

# Možnosti čerpání prostředků z ERDF pro řešení dopravní infrastruktury Zlínského kraje

Renáta Majdová

---

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 VÝKONJI)

Jmeno a příjmení: **Renáta MAJDOVÁ**  
Studijní program: **B 6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

Téma práce: **Možnosti využití prostředků z Evropského fondu regionálního rozvoje pro řešení dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji**

### Zásady pro vypracování:

1. Zpracujte analýzu současného stavu dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji.
2. Analyzujte a zhodnoťte podmínky, předpoklady a využití prostředků z Evropského fondu regionálního rozvoje pro řešení dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji.
3. Zpracujte SWOT analýzu Zlínského kraje v dané oblasti.
4. Navrhněte podněty využitelné pro řešení problémů dopravní infrastruktury v regionu.


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

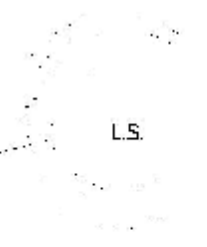
Seznam odborné literatury:


1. WOKOUN, R. Strukturální fondy a obce I. 1. vyd. Praha: ASPI, a. s., 2006. 146 s. ISBN 80-7357-138-2
2. FIALA, P., PITROVÁ, M. Evropská unie. 1. vyd. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2003. 743 s. ISBN 80-7325-015-2
3. <http://www.euroskop.cz/>
4. <http://strukturalni-fondy.cz/>
5. <http://kr-zlinsky.cz/>

Vedoucí bakalářské práce: doc. RNDr. René Wokoun, CSc.  
Ústav veřejné správy a regionálního rozvoje  
Datum řešení bakalářské práce: 12. března 2007  
Termín odevzdání bakalářské práce: 18. května 2007

Ve Zíně dne 12. března 2007

  
Doc. PhDr. Vladislav Nováček, CSc.  
děkan

  
LS  
Fakulta sociálních věd  
Masarykova univerzita  
Brno

  
doc. RNDr. René Wokoun, CSc.  
ředitel ústavu

## **ABSTRAKT**

V této bakalářské práci se zabývám strukturou dopravní infrastruktury Zlínského kraje a možnostmi jejího řešení čerpáním prostředků z Evropského fondu regionálního rozvoje. V teoretické části popisuji Zlínský kraj, vysvětluji základní pojmy v oblasti dopravy a uvádím základní informace o Evropském fondu regionálního rozvoje. V praktické části analyzuji současný stav dopravní infrastruktury Zlínského kraje a zjištěný stav je zpracován do SWOT analýzy. Dále zjišťuji možnosti čerpání prostředků z ERDF v letech 2007-2013. V závěru navrhuji řešení čerpání financí pro zlepšení současného stavu infrastruktury.

Klíčová slova: doprava, dopravní infrastruktura, Evropský fond regionálního rozvoje, Zlínský kraj, silniční doprava, železniční doprava, letecká doprava, vodní doprava, cyklistická doprava

## **ABSTRACT**

This diploma thesis deals with the structure of Zlín Region traffic infrastructure and some options for its improvement by drawing resources from European Regional Development Fund. The theoretical section I describe the Zlin region, explane the basice concepts of transport and gives some basic information about European Regional Development Fund. In the practical section I explore the actual state of the traffic infrastructure in Zlin's region and my findings have been processed into a SWOT analysis. Then I find out the current situation of drawing financial resources from ERDF in 2007-2013.. The coclusion offers some solutions for improvement of the current state.

Keywords: transport, traffic infrastructure, European Regional Development Fund, Zlin's region, road transport, railway traffic, air transport, water transport, cycling traffic

Chtěla bych poděkovat doc. RNDr. René Wokounovi, CSc., vedoucímu mé bakalářské práce, za rady k jejímu zpracování.

Dále děkuji mým blízkým za trpělivost a podporu, kterou mi poskytli při přípravě bakalářské práce, jakož i v průběhu celého studia.

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

Ve Zlíně

dne 17.5.2007

.....

podpis

## OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>8</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>9</b>
<b>1 CHARAKTERISTIKA ZLÍNSKÉHO KRAJE</b> .....	<b>10</b>
<b>2 ZÁKLADNÍ POJMY Z OBLASTI DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY</b> .....	<b>14</b>
2.1 DOPRAVA OBECNĚ.....	14
2.2 SILNIČNÍ DOPRAVA .....	14
2.3 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA .....	16
2.4 LETECKÁ DOPRAVA .....	17
2.5 VODNÍ DOPRAVA .....	17
2.6 CYKLISTICKÁ DOPRAVA .....	18
2.7 DALŠÍ POJMY Z OBLASTI DOPRAVY .....	18
<b>3 EVROPSKÝ FOND REGIONÁLNÍHO ROZVOJE</b> .....	<b>20</b>
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>22</b>
<b>4 SOUČASNÝ STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE ZLÍNSKÉM KRAJI</b> .....	<b>23</b>
4.1 SILNIČNÍ DOPRAVA .....	23
4.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA .....	28
4.3 LETECKÁ DOPRAVA .....	29
4.4 VODNÍ DOPRAVA .....	31
4.5 CYKLISTICKÁ DOPRAVA .....	32
<b>5 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ZLÍNSKÉHO KRAJE</b> .....	<b>33</b>
<b>6 STRATEGICKÉ DOKUMENTY ZLÍNSKÉHO KRAJE PRO OBDOBÍ 2007-2013</b> .....	<b>36</b>
6.1 OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA NA LÉTA 2007-2013 .....	36
6.1.1 Cíle prioritní osy 4.....	38
6.1.2 Cíle prioritní osy 6.....	39
6.1.3 Cíle prioritní osy 8.....	39
6.2 REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAM NUTS 2 STŘEDNÍ MORAVA.....	40
<b>7 NAVRHOVANÁ ŘEŠENÍ PROBLÉMŮ</b> .....	<b>42</b>
<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>45</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY</b> .....	<b>46</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK</b> .....	<b>47</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ</b> .....	<b>48</b>
<b>SEZNAM TABULEK</b> .....	<b>49</b>

<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>50</b>
---------------------------	-----------

## ÚVOD

V této bakalářské práci se zabývám dopravní infrastrukturou Zlínského kraje a jaké jsou možnosti čerpání prostředků z Evropského fondu regionálního rozvoje na řešení jejích problémů.

Nejprve stručně charakterizuji Zlínský kraj z hlediska oblastí, jež mají k dopravě značný vliv. Dále uvádím základní pojmy dopravní infrastruktury a vysvětluji pojem Evropský fond regionálního rozvoje. V praktické části stručně analyzuji současný stav dopravní infrastruktury v kraji. Ve Zlínském kraji má největší význam doprava silniční, železniční a cyklistická, menší význam má v současné době doprava letecká a vodní. Největší nedostatky a zároveň cíle rozvoje se pokouším formulovat ve SWOT analýze. Dále uvádím podmínky, jaké je nutné splnit v novém programovacím období 2007-2013 pro čerpání finančních prostředků z ERDF. Na základě uvedených poznatků se snažím navrhnout možné oblasti řešení problémů dopravní infrastruktury Zlínského kraje.

Toto téma jsem si vybrala, jelikož se setkávám každý den s nedostatky dopravní infrastruktury Zlínského kraje při cestě z Malenovic do Zlína a zpět. Zejména silniční doprava je v kraji nekvalitní a nedostatečná. V současné době Evropská unie vstoupila do nového programovacího období, proto mi přišlo zajímavé zhodnotit, jaké problémy dopravní infrastruktury je možné řešit za pomoci prostředků z Evropského fondu regionálního rozvoje.



## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 CHARAKTERISTIKA ZLÍNSKÉHO KRAJE

Na úvod nejprve stručně charakterizují řešené území.

Zlínský kraj vznikl k 1. lednu 2000 na základě 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. Na jihozápadě sousedí s Jihomoravským krajem, na severozápadě s Olomouckým krajem a na severovýchodě s krajem Moravskoslezským. Východní hranici tvoří státní hranice se Slovenskou republikou (hranice dlouhá 103 km).



