

# **Analýza dopravní obslužnosti v mikroregionu Vizovicko**

Helena Ragasová

---

Bakalářská práce  
2006



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky

---

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

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

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

Téma práce: **Analýza dopravní obslužnosti v mikroregionu  
Vizovicko**

Zásady pro vypracování:

1. Na základě literárních pramenů zhodnoťte teoretické podklady pro potřeby zpracování problematiky dopravní obslužnosti.
2. Na základě sběru dat od orgánů státní správy a obcí regionu proveďte analýzu současného stavu dopravní obslužnosti mikroregionu Vizovicko.
3. Sestavte SWOT analýzu v oblasti dopravní obslužnosti mikroregionu Vizovicko.
4. Na základě výsledků SWOT analýzy vyhodnoťte další možnosti rozvoje mikroregionu Vizovicko v oblasti dopravní obslužnosti.

Rozsah práce: cca 40 stran

Rozsah příloh:

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

1. Hůrský, J. *Metody geografického znázornění dojíždky do práce*. Praha: Academia, 1969.
2. *Strategický plán rozvoje mikroregionu Vizovicko*. Regionální rozvojová agentura Východní Moravy. 2000.
3. Dostupné z [www: http://www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)
4. Dostupné z [www: http://www.cdv.cz](http://www.cdv.cz)

Vedoucí bakalářské práce: **doc. RNDr. René Wokoun, CSc.**  
Ústav veřejné správy a regionálního rozvoje

Datum zadání bakalářské práce: 21. října 2005

Termín odevzdání bakalářské práce: 6. ledna 2006

Ve Zlíně dne 17. října 2005

  
doc. PhDr. Vnislav Nováček, CSc.  
děkan



  
doc. RNDr. René Wokoun, CSc.  
ředitel ústavu

## **ABSTRAKT**

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou dopravní obslužnosti obcí mikroregionu Vizovicko. Součástí této práce je zhodnocení situace v dopravní infrastruktuře území. Dále bylo provedeno hodnocení autobusových a železničních spojení pro dojížděku za službami, do škol a do zaměstnání v rámci existujících středisek dojížděky. Nebyla opomenuta ani analýza dopravní obslužnosti sídel o víkendech. Výsledky práce jsou zachyceny nejen v textové části, nýbrž také v tabulkách a ve volných přílohách.

Klíčová slova: dopravní obslužnost, dostupnost, mikroregion Vizovicko, doprava, infrastruktura, silniční a železniční doprava, spoj, autobusová linka, integrovaný dopravní systém, I49, I69, R49

## **ABSTRACT**

This Bachelor work is dealing with analysis of transporting service function of municipalities in micro region of Vizovicko. By means of this work is evaluated the situation in transporting infrastructure of area. Next is made evaluating of buses and railways connections for commutation to services, schools and to employments within now existing centres of commutation. Results of this work are caught up not only in part of texts but in tables and free fixings too.

Keywords: transporting services, accessibility, microregion of Vizovice, transport, infrastructure, road and railroad transport, communication, bus line, integrated transport system, I49, I69, R49

Chtěla bych poděkovat vedoucímu mé bakalářské práce doc. RNDr. René Wokounovi, CSc. za odborné vedení a cenné rady.

Dále bych chtěla poděkovat svým rodičům za podporu během studia.

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci zpracovala samostatně a všechny použité zdroje jsem citovala.

Ve Zlíně, 6. 1. 2006

.....

Podpis

## OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>8</b>
<b>1 VYMEZENÍ MIKROREGIONU VIZOVICKO</b> .....	<b>10</b>
<b>2 CHARAKTERISTIKA MIKROREGIONU VIZOVICKO</b> .....	<b>12</b>
2.1    OBECNÁ CHARAKTERISTIKA MIKROREGIONU VIZOVICKO.....	12
2.2    PŘÍRODNÍ PODMÍNKY.....	13
<b>3 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA MIKROREGIONU VIZOVICKO</b> .....	<b>15</b>
3.1    ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA.....	15
3.2    SILNIČNÍ DOPRAVA.....	16
3.2.1    Intenzita silniční dopravy.....	19
3.3    LETECKÁ DOPRAVA.....	20
3.4    VODNÍ DOPRAVA.....	21
3.5    DOPRAVNÍ DOSTUPNOST.....	21
<b>4 PLÁNOVANÁ VÝSTAVBA V DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE MIKROREGIONU VIZOVICKO</b> .....	<b>23</b>
4.1    ZÁKLADNÍ MOTIVY VÝHLEDOVÉ SILNIČNÍ SÍTĚ.....	23
4.2    SILNIČNÍ TAHY CELOSTÁTNÍHO A MEZINÁRODNÍHO VÝZNAMU.....	24
4.3    SILNIČNÍ TAHY KRAJSKÉHO VÝZNAMU.....	29
4.4    SILNIČNÍ TAHY MÍSTNÍHO VÝZNAMU.....	31
4.5    ZMĚNA ZATŘÍDĚNÍ SILNIČNÍ SÍTĚ.....	32
4.6    MODERNIZACE A DOSTAVBA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ.....	33
<b>5 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM</b> .....	<b>35</b>
5.1    ZÁKLADNÍ PRINCIPY.....	35
5.2    KONCEPCE TARIFNÍHO SYSTÉMU.....	36
5.3    TECHNICKÉ ZAJIŠTĚNÍ ODBAVOVACÍHO SYSTÉMU.....	37
<b>6 ODLEHLOST A OBSLUŽNOST JEDNOTLIVÝCH OBCÍ MIKROREGIONU VIZOVICKO</b> .....	<b>39</b>
<b>7 FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI OBCÍ</b> .....	<b>53</b>
<b>8 SWOT ANALÝZA</b> .....	<b>55</b>
<b>9 DOPORUČENÁ ŘEŠENÍ</b> .....	<b>57</b>
<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>61</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY</b> .....	<b>62</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK</b> .....	<b>64</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ</b> .....	<b>65</b>
<b>SEZNAM TABULEK</b> .....	<b>66</b>

<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>67</b>
---------------------------	-----------

## ÚVOD

Jedním z fenoménů rozvoje lidské společnosti v minulých desetiletích a staletích je stále vzrůstající význam dopravy. Stále se zvětšuje vzdálenost a množství osob dopravovaných za prací, za kulturou, rekreací, vzděláním a ostatními způsoby seberealizace člověka. Důsledky tohoto fenoménu jsou pozitivní i negativní. Skutečností však zůstává, že nízká mobilita pracovní síly, nedostatečná schopnost dopravy za vzděláním, kulturním, společenským a sportovním vyžitím apod. je velmi výraznou brzdou rozvoje.

Sledování a zabezpečení dopravní obslužnosti území je v současnosti velmi frekventovanou úlohou, o kterou se zajímají úřady veřejné správy. Úroveň dopravní obslužnosti ovlivňuje rozvoj obcí, je důležitá pro investory v podnikatelské sféře i pro občany, rozhodující např. o místě svého trvalého bydliště. Proto zástupci především samosprávy sledují situaci v této oblasti a podnikají kroky k udržení a případně zlepšení dopravní obslužnosti. Zpravidla přitom se znalostí místní situace sledují spoje do nejdůležitějších míst, kam místní občané cestují za prací, vzděláním, za lékařskou péčí, kulturou, sportovní vyžitím, nakupováním a na úřady. Vymezují spádová místa, kde jsou potřeby obyvatel uspokojeny, a kam je třeba především zajistit dobrou úroveň dopravní obslužnosti. Kvantifikace a objektivní vyjádření dopravní obslužnosti, která by byla potřebná např. pro objektivnější srovnání situace mezi jednotlivými obcemi, je proto obtížná.

Dopravní inženýři, pracující jak u dopravců, tak ve státní správě a samosprávě, se všemožně snaží udržet přijatelnou úroveň této obslužnosti, je to však čím dále, tím těžší, neboť vzniká výrazný rozdíl mezi rostoucími náklady na 1 km vozidla a stagnujícími (ne-li klesajícími) tržbami od cestujících. Úřady veřejné správy se proto snaží zlepšit nebo alespoň udržovat dopravní dostupnost hlavně menších obcí, které potřebují spojení s většími městy, obcemi.

Dopravní obslužnost tedy představuje problém především pro menší obce, které jsou nuceny dotovat podniky, které obci poskytují autobusovou dopravu. V těchto obcích se mimo jiných problémů způsobených nedostatečnou obslužností veřejnou dopravou může zvyšovat nezaměstnanost, lidé se stěhují do měst a podobně.

K termínu “dopravní obslužnost” má relativně blízko pojem “dostupnost”. Dostupnost je chápána jako geografický pojem, geografická charakteristika území, která je vyjadřována

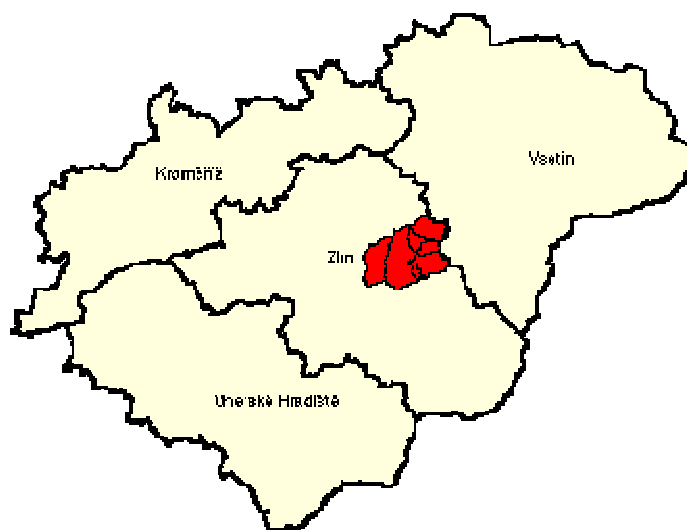


např. metrickými mírami a je vztahována např. k cestování autem, zatímco dopravní obslužnost je vztahována k veřejné hromadné dopravě.

Jako zájmové území, pro které je prováděna analýza, byl vybrán mikroregion Vizovicko. Mikroregion je vymezen přírodními hranicemi – především úpatím Vizovických vrchů a soustavou komunikací. Jeho jádrovým městem, které se historickým vývojem stalo přírodním centrem a tradičně plní některé, jinak obtížně zajistitelné obslužné funkce, jsou Vizovice. Mikroregion je vymezen katastrálním územím měst a obcí Vizovice, Bratřejov, Jasenná, Lhotsko, Lutonina, Ublo a Zádveřice-Raková.

Chtěla bych přiblížit aktuální dopravní situaci v mikroregionu, poukázat na problémy malých obcí s dopravní obslužností a dostupností a představit některá možná řešení, která by mohla dopravní situaci v dané oblasti vylepšit.

## 1 VYMEZENÍ MIKROREGIONU VIZOVICKO



*Obr. 1. Poloha mikroregionu Vizovicko v rámci Zlínského kraje [11]*

Mikroregion Vizovicko je vymezen přirozenými hranicemi – především úpatím Vizovických vrchů a soustavou komunikací. Jeho jádrovým městem, které se historickým vývojem stalo přirozeným centrem a tradičně plní některé, jinak obtížně zajiřitelné obslužné funkce, jsou Vizovice. Mikroregion je vymezen katastrálním územím měst a obcí Vizovice, Bratřejov, Jasenná, Lhotsko, Lutonina, Ublo a Zádveřice-Raková.

Mikroregion vznikl 22.12.1999 jako zájmové sdružení právnických osob. Účelem vzniku tohoto svazku byla spolupráce a koordinace záměrů v oblasti hospodářství, zemědělství, kultury, sportu a sociální péče v členských obcích. Z hlediska právní subjektivity se jedná o zájmové sdružení právnických osob.

Hlavním předmětem činnosti mikroregionu je zejména koordinace postupů při řešení problémů týkajících se:

- cestovního ruchu
- dopravy
- regionálního rozvoje
- vodního hospodářství
- životního prostředí a přírody

*Tab. 1. Počet obyvatel v obcích mikroregionu*

<b>Část mikroregionu</b>	<b>Počet obyvatel</b>
Bratřejov	759
Jasenná	934
Lhotsko	240
Lutonina	388
Ublo	255
Vizovice	4518
Zádveřice-Raková	1271
Obyvatel v mikroregionu celkem	<b>8365</b>

*Zdroj: Vlastní zpracování podle údajů ČSU ve Zlíně*

## 2 CHARAKTERISTIKA MIKROREGIONU VIZOVICKO

Charakteristiku mikroregionu Vizovicko jsem zpracovala podle dokumentu Strategický plán rozvoje mikroregionu Vizovicko, který je v seznamu zdrojů uveden pod číslem [5].

### 2.1 Obecná charakteristika mikroregionu Vizovicko

Mikroregion Vizovicko je součástí celku NUTS II – Střední Morava. Rozkládá se ve východní části okresu Zlín – celkem 7 obcí okresu: Bratřejov, Jasenná, Lhotsko, Lutonina, Ublo, Vizovice s městskou částí Chtastěšov a Zádveřice-Raková. U všech obcí převažuje obytná funkce, takže v uspokojování poptávky po ostatních funkcích jsou závislé na střediscích (zejména Zlín). Centrem mikroregionu je město Vizovice, které je střediskem lokální úrovně.

Územím mikroregionu prochází tzv. Valašská urbanistická osa Zlín – Vsetín, která je integrovaná úseky silnic I. Třídy č. 49 a 69 a prochází jí hlavní silniční spojení zlínské a ostravské aglomerace. Patří do souboru tzv. moravských rozvojových os, podél kterých je výrazně lepší podnikatelské klima než na ostatním území (jedná se hlavně o ukazatele – úroveň podnikatelské aktivity fyzických osob a daňové příjmy obcí) a které jsou velice významné z hlediska koncentrace obyvatelstva. Z obcí mikroregionu leží na ose celkem 6 obcí: na státní silnici I/49 obce Bratřejov, Lhotsko, Zádveřice-Raková a na státní silnici I/69 obce Jasenná a Lutonina. Vizovice leží na křižovatce obou silnic.

Oblast mikroregionu se rozkládá v pahorkovitém a kopcovitém terénu Vizovických vrchů. Nejvyšším bodem území je hora Klášťov o nadmořské výšce 754 metrů n. m., která se vypíná jihozápadně od Bratřejova (jde o archeologické naleziště). Nadmořská výška se jinak v regionu pohybuje v rozmezí od 250 do 470 m nad mořem. Nejnižše položené místo se nalézá na k.ú. Zádveřice-Raková v části Zádveřice, ležící v údolí potoka Lutoninky, a naopak nejvýše položená místa mikroregionu jsou v katastru obce Ublo, rozkládající se na horském svahu, a také v katastru obce Zádveřice-Raková, části Raková.

Klimaticky mikroregion náleží do oblasti mírně teplé s průměrnými teplotami 6,7 – 7,6 °C a ročními srážkami 746 – 925 mm.

