

Analýza dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji

Analysis of transporting infrastructure in Zlín region

Aleš Pavelka

Bakalářská práce
2008



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: 2007/2008

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

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

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

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Vysvětlete pojmy související s dopravou.
- Popište oblast regionu Zlínského kraje.

II. Praktická část

- Zhodnoťte současný stav dopravy ve Zlínském kraji.
- Sestavte SWOT analýzu.
- Definujte základní problémy a navrhněte opatření pro zlepšení současného stavu dopravy ve Zlínském kraji.

Závěr

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

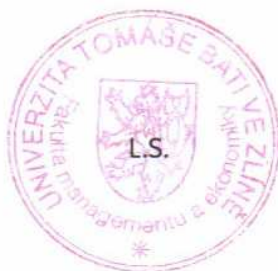
Seznam odborné literatury:


- [1] WOKOUN, R., a kol. Úvod do regionální věd. a veřejné správy. 3. vyd. Praha: IFEC, 2001. ISBN 8086473805.
[2] HÁJEK, O., I. sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji." Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005. 101 s. ISBN 80-7318-351-X.
[3] Ministerstvo dopravy, Dopravní politika pro léta 2005–2013, Kněžves u Prahy: M.I.B. production service, 2005. 62 s. ISBN 70-256-211-3.
[4] Bílá kniha – Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout. Komise evropských společenství, Brusel 19. 9. 2001.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jiří Macháček**
Ústav veřejné správy a regionálního rozvoje
Datum zadání bakalářské práce: **17. března 2008**
Termín odevzdání bakalářské práce: **23. května 2008**

Ve Zlíně dne 17. března 2008


doc. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkan




doc. RNDr. René Wokoun, CSc.
ředitel ústavu

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou silniční dopravy Zlínského kraje. Je rozdělena na pět částí. V teoretické části jsou zahrnuty pojmy týkající se všech druhů dopravy a stručná charakteristika kraje. Praktická část řeší problematiku současného stavu všech druhů dopravy kraje. Na základě informací zjištěných z předchozí části je sestavena SWOT analýza jednotlivých druhů dopravy. Závěr tvoří vize, návrh strategických cílů a projekty.

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

ABSTRACT

This bachelor work deals with analysis of transporting infrastructure in Zlín region. It has five parts. Theoretical part involves notions of all sorts of traffic and brief characteristic of the region. Practical part deals with problematic of present traffic situation. A SWOT analysis is set up on the basis of information from previous part. Ending is made of vision, suggestion of strategic objectives and projects.

Keywords: Transport, traffic infrastructure, road transport, stationary traffic, urban mass transport, integrated traffic system, railway transport, air transport, water transport, cycling traffic.

Rád bych poděkoval Ing. Jiřímu Macháčkovi, vedoucímu mé bakalářské práce, za odbornou pomoc při zpracování této práce.

Prohlašuji, že jsem na bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků, je-li to uvolněno na základě licenční smlouvy, budu uveden jako spoluautor.

Ve Zlíně

.....
Podpis diplomanta

OBSAH

| | |
|---|-----------|
| ÚVOD | 9 |
| I TEORETICKÁ ČÁST | 10 |
| 1 POJMY SOUVISEJÍCÍ S DOPRAVOU | 11 |
| 1.1 OBECNÁ DEFINICE DOPRAVY | 11 |
| 1.2 SILNIČNÍ DOPRAVA | 11 |
| 1.2.1 Technická základna silniční dopravy | 11 |
| 1.3 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA | 13 |
| 1.3.1 Základní pojmy z železniční dopravy..... | 14 |
| 1.4 LETECKÁ DOPRAVA | 15 |
| 1.4.1 Základní pojmy z letecké dopravy | 16 |
| 1.5 VODNÍ DOPRAVA | 16 |
| 1.6 CYKLISTICKÁ DOPRAVA | 17 |
| 2 CHARKTERISTIKA ZLÍNSKÉHO KRAJE | 19 |
| 2.1 EKONOMIKA | 20 |
| II PRAKTICKÁ ČÁST | 22 |
| 3 SOUČASNÝ STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY | 23 |
| 3.1 SILNIČNÍ DOPRAVA | 23 |
| 3.1.1 Kvalita silniční sítě..... | 24 |
| 3.1.2 Evropské silniční tahy | 25 |
| 3.1.3 Silnice I. , II. a III. třídy | 26 |
| 3.1.4 Intenzita dopravy | 27 |
| 3.1.5 Hlukové a emisní zatížení | 28 |
| 3.1.6 Investiční akce..... | 29 |
| 3.1.7 Stručné shrnutí kapitoly | 30 |
| 3.2 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST..... | 30 |
| 3.2.1 Autobusová doprava..... | 31 |
| 3.2.2 MHD | 32 |
| 3.2.3 Integrované dopravní systémy..... | 33 |
| 3.2.4 Stručné shrnutí kapitoly | 34 |
| 3.3 DOPRAVA V KLIDU | 34 |
| 3.4 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA | 35 |
| 3.4.1 Kvalita železniční sítě | 35 |
| 3.4.2 Současný stav železniční dopravy ve Zlínském kraji..... | 36 |
| 3.4.3 Regionální tratě | 38 |
| 3.4.4 Investiční akce..... | 39 |
| 3.4.5 Stručné shrnutí kapitoly | 41 |
| 3.5 LETECKÁ DOPRAVA | 41 |
| 3.5.1 Stručné shrnutí kapitoly | 43 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 3.6 | VODNÍ DOPRAVA | 44 |
| 3.6.1 | Stručné shrnutí kapitoly | 44 |
| 3.7 | CYKLISTICKÁ DOPRAVA | 44 |
| 3.7.1 | Trasy cyklistické dopravy na území Zlínského kraje | 44 |
| 3.7.2 | Investiční akce | 45 |
| 3.7.3 | Stručné shrnutí kapitoly | 46 |
| 4 | SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ZLÍNSKÉHO KRAJE | 47 |
| 4.1 | SWOT ANALÝZA SILNIČNÍ DOPRAVY | 47 |
| 4.2 | SWOT ANALÝZA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI | 49 |
| 4.3 | SWOT ANALÝZA LETECKÉ DOPRAVY | 50 |
| 4.4 | SWOT CYKLISTICKÉ DOPRAVY | 51 |
| 5 | CÍLE A NÁVRHY ŘEŠENÍ SOUČASNÉ DOPRAVNÍ SITUACE..... | 53 |
| 5.1 | VIZE | 53 |
| 5.2 | STRATEGICKÝ CÍL Č. 1 – NAPOJENÍ SILNIČNÍ SÍTĚ ZLÍNSKÉHO KRAJE NA VYŠŠÍ DOPRAVNÍ SÍŤ | 54 |
| 5.2.1 | Priorita 1. dokončení dálnice D1 na území Zlínského kraje | 54 |
| 5.2.2 | Priorita 2. výstavba rychlostních komunikací | 55 |
| 5.3 | STRATEGICKÝ CÍL Č. 2 – REKONSTRUKCE, MODERNIZACE A ÚDRŽBA SILNIČNÍ SÍTĚ ZLÍNSKÉHO KRAJE..... | 59 |
| 5.3.1 | Priorita 1. rekonstrukce silnice I/57 a výstavba I/35 | 59 |
| 5.3.2 | Priorita 2. údržba a zlepšení bezpečnosti silnic | 62 |
| 5.4 | STRATEGICKÝ CÍL Č. 3 – MODERNIZACE, ZKAPACITNĚNÍ A ELEKTRIZACE ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ | 64 |
| 5.4.1 | Priorita 1. modernizace, zkapacitnění, a elektrizace tratí celostátního a mezinárodního významu | 64 |
| 5.4.2 | Priorita 2. modernizace, zkapacitnění, a elektrizace tratí regionálního významu | 66 |
| 5.5 | STRATEGICKÝ CÍL Č. 4 – ZVÝŠENÍ KONKURENCESCHOPNOSTI ŽELEZNICE V OSOBNÍ DOPRAVĚ | 66 |
| 5.5.1 | Priorita 1. modernizace vozidlového parku..... | 67 |
| 5.5.2 | Priorita 2. modernizace železničních stanic | 68 |
| 5.6 | NÁVRHY PROJEKTŮ | 68 |
| 5.6.1 | Projekt č. 1 – výstavba rychlostní komunikace | 68 |
| 5.6.2 | Projekt č. 2 – modernizace železniční stanice Vsetín | 70 |
| 5.6.3 | Projekt č. 2 – modernizace letiště Kunovice | 70 |
| | ZÁVĚR | 72 |
| | SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY..... | 74 |
| | SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK | 76 |
| | SEZNAM OBRÁZKŮ | 77 |
| | SEZNAM TABULEK..... | 78 |

SEZNAM PŘÍLOH.....79

ÚVOD

Doprava je jedním z klíčových odvětví, které má význam pro každou fyzickou či právnickou osobu. Poptávka po přepravě osob a zboží neustále roste. Nejdůležitějším dopravním prostředkem se stal osobní automobil. Dochází neustálému nárůstu intenzity silničního provozu. Při přípravě legislativních i ekonomických nástrojů regulace dopravy a rozvoje infrastruktury se musí směřovat k optimalizaci dopravních systému, v jejichž rámci budou rozvíjeny ty druhy dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí. Železniční doprava má v tomto značný potenciál.

Analýzu dopravní infrastruktury Zlínského kraje jsem si vybral, protože mě toto téma zajímá. Správné programy vývoje a promyšlená dopravní politika dávají správné předpoklady pro harmonický vývoj obcí, měst a regionů. V první části jsem se zaměřil na vysvětlení pojmů souvisejících s jednotlivými druhy dopravy. Ve stručnosti charakterizuji Zlínský kraj. Dále popisuji současný stav jednotlivých druhů dopravy. Nejmenší část věnuji vodní dopravě, protože ta je ve Zlínském kraji zanedbatelná, i když se už rýsují jakési plány do budoucna. Sestavuji SWOT analýzu pomocí, které pojmenovávám problémy. V závěrečné části uvádím vizi a strategické cíle rozvoje.

Zlínský kraj má vypracován řadu dokumentů na toto téma. Stav dopravní infrastruktury v kraji je sice v horším stavu, ale realizací určitých projektů má potenciál se z těchto problému dostat. Je proto nutné se neustále dopravou zabývat.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 POJMY SOUVISEJÍCÍ S DOPRAVOU

V této části se zaměřují na pojmy související s dopravou. Dopravní soustavu tvoří jednotlivé systémy: silniční, železniční, letecký a nekonvenční (potrubní, lanovkový cyklistický...). Každý systém má určité specifické vlastnosti. Jednotlivé systémy jsou navzájem propojeny a vzájemně se ovlivňují.

1.1 Obecná definice dopravy

Doprava je záměrná činnost spočívající v přemísťování osob nebo věcí, která se uskutečňuje dopravními prostředky po dopravních cestách a to v prostoru a čase. [1]

1.2 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 přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu. [2]

1.2.1 Technická základna silniční dopravy

Technickou základnu silniční dopravy tvoří:

- stabilní základna
- mobilní základna
- zabezpečení provozu

Stabilní základna se skládá z pozemních komunikací a dopravních staveb. Na pozemních komunikacích se uskutečňuje přeprava prostřednictvím silniční dopravy. Rozdělujeme je na:

- dálnice
- rychlostní komunikace
- silnice
- místní komunikace

- účelové komunikace.

Z technického hlediska se dělí pozemní komunikace na :

- silniční komunikace
- cesty
- chodníky – pěší zóny.

Další rozdělení může být podle počtu dopravních směrů, počtu jízdnic pruhů, podle rozestupu dopravních směrů. Dálnice je budována bez úrovnových křížení s oddělenými místy pro napojení, vjezd a výjezd, mající směrové a oddělené jízdnic pruhy. Dálnice a vybrané rychlostní komunikace jsou zpoplatněny podle hmotnosti vozidel. Cena dálniční známky je každoročně stanovena.

Silnice rozdělujeme z hlediska státně politického významu do tříd:

- silnice I. třídy – jsou silnice státního a mezinárodního významu, které současně mají mezinárodní význam v silniční dopravě, navazují na silniční síť jiných států a tvoří mezinárodní síť silnic, které doporučuje a vymezuje Evropská hospodářská komise OSN. Tyto silnice mají dvojitý značení – státní jedno až dvoumístné číslo (11, 14, 35) a dále značení evropské doplněné písmenem E.
- silnice II. třídy – jsou silnice krajského významu, označují se dvou až třímístnými čísly a prakticky spojují krajská města (324, 125)
- silnice III. třídy – mají místní a „okresní“ význam, jsou označovány čtyřmístnými nebo pětimístnými čísly, případně čísly za lomítka (3511/II).

Silnice můžeme rozdělit i podle účelového určení na:

- mezinárodní silnice zapojené do mezinárodní silniční soustavy
- dálkové silnice určené a využívané pro dálkovou silniční dopravu
- rychlostní silnice – s navrhovanou rychlostí alespoň 100 km/h
- výpadové silnice, z center měst na jeho okraje

- okružní silnice, umožňující objezd města mimo zastavěná místa nezatěžující život města svoji přítomností
- dálniční přivaděče
- rekreační silnice, nemusí být sjízdné po celý rok a slouží především k přístupu do rekreačních oblastí

Součástí pozemních komunikací jsou místní a účelové komunikace, které jsou součástí dopravního vybavení obcí a měst. Rovněž údržba a zodpovědnost za ně patří obcím a městům.

Rozděluje se podle významu do čtyř tříd:

- místní komunikace I. třídy – technicky vyhovující všem druhům dopravy, je po nich vedena i veřejná hromadná doprava
- místní komunikace II. třídy – ostatní komunikace v obcích, které vyhovují provozu všech druhů motorových vozidel
- místní komunikace III. třídy - částečně přístupné provozu motorových vozidel (např. zákaz vjezdu nákladním vozidlům)

místní komunikace IV. třídy - které nejsou přístupné provozu motorových vozidel (pěší zóny a chodníky, cyklistické stezky) [1]

1.3 Železniční doprava

Železniční doprava má v srovnání s jinými druhy dopravy zásadní přednosti při přepravě hromadných substrátů, osob a v šetrném vztahu k životnímu prostředí. Jako ekonomicky výhodná se jeví právě přeprava na delší vzdálenosti. Za optimální vzdálenost se považuje v evropských poměrech vzdálenost 400 km.

1.3.1 Základní pojmy z železniční dopravy

Vůz – fyzický nákladní vůz bez ohledu na počet náprav

Vozová jednotka – dvou nebo třínápravový nákladní vůz. Vůz čtyř a vícenápravový se počítá za dvě vozové jednotky

Vozová jednotka – dvou nebo třínápravový nákladní vůz. Vůz čtyř a vícenápravový se počítá za dvě vozové jednotky

Členění nákladních vozů pro přepravy:

- vozy kryté, kryté s otvíratelnou střechou a chladící
- vozy vysokosběrné a výsypné
- vozy nízkosběrné, plošinové a speciální
- cisterny

Hnací vozidla – lokomotivy a motorové vozy

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

Druhy trakcí:

- elektrická stejnosměrná
- elektrická střídavá
- elektrická na oba trakční systémy
- elektrické motorové vozy stejnosměrné trakce
- elektrická motorové vozy střídavé trakce
- dieselová trakce
- parní trakce

Vlaky:

- nákladní: expresní, rychlé, spěšné, vyrovnávkové, průběžné, manipulační, vlečkové, služební
- osobní: supercity, eurocity, intercity, expresní, rychlíky, spěšné, osobní, soupravné

Tratě a koleje

Většina našich tratí vyhovuje hmotností na nápravu 20 t a 22,5 t. Většina tratí má rozchod 1 4335 mm. Ocelové normalizované kolejnice jsou uloženy na dřevěných nebo betonových pražcích. Tratě jsou převážně elektrifikované.

