

# **Analýza dopravní infrastruktury Zlínského kraje**

Lucie Burianová

---

Bakalářská práce  
2011

 Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
akademický rok: 2010/2011

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Lucie BURIANOVÁ**  
Osobní číslo: **M081251**  
Studijní program: **B 6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

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

Zásady pro vypracování:

### Úvod

#### I. Teoretická část

- Definujte základní pojmy a kategorie dopravní infrastruktury.

#### II. Praktická část

- Zpracujte socioekonomickou analýzu Zlínského kraje.
- Navrhněte SWOT analýzu dopravní infrastruktury.
- Definujte základní problémy a navrhněte řešení.

### Závěr




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

Seznam odborné literatury:

- [1] DUŠEK, P. Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. 1. vyd. Praha: Libri, 2003. 292 s. ISBN 80-7277-159-0.  
[2] HÁJEK, O. a kol. I. Sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji": 27. května 2005 ve Zlíně. Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005. 101 s. ISBN 80-7318-351-X.  
[3] Kolektiv autorů. Úvod do regionálních věd a veřejné správy. 2. rozš. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 455 s. ISBN 978-80-7380-086-4.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Pavel Grebeníček  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
Datum zadání bakalářské práce: 4. dubna 2011  
Termín odevzdání bakalářské práce: 20. května 2011

Ve Zlíně dne 4. dubna 2011

  
prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková  
děkanka



  
RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.  
ředitel ústavu

## PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské/diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby<sup>1</sup>;
- bakalářská/diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí:
  - bez omezení;
  - pouze prozeněně v rámci Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- na mou bakalářskou/diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3<sup>2</sup>;
- podle § 60<sup>3</sup> odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

<sup>1</sup> zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací.

(1) Vysoká škola nezakládá právo autorské, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, a likewise podobně náležitosti. Všechny osobní opoměnky a výsledky obhajoby považujeme za databázi kvalifikačních prací, kterou spravuje. Záměr zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.

(2) Závěrečná, diplomová, bakalářská a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též sepsány pět pracovních dnů před každou obhajobou zveřejněny k nahlédnutí veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracovních opoměnky školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může se zveřejnění práce přičíst na své náklady výpis, copy nebo záznamy.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

<sup>2</sup> zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3.

(3) Do práva autorského také nevstupuje škola nebo školství či v důsledku učení, učeňské práce na účelem přírodního nebo nepřirodného hospodářského nebo obecního prospěchu k výuce nebo k získání potřebné díla vypracované žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho příslušného vztahu ke škole nebo školství či vzdělávacího zařízení (školské dílo).

<sup>3</sup> zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Ústava díla

(1) Škola nebo školství či vzdělávací zařízení mají na obvyklých podmínkách právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpráve autor školního díla učitel vyučování bez výdělečného účelu, mohou se tyto osoby dohodnout na uzavření smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3) zvláštní smlouvou.



- podle § 60<sup>1</sup> odst. 2 a 3 mohou užít své dílo – bakalářskou/diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské/diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské/diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

- jsem bakalářskou/diplomovou práci zpracoval/a samostatně a použité informační zdroje jsem citoval/a;
- odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně ..... 18.5.2011 .....

.....

<sup>1</sup> zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem auterstvím a o osobě některých zisků (autorský zákon) ve znění pozdějších předpisů, § 59 Školní dílo:

- (2) není-li speciálně jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s odbornými zájmy školy nebo školitelů či vzdělávacího zařízení.
- (3) škola nebo školitel či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělků jinou duševního nebo materiálního díla či poskytnutí licencí podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložil, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se jedná o k této výdělků duševního školou nebo školky či vzdělávacího zařízení z užít školního díla podle odstavce 1.

## **ABSTRAKT**

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou dopravní infrastruktury Zlínského kraje. Práce je rozdělena na dva hlavní bloky: část teoretickou a část praktickou.

V teoretické části práce jsou vysvětleny základní pojmy související s dopravou a obsahuje aspekty, které mají vliv na budoucí vývoj dopravy. Praktická část se zabývá současným stavem dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji, dále pak vzniklými problémy a jejich řešením.

Klíčová slova: doprava, dopravní infrastruktura, Zlín, rychlostní silnice, silniční síť

## **ABSTRACT**

This bachelor work deals with analysis of transport infrastructure of the Zlín Region. The work is divided into two main sections: theoretical and practical part.

The theoretical part explains the basic terms related to transport and contains elements that affect the future development of transportation. The practical part deals with the current state of the transport infrastructure in the Zlín Region, as well as the arising problems and their solutions.

Keywords: transport, transport infrastructure, Zlin, speedway, road network

*Chtěla bych poděkovat vedoucímu mé bakalářské práce panu Ing. Pavlovi Grebeníčkovvi za pomoc a cenné rady k bakalářské práci. Díky těmto připomínkám jsem byla schopná dokončit svou práci.*

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>10</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>11</b>
<b>1 KATEGORIZACE DOPRAVY</b> .....	<b>12</b>
1.1 DOPRAVA .....	12
1.2 SILNIČNÍ DOPRAVA .....	13
1.3 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA .....	13
1.4 LETECKÁ DOPRAVA .....	14
1.5 VODNÍ DOPRAVA .....	15
1.6 CYKLISTICKÁ DOPRAVA .....	15
1.7 OSTATNÍ.....	16
<b>2 FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ BUDOUCÍ VÝVOJ DOPRAVY</b> .....	<b>18</b>
2.1 POLITICKÉ ASPEKTY .....	18
2.2 EKONOMICKÉ ASPEKTY .....	18
2.3 TECHNICKÉ ASPEKTY.....	18
2.4 SOCIÁLNÍ ASPEKTY .....	19
2.5 EKOLOGICKÉ ASPEKTY .....	19
2.6 MIGRACE.....	19
2.7 VÝVOJ MĚST.....	20
2.8 PROBLÉMY MEZIMĚSTSKÉ DOPRAVY .....	20
2.9 PROBLÉMY DOPRAVY VE MĚSTECH.....	21
2.10 VÝZNAM ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ ČR .....	21
<b>3 JEDNOTLIVÉ DRUHY KOMUNIKACÍ</b> .....	<b>23</b>
3.1 SILNIČNÍ DOPRAVA .....	23
3.1.1 Dálnice .....	23
3.1.2 Rychlostní silnice .....	23
3.1.3 Silnice I. třídy .....	24
3.1.4 Silnice II. třídy.....	24
3.1.5 Silnice III. třídy.....	24
3.1.6 Místní a účelové komunikace.....	24
3.1.7 Vlastnictví .....	25
3.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA .....	25
3.2.1 Celostátní dráha.....	25
3.2.2 Dvoukolejná trať .....	25
3.2.3 Vícekolejná trať.....	26



3.3	CYKLISTICKÁ DOPRAVA .....	26
3.3.1	Dálkové cyklistické trasy .....	26
3.3.2	Regionální trasy.....	26
3.3.3	Místní trasy.....	26
<b>II</b>	<b>PRAKTICKÁ ČÁST .....</b>	<b>27</b>
<b>4</b>	<b>SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA ZLÍNSKÉHO KRAJE.....</b>	<b>28</b>
4.1	CHARAKTERISTIKA ZLÍNSKÉHO KRAJE .....	28
4.2	ZEMĚPISNÉ URČENÍ.....	29
4.3	EKONOMICKÁ SITUACE.....	30
4.4	SOUČASNÝ STAV DOPRAVY .....	30
4.4.1	Silniční doprava .....	30
4.4.2	Železniční doprava .....	34
4.4.3	Letecká doprava .....	35
4.4.4	Vodní doprava .....	37
4.4.5	Cyklistická doprava.....	39
4.4.6	MHD .....	41
<b>5</b>	<b>SWOT ANALÝZA .....</b>	<b>43</b>
<b>6</b>	<b>PROBLÉMY A ŘEŠENÍ.....</b>	<b>47</b>
6.1	DEFINICE PROBLÉMŮ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY .....	47
6.2	NÁVRHY ŘEŠENÍ.....	49
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>53</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>55</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK .....</b>	<b>59</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>60</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>61</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>62</b>

## ÚVOD

S dopravou jsme v kontaktu každý den. Setkáváme se s ní při cestě do práce, do školy nebo při čemkoliv ostatním, co provádíme ve volném čase. Jelikož je doprava důležitou součástí našich životů, měl by její vývoj vést k naší plné spokojenosti. Praktické hledisko dobré dopravní infrastruktury je jasné, usnadňuje nám transport, kterému se v dnešní době už nevyhneme.

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou dopravní infrastruktury Zlínského kraje. Toto téma jsem si vybrala, protože se zajímám o rozvoj Zlínského kraje ve všech směrech, v tomto případě ve směru dopravní infrastruktury.

Cílem této práce je analýza současného stavu dopravní infrastruktury, pochopení jejích nedostatků a nakonec navržení možných řešení, které by eliminovaly problémy dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji.

Snad ani není člověka, který by nikdy neslyšel připomínky a stížnosti místních občanů na nedostatky v dopravní infrastruktuře Zlína a jeho okolí. K tomuto je nutno přicházet zodpovědně a systematicky.

Stejně jako u nás tak i v ostatních krajích České republiky se dennodenně potýkají s problémy související s dopravou. Těch je značné množství a proto je nutno postupovat podle vytyčených priorit a úsporně zacházet s daným rozpočtem.