Obr. 1 – Hranice Zlínského kraje [4]

### Reliéf kraje

Území Zlínského kraje má členitý charakter. Povodím Moravy se táhne rovinatá úrodná oblast Haná na Kroměřížsku a Slovácko na Uherskohradištsku. Na zbylé části kraje se roz-

kládají pahorkatiny a pohoří. Na severu to jsou Moravskoslezské Beskydy, na východě Javorníky, dále směrem k jihu probíhají Bílé Karpaty. Na jih od Moravskoslezských Beskyd se rozprostírá Hostýnsko-Vsetínská hornatina a Vizovická vrchovina. Na jihozápadě se nachází Chříby. Největší řekou je Morava, k menším tokům patří Bečva, Senice, Olšava, Vlára či Dřevnice. Celkově jsou v kraji příznivé klimatické podmínky.

### **Základní údaje**

Rozlohou 3.964 km<sup>2</sup> je Zlínský kraj čtvrtým nejmenším krajem České republiky. Počet obyvatel kolísá okolo hodnoty 590.700. Hustotou zalidnění 149 obyvatel/km<sup>2</sup> kraj výrazně převyšuje republikový průměr. V kraji se nachází 304 obcí, z nichž je 30 měst. Největším městem je krajské město Zlín.

### **Správní členění**

Území Zlínského kraje je rozděleno do 13 správních obvodů obcí s rozšířenou působností: Bystřice pod Hostýnem, Holešov, Kroměříž, Luhačovice, Otrokovice, Rožnov pod Radhoštěm, Uherské Hradiště, Uherský Brod, Valašské Klobouky, Valašské Meziříčí, Vizovice, Vsetín a Zlín. Jmenované obce jsou zároveň obce s pověřeným obecním úřadem spolu s dalšími 12 obcemi.

Na území Zlínského kraje existuje 24 mikroregionů, jejichž základem je dobrovolná i nezbytná spolupráce obcí, která je dána spádovostí, historickými i současnými vazbami a společně řešenými problémy.[5] Spolu s Olomouckým krajem vytváří Zlínský kraj Region soudržnosti NUTS II – Střední Morava. Území Zlínského kraje také patří do Euroregionu Bílé Karpaty, který vznikl v roce 2000 za účelem mezinárodní spolupráce na československé hranici.

### **Obyvatelstvo**

K 1.1.2006 žilo na území Zlínského kraje celkem 590.142 obyvatel, z toho 287.433 mužů a 302.709 žen. Zlínský kraj tak stojí uprostřed v celorepublikovém porovnání počtu obyvatel. Nejlidnatější okres je Zlínský, nejméně obyvatel žije v okrese Kroměříž.

Populace je z velké části tvořena venkovským obyvatelstvem. V kraji se nenachází žádné město s více než 100 000 obyvateli. [5]

### **Ekonomická situace kraje**

Zlínsko bývalo v minulosti plným právem považováno za ekonomicky silnou oblast s výraznou koncentrací velkých průmyslových podniků. Obuv, pneumatiky, stroje a letadla, to byly produkty tradičně spojované s centrem regionu. Přibližně od poloviny 90. let se hospodářsky stabilní pozice Zlína a celé východní Moravy začala otřásat v důsledku privatizace a restrukturalizace průmyslu. Negativní roli sehrála také špatná dopravní obslužnost území, odtržení od Slovenska, s nímž do té doby fungovaly významné obchodní vztahy, a rovněž rozpad většiny zavedených vědecko-výzkumných pracovišť.

Důsledkem je současná podprůměrná tvorba hrubého domácího produktu, třebaže je region nadále vnímán jako bohatá a dynamická oblast v rámci České republiky. [5]

Podíl na tvorbě HDP České republiky Zlínského kraje je 4,6 %, tento podíl má stále klesající tendenci.

### **Struktura průmyslu**

Dosavadní průmyslový potenciál kraje je založen na existenci dříve klíčových strojírenských výrobních podniků. Značný význam mají závody zpracovatelského průmyslu, zejména: obuvnického, dřevozpracujícího, kožedělného a dále chemie, gumárenství, potravinářství. Ty dosud patří k předním zásobovatelům spotřebního zboží na českém trhu. Nemají však potřebnou výkonnost - s výjimkou těch, do nichž vstoupil zahraniční investor. Nejvíce lidí je zaměstnáno v těchto oborech:

- 1) v průmyslu
- 2) ve stavebnictví
- 3) v dopravě, skladování a spojích
- 4) v oblasti obchodu, pohostinství, ubytovacích služeb a oprav motorových vozidel
- 5) v obchodu s nemovitostmi. [5]

## **Zemědělství**

Region lze geograficky 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, dosud téměř nedotčená, území. Horské louky a pastviny včetně CHKO Bílé Karpaty a Beskydy poskytují možnosti pro specifické formy zemědělské produkce, například pasterectví a další aktivity, jež souvisí se zachováním svébytného rázu krajiny i kultury. Jde o turisticky atraktivní projekty, které však dosud nejsou dostatečně využity. [5]

## **Cestovní ruch**

V jednom regionu zde nalezneme rozmanité spektrum krajinné scenerie, folkloru, historických i technických památek. Žádná jiná turistická oblast ČR nenabídne současně hory, manýristickou zahradní architekturu, lázně nebo vinobraní.[5] Zlínský kraj je z hlediska cestovního ruchu velmi zajímavý a má dobré předpoklady pro jeho rozvoj.

## **2 ZÁKLADNÍ POJMY Z OBLASTI DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY**

### **2.1 Doprava obecně**

#### **Doprava a přeprava**

Cílevědomá činnost, jejíž pomocí dochází k přemístování osob a zboží v prostoru. Dopravní infrastruktura ovlivňuje rozmístění socioekonomických činností. Nejrychleji se rozvíjí v místech koncentrace těchto činností. Přepravou označujeme vlastní uskutečňování dopravy.

#### **Dopravní bod a dopravní síť**

Dopravní bod je místo, kde se uskutečňuje nástup nebo výstup, případně přestup cestujících z dopravního prostředku nebo místo, kde je naloženo, přeloženo nebo vyloženo zboží. Dopravní síť vzniká tak, že jsou jednotlivé dopravní body 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. [1]

### **2.2 Silniční doprava**

#### **Silniční doprava**

Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemístování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu. [1]

Silniční dopravu můžeme rozdělit na vnitrostátní silniční a mezinárodní silniční dopravu.

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 takto:

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

### **Dálnice**

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

### **Silnice**

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

Silnice rozdělujeme dle významu do těchto tříd:

- a) silnice I. třídy,
- b) silnice II. třídy,

c) silnice III. Třídy.

Silnice I. třídy jsou určeny pro dálkovou a mezistátní dopravu. Jejich vlastníkem je stát. 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.

Pro dopravu mezi kraji a okresy slouží silnice II. třídy. Vlastníkem těchto silnic je kraj, na jehož území se silnice nachází.

Silnice III. třídy jsou určeny k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace, rovněž patří do vlastnictví kraje.

### **Místní komunikace**

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.[2] Místní komunikace jsou ve vlastnictví obce.

### **Účelová komunikace**

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

## **2.3 Železniční doprava**

### **Železnice**

**Dráhou** lze vymezit jako cestu, která je určená k pohybu drážních vozidel, včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.

Železniční dráhy se dále dělí na dráhy celostátní, regionální, vlečky a speciální dráhy.



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

Speciální dráhy slouží k zabezpečení dopravní obslužnosti obce, například metro.[2]

## **2.4 Letecká doprava**

### **Letecká doprava**

Civilním letectvím rozumíme letecké činnosti provozované letadly pro civilní účely. Letecká doprava slouží převážně k přepravě osob. O nákladní letecké dopravě mluvíme při přepravě cenného zboží malého objemu a váhy.

### **Letiště**

Letiště je územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha včetně souboru staveb a zařízení letiště, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel.[3]

## **2.5 Vodní doprava**

### **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 námořní a vnitrozemskou a dále na osobní a nákladní.

### **Vodní cesty**

Vodními cestami rozumíme vodní toky a jiné vodní plochy, na kterých je možné provozovat plavbu. Máme dvě základní kategorie vodních cest: sledované vodní cesty a ostatní vodní cesty.

Sledované vodní cesty musí odpovídat plavebně provozním podmínkám a členíme je na vodní cesty dopravně významné a na vodní cesty účelové.

## 2.6 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava slouží pro jízdu na kole.

### Cyklotrasa

Cyklotrasa příp. Cyklistická trasa je trasa pro cyklisty, která spojuje místa cyklistickou dopravou, a to po komunikacích, jež jsou vhodné pro jízdu na silničním jízdním kole. Cyklotrasy vedené po nezpevněném povrchu označujeme jako cykloturistické trasy. Cyklotrasa musí být označena dopravním značením.