Celková rozloha mikroregionu činí 84,57 km<sup>2</sup>. Touto rozlohou se rozprostírá na 2% území Zlínského kraje, celkový počet obyvatel mikroregionu je 8 237 obyvatel, což se na celkovém počtu obyvatel kraje podílí 1,3%. Největší katastr v mikroregionu má město Vizovice,

a to 2 856 hektarů a stejně tak má i největší počet obyvatel. Naopak nejmenší katastr zaujímá obec Lhotsko (296 ha) a též je nejméně zalidněnou obcí (239 obyvatel).

Územní celek sousedí na západě s katastrem města Zlín a obcí Lípa, na jihu s mikroregionem Jižní Valašsko, na východě s mikroregionem Vsetínsko, na jihozápadě s mikroregionem Luhačovské Zálesí, na severu s oblastí Slušovicka.

Po ekonomické stránce mikroregion patří k průměrně vyspělým oblastem v rámci Zlínského kraje. To je ovlivňováno i polohou v jádru zlínské aglomerace, v blízkosti Zlína a Otrokovic. Právě blízkost center má ještě další vlivy:

- způsobuje, že část obyvatel mikroregionu do center jako Zlín či Vsetín dojíždí za prací a do škol;
- tomu odpovídající poměrně značný výskyt základních znečišťujících látek (oxid siřičitý, uhelnatý, oxidy dusíku a chlorovodíky). Polohou nejbližší obcí ke Zlínu je obec Zádveřice-Raková, a to 10 km. Naopak nejvzdálenější obcí je Bratřejov – 21 km.

## 2.2 Přírodní podmínky

Území Vizovicka (jako celý okres Zlín) je součástí flyšového pásma vnějších Západních Karpat a je tvořeno magurským příkrovem, který je rozdělen na 3 dílčí jednotky. Na území mikroregionu je zastoupena pouze největší z nich – račanská jednotka, zlínské souvrství. V geologickém složení převažuje flyš s vápnitými jílovci nad středně zrnitými pískovci.

Geomorfologicky území mikroregionu (jako i celý okres Zlín) spadá do Západních Karpat. Reliéf mikroregionu je tvořen Vizovickou vrchovinou. Celkový ráz území je kopcovitý, s nejvyšším hřbetem Vizovické vrchoviny Klášťov (754 m). Převážnou část území charakterizuje malebná krajina s rozsáhlými lesními komplexy, pásy křovin a vzrostlou stromovou zelení.

Na nerostné suroviny je území chudé. K nejvýznamnějším nerostným surovinám patří stavební suroviny: cihlářské suroviny a stavební kámen.

Z hydrologického hlediska lze celou oblast karpatského flyše charakterizovat jako území, kde se nachází celá řada pramenných zdrojů. Jejich vydatnost je však malá. Zásoby pod-

zemních vod jsou zde doplňovány většinou sezónně. Nejvyšších úrovní dosahují v květnu až červenci, nejnižších většinou v říjnu až listopadu.

Mikroregion je poměrně bohatý na minerální prameny, konkrétně na vody sirné, obsahující především sirovodík. Celkem se zde nachází 9 chráněných sirných pramenů a 4 nechráněné.

Klimaticky mikroregion náleží do oblasti mírně teplé s průměrnými teplotami 6,7 – 7,6 °C a ročními srážkami 746 – 925 mm.

Nejrozšířenějším půdním typem jsou půdy jílovité, místy hlinitokamenné. Ve vyšších polohách se nachází suťové a kamenité půdy.

Podle fyto geografického členění náleží celé území mikroregionu k fyto geografické oblasti mezofytikum. Karpatské mezofytikum, tj. oblasti vegetace a květeny opadavého listnatého dřeva, zahrnuje v této oblasti Zlínské vrchy.

V minulosti pokrývaly většinu území lesy, dnes tvoří jejich podíl 42 % katastrální plochy mikroregionu. Podle geobotanické mapy jsou hlavním typem zlínského okresu dubohabřinové lesy. Biogeograficky leží řešené území v provincii středoevropských listnatých lesů. Druhové složení bylo částečně pozměněno ve prospěch jehličnanů (především smrk, částečně i borovice, modřín). Značnou část porostů představují lesy listnaté, popř. smíšené s vysokým podílem buku a dubu. Většina lesních porostů spadá do kategorie hospodářského lesa. V nejvyšších polohách Vizovické vrchoviny je významným lesním typem jedlová bučina.

Nelesní vegetace je vedle zemědělských kultur a plevelů zastoupena různými typy luk, pastvinami, v menší míře svahovými prameništi, vodní a pobřežní vegetací. Na území mikroregionu louky a pastviny zabírají 20 % celkové výměry.

Území mikroregionu je bohaté na archeologické nálezy, protože bylo po geomorfologické stránce velmi výhodným terčem pro osídlení. Nálezy pocházejí z eneolitu, doby bronzové i halštatské až po slovanské osídlení a středověk. Např. chráněnou kulturní památkou jsou zbytky staroslovanského Hradiště na vrcholu hory Klášťov na k. ú. obce Bratřejov.

### 3 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA MIKROREGIONU VIZOVICKO

Centrum mikroregionu se rozkládá v široké kotlině obklopené kopci, z horských údolí se přechází na horské svahy Vizovických vrchů. Průměrná nadmořská výška mikroregionu činí 358 metrů nad mořem (pohybuje se v rozmezí 250 – 470 metrů nad mořem). Z toho vyplývá i povaha povrchu území, které poskytuje dobré podmínky pro železniční a silniční dopravu. [5]

#### 3.1 Železniční doprava

Při zpracování kapitoly o železniční dopravě na území mikroregionu jsem použila dokument Strategický plán rozvoje mikroregionu Vizovicko, který je v seznamu literatury uveden pod číslem [5] a internetové stránky společnosti České dráhy uvedené v seznamu literatury pod číslem [7].

Železniční dopravu zabezpečuje státní organizace České dráhy. Mikroregionem prochází jedna železniční trať:

- železniční trať č. 331 Otrokovice – Vizovice

Na jmenované trati v úseku Zlín – Vizovice jezdí pouze osobní vlaky. Trať je elektrifikována a má spíše místní význam. Touto tratí projede denně 17 osobních vlakových souprav ve směru Otrokovice – Vizovice, a 21 souprav ve směru Vizovice – Otrokovice.

Na území mikroregionu jsou tyto železniční zastávky:

- železniční stanice Vizovice
- železniční zastávka Zádveřice-Raková, Zádveřice

Ostatní obce mikroregionu nemají přímé železniční spojení. Tuto situaci měla zlepšit ve 30. a 40. letech železniční trať z Vizovic do Valašské Polanky s plánovanou zastávkou v Uble. V roce 1943 byl založen Baťův pracovní prapor, v němž v době velké hospodářské krize pracovali mladí muži za byt, stravu a kapesné na stavbě této železniční trati. Tato trať, vedoucí dále na Púchov, měla umožnit přímé spojení Zlínska se Slovenskem. Po II. světové válce byla budována jako stavba mládeže, zůstala však nedokončena a nikdy svému účelu nesloužila. Tato část Valašska zůstala bez přímého železničního spojení. Tento

záměr připomíná pouze násep železniční trati a snaha Zlínského kraje o obnovení tohoto projektu.

### 3.2 Silniční doprava

Při analýze silniční dopravy na území mikroregionu jsem využila dokument Strategický plán rozvoje mikroregionu Vizovicko, v seznamu literatury pod číslem [5], webové stránky Ředitelství silnic a dálnic, v seznamu literatury pod číslem [9] a aplikaci jízdní řády dostupnou na internetu, v seznamu literatury pod číslem [6].

Celková délka silniční sítě v hranicích mikroregionu činí téměř 35 km. Území mikroregionu neprotíná žádná dálnice ani rychlostní komunikace. A právě komunikační napojení celého mikroregionu je jeho nejožehavější problém, stejně jako celého Zlínského kraje. Probíhají zde pouze dvě silnice I. třídy, a to:

- státní silnice I. třídy č. 49 Otrokovice – Zlín – Beluša a dále
- státní silnice I. třídy č. 69 Vizovice – Vsetín.

Státní silnice I/49 na území mikroregionu prochází obcemi Zádveřice-Raková, Vizovice, Lhotsko a Bratřejov. Státní silnice I/69 na území mikroregionu prochází obcemi Vizovice, Lutonina a Jasenná. Vizovice leží na křižovatce těchto komunikací. Pro území mikroregionu jsou nejvýznamnějšími komunikacemi spojující je s okolním světem.

Co se týká okresních a místních komunikací, silnice II. třídy jsou na území mikroregionu dvě:

- silnice II. třídy č. 488 Vizovice – Hrádek nad Vláří
- silnice II. třídy č. 492 Zádveřice – Luhačovice – Biskupce

Významnou síť vzhledem k přepravní obslužnosti menších obcí zaujímají silnice III. třídy. Na území mikroregionu je jich celkem 5:

- silnice III. třídy č. 0495 Lípa – Zádveřice-Raková
- silnice III. třídy č. 0496 Zádveřice-Raková – Vizovice
- silnice III. třídy č. 0497 Bratřejov – průjezdná
- silnice III. třídy č. 4881 Lutonina – Ublo – Bratřejov
- silnice III. třídy č. 4882 Vizovice – Chrastěšov



Mezi nejčastější závady na silnicích patří poškozování konstrukce vozovky, nevyhovující směrové a šířkové uspořádání v obcích, scházející nebo neúplně vybudované chodníky. Za závady lze rovněž považovat nevyhovující napojování silnic, nedostatečné rozhledové poměry na křižovatkách a malé směrové oblouky.

Kapacity komunikací jsou v tomto území ve většině případů poměrně vyhovující, zejména díky silnicím první třídy, kvalita cest, zejména po zimních měsících a díky problémům s vodou je nedostačující.

Vzhledem k tomu, že téměř všechny obce leží na dvou výše uvedených silnicích I. třídy (jediná obec Ublo neleží přímo ani na jednom z těchto silničních tahů), i k tomu, že okolí Vizovic nemá většinou vlakové spojení, je zde dosti hustá autobusová síť. Hromadnou přepravu osob v mikroregionu zabezpečuje převážně ČSAD Vsetín, dále pak HOUSA – CAR (soukromá dopravní společnost), Zlínská dopravní, ČSAD Havířov, Tourbus Brno a CONNEX Ostrava na celkem 25 linkách. Jejich přehled uvádí následující tabulka.

*Tab. 2. Přehled autobusových linek v mikroregionu*

<b>Autobusová linka</b>	<b>Číslo linky</b>	<b>Provozovatel</b>	<b>Zastávky na území mikroregionu</b>
Brno-Kroměříž-Zlín-Bystřice pod Hostýnem-Vsetín	720271	Tourbus, a.s., Brno	Vizovice, Jasenná
Zlín-Luhačovice	820009	HOUSACAR	Zádveřice
Zlín-Vizovice-Bratřejov-Horní Lideč-Valašské Klobouky	820105	ČSAD Vsetín a.s.	Zádveřice, Vizovice, Lhotsko, Bratřejov
Zlín-Vsetín-Velké Karlovice	820130	ČSAD Vsetín a.s.	Zádveřice, Vizovice, Lutonina, Jasenná
Zlín-Vsetín-Valašské Meziříčí-Rožnov pod Radhoštěm	820150	Zlínská dopravní a.s.	Zádveřice, Vizovice, Lutonina, Jasenná
Zlín-Vsetín-Val.Meziříčí-Rožnov pod Radhoštěm-Nový Jičín-Ostrava	820151	ČSAD Vsetín a.s.	Zádveřice, Vizovice, Lutonina, Jasenná
Zlín-Nový Jičín-Ostrava	820160	Zlínská dopravní a.s.	Zádveřice, Vizovice, Lutonina, Jasenná
Val. Klobouky-Luhačovice-Vsetín-Rožnov pod Radhoštěm-Nový Jičín-Ostrava	820175	ČSAD Vsetín a.s.	Vizovice, Jasenná

<b>Autobusová linka</b>	<b>Číslo linky</b>	<b>Provozovatel</b>	<b>Zastávky na území mikroregionu</b>
Luhačovice-Zlín-Uherské Hradiště-Brno-Praha	820215	ČSAD Vsetín a.s.	Zádveřice
Luhačovice-Zlín-Kroměříž-Brno-Praha	820225	ČSAD Vsetín a.s.	Zádveřice
Slavičín-Loučka-Dolní Lhota-Zlín	820315	ČSAD Vsetín a.s.	Zádveřice
Valašské Klobouky-Štítná nad Vláří-Popov-Slavičín-Dolní Lhota-Zlín	820376	ČSAD Vsetín a.s.	Zádveřice
Zlín-Dolní Lhota-Újezd-Drnovice-Valašské Klobouky	820445	ČSAD Vsetín a.s.	Zádveřice
Luhačovice-Dolní Lhota-Zlín	820455	ČSAD Vsetín a.s.	Zádveřice
Zlín-Vizovice-Bratřejov-Prlov	820701	ČSAD Vsetín a.s.	Zádveřice-Vizovice-Lhotsko-Bratřejov
Zlín-Zádveřice-Raková,Raková-Vizovice-Ublo	820711	ČSAD Vsetín a.s.	Zádveřice-Raková, Vizovice, Lutonina, Ublo
Havířov-Frýdek-Místek-Frydlant n.O.-Frenštát p.R.-Rožnov p.R.-Valašské Meziříčí-Vsetín-Luhačovice	870428	ČSAD Havířov a.s.	Jasenná, Lutonina, Vizovice, Zádveřice
Ostrava-Valašské Meziříčí-Vsetín-Luhačovice-Zlín	910123	Connex Morava a.s.	Jasenná, Lutonina, Vizovice, Zádveřice
Vsetín-Valašská Polanka-Zlín	940005	ČSAD Vsetín a.s.	Bratřejov, Lhotsko, Vizovice, Zádveřice
Vsetín-Seninka-Valašská Polanka-Vizovice-Zlín	940006	ČSAD Vsetín a.s.	Bratřejov, Lhotsko, Vizovice, Zádveřice
Vsetín-Zlín	940007	ČSAD Vsetín a.s.	Jasenná, Lutonina, Vizovice, Zádveřice
Vsetín-Liptál-Vizovice	940009	ČSAD Vsetín, a.s.	Jasenná, Lutonina, Vizovice
Vsetín-Slušovice	940033	ČSAD Vsetín a.s.	Jasenná, Lutonina, Vizovice, Zádveřice
Vsetín-Valašské Meziříčí-Zlín-Kroměříž-Brno	940035	ČSAD Vsetín a.s.	Jasenná, Lutonina, Vizovice
Rožnov pod Radhoštěm-Valašské Meziříčí-Vsetín-Zlín	940083	ČSAD Vsetín a.s.	Jasenná, Lutonina, Vizovice, Zádveřice

*Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů ze zdroje uvedeného v seznamu literatury pod číslem [6]*

Na území mikroregionu se nachází celkem 27 autobusových zastávek.

### 3.2.1 Intenzita silniční dopravy

Ředitelství silnic a dálnic provádí pravidelně v pětiletých intervalech sčítání intenzity silniční dopravy na území České republiky. Nyní jsou k dispozici výsledky sčítání z roku 2000. V současné době probíhá sčítání nové, konkrétní data však ještě nejsou k dispozici.

