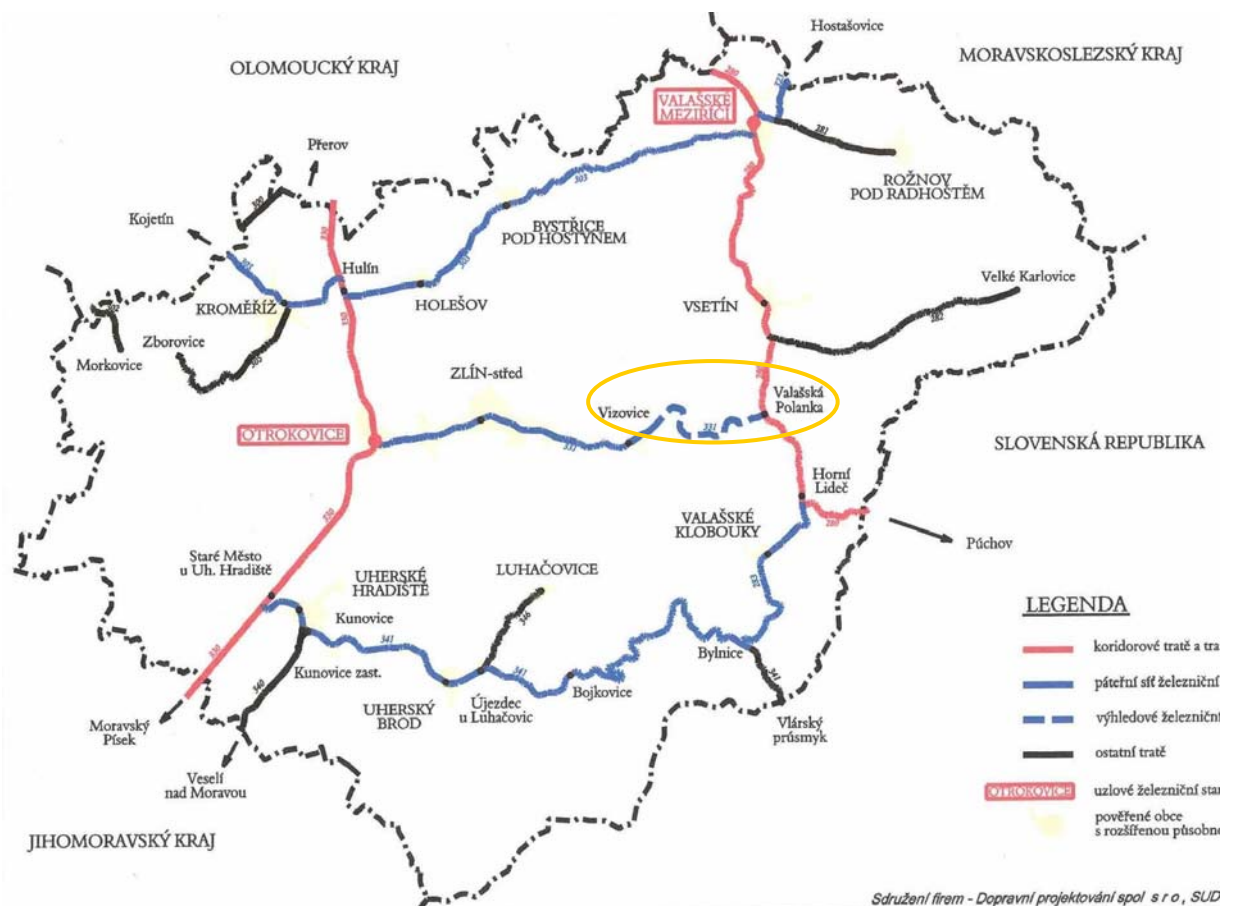
V této souvislosti je kladen důraz na regionální železnice a lehká kolejová vozidla podporující právě rozvoj veřejné osobní dopravy a integrovaného dopravního systému. Provozování lehkého kolejového systému je založeno na pravidelném intervalu pro meziměstský, příměstský a městský provoz. V současné době je provoz lehkých kolejových vozidel na území Zlínského kraje uplatňován tam, kde se vyskytují největší přepravní zátěže (malá propustnost tratí). Jedná se zejména o Kroměřížsko, Uherskohradištsko, Valašsko Meziříčsko, Vsetínsko a Zlínsko (vazba Otrokovice – Zlín - Vizovice). Modernizace, zdvojkolejnění a elektrifikace umožní provozování lehkých kolejových vozidel, zvýšení počtu zastávek a budování integrovaného dopravního systému zajišťujícího kvalitnější obsluhu obyvatel kraje.

Modernizace tratě představuje souhrn opatření, která umožňují zvýšení traťové rychlosti, důležité nejen pro nákladní dopravu. Dále také zahrnuje stavební opatření typu rekonstrukcí a novostaveb, což představuje vybavení tratě odpovídajícím technologickým zařízením pro zabezpečení provozu. V následující tabulce (Tab. 11) jsou uvedeny navrhované železniční tratě ve Zlínském kraji, resp. jejich úseky.

Tab. 11 Navrhované železniční tratě a úseky s provozem lehkých kolejových vozidel; zdroj: [7]

Číslo železniční tratě	Úsek
280	Valašské Meziříčí - Vsetín -Valašská Polanka
281	Rožnov pod Radhoštěm - Valašské Meziříčí
282	Velké Karlovice - Vsetín
303	Bystřice pod Hostýnem - Kroměříž
330	Hulín - Otrokovice
331	Otrokovice - Zlín - Valašská Polanka
340	Veselí nad Moravou - Uherské Hradiště
346	Luhačovice-Újezdec u Luhačovic

V blízké době se uvažuje o prodloužení trati Otrokovice – Zlín – Vizovice do Valašské Polanky. (Obr. 13)



Obr. 13 Mapa- Přípravovaná železniční síť Zlínského kraje; zdroj: [8]

Do budoucna se tedy počítá:

- se zvýšením konkurenceschopnosti železniční dopravy na dopravním trhu,
- s modernizací, zdvojkolejněním a elektrifikací tratí,
- s výstavbou nových traťových úseků.

Hlavními přínosy rozvoje železniční dopravy v kraji by mělo být zkapacitnění a zrychlení provozu, tzn. zlepšení přepravních podmínek pro kombinovanou a osobní dopravu a zkvalitnění traťových parametrů pro tranzitní železniční nákladní dopravu.

Cíl 2: Podpora veřejné osobní železniční dopravy

Pro rozvoj veřejné železniční dopravy je také nutné zabezpečit přestupní vazby na návaznou linkovou autobusovou dopravu, příp. městskou hromadnou dopravu i individuální automobilovou dopravu, a to prostřednictvím výstavby záchytných parkovišť a přestupních terminálů na celém území Zlínského kraje, především v místních či regionálních centrech jako jsou městské aglomerace Zlín – Otrokovice a Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice. S budováním přestupních terminálů se uvažuje např. na okraji krajského města Zlína v lokalitách Zlín-Přiluky a Zlín-Malenovice, v lokalitě Otrokovice - Trávníky nebo u železniční stanice ve Starém Městě. Výhodné je situovat přestupní uzly co nejbližší železniční stanici. Záchytná parkoviště by měla sloužit také pro dlouhodobé parkování osobních vozidel včetně uschování jízdních kol.

Podpora veřejné osobní železniční dopravy je zajištěna také zavedením tzv. integrovaného dopravního systému (IDS). Budování integrovaného dopravního systému bude přednostně zahájeno v oblastech Zlína, Uherského Hradiště a Vsetína. Pro přípravu a organizaci IDS byl ustaven tzv. koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje.

Návrhy:

- zabezpečení přestupních vazeb
- budování zastávek
- otevírání ČD center

K dosažení uvedených cílů bude potřeba vytvořit podmínky pro:

- rozvoj provozu lehké kolejové dopravy,
- vytváření integrovaných dopravních systémů,
- zvýšení podílu veřejné hromadné dopravy v přepravě osob,
- zvýšení počtu zastávek,
- budování integrovaného dopravního systému.

ČD centra přispívají k většímu pohodlí cestujících a nabízí cestujícím komplexní servis.

ČD centra nabízejí například tyto služby:

- prodej železničních jízdních dokladů, prodej a rezervace místenek
- informační a poradenská služby v oblasti osobní dopravy a přepravy ČD (minimálně i v jazyce anglickém nebo německém)
- zprostředkování přepravy jízdních kol a osobních automobilů
- kompletní zajištění přepravy skupin cestujících (a cestujících odkázaných na invalidní vozík)
- poskytování propagačních materiálů ČD
- zprostředkování prodeje zájezdů CK ČD travel

Cíl 3: Rozvoj a podpora kombinované dopravy

Modernizací celostátních a mezinárodních železničních tratí se vytvoří podmínky pro rychlou a kvalitní přepravu osob a nákladu a pro podporu kombinované dopravy.

Návrhy:

- podpora kombinované dopravy
- budování překladišť a logistických center

Klíčovým problémem kombinované dopravy na území Zlínského kraje je její infrastruktura, spojená především s nedostatkem překladišť. Budováním překladišť a logistických center dojde ke zvýšení potenciálu železniční nákladní dopravy, a tím i k dosažení snížení podílu těžké silniční nákladní dopravy, která neprospívá životnímu prostředí. V současnosti se nachází překladiště například v lokalitě Želechovice – Lípa (METRANS a.s.). Plánuje se výstavba několika dalších překladišť v kraji. Zejména se navrhuje situovat překladiště

kombinované dopravy do lokalit, nacházejících se na významných křižovatkách železničních tratí (Hulín, Otrokovice, Staré Město a Valašské Meziříčí).

④ Rozvoj letecké dopravy

Hlavním cílem rozvoje letecké dopravy je její modernizace a zpřístupnění turistům či podnikatelům. Prioritami jsou zvyšování informovanosti veřejnosti o možnostech letecké přepravy a zkvalitňování přístupu individuální automobilovou a veřejnou osobní dopravou. V oblasti letecké dopravy jsou stanoveny spíše dlouhodobější cíle.