### Cyklostezka

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

## 2.7 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 také železniční nebo vodní dopravu. Základ kombinované dopravy tvoří infrastruktura dopravních cest a překladišť, dopravní prostředky a přepravní jednotky.

Přepravní jednotky zajišťují bezpečnou přepravu zboží. Předpokladem pro fungování kombinované dopravy jsou tzv. překladiště kombinované dopravy, která by měla být lokalizována v místech styku jednotlivých druhů doprav.

**Integrovaná doprava**

Integrovanou dopravou se rozumí zajišťování dopravní obslužnosti určitého uceleného území veřejnou dopravou zahrnující více druhů dopravy (např. městská hromadná doprava, linková autobusová doprava, železniční osobní doprava a další) nebo linky více dopravců. Předpokladem je vznik tzv. integrovaného dopravního systému, ve kterém jsou cestující přepravováni podle jednotných přepravních podmínek.

### 3 EVROPSKÝ FOND REGIONÁLNÍHO ROZVOJE

Evropský fond regionálního rozvoje je jedním ze čtyř Strukturálních fondů, jejichž společným cílem je snižování rozdílů v životní úrovni mezi regiony Evropské unie. Z ERDF jsou rozdělovány finanční prostředky především na plnění Cílů 1 a 2 regionální a strukturální politiky EU a dále jsou z něho financovány Iniciativy společenství INTERREG a URBAN, jakož i inovační opatření.

Základní posláním ERDF je pomoc při odstraňování regionálních nerovností a posilování rozvoje a konverze regionů. Dále podporuje stabilní a trvale udržitelný rozvoj a vytváření trvale perspektivních pracovních míst.

Hlavními oblastmi politiky ERDF jsou:

- produktivní investice k vytvoření nebo zachování permanentních pracovních míst;
- investice do infrastruktury:
  - které v regionech získávajících podporu z Cíle 1 pomáhají růstu ekonomického potenciálu, přizpůsobení strukturálním změnám a tvorbě nebo udržení trvale perspektivních pracovních míst, včetně investic do infrastruktury přispívající k založení a rozvoji transevropských sítí v oblasti dopravy, telekomunikací a energetické infrastruktury s cílem spojit centrální regiony Společenství se strukturálně znevýhodněnými regiony, jejichž zaostávání je způsobeno geografickou (ostrovní, vnitrozemské nebo periferní) polohou;
  - které se v regionech získávajících podporu z Cílů 1 a 2 nebo z Iniciativ Společenství týkají diversifikace ekonomických lokalit a průmyslových oblastí procházejících úpadkem, obnovy v městských oblastech procházejících krizí a revitalizace a zlepšení dostupnosti venkovských oblastí a oblastí závislých na rybolovu; prostředky do infrastruktury tam, kde je modernizace nebo regenerace infrastruktury nezbytná pro tvorbu nebo rozvoj ekonomických aktivit vytvářejících pracovní místa, včetně infrastrukturního napojení na kterých jsou tyto aktivity závislé;
- rozvoj endogenního potenciálu podporováním lokálního rozvoje a aktivit malého a středního podnikání:
  - podpora služeb pro podniky, zvláště v oblasti managementu, marketingu a výzkumu a služeb společných pro více podniků;

- financování transferu technologií, včetně transferu informací a sběru informací, spolupráce mezi podniky a výzkumnými pracovišti a financování zavádění inovací v podnicích;
  - podpora přístupu podniků k úvěrům a půjčkám vytvořením příslušných finančních nástrojů;
  - přímá investiční pomoc podnikům;
  - podpora infrastruktury nezbytné pro lokální rozvoj;
  - pomoc organizačním strukturám poskytujícím služby pro vytváření nových pracovních míst (nejsou financovány z Evropského sociálního fondu);
- technická pomoc.

Posláním ERDF je odstranění regionální nerovnosti ve Společenství a podpora stabilního a trvale udržitelného rozvoje a trvalých pracovních míst.[1]

Z oblastí politiky, které ERDF podporuje, je z ohledem k této práci podstatná infrastruktura: transevropské sítě (TEN) a regionální infrastruktura.

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 4 SOUČASNÝ STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE ZLÍNSKÉM KRAJI

V praktické části se nejdříve zaměřím na jednotlivé druhy dopravní infrastruktury kraje, a to zejména dopravu silniční, železniční, leteckou, vodní a cyklistickou.

### 4.1 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. Podrobně je silniční a dálniční síť Zlínského kraje znázorněna na mapě v příloze P I.

Hustota silniční sítě Zlínského kraje je 0,53 km/km<sup>2</sup>, což je 25 % pod celostátním průměrem.

I přes nízkou hustotu silniční sítě, která je dána především kopcovitým charakterem území, její rozsah odpovídá potřebám dopravního napojení a dopravní obsluhy kraje. Významným nedostatkem a bariérou rozvoje je však neexistence dálnice ani síť rychlostní komunikace, která by krajem procházela a zajišťovala tím jeho spojení s ostatními regiony a státy, a dále neodpovídající parametry vybraných silnic a tahů.[5]

Hustota silnic I. třídy na území kraje je o 12,5 % vyšší než celostátní průměr. Hustota silnic II. třídy je naopak 22 % pod průměrem, u silnic III. třídy je hustota nižší o plných 30 % než činí průměr za celou Českou republiku. Nižší hustotu silnic II. a III. třídy lze odůvodnit převažujícím kopcovitým charakterem území Zlínského kraje. Délky silnic podle jednotlivých kategorií jsou rozepsány v tabulce 1.

Tab. 1. Délka silnic Zlínského kraje podle okresů k 31.12.2005, v km [6]

OKRES	Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy
<b>Kroměříž</b>	31	189	321
<b>Uherské Hradiště</b>	118	141	265
<b>Zlín</b>	111	84	311
<b>Vsetín</b>	76	160	308
<b>Zlínský kraj</b>	<b>337</b>	<b>574</b>	<b>1 205</b>

### **Evropská silniční síť**

Zlínským krajem prochází jen dvě silnice evropské silniční sítě. Jsou to silnice I. třídy I/50 (E50) a I/35 (E422). I když je silnice I/55 pro kraj významná, nespĺňuje podmínky pro zařazení do mezinárodní silniční sítě.

### **Rychlostní silnice**

V současné době jsou dokončeny pouze některé úseky silnic R49 a R55 (východní obchvat Otrokovic), jejich větší části jsou rozestavěny případně v plánech.

### **Silnice I. třídy**

Zlínským krajem prochází 11 silnic I. třídy. Na vyšší silniční síť Zlínský kraj napojují silnice I/50 a I/47. Silnice I/47 navazuje na dálnici D1, která tak umožňuje spojení kraje s Brnem, hlavním městem Prahou, západem Čech a při překročení hranic se západní Evropou. Silnici I/50 protíná silnice I/55, jež na jihu navazuje na dálnici D2 a na severu na rychlostní silnici R35. Dálnice D2 umožňuje spojení se Slovenskem a Maďarskem a rychlostní silnice R35 vede do východních a severních Čech a dále do Německa. Spojení se Slovenskou republikou zajišťují silnice I/57, I/49 a I/50. Napojení na Moravskoslezský kraj zajišťují silnice I/55, I/57 a I/58, silnice I/57 vede až do Polska. Spojení s Jihomoravským krajem a dále s Rakouskem a Jižní Evropou umožňuje silnice I/55.

Silnice I. třídy se ve Zlínském kraji potýkají s nedostatečnou šířkou. Jediná čtyřproudová silnice na území kraje je důležitá silnice I/49 Zlín – Otrokovice. Čtyři pruhy má však pouze v úseku Zlín – Cihelna. Úsek Cihelna – Malenovice křižovatka nyní prochází rekonstrukcí. Významná silnice I/55 vedoucí z Olomouce, přes Přerov, Uherské Hradiště a Břeclav až do Rakouska má nevyhovující šířku na úseku Hulín – Tlumačov – Napajedla. V tomto úseku je vysoká intenzita dopravy, směřující ze severu a jihu přes Otrokovice do Zlína. Rovněž nedostatečné parametry z hlediska šířky má silnice I/50 na úseku Uherský Brod – Bánov. Problémy s nedostatečnou šířkou jsou také na silnici I/57 v úsecích Bystřička – Vsetín a Valašské Meziříčí až po hranici kraje. Problémy s nedostatečnou šířkou silnic jsou i na



ostatních silnicích v kraji, výše jmenované jsou však nejdůležitější. V následující tabulce uvádím přehled všech silnic I. třídy v kraji.