Důležitým bodem mé bakalářské práce je právě vytyčení problémů dopravy a jejich řešení. Konečnou fází této práce budou návrhy na zlepšení dopravní infrastruktury v kraji a připomínky.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

# 1 KATEGORIZACE DOPRAVY

## 1.1 Doprava

*„Doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií.“ [5]*

Lze ji dělit:

- Podle druhu přepravovaného substrátu; doprava nákladní, osobní a doprava zpráv,
- Podle prostředí, ve kterém je realizována; doprava pozemní, podzemní, vodní, vzdušná,
- Podle dopravních prostředků; doprava pěší, cyklistická, automobilová, tramvajová, trolejbusová, autobusová, železniční, kosmická aj.,
- Z hlediska vztahu dopravce a přepravce; doprava veřejná, neveřejná, individuální,
- Z hlediska územního rozsahu; doprava vnitrostátní, mezinárodní,
- Z hlediska přepravní vzdálenosti; doprava lokální, příměstská, dálková, kontinentální, aj. [2]

Jednotlivé druhy dopravy se vyznačují souborem výhod a nevýhod, které mají vliv na uplatnění v dopravním trhu. Porovnávání jejich dopravních výkonů se děje na různých úrovních či segmentech jako např. národní úroveň, místní úroveň, přeprava určité komodity, apod. Obvykle mezi sebou jednotlivé druhy dopravy soutěží o nejlepší postavení v rámci ceny, rychlosti, dostupnosti, frekvence, bezpečnosti, pohodlí, apod.

### **Dopravní obslužnost**

Dopravní obslužností se rozumí zajištění dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu. Základní dopravní obslužností území kraje je zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu. [4]

## 1.2 Silniční doprava

Silniční, resp. automobilová, doprava patří k nejmladším a k velmi progresivně se rozvíjejícím oborům dopravy. Díky své rychlosti a operativnosti velice úspěšně konkuruje tzv. tradičním oborům dopravy. Uplatňuje jak v dopravě vnitrostátní, tak i v dopravě mezinárodní a její celkový kvantitativní podíl na světovém přepravním trhu neustále roste. Ovšem změnila se její funkce v dopravní soustavě, kdy z převážně doplňkové dopravy k dopravě železniční, se silniční doprava rozvinula v určitý systém přepravy. Ten je následkem hustoty a konfigurace silniční sítě, hospodářské, demografické a sociální struktury společnosti a základních kvalitativních charakteristik samotné automobilové dopravy a v mnoha směrech jiným dopravním oborem nezastupitelný.

Za poslední léta došlo k silnému nárůstu provozu na pozemních komunikacích, kdy se středoevropský region stal dopravní křižovatkou Evropy. Tento stav sebou přináší nejrůznější problémy jako je potřeba dalšího rozšiřování silniční a dálniční sítě, růst nákladů na provoz, správu i údržbu komunikací, vzestup nehodovosti a s tím spojených ztrát na lidských životech i hmotných škod, negativní dopady na životní prostředí atd. Samozřejmě veškerá negativa se zvláště citelně projevují zejména na citlivých místech silniční sítě. [1]

*„Z celé řady předností silniční přepravy patří k nejvýznamnějším její relativní rychlost, dostupnost, operativnost, rychlá přizpůsobivost změnám poptávky a především schopnost bezproblémově realizovat systém přeprav „z domu do domu“. „ [3]*

Oproti železnici má velkou výhodu znatelně větší operativnosti a dostupnosti. Nevýhodou je nižší stupeň organizace jejího provozu, vyšší negativní vliv na životní prostředí a především nízká bezpečnost dopravy. [4]

## 1.3 Železniční doprava

Evidentní výhodou železniční dopravy je šetrnost k životnímu prostředí, což se projevuje nižším znečištěním, hlukovým zatížením a také záborem půdy. Je velmi obtížné přesně spočítat externality dopravních systémů, nicméně pro rovné podmínky oborů by bylo vhodné tyto hodnoty znát. Při dopravě 1000 tun uhlí z lomu do elektrárny je na první pohled zřejmé, zda je vhodnější přeprava jedním vlakem vedeným elektrickou lokomotivou či přeprava pomocí 40 nákladních automobilů. Ovšem při srovnání autobusu a motorového vozu již není vztah patrný. Pochopitelně jede-li v dopravním prostředku jeden cestující, je



výhodnější autobus, ale v takovém případě je třeba uvážit, proč je dané spojení tak málo využívané (např. pro cestující s kočárkem je místní autobus zpravidla nepoužitelný).

S tím úzce souvisí kapacitní možnosti, které jsou u železnice vyšší než u jiných systémů. Vozy užívané v příměstské dopravě mají kapacitu v řádu stovek osob, v dálkové dopravě rovněž, takže se vyrovnávají či překonávají i leteckou dopravu. Kapacita je samozřejmě důležitá také v dopravě nákladní. Evidentní je pak např. nákladová úspora vzniklá nižším počtem obslužného personálu. Součástí tohoto je i výše zmíněný fakt, že některé jiné dopravní systémy nemohou některé doplňkové služby vůbec nabídnout. Patří mezi ně například přeprava kol. [1]

Často se v případě železnic setkáváme s širším pojmem drážní doprava, který zahrnuje kromě železniční dopravy také tramvajovou a trolejbusovou dopravu. [7]

Hranice mezi železniční a tramvajovou dopravou je v některých případech neostrá, neboť moderní dopravní řešení pro obsluhu velkých měst upřednostňují propojení jednotlivých systémů. [4]

## 1.4 Letecká doprava

K výhodám v letecké dopravě patří především rychlost. Pohodlnost a kultura cestování, je v přímé závislosti na úrovni poskytovaných služeb jednotlivých leteckých společností a také na letové třídě. Zvyšující se přepravní kapacity některých letadel umožňují přepravu až 800 osob. Značný rozsah poskytovaných služeb, zejména palubních služeb (internet, audiovizuální programy, nápojový a jídelní servis, palubní prodej za výhodné ceny a podobně). Nepřehlédnutelnou výhodou je také bezpečnost dopravy, která přímo souvisí s vývojem v rámci celého oboru.

Mezi negativity patří neblahý vliv na životní prostředí, například znečištění ovzduší, nadměrný hluk, zábor půdy a jiné. Další nevýhodou jsou bezpečnostní opatření, v důsledku kterých dochází k prodlužování doby související s odbavováním cestujících na letištích. [1]

I když celkový počet letecké dopravy představuje malé procento transportu, díky velkým přepravním vzdálenostem zaujímá asi desetinový podíl v celosvětovém přepravním výkonu.

Česká republika nemá příliš vhodné podmínky pro vnitrostátní leteckou dopravu kvůli své malé rozloze. Přesto se na území ČR nachází pět mezinárodních letišť s pravidelným provozem. [4]

## 1.5 Vodní doprava

Jednou z nejstarších forem dopravy je právě vodní doprava, kde její historie spadá do období, kdy lidé začali používat vodní dopravu k přepravě osob a nákladů. Mezi klady vodní dopravy v současnosti patří vysoký přepravní objem, relativní bezpečnost, nižší provozní náklady nebo také výhradní a jediná dopravní dostupnost k některým významným lokalitám České republiky.

Vodní doprava je v souvislosti s životním prostředím prozíravou volbou, ve smyslu, že životní prostředí zatěžuje pouze minimálně. Občas dochází k určitým problémům, a to zejména v námořní dopravě jako tankerů, při kterých dochází k velkým škodám a dlouhodobým následkům souvisejícím s výrazným a negativním zásahem do životního prostředí. To však není problém České republiky, protože ta se potýká pouze s vnitrostátní vodní dopravou. [1]

Často není příliš mnoho možností pro rozšiřování sítě vodních cest kvůli vysoké finanční náročnosti budování nových průplavů. Silnice a železnice poskytují dostatečně kapacitní alternativní možnosti přepravy, proto lze logicky předpokládat spíše udržování a eventuální zlepšování plavebních podmínek na současných trasách. Při jejich úpravách je však potřebné počítat s cennými vodními ekosystémy, které mohou být stavebními pracemi značně poškozeny. Je tedy nutno postupovat s nejvyšší opatrností.

K záporům lodní dopravy patří především nižší rychlost, závislost na počasí a vodních stavech. [4]

## 1.6 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava se stává středem zájmu zejména v souvislosti s celkovou potřebou ekologizace dopravy, ale i se zřetelem k uspokojování rekreačních potřeb. Lze ji rozdělit na dvě hlavní motivační skupiny, a to jízdy do zaměstnání a škol, kde se jedná o tratě na krátkou vzdálenost a rekreační cyklistickou dopravu, většinou na dlouhé vzdálenosti. [5]

Největším kladem této dopravy je zjevná šetrnost k životnímu prostředí. Má jen nepatrné nároky na spotřebu neobnovitelných zdrojů, neprodukuje emisní zatížení ovzduší, ani výrazný hluk. I prostorové nároky cyklistické dopravy jsou menší než u ostatních druhů přepravy.

Velkým problémem je však velká zranitelnost cyklistů v běžném silničním provozu. To je důvodem, proč se v místech vysoké koncentrace cyklistů budují specializované infrastruktury v podobě cyklistických stezek. Ty se nacházejí zejména v centrech velkých měst. [4]

## 1.7 Ostatní

Mezi další druhy dopravy patří například doprava pěší nebo multimodální. Pěší doprava je zmiňována většinou ve spojitosti s cyklistickou dopravou. Je stejně jako ona využívána k rekreaci, ale i k přesunu na krátké vzdálenosti.