Železniční stanice

Slouží k odbavování cestujících, přijímání a vydávání zavazadel a spěšní, nákladce, vykládce a odbavování vozových zásilek. Řízení sledu vlaků, křižování a předjíždění vlaků, odvěšování a přivěšování vozů, rozřadování a sestavy vlaků.

Druhy stanic:

Mezilehlé – většina nákladních vlaků jimi projíždí, jsou obsluhovány manipulačními vlaky

Úsekové – lépe vybavené, podílí se na tvorbě vlaků

Seřadovací – rozřadování končících vlaků, sestava výchozích vlaků, zpracování tranzitních vlaků [3]

1.4 Letecká doprava

Letecká doprava je jednou z nejmladších druhů doprav. Provoz letecké dopravy vnitrostátní a mezinárodní je zabezpečován leteckými dopravci, kterými jsou většinou obchodní společnosti. Zřizování provozování a řízení dopravních letišť je stanoveno vnitrostátní úpravou každého státu. V minulosti byla veřejná letiště převážně zřizována státem. V poslední době docházelo často k odstátnění a nová dopravní letiště jsou běžně provozována za tím účelem založenými obchodními společnostmi.

Mezi hlavní činnosti provozovatelů letiště patří zajištění:

- možnost pro přistávání a vzlety letadel a pohyb letadel s tím souvisejících
- ochrana a ošetřování letadel
- uskutečňování leteckých činností
- pořádek, bezpečnost, záchranná a protipožární služba
- ochrana před protiprávními činy
- údržba a rozvoj letiště

Vybrané charakteristiky letecké dopravy:

- pro svou vysokou rychlost je vhodná zejména na dlouhé vzdálenosti
- osobní letecká doprava je poměrně bezpečná
- při dopravní nehodě zpravidla velké ztráty na životech
- vysoká četnost spojů [1]

1.4.1 Základní pojmy z letecké dopravy

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

Letiště - Vymezená plocha na zemi nebo na vodě (včetně budov, zařízení a vybavení) určené buď zcela nebo z části pro přílety, odlety a pozemní pohyby letadel.

Přímý let - let, který nevyžaduje, aby cestující musel přestoupit do jiného letadla, mezipřistání není při tomto letu vyloučeno.

Tranzitní hala - prostor v letištní budově vyhrazený pro tranzitní cestující. [4]

1.5 Vodní doprava

Vodní doprava je doprava plavbou po vodních tocích (zejména řekách), umělých i přírodních jezerech, mořích, oceánech i umělých plavebních kanálech a průplavech, a to na vodní hladině nebo pod hladinou. Také sem zařazujeme plavidla na vzduchovém polštáři, tedy vznášedla pohybující se nad vodní hladinou.

Souhrnný název pro vodní dopravní prostředky a jiné říditelné plovoucí objekty je plavidla. Plavidlem bývá nejčastěji loď, ale je jím například také vor nebo ponorka.

Vodní (lodní) dopravu dělíme na:

- námořní a vnitrozemskou (vnitrozemskou se rozumí zejména říční a jezerní) - některá plavidla však mohou mezi řekami a moři přejíždět
- osobní a nákladní
- linkovou (pravidelnou) a nepravidelnou (příležitostnou)

Zvláštním druhem dopravy oproti dálkové dopravě nebo podélné říční dopravě jsou přívozy, které slouží k přepravě napříč vodním tokem. Obdobná (zpravidla námořní) doprava na kratší vzdálenosti například přes průliv, přes řeku v jejím ústí nebo na blízký ostrov se nazývá trajekt.

Voroplavba je efektivní způsob svážení vytěženého dřeva po vodě a má dávnou tradici i v Česku. Znemožňuje ji však regulace vodních toků a výstavba přehrad.

Místní vodní doprava může být také součástí systému městské dopravy nebo integrovaného dopravního systému.

Plavidla bývají většinou poháněna dieselovými motory, které vystřídaly parní stroje. Jiný způsob pohonu jsou plachty, které se dnes používají ke komerčním účelům už jen v zemích třetího světa, v rozvinutých zemích slouží spíše k rekreačnímu a sportovnímu jachtingu. [9]

1.6 Cyklistická doprava

Cyklotrasa - vede po silnicích, drobných místních a účelových komunikacích. Jejich značení je podobné jako u silničního značení pro motorová vozidla.

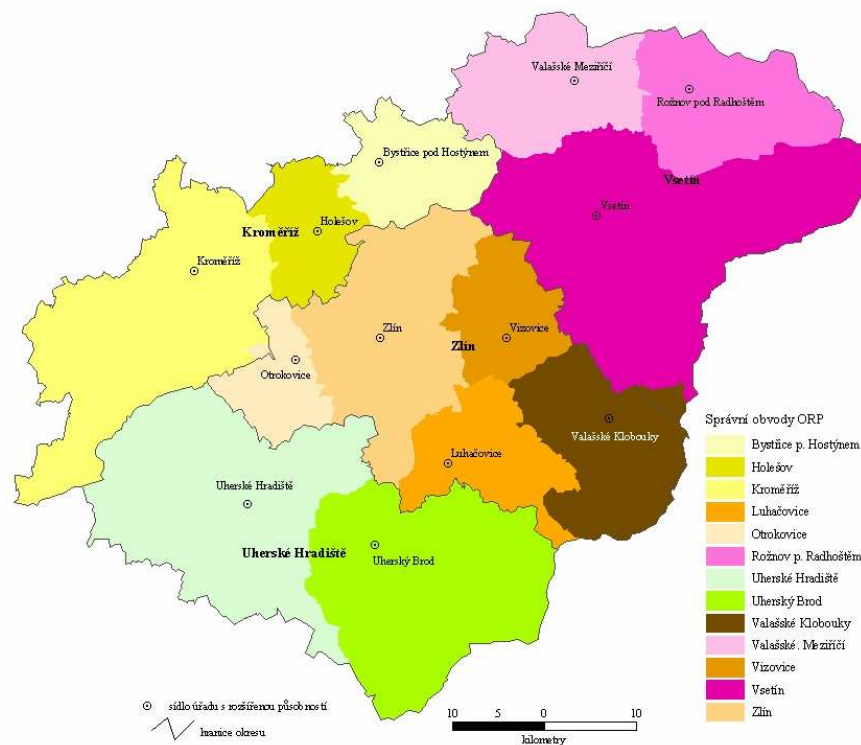
Cyklostezka - je vyšší forma organizace řízení pohybu cyklistů. Na cyklostezkách jsou pro cyklisty přesně vymezené prostory pohybu vyznačeny vodorovným a svislým dopravním značením a pro uživatele to znamená, že pro ně tyto speciálně umístěné dopravní značky jsou povinni respektovat a dodržovat přesně stanovená pravidla. Cyklostezka je vždy ohraničena na svém a začátku a konci a je výhradně určena pouze pro cyklistickou dopravu

Pokud je souběžně vedena se silnicí, má cyklista povinnost tuto stezku využívat. Povrch je zpravidla zpevněný (asfalt, dlažba) o minimální šířce 2 metry.

Cykloturistická trasa - opouští silnice s automobilovým provozem a vede přírodou a terénem, většinou po horší polní či lesní cestě a určena by měla být především pro vyznavače horských kol. Je vyznačena pásovými značkami, které mají krajní pásy žluté a prostřední je červený, modrý, zelený nebo bílý. Jedná se tedy o podobné značení jako u tras pěších, lišící se navíc i velikostí a delším intervalem umístění. [15]

2 CHARKTERISTIKA ZLÍNSKÉHO KRAJE

Zlínský kraj byl ustanoven k 1. lednu 2000 na základě ústavního zákona č. 347 ze dne 3. prosince 1997 o vytvoření vyšších územních samosprávných celků. Vznikl sloučením okresů Zlín, Kroměříž a Uherské Hradiště, které patřily k Jihomoravskému kraji, a okresu Vsetín, který spadal do Severomoravského kraje. Spolu s Olomouckým krajem tvoří region soudržnosti Střední Morava. S účinností od 1. 1. 2003 se vytvořilo 13 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (obce III. stupně), v jejichž rámci působí 25 územních obvodů pověřených obcí (obce II. stupně).



Obr. 1. Členění kraje

Nachází se na východě republiky, kde jeho východní okraj tvoří hranici se Slovenskem. Na jihozápadě sousedí s krajem Jihomoravským, na severozápadě s Olomouckým a v severní části s krajem Moravsko-slezským. Svou rozlohou 3 964 km² je čtvrtým nejmenším krajem v republice. Má celkem 304 obcí (z toho 30 měst), ve kterých ke konci roku 2006 žilo 589 839 obyvatel. Hustota zalidnění 149 obyvatel/km² výrazně převyšuje

republikový průměr. Nejvyšší zalidněnost je v okrese Zlín (187 obyvatel/km²) a nejnižší v okrese Vsetín (127 obyvatel/km²).

Zlínský kraj má velkou rozlohu chráněného krajinného území. Velkoplošná území zahrnují dvě chráněné krajinné oblasti, Beskydy a Bílé Karpaty, která zahrnují zhruba 30 % území. CHKO Bílé Karpaty patří mezi šest biosférických rezervací UNESCO v republice. Na území kraje se dále nachází 44 přírodních rezervací, z toho 6 národních a 126 přírodních památek, z toho 3 národní. V červenci 2000 bylo založeno sdružení právnických osob Euroregion Bílé - Biele Karpaty, zaměřené na všestranný rozvoj přeshraniční spolupráce regionů na území chráněné krajinné oblasti Bílé Karpaty. Euroregion zahrnuje území působení sdružení „Región Biele Karpaty“ se sídlem v Trenčíně a území působení sdružení „Region Bílé Karpaty“ se sídlem ve Zlíně. Českou část euroregionu tvoří okresy Uherské Hradiště, Zlín a Vsetín a část okresu Kroměříž a dále několik obcí okresu Hodonín s mikroregionem Hornácko patřícím do Jihomoravského kraje. [5]

2.1 Ekonomika

Ekonomika v kraji byla a je založena především na zhodnocování vstupních surovin a polotovarů. Export v kraji je negativně poznamenán polohou kraje v rámci ČR. V tvorbě hrubého domácího produktu se Zlínský kraj řadí na 9. místo mezi kraji v ČR. V roce 2006 dosáhla průměrná hodnota HDP na 1 obyvatele kraje 254 466 Kč (v běžných cenách).

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

K 31. 12. 2006 registroval Český statistický úřad ve Zlínském kraji celkem 130 477 právnických a fyzických subjektů, z nichž 15 475 subjektů mělo zaměstnance, což je o 5,5 % více než ke stejnému datu 2005. S počtem zaměstnanců 25 a více je v kraji 1 586 firem.

K 31. 12. 2006 evidovaly úřady práce Zlínského kraje celkem 25 601 uchazečů o zaměstnání, registrovaná míra nezaměstnanosti byla 7,8 %. V rámci kraje měl nejvyšší míru nezaměstnanosti okres Vsetín (9,7 %) a naopak nejnižší okres Zlín (6,3 %). [11]

II. PRAKTICKÁ ČÁST

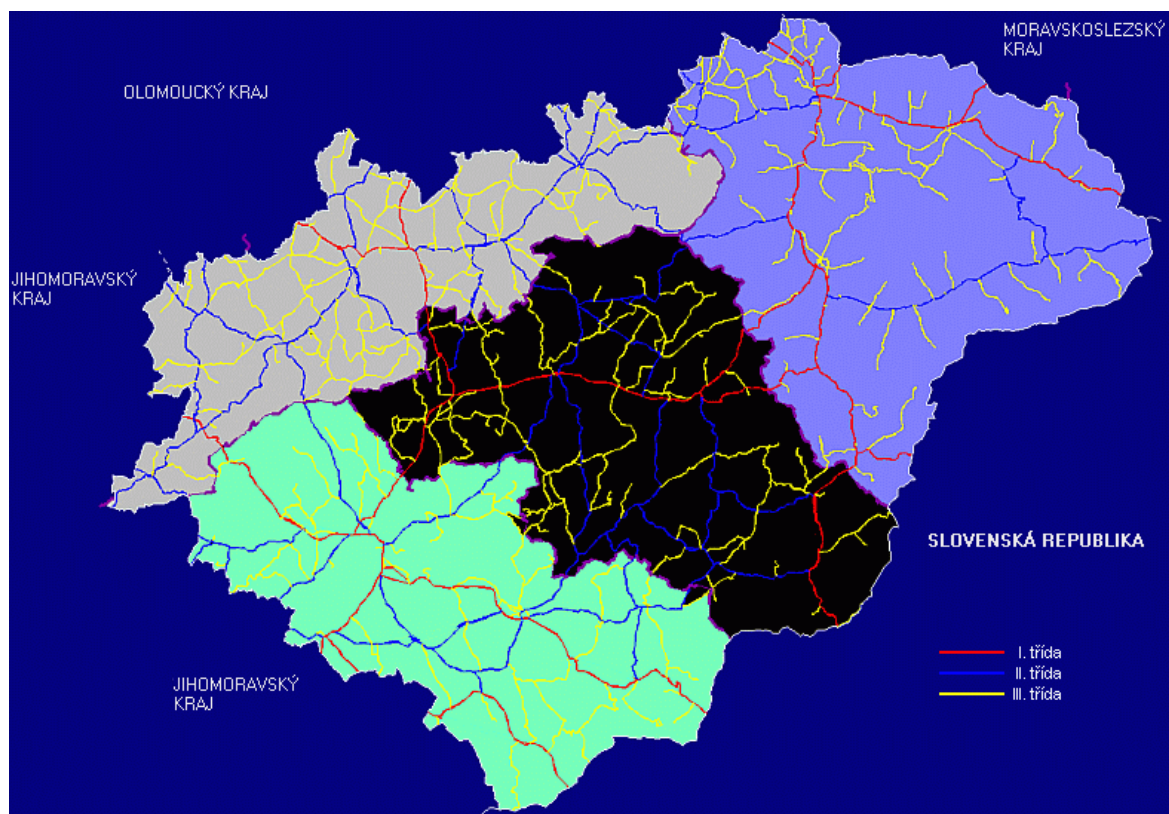
3 SOUČASNÝ STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

V současnosti rostou výkony nákladní dopravy rychlejším tempem než ekonomika. Růst nároků na nákladní dopravu je důsledkem globalizačních vlivů, jejichž vinou se zvětšují vzdálenosti mezi místem výroby a spotřeby. Převavci se snaží minimalizovat logistické náklady distribučních procesů, což v situaci, kdy veškeré náklady na dopravu nejdou na vrub přepravce (zejména v silniční nákladní dopravě), vede k preferenci logistických systémů upřednostňujících rychlost a přesnost dodávky. Vlivem toho jsou logistické systémy orientovány především na silniční nákladní dopravu, a zkracování dodacích lhůt tak vede ke zvyšování dopravních výkonů.