*Tab. 3. Intenzita silniční dopravy*

Číslo komunikace	Úsek komunikace	Celoroční průměrná intenzita [počet vozidel / 24 hod]
49	Lípa – Zádveřice-Raková	11 606
49	Zádveřice-Raková - Vizovice	11 123
49	Vizovice - Bratřejov	2 179
69	Vizovice - Jasenná	5 893

*Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů ze zdroje uvedeného v seznamu literatury pod číslem [9]*

Z tabulky můžeme vyčíst, že nejexponovanějším místem je výjezd z mikroregionu, a to z obce Zádveřice-Raková. Můžeme říct, že čím více se blížíme Zlínu, tím intenzita dopravy několikanásobně narůstá. Uvnitř samotného mikroregionu nejsou silnice výrazně přetížené. Srovnáme-li dvě silnice první třídy procházející mikroregionem, musíme konstatovat, že počet automobilů projíždějících po silnici I/69 (v úseku Vizovice – Jasenná) je více než 2,5krát vyšší než na silnici I/49 (v úseku Vizovice – Bratřejov).

Je téměř jisté, že oproti roku 2000 došlo v současnosti v mikroregionu k nárůstu intenzity silniční dopravy. Přibývá stále více automobilů.



Obr. 2. Intenzita silniční dopravy [9]

### 3.3 Letecká doprava

Při zpracování kapitoly o letecké dopravě jsem čerpala informace z dokumentů Generel dopravy Zlínského kraje, v seznamu literatury pod číslem [2] a Strategický plán rozvoje mikroregionu Vizovicko, v seznamu literatury pod číslem [5].

V celém Zlínském kraji se nachází 4 letiště (Otrokovice, Holešov, Kroměříž, Kunovice). V Otrokovicích se jedná o civilní letiště Moravan, ze kterého jsou provozovány pouze vyhlídkové lety rekreačního charakteru. Letiště má statut mezinárodního neveřejného letiště a mohou je využívat všechna letadla letící podle VFR (denní provoz, létání dle pravidel za viditelnosti země), vrtulníky a ultralehká letadla. Vzhledem k velikosti vzletové a přistávací dráhy, a možnostem územního rozvoje má dnes letiště, podobně jako v Holešově a Kroměříži, pouze místní význam.

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.).

S přihlédnutím k nově se rozvíjícímu regionu Zlínského kraje může narůstající požadavky v obchodní, průmyslové i turistické oblasti uspokojovat svými technickými parametry vyhovující letiště v Kunovicích, kde bylo v roce 2004 obnoveno letecké spojení s Prahou,

Antverpy a Alžírskem. Letiště provozuje soukromá společnost, na provoz přispívá Zlínský kraj.

### 3.4 Vodní doprava

Tato kapitola je zpracována na základě dokumentů Generel dopravy Zlínského kraje, v seznamu literatury pod číslem [2] a Strategický plán rozvoje mikroregionu Vizovicko, v seznamu literatury pod číslem [5].

V širším kontextu celého Zlínského kraje je vodní doprava možná pouze po řece Moravě. Jedná se o tzv. Bařův kanál, který je dnes zprovozněn od severu – Bělovského jezu, na jih až do Hodonína. Ještě v nedávné době se zde vozil lignit a stavební materiál z Rohatce do Otrokovic, nyní slouží pouze pro turistické účely.

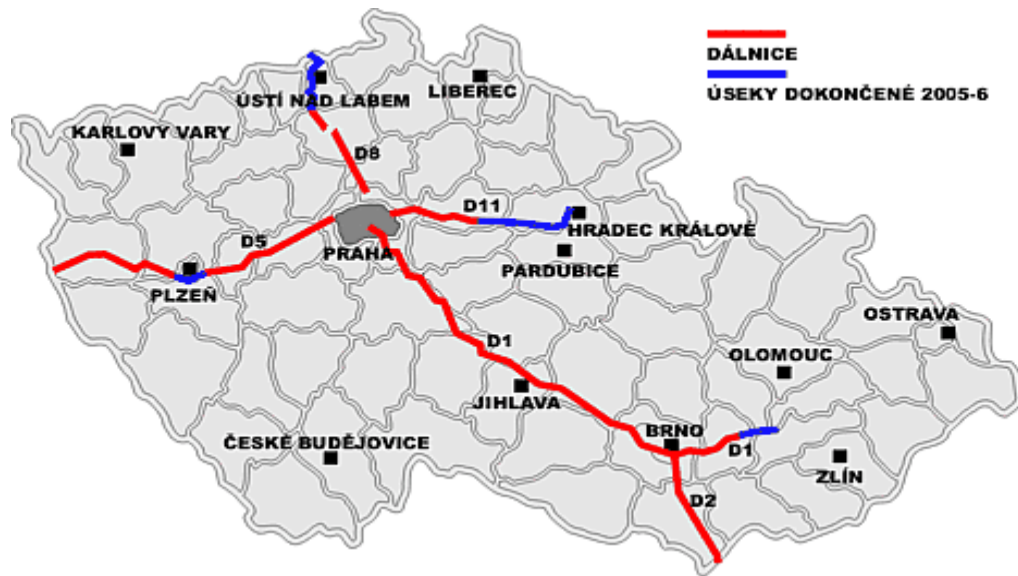
V současné době je přístupno a propojeno 43 km původní trasy Bařova kanálu a 17 km navazujících říčních kilometrů. Po vodě tak jsou spojena města Otrokovice a Strážnice (Obec Petrov), mezi nimiž se propluje 13 plavebními komorami. Zároveň se zvažují další aspekty dokončení vodní cesty a to jak směrem na jih do Hodonína, tak směrem na sever, do Kroměříže. Prodloužení vodní cesty zatím brání více nedořešené majetkoprávní, legislativní a investorské problémy, než problémy technické.

### 3.5 Dopravní dostupnost

S dopravní obslužností také velmi úzce souvisí její dostupnost. Je samozřejmě výhodou, leží-li dané sídlo v dosahu dálničního tahu, má vybudován obchvat a je-li jeho konektivita s okolními sídly vysoká.

Výrazným handicapem a deficitem celého Zlínského kraje je neexistence sítě silnic vyšší kvality (dálnice, rychlostní silnice a čtyřpruhové silnice) s návazností na ostatní regiony a jejich nadřazenou silniční síť a na dálniční síť České republiky a Evropy.

Dálnice D1 Brno – Ostrava je nejbližší dostupná ve Vyškově. Značná část spojnice na dálnici je tvořena úseky s obtížným předjížděním a častými zatáčkami. Dále je častý průjezd obcemi, kdy je nutno snižovat rychlost jízdy. Do Zlínského kraje se po silnicích přepravuje převážná část materiálu, což značně omezuje a znepříjemňuje osobní přepravu.



Obr. 3. Dálniční síť ČR [9]

Dostupnost mikroregionu po železnici je špatná. Železniční trať prochází na území mikroregionu pouze dvěma obcemi (Zádveřice-Raková, Vizovice). Jedná se o trať č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice. V Otrokovicích už se lze napojit na modernizovaný železniční koridor od Břestu po Bzenec (Přerov – Břeclav), který tudy vede.

Mikroregionem neprochází žádná vodní cesta. V rámci celého Zlínského kraje existuje jediná vodní cesta, tzv. Bařův kanál – vodní cesta, po které se ještě v nedávné době vozil lignit a stavební materiál z Rohatce do Otrokovic nyní slouží pouze pro turistické účely. Řeka Morava je pro turistické účely splavná od jezu Bělov (Otrokovice) po Hodonín.

V mikroregionu není možnost leteckého spojení. V celém Zlínském kraji se nachází 4 letiště. Civilní letiště Moravan v Otrokovicích je využíváno pouze k provozování vyhlídkových letů rekreačního charakteru. Má pouze místní význam, stejně jako letiště v Holešově a Kroměříži. Letiště v Kunovicích (okres Uherské Hradiště) jako jediné vyhovuje svými technickými parametry. Zajišťuje letecké spojení s Prahou, Antverpy a Alžírskem.

## 4 PLÁNOVANÁ VÝSTAVBA V DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE MIKROREGIONU VIZOVICKO

### 4.1 Základní motivy výhledové silniční sítě

Tato kapitola je zpracována podle dokumentu Generel dopravy Zlínského kraje, který je v seznamu literatury uveden pod číslem [2].

Výhledovou silniční kostru Zlínského kraje tvoří základní komunikační síť, která rovnoměrně pokrývá celé jeho území. Páteří této základní sítě je soustava nově vybudovaných směrově rozdělených čtyřpruhových komunikací vyšší kategorie ve tvaru velkého písmene „H“. Mezi komunikace vyšší kvality patří severojižně vedená rychlostní silnice R55 (Hulín – Otrokovice – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav) a rychlostní silnice R/35 (Palačov – Valašské Meziříčí) společně se silničním tahem I/57 (Valašské Meziříčí – Vsetín – Pozděchov).

Rychlostní silnice R49 (Hulín - Fryšták – Slušovice – Vizovice – Pozděchov – Horní Lideč – Slovensko) společně s pravobřežní přeložkou silnice I/49 (Otrokovice – Zlín – Zádveřice), označovanou dříve jako R69, vytvářejí západovýchodní propojovací příčku obou již výše zmíněných tahů vedenou centrální částí kraje. Úsek dálnice D1 prochází severozápadním okrajem Zlínského kraje a přímo na něj navazují rychlostní silnice R49 a R55.

Nadřazenou silniční síť kraje (silniční tahy mezinárodního a celostátního významu) dotváří významné modernizované mezinárodní silnice I/50 (Holubice – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Slovensko) a I/35 (Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm – Horní Bečva – Slovensko), které jsou orientovány ve směru západ – východ.

Síť silničních tahů mezinárodního a celostátního významu (dálnice, rychlostní silnice a navrhované silnice I. třídy) zajišťuje napojení všech měst a oblastí kraje s velkou koncentrací obyvatelstva na kvalitní komunikační síť a zároveň na dálniční síť České republiky a Evropy. Tyto tahy bezprostředně spojují Zlínský kraj s okolními regiony a státy (Slovensko – R49, I/50, I/35; Jihomoravský kraj – D1, R55, I/50; Olomoucký kraj – D1; Moravskoslezský kraj – R/35).

Hlavními komunikacemi v rámci silničních tahů krajského významu jsou severní tah silnic I/47 – II/432 – II/438 – II/150 (Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem –

Valašské Meziříčí) a jižní tah silnic II/495 – I/57 (Uherský Brod – Bojkovice – Slavičín – Brumov-Bylnice – Valašské Klobouky – Horní Lideč). Oba uvedené tahy přímo obsluhují další města Zlínského kraje a jsou logickým propojením nadřazených silničních tahů mezinárodního a celostátního významu (severní tah propojuje dálnici D1 a tah silnic R35 – I/57, jižní tah propojuje silnici I/50 a rychlostní silnici R49).

Otevřeným problémem zůstává vedení pravobřežní přeložky silnice I/49 v úseku Zlín – Zádveřice, napojení této komunikace na rychlostní silnici R49 v oblasti Zádveřic, včetně řešení propojení těchto silničních tahů v úseku Zlín – Fryšták.

## 4.2 Silniční tahy celostátního a mezinárodního významu

Při zpracování této kapitoly jsem vycházela z dokumentu Generel dopravy Zlínského kraje, který je v seznamu literatury uveden pod číslem [2].

Územím mikroregionu Vizovicko procházejí tyto výhledové silniční tahy mezinárodního a celostátního významu:

- Navrhované silnice I. třídy - rychlostní
  - Navrhovaná silnice I. třídy R49 Hulín – Fryšták – Slušovice – Vizovice – Pozděchov – Horní Lideč – Slovensko
- Navrhované silnice I. třídy – ostatní
  - Navrhovaná pravobřežní přeložka silnice I/49 (výhledově I/69) Otrokovice – Zlín – Zádveřice

### **Navrhovaná silnice I. třídy R 49**

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

Navrhovaná silnice R49 má procházet na území mikroregionu katastrálním územím těchto obcí: Zádveřice-Raková, Vizovice, Lhotsko, Bratřejov.



**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.

**Významné důvody pro zařazení stavby:**

Neexistuje kapacitní silniční tah ve směru západ – východ, jehož prostřednictvím by se realizovala tranzitní doprava, chybí kapacitní dopravní propojení České a Slovenské republiky v prostoru střední Moravy. Předpokládané výhledové intenzity dopravy na nové silnici v roce 2030 se pohybují v rozmezí 6-18 tis. voz./den.

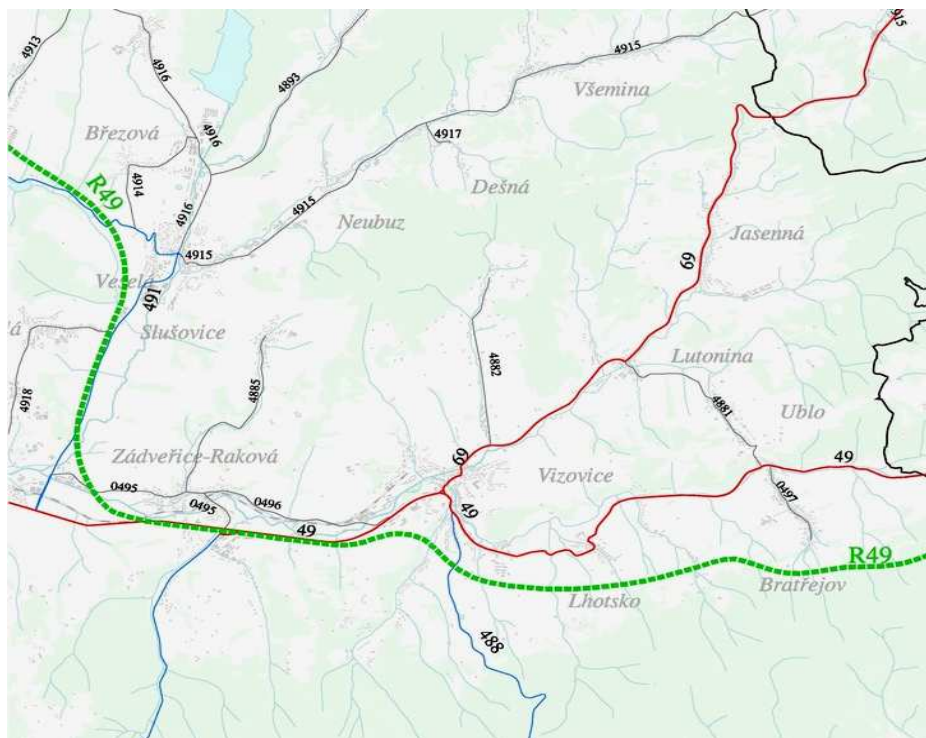
**Rozhodující přínosy a efekty komunikace:**

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 – Pozděchov umožní převedení mezinárodní trasy E442 směrem k hraničnímu přechodu Střelná – Lysá pod Makytou a současně zlepšení kvality životního prostředí v oblasti CHKO Beskydy.