Za zmínku stojí i multimodální doprava, ve které jde o spolupráci mezi jednotlivými druhy dopravy. Při přesunu věci nebo osoby se tedy využívá více než jednoho druhu dopravy. [4]

### Městská hromadná doprava (MHD)

U městské hromadné dopravy nejde o dopravní systém, ale o segment veřejné dopravy. V jeho rámci se setkáváme s většinou dopravních druhů vyjma letecké, základními jsou doprava kolejová (včetně železniční) a silniční, které mezi sebou mohou mít různé přechodové formy, ke klasické nekonvenční dopravě řadíme v MHD také dopravu vodní. V rámci kolejové dopravy pak rozlišujeme řadu dopravních prostředků, v zásadě ale vždy vycházejí z principů dopravy železniční.

Městská hromadná doprava se používá ve městech s více než 10 000 obyvateli s uvedenými výjimkami (horská střediska, lázeňská místa, kde její potřeba plyne z potenciálně mnohem vyššího počtu uživatelů, než je počet stálých obyvatel). Má zásadně linkové uspořádání dopravy. V provozu jsou patrné denní špičky a tarif bývá na celém území města či sídelního celku jednotný s různými variantami. Odpovědnost a financování leží na bedrech příslušných měst.

Městská doprava musí při svém plánování a provozu počítat také s individuální dopravou a v nějaké formě ji zapojit. Důvod je zřejmý, ve městech doprava způsobuje větší problémy

než mimo či dokonce v otevřené krajině nicméně individuální formu zcela vyloučit nelze. Je proto třeba také použít vhodné přístupy pro její optimalizaci. Na druhé straně je však nutno podporovat dopravu veřejnou a právě proto vznikají různé metody preference. [1]

## 2 FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ BUDOUCÍ VÝVOJ DOPRAVY

Doprava prochází historickým vývojem. Ten měl vliv a utváření dopravy jak ji známe v současnosti a právě v současné době doprava představuje rozsáhlý a členitý dopravní sektor. Naše snahy vedou k neustálému rozvoji a zdokonalování dopravy. Mezi aspekty, které budou mít vliv na vývoj dopravní infrastruktury v České republice, patří zejména: aspekty politické, ekonomické, technické, sociální, ekologické, migrace, vývoj měst, problém meziměstské dopravy a problém dopravy ve městech. Pokud máme zájem na kontrolovaném vývoji dopravy, je nutné vědět, co tento vývoj bude ovlivňovat.

### 2.1 Politické aspekty

Koncem 80. let dvacátého století, po překonání ideologického rozkolu ve světě, se klíčovými problémy stávají geografické disparity. Ty, které jsou v pozadí konfliktů a etnických srážek. A právě způsob a prosazování tzv. nového světového řádu bude mít velký vliv na rozvoj a uspořádání dopravy. V evropském měřítku je to otázka vývoje a dynamiky přepravních proudů ve směrech západ-východ a centrum-periferie, středoevropské země obnoví své postavení na kontinentně, ale budou se potýkat s tvrdou realitou tranzitních států. [5]

### 2.2 Ekonomické aspekty

V rámci předpokládaného růstu všech možných scénářů, je od rozvoje dopravy očekávána větší míra dostupnosti k místům a zdrojům ekonomického růstu. Vzdálenost sama o sobě přestává hrát významnější roli. Očekává se, že rozvoj ekonomiky vyvolá expanzi dopravního sektoru. Existují okolnosti, které by tuto expanzi mohli ovlivnit. Patří mezi ně omezená kapacita dopravní infrastruktury, přepravní náklady a ohled na životní prostředí, který je v současnosti hodně prosazovaný. [5]

### 2.3 Technické aspekty

Kromě aplikací informační techniky se neočekávají historicky převratné změny. Pokrok v technické oblasti se orientuje na zvyšování výkonů, efektivnosti provozu dopravních prostředků, na omezování škodlivých účinků, na standardizaci a bezpečnost. V oblasti použití



informačních technologií se přepokládá pokračující vývoj, a to v oblasti výpočetní techniky a telematiky. [5]

## 2.4 Sociální aspekty

Mezi tyto sociální aspekty lze zařadit všechny změny související se standardizací životních podmínek, odbouráváním kulturních bariér v evropské společnosti, včetně sílících konzumních prvků v ekonomicky méně vyspělých zemích, jež ve svých výsledcích vedou k růstu hybnosti a ke zvýšení podílu turistické a rekreační dopravy. [5]

## 2.5 Ekologické aspekty

Faktor ekologie nabývá stejného významu jako těsně před ním faktor ekonomického blahobytu; je mnohými považován za primární a rozhodující. Bude mít tedy velký vliv. Ekologická omezení budou ovlivňovat rozvoj dopravy zejména v oblasti stavebních nákladů a prodloužení dopravních tras (vyhnutí se citlivým oblastem) v důsledku nákladnějších projektových řešení (tunely, protihlukové stěny atd.) Nepřímo se této stránky věci dotýká potřeba snížení ztrát na životech a zdraví lidí při dopravních nehodách. [5]

## 2.6 Migrace

Migrace je v podstatě jev, který je důsledkem přetrvávajících ekonomických a sociálních disparit. Dopravy se mohou dotknout všechny formy migrace. Patří mezi ně sociálně-etnická vedená touhou po „spotřebním ráji“, jejíž síla je odhadována v řádu desítek milionů lidí; vnitřní migrace v důsledku měnící se skladby bydlíšť a pracovišť ve spojení s rozdíly v klimatických podmínkách, příjemném prostředí a v disponibilních polohách; a migrace sezónní, kdy relativně dosud levná doprava umožňuje rozvoj masové turistiky s inklinací k turistice kulturního typu (s většími nároky na přepravu) než k typu plážové turistiky. Migrace sociálně-etnická bude v budoucnu rozvoj dopravy komplikovat (administrativní kontroly na hranicích), ostatní typy migrace budou spjaty s rostoucími nároky na dostupnost a kvalitu dopravy. [5]

## 2.7 Vývoj měst

Z analýz vyplývá, že většina velkých měst, jež v minulosti tvořila centra hospodářského rozvoje, patrně dosáhla stropu možností svého rozvoje. Jako příčiny jsou uváděny změny sociálních postojů, omezení úlohy ústředních úřadů, špatně prostředí včetně nárůstu kriminality.

Doprava spojená s pokrokem v telekomunikačních službách je schopna zajistit výhodné podmínky pro rozvoj většiny odvětví i ve městech střední velikosti. Předpokladem je vybavení středních měst výkonnou dopravní infrastrukturou, rychlostními spoji, dobrým přístupem k dálnicím, k letišťům apod. Změny v urbanistické struktuře si budou v budoucnu vynucovat odpovídající změny v síti dopravních cest a samozřejmě v modernizaci dopravních systémů. [5]

## 2.8 Problémy meziměstské dopravy

Současný stav dopravního spojení mezi městy je ve vyspělých zemích na dobré úrovni avšak problémy se mohou objevit v budoucnu, pokud z jakýchkoliv důvodů vznikne nárok na zvýšení kapacit. Těžkosti budou tím větší, čím průměrná vzdálenost mezi městy bude menší (jako kritická se jeví právě vzdálenost mezi 50 až 60 km) a stávající převážně silniční infrastruktura rozvinutější. Jde zejména o problematiku nákladní dopravy, kde pro přepravu zboží se bude těžko hledat alternativní dopravní systém a zvýšení kapacit silnic vyššího řádu, zejména dálnic, je krajně technicky i ekologicky obtížné. Jednodušší je situace v přepravě osob, kde systémy rychlostních železnic jsou jako alternativa pro dopravu osobními automobily přijatelné a konkurenceschopné. Avšak ani zde není situace jednoznačná, neboť v souvislosti s potřebou dalších kapacit investice do modernizace sítě vysokorychlostních železničních tratí nemusí přinést očekávaný užitek v přesunu poptávky na kolejovou dopravu. S růstem vzdálenosti se situace vzhledem k ekonomickým a prostorovým podmínkám zlepšuje. Výjimkou je situace ve východní části Evropy, kde všeobecně nižší úroveň dopravní infrastruktury může vzhledem k očekávanému nárůstu přepravy vyvolávat problémy bez ohledu na vzdálenost. [5]

## 2.9 Problémy dopravy ve městech

Problémy s dopravou ve městech představují jeden z hlavních problémů všech městských správ. Pohled expertů je souhrnně obsažen v konstatování, že pro budoucnost neexistuje levné a politicky schůdné řešení dopravních problémů ve velkoměstech. Hromadná doprava není řešením, pokud je od ní současně požadováno krytí nákladů na investice, údržbu a provoz. Zajištění kvality služeb obdobné kvalitě poskytované individuální dopravou by v konsolidovaných, to jest funkčně výkonných oblastech velkých měst vyžadovalo buď ohromné investice (např. automaticky řízené metro) nebo velmi nákladný provoz (park autobusů vyhovující jak kolísání přepravních proudů, tak ekologii). Jediným regulátorem se jeví buď přirozená omezení, daná nedostatkem parkovacích ploch a kongescemi nebo regulační omezení (tvorba pěších zón, vyhrazených pruhů). Poptávka je ovšem připravena vždy ihned vzrůst, jakmile se podmínky zlepší a problém se stabilizuje na vyšší úrovni. Jiná alternativní řešení nejsou zatím buď technicky zajištěna, nebo se nejeví jako politicky přijatelná. [5]

## 2.10 Význam rozvoje dopravní infrastruktury pro regionální rozvoj ČR

Je samozřejmé, že rozvoj dopravní infrastruktury má vliv na ekonomický rozvoj regionů, respektive na regionální rozvoj České republiky.