V osobní dopravě se v České republice dělba přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy vzhledem k zachování možnosti udržitelného rozvoje v odvětví dopravy vyvíjí nepříznivým směrem. Vývoj dělby mezi hromadnou a individuální osobní dopravou směřuje k ohrožení funkčnosti dopravního systému kongescemi na silnicích a k nepřiměřenému negativnímu působení dopravy na životní prostředí na jedné straně a k nedostatku tržeb a přílišné závislosti na dotacích ve veřejné dopravě na straně druhé. Příčinami tohoto vývoje jsou rostoucí dostupnost individuální dopravy a rychlejší zkvalitňování silniční infrastruktury ve srovnání s infrastrukturou železniční. Železniční dopravci na tento vývoj dosud nereagují nabídkou dostatečně kvalitních služeb. [8]

3.1 Silniční doprava

Hustota silniční sítě Zlínského kraje (0,53 kilometrů silnic na 1 km² rozlohy území) odpovídá potřebám dopravního napojení všech měst a obcí na silniční síť a jejich dopravní obsluhy. Kopcovitý charakter některých oblastí kraje (týká se zejména okresu Vsetín) předurčuje převažující údolní zástavbu v území a tím i nižší hustotu silniční sítě.



Obr. 2. Schéma silnic Zlínský kraj

3.1.1 Kvalita silniční sítě

Výrazným handicapem a deficitem Zlínského kraje je neexistence sítě silnic vyššího řádu (dálnice, rychlostní silnice a čtyřpruhové silnice) s návazností na ostatní regiony a jejich nadřazenou silniční sít' a na dálniční sít' České republiky a Evropy. Jedinou nerozdělenou čtyřpruhovou silnicí je II/491 v úseku Lípa – Slušovice.

Vysoký podíl průjezdních úseků zastavěným územím obcí na většině hlavních tahů (I/55 – 33%, I/57 – 47%, I/35 – 37%, I/50 – 37%), nevhodné směrové a sklonové poměry na mnohých významných silnicích I. a II. třídy (I/57, I/50, I/49, I/69, II/150, II/490, II/495) a nedostatečné pasportizační šířky jejich některých úseků (týká se silnic I. třídy I/55, I/57, I/35, I/50, I/49, I/69, I/47 a silnic II. třídy II/432, II/438, II/150, II/490, II/495, II/437,

II/487) snižují celkovou rychlost a plynulost přemístování a bezpečnost silničního provozu. [9]

Technický stav silniční sítě není příliš příznivý. S nárůstem osobní a nákladní dopravy dochází k většímu zatížení silniční sítě. Řada silnic I. a II. tříd je v havarijním stavu. Dalším problémem je oprava mostů. Nezbytným předpokladem pro zamezení dalšího zhoršování, je potřeba podstatně zvýšit objem prostředků vynakládaných do údržby silniční sítě.

Tab. 1. Délka silnic a dálnic podle okresů k 31. 12. 2006

| Kraj, okresy | Délka silnic a dálnic | v tom | | | | |
|---------------------|-----------------------|---------|------------|---------------------------|------------|--------------|
| | | dálnice | I. třída | z toho rychlostní silnice | II. třída | III. třída |
| Zlínský kraj | 2 121 | - | 341 | 3 | 574 | 1 206 |
| Kroměříž | 541 | - | 31 | - | 189 | 321 |
| Uherské Hradiště | 526 | - | 118 | - | 141 | 267 |
| Vsetín | 506 | - | 111 | - | 84 | 311 |
| Zlín | 548 | - | 80 | 3 | 160 | 308 |

3.1.2 Evropské silniční tahy

Do evropské silniční sítě typu E jsou na území Zlínského kraje zařazeny pouze 2 silnice I. třídy vedené ve směru západ – východ, a to I/50 (s mezinárodním označením E 50) a I/35 (E 442). Mezinárodní silniční tah E 50 vychází z Brestu na západním pobřeží Francie a je veden přes Paříž, dále přes Saarbrücken, Mannheim a Norimberk v Německu do České republiky. Zde prochází Plzní po dálnici D 5 do Prahy a dále přes Brno po dálnici D 1 až do Holubic, kde je odkloněn na již zmíněnou silnici I/50, po které pokračuje přes Uherské Hradiště a Uherský Brod na Slovensko. Tam je veden přes Trenčín, Žilinu, Poprad, Prešov a Košice do Užhorodu a Mukačeva na Ukrajině, kde na něj navazuje tah E 471.

Mezinárodní silniční tah E 442 navazuje v Karlových Varech na tahy E 48 a E 49 přicházející z Německa a dále pokračuje přes Chomutov, Most, Teplice, Ústí nad Labem a

Děčín do Chrastavy. Odsud je již veden po silnici I/35 přes Liberec, Turnov, Jičín, Hradec Králové, Vysoké Mýto, Svitavy a Mohelnici do Olomouce. Poté pokračuje po R 35 a I/47 do Hranic a následně opět po silnici I/35 přes Valašské Meziříčí a Rožnov pod Radhoštěm na Slovensko do Bytče, kde je napojen na mezinárodní tahy E 50 a E 75.

V dominantním dopravním směru sever - jih není územím Zlínského kraje vedena žádná značená mezinárodní silnice. Významná koridorová silnice I/55, která je součástí mezinárodní trasy Polsko – Rakousko, nespĺňuje všechny parametry pro zařazení do evropské sítě silnic, stejná situace je u silnice I/57. [6]

3.1.3 Silnice I., II. a III. třídy

Dálková a mezistátní doprava je vedena především po silnicích I. třídy, které jsou v majetkové správě Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Zlínský kraj a jejichž celkový počet na území kraje je 11. Z tohoto počtu 6 silnic kraj protíná (I/35, I/47, I/50, I/54, I/55, I/57), 4 silnice zde začínají nebo končí (I/49, I/56, I/58, I/71) a 1 silnice se nachází pouze na jeho území (I/69).

Celkem 27 silnic II. třídy nacházejících se na území kraje a spravovaných Ředitelstvím silnic Zlínského kraje zajišťuje spojení mezi jednotlivými oblastmi a regiony. z nich pouze 1 silnice krajem prochází (II/436), 14 silnic zde začíná nebo končí (II/150, II/422, II/426, II/427, II/428, II/429, II/432, II/433, II/437, II/438, II/439, II/487, II/490, II/495) a 12 silnic spojuje města a oblasti pouze v kraji (II/367, II/435, II/481, II/488, II/489, II/491, II/492, II/493, II/494, II/496, II/497, II/498). [6]

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

Tab. 2. Přehled silnic I. a II. třídy

| Číslo silnice | Úsek | Číslo silnice | Úsek |
|---------------|---|----------------|--|
| I/35 | Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm | II/433 | hranice kraje – Morkovice-Slížany – Strážky |
| I/49 | Vízovice – Pozděchov – Valašská Polanka | II/435 | Chropyně – Kroměříž |
| I/49 | Horní Lideč – Slovensko | II/436 | hranice kraje – Chropyně – hranice kraje |
| I/50 | Zlechov – Staré Město – Uherské Hradiště | II/437 | hranice kraje – Bystřice pod Hostýn |
| I/50 | Vésy – Veletiny | II/438 | Holešov – Otrokovice |
| I/54 | hranice kraje – Slavkov | II/439 | hranice kraje – Kelč – Kunovice |
| I/55 | Napajedla – Babice – Staré Město úsek silnice I/56 | II/488 | Vízovice – Slavičín |
| I/57 | Valašské Meziříčí – Jablunka – Vsetín | II/489 | Fryšták – Hošťálková |
| I/57 | Vsetín – Valašská Polanka | II/490 | hranice kraje – Holešov |
| I/71 | Uherský Ostroh – hranice kraje | II/490 | Fryšták - Zlín |
| II/150 | Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí (stávající) | II/490 | Zlín – Biskupice |
| II/367 | Kroměříž – Kvasice – Tluma | II/491 | Fryšták – Slušovice – Lípa |
| II/422 | Zlechov – hranice kraje | II/494 | Pozlovice – Luhačovice – Biskupice |
| II/426 | Medlovice – hranice kraje | II/492 | Haluzice – Vlachovice – Valašské Klobouky |
| II/427 | Staré Město – Polešovice – hranice kraje | II/495 | hranice kraje – Uherský Ostroh – Hluk – Uherský Brod |
| II/428 | hranice kraje – Zdounky – Staré Město | II/496 | Luhačovice – Bojkovice – Komňa |
| II/429 | hranice kraje – Koryčany – Osvětimany | II/497, II/498 | Uherské Hradiště - Kunovice |

3.1.4 Intenzita dopravy

Vysokých hodnot průměrných denních intenzit silniční dopravy bylo v roce 2006 dosaženo na následujících silnicích I. třídy:

- I/49 (10,7 tis. vozidel za den)
- I/55 (10,6 tis. vozidel za den)
- I/50 (8,8 tis. vozidel za den)

- I/35 (8,1 tis. vozidel za den)
- I/57 (6,4 tis. vozidel za den)

Nejvyšší podíl těžké nákladní dopravy byl zaznamenán na silnici I/55 (30%).

Mezi nejzatíženější úseky (s intenzitami 10 000 a více vozidel za 24 hodin) 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)

Kroměříž – Hulín (I/47)

Zásadně negativní vliv na okolní prostředí a obyvatelstvo mají velmi vysoké intenzity dopravy na průtazích měst:

- Zlín, Uherské Hradiště (25-30 tis. voz./den)
- Kroměříž, Val. Meziříčí, Hulín, Otrokovice, Staré Město, Kunovic (15 až 5 tis. voz./den)

3.1.5 Hlukové a emisní zatížení

Hluk a emise patří k významným negativním vlivům dopravy na okolí. 17,4% celkové délky hodnocených komunikací tj. 210,85 km se nachází v oblasti nad 65 dB a jsou v oblasti, ve které se posuzuje negativní dopad hluku na konkrétní počty obyvatel (do hodnocených komunikací jsou zahrnuty všechny silnice I. a II. třídy a vybrané silnice III. třídy).

Mezi hlukově nejzatíženější komunikace (nad 70 dB) patří:

- silnice I/49 (úsek Malenovice - centrum Zlína)
- silnice I/55 (úsek Staré Město - Kunovice)

Dle posouzení emisní vydatnosti patří do nejzatíženější skupiny (nad 5 tun na kilometr a rok) oba výše uvedené úseky silnic I/49 a I/55. [8]

3.1.6 Investiční akce

Letos na podzim bude otevřen další úsek dálnice D1, a to Kojetín – Kroměříž (Východ) v délce asi sedmi kilometrů, a dále úsek Stříbrnice – Kojetín, dlouhý také téměř sedm kilometrů, k jehož zprovoznění dojde příští rok. Rovněž v tomto roce bude zahájena stavba úseku Kroměříž (Východ) – Říkovice, jehož vybudování bude znamenat dovedení dálnice D1 až do Hulína, kde se začne stáčet k Přerovu a současně zde bude – severovýchodně od Hulína – postavena velká křižovatka, na níž se bude v jižním směru napojovat silnice R55. Její úsek Hulín – Otrokovice bude zahájen rovněž letos a po jeho dokončení v roce 2010 vytvoří spojnici mezi dálnicí D1 a stávajícím obchvatem Otrokovic. Další větví, která bude vycházet ze zmíněné křižovatky, bude komunikace R49, a sice její první část – Hulín – Fryšták.

Investováno bude i do oprav mostů, bude to například hlavní most přes řeku Moravu v Kroměříži, nadjezd nad podchodem na zlínském sídlišti Jižní Svahy, pět mostů v úseku Hovězí – Hovízky či mosty v obci Lešná a Podolí u Valašského Meziříčí. Financování z evropských fondů umožňuje rekonstrukci úseků na důležitých silnicích druhé třídy. A to hlavně na trase Horní Lhota – Luhačovice, Březolupy – Bílovice, Slavičín – Štítná nad Vláří, Loukov – Osíčko. Rozsáhlou investici si vzhledem k havarijnímu stavu vyžadují například komunikace v Uherském Ostrohu, Bystřici pod Hostýnem, Kelči nebo Dřínově. [20]

Další investicí je výstavba důležité komunikace I/57 ze Vsetína do Valašského Meziříčí. Ve státním rozpočtu na letošní rok jsou na tuto akci vyčleněny další stamiliony a regionální politici věří, že v průběhu roku budou ještě navýšeny. Vše nasvědčuje tomu, že plánovaný termín dokončení v polovině příštího roku bude dodržen.

Do konce uplynulého roku bylo na prvním úseku komunikace prostavěno 650 milionů korun, což odpovídá polovině potřebných financí. V letošním roce je prozatím v rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury vyčleněno 320 milionů. V každém případě, zlínská správa Ředitelství silnic a dálnic, která je investorem akce, v současné době dopracovává harmonogram prací na letošní rok, který již počítá s vyšším objemem financí. Bude se dokončovat most na Bobrkách a největší objem prostředků připadne na konstrukční vrstvy silničního tělesa.

V současné době již probíhá také příprava druhé etapy stavby z Jablůnky na Bystřičku v délce 4,5 kilometrů. Druhý úsek komunikace přitom již nebude finančně tak náročný, protože na něm nebude tolik mostů. Tato stavba by si měla vyžádat zhruba 910 milionů. [23]

3.1.7 Stručné shrnutí kapitoly

Hustota silnic II. a III. třídy je dostatečná pro potřeby kraje. Chybí však napojení na síť vyššího řádu. Tuto situaci částečně řeší dokončení dálnice D1. Je třeba také investovat do výstavby rychlostních komunikací, modernizací a rekonstrukcí silnic I. tříd. Stav vozovek není příliš příznivý. Je nutná kvalitní údržba hlavně v zimních měsících. Dalším aspektem je rekonstrukce některých mostů. K největší intenzitě dopravy dochází na silnicích I. tříd a to: I/50, I49, I/55 a I/57. S tím souvisí i hlukové zatížení. V letošním roce dojde k otevření úseku dálnice D1 Kojetín – Kroměříž. Dále k rekonstrukci silnice I/57 a to v úseku Jablůnka – Bobrky.

3.2 Dopravní obslužnost

Dopravní systém zaznamenal v devadesátých letech přesun nákladní dopravy ze železniční a vodní na silniční dopravu a výkonů osobní dopravy z veřejné dopravy železniční i silniční na individuální automobilovou dopravu. V důsledku tohoto vývoje se velmi výrazně zvýšila dopravní zátěž i na regionálních silnicích a místních komunikacích

Přes tendence odlivu zájmu z železniční dopravy sehraávají pro dopravní obsluhu regionů stále významnou roli regionální železniční tratě (doprava do zaměstnání, do škol, přeprava

místních surovin a produktů), vlastněné státem. K největším problémům železničních tratí regionálního významu patří ve všech regionech jejich vysoké stáří, zanedbaný technický stav, zastaralé sdělovací a zabezpečovací zařízení s důsledkem nízké přepravní rychlosti. Tento stav spolu s poklesem poptávky vedl ke zrušení některých regionálních tratí a další jsou ohroženy zánikem. Regionální železnice mohou být využity pro příměstskou dopravu v integrovaných dopravních systémech v okolí větších měst.

Silniční síť regionálního významu je dostatečně hustá, má však většinou nevyhovující technické parametry (šířky, směrové a výškové vedení tras), špatnou kvalitu vozovek a značné množství dopravních závad. Pro vnitřní zajištění dopravy hospodářské (nákladní), ale i pro rozvoj cestovního ruchu a dopravní dostupnost správních, zdravotnických, vzdělávacích a kulturních zařízení se ukazuje ve všech regionech naléhavá potřeba modernizace sítě silnic II. a III. třídy.