**Otevřené problémy a alternativy:**

Územně plánovací dokumentace je v nesouladu s Programem rozvoje územního obvodu Zlínského kraje, který požaduje přípravu výstavby R49 v celé trase. Potřeba vzájemné provázanosti a koordinace postupů mezi českou a slovenskou stranou vyžaduje, aby celá komunikace byla veřejně prospěšnou stavbou. Z uvedeného důvodu je nutné převedení koridoru R49 v úseku Zádveřice – Bratřejov (Pozděchov) ze stávající směrné do závazné části územního plánu a zařazení této části stavby do veřejně prospěšných staveb.

Výhledové dopravní řešení v oblasti Zádveřic napojující R49 na stávající silniční síť, včetně spojení s výhledovou pravobřežní přeložkou silnice I/49, se při modelování dopravy ukázalo jako neefektivní, protože neumožňuje řešit rozpad intenzit bez převedení významné části dopravy na stávající nevyhovující silniční síť procházející obytnou zástavbou (III/0495, III/0496). Toto řešení je třeba upřesnit a studijně prověřit možnost vybudování všesměrného mimoúrovňového křížení místo navrhovaného rozštěpového, které umožňuje rozpad, resp. sloučení intenzit pouze ze dvou směrů.



Obr. 4. Průběh silnice R49 v mikroregionu [9]

### **Navrhovaná pravobřežní přeložka silnice I/49**

Otrokovice – Zlín – Zádveřice

Pro výhledové období je doporučeno postupně usilovat o realizaci a brzké zprovoznění této stavby označované v dřívějších dokumentacích jako R69. Je nutné, aby budoucí komunikace splňovala dva základní parametry:

1. na území Zlínského kraje by měla plnit funkci významného tahu mezinárodního a celostátního významu umožňující napojení města Zlína na síť rychlostních komunikací a výhledovou dálniční síť ČR. Významným prvkem je rovněž vzájemné propojení měst Otrokovic, Zlína a Vizovic komfortní komunikací vyšší kategorie s minimem rychlostních a kvalitativních omezení.
2. na území města Zlína by měla v nejvyšší možné míře vyhovovat potřebám města a pomoci tak přetěžovanému páteřnímu tahu silnice I/49. Funkční úroveň nové komunikace musí odpovídat rozsahu obsluhovaného území, očekávaným výhledovým vazbám a předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy. Trasa nové komunikace by však měla řešit obsluhu území ve vyšší kvalitě než stávající silnice I/49, při-

čemž způsob a interval napojení na území by měl odpovídat jak potřebám řešení dopravních vazeb, tak územním potřebám. Počet křižovatek a délky mezikřižovatek však nesmějí znehodnotit funkci této komunikace, jejíž charakter by měl být, s ohledem na řešení regionálních (vazba Otrokovice – Zlín – Vizovice) i nadregionálních vztahů (propojení rychlostních komunikací R55 a R49, napojení na dálniční síť), více dopravní než obslužný.

Parametry nové komunikace v tzv. Podřevnickém koridoru je nutno stanovit na základě precizního vymezení její funkce s ohledem na výhledové urbanistické a demografické uspořádání území a odhadované intenzity dopravy, které je nutno stanovit jako průmět výhledových mezioblastních vazeb Zlínského kraje do předpokládaného dopravního uspořádání komunikační sítě. V této souvislosti je však nutný soulad města Zlína a Zlínského kraje v názoru na novou komunikaci v tzv. Podřevnickém koridoru a na její funkci v území.

#### **Popis cílového stavu:**

Směrově rozdělená čtyřpruhová komunikace kategorie MS 21,5/70 – MS 25/80 s mimoúrovňovými i úrovnovými kříženími vedená v nové stopě se smíšenou dopravně - obslužnou funkcí.

#### **Charakteristika navrhované stavby:**

Nová výstavba silnice na pravém břehu řeky Dřevnice propojující silnice R55 a R49. V současné době je v trase silnice navržena řada mimoúrovňových křížení řešících napojení jednotlivých částí Zlína na komunikaci, přičemž úsek procházející městem je řešen dvěma tunely.

#### **Významné důvody pro zařazení stavby:**

Předpokládané výhledové intenzity dopravy v roce 2030 se mohou pohybovat okolo 20-21 tis. voz./den, ve vnější a tranzitní dopravě s převažujícími vazbami od jihozápadu. Výsledky modelového zatěžování silniční sítě města Zlína výhledovými objemy dopravy roku 2010 prokázaly již v roce 1996 potřebnost realizace druhého napojení města souběžnou

komunikací vedenou od Otrokovic podél pravého břehu řeky Dřevnice. Stávající silnice I/49 vykazuje vysoký podíl průjezdních úseků (42%), vysoký podíl těžkých vozidel (20%) a velmi vysokou dopravní nehodovost.

#### **Rozhodující přínosy a efekty komunikace:**

Nová silnice umožní přímé napojení Zlína na R 55 a R49. Po jejím zprovoznění dojde k výraznému snížení dopravní zátěže na stávající silnici I/49 v úseku Otrokovice – Zlín a k výraznému zlepšení dopravní situace v krajském městě Zlíně.

#### **Otevřené problémy a alternativy:**

Zástupci města Zlína na jednání zastupitelstva dne 4.9.2003 odmítli vedení navrhované silnice v parametrech rychlostní komunikace podle STÚP zpracované firmou Mott MacDonald. Usnesením Zastupitelstva města Zlína č. 5/7Z/2003 rozhodlo Město Zlín o přepracování koncepce řešení vedení nové silnice I/49 podél pravého břehu řeky Dřevnice. Dle současných dostupných podkladů se předpokládá připojení komunikace na stávající silnici I/49 v oblasti Zálešné, přičemž v dalším úseku (Zlín - Zádveřice) bude trasování komunikace podrobena studijnímu prověření.

### **4.3 Silniční tahy krajského významu**

Při zpracování této kapitoly jsem vycházela z dokumentu Generel dopravy Zlínského kraje, který je v seznamu literatury uveden pod číslem [2].

Na území mikroregionu Vizovicko jsou navrhovány následující výhledové silniční tahy krajského významu (navrženy k zařazení do kategorie silnic II. třídy):

- Otrokovice – Zlín – Zádveřice – Vizovice – Liptál – Vsetín

#### **Navrhovaná silnice II. třídy**

Otrokovice – Zlín – Zádveřice – Vizovice – Liptál - Vsetín (tvořena stávajícími silnicemi I/49, I/69 a částečně III/0495 a III/0496).

**Popis cílového stavu:**

Čtyřpruhová komunikace kategorie MS 20/80 v úseku Otrokovice - Zlín, Obeciny, dvoupruhová komunikace kategorie S11,5/80 v úseku Zlín, Obeciny - Vizovice, dvoupruhová komunikace kategorie S9,5/70 v úseku Vizovice – Vsetín.

**Charakteristika navrhovaných staveb a dopravních opatření:**

Rozšíření silnice I/49 v úseku Otrokovice - Malenovice na kategorii MS 20/80, homogenizace silnice I/69 v úseku Vizovice – Vsetín na kategorii S9,5/70, instalace ochranných dělících ostrůvků na průtazích obcemi v úseku Otrokovice - Zlín – Vizovice a realizace stoupacích pruhů v oblasti Syrákova.

**Významné důvody pro zařazení staveb:**

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na stávající silnici I/49 v roce 2030 se pohybují v úseku Otrokovice - Zlín kolem 20-21 tis. voz./den, v úseku Zlín – Vizovice kolem 10-11 tis. voz./den a v úseku Vizovice – Vsetín kolem 2-4 tis. voz./den. Stávající silnice I/69 v úseku Vizovice – Vsetín však vykazuje velké množství závad v šířkovém uspořádání a směrovém vedení trasy (zejména pro nákladní dopravu).

**Rozhodující přínosy a efekty:**

Realizací uvedených staveb dojde ke zvýšení plynulosti a kvality dopravy na celém tahu a k výraznému zkapacitnění úseku Otrokovice – Malenovice. Navrhované obchvaty na silnici I/69 a ochranné dělící ostrůvky na silnici I/49 zvýší bezpečnost pěší dopravy.

**Otevřené problémy a alternativy:**

Výhledové intenzity dopravy roku 2030 v úseku Vizovice – Vsetín nejsou jediným argumentem (řešení technické, estetické) pro rozšíření silnice I/69 na kategorii S9,5/70. Výstavbu obchvatů Vizovic a Lutoniny v kategorii S9,5/70 a vybudování stoupacích pruhů v oblasti Syrákova je doporučeno sledovat pouze s ohledem na případné zpomalení postupu realizace výhledové silniční sítě. Po dostavbě navrhované silnice R49 a navazující nové

silnice I/57 lze předpokládat převedení převážné části dopravního zatížení do těchto tahů při současném omezení průjezdné nákladní dopravy (nad 7 tun) na stávající silnici I/69.

Otevřeným problémem zůstává způsob spojení a křížení řešeného silničního tahu I/49 – I/69 s navrhovanou rychlostní komunikací R49 a s plánovanou pravobřežní přeložkou silnice I/49 v oblasti Zádveřic. Navržené řešení počítá v uvedeném prostoru s částečným využíváním stávající silniční sítě (III/0495, III/0496). Při modelování dopravy se toto řešení ukázalo jako neefektivní, protože neumožňuje řešit rozpad intenzit bez převedení významné části dopravy na tuto nevyhovující silniční síť procházející obytnou zástavbou.

#### 4.4 Silniční tahy místního významu

Při zpracování této kapitoly jsem vycházela z dokumentu Generel dopravy Zlínského kraje, který je v seznamu literatury uveden pod číslem [2].

Do kategorie silničních tahů místního významu jsou zařazeny zbývající navrhované silnice II. třídy, které nejsou součástí výhledové základní komunikační sítě kraje a všechny navrhované silnice III. třídy. Z dnešního pohledu se jedná o stávající silnice III. třídy a následně uvedené stávající silnice I. a II. třídy resp. jejich úseky. Na území mikroregionu Vizovicko se jedná o silnici:

- I/49 Vizovice – Pozděchov – Valašská Polanka

Komunikace místního významu jsou dopravně potřebné, s ohledem na celkové řešení cílového stavu výhledové silniční sítě Zlínského kraje a změnou jejich funkčního zařazení nejsou nutné další územní nároky. Uvedené silnice nevyžadují realizaci nákladných obchvatů a přeložek; předpokládá se snížení očekávaných výhledových intenzit dopravy, převedení velké části průjezdné dopravy na silniční tahy základní komunikační sítě a přeřazení na dominantní obslužnou funkci v území.

Obchvat Lhotska (I/49) je navrhován k realizaci vzhledem k tomu, že výstavba rychlostní silnice R49 v úseku Vizovice – Pozděchov – Horní Lideč – Slovensko se předpokládá až v závěrečné fázi dostavby výhledové silniční sítě kraje.

#### 4.5 Změna zatřídění silniční sítě

Tato kapitola je zpracována na základě dokumentu Generel dopravy Zlínského kraje, který je v seznamu literatury uveden pod číslem [2].

Výsledkem funkčního rozdělení komunikací v rámci definované základní komunikační sítě a postupné realizace její výstavby je návrh zatřídění silniční sítě dle zákona č. 13/97 Sb. v platném znění.

Výstavbou dálnice, rychlostních silnic, nových úseků silnic, přeložek a obchvatů sídel, homogenizací silničních tahů, zavedením navrhovaných dopravních omezení a změn v organizaci dopravy na silniční síti Zlínského kraje poklesne (příp. vzroste) význam a dopravní zatížení některých silnic resp. úseků. Z tohoto důvodu se navrhuje změna zatřídění některých komunikací.

Na území mikroregionu se jedná o tyto komunikace:

Tab. 4. Změna zatřídění silniční sítě

Číslo silnice	Úsek	Stávající třída	Navrhovaná třída	Souvislost s výstavbou (modernizací)
I/49	Zlín – Vizovice	I.	II.	přeložka I/49- výhledově I/69
I/49	Vizovice – Val. Polanka	I.	II.	R49, nová I/57
I/69	Vsetín - Vizo- vice	I.	II.	nová I/57, R49

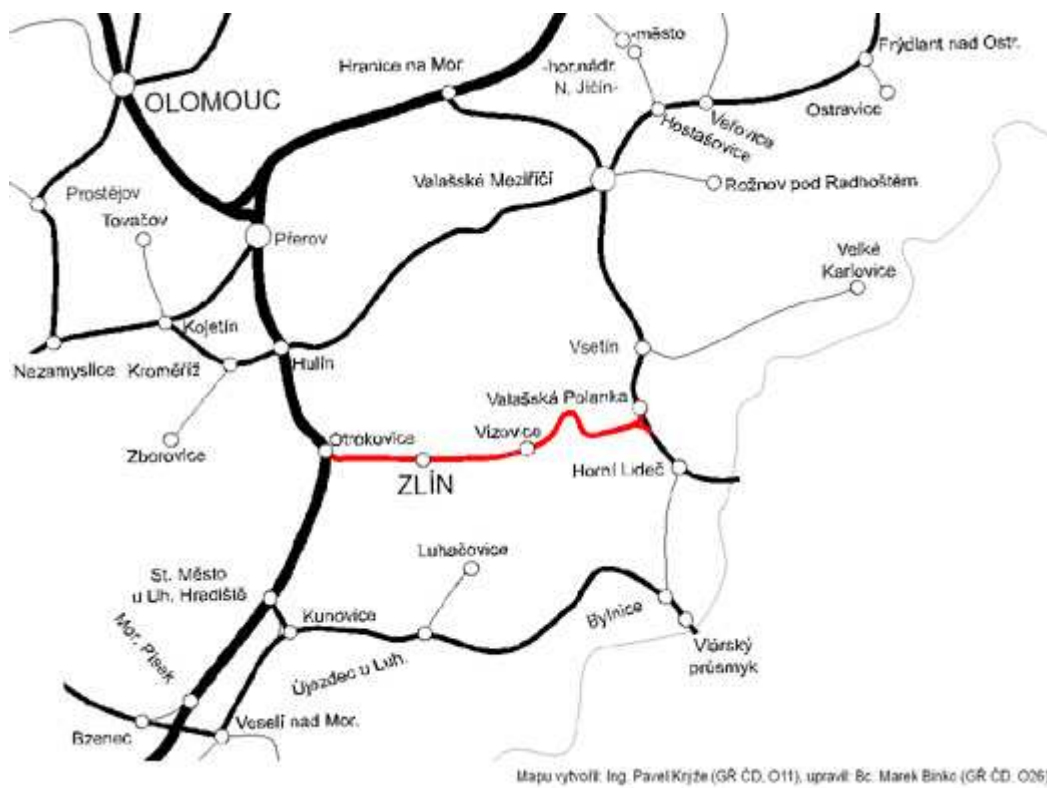
*Zdroj: vlastní zpracování podle údajů ze zdroje uvedeného v seznamu literatury pod číslem [2]*

Každá zmíněná navrhovaná změna v zatřídění silnice je podmíněna dokončením výstavby (modernizace) jiné silnice nebo tahu (zdůvodnění obsahuje tabulka v posledním sloupci).