Globální cíl dopravní politiky: „vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy.“

Samotná snaha o dosažení kvalitnější dopravní infrastruktury přispívá ke kladnému regionálnímu rozvoji na daném území. [8]

Hlavním globálním cílem dopravy vyjádřeným v dopravní politice je zabezpečení přepravních potřeb společnosti při dodržení zásad udržitelného rozvoje. Úkolem veřejného sektoru je zabezpečit kvalitní legislativní a ekonomické prostředí pro podnikání v dopravě, vhodnou infrastrukturu pro realizaci mobility a zajistit poskytování služeb ve veřejném zájmu i prostřednictvím investičních a provozních dotací. Požadavek udržitelného rozvoje dopravy

se promítá do oblasti ekonomické, ekologické a sociální a vyvolává potřebu stanovit strategické cíle v jednotlivých druzích dopravy i v průřezových oblastech za celý sektor. Další vývoj dopravy v České republice se bude realizovat již v rámci Evropské unie a Organizace Severoatlantické smlouvy, a proto budou zdůrazňovány otázky nadnárodního charakteru a zabezpečení rozvoje regionů. Z tohoto důvodu je nutné sledovat systémové požadavky v evropské, národní a regionální, respektive krajské úrovni a definovat v nich základní cíle a atributy, které se potom stávají základními výzkumnými prioritami programu.

Význam dopravy pro evropský region v průběhu posledních let výrazně vzrostl. Jak vyplývá z prognóz do roku 2020 pro Evropskou unii, zvýší se přeprava osob i zboží a stejný trend je očekáván také ve východní části Evropského regionu. Přesto v celé Evropské unii narůstá uvědomování si negativního dopadu dopravy na životní prostředí a zdraví a tím i potřeba dalšího výzkumu a vývoje v této oblasti. [4]

## 3 JEDNOTLIVÉ DRUHY KOMUNIKACÍ

### 3.1 Silniční doprava

#### 3.1.1 Dálnice

Dálnice jsou směrově rozdělené silniční komunikace určené pro rychlou dopravu a mezinárodní dopravu silničními motorovými vozidly. Jsou budovány s mimoúrovňovým křížením se všemi ostatními pozemními komunikacemi a s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd. Ty jsou přístupné pouze silničním motorovým vozidlům schopným při dosažení určité rychlosti. Dálnice mají oddělené jízdní pásy a jsou koncipovány tak, aby propojily jednotlivá hospodářská centra a daly tak vzniknout rychlému a pohodlnému cestování v oblasti státu a mimo něj. Jedná se o propojení nejdůležitějších oblastí.

#### 3.1.2 Rychlostní silnice

Rychlostní silnice mají obdobné technické provedení jako dálnice. Splňují rovněž řadu parametrů, ovšem ne tak přísných jako u dálnic. Zpravidla mají skromnější prostorové uspořádání. Obdobně jako dálnice jsou určeny pouze pro silniční motorová vozidla. Lze se také setkat s označením silnice dálničního typu, silnice pro motorová vozidla nebo čtyřproudová silnice.



*Obr. 1. Dálnice a rychlostní silnice, které jsou označeny dopravní značkou jako dálnice [25]*



### 3.1.3 Silnice I. třídy

Silnice I. třídy jsou silnice určené zejména pro mezinárodní, dálkovou, resp. Meziregionální (nadkrajovou) dopravu. Označují se nejvýše dvoumístnými čísly kvůli orientačním a evidenčním účelům.

### 3.1.4 Silnice II. třídy

Silnice II. třídy jsou silnice s významem zejména pro dopravní obsluhu v rámci regionu (kraje). Zpravidla spojují krajská města s bývalými okresními městy nebo města mezi sebou. Označovány jsou třímístnými čísly.

### 3.1.5 Silnice III. třídy

Silnice III. třídy mají za úkol dopravně zpřístupnit místa, jimiž nevedou silnice I. nebo II. třídy. Jsou tedy určeny zejména pro regionální dopravu k vzájemnému propojení obcí, jde ale také o napojení obcí na jejich nadřazenou silniční síť. Označují se čtyřmístnými a pětimístnými čísly.

Zatřídění dle zákona č.13/97 Sb.		Odpovídající zatřídění pro potřeby zpracování územně plánovací dokumentace
Dálnice	Komunikace pro dálkovou a mezistátní dopravu	Silniční tahy mezinárodního a celostátního významu
Silnice I. třídy		
Silnice II. třídy	Komunikace určená pro dopravu mezi okresy	Silniční tahy krajského významu
Silnice III. třídy	Komunikace určená ke vzájemnému spojení obcí, nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace	Silniční tahy místního významu

Tab. 1. Zatřídění komunikací s odkazem na platnou definici jednotlivých tříd silnic [26]

### 3.1.6 Místní a účelové komunikace

Místní komunikace jsou pozemní komunikace, na které je veřejný přístup. Jsou určeny vesměs především místní dopravě města nebo obce.

Účelově komunikace jsou pozemní komunikace, které slouží ke spojení nemovitostí. Důvodem jsou potřeby vlastníků těchto nemovitostí. Kromě toho jde o spojení nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi.

### 3.1.7 Vlastnictví

Vlastníkem dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy je stát. Vlastnické právo státu k těmto komunikacím vykonává ze zákona Ministerstvo dopravy, které za tímto účelem zřídilo státní příspěvkovou organizaci Ředitelství silnic a dálnic České republiky, které je investorem a správcem zmíněných komunikací.

Vlastníkem silnic II. a III. třídy jsou kraje, na jejichž území se příslušné komunikace nacházejí. Kraje jsou zřizovateli rozpočtových organizací Správa a údržba silnic, které jsou dislokovány v jednotlivých oblastech republiky.

V případě místních komunikací je vlastníkem obec, na jejímž území se místní komunikace nacházejí. Jejich provoz a údržba je převážně financovány z místních rozpočtů.

Co se týče účelových komunikací, vlastníkem jsou příslušné právnické nebo fyzické osoby.  
[1]

## 3.2 Železniční doprava

### 3.2.1 Celostátní dráha

Definice celostátní dráhy je psána jako dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena. Celostátní dráha je v České republice jedna jediná, kterou tvoří všechny úseky, které k ní patří.

Drážní úřad rozhoduje o zařazení dráhy do této kategorie, stejně jako do některých dalších kategorií definovaných zákonem o dráhách. [22]

### 3.2.2 Dvukolejná trať

Dvukolejná neboli dvojkolejná trať se skládá ze dvou zpravidla rovnoběžných kolejí. Ty mohou být pojížděné jedním nebo oběma směry. Hlavním rozdílem této trati oproti jednokolejné trati je její vyšší kapacita (propustná výkonnost) a s tím související zjednodušení organizace provozu (odpadá křížování ve stanicích). Kromě toho, že se tím tyto koleje liší, je to pro dvukolejnou trať velkou výhodou. [23]

### 3.2.3 Vícekolejná trať

Vícekolejná trať je kolejová trať, která je dvoukolejná nebo má ještě více traťových kolejí. Příkladem je tříkolejná nebo čtyřkolejná trať.

Jen zřídka se vyskytují u jiných než železničních drah více než dvoukolejné tratě. Na tramvajových tratích se však někdy kvůli urychlení provozu a zvýšení kapacity tratě zřizuje tzv. předjízdna kolej. Nejčastěji se tak děje v místech zastávek nebo v předkřitovatkovém úseku. Výjimkou v tomto směru je metro v New Yorku, kde je kvůli provozu expresních vlaků budováno mnoho tratí jako tříkolejné až čtyřkolejné. [24]

## 3.3 Cyklistická doprava

### 3.3.1 Dálkové cyklistické trasy

Jde především o hlavní trasy republikového významu zajišťující vazby sítě na okolní území republiky. Mají propojení s velkými městy či s hraničními přechody, které mají mezinárodní význam. Mohou být napojeny na mezinárodní síť cyklistických tras EuroVelo (Síť evropských cyklistických stezek, kterou organizuje Evropská cyklistická federace jako projekt 12 dálkových tras napříč celým evropským kontinentem.) s vazbou na evropská velkoměsta.

### 3.3.2 Regionální trasy

Jsou to hlavní trasy regionálního významu, které propojují významné cíle ze vzdálenějších oblastí. Popřípadě zajišťují propojení vzdálených regionálních cílů.

### 3.3.3 Místní trasy

Plní funkci příček a propojení dálkových a významných regionálních tras; umožňují kvalitní propojení významných regionálních cílů. [31]

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 4 SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA ZLÍNSKÉHO KRAJE

### 4.1 Charakteristika Zlínského kraje

Zlínský kraj je regionem čtyř oblastí: Kroměřížska, Vsetínska, Uhersko-Hradíšťska a Zlínska. Výkon státní správy na území regionu obstarává 13 obcí s rozšířenou působností: Bystřice pod Hostýnem, Holešov, Kroměříž, Luhačovice, Otrokovice, Rožnov pod Radhoštěm, Uherské Hradiště, Uherský Brod, Valašské Klobouky, Valašské Meziříčí, Vizovice, Vsetín a Zlín. [9]

Na území Zlínského kraje nalezneme 24 mikroregionů, jejichž základem je dobrovolná i nezbytná spolupráce obcí. Ta je dána spádovostí, historickými i současnými vazbami a hlavně společně řešenými problémy. [27]

Nikde jinde v České republice nenajdete v jednom regionu tolik rozmanité spektrum krajinné scenerie, folkloru, historických i technických památek jako právě ve Zlínském kraji. Žádná jiná oblast vám nenabídne současně hory, manýristickou zahradní architekturu, lázně nebo vinobraní.