Ve větších městech všech regionů je provozována městská hromadná doprava, která je však technicky zastaralá, jak co do stabilních zařízení, tak co do vozového parku. Potřebné je zlepšit její efektivnost a funkčnost. Významně k tomu začíná přispívat zavádění integrovaných dopravních systémů pro propojení příměstských popř. venkovských oblastí s centry regionů.

Prudké zvýšení stupně motorizace za minulé desetiletí způsobilo - při zastaralosti systémů dopravní regulace - velké dopravní problémy ve městech v dopravním provozu (kongesce), i v parkování vozidel, zejména v historických centrech měst, ale i v sídlištích. [18]

3.2.1 Autobusová doprava

Autobusová doprava je v současné době rozhodující součástí dopravního systému kraje, resp. dopravní obsluhy území kraje. Především dostupnost autobusových zastávek je významným pozitivním prvkem v přepravě osob. Autobusové trasy na území Zlínského kraje jsou stabilizované, autobusová doprava se dotýká všech 304 obcí a měst na jeho území.

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

- ČSAD Vsetín a. s. (okres Vsetín a Zlín)
- ČSAD Kroměříž a. s. (okres Kroměříž)
- ČSAD Uherské Hradiště a. s. (okres Uherské Hradiště)

Příměstskou i dálkovou dopravu dále zajišťují menší dopravci a dopravní společnosti okolních okresů, jejichž linky přesahují správní hranice kraje. Na řešeném území zajišťují autobusovou dopravu rovněž dopravci ze Slovenské republiky.[6]

3.2.2 MHD

Komplexní rozvoj MHD je dán komplexním rozvojem jednotlivých druhů – složek městské hromadné dopravy, které se navzájem doplňují a ovlivňují. Je nutné, aby MHD byla dostatečně dimenzována, vyhovovala současným a výhledovým potřebám objemu přeprav cestujících. Z těchto důvodů dochází i k asanacím starých budov, které brání rozvoji MHD.

Technický základna MHD je tvořena stabilní základnou (tramvajové, trolejbusové, autobusové dopravní cesty), do dopravních cest můžeme řadit i zastávky MHD a dopravní zařízení (budovy dispečinku, vozovny, pevná trakční zařízení atd).

Mobilní technickou základnu MHD tvoří tramvaje, trolejbusy, autobusy a rychlodrážní vozidla. Ve velkých městech zajišťují činnost MHD dopravní podniky, v menších městech dopravní podniky ČSAD. Vedle pravidelné linkové autobusové dopravy jsou ve vybraných městech kraje provozovány systémy městské hromadné dopravy (MHD). [1]

Jedná se o následující města a dopravce:

| | |
|-------------------|---------------------------------|
| Kroměříž | Technické služby města Kroměříž |
| Valašské Meziříčí | ČSAD Vsetín a. s. |

| | |
|------------------|---|
| Vsetín | ČSAD Vsetín a. s. |
| Zlín | Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s. r. o. |
| Otrokovice | Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s. r. o. |
| Uherské Hradiště | ČSAD Uherské Hradiště a. s. |

Specifické postavení v rámci kraje má dopravní systém provozovaný mezi městy Otrokovice a Zlín, který v sobě nese prvky částečné integrace mezi železnicí a městskou hromadnou dopravou. **Dopravní společnost Zlín-Otrokovice** zde zajišťuje trolejbusovou a autobusovou dopravu na území těchto měst a zároveň mezi nimi (10 trolejbusových a 12 autobusových linek).

ČSAD Vsetín provozuje linkovou dopravu především na území okresů Vsetín a Zlín. Celkově se jedná o 159 linek, rozhodující objem nabídky autobusové dopravy se dotýká měst Zlín, Vsetín, Valašské Meziříčí, Rožnov pod Radhoštěm, Luhačovice a Slavičín.

ČSAD Uherské Hradiště provozuje linkovou dopravu především na území okresu Uherské Hradiště. Celkově se jedná o 50 linek, rozhodující objem nabídky autobusové dopravy se dotýká měst Uherské Hradiště, Uherský Brod a Bojkovice.

ČSAD Kroměříž provozuje linkovou dopravu především na území okresu Kroměříž. Celkově se jedná o 48 linek, rozhodující objem nabídky autobusové dopravy se dotýká měst Kroměříž, Holešov a Bystřice pod Hostýnem. [6]

3.2.3 Integrované dopravní systémy

Integrovaný dopravní systém se v rámci Zlínského kraje zatím nepodařilo zavést. Specifické postavení v rámci kraje má dopravní systém provozovaný mezi městy Otrokovice a Zlín, který v sobě nese prvky částečné integrace mezi železnicí a městskou hromadnou dopravou. Dopravní společnost Zlín-Otrokovice zde zajišťuje trolejbusovou a autobusovou dopravu na území těchto měst a zároveň mezi nimi (10 trolejbusových a 12

autobusových linek). Ve spojích ČD v úseku Vizovice – Zlín – Otrokovice je v rámci tohoto systému umožněno používání jednotlivých základních přestupních jízdenek bez ohledu na pásma a časových předplatních jízdenek v pásmech. Ve spojích ČD však v rámci systému neplatí denní, třídní ani sedmidenní časové jízdenky, ani slevy MHD. Přeprava cestujících ve vlacích ČD se řídí výhradně přepravně - tarifním předpisem ČD, včetně slev, přeprav zdarma, přepravních podmínek a přírážek za neplatnou jízdu.

3.2.4 Stručné shrnutí kapitoly

Stav dopravní obslužnosti částečně souvisí se silniční dopravou. Na území zlínského kraje je autobusová a městská hromadná doprava provozována hlavně dopravcem ČSAD. Jako výhodu bych uvedl dostatečný počet autobusových a trolejbusových zastávek. Problémem je nedostatek některých spojů hlavně o víkendu a večerních hodinách. Největším nedostatkem je neexistence integrovaného dopravního systému. Částečně je tato situace řešena ve Zlíně.

3.3 Doprava v klidu

V současné době je třeba se také věnovat dopravě v klidu. Nevyhovuje vzrůstajícím požadavkům účastníků dopravního provozu ve městě. Trvalým problémem velkých českých měst, který patrně nikdy nebude vyřešen k úplné spokojenosti řidičů, je možnost parkování ve městě, zejména v centru a neměl by se opomenout ani význam cyklistické a pěší dopravy ve městě.

Nárůst individuální automobilové dopravy je celosvětovým civilizačním trendem a jeho zastavení není v moci města ani jiných institucí. Za snahu však stojí udržení současného stavu využívání hromadné dopravy, zlepšování podmínek pro cyklisty a pěší a zastavení příklonu obyvatel k automobilům zavedením a provozem integrovaného dopravního systému, který je pro jeho uživatele rychlý, ekonomický a vyhovuje jejich cestovním potřebám.

V krajských městech Zlínského kraje není takový problém s počtem parkovacích míst jako ve Zlíně. Zlín proto plánuje výstavbu dalších parkovacích míst.

3.4 Železniční doprava

Železniční síť v České republice je jedna z nejhustších v Evropě (0,12 km/km² rozlohy státu). Železnice zabezpečuje dopravní obslužnost do většiny míst naší republiky a nabízí přepravu do téměř všech zemí Evropského kontinentu. Geografická poloha naší republiky část ovlivnila technické parametry železniční dopravní sítě. Železniční tratě jsou často vedeny v členitém terénu, kde výstavba byla možná jen za podmínek malých poloměrů, velkých sklonů, budování zářezů, násypů apod. Tyto stávající parametry mají často vliv (zejména u tratí regionálních a tratí situovaných v podhorských a horských oblastech) na rychlost vlaků, nákladů na provoz, údržbu a případné rekonstrukce tratí.



Obr. 3. Mapa – Železniční síť České Republiky

3.4.1 Kvalita železniční sítě

Železnice dnes působí kontrastním dojmem: představují směs staré a moderní infrastruktury. Na jedné straně existují vysoce výkonné vysokorychlostní železniční sítě,

kteřé obsluhují své cestující z moderních nádražních zařízení, na druhé straně však vidíme zastaralé dopravní služby v oblasti nákladní dopravy a místy zastaralé příměstské tratě v místech s přeplněnou dopravou, kdy lidé dojíždějící do zaměstnání musejí setrvat v přeplněných vlacích, které dosahují zpoždění K největším problémům regionálních železničních tratí ve všech regionech patří jejich zanedbaný technický stav a zastaralé sdělovací a zabezpečovací zařízení. Dále zastaralý vozový park. Tyto faktory mají nejen za následek nízkou přepravní rychlost na těchto tratích, ale i zhoršující se „image“ železniční dopravy.

3.4.2 Současný stav železniční dopravy ve Zlínském kraji

Železniční tratě na území Zlínského kraje jsou dlouhodobě stabilizované, základní kostru tvoří páteřní tratě č. 330 Přerov - Břeclav a č. 280 Hranice na Moravě - Střelná, které jsou součástí významných dopravních koridorů. Tyto hlavní železniční tahy jsou vzájemně propojeny v severní části kraje tratí č. 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 č. 341 Staré Město - Vlárský průmysk s odpojením tratě č. 340 Uherské Hradiště - Brno. Uvedená základní síť je doplněna místními (regionálními) železničními tratěmi.

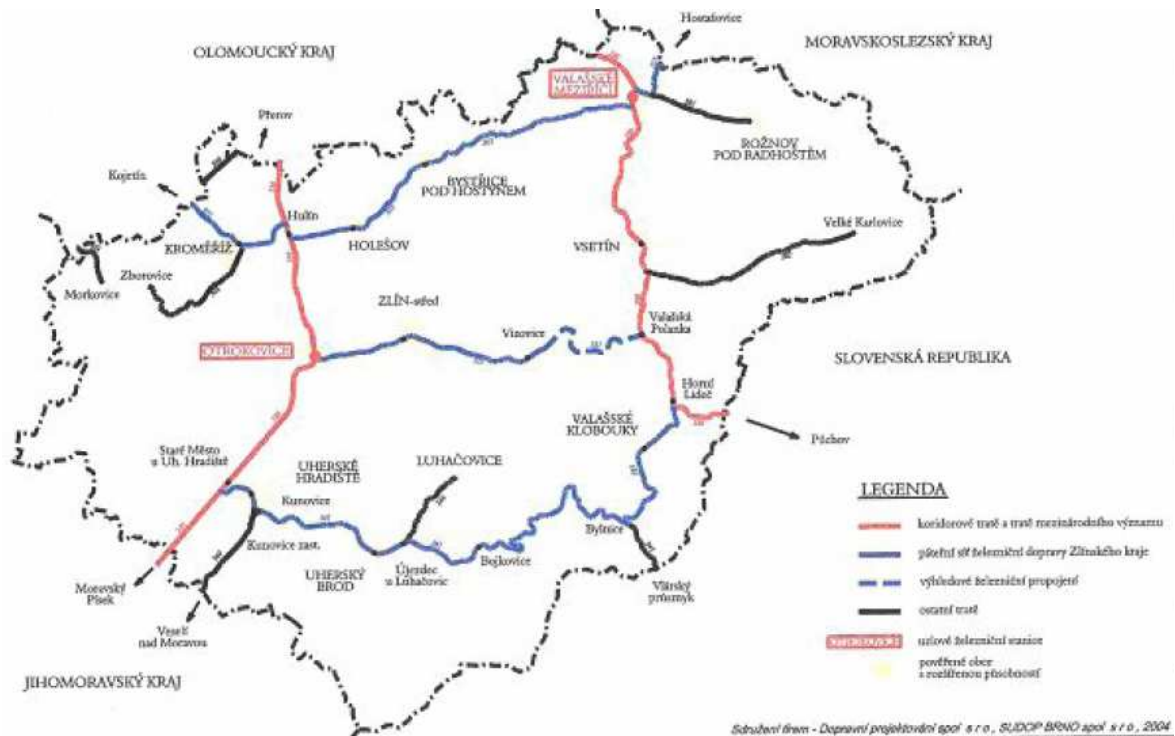
Celková délka železničních tratí na území Zlínského kraje dosahuje 359 km, obsluhu území zabezpečuje celkem 120 železničních stanic a zastávek. Za předpokladu, že izochrona docházkové vzdálenosti k železnici je max. 20 minut tzn. 1,2 km pak železniční doprava obsluhuje území o rozloze 538,3 km² což je zhruba 13,6% území kraje. Železniční doprava se podílí na dopravní obsluze území 78 měst a obcí, ve kterých bydlí 412,8 tis. osob tj. 69,4 % obyvatel kraje.

Podle výkonů nákladní přepravy lze Zlínský kraj charakterizovat jako území s nevyrovnanou přepravní činností, z celkového přepravního výkonu za rok 2001 v objemu 3.548 503 tun představuje nakládka 34,5% a vykládka 65,5%. Nejzatíženější řídicí železniční stanicí je Valašské Meziříčí s přepravním výkonem 1.136 711 tun což je zhruba 32% z celkového objemu. [6]

Tab. 3. Podrobný popis stávajících železničních tratí ČD

| Číslo tratě | Třída tratě | Dovolena hmotnost na nápravu (v tunách) | Úsek na území Zlínského kraje | Úsek tratě v rámci kraje (v km) Počet Kolejí |
|---|-------------|---|--|--|
| 330 Přerov - Břeclav | D4 | 22,5 | žst. Nedakonice z. Břest | 46,9 2 |
| 341 Staré Město u Uherského Hradiště- Vlárský průsmyk | C4 | 20 | státní hranice ČR/SR – Vlárský průsmyk žst. Staré Město u Uherského Hradiště) | 68,6 1 |
| 280 Hranice na Moravě - Střelná | D4 | 22,5 | žst .Lhotka nad Bečvou žst. Horní Lideč – Střelná - státní hranice ČR/SR | 48,4 2 |
| 303 Kojetín-Valašské Meziříčí | C4 | 20 | Zastávka Bezměrov – žst Valašské Meziříčí | 58,1 1 |
| 283 Horní Lideč-Bylnice | C4 | 20 | žst.Bylnice žst.Horní Lideč | 19,1 1 |
| 331 Otrokovice-Vizovice | C4 | 20 | žst. Otrokovice žst.Vizovice | 24,6 1 |
| 340 Uherské Hradiště-Brno | C4 | 20 | žst.Uherské Hradiště žst.Uherský Ostroh | 23,1 1 |
| 346 Újezdec u Luhačovic - Luhačovice | C4 | 20 | žst. Újezd u Luhačovic - žst. Luhačovice | 9,7 1 |
| 305 Kroměříž-Zborovice | B2/C2 | 18/20 | žst. Kroměříž - žst. Zborovice | 16,6 1 |
| 282 Vsetín - Velké Karlovice | B2/C4 | 18/22,5 | žst. Vsetín - žst. Velké Karlovice | 27,2 1 |
| 281 Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm | C4 | 20 | žst. Valašské Meziříčí - žst. Rožnov pod Radhoštěm | 13,5 1 |
| 302 Nezamyslice - Morkovice | A1 | 16 | z. Prasklice – žst. Morkovice | 4,6 1 |
| 300 Brno – Přerov | C3 | 20 | úsek 3,3 km za a před, včetně žst. Chropyně | 3,3 1 |
| 323 Valašské Meziříčí - Ostrava | C4 | 20 | žst.Valašské Meziříčí - hranice kraje | 5,6 1 |

Z uvedeného popisu železničních tratí lze konstatovat, že celková délka železničních tratí v Zlínském kraji činí 359 km, z toho celostátní dráhy činí 276 km a regionální 83 km.