#### 4.6 Modernizace a dostavba železniční tratě

Se vznikem Zlínského kraje v roce 2000 nabyla znovu na aktuálnosti potřeba modernizace železniční tratě Otrokovice - Zlín - Vizovice s případnou dostavbou do Valašské Polanky (namísto Horní Lidče). Tímto projektem se zabývá dokument Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji, ze kterého jsem při zpracování této kapitoly vycházela, v seznamu literatury je uveden pod číslem [3]. Dále jsem využila internetové stránky společnosti České dráhy, v seznamu literatury pod číslem [7].



Obr. 5. Železniční trať Otrokovice – Zlín - Vizovice – Val. Polanka [3]

Železniční trať Otrokovice - Vizovice bude nově elektrizována, přičemž traťový úsek Otrokovice - Zlín střed bude zdvoukolejněn a v následném úseku Zlín střed - Vizovice bude pro nezbytné zvýšení kapacity dráhy vybudována nová výhybna Zlín-Přiluky. Navržena je rovněž výstavba nové jednokolejné tratě, včetně její elektrizace, mezi Vizovicemi a Valašskou Polankou, a zvýšení únosnosti tratě na 22,5 tun v úseku Otrokovice – Želechovice-Lípa.

Dostavba Baťovy železnice z Vizovic do Valašské Polanky je v současné době vyvolána zejména vzájemnou polohou krajského města Zlína a významných měst Zlínského kraje Vsetín, Valašské Meziříčí a Rožnov pod Radhoštěm. Ty totiž mají se svým krajským městem spojení jen po silnici přes Hostýnské a Vizovické vrchy. Dalším důvodem je ovšem i napojení Zlína na dálkovou dopravu ve směru na Slovensko. Využita bude tedy intervalovou regionální osobní dopravou Zlín - Valašské Meziříčí, Zlín - Horní Lideč - Bylnice, dálkovou osobní dopravou Praha / Brno - Zlín - Vizovice - Vsetín / Žilina a nákladní dopravou především mezi kontejnerovým terminálem v Želechovicích nad Dřevnicí-Lípě a Slovenskem, která je dnes kompletně realizována na silnici.

Železniční trať Vizovice - Valašská Polanka o délce 17,670 km bude v maximálně možné míře využívat zemní těleso dráhy budované ve 30. a 40. letech. I proto bude nejvyšší traťová rychlost 90 km/h - původní projekt počítal s rychlostí 80 km/h. Trať bude jednokolejná a samozřejmě elektrizovaná. Budou zřízeny zastávky Vizovice, Lutonina, stanice Jasenná, zastávky Ublo, Bratřejov, Pozděchov a stanice Prlov. Před Valašskou Polankou bude vybudován kolejový triangl pro přímé zaústění jak do Vsetína, tak i do Horní Lidče. Na trati je navržen tunel u obce Pozděchov o délce 910 m a tunel před Valašskou Polankou o délce 320 m. Studií odhadované investiční náklady jsou cca 4,6 mld. Kč.



Obr. 6. Situace vedení železniční tratě Vizovice – Valašská Polanka [3]

## 5 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM

Celá tato kapitola byla zpracována na základě dokumentu Generel dopravy Zlínského kraje, uvedeného v seznamu literatury pod číslem [2] a dokumentu Integrovaný dopravní systém ve Zlínském kraji [4].

### 5.1 Základní principy

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

Základní myšlenkou integrovaného dopravního systému veřejné hromadné dopravy osob je nalezení formy společné funkce jednotlivých druhů dopravy, která nabídne efektivní a z hlediska uživatele atraktivní alternativu individuální automobilové dopravě.

Mezi rozhodující prvky patří:

- a) **společná a koordinovaná přepravní nabídka** železniční osobní dopravy, linkové autobusové dopravy, městské hromadné dopravy, systému P+R<sup>1</sup> a dalších druhů dopra-

---

<sup>1</sup> Systémy P+R (Park and Ride - zaparkuj a jed') umožňují kombinovat cestu osobním automobilem s cestováním prostředky integrované dopravy. Je to současně jeden ze způsobů jak zvýšit podíl hromadné dopravy na přepravě osob. Jedná se o realizaci záchytných parkovišť s cílem omezit parkování v centrech měst, resp. v rekreačních a lázeňských oblastech, a snížit tak intenzitu automobilové dopravy v radiálních směrech. Všechna záchytná parkoviště P+R mají určité standardy kvality, kterými se území při jejich realizaci řídí (dostupnost prostředků IDS do 5 min., návaznost na hlavní komunikace, dynamický naváděcí a informační systém, bezpečnost a ochrana, stání pro invalidy, začlenění do tarifního systému apod.).

vy různých dopravců, která pro zákazníka (cestujícího) představuje efektivní přepravní službu

- b) **dohodnuté jednotné přepravní a tarifní podmínky** s jediným jízdním dokladem; tarifní struktura založená na principu jízdného v městské hromadné dopravě (předplatní doklady, časové jízdné, přestupný tarif apod.) umožňuje zákazníkům (cestujícím) plně využívat nabídnutou přepravní službu
- c) **přímá účast kraje, obcí a měst daného území na organizování, financování a řízení IDS** na krajské nebo regionální úrovni dle stanovených pravidel – je sledována společná koncepce technického rozvoje systému.

## 5.2 Koncepce tarifního systému

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

U tarifního systému se doporučuje uplatnit plošný princip, pro polycentrické uspořádání území je navrhován zónový tarifní systém založený na „identitě“ jednotlivých oblastí a regionů Zlínského kraje. Výhodou tohoto uspořádání je možnost „samostatného“ postupu integrace dopravy ve vybraných oblastech nebo regionech kraje s dalším rozšiřováním dopravního prostoru.

Základní koncepce zónového tarifního systému byla řešena ve dvou variantách, na základě rozborů územních a dopravních charakteristik a ukazatelů je doporučována varianta, kdy výchozí územně tarifní jednotka odpovídá v průměru území 3 obcí o rozloze kolem 40 km<sup>2</sup> (přibližně 1/2 průměrné rozlohy velkých měst). Přednosti této koncepce jsou především v tom, že zachovávají existující strukturu tarifu ve velkých městech a současně umožňují realizovat tzv. lokální tarif pro krátké cesty na území základní jednotky. Předběžně lze v cílovém uspořádání očekávat rozdělení území kraje do zhruba 95 územně tarifních zón. Na území mikroregionu Vizovicko by vznikly 2 tarifní zóny:

- Vizovice, Zádveřice, Lutonina, Lhotsko
- Jasenná, Ublo, Bratřejov, Lutonina

Tab. 5. Tarifní zóny na území Zlínského kraje [4]

Okres	Počet obcí	Rozloha (km <sup>2</sup> )	Počet zón	Rozloha zóny (km <sup>2</sup> )	Počet obcí v zóně
Kroměříž	79	799,3	21	38,1	3,8
Uherské Hradiště	78	991,4	24	41,3	3,3
Vsetín	59	1143,2	27	42,3	2,2
Zlín	84	1030,2	26	39,6	3,2
Celkem	300	3964,1	98	40,5	3,1

### 5.3 Technické zajištění odbavovacího systému

Bezkontaktní čipové karty budou jednotným a základním médiem pro odbavení cestujících, doplňujícím prvkem může být hotovostní prodej jízdenek pro jednotlivou jízdu. Odbavovací systém jako celek představuje řešení problematiky odbavovacího zařízení, informačního systému, systému distribuce a systému kontroly.

Základními komponenty sledované koncepce mohou být:

- a) časová karta, kdy v paměti karty je nahrána časová jízdenka – např. denní, týdenní, měsíční, 30-ti denní, čtvrtletní s libovolně zvoleným vstupním dnem
- b) hotovostní karta (tzv. „elektronická peněženka“) s možností standardního odpočtu jízdného, nebo způsobem „Check-In/Check-Out“ s registrací při nástupu i výstupu
- c) polyfunkční karta umožňující kombinaci předchozích karet.

Přednosti bezkontaktních čipových karet:

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

Cílové uspořádání integrovaného dopravního systému bude s ohledem na jeho komplikovanost a rozdílnost vstupů zcela jistě naplňováno postupně. Jedná se o dlouhodobý proces, kde lze předpokládat řadu dílčích realizačních kroků vycházejících s daných územních a technických podmínek v řešených lokalitách a zohledňující finanční možnosti.

## 6 ODLEHLOST A OBSLUŽNOST JEDNOTLIVÝCH OBCÍ MIKROREGIONU VIZOVICKO

Mikroregion Vizovicko se skládá (kapitola 1) z obcí Bratřejov, Jasenná, Lhotsko, Lutonina, Ublo, Vizovice a Zádveřice-Raková. Centrem mikroregionu je město Vizovice, které je střediskem lokální úrovně. U všech obcí převažuje obytná funkce, takže v uspokojování poptávky po ostatních funkcích jsou závislé na střediscích (zejména Zlín, ale pro většinu obcí mikroregionu má významné postavení také Vsetín).

Za obce s dostačující dopravní obslužností můžeme považovat ty obce, které leží při silnicích I. třídy (I/49, I/69). Jediná obec Ublo neleží ani při jednom z těchto hlavních dopravních tahů. Problémy s dopravní obslužností mají taky Raková, část obce Zádveřice-Raková a městská část obce Vizovice, Chrastěšov. U ostatních obcí mikroregionu můžeme považovat dopravní obslužnost, vzhledem k jejich poloze, za dostačující.

### **Bratřejov**

Vyjíždějících: 346

Obec má 759 obyvatel a rozlohu 1 196 ha.

V obci není železnice. Situace by se mohla změnit po plánovaném dostavění železniční tratě z Vizovic do Valašské Polanky. V současné době je však možné využít pouze silniční spojení. Do Vizovic a následně do Zlína vede silnice první třídy č. 49, která obcí prochází. Přímé silniční spojení do Vsetína lze realizovat po silnici první třídy č. 49 do Valašské Polanky a odtud po silnici první třídy č. 57 pokračovat dále do Vsetína.

Tab. 6. Počet spojů z Bratřejova v pracovní dny

Směr	Čas	Celkem spojů	Z toho železnice
Bratřejov – Vizovice	-	25	-
První spoj:	4:30	-	-
Poslední spoj:	20:47	-	-
Bratřejov – Zlín	-	20	-
První spoj:	4:30	-	-
Poslední spoj:	20:47	-	-
Bratřejov – Vsetín	-	14	-
První spoj:	4:35	-	-
Poslední spoj:	23:04	-	-

*Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů získaných ze zdroje uvedeného v seznamu literatury pod číslem [6]*

Počet spojů z Bratřejova odpovídá požadavkům a počtu obyvatel. Autobusové linky jsou rovnoměrně rozloženy a navazují na potřeby pracujících lidí i studentů. Bratřejov je hraniční obcí okresů Zlín a Vsetín, proto je odtud značná spádovost jak do okresního Zlína, tak také do Vsetína (za prací, do škol). Autobusové spojení do těchto center je vyhovující. Dostavěním železnice z Vizovic do Valašské Polanky by mohla být převedena část autobusových spojů na železniční a tím by se snížilo zatížení silnic.



Tab. 7. Počet spojů z Bratřejova o víkendu

Směr	Čas		Celkem spojů		Z toho železnice	
	Sobota	Neděle	Sobota	Neděle	Sobota	Neděle
Bratřejov – Vizovice	-	-	7	9	-	-
První spoj:	4:47	4:47	-	-	-	-
Poslední spoj:	16:35	20:22	-	-	-	-
Bratřejov – Zlín	-	-	7	9	-	-
První spoj:	4:47	4:47	-	-	-	-
Poslední spoj:	16:35	20:22	-	-	-	-
Bratřejov – Vsetín	-	-	6	4	-	-
První spoj:	4:22	4:22	-	-	-	-
Poslední spoj:	16:57	16:56	-	-	-	-

Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů získaných ze zdroje uvedeného v seznamu literatury pod číslem [6]

O víkendu je situace s autobusovým spojením složitější. Počet spojů je nízký. V sobotu však spoje na ranní směnu vyhovují. Horší situace nastává ve večerních hodinách, kdy poslední spoj do všech sledovaných míst jede před 17. hodinou.

### Jasenná

Vyjíždějících: 340

Obec má 934 obyvatel a rozlohu 1 235 ha.

Situace se železničním spojením je stejná jako u obce Bratřejov. Silniční spojení do Vizovic je možné po silnici první třídy č. 69. Do Zlína lze dále pokračovat z Vizovic po silnici první třídy č. 49. Velmi dobré silniční spojení je z Jasenné do Vsetína. Obcí prochází silnice I. třídy č. 69 Vizovice – Vsetín.

Tab. 8. Počet spojů z Jasenné v pracovní dny

Směr	Čas	Celkem spojů	Z toho železnice
Jasenná – Vizovice	-	25	-
První spoj:	4:05	-	-
Poslední spoj:	20:50	-	-
Jasenná – Zlín	-	21	-
První spoj:	4:05	-	-
Poslední spoj:	20:50	-	-
Jasenná – Vsetín	-	27	-
První spoj:	4:43	-	-
Poslední spoj:	22:59	-	-

*Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů získaných ze zdroje uvedeného v seznamu literatury pod číslem [6]*

Počet spojů z Jasenné je dostačující a plně odpovídá počtu a požadavkům obyvatel. Jasenná má taky silnou vazbu ke Vsetínu, což je způsobeno její polohou u hlavního silničního tahu do tohoto centra a taky poměrně krátkou vzdáleností a dostatečným množstvím spojů. Přes Jasennou projíždí několik významných dálkových linek.

Tab. 9. Počet spojů z Jasenné o víkendech

Směr	Čas		Celkem spojů		Z toho železnice	
	Sobota	Neděle	Sobota	Neděle	Sobota	Neděle
Jasenná – Vizovice	-	-	7	9	-	-
První spoj:	5:38	5:45	-	-	-	-
Poslední spoj:	18:55	20:24	-	-	-	-
Jasenná – Zlín	-	-	7	9	-	-
První spoj:	5:38	5:45	-	-	-	-
Poslední spoj:	18:55	20:24	-	-	-	-
Jasenná – Vsetín	-	-	7	10	-	-
První spoj:	6:09	6:09	-	-	-	-
Poslední spoj:	18:55	19.47	-	-	-	-

Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů získaných ze zdroje uvedeného v seznamu literatury pod číslem [6]

Situace s víkendovým spojením je zde téměř totožná jako v obci Bratřejov. Počet spojů není zcela dostačující.

### Lhotsko

Vyjíždějících: 113

Obec má 240 obyvatel a rozlohu 295 ha.

Lhotsko je jedinou obcí mikroregionu, ve které není plánovaná železniční zastávka v případě dostavění železniční tratě z Vizovic do Valašské Polanky. Obec leží při silnici první třídy č. 49. Silniční spojení do Vizovic, Zlína i Vsetína je stejné jako u obce Bratřejov.

Tab. 10. Počet spojů ze Lhotska v pracovní dny

Směr	Čas	Celkem spojů	Z toho železnice
Lhotsko – Vizovice	-	25	-
První spoj:	4:34	-	-
Poslední spoj:	20:51	-	-
Lhotsko – Zlín	-	20	-
První spoj:	4:34	-	-
Poslední spoj:	20:51	-	-
Lhotsko – Vsetín	-	13	-
První spoj:	5:37	-	-
Poslední spoj:	22:55	-	-

*Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů získaných ze zdroje uvedeného v seznamu literatury pod číslem [6]*

Lhotsko leží na stejné trase jako Bratřejov, takže situace je zde obdobná. Projevuje se zde však již menší vázanost na Vsetín. Počet a rozložení spojů je vyhovující a odpovídá potřebám a počtu obyvatel.