Cíl 1: Modernizace letecké dopravy

Návrhy:

- podpora modernizace letišť
- podpora modernizace heliportů
- dobudování infrastruktury

Jsou vyvíjeny snahy modernizovat a zpřístupnit veřejnosti letiště krajského významu v Kunovicích. Další rozvoj letiště v Holešově, v Otrokovících a v Kroměříži se zatím nepředpokládá. Uvažuje se o zřízení regionálních letišť na území Vsetínska u obce Huslenky a zachování letiště v lokalitě Valašského Meziříčí – Poličná.

Modernizovat se musí také stávající přistávací plochy pro vrtulníky (Valašské Meziříčí, Vsetín, Kroměříž, Uherské Hradiště). Je potřeba zřizovat nové přistávací plochy pro vrtulníky v řadě větších měst (Bystřice pod Hostýnem, Rožnov pod Radhoštěm, Uherský Brod, Otrokovice, Valašské Klobouky, Slavičín). Ve Zlíně jako krajském městě bude vybudován heliport (letiště pro vrtulníky).

⑤ Rozvoj vodní dopravy

Cíle týkající se vodní dopravy představuje především rozvoj sítě vodních cest a dobudování chybějící infrastruktury pro zvýšení cestovního ruchu.

Vybudování osobní a nákladní vodní dopravy ve Zlínském kraji je závislé na rozhodnutí České republiky a sousedních států. Bylo by ji možno provozovat na zamýšleném průplavu Dunaj – Odra – Labe.

Cíl 1: Rozvoj sítě vodních cest a výstavba chybějící infrastruktury

Návrhy:

- výstavba vodní cesty Dunaj-Odra-Labe
- prodloužení a zprovoznění Baťova kanálu

Jedním z cílů v oblasti vodní dopravy je prodloužení a zprovoznění vodní cesty Dunaj – Odra – Labe na území Zlínského kraje. Výstavba této vodní cesty ve Zlínském kraji by měla sledovat trasu koridorové silnice R55 a trasu železniční tratě č. 330.

Na území Zlínského kraje je plánován veřejný přístav a překladiště v Otrokovicích. Jedná se o vhodné umístění vzhledem k blízkosti železnice i silnice, což zaručuje dobré podmínky pro realizaci kombinované dopravy. Kromě Otrokovic se plánuje výstavba překladišť v Uherském Hradišti a v Kroměříži a dále výstavba menších veřejných a závodových přístavů a přístavních hran.

Výhledový záměr výstavby kanálu Dunaj – Odra – Labe má být přínosem pro rozvoj vodní nákladní a kombinované dopravy. Důležitá je také stabilizace kanálu z hlediska protipovodňové ochrany. Jeho realizace se však v blízké době nepředpokládá.

Uvažuje se také o prodloužení Baťova kanálu, a to jak směrem na jih do Hodonína, tak směrem na sever do Kroměříže. Směrem na Hodonín se jedná zejména o využití území pro výstavbu plavební komory Rohatec a napojení kanálu na řeku Moravu v oblasti státní hranice se Slovenskem. Prodloužení směrem na Kroměříž je prozatím studijně rozpracováno. Realizaci tohoto záměru brání především nedorozřešené majetkoprávní problémy.

Cíl 2: Rozvoj cestovního ruchu a turistiky

V oblasti cestovního ruchu a turistiky nabídne Bařův kanál nové možnosti. Podpora a postupná dostavba a rekonstrukce umožní atraktivní turistické využití. Přínosem je každopádně zvýšení turistické mobility návštěvníků a rozšíření možností trávení volného času.

Návrhy:

- dobudování infrastruktury

⊕ Rozvoj cyklistické a pěší dopravy**Cíl 1: Rozvoj cyklistické dopravy**

Vzhledem k relativně malým převýšením je kraj dostupný a vhodný pro cykloturistiku, avšak stávající síť cyklistických tras je nedostatečná. Chybí zde také soustředěná cykloturistická středisková vybavenost.

Rozvojem cyklotras a budováním cyklostezek ve městech a v jejich okolí dojde ke zvýšení atraktivity cyklistické dopravy jako dopravy šetřící životní prostředí. Cyklistická doprava značně odlehčuje automobilové dopravě a je méně finančně náročná. Na území Zlínského kraje se předpokládá postupná realizace téměř 800 km cyklistických tras.

Rozvoj cyklistické dopravy ve Zlínském kraji vychází z dokumentu Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR.

Prioritami v oblasti rozvoje cyklistické dopravy jsou:

- rozvoj sítě cyklotras a cyklostezek,
- napojení cyklostezek na okolní obce,
- zlepšování cyklistické infrastruktury,
- snížení zatížení životního prostředí a snížení nehodovosti cyklistů,
- podpora vzájemných návazností cyklodopravy s dalšími druhy dopravy,
- podpora cestovního ruchu prostřednictvím cykloturistiky.

Vzhledem k rovinatému a výšinatému charakteru krajiny je cykloturistická doprava využívána dosti často. Bohužel, z nedostatku cyklistických tras se využívají vozovky silnic, místních i účelových komunikací, což je velmi nebezpečné.

Mezi další cíle, jejichž naplnění se bude sledovat patří např. snížení nehodovosti cyklistů, snížení poptávky po motorizované dopravě a zvyšování přitažlivosti cyklistiky, podpora návaznosti mezi cyklistickou dopravou a veřejnou dopravou a snížení negativních vlivů (emise, hluk) na životní prostředí. Cyklistika může také výrazně přispět k rozvoji cestovního ruchu a společenského a sportovního vyžití obyvatel kraje.

Návrhy:

- rozvoj cyklotras
- výstavba cykloturistických stezek
- snížení poptávky po motorizované dopravě
- výstavba doprovodných zařízení

V plánu je rozšíření tzv. Moravské stezky, nově vznikne cyklotrasa Otrokovice – Zlín – Vizovice a následně na to trasa Zlín-Lešná – Lukov. Samozřejmě, že trasy musí být vybaveny doprovodnými zařízeními (ubytovací zařízení, kempy, stravování, ukazatele, odpadkové koše, odpočívadla, sportovní a kulturní zařízení atd.). Dále musí následovat zajištění kvalitní údržby celé cyklistické sítě.

Dalším úkolem je upravit stávající cyklotrasy s cílem eliminovat provoz cyklistů na silnicích I. třídy. Do budoucna se počítá také s budováním cyklistické stezky ve městech podél silně zatížených komunikací. Systém cyklistické dopravy ve městech a podél železničního koridoru by umožňoval půjčování jízdních kol v železničních stanicích kraje.

V souvislosti se zřízením integrovaného dopravního systému Zlínského kraje je nutné zabezpečit návaznost prostředků městské hromadné dopravy a kolejové dopravy na cyklistickou dopravu. To představuje také zajistit přepravu jízdních kol a budovat úschovny kol zejména na přestupních stanicích.

Cíl 2: Rozvoj pěší dopravy

Trasy pro pěší turistiku jsou již z minulosti vybudovány a vyznačeny v turistických mapách. Rozvoj pěší dopravy a její organizace je prioritní záležitostí samotných měst.

Návrhy:

- instalace ochranných dělicích ostrůvků
- výstavba chodníků

Rozvoj pěší dopravy se zaměřuje především na křížení pěších tras se silniční dopravou a na zajištění kvalitního přístupu k zastávkám železniční, autobusové a městské dopravy. Řešení pěší dopravy se realizuje hlavně s ohledem na její bezpečnost. K zajištění bezpečnosti budou na silnicích s vysokou intenzitou dopravy nebo s vysokým podílem průjezdné dopravy instalovány ochranné dělicí ostrůvky, které umožní bezpečnější přechod chodcům v silničním provozu.

Dalším opatřením může být také výstavba chybějících chodníků v obcích či přechodů pro chodce. Nepřímo ovlivňuje bezpečnost pěší dopravy také budování obchvatů měst a obcí.

4.5 Realizace rozvoje dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji

Doprava představuje z hlediska rozvojových záměrů nejnaléhavější prioritu Zlínského kraje. Silniční síť Zlínského kraje byla dlouhodobě podfinancována a zanedbávána. Z těchto důvodů je do rozvoje dopravní infrastruktury Zlínského kraje přednostně investováno. Návrh rozvoje dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji v rámci multimodálních koridorů je znázorněn na mapce v příloze (PŘÍLOHA P I). V současnosti se realizují, nebo jsou ve fázi přípravy, následující návrhy.

❶ Oblast silniční dopravy

Jak již bylo zmíněno, řešení dopravní dostupnosti jako aktuálního a významného problému Zlínského kraje, je současným prioritním cílem rozvoje. Vyplývá to především ze skutečnosti, že na území Zlínského kraje se dosud nenachází žádná dálnice ani rychlostní komunikace.

1) Stavba úseku dálnice D1 na území Zlínského kraje

V současnosti se realizuje napojení Zlínského kraje na dálniční soustavu České republiky, a to pokračováním výstavby dálnice D1. V roce 2005 byla dokončena výstavba úseku Vyškov – Vrchlavice. Prodloužení dálnice do Kroměříže by mělo být hotovo do konce roku 2009.

V květnu letošního roku (2006) byla zahájena stavba úseku dálnice D1 ve Zlínském kraji v trase Kojetín – Kroměříž. Tento úsek dálnice je dlouhý 4 kilometry a je součástí dálničního tahu D1. Náklady na výstavbu činí 1,06 mld. Kč. Zprovoznění úseku se předpokládá v listopadu roku 2008 a úplné ukončení v červnu následujícího roku. Úsek dálnice Kojetín – Kroměříž navazuje na jedné straně na mimoúrovňovou křižovatku Kroměříž západ (MÚK), která je v současné době také ve výstavbě a bude dokončena v září roku 2008 a na straně druhé na MÚK Kojetín, která bude zprovozněna v listopadu 2008, tak aby mohl být úsek Kojetín – Kroměříž napojen na stávající silniční síť. Stavba obsahuje čtyři mostní objekty. Úsek nahradí nevyhovující silnici I/47. U Hulína tak vznikne nejdůležitější křižovatka ve Zlínském kraji. Setkají se zde dálnice D1 a rychlostní komunikace R55 a R49. Plánovanou dostavbu úseku dálnice Kojetín – Kroměříž znázorňuje silniční mapa (Obr. 14).