Atraktivní jsou oblasti Beskyd, Hostýnských, Vsetínských a Vizovických vrchů. Stovky kilometrů horských túr, ať již pěšky, na kole nebo v zimě na běžkách. Naleznete zde tratě pro sjezdové lyžování či snowboarding.

Mezi nejstarší památky lidové architektury v Evropě patří Valašské muzeum v přírodě. Za oblíbené turistické místo je považována také Kroměříž se svou zámeckou zahradní architekturou.

Jen o pár desítek kilometrů dál směrem na jihovýchod je možnost využít jedinečného prostředí a pramenů nejvýznamnějších moravských lázní Luhačovic. Ty jsou na hranicích Slováků, kraje vína, folkloru a dobrých lidí, kde je možné pronajmout si člun a během plavby po Baťově kanálu na řece Moravě poznat Zlínský kraj úplně jinak.





Obr. 2. Mapa Zlínského kraje [27]

## 4.2 Zeměpisné určení

Zlínský kraj je geograficky velmi zajímavý. Západní část kraje vyplňuje kromě nevysokého a lesnatého pohoří Chřiby také severní polovina Dolnomoravského úvalu a jižní část Hornomoravského úvalu.

Bílé Karpaty tvoří východní hranici regionu, které směrem k severu přecházejí v Javorníky a Moravsko-Slezské Beskydy. Severu dominuje Hostýnsko-Vsetínská hornatina.

Největší řekou je Morava. Za zmínku však stojí i menší toky jako je Bečva, Senice, Olšava, Vlára či Dřevnice.

Kraj je pozoruhodný rozmanitostí na přírodní scénérii. Východní Morava je spektrem drsných horských hřebenů chráněné krajinné oblasti Beskydy, kde lze spatřit původní pralesové porosty a vzácné živočichy i rostliny.

Unikátní flórou proslula rovněž biosférická rezervace v Bílých Karpatech. Tady lze najít na sedm set rostlinných druhů, mezi nimiž se nachází také vzácné orchideje - vstavače.

Dalšími charakteristikami Zlínského kraje jsou léčivé prameny, úrodná rovinná Haná nebo rozlehlé vinice na prosluněných stráních Slovácka.

Tohle všechno láká do Zlínského kraje turisty z dalekého okolí. [27]

### 4.3 Ekonomická situace

V minulosti bývalo Zlínsko plným právem považováno za ekonomicky silnou oblast s výraznou koncentrací velkých průmyslových podniků. Šlo převážně o obuv, pneumatiky, stroje a letadla, to byly produkty tradičně spojované s centrem regionu.

Přibližně od poloviny 90. let se hospodářsky stabilní pozice Zlína a celé východní Moravy začala otřásat v důsledku privatizace a restrukturalizace průmyslu.

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

*„Negativní roli sehrála také špatná dopravní obslužnost území, odtržení od Slovenska, s nímž do té doby fungovaly významné obchodní vztahy, a rovněž rozpad většiny zavedených vědecko-výzkumných pracovišť.“ [27]*

### 4.4 Současný stav dopravy

#### 4.4.1 Silniční doprava

Dopravní proud automobilové dopravy tvoří osobní, nákladní a autobusová i trolejbusová vozidla. Pohyb a provoz jednotlivých druhů vozidel po silniční síti má svá specifika, která zohledňují dopravní opatření usměrňující a ovlivňující daný druh dopravy.

- **osobní automobilová doprava** je dopravou, jejíž podíl na celkovém objemu dopravy je největší. Počítá se, že se bude její dominantní podíl s očekávaným nárůstem dopravy zvyšovat. Mezi osobní automobilovou dopravou se řadí jednak individuální doprava (cesty do zaměstnání a cesty ostatní za službami, kulturou a odpočinkem) a taky doprava hospodářská (cesty související s výkonem povolání). Bohužel možnosti omezování či ovlivňování osobní automobilové dopravy jsou v porovnání s ostatními druhy automobilové dopravy menší. Uplatní se zejména ta opatření, jež ovlivňují žádoucím způsobem řidičovu volbu dopravní trasy, režim jízdy i samu skutečnost volby dopravního prostředku pro vykonání cesty.

- **nákladní doprava** je dopravou, jejíž procentuální podíl v dopravním proudu bude v budoucnu klesat. V porovnání s osobní dopravou je regulace a usměrňování nákladní dopravy jednodušší, protože je dopravním značením vázána na vybrané trasy. Kromě toho vjezd do určitých oblastí lze regulovat omezením, tj. určením tonáže, času nebo účelu.
- **autobusová a trolejbusová doprava** je vázána na dané trasy a jejím největším problémem bude dodržení jízdního řádu a co nejmenší omezování ostatní automobilovou dopravou. S rostoucí hustotou obyvatel města a jeho okolí vniká větší potřeba spojů dosahujících dále od města. [26]

Co se týče parkování, parkovacích míst je nedostatek v obytných částech Zlínského kraje. V centrech měst je parkování jednodušší, ovšem z velké většiny jde o parkování placené. Mezi nejnovější velké parkoviště, které se zpoplatní, patří parkoviště nákupního centra Čepkov v centru Zlína.

### **Rozsah a kvalita silniční sítě**

Hustota silniční sítě Zlínského kraje je 0,53 kilometrů silnic na 1 km<sup>2</sup> rozlohy území. Kopcovitý charakter některých oblastí kraje, hlavně okres Vsetín, předurčuje převažující údolní zástavbu v území a tím i nižší hustotu silniční sítě.

Vysoký podíl průjezdních úseků zastavěným územím obcí na většině hlavních tahů. Jedná se o tyto komunikace: I/55 – 33%, I/57 – 47%, I/35 – 37%, I/50 – 37%.

Na mnohých významných silnicích I. a II. třídy jsou nevhodné směrové a sklonové poměry. Jde o: I/57, I/50, I/49, I/69, II/150, II/490, II/495. Co se týče nedostatečné šířky některých úseků, to se týká silnic I. třídy I/55, I/57, I/35, I/50, I/49, I/69, I/47 a silnic II. třídy II/432, II/438, II/150, II/490, II/495, II/437, II/487. Kvůli tomu se snižuje celková rychlost a plynulost přemístování a bezpečnost silničního provozu. [9]

### Intenzita dopravy

Vysokých hodnot průměrných denních intenzit silniční dopravy bylo v roce 2000 dosaženo na následujících silnicích I. třídy:

- I/49 (10,7 tis. vozidel za den)
- I/55 (10,6 tis. vozidel za den)
- I/50 (8,8 tis. vozidel za den)
- I/35 (8,1 tis. vozidel za den)
- I/57 (6,4 tis. vozidel za den)

Nejvyšší podíl těžké nákladní dopravy byl zaznamenán na silnici I. třídy I/55, a to celých 30 %.

Velký problém s průjezdem kamionů se ukazují v místě mostu na dlouhé ulici ve Zlíně, kde kvůli nízko položenému mostu nemohou projíždět a kvůli tomu zatěžují komunikace směrem na Jižní svahy nebo okolo Dřevnice.

Mezi nejzatíženější úseky Zlínského kraje (s intenzitami 10 000 a více vozidel za 24 hodin) patří:

- Otrokovice – Zlín – Vizovice (I/49)
- Buchlovice – Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice (I/50)
- Valašské Meziříčí – Vsetín (I/57)
- Tlumačov – Otrokovice – Napajedla – Staré Město (I/55)
- Kroměříž – Hulín (I/47)

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

- Zlín, Uherské Hradiště (25-30 tis. vozidlo/den)
- Kroměříž, Val. Meziříčí, Hulín, Otrokovice, Staré Město, Kunovice (15 až 25 tis. vozidlo/den) [9]

### Dopravní nehodovost

Co se týče trendu vývoje dopravní nehodovosti, Zlínský kraj v podstatě kopíruje obdobnou situaci v celé České republice. Většina vzniklých dopravních nehod vzniká přímo v obcích (v roce 2001 plných 72%). Mimo zastavěné území obcí je podíl nehodovosti na celkovém čísle dopravní nehodovosti 28%. Na silnicích I. třídy došlo k 31% všech nehod na území kraje, na silnicích II. třídy vzniklo 19% nehod a na silnicích III. třídy 16% dopravních nehod kraje. Místní a účelové komunikace se na celkové nehodovosti Zlínského kraje podílejí dohromady až 34%.

Konkrétněji byla vysoká nehodovost zaznamenána na silnicích I/49, I/50, I/69, I/57, I/35 a II/490. Vysokou závažnost dopravních nehod a to z hlediska následků na zdraví mají silnice I/58, I/55, II/487 a II/498. [9]

### Hlukové a emisní zatížení

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

Mezi hlukově nejzatíženější komunikace (nad 70 dB) patří:

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

Dle posouzení emisní vydatnosti NO<sub>x</sub> patří do nejzatíženější skupiny, což je nad 5 tun na kilometr a rok, oba výše uvedené úseky silnic I/49 a I/55. [9]

**Ve Zlínském kraji jsou v havarijním stavu tři mosty** a to na silnicích druhé a třetí třídy. Konkrétně jde o most v části Valašských Klobouk Mirošov na Zlínsku a o mosty v Hovězí na Vsetínsku a v Jankovicích na Uherskohradištsku.