Tab. 11. Počet spojů ze Lhotska o víkendu

Směr	Čas		Celkem spojů		Z toho železnice	
	Sobota	Neděle	Sobota	Neděle	Sobota	Neděle
Lhotsko – Vizovice	-	-	7	9	-	-
První spoj:	4:52	4:52	-	-	-	-
Poslední spoj:	16:42	20:27	-	-	-	-
Lhotsko – Zlín	-	-	7	9	-	-
První spoj:	4:52	4:52	-	-	-	-
Poslední spoj:	16:42	20:27	-	-	-	-
Lhotsko – Vsetín	-	-	6	4	-	-
První spoj:	6:34	6:34	-	-	-	-
Poslední spoj:	15:02	16:49	-	-	-	-

Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů získaných ze zdroje uvedeného v seznamu literatury pod číslem [6]

Počet víkendových spojů je nízký, stejně jako u ostatních obcí mikroregionu, s výjimkou obcí Vizovice a Zádveřice-Raková, které navíc využívají železniční spojení.

### Lutonina

Vyjíždějících: 170

Obec má 388 obyvatel a rozlohu 614 ha.

Situace se železničním spojením je stejná jako u obcí Bratřejov a Jasenná. Lutonina leží, stejně jako Jasenná, při státní silnici první třídy č. 69, silniční spojení je tedy stejné jako u této obce.

Tab. 12. Počet spojů z Lutoniny v pracovní dny

Směr	Čas	Celkem spojů	Z toho železnice
Lutonina – Vizovice	-	29	-
První spoj:	4:10	-	-
Poslední spoj:	20:57	-	-
Lutonina – Zlín	-	19	-
První spoj:	4:10	-	-
Poslední spoj:	20:57	-	-
Lutonina – Vsetín	-	25	-
První spoj:	5:50	-	-
Poslední spoj:	22:58	-	-

Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů získaných ze zdroje uvedeného v seznamu literatury pod číslem [6]

Autobusové spojení z Lutoniny je obdobné jako z Jasenné, leží na stejné trase. Je tedy stejně jako v Jasenné vyhovující. Jediným rozdílem je, že zde nezastavují všechny dálkové linky, které staví v Jasenné.

Tab. 13. Počet spojů z Lutoniny o víkendu

Směr	Čas		Celkem spojů		Z toho železnice	
	Sobota	Neděle	Sobota	Neděle	Sobota	Neděle
Lutonina – Vizovice	-	-	6	7	-	-
První spoj:	5:40	5:50	-	-	-	-
Poslední spoj:	19:00	20:12	-	-	-	-
Lutonina – Zlín	-	-	6	7	-	-
První spoj:	5:40	5:50	-	-	-	-
Poslední spoj:	19:00	20:12	-	-	-	-
Lutonina – Vsetín	-	-	5	8	-	-
První spoj:	6:04	6:04	-	-	-	-
Poslední spoj:	18:45	19:40	-	-	-	-

Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů získaných ze zdroje uvedeného v seznamu literatury pod číslem [6]

## Ublo

Vyjíždějících: 102

Obec má 255 obyvatel a rozlohu 463 ha.

V současné době nevede touto obcí železniční trať. V případě dostavby železniční tratě z Vizovic do Valašské Polanky, je v obci plánovaná železniční stanice. Ublo je jedinou obcí v mikroregionu Vizovicko, která neleží ani při jednom z hlavních silničních tahů. Silniční spojení do Vizovic a následně do Zlína, nebo do Vsetína lze realizovat po silnici III. třídy č. 4881 do Lutoniny a dále pokračovat po silnici první třídy č. 69 buď do Vizovic (odtud po silnici první třídy č. 49 do Zlína), nebo do Vsetína. Četnost spojů na silnici č. 4881 je nízká. Druhou variantou je individuální doprava (pěšky, autem) do sousedních obcí Bratřejov nebo Lutonina a odtud pak pokračovat linkovou dopravou dostupnou v těchto obcích.

Tab. 14. Počet spojů z Ubla v pracovní dny

Směr	Čas	Celkem spojů	Z toho železnice
Ublo – Vizovice	-	5	-
První spoj:	4:30	-	-
Poslední spoj:	15:20	-	-
Ublo – Zlín	-	4	-
První spoj:	4:30	-	-
Poslední spoj:	13:35	-	-
Ublo – Vsetín	-	-	-
První spoj:	-	-	-
Poslední spoj:	-	-	-

Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů získaných ze zdroje uvedeného v seznamu literatury pod číslem [6]

V Uble je situace s dopravním spojením naprosto odlišná od ostatních obcí mikroregionu. Jak vidíme v tabulce, počet spojů je naprosto nevyhovující. Je to způsobeno polohou obce, která neleží při žádném důležitém silničním tahu. Do Vsetína neexistuje vůbec žádné přímé autobusové spojení. Vazba obyvatel Ubla na Vsetín není tedy téměř žádná (na rozdíl od tří sousedních obcí Bratřejov, Jasenná a Lutonina, které jsou obcemi mikroregionu s nejsilnější vazbou na Vsetín). Obyvatelé řeší tuto situaci využíváním spojů ze sousedních obcí (Lutonina, Bratřejov), kam se dopraví individuálně (pěšky, automobilem). Situaci s nevyhovující dopravní obslužností by mohla změnit dostavba železnice z Vizovic do Valašské Polanky s plánovanou stanicí v Uble.

O víkendu zde není vůbec žádné spojení. Jedinou možností jsou opět sousední obce.

### Vizovice

Vyjíždějících: 1 312

Počet obyvatel Vizovic je 4 518 a rozloha 2 856 ha.

Železniční stanice Vizovice leží na trati č. 331 a má přímé spojení se Zlínem a Otrokovicemi. Jedinou obcí mikroregionu, se kterou má obec Vizovice železniční spojení, je obec



Zádveřice-Raková. V případě, že bude dostavena železniční trať z Vizovic do Valašské Polanky, získají Vizovice přímé železniční spojení nejen s ostatními obcemi mikroregionu (kromě obce Lhotsko), ale také s městem Vsetín. Silniční spojení do Zlína je možné realizovat po silnici první třídy č. 49. Do středu Zlína je doprava bezproblémová. Do Vsetína lze využít silnici první třídy č. 69 přes Lutoninu a Jasennou, nebo silnici první třídy č. 49 přes Bratřejov do Valašské Polanky a odtud pokračovat po silnici první třídy č. 57 do Vsetína. První varianta je kratší a více využívaná. S tím je však taky spojena vyšší intenzita dopravy.

Tab. 15. Počet spojů z Vizovic v pracovní dny

Směr	Čas	Celkem spojů	Z toho železnice
Vizovice – Zlín (zastávka Zádveřice-Raková)	-	74	21
První spoj:	3:54	-	-
Poslední spoj:	23:00	-	-
Vizovice – Vsetín	-	45	-
První spoj:	5:30	-	-
Poslední spoj:	22:53	-	-
Vizovice – Lhotsko – Bratřejov	-	21	-
První spoj:	5:30	-	-
Poslední spoj:	22:50	-	-
Vizovice – Jasenná	-	29	-
První spoj:	5:10	-	-
Poslední spoj:	22:53	-	-
Vizovice – Lutonina	-	33	-
První spoj:	5:45	-	-
Poslední spoj:	22:53	-	-
Vizovice – Ublo	-	5	-
První spoj:	4:50	-	-
Poslední spoj:	16:10	-	-

Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů získaných ze zdroje uvedeného v seznamu literatury pod číslem [6]

Počet spojů z Vizovic odpovídá požadavkům a počtu obyvatel. Je zde hustá autobusová síť, což je způsobeno polohou města, které leží na křižovatce dvou silnic první třídy. Spojení s obcemi mikroregionu je dostačující. Jedinou výjimkou je obec Ublo, kam jede z Vizovic za celý den pouhých 5 spojů, přičemž poslední autobus odjíždí z Vizovic 16:10. Přes Vizovice taky projíždí několik významných dálkových linek. Dopravní spojení sice využívá železniční trať č. 331, ale pro odlehčení silniční dopravy by mohlo být spojů více.

Tab. 16. Počet spojů z Vizovic o víkendu

Směr	Čas		Celkem spojů		Z toho železnice	
	Sobota	Neděle	Sobota	Neděle	Sobota	Neděle
Vizovice – Zlín (zastávka Zádveřice-Raková)	-	-	22	23	6	3
První spoj:	4:57	4:57	-	-	-	-
Poslední spoj:	19:05	20:33	-	-	-	-
Vizovice – Vsetín	-	-	8	11	-	-
První spoj:	6:00	6:00	-	-	-	-
Poslední spoj:	18:43	19:35	-	-	-	-
Vizovice – Lhotsko – Bratřejov	-	-	5	7	-	-
První spoj:	6:30	6:30	-	-	-	-
Poslední spoj:	16:40	21:23	-	-	-	-
Vizovice – Jasenná	-	-	8	12	-	-
První spoj:	6:00	6:00	-	-	-	-
Poslední spoj:	18:43	19:35	-	-	-	-
Vizovice – Lutonina	-	-	7	10	-	-
První spoj:	6:00	6:00	-	-	-	-
Poslední spoj:	18:43	19:35	-	-	-	-
Vizovice – Ublo	-	-	0	0	-	-
První spoj:	-	-	-	-	-	-
Poslední spoj:	-	-	-	-	-	-

Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů získaných ze zdroje uvedeného v seznamu literatury pod číslem [6]

Počet spojů o víkendu je výrazně nižší než v pracovní dny. Spojení se Zlínem a Zádveřicemi-Rakovou, které leží na této trase, můžeme považovat za dobré. Horší situace je s dopravním napojením ostatních obcí mikroregionu na centrální obec. Nejhorší situace je tradičně ve spojení s obcí Ublo, kam o víkendu nejezdí žádný spoj.

### Zádveřice-Raková

Vyjíždějících: 494

Obec má 1 271 obyvatel a rozlohu 1 797 ha.

Železniční stanice Zádveřice-Raková leží na trati č. 331 a má přímé spojení se Zlínem a Vizovicemi. Obec leží při silnici první třídy č. 49, která zajišťuje přímé silniční spojení se Zlínem i s Vizovicemi. Tato komunikace se zde navíc kříží se silnicí II. třídy č. 492 Zádveřice – Luhačovice – Biskupce, což má za následek hustou autobusovou síť. Silniční spojení s ostatními obcemi mikroregionu, popř. se Vsetínem je stejné jako z Vizovic.

Tab. 17. Počet spojů ze Zádveřic-Rakové v pracovní dny

Směr	Čas	Celkem spojů	Z toho železnice
Zádveřice-Raková – Vizovice	-	70	19
První spoj:	3:44	-	-
Poslední spoj:	22:52	-	-
Zádveřice-Raková – Zlín	-	97	21
První spoj:	3:34	-	-
Poslední spoj:	23:00	-	-
Zádveřice-Raková – Vsetín	-	33	-
První spoj:	5:27	-	-
Poslední spoj:	22:47	-	-

Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů získaných ze zdroje uvedeného v seznamu literatury pod číslem [6]

Počet spojů ze Zádveřic je více než dostačující a plně odpovídá požadavkům obyvatel. Důvodem vysokého počtu autobusových spojů ze Zádveřic-Rakové je poloha obce, která leží na křižovatce dvou významných silničních komunikací. Jezdí zde tedy autobusy nejen na trase Vizovice – Zlín, ale taky Luhačovice – Zlín. Problém je pouze v části Raková, kam zajíždí denně jen 7 autobusových spojů. Přes obec projíždí několik významných dálkových linek.

Tab. 18. Počet spojů ze Zádveřic-Rakové o víkendu

Směr	Čas		Celkem spojů		Z toho železnice	
	Sobota	Neděle	Sobota	Neděle	Sobota	Neděle
Zádveřice-Raková – Vizovice	-	-	16	19	4	2
První spoj:	5:55	5:55	-	-	-	-
Poslední spoj:	20:47	21:20	-	-	-	-
Zádveřice-Raková – Zlín	-	-	26	29	6	3
První spoj:	3:34	6:54	-	-	-	-
Poslední spoj:	19:12	20:40	-	-	-	-
Zádveřice-Raková – Vsetín	-	-	12	14	-	-
První spoj:	5:55	5:55	-	-	-	-
Poslední spoj:	20:47		-	-	-	-

Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů získaných ze zdroje uvedeného v seznamu literatury pod číslem [6]

Víkendové spojení obce Zádveřice-Raková můžeme považovat za dostatečné a odpovídající potřebám a počtu obyvatel. Zvláště dobré spojení má obec s krajským městem Zlín, což je způsobeno tím, že obcí projíždí navíc autobusy směrem od Luhačovic.

## 7 FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI OBCÍ

Při zpracování této kapitoly jsem využila především dokumentu Integrovaný dopravní systém ve Zlínském kraji, v seznamu literatury uvedený pod číslem [4], dále pak interní informace obcí mikroregionu [15].

Dopravní obslužnost veřejnou hromadnou dopravou je veřejná služba a jako taková nemůže být zajišťována pouze na tržních principech, ale je provozována s dotací z veřejných prostředků.

Financování dopravní obslužnosti krajů vychází ze zákona o krajích číslo 129/2000 (§ 53 – pravomoc zastupitelstva kraje), kdy zastupitelstvu je vyhrazeno stanovit rozsah základní dopravní obslužnosti pro území kraje (§ 35, odstavec 2, h).

Základní dopravní obslužností území kraje je zajištění přiměřené dopravy pro všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale únosnému rozvoji tohoto územního obvodu. Stát hradí základní dopravní obslužnost v rozsahu uzavřených smluv o závazcích veřejné služby, přičemž smlouvy o závazcích veřejné služby lze uzavřít jen do výše finančních prostředků stanovených ve státním rozpočtu na příslušný kalendářní rok.

Na železniční a autobusovou dopravní obslužnost jsou krajům poskytovány dotace ze státního rozpočtu (SR). Vedle toho byly ze SR poskytovány prostředky na programy reprodukce majetku např. program výstavby a technické obnovy staveb MHD, podpora kombinované dopravy, podpora pořízení a obnovy vozidel městské hromadné dopravy, podpora pořízení a obnovy vozidel linkové autobusové dopravy.

Na financování dopravní obslužnosti v obcích nejsou obcím poskytovány dotace. Dopravní obslužnost byla a je dotována ze státního rozpočtu vesměs vždy větším celkům než obcím (dříve prostřednictvím rozpočtů okresních úřadů, dnes prostřednictvím dotací do rozpočtů krajů).

Města o obce v ČR přispívají ze svých rozpočtů na tzv. ostatní dopravní obslužnost, která zahrnuje zajištění dopravních potřeb územního obvodu obce nad rámec základní dopravní obslužnosti kraje. Na zajištění ostatní dopravní obslužnosti uzavírá obec s dopravcem zá-

vazek veřejné služby a hradí ze svého rozpočtu prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci plněním závazku této veřejné služby.