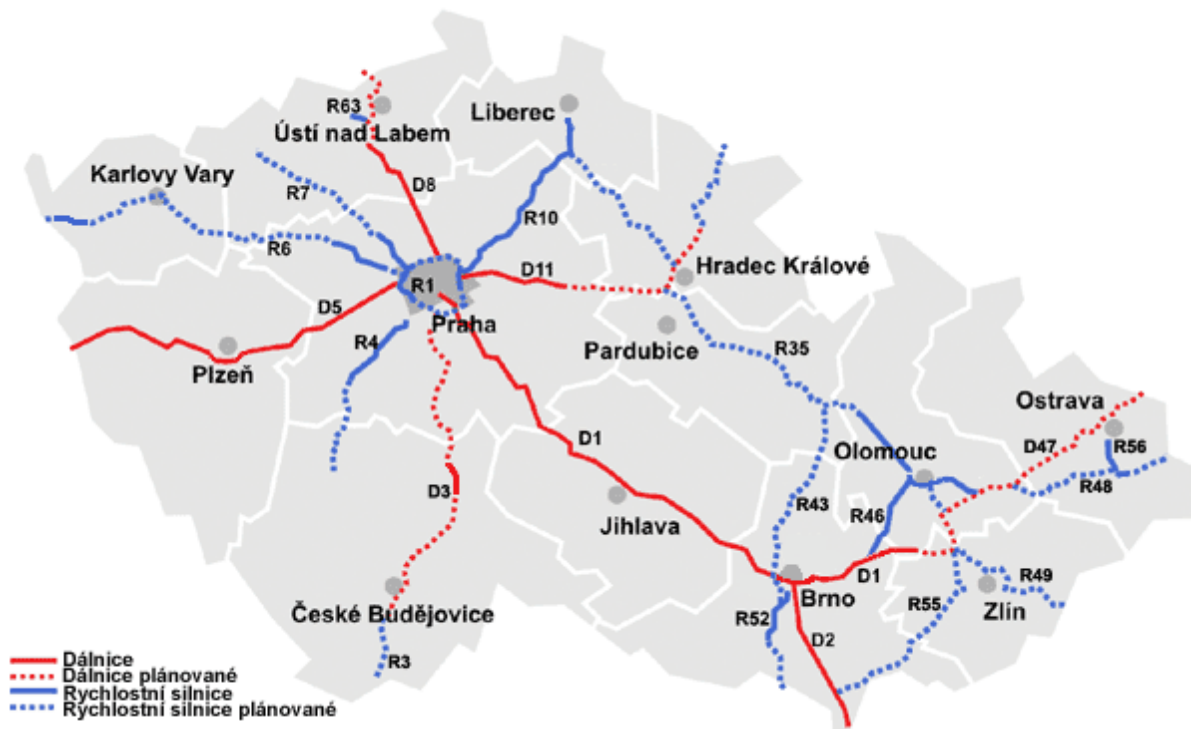


Obr. 14 Mapa - Plánovaný úsek dálnice D1; zdroj: [20]

Na úsek dálnice Kojetín – Kroměříž navazuje úsek Kroměříž západ – Kroměříž východ. V současnosti je taktéž ve výstavbě, a to už od února roku 2005. Dokončení se předpokládá v říjnu roku 2008. Tento úsek měří 3 kilometry. Součástí úseku je šest mostů a vede přes obchvat Kroměříže. Plánované náklady na stavbu jsou cca 1,3 mld.

Dále se připravuje výstavba úseku Mořice – Kojetín, který bude dlouhý 6,6 km. Tento úsek dálnice by měl umožnit zrychlení dopravního spojení mezi Zlínem a Brnem. Předpokládané náklady dosáhnou 3,9 mld. Kč. Výstavba by měla být zahájena ještě koncem roku 2006 a trvat pravděpodobně do listopadu 2009.

Od ledna 2007 až do října 2010 dojde k realizaci úseku Kroměříž východ – Říkovice o délce 11,3 km a nákladech necelých 7,5 mld. Kč. V dalších letech bude následovat stavba úseků Říkovice – Přerov (duben 2008 – červen 2012), který bude měřit 10,1 km a Přerov – Lipník nad Bečvou (duben 2008 – červenec 2011) dlouhý 14,3 km. Celá dálnice D1 Praha – Brno – Vyškov - Přerov – Lipník nad Bečvou o délce 297 km (Obr. 15) by měla být dokončena do roku 2012.



Obr. 15 Mapa - Plánovaná výstavba dálnice D1 ve Zlínském kraji; zdroj: [20]

2) Výstavba rychlostní komunikace R49

Výstavba prvního úseku rychlostní silnice R49 Hulín – Fryšták se začne realizovat v příštím roce (2007). Tento úsek bude dlouhý 17 kilometrů a celkové náklady na jeho výstavbu se odhadují na necelých 7 mld. Kč. Dokončení, resp. zprovoznění tohoto úseku R49 se předpokládá v roce 2010. Krajské město Zlín tak konečně bude napojeno na dálnici D1.

Čtyřproudová silnice R49 začne sjezdem z budoucí dálnice D1 u Hulína. Široká bude 24,5 metrů a umožní jízdu rychlostí až 120 kilometrů v hodině. Denně by po ní mělo projet asi 15 tisíc automobilů. Z rychlostní trasy pak povede přivaděč z Fryštáku do Zlína. Příprava stavby této přípojovací komunikace už započala a celkové náklady by měly činit několik stovek milionů. O výstavbě dalších úseků rychlostní silnice R49 se v současné době jedná.

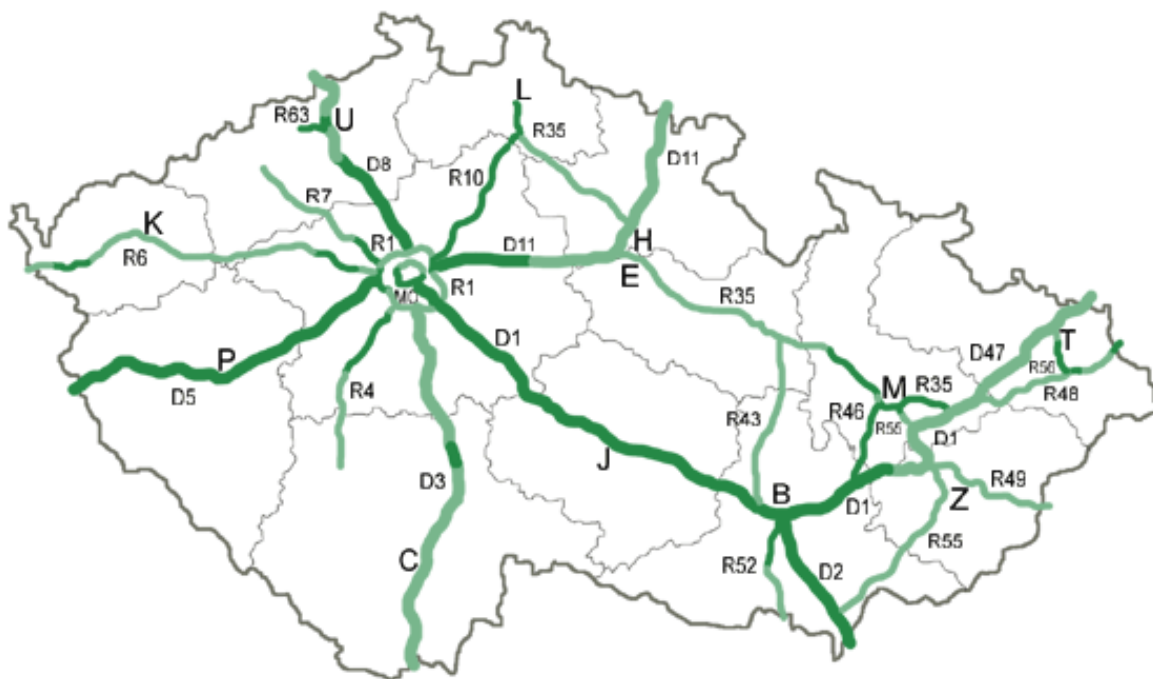
Připravované úseky rychlostní komunikace R49:

- Hulín – Fryšták (17,3 km)
- Fryšták – Lípa 1. etapa (1,7 km)
- Fryšták – Lípa 2. etapa (12,5 km)
- Lípa – Pozděchov (12,5 km)
- Pozděchov – Horní Lideč (9,1 km)
- Horní Lideč – hranice se Slovenskem (5,5 km)

Vzhledem k možnému narušení přírody výstavbou této komunikace se navrhuje výstavba tunelů.

Celá plánovaná rychlostní komunikace R49 bude vést od Hulína, okolo Slušovic, přes Vizovice a Horní Lideč až na hraniční přechod Střelná se Slovenskem a bude měřit 70 kilometrů. Na hranicích má pak na R49 navázat slovenská rychlostní komunikace R6. Ta bude dlouhá 19 kilometrů a u obce Púchov bude zaústřovat do slovenské dálnice D1. Podle odhadů by měla být celá komunikace R49 dokončena v roce 2015. Rychlostní komunikace R49 se stane jednou z nejvýznamnějších silnic na území Zlínského kraje.

Na mapě (Obr. 16) vidíte znázorněnou plánovanou výstavbu rychlostní silnice R49 ve Zlínském kraji.



Obr. 16 Mapa - Plánované rychlostní komunikace na území Zlínského kraje;
zdroj: [20]

3) Výstavba rychlostní komunikace R55

Plán výstavby rychlostní silnice R55 Olomouc – Přerov – Hulín – Otrokovice – Břeclav vznikl v roce 1993. Z velké části povede R55 podél železničního koridoru a měla by se vyhnout centrům měst, přes které dosud vede (Otrokovice, Napajedla, Uherské Hradiště a Veselí nad Moravou).