Celkový stav mostů v regionu se ale podle Ředitelství silnic Zlínského kraje mírně zlepšuje. Jejich technický stav se hodnotí podle sedmibodové stupnice od č. 1, což značí bezvadný stav, až po č. 7, které znamená havarijní stav. Hodnotí se zvláště spodní stavba mostu a také jeho nosná konstrukce. Celkové hodnocení mostu je pak dáno horší z těchto dvou dílčích známek. Celková známka 710 krajských mostů se oproti poslednímu hodnocení, kdy činila 3,67, zlepšila na nynějších 3,58. [16]

#### 4.4.2 Železniční doprava

Železniční trať protínající Zlínský kraj je považována za bod potřebný rozvoje. Jde o železniční uzel Otrokovice (10 km od centra Zlína) na hlavní elektrifikované trati č. 330 (Vídeň) - Břeclav - Otrokovice - Přerov, s napojením v Přerově na pátevní trať č. 270 Praha - Ostrava (Varšava). Město Zlín a jeho industriální zóny jsou připojeny jednokolejnou tratí č. 335 Otrokovice - Zlín střed - Vizovice s motorovou trakcí.

Část železniční trati mezi Zlínem a Otrokovicemi je součástí Integrovaného dopravního systému propojeného s městskou hromadnou dopravou. [10]

Co by pomohlo Zlínskému kraji v rozvoji železniční dopravy, je modernizace a elektrizace tratě Otrokovice – Zlín – Vizovice. V rámci toho by se zvýšila rychlost a kapacita tratě, vyřešilo by to ekologické problémy týkající se hluku a vibrací. Po zvýšení četnosti spojů v aglomeraci Zlína by se zvýšila atraktivita železnice.

Za zmínku by stála také rekonstrukce železniční stanice Kroměříž a Bojkovice a zkapacitnění tratí Valašské Meziříčí – Rožno pod Rodhoštěm a trati Vsetín – Velké Karlovice. Co se týče tratě Kojetín – Valašské Meziříčí, je třeba modernizace zabezpečovacích zařízení, jako je zkrácení doby křižování – zkapacitnění v úseku Hulín – Holešov – Bystřice p/H. Dále by se mělo zapracovat na zvýšení propustnosti trati, zlepšení přípojných vazeb a možnosti vedení spojů. [32]



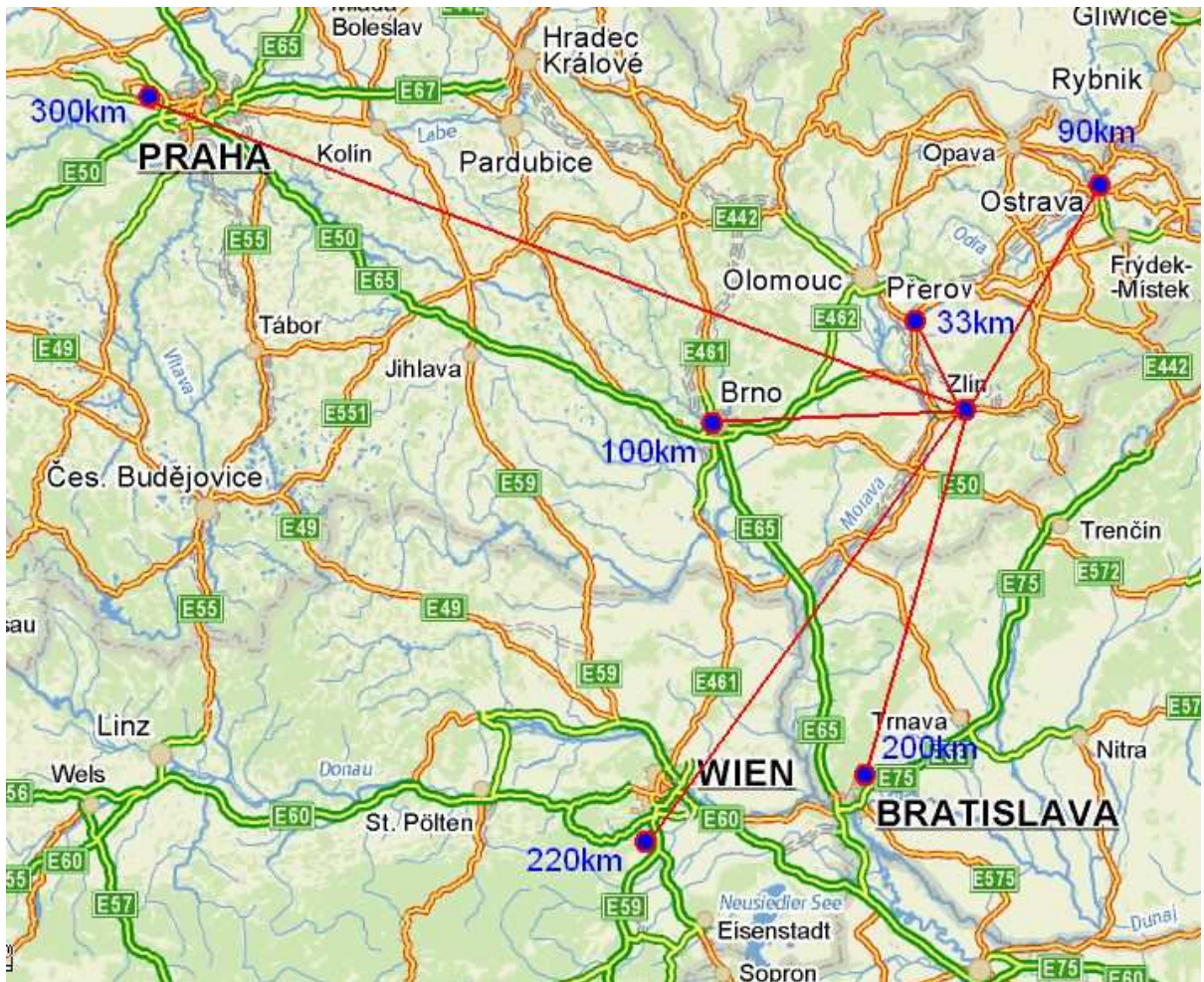
Obr. 3. Rozmístění železničních tratí ve Zlínském kraji [35]

#### 4.4.3 Letecká doprava

Zlínský kraj nemá velké zastoupení letecké dopravy. Stejně jako doprava vodní se směřuje spíše na podnikatelské záměry nebo turistické činnosti.

Mezinárodní letiště v okruhu Zlínského kraje: Přerov, Ostrava, Bratislava, Brno, Praha, Vídeň.

Civilní letiště ve Zlínském kraji: Otrokovice, Kunovice, Kroměříž, Přerov - Bochoř



Obr. 4. Vzdálenost mezinárodních letišť na mapě od města Zlína [11]

### Letiště Otrokovice

Letiště Otrokovice je regionální neveřejné mezinárodní letiště poblíž města Otrokovice a 11 km od Zlína. [12]

Je vybavené k uskutečňování vnitrostátních letů, při nichž není překročena státní hranice České republiky, a také letů, při nichž není překročena vnější hranice Shengenského prostoru. Jde o tzv. vnitřní lety. [36]

### Letiště Kunovice

Letiště v Kunovicích nabízí letecké dny a pozorovací lety. Pozorovací lety se provádí pouze při plném obsazení nebo při doplacení volných míst do plného počtu obsazení pro daný typ letadla. [13]



V současné době se v aeroklubu začínají postupně objevovat soukromá ultralehká letadla, ale také motorová letadla ve vlastnictví jednotlivců, stejně jako na počátku historie klubu. Do budoucnosti se počítá s tím, že se počet letadel bude spíše zvyšovat. [37]

### **Letiště Kroměříž**

Kroměřížské letectví bylo od počátků a vlastně u toho zůstalo dodnes spjata s lokalitou Hráza. Ta ležící jihovýchodně od centra města.

Od roku 1900, na místě dnešního kroměřížského letiště, bylo vojenské cvičiště, ze kterého se časem vyvinulo právě ono letiště. Na něm se také uskutečnil první start a to roku 1911. Trvalo dalších šestatřicet let, než zde byla odhalena pamětní deska, která byla mimochodem vůbec první v Československu. [34]

Letiště Kroměříž má v současnosti travnatý povrch s dráhou o rozměrech 770 x 110 m. V provozu jsou zde letouny, vrtulníky, kluzáky i ultralevá letadla. Pro provoz vrtulníků však nejsou nejlepší podmínky. [33]

### **Letiště Přerov - Bochoř**

S budováním tohoto letiště se započalo v roce 1937 a o rok později, 1938, již dosáhla výstavba 70 % původně plánovaného stavu. Krátkou dobu zde byla přeložena letka, ovšem po válce započala výstavba betonové dráhy. Tato dráha byla dokončena v roce 1951 a vzniklo tak letiště Přerov - Bochoř.

V současné době je Letiště Přerov – Bochoř neveřejným mezinárodním letišťem, které slouží k podpoře pozemních vojsk. Co se týče vrtulníkových letek, zůstala zde pouze jedna. [28]

#### **4.4.4 Vodní doprava**

Vodní doprava ve Zlínském kraji není moc využívána. Jde spíše o rekreační a turistickou činnost.