Obr. 4. Mapa – Páteřní železniční síť Zlínského kraje

3.4.3 Regionální tratě

Dle usnesení vlády ČR 766/95, ze dne 20. prosince 1995 byly z drah celostátního rozsahu vyčleněny regionální dráhy. Do regionální dráhy patří všechny železniční stanice na ní ležící s výjimkou železničních stanic na dráze celostátní. V případě, že z regionální dráhy vychází z odbočky, která se nachází na celostátní dráze v mezistaničním úseku je délka regionální dráhy uvažována od této odbočky. V následující tabulce je uveden seznam tratí zařazených do regionálních tratí. [6]

Tab. 4. Stávající regionální železniční tratě v Zlínském kraji

| STÁVAJÍCÍ REGIONÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ V ZLÍNSKÉM KRAJI | | | |
|--|-----------|--|--------------------------|
| Číslo tratě | Typ tratě | Traťový úsek | Úsek tratě v rámci kraje |
| 281 | R | Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm | celý traťový úsek |
| 282 | R | Vsetín – Velké Karlovice | celý traťový úsek |
| 305 | R | Kroměříž - Zborovice | celý traťový úsek |
| 302 | R | Nezamyslice – Morkovice | část traťového úseku |
| 331 | R | Zlín střed - Vizovice | celý traťový úsek |

Uvedené dráhy jsou majetkem státu (SŽDC s.o.) a funkci manažera infrastruktury na jejich převážné části zabezpečují České dráhy a.s. V souvislosti s převodem kompetencí k dopravní obslužnosti na kraje vystává otázka vlastnictví regionálních dopravních cest. V případě regionálních drah se otevírá do budoucna alternativa případného převodu vlastnictví regionálních drah na kraje.

Železniční stanice a zastávky. Na území Zlínského kraje je celkem 120 železničních stanic, a zastávek. Z tohoto počtu je: 2 uzlové žel. stanice (žst. Valašské Meziříčí a žst. Otrokovice), 40 stanic samostatných s výpravčím, 20 zastávek obsazených a 58 zastávek neobsazených. [6]

3.4.4 Investiční akce

Zkapacitnění železniční trati Otrokovice – Vizovice

Trať Otrokovice – Zlín – Vizovice je jednokolejná v celém úseku, je provozována v nezávislé trakci, v úseku Otrokovice – Zlín střed se jedná o dráhu celostátní, v úseku Zlín střed Vizovice se jedná o dráhu regionální. Vlastníkem dráhy je Česká republika, vlastníka dráhy zastupuje Správa železniční dopravní cesty s.o. (SŽDC) se sídlem v Praze. Na základě smlouvy se SŽDC dráhu provozují České dráhy a.s. V tabulkách traťových poměrů ČD je označena jako trať 316B. V Jízdním řádu ČD 2003/2004 pro cestující je označena jako trať 331.

Návrh nového směrového, výškového vedení trasy vychází ze stávajícího stavu a snahy o zvýšení traťové rychlosti, přepravní kapacity možnosti elektrizace trati a lepšího začlenění železniční tratě do prostoru města Zlín.

Výškové trasa částečně kopíruje stávající stav. Zdvih nivelety je proveden za účelem zřízení nadjezdů nad trolejbusovými tratěmi a v místě křížení s komunikacemi, které mají komplikované další napojení a neodpovídají současným českým normám. V již zpracované technické studii „Elektrizace trati vč.PEÚ Otrokovice – Zlín- Vizovice (zpracovatel sdružení firem SUDOP Brno, spol.s r.o a Dopravní projektování spol.s r.o.), byly již zpracovány tři varianty řešení .

Varianta 1 – cílový stav po napojení trati na Valašskou Polanku

v této variantě 1 je uvažováno :

- zvýšení třídy zatížitelnosti na D4 (22,5t)
- mimoúrovňová křížení s trolejbusovými linkami – 2x
- komplexní rekonstrukce Zlín střed včetně budovy přestupního terminálu
- plné zdvojkolejnění Otrokovice – Zlín střed
- trojkolejná výhybna Zlín Příluky
- trojkolejná výhybna Vizovice
- dostavba k.č.7 v Otrokovicích
- úprava výjezdu z Otrokovice na $r = 275\text{m}$
- napřímení trati km 1,500 až 2,000 dle územního plánu Otrokovice

Varianta 2 – optimální stav pro intervalovou dopravu

v této variantě 2 je uvažováno :

- zvýšení třídy zatížitelnosti na D4 (22,5t)
- mimoúrovňová křížení s trolejbusovými linkami – 2x
- komplexní rekonstrukce Zlín střed včetně budovy přestupního terminálu
- Zdvojkolejnění Otrokovice – Zlín střed od km 2,700
- dvoukolejná výhybna Zlín Příluky

Varianta 3 – nutné předelektrizační úpravy

- v této variantě 3 je uvažováno :
- zvýšení třídy zatížitelnosti na D4 (22,5t)
- mimoúrovňová křížení s trolejbusovými linkami – 2x
- komplexní rekonstrukce Zlín střed včetně budovy přestupního terminálu
- 1 traťová kolej v úseku Otrokovice – Zlín střed bude vložena do definitivní polohy tak, aby při budoucím zdvoukolejňování nebyla dotčena [20]

Na tuto akci se kraji podařilo zajistit finance z evropských fondů – z Operačního programu doprava. Součástí modernizace bude nejen renovace nádražní budovy ve Zlíně tak, aby odpovídala úrovni, jakou si nádraží krajského města zaslouží, ale také důležitá úprava nástupišť, aby z nich byl cestujícím umožněn bezbariérový nástup do vlakových souprav. [19]

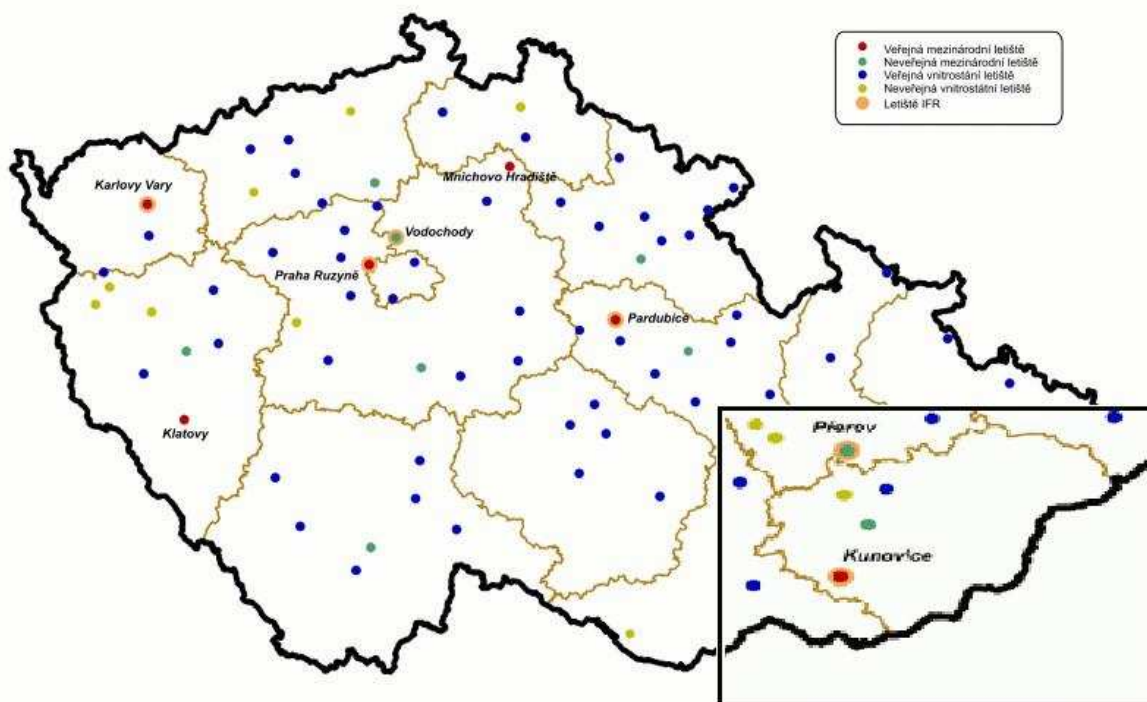
3.4.5 Stručné shrnutí kapitoly

Hustota železniční sítě je pro potřeby kraje dostatečná. Je nutná modernizace a elektrifikace některých železničních tratí a zastávek. Dále je nutné modernizovat vozidlový park. Železniční doprava zaostává za jinými druhy osobní přepravy. Pohled veřejnosti se na ni neustále zhoršuje. Na vině není jenom její celková zastaralost, ale i neustálá zpoždění a změny jízdního řádu. Mezi nejvýznamnější investiční akce patří zkapacitnění železniční trati Otrokovice - Vizovice

3.5 Letecká doprava

Nejbližší letiště s pravidelným leteckým provozem pro civilní účely, umožňující pokrýt potřeby Zlínského kraje, jsou dnes v Brně (letiště v Tuřanech) a v Ostravě (letiště v Mošnově), která jsou od krajského města Zlína vzdálena cca 90 km (tj. cca 1:45 – 2:00 hod. jízdy osobním autem). Letiště mají mezinárodní statut a jsou schopna přijímat jak osobní, tak nákladní letadla. V současné době však chybí kvalitní komunikační spojení se Zlínským krajem. Z těchto letišť zajišťují dopravu, kromě dalších společností, i České

aerolinie. Ty nabízejí následně spojení z Prahy – Ruzyně do více než 50 destinací v Evropě, Severní Americe, Asii, severní Africe a na Středním východě.



Obr. 5. Mapa – letiště

Letiště Holešov umožňuje přijímat letadla o maximální kapacitě cca 40 cestujících a z hlediska významu pro kraj je možné zařadit jej na druhé místo. Holešovské letiště ukončí provoz na konci roku 2008. Podle krajských úředníků není další provozování letiště kvůli průmyslové zóně možné. Proti je i státní agentura CzechInvest.

Zlínský kraj stále nemá dostatečné civilní letecké spojení s Evropou. Holešovské letiště brzy zanikne, letiště v Otrokovicích je pouze neveřejné a s majiteli kunovického letiště se kraj nedohodl na spolupráci. Krajští úředníci proto podporují rekonstrukci letiště v Přerově-Bochoři. Za 3,6 miliardy korun tam má do roku 2018 vzniknout aeroport odpovídající evropským standardům. [14]

Letiště Přerov, se statutem neveřejného mezinárodního letiště, tj. vojenské se smíšeným vojenským a civilním provozem je po částečné přestavbě a dovybavení leteckým pozemním zařízením podle civilních předpisů vhodně využitelné pro mezinárodní provoz větších typů letadel. Letiště je územně respektováno a výhledově podporováno v posílení civilních letů, vázaných na rozvojové aktivity Přerovska. [22]

Rekonstrukce Přerovského letiště bude finančně velmi nákladná. Má stát více než 3,5 miliardy korun. V následujících dvou letech dá Olomoucký kraj dvacet milionů, Přerov deset milionů, Zlínský kraj sedm a půl milionu a armáda třiašedesát milionů korun na udržování současného stavu letiště a jeho drobná vylepšení. Společní provozovatelé letiště chtějí následně získat dalších 500 milionů korun z Regionálního operačního programu. [14]

Zbylá letiště slouží převážně jen pro vlastní potřebu provozovatelů a mají tudíž pro kraj pouze doplňkový význam. Celkově lze konstatovat, že se letecká doprava na území Zlínského kraje uplatňuje v přepravě osob pouze okrajově.

Významným prvkem umožňujícím rychlou přepravu osob je vrtulníková doprava. Kromě letiště v Kunovicích však nejsou stávající vzletové a přistávací plochy dostatečně vybaveny, zejména pro noční provoz (Valašské Meziříčí, Vsetín, Kroměříž, Uherské Hradiště). [6]

3.5.1 Stručné shrnutí kapitoly

Nedošlo k dohodě mezi správou Kunovického letiště a Zlínského kraje. Proto bylo nutné najít novou alternativu. Došlo ke spolupráci mezi Olomouckým, Zlínským krajem a armádou o využívání Přerovského letiště. Letiště je vzdáleno asi 30 km od Zlína, proto se jeví tato možnost jako nejlepší. V následujících dvou letech dojde k rekonstrukci tohoto letiště.

3.6 Vodní doprava

V současné době je pro potřeby turistiky využíván vnitrozemský průplav Otrokovice – Rohatec (tzv. Bařův kanál), který byl vybudován ve třicátých letech jako kompromisní výsledek dlouhodobé vize propojení Dunaje, Odry a Labe. Nákladní říční doprava zde byla ukončena v roce 1961, turistická doprava je provozována od roku 1996. Vodní kanál je možné proplout na vypůjčeném motorovém člunu nebo kánoi (půjčovny Staré Město, Spytihněv). Jeho rozvoji však brání nedostatečná turistická infrastruktura (přístavy a přístaviště, chráněná kotviště a zastávky vybavené sociálním zařízením). Pravidelná plavba na území kraje není provozována.

Průplav leží na území Zlínského a Jihomoravského kraje, má celkovou délku 51,2 km, z toho 26 km vede říčními a 25,2 km kanálovými úseky. Říční úseky jsou široké 40 - 80 metrů a kanálové úseky 6 - 12 metrů. Je určen pouze pro rekreační plavidla o maximálním rozměru 35 x 5 metrů a ponoru maximálně 50 cm. V úseku procházejícím krajem jsou umístěny tyto plavební komory: Spytihněv, Babice, Huštěnovice, Staré Město, Kunovský les, Nedakonice a Uherský Ostroh. V předcházejících letech byly dokončeny rekonstrukční a modernizační stavby na plavebních komorách Staré Město a Uherský Ostroh, další se plánují. Zvažováno je rovněž prodloužení průplavu do Kroměříže. [6]

3.6.1 Stručné shrnutí kapitoly

Vodní doprava nemá ve Zlínském kraji velký význam. Bařův kanál je využíván hlavně k rekreaci. Do budoucna, pokud se realizuje projekt Odra – Labe – Dunaj, je však nutné s tímto druhem dopravy počítat.

3.7 Cyklistická doprava

3.7.1 Trasy cyklistické dopravy na území Zlínského kraje

Z hlediska stávajících tras cyklistické dopravy procházejí územím Zlínského kraje tři dálkové cyklotrasy:

- Jantarová stezka (značení dle KČT č. 5, trasa EuroVelo č. 6 Roscoff – Oděssa), která prochází okrajově severním cípem kraje - jedinou obcí Neměticemi u Kelče

- Moravská stezka (značení dle KČT č. 47, trasa EuroVelo č. 9 Polsko – Chorvatsko), která prochází krajem v úseku Chropyně – Kroměříž – Kvasice – Napajedla – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Ostroh, v návrhové části uváděna jako významná dálková trasa D1
- Beskydsko-Karpatská magistrála (značení dle KČT č. 46, odbočná větev č. 49), procházející krajem v úseku Martiňák – Pustevny – Rožnov pod Radhoštěm – Valašská Bystřice – Vsetín – Liptál – Dešná – Vizovice – Loučka – Slavičín – Pitín – Žitková – Vyškovec – Lopeník – Březová – Strání a odbočnávětev v úseku Pitín – Brumov-Bylnice – Nedašova Lhota, v návrhové části uváděna jako významná dálková trasa D2.