Momentálně jsou z celé navrhované silnice R55 v provozu pouze dvě části, a to 1,1 km dlouhý úsek u Olomouce a severovýchodní obchvat Otrokovic, který je dlouhý 3 km. Tento obchvat byl zprovozněn teprve nedávno (27. října 2006). Jeho realizace je významná hlavně z hlediska uklidnění dopravní situace v Otrokovicích. V roce 2008 bude zahájena stavba jihovýchodní části otrokovického obchvatu. Dokončení plánováno na rok 2010.

Z již provozované mimoúrovňové křižovatky u Olomouce s R35 povede R55 na dálniční křižovatku s D1 u Přerova. Z Přerova pak povede R55 v trase D1 až do Hulína. Od křižovatky v Hulíně (D1 – R49 – R55) směřuje R55 přes Otrokovice, Uherské Hradiště a Hodonín až na budoucí dálniční křižovatku D2 u Břeclavi.

Stavba severovýchodního obchvatu Otrokovic jako součásti rychlostní komunikace R55 je v současnosti již v provozu a měří 3,0 km. Obchvat je na okraji Otrokovic připojen na stávající silnici I/55. Část přeložky byla již také zprovozněna.

Pro další období je ve Zlínském kraji plánována výstavba následujících úseků:

- Hulín – Skalka (délka 10,800 km)
- Otrokovice – SV obchvat (délka 3,030 km)
- Otrokovice – JV obchvat (délka 3,140 km)
- Napajedla – Babice (délka 8,250 km)
- Babice – Staré Město (délka 8,425 km)
- Staré Město – Moravský Písek (délka 9,000 km)
- Moravský Písek – Bzenec (délka 4,200 km)

Celková délka navrhované rychlostní silnice R55 bude dosahovat 102,7 kilometrů. Postupná realizace se s ohledem na složitost přípravy a finanční možnosti plánuje po roce 2010. Cena rychlostní silnice R55 je odhadována na 1,415 mld. Kč.

4) Pravobřežní silnice

Na konci roku 2006 byla schválena nová, tzv. pravobřežní komunikace, která by měla pomoci vyřešit problémy s dopravou v centru Zlína. Plánovaná silnice by se měla napojit na obchvat Otrokovic. K němu povede podél pravého břehu řeky Dřevnice přes Malenovice, Louky a Prštné. Pod Jižními Svahy se silnice bude rozdělovat na dvě části. Hlavní část bude procházet tunelem pod centrem města a pak pod třídou Tomáše Bati. Od Příluku zamíří do Želechovic, kde je opět navržený tunel. Za Želechovicemi přes řeku do Lužkovic, dále na Klečůvku a pak projde severní částí Lípy. Druhá část silnice povede přes Gahurovu ulici za Čepkov a dále na Cigánov, kde je navržen kruhový objezd. Dále pokračuje silnice Sokolovskou ulicí ve směru na Fryšták.

Počítá se, že na trase silnice bude vybudováno několik tunelů. I přesto se výstavba této silnice potýká s odporem obyvatel. Ve Zlíně však není jiná možnost, jak vyřešit problémy s dopravou.

2 Oblast veřejné osobní dopravy

1) Budování přestupních terminálů

Zlín je jedním z mála krajských měst, kde dopravní přestupní uzel zcela chybí. V centru Zlína se navrhuje vybudování společného přepravního terminálu městské hromadné dopravy, autobusů a Českých drah. Kromě vybudování samotného dopravního terminálu, projekt obsahuje také nákup nízkopodlažních vozů a zřízení bezbariérových zastávek nebo prodloužení trolejbusových tras. Náklady na celý projekt jsou orientačně odhadovány na 540 milionů korun. Tento terminál by měl být zřízen u současného vlakového nádraží. Zajímavou možností je také jeho vybudování v areálu bývalého Svitů, který hodlá kraj odkoupit a oživit.

Vybudování moderního přestupního terminálu se plánuje také například v Otrokovicích. Tady by měl být terminál situován v přednádražím prostoru, který poskytuje vhodné podmínky pro uspořádání všech druhů dopravy, které se zde vyskytují. Realizace návrhu je v současné době ve stádiu stavebního řízení, kdy je potřeba řešit také řadu vazeb mezi dopravními partnery, kterými jsou zejména České dráhy, Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, linkoví přepravci a další společnosti. Finanční prostředky na jeho realizaci budou získány ve formě podpory EU (2007-2013). Náklady na vybudování dopravního terminálu se odhadují přibližně na 40 mil. Kč a jeho dokončení se očekává v polovině roku 2007.

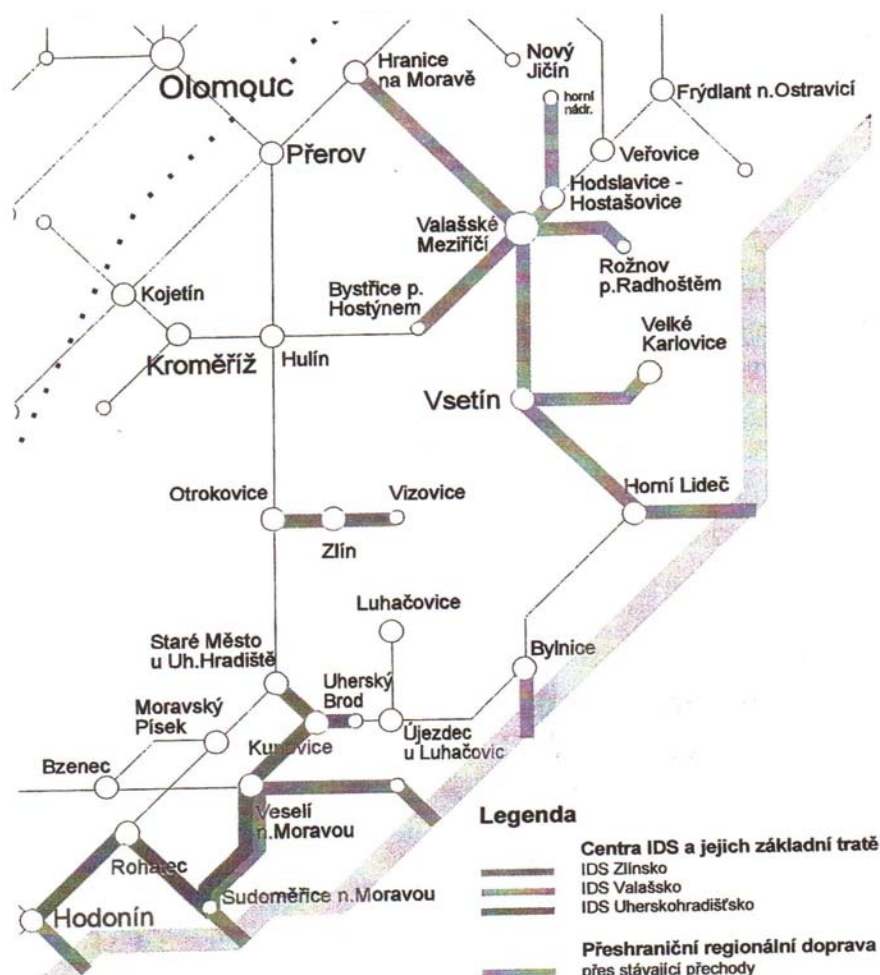
2) Zavedení integrovaného dopravního systému v kraji

Na území Zlínského kraje by měl, v rámci koordinace veřejné dopravy, v dohledné době začít fungovat integrovaný dopravní systém (IDS). IDS bude dosažen tak, že na celém území kraje bude platit jednotný jízdní doklad. Zavedení čipových karet v režimu IDS je plánováno na počátek roku 2007. Bude se jednat o dopravní systém šetrný k životnímu prostředí, využívající železniční, autobusovou i městskou hromadnou dopravu, včetně dopravy cyklistické. Zřízení IDS vychází z principu solidarity, který spočívá v tom, že města a obce přispívají na tento účel v závislosti na počtu obyvatel, a proto nejsou znevýhodňovány malé a chudé obce.

Zavedením IDS, dojde ke snížení množství souběhu jednotlivých linek propojením jednotlivých druhů dopravy, a tím k úspoře finančních prostředků (Zlínský kraj ročně vynakládá až 470 milionů korun na zajištění základní dopravní obslužnosti).

K účelům souvisejícím se zavedením IDS byla v lednu letošního roku (2006) zřízena funkce koordinátora veřejné dopravy Zlínského kraje. Koordinátor dopravy se zaměřuje především na využití více druhů dopravy, přípravu realizace integrovaného dopravního systému a budování přestupních terminálů. Dále má na starosti koordinaci jízdních řádů, zajištění informovanosti cestujících o přepravních i tarifních změnách, apod. V současné době tento systém částečně funguje na Zlínsku v rámci dopravy vlakem a MHD.

Návrh IDS ve Zlínském kraji je znázorněn na obrázku (Obr. 17).