Vnitrozemský průplav Otrokovice – Rohatec, čili Baťův kanál je v současnosti užíván k turistickým účelům. Není využíván za účelem dopravy.

Bařův kanál vznikl v letech 1936 - 1938 ze dvou nezávislých iniciativ, to je zlepšení hladiny spodních vod po regulacích Moravy a mini realizací starého snu o propojení Dunaje Odry a Labe. Vodní cesta se po roce 1948 dále nerozšiřovala, plavba byla pro neekonomičnost ukončena v roce 1960. Skončilo také zavlažování rozoraných luk.

Bez oprávnění je možno řídit malá plavidla s malým výkonem. Je třeba zvláštního povolení či průkazu. Existuje zde půjčovna, kde je obsluha, která proškoluje manipulaci s lodí.

Délka Bařova kanálu je v současnosti přibližně 53 km. Jde o úsek od Otrokovic do Skalic. Některé úseky vedou řekou Moravou, jinde vede uměle vyhloubenými kanálovými úseky.

Celkově je splavný od Kroměříže po Hodonín, je zde ale několik překážek:

- na severní straně chybí plavební komora na bělovském jezu u Otrokovic, tím pádem úsek od tohoto jezu po Kroměříž je samostatný a není napojen na zbytek vodní cesty.
- na jižní části Bařova kanálu chybí plavební komora v Sudoměřicích, což znemožňuje plavbu od tabulového stavidla dál směrem do Hodonína, kde je samostatný splavný úsek. [17]



Obr. 5. Bařův kanál [29]

#### 4.4.5 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava může být pro Zlínský kraj jedním z dalších nástrojů, který přispěje na jedné straně ke zlepšení dostupnosti a obsluhy území, ale na druhé straně zejména k využití možností, které kraj má především ve svém přírodním i kulturním bohatství a v potenciálu daném krásou a rozmanitostí zdejší krajiny. Kraj by proto měl ve svých strategických dokumentech podporovat takové projekty, které povedou ke zlepšování kvality cyklotras a doprovodných služeb spojených s cykloturistikou. [31]

Mezi neoblíbenější cyklostezky ve Zlínském kraji patří cyklostezka muzea a památky Slovácka, která je vhodná pro méně zdatné cyklisty a rodiny s dětmi. Vede 23 km po zpevněné cestě. Cyklostezka po vinařské stezce o délce 51 km je taktéž určena pro méně zdatné až středně zdatné cyklisty stejně jako cyklostezka Luhačovické Zálesí. Trasa Bílé Karpaty je už jen pro středně zdatné cyklisty a patří mezi nedelší v kraji se svou délkou 60 km. Cyklostezka zvaná Přejezd Chřibů s délkou 34 km vede po silnicích II. třídy a je perfektní pro nenáročné cyklisty. Na trasu přes Hostýnské vrchy se doporučují horské kola, protože vede

přes lesní zpevněné cesty a stezky. Nejvíce náročnou stezkou je ta Valašská, která vede přes Vsetín, Ptáčnice a Bystřičku znovu do Vsetína. [39]

Zlínem a jeho přílehlým okolím prochází nadregionální cykloturistická trasa č. 471, která je vedena od Otrokovic až do Zádveří po málo zatížených místních a účelových komunikacích. Od Gahurovy na západ je trasa vedena po pravém břehu, ve vzdálené poloze od řeky, přes Prštné, Louky, Tečovice. Ve východní části převážně podél řeky Dřevnice a přes Lužkovice. Tato pátevní cyklostezka Otrokovice - Vizovice je převážně navržena v upravené trase, která je oddělená od motorové dopravy.

Cykloturistická trasa č. 5067 vede údolím Fryštáckého potoka po samostatné cyklostezce přes Kostelec kolem lázní a končí u ZOO Lešná.

Zbývající cyklotrasy jsou pouze vyznačeny ukazateli a vedou v hlavním dopravním prostoru po méně zatížených místních a po účelových komunikacích. Některé i po málo zatížených silnicích II. třídy. Jsou převážně směřovány jižním směrem do Přírodního parku Želechovické paseky, dále na Horní Paseky, další na Klučenov a vodní nádrž Ludkovice. Další přes Salaš směrem na Napajedla. V severní části jsou značeny trasy pouze ukazateli po málo zatížených silnicích II. třídy Slušovice – Fryšták a Fryšták - Kašava. Přes veškeré značení, které dosud bylo vytvořeno pro potřeby cyklistické dopravy, je současný stav značení nedostačující.

Navrženy jsou samostatné cyklistické stezky podle zpracované podrobnější projektové dokumentace a také podle studie „Budování pátevní cyklostezky Otrokovice - Vizovice a sítě cyklistických tras zlínského regionu“. Tato studie byla zpracována v srpnu roku 2007. Navrhované samostatné cyklostezky by navazovaly na stávající účelové a místní komunikace, které navazují na navržené cyklotrasy v regionu Zlínsko a jeho okolních obcích. [14]

Národní strategie cyklistické dopravy má čtyři hlavní priority, podle kterých bychom se měli řídit a usilovat o jejich naplnění. Jsou to tyto:

**Priorita č. 1:** Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území.

**Priorita č. 2:** Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu.

**Priorita č. 3:** Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany ŽP a zdraví.

**Priorita č. 4:** Zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty. [31]

#### 4.4.6 MHD

Městská hromadná doprava jako taková může být kombinací trolejbusu, autobusu či vlaku. Ve větším městě jako je Zlín, je rozvinutá trolejbusová doprava, která projíždí centrem a jeho okolím častěji než autobusové linky. Ty jsou naopak častější v menších obcích Zlínského kraje. Ukazuje se však, že dopravní obslužnost v obcích a to zejména o víkendech, je nedostačující. Poslední autobusy jedou příliš brzo a následující spoje vyjíždějí až ráno

##### **MHD Zlín**

Trolejbus se ve Zlíně stal nosným prvkem v městské dopravě a autobus dnes již pouze doplňuje dopravní systém na méně kapacitních linkách. Pro Zlín a jeho okolí platí čtyři pásma, označené písmeny A, B, C, D, které jsou rozděleny určitými úseky.

V dohledné budoucnosti se může od trolejbusové dopravy očekávat, že dojde k dílčí přeložce vedení trolejbusových linek v centru města po zprovoznění trolejového vedení v některých ulicích (Zarámí), dobudování trolejbusového vedení podle potřeby apod.

Zásadní úkol čeká při obměně vozového parku. Na svou dobu vynikající kooperační trolejbusy Škoda-Sanos, které léta táhly hlavní zátěž na nejkapacitnějších linkách, začnou pomalu dosluhovat. [15]

Dopravní společnost Zlín - Otrokovice se přihlásila do programu "Obnova a nákup specifického vozového parku městské hromadné dopravy". Cílem projektu, který je součástí Společného regionálního operačního programu, je v rozmezí dvou až tří let za pomoci prostředků Evropské unie obnovit provoz městské hromadné dopravy.

Na webových stránkách dopravní společnosti Zlín - Otrokovice lze najít informace o změnách v jízdním řádu, mimořádných spojích apod. [18]

##### **MHD Kroměříž**

Městská hromadná doprava je v Kroměříži zajištěna pomocí devíti autobusů na osmi linkách. Autobusovou přepravu osob na menší vzdálenosti podle individuálních požadavků,

na pohřby, svatby a jiné příležitosti. Efektní a efektivní velkoplošnou reklamu na autobusech městské dopravy i reklamu uvnitř autobusů. [19]

### **MHD Vsetín**

Osobní doprava ČSAD Vsetín a.s. je zajišťována provozovny ve městech:

- Vsetín
- Valašské Meziříčí
- Rožnov pod Radhoštěm
- Zlín
- Slavičín
- Luhačovice
- Valašské Klobouky

Předmětem podnikání v silniční motorové autobusové dopravě je MHD, doprava příměstská linková, nepravidelná zájezdová a dálková linková doprava. V současné době jsou služby osobní dopravy zajišťovány téměř třemi stovkami autobusů.

Žáci a studenti mohou využít zvýhodněného žakovského jízdného. Cestující mají možnost využít výhod bezhotovostního placení čipovými kartami. [20]

### **MHD Uherské Hradiště**

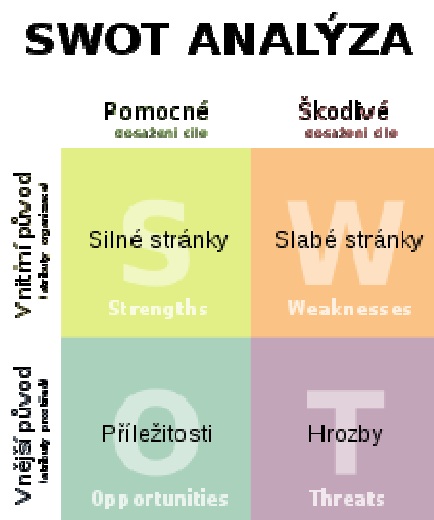
Mezi hlavní oblasti podnikatelských aktivit patří především mezinárodní kamionová doprava a autobusová doprava, provozovaná prostřednictvím společnosti ČSAD BUS Uherské Hradiště. Tyto dvě oblasti představují více než dvoutřetinový podíl na obratu. Dalšími nezanedbatelnými činnostmi jsou servisní služby technických středisek na jednotlivých závodech. Kromě toho i provozování čerpací stanice v Uherském Brodě. Významnou roli v hospodaření společnosti hraje také široká nabídka logistických služeb, která se významně podílí na vytvořeném hospodářském výsledku. [21]

## 5 SWOT ANALÝZA

Swot analýza je nezbytnou součástí mnoha rozvojových dokumentů. Skládá se ze dvou hlavní částí, kde první z nich se zabývá silnými a slabými stránkami a druhá část se zabývá příležitostmi a hrozbami.