Tab. 2 Přehled silnic I. třídy Zlínského kraje [5]

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, křiž. s I/55
I/49	Otrokovice - křiž. s I/55 - Zlín - Vizovice - Val. Polanka - křiž. s I/57/Horní Lideč, křiž. s I/57 - st. hranice ČR/SR
I/50	hr. Jihomoravského kraje - Buchlovice - 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 - křiž. s I/50/Kunovice, křiž. s I/50 - Uh. Ostroh - hr. Jihomoravského kraje
I/56	hr. Moravskoslezského kraje - Horní Bečva, křiž. s I/35
I/57	hr. Moravskoslezského kraje - Val. Meziříčí, křiž. s I/35/Val. Meziříčí, křiž. s I/35 a II/150 - Vsetín - Val. Klobouky - Brumov-Bylnice - st. ČR/SR
I/58	Rožnov p. Radhoštěm, křiž. s I/35 - hr. Moravskoslezského kraje
I/69	Vsetín, křiž. s I/57 - Liptál - Vizovice, křiž. s I/49
I/71	Uherský Ostroh, křiž. s I/55 - hr. Jihomoravského kraje

## Silnice II. třídy

Na území Zlínského kraje se nachází 27 silnic II. třídy. Silnice jsou dvoupruhové, pouze úsek silnice II/491 Lípa – Slušovice je čtyřpruhový. I u tohoto typu silnic je v některých úsecích nedostatečná šířka, která neodpovídá jejich dopravnímu zatížení: II/150 Loukov – Valašské Meziříčí, II/432 Hulín – Holešov, II/438 Holešov – Bystřice pod Hostýnem a II/490 Zlín – Uherský Brod. Správu silnic II. třídy zajišťuje příspěvková organizace Ředitelství silnic Zlínského kraje. V tabulce je uveden přehled silnic II. třídy Zlínského kraje.

Tab. 3 Přehled silnic II. třídy Zlínského kraje [5]

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/432/Koryčany, křiž. s II/429 - hr. Jihomor. 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 - Jablůnka, 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	Prostěj. 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. Olom. kraje - Holešov, křiž. s II/438/Holešov, křiž. s II/438 - Zlín, křiž. s 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. Jihomor. 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 - Brumov-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 - Uh. 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**

Na území Zlínského kraje se nachází 327 silnic III. třídy. Jejich správu také zajišťuje Ředitelství silnic Zlínského kraje.

### **Silniční hraniční přechody**

Na území Zlínského kraje se nachází šest hraničních přechodů pouze se Slovenskou republikou, a to Březová, Starý Hrozenkov, Strání, Střelná, Broumov-Bylnice a Nedašova Lhota. Nejfrekventovanější je hraniční přechod Starý Hrozenkov.

### **Intenzita dopravy**

Nejvyšší hodnota intenzity dopravy byla naměřena ve Zlíně na silnici I/49 (28.886 vozidel/den) a v Uherském Hradišti (26.627 vozidel/den). Intenzitu v rozmezí 15.000-20.000 vozidel dosahují také silnice procházející městy Kroměříž, Hulín, Otrokovice, Staré Město a Kunovice. Mezi nejzatíženější úseky patří: Otrokovice – Zlín – Vizovice (I/49), Buchlovice – Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice (I/50), Valašské Meziříčí – Vsetín (I/57), Valašské Meziříčí – Rožnov p. Radhoštěm (I/35) a Tlumačov – Otrokovice – Napajedla – Staré Město (I/55). Uvedená mapa zobrazuje úroveň dopravního zatížení Zlínského kraje (příloha č. 2).

V souvislosti s vysokou intenzitou dopravy je významný problém negativního vlivu na životní prostředí. V oblasti hluku 65 dB se nachází 17 % komunikací Zlínského kraje. Ovšem nejvíce hlukově (nad 70 dB) a emisně zatížená silnice je I/49 v oblasti Zlín-Malenovice a silnice I/55 v úseku Staré Město – Kunovice.

V silniční dopravě je také nutné připomenout autobusovou dopravu, která má významné postavení v rámci dopravní obslužnosti kraje. V kraji je dostatečný počet a dostupnost autobusových zastávek. Stálé autobusové trasy spojují všechny obce kraje. Většinu regionální i dálkové autobusové přepravy v kraji provozují společnosti ČSAD Kroměříž, ČSAD Uherské Hradiště, ČSAD Vsetín a Conner Morava. Významný dopravce je také Karel Housa – HOUSACAR a další dopravci ze sousedních krajů či ze Slovenské republiky.

V některých městech kraje je také provozován systém městské hromadné dopravy (MHD): Zlín, Otrokovice, Uherské Hradiště, Staré Město, Kunovice, Kroměříž, Vsetín a Valašské Meziříčí. Spojení krajského města s Otrokovicemi prostřednictvím MHD provozuje společnost Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s.r.o.

Ve Zlínském kraji dosud nebyl zaveden integrovaný dopravní systém. Pouze mezi Zlín a Otrokovice lze mluvit o částečné integraci MHD a železnice. Ve vlacích Českých drah v úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice lze použít některé přestupní jízdenky a časové předplatní jízdenky dle jednotlivých pásem.

## 4.2 Železniční doprava

Celková délka železničních tratí na území Zlínského kraje činí 359 km, z toho celostátní dráhy 276 km a regionální 83 km.[7]

Železniční síť Zlínského kraje je znázorněna na mapě v příloze č. 3.

Železniční tratě jsou dlouhodobě stabilizované, základní kostru tvoří páteřní tratě číslo 330 Přerov – Břeclav a 280 Hranice na Moravě – Střelná, které jsou součástí významných dopravních koridorů. Tyto hlavní železniční tahy jsou vzájemně propojeny v severní části kraje tratí 303 Kojetín – Valašské Meziříčí s pokračováním západním směrem na Brno a severovýchodním směrem na Ostravu. V jižní části kraje tvoří propojení hlavních železničních tahů trať 341 Staré Město – Vlárský průsmyk s odpojením tratě 340 Uherské Hradiště – Brno.

Uvedená základní síť je doplněna místními (regionálními) železničními tratěmi. Obecně lze konstatovat nízkou kvalitu celkových dopravních služeb, především se to vztahuje na komfort cestování a cestovní rychlost. [7]

II. železniční koridor Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav je součástí panevropského multimodálního koridoru. Modernizace úseků tohoto koridoru byla ve Zlínském kraji již ukončena. Nyní se postupně realizují stavby odbočné větve Přerov – Česká Třebová, jež tento II. železniční koridor napojí na I. železniční koridor Děčín – Praha - Pardubice – Česká Třebová – Brno – Břeclav. Zlínský kraj tak bude plně napojen na hlavní evropské železniční magistrály.

Podle výkonů nákladní přepravy lze Zlínský kraj charakterizovat jako území s nevyrovnanou přepravní činností, z celkového přepravního výkonu představuje nakládka 34,5 % a vykládka 65,5 %. Nejzatíženější řídicí železniční stanicí je Valašské Meziříčí.

Na území Zlínského kraje je 120 železničních stanic a zastávek. Železniční doprava se podílí na dopravní obsluze 78 měst a obcí, což představuje cca. 400 tis. obyvatel.

Převážná část tratí Zlínského kraje patří do obvodu České dráhy, a. s., Správy dopravní cesty Zlín. Do obvodu Správy dopravních cest Zlín již nezasahují tratě č. 302 Nezamyslice – Mozkovice a č. 300 Brno – Přerov, které spravuje Správa dopravní cesty Olomouc.

### **4.3 Letecká doprava**

Letecká doprava má na území Zlínského kraje mnohaletou tradici. Dříve se na letecké dopravě podílely hlavně Baťovy závody ve Zlíně, nyní má však letecká doprava pouze okrajový význam. Ve Zlínském kraji se nachází čtyři civilní letiště: Kunovice, Holešov, Otrokovice a Kroměříž, které jsou v soukromém vlastnictví

#### **Kunovice**

Letiště má statut mezinárodního veřejného letiště od roku 1993, je ve vlastnictví Leteckých závodů a. s. Od krajského města je vzdáleno přibližně 30 km. Kunovické letiště je pro kraj významné z hlediska obchodního, průmyslového i turistického. Na jedné vzletové a přistá-

vací dráze zde mohou přistávat lehká letadla, vrtulníky, motorizovaní větroni, ale také těžké transportní stroje. Současná kapacita letiště umožňuje 10 vzletů/přistání za hodinu a odbavení 60 pasažérů za hodinu. Rozvoj tohoto letiště je pro kraj velmi žádoucí.