Do rozpočtů obcí tedy nejsou poskytovány dotace na dopravní obslužnost. Co se týká výdajů obcí na dopravní obslužnost jsou tyto výdaje předmětem vlastního rozhodování obce o vynakládání vlastních zdrojů.

Na území mikroregionu Vizovicko financují obce dopravní obslužnost v rozsahu uvedeném v následující tabulce.

Tab. 19. Náklady obcí mikroregionu na dopravní obslužnost

Obce v mikroregionu	Počet obyvatel	Výdaje obcí na dopravní obslužnost v Kč	Výdaje na dopravní obslužnost v Kč na 1 obyvatele
Bratřejov	759	37 950	50
Jasenná	934	46 500	49,80
Lhotsko	240	12 000	50
Lutonina	388	19 400	50
Ublo	255	12 750	50
Vizovice	4518	225 000	49,80
Zádveřice-Raková	1271	65 000	51,14
<b>Mikroregion celkem</b>	<b>8365</b>	<b>418 600</b>	<b>50</b>

Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů získaných ze zdroje uvedeného v seznamu literatury pod číslem [15]

Náklady všech obcí mikroregionu na dopravní obslužnost činí asi 50 Kč na 1 obyvatele. U některých obcí se tato částka liší o několik haléřů. Tyto rozdíly pravděpodobně vznikly při přepočítávání a zaokrouhlování.

Zajímavé je, že obec Ublo, kterou projíždí ve všední den celkem 9 spojů, platí na dopravní obslužnost stejnou částku na obyvatele jako všechny ostatní obce, přičemž například obcí Zádveřice-Raková projíždí ve všední dny 200 spojů denně.

## 8 SWOT ANALÝZA

Tuto SWOT analýzu jsem zpracovala na základě SWOT analýzy zpracované v dokumentu Strategický plán rozvoje mikroregionu Vizovicko, kterou jsem doplnila o vlastní poznatky získané při zpracovávání této práce.

Přehled silných a slabých stránek, rozvojových příležitostí a ohrožení mikroregionu Vizovicko v oblasti dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti:

### 1. Silné stránky

- dobrá poloha z hlediska komunikací – při státních silnicích 1. třídy
- vyhovující kapacita silniční sítě
- hustá autobusová síť

### 2. Slabé stránky

- fyzická zanedbanost části dopravní infrastruktury, zejm. místních komunikací
- špatná dopravní dostupnost
- chybějící dálnice, rychlostní komunikace
- nedostatečný počet víkendových spojů ve většině obcí
- neexistence kapacitního silničního tahu ve směru západ – východ
- chybějící kapacitní dopravní propojení ČR a SR

### 3. Příležitosti

- realizace výstavby rychlostní komunikace R49
- modernizace železniční tratě Otrokovice - Vizovice
- dobudování železniční tratě Vizovice – Valašská Polanka
- vybudování integrovaného dopravního systému Zlínského kraje

#### 4. Ohrožení

- ohrožení výstavby rychlostní komunikace R49
- zvyšující se intenzita silniční dopravy
- zhoršující se stav kvality silnic místního významu



## 9 DOPORUČENÁ ŘEŠENÍ

V závěru své bakalářské práce bych chtěla doporučit některá možná řešení ke zlepšení stávající dopravní situace v mikroregionu Vizovicko. Navržené dopravní cíle (liniové stavby) jsou odvozeny od zpracované SWOT analýzy a vycházejí z programových dokumentů Zlínského kraje a dílčích závěrů celé této práce.

Komunikační napojení celého mikroregionu je jeho nejžehavější problém. V souladu s dokumentem Generel dopravy Zlínského kraje si myslím, že východiskem by bylo vybudování rychlostní komunikace R49 jako přivaděč na dálnici D1, která by měla být v krátké budoucnosti prodloužena až do Hulína. 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.

S ohledem na opatření státní správy budou některé vybrané státní silnice přeměněny na velkokapacitní komunikace v rámci hlavních regionálních a republikových tahů, na něž bude mikroregion napojen, zejména státní silnice I/49 Zlín – Vizovice – Valašská Polanka, která je z hlediska důležitosti a zatíženosti dopravy nejdůležitější.

Dále by měla být věnována pozornost modernizaci silniční sítě (zejména silnice č. I/69 Vizovice – Jasenná – Vsetín, která patří k dopravně nejzatíženějším v mikroregionu). Na silnicích v mikroregionu modernizace a rekonstrukce zahrnuje zkvalitňování průjezdnosti, systematické a pravidelné opravy, úpravy a opatření sloužící k zajištění vyšší bezpečnosti provozu a údržbu místních, městských a obecních komunikací. Finanční spolupráce s místními podniky, které v dopravní oblasti působí, umožní urychlení přípravy a prosazení dopravních investic týkajících se zkvalitnění stávajících místních komunikací.

Mikroregionální dopravní plán musí zahrnovat opatření pro zajišťování dopravní obslužnosti pro osobní dopravu, pro modernizaci a úpravu autobusových stanic, popř. dostavbu nových autobusových zastávek.

Na úseku železniční dopravy by se mělo dosáhnout udržení stávajícího provozu na jediné místní mikroregionální železniční trati Zlín – Vizovice, se zaměřením na její modernizaci. Ke zlepšení dopravní obslužnosti a dostupnosti nejen mikroregionu Vizovicko, ale také celého kraje, by mohla významně přispět realizace projektu dostavby železniční tratě z Vizovic do Valašské Polanky. Tento projekt je také obsažen v dokumentu Generel do-

pravy Zlínského kraje a dokumentu Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji. Vzniklý úsek železniční tratě by umožnil propojení krajského města Zlína s významnými městy Zlínského kraje, kterými jsou Vsetín, Valašské Meziříčí a Rožnov pod Radhoštěm. V současnosti mají se svým krajským městem spojení jen po silnici přes Hostýnské a Vizovické vrchy. Dalším důvodem je ovšem i napojení Zlína na dálkovou dopravu ve směru na Slovensko. Tato železniční trať by také mohla vylepšit situaci s dopravní obslužností v obcích s nevyhovujícím počtem spojů. Takovou obcí je v mikroregionu především obec Ublo, jak vyplynulo z provedené analýzy. V Uble je v případě realizace tohoto projektu plánovaná železniční zastávka.

Řešení dopravní infrastruktury je v současných podmínkách velmi závislé na přístupu centrálních orgánů k rozvoji daného území. Základním problémem je většinou zařazení realizace jednotlivé dopravní akce do státního plánu, její nedostatečná podpora ze strany samosprávy, malá provázanost s podnikatelskými subjekty a neochota diskutovat o problému a řešit jej. Jedním ze základních předpokladů realizace dopravních cílů by mělo být utváření a rozvíjení funkčního partnerství veřejné správy (místní samosprávy a státní správy) s podnikatelskou sférou.

### **Cíle rozvoje dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti**

Dopravní propojení sídel je jedním z významných hledisek jejich dalšího rozvoje a má přímý vliv i na průmyslovou a bytovou výstavbu. Řešení dopravní infrastruktury je nezbytné i s ohledem na dodržení zákonů o životním prostředí. Základní páteří dopravní obslužnosti v mikroregionu je kombinace železniční a silniční dopravy s převahou silniční dopravy.

Cílem dopravní infrastruktury je zajištění relativně rychlé, bezpečné a přitom ekologicky přijatelné dostupnosti regionu a všech jeho částí.

Mikroregion Vizovicko má nadprůměrně významnou dopravní polohu, danou střední vzdáleností k hlavnímu dopravnímu koridoru Sever – Jih Moravy (nejblíže v Otrokovicích, příp. v Hulíně), ale zvláště průchodem významné silniční trasy I/49, která se napojuje na mezinárodní silniční tah I/59 a dále pak pokračuje na hranice ČR/SR. Vzhledem k neustálému nárůstu intenzitních ukazatelů silniční dopravy je nutné věnovat značnou pozornost této komunikaci mezinárodního významu, na které je situace zvláště v úseku

Vizovice – Zlín již dnes místně velmi složitá. Velmi závažným problémem jsou vlivy nadměrné dopravy na životní prostředí (zej. v zastavěných územích). Proto zůstává prioritou odvedení dopravy mimo zastavěné území sídel. Tento cíl jsem převzala z dokumentu Strategický plán rozvoje mikroregionu Vizovicko.

*Cíle:*

- Modernizace železniční trati Zlín – Vizovice, přispěje ke zlepšení nákladní železniční i osobní dopravy v mikroregionu (předpoklad realizace do r. 2010)
- Dobudování železniční trati v úseku Vizovice – Valašská Polanka ke zkvalitnění dopravní obslužnosti obcí mikroregionu
- Výstavba rychlostní komunikace R49, která bude mít zásadní význam pro dopravní obslužnost celého Zlínského kraje
- Výstavba připojení silnice č. I/49 napojené obchvatem města Vizovic na uvažovanou novou pravobřežní velkokapacitní rychlostní komunikace do Zlína, rekonstrukce a modernizace okresních silnic nižších tříd (III. třídy) spojujících sídla v mikroregionu
- Ochrana obyvatel před negativními vlivy dopravy vybudováním průtahů, popř. obchvatů, intravilánů sídel na okresních silnicích
- Zajištění plynulosti nákladní silniční dopravy výstavbou mimoúrovňových křížení silnic s tratí ČD a mimoúrovňového křížení významných silničních komunikací a instalací prvků zvyšujících bezpečnost silničního provozu, odstraňováním dopravních závad v nebezpečných místech
- Zlepšení údržby a opravy okresních silnic III. třídy

Musí dojít k harmonizaci silniční a železniční dopravy. Realizaci záměru posílení dopravní obslužnosti v okrajových částech mikroregionu, ohrožuje zejména nedostatek finančních prostředků, který se dále prohlubuje. Kritická situace začíná být mezi autobusovými dopravci, poněvadž jim výrazně scházejí finance na obnovu vozového parku, přitom více než  $\frac{3}{4}$  provozovaných autobusů je starších 10 let, tedy již za hranicí své životnosti.

Plánované stavby jsou značně realizačně a finančně náročné. Co se týká finančních zdrojů potřebných pro investice do dopravní infrastruktury, pro realizaci navržených akcí je možné z části využít strukturálních fondů EU. Jedním ze zdrojů využitelných pro projekty regionálního významu je Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF). Pro projekty s meziregionálním nebo přeshraničním zaměřením je možné využít zdrojů, které jsou zahrnuty v iniciativě INTERREG.

## ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce bylo zhodnotit dopravní obslužnost území Mikroregionu Vizovicko. Byla zaměřena na hodnocení základní dopravní obslužnosti, která je realizována pouze veřejnou hromadnou dopravou, tzn. autobusovou a železniční dopravou. Základním úkolem bylo zjistit jednotlivá spojení mezi místy, ze kterých se dojíždí do míst kam se dojíždí. Místa, kam se dojíždí, byla zvolena 3 spádová města. Město Vizovice, které je centrální obcí mikroregionu. Dále krajské město Zlín, kam lidé z mikroregionu dojíždí za prací, do škol, úřadů atd. Jako třetí město jsem zvolila Vsetín, z důvodu polohy mikroregionu, který leží mezi Zlínem a Vsetínem. Velká část obyvatel mikroregionu proto dojíždí do Vsetína za prací nebo do škol. Pro toto hodnocení byla zvolena metoda vyhledávání spojení pomocí elektronických Jízdních řádů.

Lze konstatovat, že dopravní obslužnost ve většině obcí je vyhovující. Důvodem je významná poloha mikroregionu při státních silnicích I. třídy, je zde dosti hustá autobusová síť. Nachází se zde však i obce nebo části obcí, ve kterých je počet spojů zcela nedostačující. Železnice prochází na území mikroregionu pouze 2 obcemi, ostatní jsou zcela odkázány na autobusové spojení. Tento problém by mohla vyřešit realizace plánované dostavby železniční tratě z Vizovic do Valašské Polanky. Železniční zastávky jsou plánované, až na jednu, ve všech obcích mikroregionu. Tato trať by navíc umožnila železniční propojení celého Zlínského kraje se Slovenskem. Toto řešení je však z hlediska dlouhodobého horizontu.

Při sledování dopravní obslužnosti v mikroregionu o víkendech bylo zjištěno, že počet spojů je nízký. Nicméně poptávka po hromadné přepravě o víkendech klesá a při navýšení spojů by tyto jezdily nevytížené. Lze tedy konstatovat, že víkendová nabídka spojů více či méně odpovídá potřebám obyvatel.

Celý Zlínský kraj má problém s komunikačním napojením. Krajem neprochází žádná dálnice, ani rychlostní komunikace. Z dlouhodobého hlediska by se řešení dalo najít ve vybudování plánované rychlostní komunikace R49, která prochází územím mikroregionu Vizovicko. Rychlostní silnice navíc umožní propojení dálniční sítě České republiky a Slovenska.

Při realizaci projektů je pochopitelně nutné přihlídnout k reálným možnostem financování.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Tištěné publikace:

- [1] Hůrský, J. Metody geografického znázornění dojížděky do práce. Praha: Academia, 1969.
- [2] Generel dopravy Zlínského kraje.
- [3] Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji – dopravní koncepce a strategie kraje pro kolejovou dopravu.
- [4] Integrovaný dopravní systém ve Zlínském kraji. UDIMO spol. s r.o.. 2003.
- [5] Strategický plán rozvoje mikroregionu Vizovicko. Regionální rozvojová agentura Východní Moravy. 2000.

### Internetové zdroje:

- [6] Jízdní řády [on-line]. [cit. 2005-11-25]. Dostupné z WWW: <<http://www.portal.idos.cz>>.
- [7] České dráhy [on-line]. [cit. 2005-11-30]. Dostupné z WWW: <<http://www.cd.cz>>.
- [8] Zlínský kraj [on-line]. [cit. 2005-11-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-zlinsky.cz>>.
- [9] Ředitelství silnic a dálnic [on-line]. [cit. 2005-12-06]. Dostupné z WWW: <<http://www.rsd.cz>>.
- [10] Český statistický úřad ve Zlíně [on-line]. [cit. 2005-10-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.zlin.czso.cz>>.
- [11] Ministerstvo pro místní rozvoj [on-line]. [cit. 2005-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.mmr.cz>>.
- [12] Ministerstvo dopravy České republiky [on-line]. [cit. 2005-11-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcr.cz>>.

[13] Centrum dopravního výzkumu [on-line]. [cit. 2005-10-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.cdv.cz>>.

[14] ČSAD Vsetín [on-line]. [cit. 2005-12-08]. Dostupné z WWW: <<http://www.csadvs.cz>>.

Interní materiály:

[15] rozhovory se starosty obcí mikroregionu.