V území jsou dále vyznačeny dvě významné regionální trasy:

- Stupava – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Nová Dědina – Žlutava – Otrokovice – Zlín – Vizovice – Dešná – Liptál – Vsetín – Mikulůvka – Valašské Meziříčí – Lešná, která je součástí spojení Jihlava – Český Těšín a dle KČT je označena čísly 473, 471 a 501, v návrhové části uváděna jako významná regionální trasa R1
- Martiňák – Hlavatá – Třeštík – Velké Karlovice – Karolinka – Nový Hrozenkov – Halenkov – Huslenky – Hovězí – Ústí – Vsetín, která má číslo dle KČT 472, v návrhové části uváděna jako významná regionální trasa R2.

3.7.2 Investiční akce

Ve Zlínském kraji jsou průběžně realizovány významné investiční akce v oblasti cyklistické dopravy – cyklostezka Bečva a cyklostezka podél Bařova kanálu. Rovněž ve zlínské aglomeraci dochází k trvalému rozvoji cyklistické dopravy a budování nových úseků cyklotras:

a) Cyklostezka Bečva

Cyklostezka Bečva je uceleným záměrem obcí zaměřeným na vybudování multifunkčního cyklistického koridoru spojujícího obce na toku nejprve Vsetínské Bečvy a od Valašského Meziříčí po Tovačov pak řeku Bečvy.

b) Cyklostezka podél Baťova kanálu

Cílem projektu je vytvořit cyklostezku, která na úseku necelých 44 km spojí unikátním způsobem pět měst (Kroměříž, Otrokovice, Napajedla, Staré Město a Uherské Hradiště) a šest obcí (Kvasice, Spytihněv, Babice, Huštěnovice, Kostelany nad Moravou a Nedakonice) s celkovým počtem obyvatel 98.000. Podrobnější informace k jednotlivým významným stavbám v oblasti cyklistické infrastruktury budou předneseny v rámci samostatných prezentací. [16]

3.7.3 Stručné shrnutí kapitoly

Ve Zlínském kraji existuje 5 cyklostezek. Je potřeba oddělit cyklistickou dopravu od silniční. Dále se zabývat údržbou stávajících stezek a také budovat nové. Nutné je také soustředit se na vytvoření kvalitní infrastruktury a poskytování služeb pro cyklisty.

4 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ZLÍNSKÉHO KRAJE

V této kapitole využiji poznatků s předchozího textu. Sestavím SWOT analýzu k jednotlivým druhům dopravy. S její pomocí zjistím silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení dopravy na Zlínsku. Což bude podkladem pro návrh řešení současné situace.

4.1 SWOT analýza silniční dopravy

Vnitřní vlivy

Silné stránky

- rozmanitost jednotlivých druhů dopravy (automobilová, železniční, letecká...)
- hustota silniční sítě je dostatečná pro potřeby kraje
- rozvoj silniční dopravy je prioritou kraje
- vypracována řada dokumentů pro rozvoj silniční dopravy
- dostatečná síť silnic II. a III. třídy

Slabé stránky

- poměrně hornatý terén
- zlínský kraj není napojen na vyšší dopravní síť
- špatná kvalita vozovek způsobená nedostatečnou údržbou
- neexistence dálnic
- nedostatek obchvatů obcí
- zhoršování stavů silničních komunikací vlivem narůstající hustoty silničního provozu
- nedostatečná šířka některých silnic
- vysoký podíl průjezdných úseků zastavěným územím obcí

- vysoká intenzita dopravy průtazích měst
- zhoršující se stav mostních konstrukcí
- neexistence inteligentních systémů dopravy (informační panely)
- negativní vliv silniční dopravy na životní prostředí
- pomalý proces realizace silničních projektů

Vnější vlivy

Příležitosti

- dobudování dálnice D1
- výstavba obchvatů a objížděk pro zvýšení plynulosti dopravy (vytlačení dopravy mimo obytné oblasti)
- vybudování rychlostních komunikací zlepší propojení regionů
- rozvoj spolupráce v oblasti dopravy se Slovenskem
- rozvoj dopravní sítě umožní rozvoj podnikatelské činnosti
- rozšiřování silnic a rekonstrukce silnic (snížení nehodovosti)
- realizace prvků zvyšující bezpečnost dopravy
- budování elektronických informačních systémů
- získávání dotací z Evropských strukturálních fondů
- zlepšení údržby silnic hlavně v zimních měsících
- snížení počtu osobních vozidel, prostřednictvím zatraktivnění prostředků hromadné dopravy
- opravy mostních konstrukcí

Ohrožení

- zvyšující se intenzita dopravy (tvorba kolon a menší plynulost dopravy)

- zvyšování emisního a zvukového zatížení v obytných oblastech
- zhoršená údržba silnic hlavně v zimních měsících způsobená nedostatkem financí
- menší využívání hromadné dopravy (rostoucí počet osobních automobilů)
- problémy při vykupování pozemků při stavbě silnic
- velká finanční nákladnost při výstavbě nových silnic
- zvyšování počtu osobních automobilů

4.2 SWOT analýza železniční dopravy a dopravní obslužnosti

Vnitřní vlivy

Silné stránky

- dobrá hustota železniční sítě
- vysoký počet železničních stanic a zastávek
- dobrá návaznost na železniční síť sousedních států
- relativní bezpečnost železniční dopravy
- větší šetrnost hromadné dopravy k životnímu prostředí
- dostatek autobusových a trolejbusových zastávek
- dostupnost autobusových a trolejbusových zastávek
- modernizování vozidel hromadné dopravy

Slabé stránky

- nedostatečná údržba tratí z důvodu nedostatků financí
- zastaralý vozový park v železniční dopravě
- pokles podílu na přepravních výkonech nákladní dopravy
- časté zpoždování spojů
- odliv cestujících

- nedostatečná četnost autobusových spojů (víkendy a noční hodiny)
- absence integrovaných systémů v ostatních krajských městech

Vnější vlivy

Příležitosti

- modernizace a rekonstrukce železničních zastávek
- elektrizace některých tratí
- výstavba nových železnic
- modernizace vozového parku železniční dopravy
- zlepšení kultury cestování včetně doplňkových a návazných služeb
- zavedení integrovaných dopravních systémů

Ohrožení

- odliv dalšího počtu cestujících
- zánik některých regionálních tratí
- další pokles železniční nákladní dopravy
- náročnost výstavby nových tratí způsobená hornatým terénem

4.3 SWOT analýza letecké dopravy

Vnitřní vlivy

Silné stránky

- relativní blízkost k mezinárodním letištím (Ostrava, Brno, Bratislava)
- dobrá dostupnost letiště v Přerově

Slabé stránky

- Zlínský kraj nemá dostatečné civilní letecké spojení s Evropou
- nedošlo k dohodě mezi Zlínským krajem a provozovatelem letiště Kunovice.
- nedostatečná vybavenost přistávacích ploch pro vrtulníky
- letiště na území Zlínského kraje jsou určeny spíše pro sportovní letectví
- zánik letišť v Holešově a Kunovicích

Vnější vlivy

Příležitosti

- rozvoj letiště v Přerově
- zlepšení dostupnosti k mezinárodním letištím
- rozvoj vrtulníkové dopravy
- spolupráce s letištěm v Kunovicích

Ohrožení

- nedostatečné využití letecké dopravy
- nedostatek financí pro rozvoj letecké dopravy

4.4 SWOT cyklistické dopravy

Vnitřní vlivy

Silné stránky

- dobré podmínky pro cyklistickou dopravu
- šetrnost cyklistické dopravy k životnímu prostředí
- existence pěti cyklotras

Slabé stránky

- nedostatečná dostupnost sítě cyklotras
- špatný technický stav v některých úsecích
- rozvoj cyklistické dopravy není koordinován
- špatná cykloturistická vybavenost
- nedostatečné zajištění celoroční údržby a oprav cyklistických tras a jejich značení

Vnější vlivy

Příležitosti

- vytvoření ucelené sítě cyklotras
- navržená síť tras musí respektovat funkci cyklistické dopravy, danou převládajícím účelem cest
- stávající cyklotrasy je nutno upravit s cílem eliminovat provoz cyklistů na silnicích I. třídy a na vysoce frekventovaných silnicích
- zkvalitnění značení cyklotras
- budování cyklistické infrastruktury

Ohrožení

- snižování zájmu o cykloturistiku
- zhoršování stavu cyklostezek

5 CÍLE A NÁVRHY ŘEŠENÍ SOUČASNÉ DOPRAVNÍ SITUACE

Na základě SWOT analýzy jsem si určil čtyři strategické cíle. Budu vycházet z některých dokumentů vydaných Zlínským krajem a Ministerstvem dopravy. Vybral jsem, podle mého názoru, nejdůležitější problémy a na ty se zaměřím. Dále jsem se pokusil sestavit jakousi vizi, ve které je popsáno, jak by mohla doprava ve Zlínském kraji vypadat. Závěr této kapitoly tvoří návrhy mých projektů, které by mohly zlepšit dopravní situaci v kraji.

5.1 Vize

Zlínský kraj má velmi kvalitní dopravní síť. Je napojen, prostřednictvím dálnic a rychlostních komunikací, na silniční síť mezinárodního a celostátního významu. Soustředěním dopravy do vymezených koridorů se docílilo snížení dopravních objemů na silničních tazích místního významu. Je omezena průjezdnost v chráněných krajinných oblastech a jiných důležitých místech. Záchytná parkoviště v blízkosti větších měst jsou vybudována tak, aby byla zajištěn kvalitní přestupní vazba na prostředky hromadné dopravy. Rekonstrukce, opravy vozovek a mostů jsou prováděny bez zbytečných průtahů. Údržba silnic plní své úkoly kvalitně a rychle. Díky moderní výstavbě, plně fungují inteligentní dopravní systémy (platby mýtného, nouzové volání, řízení dopravy pomocí informací na panelech atd.).

Modernizací celostátních a mezinárodních železničních tratí došlo k vytvoření podmínek pro rychlou a kvalitní přepravu osob a nákladu. Důležité jednokolejné úseky byly zdvojkolejněny. Došlo k plné elektrizaci všech regionálních tratí, což umožňuje provoz lehkých kolejových vozidel. Zastávky a stanice jsou plně modernizovány. Vozový park kolejových vozidel vyhovuje evropským standardům. Integrované dopravní systému fungují ve všech krajských městech. Hromadná doprava osob má plnou podporu kraje.

Ve Zlínském kraji funguje mezinárodní letiště evropského významu. Došlo k realizaci vodní cesty Dunaj – Odra – Labe. V Otrokovicích je v plném provozu přístav a překladiště, který je napojen na železniční síť. Síť cyklostezek je plně funkční a má vybudovanou doplňkovou infrastrukturu.

5.2 Strategický cíl č. 1 – napojení silniční sítě Zlínského kraje na vyšší dopravní síť

Pro Zlínský kraj je důležité mít napojení na evropskou dálniční síť. Tím se výrazně podpoří ekonomický růst, rozvoj investic a mobilita obyvatel. Vyřeší se tím také potřeby a požadavky na rychlost, plynulost a bezpečnost jízdy, ale také snížení negativních vlivů (omezení hluku a emisí ve městech).

Priority:

- Dokončení dálnice D1 na území Zlínského kraje
- Výstavba rychlostních komunikací

5.2.1 Priorita 1. dokončení dálnice D1 na území Zlínského kraje

Navrhovaná dálnice D1

Popis cílového stavu:

Směrově rozdělená čtyřpruhová komunikace s mimoúrovňovými kříženími vedená v nové stopě s výhradně dopravní funkcí v území.

Charakteristika navrhované stavby:

Nová výstavba dálnice v úseku Vyškov – Lipník nad Bečvou navazující na již dokončenou dálnici D1 Praha – Brno – Vyškov. Výstavba komunikace je rozdělena na následující stavební úseky:

- (Kojetín) – Kroměříž západ
- Kroměříž západ – Kroměříž východ
- Kroměříž východ – (Říkovice)

V trase dálnice na území kraje jsou navržena 4 významná mimoúrovňová křížení:

- MÚK se stávající I/47 a II/367 u Kroměříže
- MÚK se stávající III/4327 s následným připojením přeložené II/432 (východní obchvat Kroměříže) a stávající I/47
- MÚK se stávající I/55 u Hulína
- MÚK s novými komunikacemi R49 a R55

Širší souvislosti a závazky výstavby komunikace:

Trasa dálnice procházející územím kraje je součástí transevropského multimodálního dopravního koridoru.

Výstavba dálnice je zařazena v dokumentu Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR dle usnesení vlády č.145/2001 a Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje z roku 2002.

Rozhodující přínosy a efekty komunikace:

Dálnice umožní napojení Zlínského kraje na dálniční síť České republiky a Evropy. Po jejím zprovoznění dojde k výraznému snížení dopravní zátěže na silnicích I/47 v úseku Vyškov – Hulín a I/55 v úseku Hulín – Přerov. [8]

5.2.2 Priorita 2. výstavba rychlostních komunikací

Navrhovaná silnice I. třídy R 49

Hulín – Fryšták – Slušovice – Vizovice – Pozděchov – Horní Lideč – Slovensko

Popis cílového stavu:

Směrově rozdělená čtyřpruhová komunikace kategorie R24,5/120 s mimoúrovňovými kříženími vedená v nové stopě s rozhodující dopravní funkcí v území.

Charakteristika navrhované stavby:

Nová výstavba kompletní rychlostní silnice navazující na dálnici D1 a pokračující jako R6 na slovenském území. Výstavba komunikace je rozdělena na následující stavební úseky:

- Hulín – Fryšták
- Fryšták – Zádveřice
- Zádveřice – Pozděchov
- Pozděchov – Horní Lideč
- Horní Lideč – hranice ČR/SR

V trase silnice je navrženo 8 významných mimoúrovňových křížení:

MÚK s novými komunikacemi D1 a R55

MÚK s II/432 západně Holešova

MÚK s novým přivaděčem z Holešova (II/490)

MÚK s II/490 pod Fryštákem

MÚK se stávající I/49 u Zádveřic

MÚK s novou I/57

MÚK se stávající I/57 ve Valašských Příkazech

Při výstavbě bude využita stopa stávající silnice I/49 v oblasti Zádveřic, čímž dojde ke změně tamního dopravního řešení. Obchvat Vizovic a úsek silnice mezi Pozděchovem a Lačnovem je řešen tunelem.

Širší souvislosti a závazky výstavby komunikace:

Výstavba rychlostní silnice je zařazena v dokumentu Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR dle usnesení vlády č.145/2001 a Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje z roku

2002. Výstavba navazující rychlostní silnice R6 ve Slovenské republice je zařazena v Uzneseniu vlády Slovenskej republiky č.162/2001 k novému projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest. Výstavba komunikace v navržené trase je rovněž podporována Usnesením Zastupitelstva města Zlína č. 5/7Z/2003 ze dne 4.9.2003.