### **Otrokovice**

Letiště v Otrokovicích je provozováno firmou Moravan, a.s. a má statut mezinárodního neveřejného letiště. Má jednu travnatou a jednu asfaltovou dráhu 650 x 250 m. Mohou jej využívat všechna letadla letící podle VFR (denní provoz), vrtulníky a ultralehká letadla. Jedná se o tovární letiště, kde lze provádět dopravní lety pro vlastní potřebu provozovatele letiště a potřebu zákazníků, lety pro zvláštní účely, školní a výcvikové lety atd. [5]

### **Holešov**

Letiště je vzdáleno asi 2 km od Holešova, jeho provozovatelem je společnost TTT AIR a.s. Má statut veřejného mezinárodního letiště. Letiště umožňuje přijímat letadla s maximální kapacitou 40 cestujících.

### **Kroměříž**

Letiště má státu neveřejné mezinárodní letiště a provozuje jej Aeroklub Kroměříž. Letiště slouží pouze pro potřebu provozovatelů.

Letecká doprava se uplatňuje pouze okrajově, je to dáno blízkou polohou mezinárodních dopravních letišť v Brně a Ostravě, které jsou od krajského města vzdáleny přibližně 90 km. Je zde však problém kvalitního komunikačního spojení se Zlínským krajem.

Na území kraje se uplatňuje také vrtulníková doprava, především jako letecký záchranný systém. Pro leteckou záchrannou službu je v kraji pět přistávacích ploch v areálu nemocnic: Zlín, Uherské Hradiště, Kroměříž, Vsetín a Valašské Meziříčí. Kraj se potýká s nedostatkem heliportů a vzletových a přistávacích ploch.

#### 4.4 Vodní doprava

Vodní doprava v kraji je pouze doplňková, je realizována po řece Moravě. Pravidelná plavba není v kraji provozována.

Baťův kanál je historickou vodní cestou, realizovanou v 30. letech 20. století pro zvýšení hladin spodních vod, závlahy a plavbu. Byl dlouhý 50 km a spojil Otrokovice s Rohatcem. Stavba se skládá z pohyblivých jezů s výsuvnými tabulemi a závlahovými klapkami, plavebních komor, soustavy závlahových a drenážních kanálů roztroušených po celé krajině. Plavební kanál je částečně veden po řece Moravě a částečně nově vykopaným umělým korytem, které se od řeky odděluje ve Sptyhněvi, znovu se spoje ve Starém Městě. Ve Veselí kanál znovu odděluje, ve Vnorovech se s řekou unikátním způsobem kříží a pokračuje až do Rohatce.[8]

Délka Baťova kanálu (od Otrokovic do Sudoměric) je v současnosti přibližně 60 km. Baťův kanál je v současnosti využíván pouze jako turistická vodní cesta. Nákladní plavba zde nefunguje. [8]

Dalšímu rozvoji brání úplné zprovoznění kanálu pro účely rekreační plavby – vyčištění kanálu, zprovoznění jeho technických zařízení, a nedostatečná infrastruktura jako např. přístaviště, chráněná kotviště, sociální zařízení atd. [7]

Dlouhodobým výhledovým záměrem je výstavba, v trase řeky Moravy, kanálu Dunaj – Odra – Labe, který částečně prochází také trasou Baťova kanálu (Otrokovice – Rohatec). Vodní cesta sleduje trasu důležité koridorové silnice R55 a II. Železničního koridoru (trať 330) a její stabilizace probíhá v návaznosti na protipovodňovou ochranu. Po vodě tak jsou spojena města Otrokovice a Strážnice (obec Petrov). Zároveň se zvažují další aspekty dokončení vodní cesty a to jak směrem na jih do Hodonína, tak směrem na sever, do Kroměříže. [5]

## 4.5 Cyklistická doprava

Cyklistika nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí, částečně řeší dopravní obsluhu v regionech. Během posledních několika málo let plynule přechází do městského i regionálního plánování. Stává se nejzdravějším způsobem dopravy a nepůsobí tak negativně na životní prostředí. Proto vznikají nároky uživatelů na dopravní prostor a odpovídající vybavenost.[9]

Mapa znázorňující síť cyklistické dopravy Zlínského kraje je uvedena v příloze IV.

Ve Zlínském kraji se nachází tři dálkové cyklistické trasy:

- Jantarová stezka (trasa č. 6 Eurovélo, Roscoff - Oděsa),
- Moravská stezka (trasa č. 9 Eurovélo, Polsko – Chorvatsko),
- Jihovýchodní příhraniční trasa (Beskydsko-Karpatská magistrála).

Mezi regionální trasy patří:

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

Dále se na území Zlínského kraje nachází celkem 51 cyklotras a cykloturistických tras. Jejich síť je v kraji značně nerovnoměrně rozmístěna, což je dáno převážně charakterem území a také mírou připravenosti jednotlivých území na jejich realizaci.

Stávající síť značených regionálních tras je nedostatečná. Vzhledem k relativně malým převýšením jsou všechny partie kraje (i vyšší polohy) dostupné pro cykloturistiku s malými výjimkami. V kraji chybí soustředěná cykloturistická středisková vybavenost. [5]



## 5 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ZLÍNSKÉHO KRAJE

V následující kapitole se pokusím provést SWOT analýzu současného stavu dopravní infrastruktury Zlínského kraje. SWOT analýzu dělíme na vnitřní a vnější vlivy. Vnitřní vlivy představují silné a slabé stránky, vnější vlivy zahrnují příležitosti a ohrožení rozvoje dopravy ve Zlínském kraji. Analýzu provedu z výše uvedených poznatků a z dostupných rozvojových dokumentů Zlínského kraje.

### Vnitřní vlivy

#### A. Silné stránky

- Relativně dostatečná hustota silnic
- Vysoká využitelnost služeb veřejné osobní dopravy (kvalitní síť MHD, železnice)
- Kvalitní páteřní železniční infrastruktura (koridory)
- Nízká nehodovost v železniční dopravě
- Modernizace železničních tratí
- Výstavba obchvatu Otrokovice
- Existence Baťova kanálu (turistický objekt)
- Využití letiště v Kunovicích
- Atraktivní podmínky pro cyklistickou dopravu (povodí řeky Moravy, Dřevnice, ale také kopcovitý terén)

#### B. Slabé stránky

- Minimální rozsah dálnic a rychlostních komunikací na území regionu a dosud nedostatečné napojení na celostátní síť
- Omezené napojení okrajových částí regionu na dopravní systém

- Technická zaostalost stávající dopravní infrastruktury
- Nedostatečná šířka některých dopravních cest
- Četný výskyt kolizních míst
- Absence přeložek, obchvatů, bezpečnostních prvků
- Nešetrnost k životnímu prostředí (hlukové a emisní zatížení)
- Velmi vysoká intenzita dopravy na průtazích měst
- Rostoucí počet osobních automobilů
- Nedostatečných rozsah a propojenost sítě cyklistických stezek ve vhodných lokalitách
- Absence komplexně pojatého integrovaného systému veřejné dopravy
- Nedostatečný přeshraniční dopravní ruch
- Technická zaostalost některých železničních cest
- Nízký podíl elektrizovaných železničních tratí
- Letiště v kraji neprovozují pravidelnou leteckou dopravu
- Nedostatečná infrastruktura pro Leteckou záchrannou službu
- Nedostatek překladišť pro kombinovanou dopravu

## Vnější vlivy

### A. Příležitosti

- Možnost propojení na regionální, vnitrostátní a mezinárodní úrovni
- Značný potenciál rozvoje meziměstské a meziregionální letecké dopravy
- Odstranění technické zaostalosti stávající silniční dopravní infrastruktury a implementace bezpečnostních prvků
- Napojení Zlínské aglomerace na systém dálnic a rychlostních komunikací i mezinárodních tras
- Využití lodní dopravy pro průmyslové a volnočasové účely

- Rozvoj cyklistických komunikací
- Integrovaný systém veřejných dopravních služeb
- Rozvoj přeshraniční dopravní infrastruktury a veřejných dopravních služeb
- Získání peněžních dotací ze strukturálních fondů EU
- Výstavba technických zařízení omezujících negativní vliv na životní prostředí a obyvatele