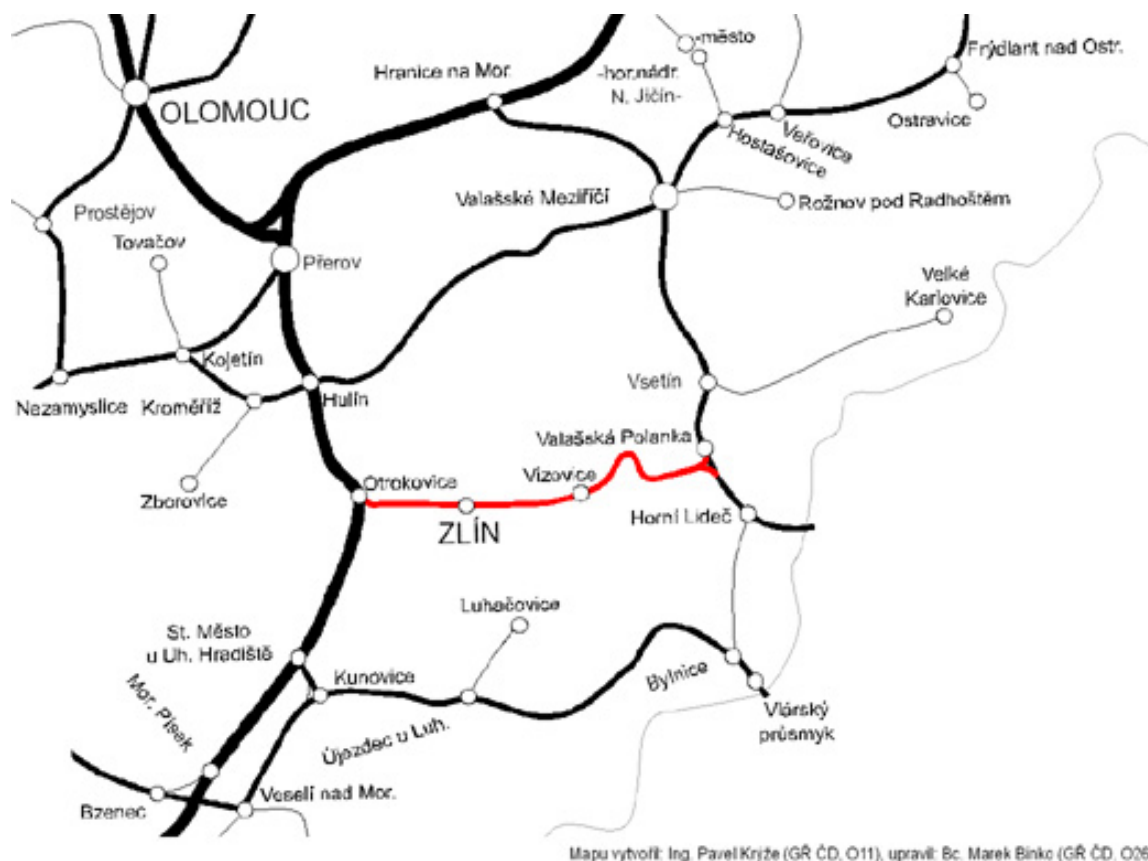


Obr. 17 Návrh IDS; zdroj: Koncepce rozvoje kolejové dopravy ve Zlínském kraji

❸ Oblast železniční dopravy

1) Modernizace trati Otrokovice – Zlín - Vizovice a dostavba trati Vizovice – Valašská Polanka

Modernizace železniční trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice a její prodloužení do Valašské Polanky je jednou z hlavních priorit rozvoje železniční dopravy ve Zlínském kraji. Tento úsek je zvýrazněn na následující mapě (Obr. 18).



Obr. 18 Mapa - Dostavba železniční tratě, úsek Vizovice – Valašská Polanka;
zdroj: [8]

Trať Otrokovice – Vizovice je stále tratí jednokolejnou a neelektrifikovanou. Má tedy stále nedostatečné parametry pro rychlý, plynulý a bezpečný provoz městské železniční dopravy. Železniční trať Otrokovice – Vizovice bude proto elektrifikována a úsek tratě Otrokovice – Zlín střed bude částečně zdvojkolejněn. Nejvyšší traťová rychlost bude dosahovat 100 km/h. Realizací toho návrhu dojde k tomu, že vlaky se nebudou křížovat pouze ve Zlíně - Malenovicích. Městská doprava bude využívat moderní elektrické jednotky.

Budou tak vytvořeny podmínky pro pravidelnou intervalovou osobní železniční dopravu. Tato trať má široké možnosti pro zapojení do integrovaného dopravního systému Zlína (Zlín – Otrokovice). Předpokládá se, že celkové investice na modernizaci tratě se budou pohybovat kolem 5,5 mld. Kč.

Dostavba „Baťovy železnice“ z Vizovic do Valašské Polanky bude navazovat na elektrifikaci trati Otrokovice – Vizovice. Tento návrh tratě vyplývá z potřeby železničního spojení krajského města Zlína s dalšími významnými městy kraje – se Vsetínem, Valašským Meziříčím a Rožnovem pod Radhoštěm. Dalším důvodem tohoto návrhu je napojení Zlínského kraje na dálkovou dopravu směrem na Slovensko. Zároveň by prodloužení trati umožnilo propojení dvou významných elektrifikovaných tratí – tratě č. 330 Přerov – Břeclav a tratě č. 280 Střelná – Hranice na Moravě. Trať Vizovice – Valašská Polanka je navržena jako trať celostátní pro veřejnou železniční dopravu.

Investiční náklady na dostavbu trati Vizovice – Valašská Polanka jsou odhadovány na cca 4,6 mld. Kč. I přes poměrně vysoké náklady, je realizace tohoto návrhu důležitá zejména z hlediska zlepšení dopravní obslužnosti centrální části Zlínského kraje se sousedními kraji i se Slovenskem. Realizací tohoto záměru by nemělo dojít k výraznému ovlivnění kvality životního prostředí v kraji. K dostavbě trati by mělo dojít v rozmezí let 2010 až 2013.

2) Modernizace vlakových nádraží, budování ČD center

Vlaková nádraží nejen ve Zlínském kraji se v posledních letech modernizují a rekonstruují. Na jejich modernizaci se podílí nejen Správa železničních dopravních cest s. o., ale i jednotlivá města a obce. Tyto úpravy vyplývají z celostátního projektu Živá nádraží, jehož cílem je vytvořit z nádraží přirozená centra měst, kde bude pro obyvatele kraje k dispozici i množství obchodů a služeb.

Rekonstrukce nádraží byla již ve Zlínském kraji provedena například v Uherském Hradišti, Valašském Meziříčí nebo Vsetíně. V souvislosti se stavbou koridoru se zlepšil stav všech nádraží na trati z Přerova do Břeclavi. V letošním roce (2006) byla modernizována například hala nádraží v Otrokovicích. Vzhledem k tomu, že ve Zlínském kraji je zhruba 120 železničních stanic a zastávek, práce potrvají ještě několik let. V současnosti je jednou

z hlavních priorit dokončení rekonstrukce železniční stanice v Kroměříži, jejíž náklady se odhadují asi na 485 milionů korun.

Cílem těchto úprav je zajistit kvalitnější a širší nabídku služeb, zejména prostřednictvím tzv. ČD center, která v současnosti ve vybraných železničních stanicích budují České dráhy.

V současné době byla na území Zlínského kraje vybudována ČD centra v železničních stanicích: Břeclav, Přerov, Valašské Meziříčí, Zlín-střed a Otrokovice.

④ Oblast letecké dopravy

1) Rozvoj letiště v Kunovicích

Letiště v Kunovicích splňuje veškeré podmínky pro fungování regionálního letiště. Letiště má od roku 1993 přiznán statut mezinárodního veřejného letiště a je vybaveno betonovou vzletovou a přistávací dráhou a zázemím pro řízení letového provozu. Dalším předpokladem pro rozvoj letiště je jeho poloha na významné multimodální dopravní křižovatce nebo dlouholetá tradice leteckého průmyslu ve Zlínském kraji.

Největším současným problémem jsou nevyjasněné majetkoprávní vztahy v rámci areálu letiště. Nynějším vlastníkem letiště jsou Letecké závody, a.s., které jsou v současnosti v konkurzu. Zlínský kraj uvažuje o získání letiště v Kunovicích do svého vlastnictví. Přínosem tohoto řešení by mělo být lepší zabezpečení fungování všech potřebných funkcí letiště, než kdyby letiště vlastnil soukromý subjekt. Navrhované řešení by mělo především umožnit provozování pravidelné letecké přepravy a snadnější získání finančních prostředků k rozvoji letištní infrastruktury.

Po vyřešení současné krizové situace bude třeba ujasnit koncepci rozvoje letiště, tak, aby se úroveň poskytovaných služeb a objemu přepravy letiště v Kunovicích dostala na standardní evropskou úroveň. Rozvoj letiště v Kunovicích tak může významně přispět ke zvýšení cestovního ruchu a ekonomického rozvoje nejen Uherskohradištska, ale i celého Zlínského kraje.

⑤ Oblast vodní dopravy

1) Rozvoj Baťova kanálu

Jedná se o rozvoj turistických a rekreačních funkcí na Baťově kanále a prodloužení splavnosti řeky Moravy k těmto účelům. V současnosti se Baťův kanál stává vyhledávaným turistickým cílem Zlínského kraje s dobrými předpoklady pro svůj další rozvoj. Tento rozvoj je do značné míry podmíněn investicemi do infrastruktury cestovního ruchu. Rozvoj Baťova kanálu bude financován veřejnými prostředky. Již byla zpracována řada dokumentů, jejichž cílem je postupná rekonstrukce a trvalý růst návštěvnosti kanálu.

Na projekt dokončení Baťova kanálu letos Zlínský kraj uvolnil 1,5 milionu korun. Tyto finanční prostředky budou sloužit pro přípravu využití a zpřístupnění technických památek pro veřejnost (jde o místa, kde se překládalo hnědé uhlí z železnice na lodě), dále na vybudování přístaviště v obci Rohatec a pro zabezpečení výstavby ekologických zařízení, a také na zabezpečení drobné turistické infrastruktury. Pro další rozvoj turistiky na Baťově kanálu a v jeho bezprostředním okolí bude potřeba vybudovat infrastrukturu. Jde především o soukromá zařízení, jako jsou restaurace či penziony, přístaviště pro lodě.

2) Dunaj – Odra - Labe

K dlouhodobým výhledovým záměrům patří plánované plavební propojení Dunaje, Odry a Labe. Případná realizace průplavu D-O-L je řešitelná především na úrovni zainteresovaných států.

6 Oblast cyklistické dopravy

Návrhy v oblasti cyklistické dopravy se týkají zejména výstavby nových cyklistických komunikací, realizace nových úseků dálkových, významných regionálních a místních cyklistických tras a rekonstrukce a stavební úpravy nevhodných a dopravně nebezpečných úseků.