Rozhodující přínosy a efekty komunikace:

Rychlostní silnice umožní propojení dálniční sítě České republiky a Slovenska a kvalitní spojení centrální části kraje se Slovenskem a Valašskem. Po jejím zprovoznění dojde k částečnému snížení dopravní zátěže na silnicích I/49 a I/69 a k odlehčení silnicím s mezinárodním provozem I/50 (E50) a I/35(E442). Zprovoznění komunikace v návaznosti na navrhovaný silniční tah Valašské Meziříčí – Vsetín – Pozdřechov umožní převedení mezinárodní trasy E442 směrem k hraničnímu přechodu Střelná – Lysá pod Makytou a současně zlepšení kvality životního prostředí v oblasti CHKO Beskydy.[8]

Navrhovaná silnice I. třídy R 55

Hulín – Otrokovice – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav

Popis cílového stavu:

Směrově rozdělená čtyřpruhová komunikace kategorie R24,5/120 s mimoúrovňovými kříženími vedená v nové stopě s rozhodující dopravní funkcí v území.

Charakteristika navrhované stavby:

Nová výstavba kompletní rychlostní silnice navazující na dálnici D1.

Výstavba komunikace je rozdělena na následující stavební úseky:

- Hulín – Skalka

- Otrokovice obchvat – severovýchod (v současnosti ve stavbě)
- Otrokovice obchvat – jihovýchod
- Napajedla – Babice
- Babice – Staré Město sever
- Staré Město sever – Staré Město jih
- Staré Město jih – (Moravský Písek)

V trase silnice na území kraje je navrženo 7 významných mimoúrovňových křížení:

MÚK s novými komunikacemi D1 a R49

MÚK s pravobřežní přeložkou silnice I/49 (výhledově I/69) v Otrokovicích s následným připojením na stávající I/55

MÚK se stávající silnicí I/49 s následným připojením na I/55

MÚK se stávající I/55 severně Napajedel

MÚK se stávající I/55 jižně Napajedel

MÚK se severním připojením Uherského Hradiště

MÚK s nově budovanou I/50 (jižní obchvat Uherského Hradiště)

Širší souvislosti a závazky výstavby komunikace:

Výstavba silnice je zařazena v dokumentu Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR dle usnesení vlády č.145/2001 a Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje z roku 2002.

Rozhodující přínosy a efekty komunikace:

Rychlostní silnice umožní napojení západní části Zlínského kraje na dálniční síť. Po jejím zprovoznění dojde k výraznému zkvalitnění průjezdnosti územím ve směru sever – jih a ke zlepšení dopravní situace na stávající silnici I/55 a II/497 odvedením části zátěže. [8]

5.3 Strategický cíl č. 2 – rekonstrukce, modernizace a údržba silniční sítě Zlínského kraje

Silnice krajského významu neodpovídají požadavkům kraje. Úseky některých silnic jsou ve špatném stavu. Nevyhovují svou šířkou, jsou vedeny přes centra měst. Dochází na nich k zácpám. Kvalita vozovek je nedostačující. Je třeba se také zaměřit na údržbu silnic.

Priority:

- Dokončení silnice I/57 a výstavba I/35
- Údržba a zlepšení bezpečnosti silnic

5.3.1 Priorita 1. rekonstrukce silnice I/57 a výstavba I/35

Silnice I. třídy I/57

Valašské Meziříčí – Vsetín – Pozděchov

Popis cílového stavu:

Směrově rozdělená čtyřpruhová komunikace s mimoúrovňovými kříženími vedená v nové stopě s rozhodující dopravní funkcí v území.

Charakteristika navrhované stavby:

Nová výstavba kompletní silnice s napojením na rychlostní silnici R35 (na severu) a na rychlostní silnici R49 (na jihu). Výstavba komunikace je rozdělena na následující stavební úseky:

- Valašské Meziříčí – Podlesí
- Podlesí – Bystřička
- Bystřička – Semetín

- Semetín – Vsetín (rozšíření stávajícího polovičního profilu; součást západního obchvatu Vsetína)
- Vsetín – Valašská Polanka
- Valašská Polanka – R49

V trase silnice na území kraje je navrženo 8 významných mimoúrovňových křížení:

MÚK DEZA - s novou komunikací I/35 (severovýchodní obchvat Valašského Meziříčí)

MÚK Poličná - s II/150 ve Valašském Meziříčí

MÚK Ratiboř -s II/437 u Jablůnky

MÚK Rokytnice - s I/69 a III/05735 ve Vsetíně

MÚK Ohrada - s III/05737 jižně Vsetína

MÚK Ústí - s II/487

MÚK Valašská Polanka - se stávající I/57 jižně od Valašské Polanky

MÚK Pozdřechov - s novou komunikací R49

Při výstavbě bude využit již vybudovaný západní obchvat Vsetína v polovičním profilu silnice. Krátký úsek přivaděče k silnici R49 je veden tunelem.

Širší souvislosti a závazky výstavby komunikace:

Výstavba silnice je zařazena v dokumentu Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR dle usnesení vlády č.145/2001 a Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje z roku 2002.

Rozhodující přínosy a efekty komunikace:

Silnice umožní napojení východní části Zlínského kraje na síť rychlostních silnic a dálnic. Po jejím zprovoznění dojde k výraznému zkvalitnění průjezdnosti územím ve směru sever

– jih, zvýšení kapacity v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín a ke zlepšení spojení Valašska se Zlínem (navazující R49).

Dopravní zátěže na stávajících silnicích I/57, I/35, I/69 se výstavbou nové silnice výrazně sníží, část zátěže bude rovněž odvedena ze silnice I/58. Významným výsledným efektem je rovněž zlepšení kvality životního prostředí v oblasti Beskyd. [8]

Navrhovaná silnice I. třídy I/35

Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm – Horní Bečva – Slovensko

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace vedená částečně v nové stopě se smíšenou dopravně - obslužnou funkcí v území.

Charakteristika navrhovaných staveb a dopravních opatření:

Výstavba severovýchodního obchvatu Valašského Meziříčí a úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm v nové stopě v kategorii S11,5/80, přestavba křižovatek se silnicemi III/01876 (Zašová) a III/01877 (Zubří), výstavba obchvatu Dolní Bečvy v kategorii S11,5/80 a instalace ochranných dělících ostrůvků na průtazích obcemi v úseku Rožnov pod Radhoštěm – státní hranice.

Po dostavbě základní komunikační sítě je doporučena možnost omezení průjezdné nákladní dopravy (nad 7 tun) v úseku Rožnov pod Radhoštěm – Slovensko a odklonění mezinárodní trasy E442 z Rožnova pod Radhoštěm na novou čtyřpruhovou komunikaci I/57 a rychlostní silnici R49 směrem do Slovenské republiky.

Širší souvislosti a závazky:

Trasa silnice je součástí Evropské dohody o hlavních silnicích s mezinárodním provozem. Silnice je zařazena v dokumentu Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR dle usnesení vlády č.145/2001 a Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje z roku 2002.

Rozhodující přínosy a efekty:

Realizací uvedených staveb dojde ke zvýšení kapacity v úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm, odstranění kritických míst v Zašové a Zubří a ke zvýšení kvality a plynulosti dopravy na celém tahu. Navrhované ochranné dělící ostrůvky zvýší bezpečnost pěší dopravy. Omezující a organizační opatření umožní snížit celkové emisní zatížení CHKO Beskydy. [8]

5.3.2 Priorita 2. údržba a zlepšení bezpečnosti silnic

Intenzita dopravy se neustále zvyšuje. Dochází k neustálému opotřebování a poškozování vozovek. Tím se zvyšují i náklady na opravu silnic. Dalším důsledkem intenzity dopravy je nehodovost, která může být způsobena i špatným stavem komunikací.

Návrhy na zlepšení a opatření

- Identifikovat a následně upravovat nehodové lokality a pružně realizovat opatření s nízkými náklady (včasné odstraňování vzrostlé vegetace z výhledu, opravy výtluků apod.).
- V závislosti na intenzitě provozu od sebe navzájem oddělovat pěší, cyklistickou a motorovou dopravu (cyklistické stezky, fyzicky oddělené chodníky).
- Realizovat úpravy přechodů pro chodce (ochranné ostrůvky, lomené přechody, osvětlení).
- Osvětlení veřejných komunikací budovat tak, aby nedocházelo k nebezpečnému oslňování řidičů zejména při příjezdu z neosvětlených úseků, neřešit oslňování jen od mobilních, ale i od stacionárních zdrojů osvětlení.
- Urychlit výstavbu obchvatů obcí podle pořadí důležitosti.

- Realizovat průtahy obcemi podle platných zásad a opatření pro dopravní zklidnění na pozemních komunikacích, realizovat opatření pro změnu způsobu jízdy na vjezdu do obcí, zklidňovat dopravu v obcích a realizovat bezpečnostní prvky na infrastruktuře v obydlených oblastech.
- Odstraňovat úrovnňové železniční přejezdy na silnicích I. třídy a hlavních železničních tratích, důsledně zajišťovat bezpečný rozhled na stávajících přejezdech.
- Přednostně upravovat křižovatky s vysokou nehodovostí.
- Provádět měření stavu povrchu vozovky (drsnost, trhliny), provádět opravy vozovek silnic a dálnic, aby byl zabezpečen jejich dobrý stavební stav.
- Zkvalitnit systém zimní údržby, včetně instalace varovných systémů na místech častého výskytu náledí.
- Zajistit vhodné užití dopravního značení (proměnné dopravní značky, obnova vodorovného dopravního značení).
- V rámci územně plánovacího procesu a následných úprav pozemních komunikací vytvářet místa k odpočinku řidičů a výkonu státního odborného dozoru a kontrolní činnosti v dopravě.
- Vytvořit právní rámec pro zavedení bezpečnostních auditů na nově budovaných i stávajících pozemních komunikacích.
- Využít možností družicových navigačních systémů pro lokalizaci nehodových míst a upozornění řidičů.
- Odstraňovat nepovolená reklamní zařízení u dálnic a rychlostních silnic a snažit se o minimalizaci počtu reklamních zařízení u nich.
- Zavést automatický systém pro odhalování a postihování přestupků proti bezpečnosti silničního provozu.

5.4 Strategický cíl č. 3 – modernizace, zkapacitnění a elektrizace železničních tratí

Krajská města tvoří v dnešním územním členění České republiky významné zdroje a cíle dopravy. Při výhradním používání individuální automobilové dopravy zde vznikají kongesce a z toho vyplývající zhoršená dopravní obslužnost, stav životního prostředí apod. Železniční doprava se proto stává důležitým činitelem. Z mého pohledu je hustota železniční sítě dostatečná. Avšak je nutné ji neustále modernizovat. Některé jednokolejné úseky zdvojkolejnit a také v neposlední řadě elektrifikovat.

Priority

- modernizace, zkapacitnění, a elektrizace tratí celostátního a mezinárodního významu
- modernizace, zkapacitnění, a elektrizace tratí regionálního významu

5.4.1 Priorita 1. modernizace, zkapacitnění, a elektrizace tratí celostátního a mezinárodního významu

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

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

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

Trat' č. 340 – úsek Uherské Hradiště – Uherský Ostroh. Na této trati je uvažováno s její modernizací. (rozhodující efekty – zlepšení dopravních podmínek)

Trat' č. 341 Staré Město – Vlárský průmysk. Je uvažováno s modernizací této tratě. (rozhodující přínosy – zlepšení dopravních podmínek pro osobní a nákladní dopravu se záměrem zajištění přímého spojení Zlínského kraje s Trenčínem, zkapacitnění úseku Staré Město – Uherské Hradiště a vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel v rámci integrovaného dopravního systému, zlepšení dopravní obsluhy dotčeného území)

Trat' č. 283 Horní Lideč – Bylnice. Je doporučeno zlepšit přestupní vazby na tratě č. 280 a 341.

Trat' č. 346 Luhačovice – Újezd u Luhačovic. (rozhodující přínosy – zlepšení dopravních podmínek pro osobní dopravu se záměrem zajištění přímého spojení Luhačovice – Staré Město, vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel v rámci integrovaného dopravního systému, zlepšení dopravní obsluhy dotčeného území)

5.4.2 Priorita 2. modernizace, zkapacitnění, a elektrizace tratí regionálního významu

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

Trat' č. 282 Vsetín – Velké Karlovice. Je navržena modernizace a elektrizace celé tratě. (rozhodující přínosy – zlepšení dopravních podmínek pro osobní a nákladní dopravu, vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel v rámci integrovaného dopravního systému, zlepšení dopravní obsluhy dotčeného území). [6]

5.5 Strategický cíl č. 4 – zvýšení konkurenceschopnosti železnice v osobní dopravě

Přepravní výkon na železnici neustále klesá. Kromě modernizovaných úseků železničních koridorů je železnice vybavena zastaralou infrastrukturou s množstvím nevyužívaných zařízení zabírajících nevyužívané pozemky, jsou poskytovány zastaralé přepravní služby v oblasti nákladní dopravy, zastaralé jsou příměstské tratě v místech s vysokou přepravní poptávkou dojíždějících. Osobní doprava využívá zchátralých nádražních prostor v nevhodné dostupnosti od zdrojů a cílů cest. Dále vozidlový park je značně zastaralý. Všechny tyto faktory ovlivňují „image“ železniční dopravy. Je třeba se zaměřit na odstranění těchto faktorů.

Priority

- modernizace vozidlového parku
- modernizace železničních stanic

5.5.1 Priorita 1. modernizace vozidlového parku

Kvalitní regionální vozidlo, které je v bezprostředním styku s cestujícím se v nemalé míře podílí na komfortu přepravy a tím i objemu přepravených osob kolejovou dopravou.

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

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

U těchto vozidel je nutno počítat i s potřebnou, tak aby došlo k podstatnému zkrácení pobytu regionálních vozidel v jednotlivých žel. stanicích a zastávkách a tím došlo ke zvýšení cestovní rychlosti osobních vlaků.

Zároveň je třeba se zmínit s ohledem na situování Zlínského kraje, akceptaci našich vozidel zahraničními zeměmi (Polsko, Slovensko) neboť se vstupem naší republiky do EU se zvýšil objem mezinárodních přeprav osob a vznikající nové přepravní vazby budou jednou z možností dotační politiky EU. V případě ČR a tím pádem i Zlínského kraje je žádoucí, aby železniční doprava nabídla z důvodu zvýšení kvality nová vozidla, která budou

splňovat požadavky cestujících, železničních dopravců, které vyplývají z trendů u vyspělých železničních správ. [6]

5.5.2 Priorita 2. modernizace železničních stanic

Důležitým faktorem zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy je také podoba dnešních železničních stanic a zastávek. Je potřeba modernizovat většinu stanic ve Zlínském kraji. A to nejen z důvodu estetického ale i z důvodu bezpečnosti. Regionální stanice jsou ve velmi zchátralém stavu. V některých stanicích chybí například podchody. Také sdělovací a zabezpečovací zařízení je zastaralé.

Jako přednostní stanice, které je třeba modernizovat bych uvedl tyto:

- modernizaci železniční stanice Zlín-střed, včetně nové výpravní budovy železniční stanice Zlín-střed (společný terminál všech druhů dopravy)
- rekonstrukce výpravní budovy železniční stanice Uherské hradiště, včetně zřízení ČD centra
- modernizace železniční stanice Vsetín, vybudování podchodů, nového nástupiště a nové výpravní budovy

5.6 Návrhy projektů

V této části navrhuji menší či větší projekty, které mohou přispět ke zlepšení dopravní situace.

5.6.1 Projekt č. 1 – výstavba rychlostní komunikace

Rychlostní komunikace: Trenčín – Uherské Hradiště – Otrokovice - Kroměříž

Hlavním cílem je propojení Zlínského kraje se Slovenskem. Rychlostní komunikace se jeví jako nejlepší způsob. A to prostřednictvím rekonstrukce a rozšíření silnic I/50: Trenčín – Uherské Hradiště a I/55: Uherské Hradiště – Otrokovice – Kroměříž, kde by se napojovala na dostavěnou dálnici D1.