## **B. Ohrožení**

- Nedojde k naplnění představ o zvýšení kvality systému dopravní infrastruktury
- Nedojde k naplnění představ o využívání meziměstské a meziregionální letecké dopravy
- Lodní doprava nebude využívána ani pro průmyslové, ani pro volnočasové účely
- Cyklistické komunikace zůstanou vzájemně nepropojené a nerozvinuté
- Nedojde k propojení a integraci systému služeb veřejné osobní dopravy
- Přeshraniční dopravní aktivity nebudou významněji využívány a nepřispějí k ekonomickému a sociálnímu oživení příhraničních oblastí
- Přetížená MHD
- Nadměrný hluk z dopravy proniká do obytných zón ve městech
- Neexistující integrovaný dopravní systém může vést ke špatné koordinaci spojů
- Zvýšení znečištění ovzduší vlivem zvyšujícího se počtu motorových vozidel

## 6 STRATEGICKÉ DOKUMENTY ZLÍNSKÉHO KRAJE PRO OBDOBÍ 2007-2013

V letošním roce vstoupila Evropská unie do nového programovacího období 2007-2013. Pro Zlínský kraj v oblasti dopravní infrastruktury jsou v tomto období nejvýznamnější strategické dokumenty Operační program Doprava na léta 2007-2013 a Regionální operační program NUTS 2 Střední Morava.

### 6.1 Operační program Doprava na léta 2007-2013

OP Doprava je dokumentem reagujícím na doporučení Evropské komise (EK) předložit za Českou republiku (ČR) pro období 2007 – 2013 operační program zahrnující rozvojové priority sektoru doprava v ČR, které mohou být spolufinancovány ze strukturálních fondů EU (ERDF – Evropského fondu pro regionální rozvoj) a z Fondu soudržnosti (FS).[10]

OP Doprava obsahuje šest prioritních os, z nichž čtyři budou podporovány z Fondu soudržnosti a dvě z ERDF. Za implementaci bude odpovědné Ministerstvo dopravy. Finanční podpora z ERDF a z FS pro OP Doprava bude vyžadovat spolufinancování vybraných projektů k naplnění cílů OP Doprava z veřejných zdrojů ČR (Státní rozpočet, Státní fond dopravní infrastruktury), v určitém rozsahu z rozpočtů krajů, měst a obcí, případně ze soukromých zdrojů.[10]

Volbu strategie OP Doprava ovlivnily možnosti podpory a jejich rozsah zásahu z FS a z ERDF do oblasti doprava. Podle nařízení (obecné, FS a ERDF) lze podporovat:

- Z Fondu soudržnosti se jedná o investice do transevropských dopravních sítí, zejména pro prioritní projekty evropského zájmu, které jsou stanoveny rozhodnutím č. 1692/96/ES a rovněž se může zasahovat do oblastí souvisejících s udržitelným rozvojem, které představují jasné přínosy z hlediska životního prostředí v odvětví dopravy, mimo transevropské sítě, do železniční, říční, námořní dopravy, systémů intermodální dopravy a jejich vzájemné interoperability, řízení silniční, námořní a letecké dopravy, ekologické městské dopravy a veřejné hromadné dopravy.
- Z ERDF se jedná o přispívání na investice do infrastruktury především na národní a regionální úrovni.

Pro základní problémy byly stanoveny specifické cíle OP Doprava tak, aby bylo možné problémy postupně řešit a naplňovat tak globální cíl OP Doprava **Zlepšení dostupnosti dopravou**. Toho bude dosaženo výše uvedenou maximalizací a podporou silných stránek, minimalizací a snahou o zmírnění slabých stránek, podporou příležitostí a zmírněním ohrožení:

- **Specifický cíl 1 – Zlepšení železniční dopravy na síti TEN-T**

Specifický cíl 1 bude realizován prioritní osou Modernizace železniční sítě TEN-T

- **Specifický cíl 2 – Zlepšení silniční dopravy na síti TEN-T**

Specifický cíl 2 bude realizován prioritní osou Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T

- **Specifický cíl 3 – Zlepšení železniční dopravy na síti mimo TEN-T**

Specifický cíl 3 bude realizován prioritní osou Modernizace železniční sítě mimo TEN-T

- **Specifický cíl 4 – Zlepšení dopravy na silnicích I. třídy mimo TEN-T**

Specifický cíl 4 bude realizován prioritní osou Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T

- **Specifický cíl 5 – Zlepšení městské hromadné dopravy výstavbou metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze**

Specifický cíl 5 bude realizován prioritní osou Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze

- **Specifický cíl 6 – Zvýšení multimodality v nákladní přepravě a zlepšení vnitrozemské vodní dopravy**

Specifický cíl 6 bude realizován prioritní osou Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy[10]

Cílem mé práce je navrhnout možnosti čerpání prostředků z ERDF. Proto se nyní zaměřím zejména na prioritní osy 4 a 6, které předpokládají spolufinancování ze zdrojů ERDF.

Projekty do výše celkových nákladů 50 mil. EUR budou schvalovány v rámci České republiky Řídicím orgánem operačního programu. Projekty nad 50 mil. EUR bude vždy schvalovat Evropská komise.[10]

Při zařazení oblastí podpory do jednotlivých prioritních os byl kladen důraz na budoucí vyváženost objemů podpory pro jednotlivé oblasti dopravy. Pro předpokládané objemy prostředků EU bude nutné zajistit dostatečné národní spolufinancování. [10]

#### 6.1.1 Cíle prioritní osy 4

- **Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T**  
Specifického cíle prioritní osy bude dosaženo těmito intervencemi:
  - modernizací a odstraňováním závad na silnicích I. třídy,
  - budováním obchvatů a zklidňováním dopravy v obydlené zástavbě,
  - postupnou implementací telematických systémů na silnicích I. třídy,
  - zabezpečením dostatečné kapacity silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech,
  - realizací technických opatření vedoucích k minimalizaci vlivů již dokončených staveb na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví a ke zvýšení bezpečnosti,
  - drobnými investičními akcemi na podporu bezpečnosti provozu (např. investice do metodicky-výcvikových center, které by měly zajistit jednotnou úroveň doškolování řidičů určitých vozidel a umožnit tím naplnit České republice směrnici 2003/59/IS a přispět tím k plnění jak Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, tak i plnění Akčního plánu EU k bezpečnosti silničního provozu).[10]

Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury.

Na prioritní osu 4 je příspěvek společenství 860.982.640,- EUR, míra spolufinancování je 85 %.

### 6.1.2 Cíle prioritní osy 6

- **Podpora multimodální nákladní přepravy, nákup dopravních prostředků pro KD a přepravních jednotek pro KD, modernizace překladišť KD**

Specifických cílů prioritní osy bude dosaženo těmito intervencemi:

- podpora investic v multimodální přepravě
- výstavbou nové a modernizací stávající infrastruktury KD,
- podporou nových multimodálních technologií překládky,
- podporou vzniku VLC z veřejných zdrojů,
- podporou studií k podpoře multimodality v nákladní přepravě,
- podporou logistiky z veřejných zdrojů s pozitivním dopadem na vyšší zapojení železniční a vnitrozemské vodní dopravy do přepravních řetězců.

Příjemci podpory budou vlastníci/správci infrastruktury multimodální dopravy, právnické/fyzické osoby mající k pozemkům určeným k zastavění (podporovanou investicí) vlastnická či jiná práva, případně vlastníci překládacích mechanismů, přepravních jednotek KD a vlastníci/správci VLC, vlastníci dopravních prostředků, vlastníci/správci dotčené infrastruktury vnitrozemské vodní dopravy a Ředitelství vodních cest.[10]

Prioritní osa 6 je poskytnut příspěvek 270.676.817,- EUR, take s mírou financování 85 %.

### 6.1.3 Cíle prioritní osy 8

K cílů 4 a 6 byli přidány cíle 7 a 8, prioritní osa 7 je financována z FS a prioritní osa 8 z ERDF.

Globálním cílem prioritních os 7 a 8 je zajištění efektivního využití prostředků OP Doprava pro naplnění cílů OP Doprava.