1) Vybudování dálkových cyklotras

Mezi navrhované cyklotrasy dálkového charakteru na území Zlínského kraje, navazující na síť dálkových cyklotras ČR a na mezinárodní síť cyklotras patří:

- D1 hranice kraje –Napajedla – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Ostroh – hranice kraje

- D2 hranice kraje –Rožnov pod Radhoštěm – Vsetín – Vizovice – Slavičín – Bojkovice – Strání – hranice kraje

Cyklotrasa D1 povede podél řeky Moravy. Na dálkové cyklotrase D1 se navrhuje především rekonstrukce a stavební úpravy nevhodných a dopravně nebezpečných úseků, ke kterým patří úsek Otrokovice – Napajedla a úsek Napajedla – Babice.

Dalším záměrem je výstavba nových úseků:

- hranice kraje – Bezměrov – Kroměříž
- Trávnícké Zahrady – Kvasice – Otrokovice
- Babice – Staré Město
- Uherské Hradiště – Kunovice – Ostrožská Nová Ves
- Ostrožská Nová Ves – hranice kraje

Má být zřízeno celkem šest nových regionálních cyklistických tras a jednadvacet místních cyklistických tras. Neméně důležité je také zabezpečení provozu cyklistů v místech křížení cyklistických tras se silně zatíženými silničními tahy.

Navrhované řešení cyklistické dopravy je znázorněno na mapě (PŘÍLOHA IV).

5 VYHODNOCENÍ PROVEDENÉ ANALÝZY

Po provedené analýze bych ráda vyjádřila svůj názor na výše uvedené návrhy a dovolila bych si některé doporučit. Existují však i návrhy, se kterými nesouhlasím. Důvody zde uvedu. Opět zachovávám dělení podle druhu dopravy.

❶ Silniční doprava

Po provedení analýzy silniční infrastruktury Zlínského kraje nevidím největší problém v tom, aby záměry a projekty byly slučitelné s ochranou životního prostředí, nevidím ho s ohledem na vývoj ekonomiky ČR a možnost čerpání dotací z EU (spolufinancování) ani v dostatku finančních zdrojů. Největším problémem se podle mě stává konflikt veřejného zájmu a ochrany soukromého vlastnictví. Řešením je dobrá legislativa. V zákoně by mělo být jasně definováno, co to veřejný zájem je a za jakých podmínek má přednost před oprávněnými zájmy vlastníků.

Zákonem, který si dal za cíl odstranit zbytečné administrativní procedury, které přípravu investiční výstavby neodůvodněně prodlužují a zdražují, je zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Ten v Hlavě II definuje veřejnou infrastrukturu. Veřejnou infrastrukturu tvoří stavby, zařízení, pozemky a opatření ve veřejném zájmu na pozemcích. Pravidla pro stavební řízení, stanovená v tomto zákoně, zjednodušují stavební řízení právě u staveb tvořících veřejnou infrastrukturu. Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1.1.2007.

Zákon č.184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), účinný rovněž od 1.1. 2007, sice stanovuje, že vyvlastnění je přípustné jen pro účel vyvlastnění stanovený zvláštním zákonem a jen jestliže veřejný zájem na dosažení tohoto účelu převažuje nad zachováním dosavadních práv vyvlastňovaného. Pojem veřejný zájem ale nedefinuje. Vyvlastňovací úřad musí sám naplnění veřejného zájmu a převahu veřejného zájmu nad ochranou vlastnického práva posuzovat v každém jednotlivém případě s ohledem na účel vyvlastnění.

K vyvlastnění lze přistoupit pouze tehdy, nebude-li dosaženo dohody nebo nelze-li cíle vyvlastnění dosáhnout jinak. Se změnou právní úpravy se mění i stanovení výše náhrady,

kteřá je nově stanovena na úrovni ceny obvyklé. Podkladem pro určení výše náhrady je znalecký posudek. Stanovení náhrady za vyvlastnění v úrovni obvyklé ceny je pro vyvlastňovaného příznivější, než náhrada zjištěná podle cenových předpisů, uplatňovaná v současnosti.

Zákony by měly, alespoň částečně, zabránit spekulativním nákupům. Významným dopadem bude rovněž zkrácení přípravné fáze. Teprve praxe ukáže, zda se záměr zákonodárce prosadí. Bylo by to jistě ku prospěchu věci.

❷ Železniční doprava

Záměr dostavět železniční trať z Vizovic do Valašské Polanky a propojit tak krajské město s východní částí kraje (Vsetínsko) a Slovenskou republikou je, přes vysoké náklady na tuto investici, třeba chápat jako veřejnou službu. Návratnost investice nelze měřit pouze v tržbách. Doporučuji zároveň s elektrifikací trati Otrokovice – Valašská Polanka elektrifikovat i úsek Hulín – Kojetín, aby bylo možné provozovat regionální vlaky mezi krajským a bývalými okresními městy (Kroměříž, Uherské Hradiště, Vsetín), případně vypravovat přímé rychlíky spojující Zlín s dalšími krajskými městy (Brno, Olomouc, Ostrava). Pokud se zároveň nastaví vhodná cenová politika, stane se železniční doprava konkurenceschopnou vůči silniční, zejména individuální dopravě, která není zdaleka tak šetrná k životnímu prostředí.

Taktéž záměr zdvojkolejnit trať mezi Otrokovicemi a Zlínem a provozovat zde rychlovlaky hodnotím kladně. Jen bych volila variantu, i když dražší, zdvojkolejnění celého úseku před navrhovanou variantou částečného zdvojkolejnění v úsecích křižování vlaků. Po jisté době by se mohlo ukázat, že tento způsob nevyhovuje a jízdni časy se kvůli křižování prodlužují, tak jako nyní. Efekt intervalové dopravy by se vytratil.

❸ Integrovaný dopravní systém

Dobré zkušenosti s integrovaným dopravním systémem Zlín – Otrokovice je nutno co nejrychleji aplikovat i v regionech Vsetínska a Uherskohradištska a tato centra propojit regionální dopravou. Jistě by stálo za to uvažovat obdobně i v případě Kroměřížska a podle množství zaměstnanců zapojit do systému i vznikající průmyslovou zónu Holešov.

Celková tarifní a dopravní integrace všech druhů dopravy předpokládá časovou a prostorovou návaznost v přestupních místech a terminálech. Zatímco v Otrokovicích se už k vybudování terminálu v prostorách před nádražím schyluje, vstřícný přístup Českých drah, a.s., které jsou ochotny podílet se na vybudování terminálu poblíž nadjezdu ve Zlíně, a tedy v těsném sousedství linek MHD, nenacházelo odezvu u zastupitelů města Zlína. Využití sousedících parkovišť v systému Park + Ride by přece umožnilo další omezení individuální silniční dopravy v centru města. Je však nedlouho po komunálních volbách, takže nebudu činit žádné ukvapené závěry.

④ Letecká doprava

Dovolila bych si polemizovat se studií Agentury pro regionální rozvoj, a.s. Ostrava z října roku 2004 – Rozvojový projekt letiště Kunovice. V ní tato agentura tvrdí, že veřejný vlastník (myšleno Zlínský kraj) je schopen nejlépe zabezpečit a garantovat provozování, využití a další rozvoj letiště v souladu s veřejným zájmem. Prostředky na to chce však získat hlavně z veřejných rozpočtů a z rozvojových fondů EU a úvěrů.

Dle mého názoru je tento projekt po otevření odbavovacího terminálu letiště Brno-Tuřany za 245 mil. Kč, spolufinancovaného Evropskou unií v rámci Operačního programu Infrastruktura z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF), nereálný. Zvláště po tom, co společnost Letiště Brno a.s. jako provozovatel letiště investovala do vybavení a potřebných technologií dalších 30 milionů korun a nyní dokončuje úpravy odbavovacích ploch a připravuje úpravy starého terminálu. To je obrovská konkurence, takže se domnívám, že investice do projektu mezinárodního letiště v Kunovicích je nerentabilní a ani nesplní svůj účel.

⑤ Lodní doprava

Přiznám se, že k projektu Dunaj – Odra – Labe mám výhrady. Z hlediska ochrany životního prostředí i z hlediska dopravního využití se mi nelíbí. Souhlasím s ekology, kteří považují projekt za megalomanský, devastující životní prostředí a z hlediska dopravního nepotřebný. I postupná restrukturalizace průmyslu a investice do modernizace železniční a silniční sítě hovoří proti.

Čím více se však dozvídám o možnostech využití vodohospodářské funkce průplavu, a tím nemyslím jenom ochranu před povodněmi, tím více o svém názoru pochybuji. V relativně blízké budoucnosti nabude zřejmě na významu tzv. bilanční funkce, tedy řízené vyrovnávání vodních deficitů zejména jižní Moravy, což může mít zásadní význam pro produkční schopnost zemědělství a udržení chráněné fauny a flóry v těchto oblastech. Prognózy vývoje klimatu v příštích desíletích, založené na poznatcích o růstu objemů skleníkových plynů v atmosféře, dokumentují, že je nutno očekávat růst průměrných teplot, a to i při optimistických předpokladech. V některých oblastech se v letních měsících projeví značný deficit vodohospodářské bilance. Přečerpáváním vody z Dunaje by se dal deficit vyrovnat. Podobný projekt funguje u průplavu Dunaj – Mohan.

Doporučuji sestavit odbornou komisi, prozatím na úrovni kraje, která zpracuje podrobnou analýzu všech dopadů výstavby průplavu Dunaj – Odra – Labe a tuto analýzu podrobí veřejné diskuzi zejména odborné veřejnosti.

⑥ Cyklistická doprava

I když cyklistická doprava není tak významná, zejména v rovinných oblastech (Haná, Slovácko) je dosti frekventovaná. Nahrazuje zde i veřejnou dopravu, která je, narozdíl od ní, vázána na jízdní řád. Velkým problémem je bezpečnost provozu. Vybudování co největšího počtu cyklistických stezek s pruhem pro kolečkové bruslaře nebo pro pěší, s návazností na veřejnou dopravu (městskou hromadnou dopravu) v systému Bike + Ride bude přínosem pro obyvatelstvo dojíždějící za prací, do škol nebo za nákupy. Kvůli dopadům na ochranu životního prostředí a kvůli větší bezpečnosti silničního provozu tento vývoj podporuji.