Popis cílového stavu:

Směrově rozdělená čtyřpruhová komunikace s mimoúrovňovými kříženími vedená v nové stopě s rozhodující dopravní funkcí v území.

Charakteristika navrhované stavby:

Nová výstavba kompletní silnice s napojením na dálnici D1 (na severu). Celková délka rychlostní komunikace 106 km. Výstavba komunikace by byla rozdělena na následující stavební úseky:

- Trenčín – Uherský Brod
- Uherský Brod – Uherské Hradiště
- Uherské Hradiště – Kunovice
- Kunovice – Uherské Hradiště
- Uherské Hradiště – Napajedla
- Napajedla – Otrokovice
- Otrokovice – Kroměříž

Odhadované náklady: 26500 mil.

Zdroj financí: Ředitelství silnic a dálnic České Republiky, Slovenská Republika, Strukturální fondy Evropské unie.

Rozhodující přínosy a efekty komunikace:

Silnice umožní rychlostní napojení západní části Slovenska na síť silnic Zlínského kraje. Po jejím zprovoznění dojde k výraznému zkvalitnění průjezdnosti územím. Dopravní zátěže na stávajících silnicích I/50 a I/55 se výstavbou nové silnice výrazně sníží.

5.6.2 Projekt č. 2 – modernizace železniční stanice Vsetín

Hlavním cílem projektu je rekonstrukce železniční stanice Vsetín. Budova nádraží je ve zchátralém stavu. Je také snížena bezpečnost na kolejišti to si vyžádá výstavbu moderního oboustranného nástupního ostrůvku. Rekonstrukce si také vyžádá výměnu kolejiště.

Popis cílového stavu:

Rekonstrukce si vyžádá přibližně 430 milionů korun a kromě nutných oprav bude zahrnovat i stavbu moderního oboustranného nástupního ostrůvku s délkou 260 metrů a přístřešky pro cestující. Na něm budou stát 2 osvětlené přístřešky s elektronickými informačními tabulemi a lavičkami. U nástupiště se počítá s osazením nového elektronického informačního systému. V rámci rekonstrukce bude prakticky vyměněno celé kolejiště, a to včetně železničního spodku, systému odvodnění a instalované kabeláže.

Odhadované náklady: 430 mil.

Zdroj financí: město Vsetín, České dráhy, Státní fond dopravní infrastruktury, strukturální fondy Evropské unie.

Rozhodující přínosy a efekty:

Nová podoba nádraží zlepší vzhled a účelovost stanice. Zlepší informovanost cestujících. Dojde lepšímu bezbariérovému přístupu cestujících. Výrazně se také zlepší bezpečnost na kolejištích.

5.6.3 Projekt č. 2 – modernizace letiště Kunovice

Za předpokladu, že by došlo k obnově spolupráce nebo koupi letiště Zlínským krajem. Hlavním cílem projektu je rozšíření možností, únosností a zvýšení bezpečnosti přistávacích ploch a rekonstrukce letištního terminálu. Projekt řeší zlepšení technicko-provozních parametrů letiště.

Popis cílového stavu:

Na jednom z konců přistávací dráhy bude provedeno dosypání tělesa dráhy, dále budou realizovány nové podkladní vrstvy v tomto úseku dráhy a kompletní souvrství asfaltových finálních vrstev. Na zbytku dráhy byly kompletně vyměněny asfaltové krycí vrstvy. Dráha byla opatřena zcela novým vodorovným značením v souladu s novými předpisy. Celkovou rekonstrukcí povrchu se prodlouží životnost dráhy o 20 let. Vzletová a přistávací dráha bude rekonstruována kvůli očekávanému navyšování provozu letiště a kvůli zvýšení únosnosti dráhy tak, aby v Kunovicích mohla přistávat letadla s větší přepravní kapacitou. Dále by se jednalo o vybudování nového světelného zabezpečovacího systému.

Odhadované náklady: 113 mil.

Zdroj financí: Zlínský kraj, Evropský fond pro regionální rozvoj.

Rozhodující přínosy a efekty :

Rekonstrukce umožní přijímat na letišti letadla s větší přepravní kapacitou. Tím bude umožněno rozšíření o nové pravidelné linky. Zvýšila by se také bezpečnost provozu.

ZÁVĚR

To, že se doprava stala prioritou rozvoje Zlínského kraje, je zcela přirozený důsledek. Její rozvoj přinese nejen zvýšení konkurenceschopnosti kraje ale i další ekonomické a jiné výhody.

Rozhodně největší nevýhodou kraje je, že není napojen na vyšší dopravní síť. Což částečně řeší dostavba dálnice D1. Dále je třeba se zaměřit na výstavbu rychlostních komunikací a čtyřproudových komunikací. Nesmí se také zapomínat silnice II. a III. třídy, neboť se většinou nacházejí v havarijním stavu. Prioritou by mělo být výstavba obchvatů měst a obcí. Základem pro odstranění této situace je, získat dostatečný počet finančních prostředků a jejich efektivnímu využití. Rozhodující je vytvoření kvalitních projektů. Rozhodně by se nemělo zapomenout na možnost spolupráce se Slovenskem.

V oblasti dopravní obslužnosti je třeba počítat s budováním integrovaným systému dopravy a jejich neustálého vylepšování. Zvýšit četnost některých spojů autobusové dopravy, zvláště ve večerních hodinách.

Železniční doprava má značný potenciál stát se hlavním přepravcem osob. Je tedy hlavně na ČD jak se s touto situací vypořádá. Je nutné modernizovat železniční stanice. Obnovit vozidlový park. Elektrifikovat a zdvojkolejnit některé regionální tratě. Všechny tyto faktory ovlivňují pohled veřejnosti na železniční dopravu a nemělo by se to podcenit.

Zánik letiště v Kunovicích je možná už neodvratitelný. Je sice možné, že někdy v budoucnu dojde k obnově spolupráce letiště a kraje, ale za této situace je dobře, že si Zlínský kraj vybral za náhradu rozvoj letiště v Přerově. Navíc výraznou roli hraje spolupráce s Olomouckým krajem. Vzdálenost Zlína od letiště je zhruba 30 km, což nepředstavuje výrazný problém.

Vodní doprava nehraje zatím v kraji výraznou roli. Baťův kanál slouží pouze k rekreaci. Situace by se mohla změnit realizací určitých plánů propojení toků Labe – Odra - Dunaj.

Co se týče cyklistické dopravy její rozvoj je třeba podporovat. Ať se jedná o rozvoj turistiky či dojížděky za prací. Nutné je také vybudovat základní cyklistickou infrastrukturu a udržovat současný stav cyklostezek. Také by se mělo zaměřit na oddělení cyklostezek od silničních sítí.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] ONDŘÍŠKOVÁ, I. *Silniční doprava*. 1. vyd. Kyjov: Střední odborná škola Kyjov, 2005. 30 s. ISBN 978-80-7338-057-1.
- [2] Zákon č. 111/1994 sb. o silniční dopravě.
- [3] HANOUSEK, F. *Základy dopravy a přepravy*. 1. vyd. České Budějovice: Střední odborná škola veterinární a zemědělská, 2001. 104 s. ISBN 848-12-7808-2.
- [4] *Anglicko-české výrazy v letecké dopravě* [online]. [cit. 2008-02-12]. Dostupné z: <<http://www.cestovni-ruch.cz/letecka/slovník.php>>.
- [5] *Charakteristika Zlínského kraje* [online]. [cit. 2008-02-12]. Dostupné z: <<http://www.cestovni-ruch.cz/letecka/slovník.php>>.
- [6] Zlínský kraj, České dráhy, a. s. *Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji – Inventarizace a vyhodnocení současného stavu kolejové dopravy a jejich potřeb*. Sdružení firem – Dopravní projektování, spol. s. r. o. a SUDOP Brno, spol. s. r. o., 2004-2005.
- [7] ČESKÁ REPUBLIKA – MINISTERSTVO DOPRAVY. *Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013*. Praha: Ministerstvo dopravy - odbor strategie, červenec 2005, 60 str.
- [8] *Generel dopravy Zlínského kraj* [online]. [cit. 2008-03-12]. Dostupné z: <<http://www.extranet.kr-zlinsky.cz/dynamicke>>.
- [9] *Vodní doprava* [online]. [cit. 2008-02-12]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Vodn%C3%AD_doprava>.
- [10] *Ročenka dopravy – letiště* [online]. [cit. 2008-02-12]. Dostupné z: <http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2006/rocenka/htm_cz/cz06_903000.html>.
- [11] *Charakteristika Zlínského kraje* [online]. [cit. 2008-02-12]. Dostupné z: <<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/zlinsky-kraj/charakteristika-zlinskeho-kraje/1000935/40931>>.
- [12] *Délka silnic a dálnic podle okresů k 31. 12. 2006* [online]. [cit. 2008-03-12]. Dostupné z: <<http://www.czso.cz/xz/edicniplan.nsf/kapitola/13-7201-07--09>>.

- [13] *Schéma silnic Zlínský kraj* [online]. [cit. 2008-03-12]. Dostupné z: <http://www.rszk.cz/325_kraj.htm>.
- [14] *Letecké linky ze Zlínského kraje* [online]. [cit. 2008-04-12]. Dostupné z: <http://valassky.denik.cz/zpravy_region/letecke-linky-z-kraje-sen-vs200803>.
- [15] *Cyklopojmy, druhy cyklistické dopravy a tras* [online]. [cit. 2008-04-12]. Dostupné z: <http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm>.
- [16] *Rozvoj cyklistické dopravy ve Zlínském kraji* [online]. [cit. 2008-04-12]. Dostupné z: <<http://www.cyklostrategie.cz/download/tema19-21.pdf>>.
- [17] 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.*
- [18] *Dopravní obslužnost a infrastruktura* [online]. [cit. 2008-04-12]. Dostupné z: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/srop/2-2-1-dopravni-obslužnost-a-infrastruktura-dopravni-obslužnost>>.
- [19] *Investice do dopravy, silniční, železniční i cyklistické* [online]. [cit. 2008-03-12]. Dostupné z: <<http://www.oknodokraje.cz/article/2820.investice-do-dopravy-silnicni-zeleznicni-i-cyklisticke/>>.
- [20] WITTICH, P. *Koncepce rozvoje cyklodoprava na území Zlínského kraje, Analýza současného stavu.* Ostrava: UDIMO, spol. s. r. o., říjen 2004.
- [21] Zlínský kraj. *Zkapacitnění železniční trati Otrokovice – Vizovice.* Sdružení firem – Dopravní projektování, spol. s. r. o. a SUDOP Brno, spol. s. r. o., červenec 2004.
- [22] *Letecká doprava – Olomoucký kraj* [online]. [cit. 2008-05-12]. Dostupné z: <http://www.iri.cz/vuc/olomuc/kapitoly/B6_letecka.htm>.
- [23] *Stavba silnice I/57 plynule pokračuje i letos* [online]. [cit. 2008-05-9]. Dostupné z: <<http://www.vsetin.cz/vuc/I-57.htm>>.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

| | |
|--------|--|
| ČD | České dráhy |
| ČR | Česká Republika |
| ČSAD | Česká autobusová doprava |
| CHKO | Chráněná krajinná oblast |
| MHD | Městská hromadná doprava |
| UNESCO | Organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu |

SEZNAM OBRÁZKŮ

| | |
|---|----|
| Obr. 1. Členění kraje..... | 19 |
| Obr. 2. Schéma silnic Zlínský kraj..... | 24 |
| Obr. 3. Mapa – Železniční síť České Republiky..... | 35 |
| Obr. 4. Mapa – Páteřní železniční síť Zlínského kraje | 38 |
| Obr. 5. Mapa - letiště | 42 |

SEZNAM TABULEK

| | |
|--|----|
| Tab. 1. Délka silnic a dálnic podle okresů k 31. 12. 2006 | 25 |
| Tab. 2. Přehled silnic I. a II. třídy | 27 |
| Tab. 3. Podrobný popis stávajících železničních tratí ČD | 37 |
| Tab. 4. Stávající regionální železniční tratě v Zlínském kraji | 39 |

SEZNAM PŘÍLOH

- PI Délka železnic, silnic a dálnic podle krajů
- PII Silniční a dálniční síť Zlínského kraje
- PIII Mapa výhledového stavu silniční sítě
- PIV Trasy EuroVelo na území ČR

PŘÍLOHA P I: DÉLKA ŽELEZNIC, SILNIC A DÁLNIC PODLE KRAJŮ

DOPRAVA

TRANSPORT

8-17. Délka železnic, silnic a dálnic podle krajů k 31. 12. 2004

Length of railway lines, roads and motorways: by region, 31 December 2004

Pramen: Ředitelství silnic a dálnic ČR
Ministerstvo dopravy a spojů

Source: Road and Motorway Directorate of the CR
Ministry of Transport and Telecommunications

v km

km

| ČR, kraje <i>CR, regions</i> | Provozní délka železničních trati <i>Length of operated railway lines</i> | Délka silnic a dálnic <i>Length of roads and motorways</i> | v tom | | | | |
|--|--|---|---------------------------------|--------------------------------|--|----------------------------------|------------------------------------|
| | | | dálnice <i>Motorways</i> | I. třída <i>Class I</i> | z toho rychlostní silnice <i>incl.:</i> <i>Expressways</i> | II. třída <i>Class II</i> | III. třída <i>Class III</i> |
| Česká republika <i>Czech Republic</i> | 9 612 | 55 500 | 546 | 6 156 | 336 | 14 669 | 34 128 |
| Hl. m. Praha | 191 | 72 | 11 | 31 | 23 | 30 | - |
| Středočeský | 1 399 | 9 574 | 174 | 780 | 132 | 2 369 | 6 251 |
| Jihočeský | 961 | 6 131 | 9 | 664 | - | 1 639 | 3 819 |
| Plzeňský | 719 | 5 122 | 106 | 411 | - | 1 510 | 3 095 |
| Karlovarský | 439 | 2 049 | - | 227 | 12 | 563 | 1 259 |
| Ústecký | 1 039 | 4 171 | 29 | 490 | 7 | 902 | 2 750 |
| Liberecký | 548 | 2 437 | - | 329 | 18 | 487 | 1 621 |
| Královéhradecký | 590 | 3 754 | - | 430 | - | 901 | 2 422 |
| Pardubický | 531 | 3 581 | - | 445 | - | 913 | 2 222 |
| Vysočina | 630 | 5 094 | 93 | 421 | - | 1 636 | 2 944 |
| Jihomoravský | 787 | 4 493 | 124 | 449 | 45 | 1 479 | 2 441 |
| Olomoucký | 750 | 3 556 | - | 427 | 83 | 921 | 2 208 |
| Zlínský | 343 | 2 121 | - | 337 | - | 574 | 1 210 |
| Moravskoslezský | 687 | 3 344 | - | 713 | 17 | 744 | 1 886 |

PŘÍLOHA P II: SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ SÍŤ

SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ SÍŤ KRAJ ZLÍNSKÝ



PŘÍLOHA P III: MAPA VÝHLEDOVÉHO STAVU SILNIČNÍ SÍTĚ



PŘÍLOHA P IV: TRASY EUROVELO NA ÚZEMÍ ČR