Podpora bude zaměřena především na:

- zajištění kvalitního řízení, realizace a monitoringu OP Doprava včetně elektronického monitorovacího systému
- podporu absorpční kapacity příjemců s cílem zajistit kvalitní přípravu a implementaci projektů
- podporu řídicích, kontrolních, platebních a monitorovacích procesů
- zajištění publicity OP Doprava, naplňování komunikačního plánu OP Doprava
- zajištění hodnocení OP Doprava
- posilování administrativní kapacity Řídícího orgánu a příjemců (s cílem zlepšení absorpční kapacity programu a zefektivnění implementačního systému)
- náklady spojené s dokončením realizace programového období 2004 - 2006 a na přípravu programového období 2014 – 2020.

Příjemci podpory budou subjekty přímo zapojené do implementace OP Doprava a subjekty, které svou činností přispívají k implementaci a k naplňování cílů OP Doprava, a to včetně příjemců z tematických priorit OP Doprava.

Pro prioritní osu 8 vyčlenilo společenství z ERDF 23.784.193,- Eur.

## **6.2 Regionální operační program NUTS 2 Střední Morava**

Regionální operační program pro region soudržnosti NUTS 2 Střední Morava (ROP NUTS 2 Střední Morava) představuje klíčový strategický programovací dokument, vycházející ze sociálně-ekonomických rozvojových priorit regionu při realizaci projektů podporovaných ze strukturálních fondů EU v průběhu programovacího období let 2007 – 2013. Koncept ROP NUTS 2 Střední Morava respektuje legislativní i programové dokumenty EU, upravující rámec a obsah politiky soudržnosti, další klíčové strategické dokumenty sociálně-ekonomického rozvoje EU, jakož i klíčové dokumenty sociálního a ekonomického rozvoje České republiky a jejích regionů. Koncept ROP NUTS 2 Střední Morava pak současně respektuje procedury a pravidla využívání prostředků ze strukturálních fondů EU, státního rozpočtu České republiky a ostatních národních a regionálních veřejných zdrojů.[11]



Obsahové priority ROP NUTS 2 Střední Morava jsou v souladu se strategickými rozvojovými dokumenty regionu, tedy zejména Programem rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje a Programem rozvoje územního obvodu Zlínského kraje, a regionálními rozvojovými dokumenty s tematickým zaměřením. [11]

V následující tabulce 4 je uvedena struktura prioritních os ROP NUTS 2 Střední Morava.

*Tab. 4 Prioritní osy a oblasti podpory ROP NUTS 2 Střední Morava*

<b>Prioritní osy a oblasti podpory ROP NUTS 2 Střední Morava</b>			
<i><b>Prioritní osa 1 Doprava</b></i>	<i><b>Prioritní osa 2 Integrovaný rozvoj a obnova regionu</b></i>	<i><b>Prioritní osa 3 Cestovní ruch</b></i>	<i><b>Prioritní osa 4 Technická pomoc</b></i>
1.1 Regionální dopravní infrastruktura	2.1 Rozvoj regionálních center	3.1 Integrovaný rozvoj cestovního ruchu	4.1 Implementace
1.2 Veřejná doprava	2.2 Rozvoj měst	3.2 Veřejná infrastruktura a služby	4.2 Absorpční kapacita
1.3 Bezmotorová doprava	2.3 Rozvoj venkova	3.3 Podnikatelská infrastruktura a služby	
	2.4 Podpora podnikání	3.4 Propagace a řízení	

## 7 NAVRHOVANÁ ŘEŠENÍ PROBLÉMU

V této poslední kapitole se s pomocí rozvojových dokumentů pokusím nastínit problémy, které mohou být v kraji řešeny za pomoci finančních prostředků z ERDF.

Pro plánované dopravní projekty je nutné zpracovat vstupní analýzy přepravní frekvence, nevhodnosti, hlukové zátěže, dotčení přírody, místní šetření podniků. Půjde o náročné projekty, u kterých musí příprava začít co nejdříve.

Zásadní prioritou je přivedení dálnice D1 na území kraje a možnost budování dalších páteřních komunikací. Dále je nutné zachovat rozvoj regionálních cest, aby byly schopné vstřebávat nové dopravní zátěže z nadřazené sítě. Úspěch v dopravě převážně ulehčí zátěži obyvatel a přírody.

Na uvedené oblasti je nutné zpracovat podrobné projekty:

### **IDS – integrovaný dopravní systém Zlínského kraje**

- společná a koordinovaná přepravní nabídka jednotlivých druhů dopravy a dopravců (železniční osobní doprava, linková autobusová doprava a městská hromadná doprava);
- zlepšení propojení významných center cestovního ruchu v kraji;
- zavádění integrovaných systémů veřejné dopravy ve vybraných aglomeracích;
- zajišťování dopravního spojení okrajových a hůře dostupných částí regionů mimo rámec integrovaného dopravního systému;
- zavádění specifického vozového parku veřejné dopravy pro různé účely (školní autobusy, malé autobusy, nízkopodlažní vozy apod.).

### **Rozvoj letecké, vodní a cyklistické dopravy**

- modernizace letiště nadregionálního významu v Kunovicích;

- rozšíření atraktivní oblasti vodních cest včetně odstranění diskontinuity oddělených úseků vodních cest, vytvoření efektivní přístavní a servisní infrastruktury, vytvoření podmínek pro širší rekreační využívání vodních cest a celkové rozšíření atrakční oblasti vodní cesty;
- rozvoj vodní cesty Morava včetně průplavu Otrokovice – Rohatec pro účely rekreační plavby, modernizace a výstavba přístavů na vnitrozemských vodních cestách včetně implementace telematických systémů;
- budování cyklostezek podle „plánu akcí“ na období 2007 – 13.

### **Podpora kombinované dopravy**

- podpora rozvoje veřejných logistických center založených na regionálním principu (bývalých okresů) s cílem podpořit integraci jednotlivých přepravních proudů;
- podpora kombinované dopravy nejlépe formou vybudování logistického centra v místě křížení významných dopravních koridorů (silnice, železnice);

### **Rozvoj a údržba silniční sítě II. a III. třídy**

- realizace nového silničního propojení na krajské silniční síti v návaznosti na dokončování úseků dálnic a rychlostních silnic s cílem zlepšit dostupnost ekonomických center kraje a míst s významným rozvojovým potenciálem;
- odstranění havarijního stavu povrchů vozovek na silnicích II. třídy, které jsou v současné době v celkové délce 49,3 km, a havarijní stav na silnicích III. třídy v celkové délce 202 km, což je 50% délky současně evidovaných havarijních úseků;
- rekonstrukce nebo nová realizace stavby mostů ve stavebním stavu VII – havarijní (7 objektů) a ve stavu VI – velmi špatný (40 objektů);
- odstranění nebo minimalizování stavebních příčin nehodovosti v místech častých dopravních nehod v souvislosti s přijatou Národní strategií BESIP.

### **Rozvoj nadřazené dopravní infrastruktury**

- D1 v pokračování z Vyškova do Hulína a na Lipník nad Bečvou;
- R 55 z Přerova přes Otrokovice do Břeclavi s požadavkem na přímou obsluhu přílehlého území a tranzitní dopravy pro spojení vzdálenějších cílů v ose S/J;
- R 35 v úseku Palačov - Valašské Meziříčí;

- R 49 vedené v trase Hulín - Fryšták, Střelná státní hranice;
- obchvaty měst a obcí v trase silnice I/50;
- rozšíření silnice I/49 se záměrem vytvoření spojnice ke státní hranici se Slovenskou republikou a napojení města Zlína prostřednictvím R 69 na silnici R 55;
- I/35 v úseku Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm;
- I/57 v úseku Valašské Meziříčí - Vsetín - Horní Lideč;
- realizace severovýchodního a jihovýchodního obchvatu Otrokovice a odlehčení v Rožnově p. Radhoštěm (III/4867);
- II/487 Ústí u Vsetína - Velké Karlovice - státní hranice se SR;
- Sil. II/150: křiž. se sil. III/4389 - hranice okr. KM-VS
- Sil. III/43810, III/4389: Loukov – Libosváry
- Sil. II/490: Zlín, propojení R49 - I/49
- Sil. II/497: Březolupy – Bílovice
- Sil. II/490: Holešov, JV obchvat
- Sil. III/4867: Rožnov pod Radhoštěm, Tylovice – Hážovice
- Sil. III/36773: Kroměříž, most ev.č. 36773-1
- oprava nebo náhradní výstavba mostů;
- podpora výstavby obchvatů měst a obcí, odstranění nevyhovujícího technického stavu;
- obchvat Valašského Meziříčí;
- výstavba protihlukových opatření u stávajících dálnic a silnic I. třídy (např. protihlukové zdi a valy, výměna oken u obytných domů).