ZÁVĚR

Rozvoj dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji by měl přinést řadu výhod. Mělo by dojít ke zlepšení dopravní propustnosti a dostupnosti, ke zkvalitnění dopravní obslužnosti, ke zmírnění negativních dopadů na životní prostředí i na život obyvatel. Především výstavba dálnice D1 a vůbec rozšíření dopravní sítě v kraji by měly v konečném důsledku vést ke zvýšení úrovně dopravy a k celkovému ekonomickému rozvoji Zlínského kraje.

Zlínský kraj v současnosti výrazně rozvíjí dopravu a dopravní infrastrukturu, ale řadu let se v této oblasti téměř nic nedělo. Důkazem bylo například stále chybějící a velmi potřebné napojení kraje na dálnici, či absence rychlostní komunikace. Za hlavní příčinu můžeme označit zejména nedostatek finančních prostředků potřebných na jejich realizaci, spory o vedení trasy a problémy s výkupy pozemků.

Nyní se situace zlepšuje. V roce 2010 bude dokončena jak dálnice D1, tak první část rychlostních silnic R49 a R55, které by napojily na celorepublikovou síť krajské město Zlín. Zahájeny byly práce na výstavbě nové silnice mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím; ty by měly být ukončeny v roce 2015. Dokončen byl severovýchodní obchvat Otrokovic a brzy se začne stavět další úsek ve směru na Napajedla. Pokračuje rozšiřování silnice ze Zlína přes Malenovice do Otrokovic. Jezdit po čtyřproudové silnici až do Otrokovic by se mělo asi v roce 2010. Zřejmě v roce 2008 začnou stavební práce na obchvatu Bánova. Ve stádiu stavebního řízení je výstavba moderního přestupního terminálu integrujícího v sobě všechny druhy veřejné dopravy před nádražím v Otrokovicích. Komplikovaná je situace v případě důležitého propojení Zlínského kraje se Slovenskem. Komunikace napojená na dálnici u Hulína a vedoucí přes Fryšták, Vizovice, Valašskou Polanku až k hraničnímu přechodu ve Střelné naráží na silné protesty obyvatel obcí, kterých se má stavba silnice dotknout.

Cílem mé bakalářské práce je zhodnocení současného stavu dopravy ve Zlínském kraji poukázáním na její problémy a nedostatky, a navržením způsobů řešení, jak tento stav zlepšit.

Doufám, že i mé návrhy k rozvoji dopravy ve Zlínském kraji budou realizovány co nejdříve a neúčinněji, a že selepší prozatím neúnosná dopravní situace v kraji.

Kvalitní úroveň dopravy je jedním ze základních znaků rozvíjejícího se kraje. Bude zajímavé s odstupem několika let srovnat se skutečností letošní nelichotivé konstatování Českého statistického úřadu, že Zlínský kraj patří k nejzanedbanějším z hlediska dopravní infrastruktury.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.
- [2] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.
- [3] Zákon č. 439/2006 Sb., o civilním letectví.
- [4] Zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů České republiky.
- [5] ČESKÁ REPUBLIKA – MINISTERSTVO DOPRAVY. *Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013*. Praha: Ministerstvo dopravy - odbor strategie, červenec 2005.
- [6] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Statistická ročenka České republiky 2004*. Praha: Scientia, spol. s.r.o. ISBN 80-7223-760-8.
- [7] Bc. KUNZ, Ing. ROHÁČ, Ing. WITTICH. *Generel dopravy Zlínského kraje, Návrh výhledové koncepce*. Ostrava: UDIMO, spol. s r.o., květen 2004.
- [8] Zlínský kraj, České dráhy, a. s. *Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji*. Sdružení firem – Dopravní projektování, spol.s r.o. a SUDOP Brno, spol.s r.o., 2004 – 2005.
- [9] MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Ročenka dopravy České republiky 2005*.
- [10] SHOCart spol., s.r.o., *Autoatlas Česko a Slovensko*. Vizovice, ISBN 80-7224-449-3.
- [11] Zlínský kraj chce koordinovat veřejnou dopravu. *Okno do kraje – magazín o životě a dění ve Zlínském kraji*, ročník II, leden 2006, str. 8.
- [12] Vlaková nádraží se mění k lepšímu, *Okno do kraje – magazín o životě a dění ve Zlínském kraji*, ročník II, prosinec 2006, str. 4.
- [13] Kraj má rychlostní silnici, dálnice bude v roce 2008, *Okno do kraje – magazín o životě a dění ve Zlínském kraji*, ročník II, prosinec 2006, str. 4
- [14] Zmizí přečpané ulice?, *MF DNES – Východní Morava*, sobota 18. listopadu 2006, sešit B., str. B1.
- [15] Elektrizace trati do Zlína je prioritou, *Týdeník Zlínska – vše o Zlínsku*, Ročník 2/číslo 45, úterý 14. listopadu 2006, str. 1.
- [16] ČESKÉ DRÁHY. ČD centrum – to je profesionalita a pohodlí, *ČD BODY PRO VÁS*, Express speciál, str. 4-11.
- [17] *Zlínský kraj* [online]. [cit. 2006-11-19]. Dostupné na www: <<http://www.kr-zlinsky.cz/?ro=9081>>.
- [18] Zlínský kraj. *Koncepce dopravní infrastruktury na území Zlínského kraje* [online]. [cit. 2006-11-27]. Dostupné na www:

- <<http://www.kr-zlinsky.cz/vismo/dokumenty2.php?ID=510773>>.
- [19] Regionální informační systém. *Zlínský kraj* [online]. [cit. 2006-11-23]. Dostupné na www: <<http://www.risy.cz/index.php?pid=202&kraj=14>>.
- [20] Ředitelství silnic a dálnic. *Silniční a dálniční síť* [online], [cit. 2006-12-03]. Dostupné na www: <<http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf>>.
- [21] Ředitelství silnic a dálnic. *Otrokovice obchází nový obchvat v podobě jednoho z prvních úseků R55* [online]. [cit. 2006-12-03]. Dostupné na www: <<http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/D36727A40DC171F4C12572130053EA8C>>.
- [22] Český statistický úřad. *Doprava a spoje* [online]. [cit. 2006-11-20]. Dostupné na www: <http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/doprava_a_spoje>.
- [23] Czech Republic, oficiální web České republiky. *Doprava* [online]. [2006-11-20]. Dostupné na www: <<http://www.czech.cz/cz/zakladni-fakta/doprava/>>.
- [24] Dálnice – silnice. *Dálniční síť, rychlostní síť, aktuální výstavba* [online]. [2006-12-04]. Dostupné na www: <<http://www.dalnice-silnice.cz/CZ.htm>>.
- [25] Ministerstvo dopravy ČR. *Legislativa* [online]. [2006-11-17]. Dostupné na www: <<http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/>>.
- [26] Ministerstvo dopravy ČR. *Strategie* [online]. [2006-11-17]. Dostupné na www: <<http://www.mdcr.cz/cs/Strategie/>>.
- [27] Žel page. *Aktuality a novinky – Zlínský kraj* [online]. [2006-12-10]. Dostupné na www: <<http://www.zelpage.cz/index.php?region=25&PHPSESSID=338a974ed18b59a76dfa7ca7e1961845>>.
- [28] Ředitelství vodních cest ČR. *Prodloužení vodní cesty Otrokovice – Rohatec* [online]. [cit. 2006-12-15]. Dostupné na www: <<http://www.rvccr.cz/rohatec.htm>>.
- [29] Zlínský kraj, regionální informační portál. *Doprava* [online]. [cit. 2006-11-18]. Dostupné na www: <<http://www.zlinskykraj.net/doprava.php?timeset=1165860483>>.
- [30] České dráhy. *Zlínský kraj – vize* [online]. [2006-12-15]. Dostupné na www: <<http://www.cd.cz/static/publikace/Kraje/Zlinsky/129-zlinsky.htm>>.
- [31] Ředitelství silnic Zlínského kraje. *Financování – čerpání* [online]. [cit. 2006-12-09]. Dostupné na www: <<http://www.rszk.cz/>>.
- [32] Správa železniční dopravní cesty. *Železnice České republiky* [online]. [cit. 2006-12-10]. Dostupné z www: <<http://www.szdc.cz/zeleznice.php>>.
- [33] *Centrum dopravního výzkumu* [online]. [cit. 2006-12-18]. Dostupné na www: <<http://www.cdv.cz/>>.

- [34] Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).
- [35] 185/2006 Sb., Usnesení Poslanecké sněmovny k zákonu o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění).
- [36] Kolektiv autorů. *Proměny železnice v regionech*. ČESKÉ DRÁHY, a. s., 2006. ISBN: 80-239-3481-3.
- [37] Zlínský kraj. *Rozvojový projekt letiště Kunovice*. Ostrava: Agentura pro regionální rozvoj, a.s., říjen 2004

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obr. 1 Mapa – Poloha a členění Zlínského kraje</i>	21
<i>Obr. 2 Graf - Vývoj míry registrované nezaměstnanosti ve Zlínském kraji</i>	25
<i>Obr. 3 Graf - Délka silnic a dálnic – krajské srovnání</i>	28
<i>Obr. 4 Mapa - Silniční síť ve Zlínském kraji podle okresů</i>	29
<i>Obr. 5 Mapa - Silniční síť a silniční hraniční přechody ve Zlínském kraji</i>	33
<i>Obr. 6 Graf - Vývoj počtu dopravních nehod v silničním provozu ve Zlínském kraji</i>	35
<i>Obr. 7 Graf - Délka železničních tratí – krajské srovnání</i>	37
<i>Obr. 8 Mapa - Železniční síť Zlínského kraje</i>	38
<i>Obr. 9 Mapa – Letiště ve Zlínském kraji</i>	41
<i>Obr. 10 Mapa – Batův kanál</i>	42
<i>Obr. 11 Mapa - Současný stav silniční dopravy ve Zlínském kraji</i>	54
<i>Obr. 12 Mapa - Budoucí perspektiva silniční dopravy Zlínského kraje</i>	54
<i>Obr. 13 Mapa- Připravovaná železniční síť Zlínského kraje</i>	62
<i>Obr. 14 Mapa - Plánovaný úsek dálnice D1</i>	70
<i>Obr. 15 Mapa - Plánovaná výstavba dálnice D1 ve Zlínském kraji</i>	71
<i>Obr. 16 Mapa - Plánované rychlostní komunikace na území Zlínského kraje</i>	73
<i>Obr. 17 Návrh IDS; zdroj: Koncepce rozvoje kolejové dopravy ve Zlínském kraji</i>	76
<i>Obr. 18 Mapa - Dostavba železniční tratě, úsek Vizovice – Valašská Polanka</i>	77