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

I/49	Silnice I. třídy číslo 49
I/69	Silnice I. třídy číslo 69
NUTS II	Regiony soudržnosti
k.ú.	Katastrální území
ČSAD	Česká autobusová doprava
VFR	Létání dle pravidel za viditelnosti země, denní provoz
R55, R/35, R49, R69, R6	Rychlostní silnice číslo 55, 35, 49, 69, 6
I/57, I/50, I/35, I/47,	Silnice I. třídy číslo 57, 50, 35, 47
II/432, II/438, II/150, II/495	Silnice II. třídy číslo 432, 438, 150, 495
D1	Dálnice č. 1
ČR	Česká republika
SR	Slovenská republika
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IDS	Integrovaný dopravní systém
MHD	Městská hromadná doprava
SR	Státní rozpočet
SWOT analýza	Analýza silných a slabých stránek, příležitostí a ohrožení
ČD	České dráhy
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje
INTERREG	Iniciativa společenství. Program přeshraniční, nadnárodní a meziregionální kooperace, podporující vyvážený rozvoj a prostorové plánování – financováno z ERDF.



**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obr. 1. Poloha mikroregionu Vizovicko v rámci Zlínského kraje.....	9
Obr. 2. Intenzita silniční dopravy.....	19
Obr. 3. Dálniční síť ČR.....	21
Obr. 4. Průběh silnice R49 v mikroregionu .....	26
Obr. 5. Železniční trať Otrokovice – Zlín - Vizovice – Val. Polanka.....	32
Obr. 6. Situace vedení železniční tratě Vizovice – Valašská Polanka .....	33

**SEZNAM TABULEK**

Tab. 1. Počet obyvatel v obcích mikroregionu.....	10
Tab. 2. Přehled autobusových linek v mikroregionu.....	16
Tab. 3. Intenzita silniční dopravy.....	18
Tab. 4. Změna zařídění silniční sítě.....	31
Tab. 5. Tarifní zóny na území Zlínského kraje.....	36
Tab. 6. Počet spojů z Bratřejova v pracovní dny.....	39
Tab. 7. Počet spojů z Bratřejova o víkendu.....	40
Tab. 8. Počet spojů z Jasenné v pracovní dny.....	41
Tab. 9. Počet spojů z Jasenné o víkendech.....	42
Tab. 10. Počet spojů ze Lhotska v pracovní dny.....	43
Tab. 11. Počet spojů ze Lhotska o víkendu.....	44
Tab. 12. Počet spojů z Lutoniny v pracovní dny.....	45
Tab. 13. Počet spojů z Lutoniny o víkendu.....	46
Tab. 14. Počet spojů z Ubla v pracovní dny.....	47
Tab. 15. Počet spojů z Vizovic v pracovní dny.....	48
Tab. 16. Počet spojů z Vizovic o víkendu.....	49
Tab. 17. Počet spojů ze Zádveřic-Rakové v pracovní dny.....	50
Tab. 18. Počet spojů ze Zádveřic-Rakové o víkendu.....	51
Tab. 19. Náklady obcí mikroregionu na dopravní obslužnost.....	53

## SEZNAM PŘÍLOH

- PI Počet spojů v obcích mikroregionu.
- PII Počet autobusových linek projíždějících obcemi mikroregionu.
- PIII Druhy zastávek v obcích mikroregionu.
- PIV Poloha mikroregionu Vizovicko.
- PV Ceník jízdného ČSAD Vsetín.
- PVI Koncepce IDS Zlínského kraje.

**PŘÍLOHA P I: POČET SPOJŮ V OBCÍCH MIKROREGIONU**

Obec	Počet obyvatel	Počet spojů		
		Pracovní den	Sobota	Neděle
<b>Bratřejov</b>	759	39	13	13
<b>Jasenná</b>	934	52	14	19
<b>Lhotsko</b>	240	38	13	13
<b>Lutonina</b>	388	54	11	15
<b>Ublo</b>	255	9	0	0
<b>Vizovice</b>	4518	145	35	41
<b>Zádveřice- Raková</b>	1271	167	42	48

*Zdroj: [www.jizdnirady.cz](http://www.jizdnirady.cz)*

**PŘÍLOHA P II: POČET AUTOBUSOVÝCH LINEK  
PROJÍŽDĚJÍCÍCH OBCEMI MIKROREGIONU**

<b>Obec</b>	<b>Počet autobusových linek projíždějících obcí</b>
<b>Bratřejov</b>	4
<b>Jasenná</b>	11
<b>Lhotsko</b>	4
<b>Lutonina</b>	9
<b>Ublo</b>	1
<b>Vizovice</b>	17
<b>Zádveřice-Raková</b>	20

*Zdroj: [www.jizdnirady.cz](http://www.jizdnirady.cz)*

**PŘÍLOHA P III: DRUHY ZASTÁVEK V OBCÍCH MIKROREGIONU**

Obec	Druh zastávky ANO/NE			
	Zastávka dálkové lin- ky	Zastávka linky míst- ního význa- mu	Zastávka městské hromadné dopravy	Stanice (za- stávka) vla- ku
<b>Bratřejov</b>	NE	ANO	NE	NE
<b>Jasenná</b>	ANO	ANO	NE	NE
<b>Lhotsko</b>	NE	ANO	NE	NE
<b>Lutonina</b>	NE	ANO	NE	NE
<b>Ublo</b>	NE	ANO	NE	NE
<b>Vizovice</b>	ANO	ANO	NE	ANO
<b>Zádveřice- Raková</b>	ANO	ANO	NE	ANO

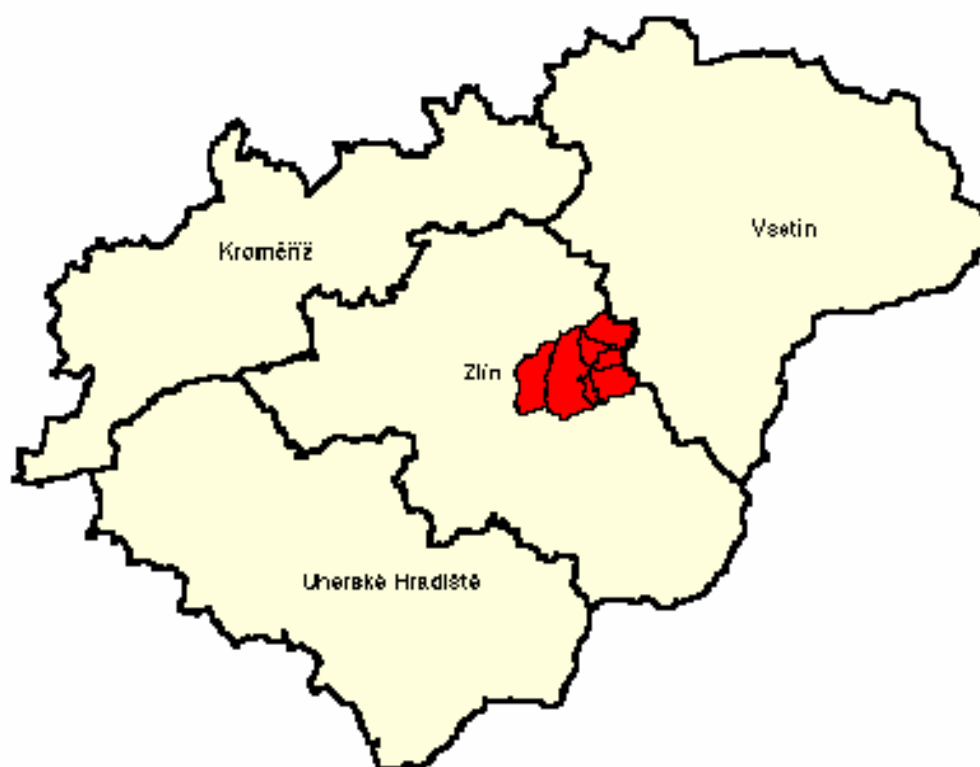
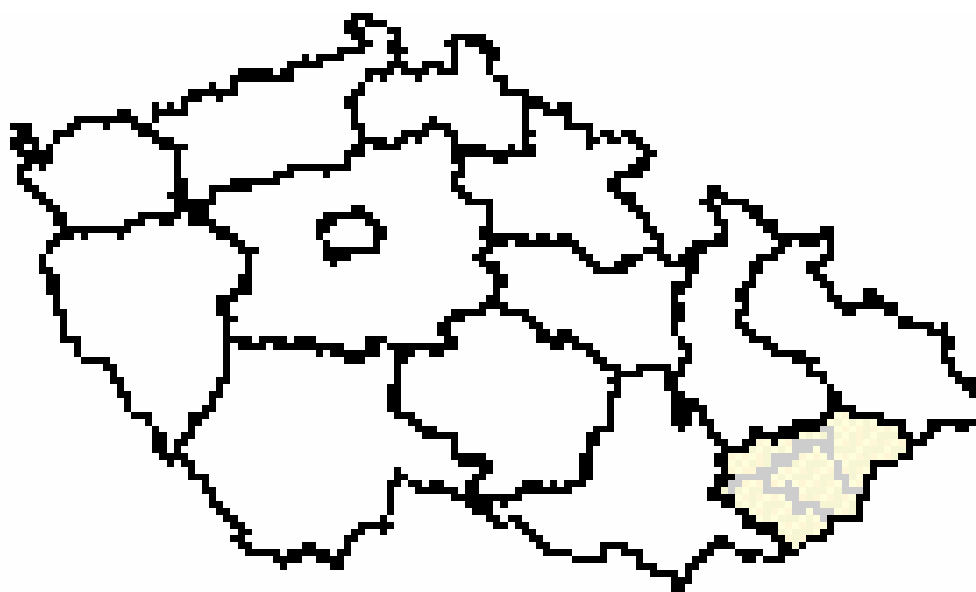
*Zdroj: ČSU ve Zlíně*

**PŘÍLOHA P IV: CENÍK JÍZDNÉHO ČSAD VSETÍN**

Tarifní vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné	Studentské jízdné (75%)	Žákovské jízdné (37,50%)	Zvláštní jízdné	
				1 6-15 let	2 ZTP,ZTP-P
<b>1-2</b>	7	5	2,50	3,50	1,50
<b>3-4</b>	8,00	6,00	3,00	4,00	2,00
<b>5-7</b>	12,00	9,00	4,50	6,00	3,00
<b>8-10</b>	15,00	11,00	5,50	7,50	3,50
<b>11-13</b>	18,00	13,50	6,50	9,00	4,50
<b>14-17</b>	22,00	16,50	8,00	11,00	5,50
<b>16-20</b>	26,00	19,50	9,50	13,00	6,50
<b>21-25</b>	30,00	22,50	11,00	15,00	7,50
<b>26-30</b>	35,00	26,00	13,00	17,50	8,50
<b>31-35</b>	40,00	30,00	15,00	20,00	10,00
<b>36-40</b>	45,00	33,50	16,50	22,50	11,00
<b>41-45</b>	51,00	38,00	19,00	25,50	12,50
<b>46-50</b>	56,00	42,00	21,00	28,00	14,00
<b>51-55</b>	61,00	45,50	22,50	30,50	15,00
<b>56-60</b>	67,00	50,00	25,00	33,50	16,50
<b>61-70</b>	73,00	54,50	27,00	36,50	18,00
<b>71-80</b>	74,00	55,50	27,50	37,00	18,50
<b>81-90</b>	80,00	60,00	30,00	40,00	20,00
<b>91-100</b>	92,00	69,00	34,50	46,00	23,00

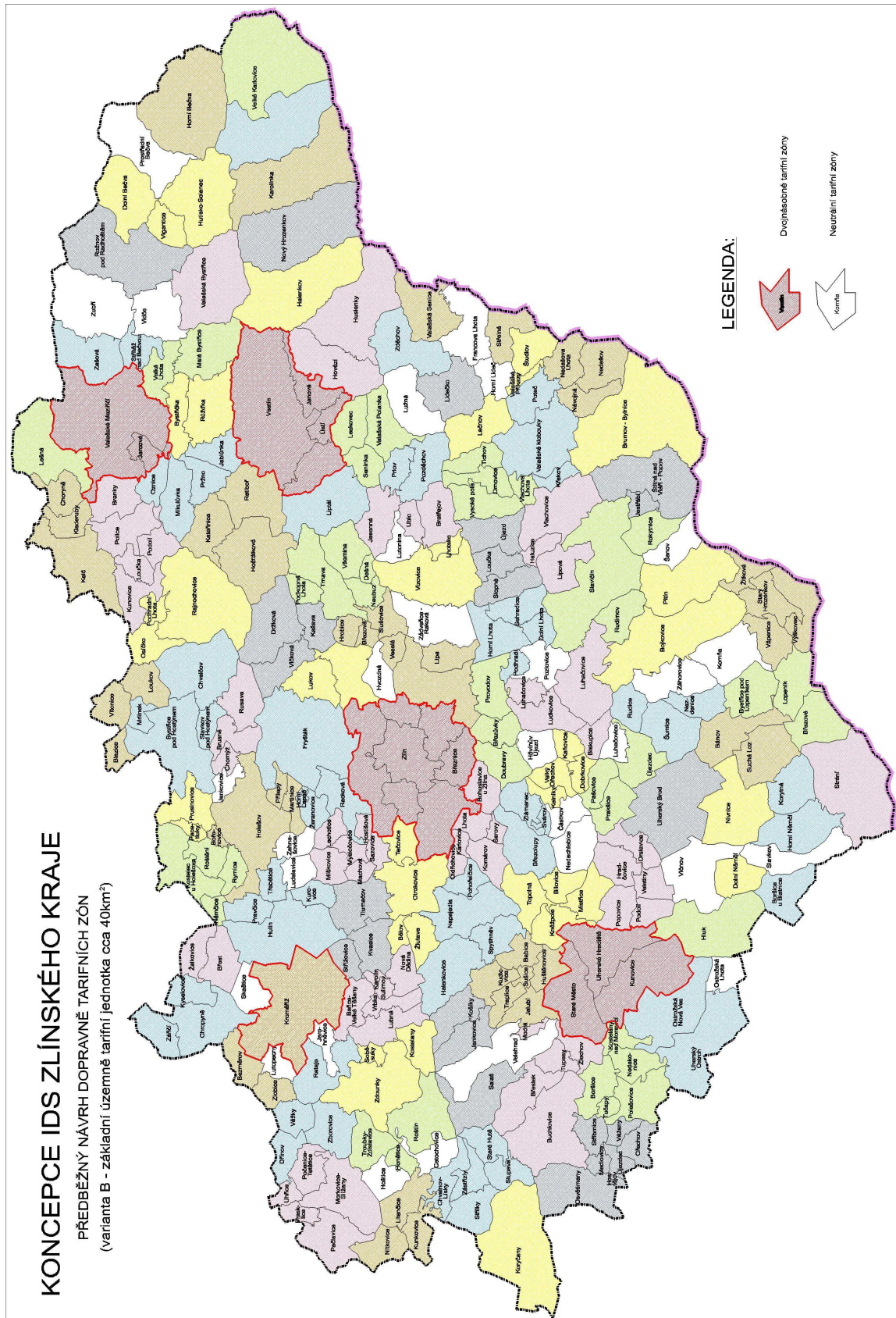
Zdroj: [www.csadvs.cz](http://www.csadvs.cz)

**PŘÍLOHA P IV: POLOHA MIKROREGIONU VIZOVICKO [11]**





**PŘÍLOHA P V: KONCEPCE IDS ZLÍNSKÉHO KRAJE**



Zdroj: Integrovaný dopravní systém ve Zlínském kraji. UDIMO spol. s r.o.. 2003.