## ZÁVĚR

Zlepšení kvality a dostupnosti dopravní infrastruktury je nezbytná pro zvýšení konkurenceschopnosti Zlínského kraje. Zlínský kraj v této oblasti dlouho pokulhával. V posledních letech se však situace začíná měnit k lepšímu, ale stále není vyhráno. Ve všech oblastech dopravy je stále co dohánět.

I když to není v přímé kompetenci kraje nejzásadnější pro krajskou infrastrukturu je přivedení dálnice D1 do Zlínského kraje. Úkolem krajského zastupitelstva je přitáhnout pozornost vlády ČR k přivedení dálnice a rychlostní sítě do kraje, zejména R49 a R55.

Cílem mé práce je zjistit, na které oblasti dopravní infrastruktury Zlínského kraje je možné čerpat prostředky z ERDF.

Dalším velkým problémem je havarijní stav povrchů silnic II. a III. třídy, vypracování projektu na čerpání prostředků se tady přímo nabízí.

V rámci fondu ERDF je také vhodné vypracovat projekt na řešení IDS Zlínského kraje. Některá města v kraji si o to přímo říkají, např. aglomerace Zlín – Otrokovice a přilehlá menší města. Lidé bydlící jen pár kilometrů od Zlína jsou poměrně znevýhodněni neexistencí MHD ve svém bydlišti, odráží se to nejen na cenách jízdného, ale také na frekvenci jednotlivých spojů.

Také nedostatečně využití letiště v Kunovicích by jistě uvítalo finanční injekci, v případě zřízení další přistávací dráhy by se zvýšila jeho kapacita a bylo by možné zřídit pravidelné lety.

Z oblasti cestovního ruchu by bylo zajímavé sledovat doplnění chybějící infrastruktury v Baťově kanálu. V kraji také chybí kvalitní síť cyklostezek.

Ve Zlínském kraji je spousta problémových oblastí z hlediska dopravní infrastruktury. Aby bylo možné žádat o jejich finanční krytí z ERDF musí co nejdříve začít náročná technická příprava.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Monografie:

- [1] WOKOUN R. *Strukturální fondy a obce I*. PRAHA: ASPI, a.s., 2006.  
ISBN 80-7357-138-2

### Normy:

- [2] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě  
[3] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích  
[4] Zákon č. 439/2006 Sb., o civilním letectví

### Internetové zdroje:

- [4] *Informační portál Zlínského kraje*. [online]. [cit. 2007-04-30]. Dostupný z WWW:  
<<http://www.kr-zlinsky.cz>>
- [5] *Generel dopravy Zlínského kraje*. [online]. [cit. 2006-10-26]. Dostupný z WWW:  
<<http://www.kr-zlinsky.cz>>
- [6] Český statistický úřad. [online]. [cit. 2006-05-12]. Dostupný z WWW:  
<<http://www.czso.cz/xz/edicniplan.nsf/kapitola/13-7201-06-2006-08>>
- [7] *Studie kolejové dopravy Zlínského kraje*. [online]. [cit. 2006-10-26]. Dostupný z WWW: <<http://www.kr-zlinsky.cz>>
- [8] *Bařův kanál*. [online]. [cit. 2006-04-15]. Dostupný z WWW:  
<<http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>>
- [9] *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*. [online]. [cit. 2006-04-16]. Dostupný z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/download/cyklostrategie.pdf>>

### Dokumenty:

- [10] *Operační program doprava na léta 2007-2013*  
[11] Regionální operační program NUTS 2 Střední Morava

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje
ČR	Česká republika
SR	Slovenská republika
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
FS	Fond soudržnosti
KD	Kombinovaná doprava
OP	Operační program
ROP	Regionální operační program
SWOT	Analýza silných a slabých stránek, příležitostí a ohrožení
TEN-T	Transevropské dopravní síť
VLC	Veřejné logistické centrum

## SEZNAM OBRÁZKŮ

*Obr. 1 – Hranice Zlínského kraje [4]*



## **SEZNAM TABULEK**

*Tab. 1. Délka silnic Zlínského kraje podle okresů k 31.12.2005, v km [6]*

*Tab. 2 Přehled silnic I. třídy Zlínského kraje [5]*

*Tab. 3 Přehled silnic II. třídy Zlínského kraje [5]*

*Tab. 4 Prioritní osy a oblasti podpory ROP NUTS 2 Střední Morava[11]*

## SEZNAM PŘÍLOH

*P I Silniční a dálniční síť Zlínského kraje*

*P II Dopravní zatížení Zlínského kraje*

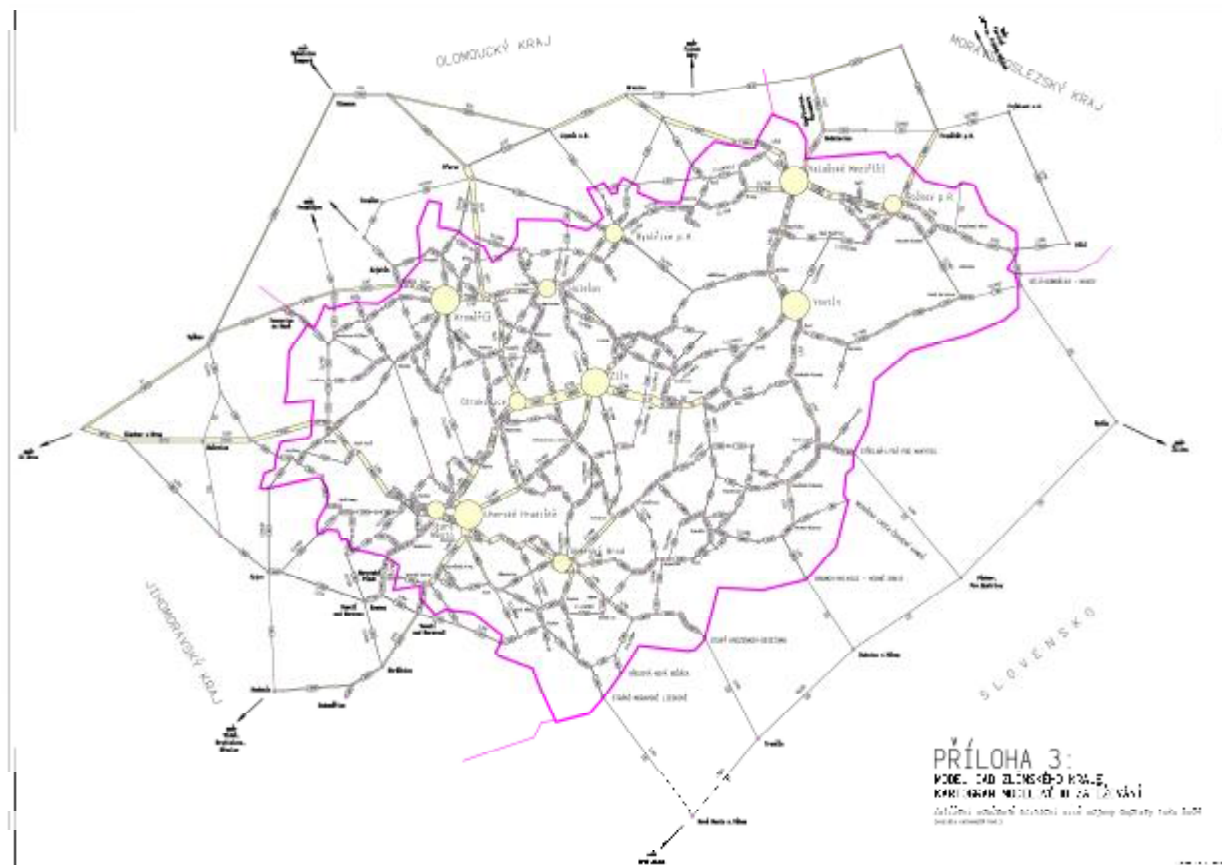
*P III Železniční síť Zlínského kraje*

*P IV Cyklistická doprava Zlínského kraje*

## PŘÍLOHA P I: SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ SÍŤ ZLÍNSKÉHO KRAJE



## PŘÍLOHA P II: DOPRAVNÍ ZATÍŽENÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE



## PŘÍLOHA P III: ŽELEZNIČNÍ SÍŤ ZLÍNSKÉHO KRAJE