SEZNAM TABULEK

<i>Tab. 1 Základní údaje o Zlínském kraji</i>	<i>22</i>
<i>Tab. 2 Kategorie silnic podle okresů ve Zlínském kraji</i>	<i>30</i>
<i>Tab. 3 Přehled silnic I. třídy</i>	<i>31</i>
<i>Tab. 4 Přehled silnic II. třídy</i>	<i>32</i>
<i>Tab. 5 Celostátní železniční tratě ve Zlínském kraji</i>	<i>39</i>
<i>Tab. 6 Regionální železniční tratě ve Zlínském kraji</i>	<i>39</i>
<i>Tab. 7 Letiště ve Zlínském kraji</i>	<i>40</i>
<i>Tab. 8 Přehled cyklistických tras I., II. a III. třídy ve Zlínském kraji</i>	<i>43</i>
<i>Tab. 9 Navrhované silniční tahy mezinárodního a celostátního významu</i>	<i>56</i>
<i>Tab. 10 Navrhované silniční tahy krajského významu</i>	<i>57</i>
<i>Tab. 11 Navrhované železniční tratě a úseky s provozem lehkých kolejových vozidel</i>	<i>62</i>

SEZNAM PŘÍLOH

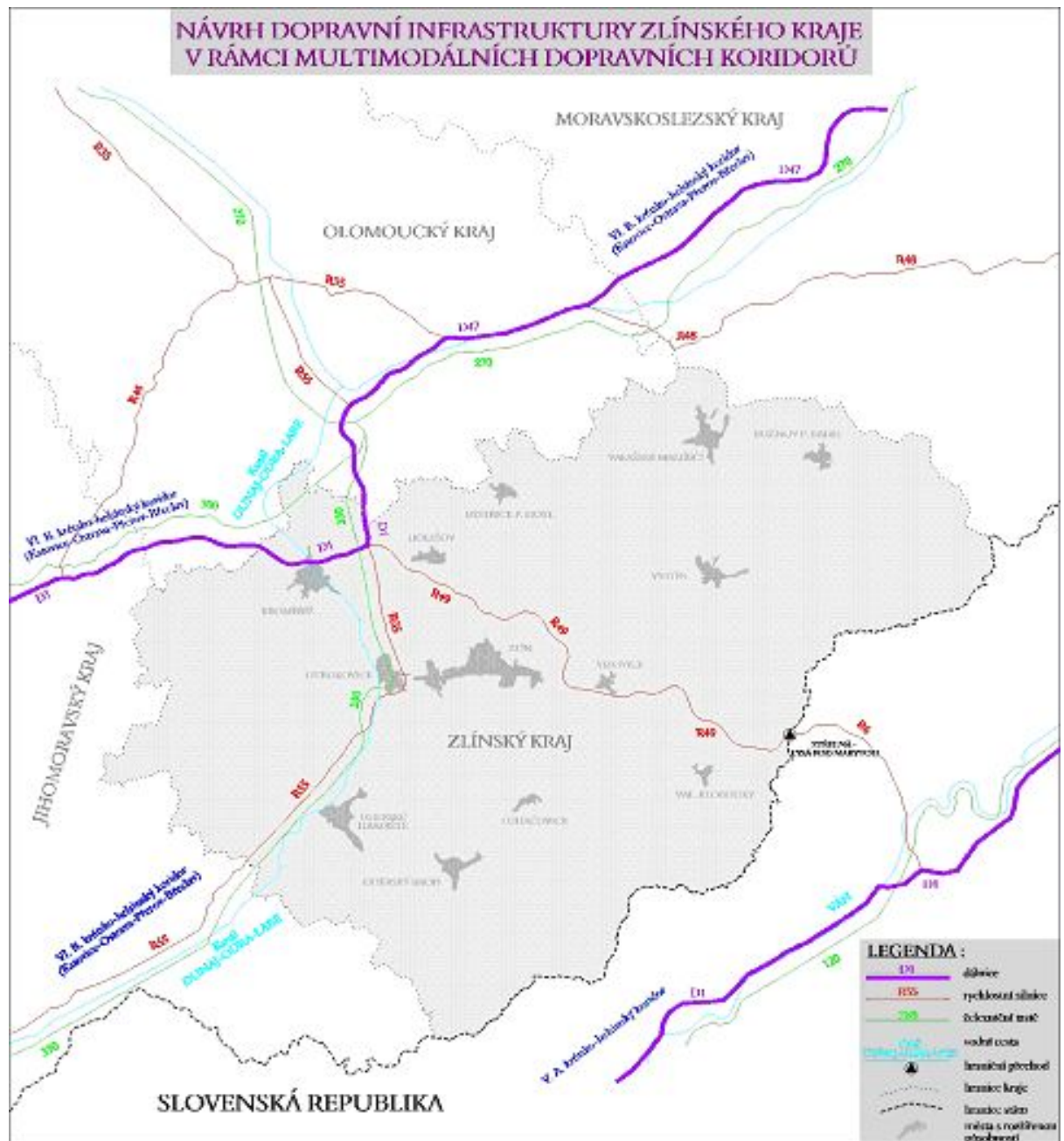
P I Multimodální koridory

P II Silniční a dálniční síť

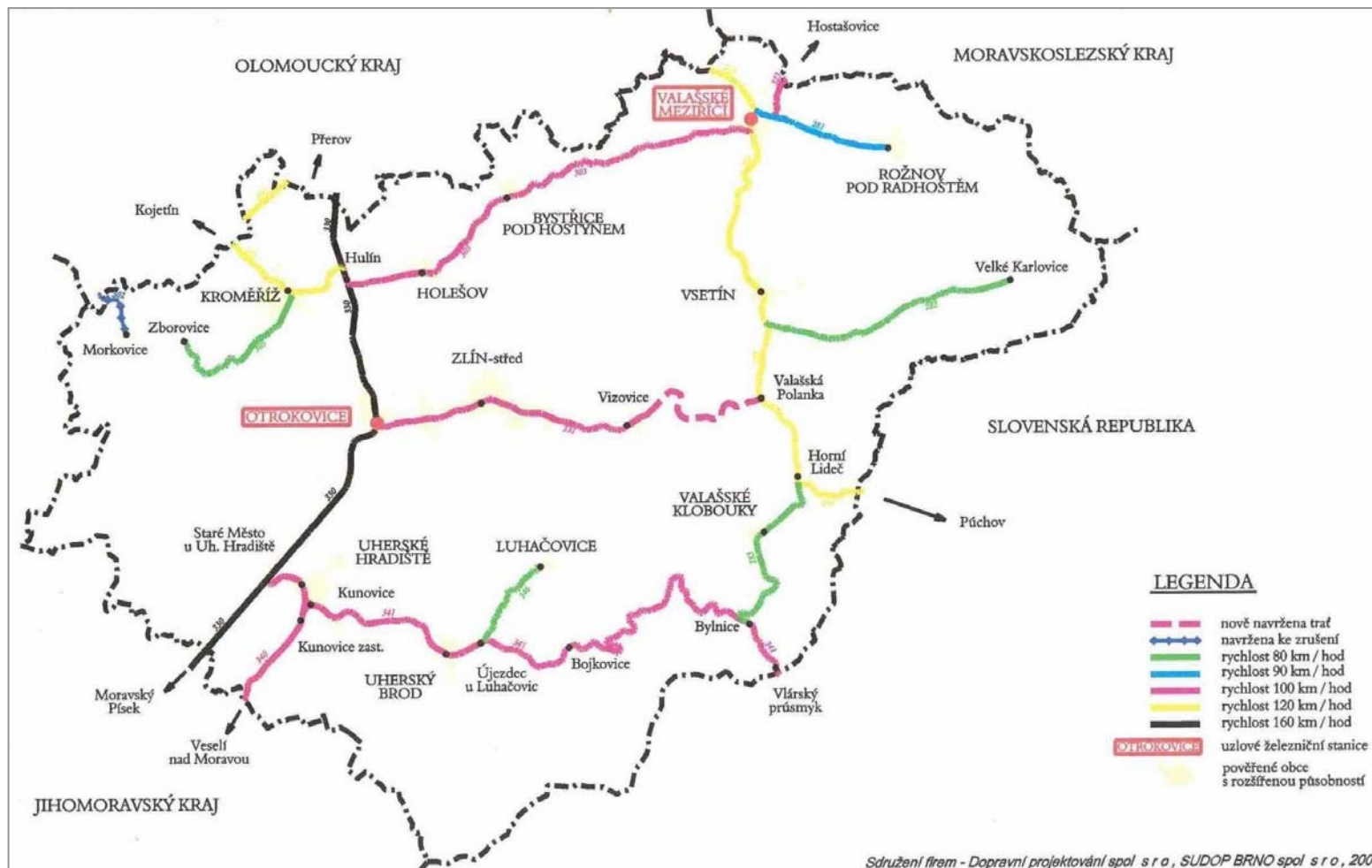
P III Železniční síť

P IV Cyklistická síť

PŘÍLOHA P I: MULTIMODÁLNÍ KORIDORY



PŘÍLOHA P III: ŽELEZNIČNÍ SÍŤ



PŘÍLOHA P IV: CYKLISTICKÁ SÍŤ

ZLÍNSKÝ KRAJ GENEREL DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE CÍLOVÉ ŘEŠENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