Často postačuje pouze zpracování silných a slabých stránek, na ně pak navazuje formování cílů a priorit. U některých klíčových slabých stránek je pak nutno analyzovat jejich příčiny.

Swot analýza nám kategorizuje analyzované údaje podle vlivu prostředí. Buď jde o vlivy vnitřní (silné a slabé stránky) nebo vnější vlivy (příležitosti a hrozby). [6 s. 185]



Obr. 6. Struktura SWOT analýzy [30]

### Silné stránky

- dobré předpoklady kraje k rozvoji dopravy díky vhodnému terénu, spíše rovinný
- ucelená koncepce rozvoje dopravní infrastruktury na území obce Zlín na úrovni kraje (Generel dopravy - územně plánovací podklad obsahující komplexní návrh řešení rozvoje dopravní infrastruktury v kraji)
- různorodost dopravy a možnost její kombinace (autobus, trolejbus, auto, vlak)

- existence a propojenost integrované městské dopravy
- dostatečná hustota sítě silnic v kraji
- současné rozšíření silnice Zlín – Malenovice
- dostatečná síť silnic II. a III. třídy odpovídající potřebám dopravního napojení měst a obcí
- existence integrovaného dopravního systému, který spojuje městskou hromadnou dopravu s částí trati mezi Zlínem a Otrokovicemi
- existence železniční sítě č. 331 Vizovice – Zlín – Otrokovice a její napojení na trať č. 330
- šetrnost železniční dopravy k životnímu prostředí
- existence civilních letišť v Otrokovících, Kunovicích, Kroměříží
- dobré podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy
- kvalitní stav cyklostezek
- konstantní zlepšování dopravních prostředků MHD (modernizace)
- přestavba autobusových a trolejbusových zastávek

### **Slabé stránky**

- nedostačující síť silnic vyšší kvality jako je dálnice, rychlostní silnice a čtyřpruhové silnice s návazností na ostatní regiony
- nedostačující dopravní napojení Zlínského kraje na ostatní kraje a zejména směrem na Slovensko
- nevhodné směrové a sklonové poměry na mnohých významných silnicích I. a II. třídy
- nedostatečné pasportizační šířky některých úseků silnic I. a II. třídy
- snížená bezpečnost silnic z důvodu nedostatečné šířky a nevhodných směrových a sklonových poměrů silnic I. a II. třídy
- příliš velká zátěž těžké nákladní dopravy na silnici I/55



- vysoké hlukové zatížení na silnici I/49 (úsek Malenovice - centrum Zlína) a silnici I/55 (úsek Staré Město - Kunovice)
- zhoršování technického stavu silnic v důsledku narůstající silniční dopravy
- havarijní stav mostů na silnicích II. a III. třídy v části Valašských Klobouk - Miřov na Zlínsku, v Hovězí na Vsetínsku a v Jankovicích na Uherskohradištsku.
- nedostatečná hustota železniční sítě
- přílišné zatížení železniční tratě Otrokovice – Zlín – Vizovice
- zastaralé dopravní prostředky železniční dopravy
- technická zastaralost železniční trati Otrokovice – Zlín – Vizovice
- vodní doprava v kraji není využívána pro pravidelnou dopravu
- nedostačující dopravní obslužnost v obcích veřejnou linkovou dopravou, zejména o víkendech
- nedostatek parkovacích ploch, jak v oblastech obytných, tak v centru měst

### **Příležitosti**

- lepší využití potenciálu dálnice D1
- iniciovat zlepšení legislativních podmínek pro tvorbu potřebných finančních zdrojů pro modernizaci dopravní infrastruktury
- budování a rozšiřování dopravní infrastruktury zvyšuje atraktivitu kraje
- zlepšení systémů prevence v oblasti bezpečnosti silničního provozu
- možnost využití prostředků z fondů Evropské Unie na spolufinancování dopravní infrastruktury
- možnost využití prostředků ze státního rozpočtu

### **Hrozby**

- růst intenzity dopravy a s ním spojený negativní vliv na okolní prostředí a obyvatelstvo na průtazích měst

- prodlužování časového horizontu dostavby rychlostních silnic
- nedostatek financí na rozvoj dopravní infrastruktury a s tím spojené zhoršování technických parametrů silnic
- vyšší počet automobilů, s tím spojená
  1. vyšší nehodovost
  2. hluk a emise pronikající do obytných částí měst
  3. časté kolony na nejzatíženějších komunikacích
- možnost neúspěchu při čerpání finančních prostředků ze státního rozpočtu nebo z fondů Evropské Unie

## 6 PROBLÉMY A ŘEŠENÍ

### 6.1 Definice problémů dopravní infrastruktury

Hlavní problémy dopravní infrastruktury Zlínského kraje jsou jasně čitelné ze SWOT analýzy. Pro kvalitní rozvoj dopravní infrastruktury je nutné si stanovit hlavní cíle. A vize je všechny spojuje.

Vize, kterou jsem si vybrala pro Zlínský kraj, zní:

Dopravní infrastruktura kvalitní ve všech oblastech. Taková, která bude sloužit lidem dojíždějícím do školy, za prací či za zábavou a která bude rozvíjet kvalitu infrastruktury zejména silniční a železniční.

Sestavila jsem čtyři nedůležitější priority dopravní infrastruktury Zlínského kraje:

**Priorita č. 1:** Zajištění napojení Zlínského kraje na dopravní síť vyšší kategorie

**Priorita č. 2:** Rozvoj silniční dopravy v centrech měst kvůli plynulosti dopravy

**Priorita č. 3:** Rozvoj železniční dopravy pro posílení ochrany životního prostředí

**Priorita č. 4:** Rozvoj cyklistiky v rámci zlepšení cestovního ruchu

K jednotlivým prioritám:

**Priorita č. 1:** Zajištění napojení Zlínského kraje na dopravní síť vyšší kategorie

Zajištění napojení Zlínského kraje na dopravní síť vyšší kategorie považuji za nejdůležitější cíl. Díky dostavbě dálnice D1, rychlostní silnice R55 a silnice I/49 se významně zlepšila dálková doprava jak v samotném regionu, tak v cestách mimo něj.

Problémem těchto velkých a důležitých staveb jsou omezené finanční zdroje. Jsou vynakládány obrovské finanční prostředky na výstavbu a nikde není zaručeno, že vynakládány stále budou. Kromě tohoto je zřejmý i časový nedostatek. Na výstavbu je třeba delších časových úseků, které jdou až do několika let. Není neobvyklé, že původní časový plán není dodržen. Je to proces zdoluhavý a náročný.

Část těchto komunikací je právě ve výstavbě. Důležitost silnic vyšší kategorie tkví v zajištění rychlého spojení kraje s jeho okolím a zároveň rychlému a bezpečnému přemis-

ťování osob. Kvůli neexistenci dostatečného množství těchto silnic se zvyšuje zatížení silnic I. a II. třídy. Což vede k jejich rychlejšímu opotřebení, vytvářením kolon, zvýšení nehodovosti či zvýšení hluku a emisí v obytných částech.

**Priorita č. 2:** Rozvoj silniční dopravy v centrech měst kvůli plynulosti dopravy

Větší města Zlínského kraje jsou zatížena dopravou mnohem více než jiné komunikace a právě proto je nutné věnovat pozornost dopravní infrastruktuře právě v těchto místech. Plynulost dopravy závisí na kvalitních komunikacích, dobře naprogramovanému systému světelných křižovatek, správnému značení atd. Pokud nejsou komunikace správně označeny, ať už se jedná o horizontální nebo vertikální značky, může docházet k zmatení řidiče, který pak bloudí a narušuje plynulý chod dopravy.

V této prioritě by bylo dobré se zaměřit na tzv. zelenou vlnu, což je zesynchronizování semaforů takovým způsobem, aby vozidla projeli při určité rychlosti bez zastavení. Díky zelené vlně by byl průjezd městy mnohem rychlejší a plynulost dopravy by nebyla narušena.

**Priorita č. 3:** Rozvoj železniční dopravy pro posílení ochrany životního prostředí

Železniční doprava Zlínského kraje má značné nedostatky. Nejproblémovější částí je trať Otrokovice – Zlín – Vizovice. Jednokolejná trať v tomto případě nestačí zajišťovat dopravní obslužnost.

Celkově má Zlínský kraj zastaralé vlaky a koleje, které by potřebovaly zmodernizovat a elektrizovat. Když se zaměří na rekonstrukci potřebných zastávek v kraji a modernizaci tratí, vylepšení jízdního řádu ke spokojenosti občanů apod., železniční dopravu bude využívat více lidí namísto automobilů, čímž výrazně ovlivní životní prostředí.

Kvalitní dopravní infrastruktura v železniční dopravě také napomůže rychlejšímu a snadnějšímu napojení na ostatní regiony či přímo do zahraničí.

**Priorita č. 4:** Rozvoj cyklistiky v rámci zlepšení cestovního ruchu

Cyklistika je ve Zlínském kraji v docela slušném stavu. Od nepaměti patřila k lákadlům cestovního ruchu a už nějakou dobu do Zlínského kraje přivádí turisty. Ovšem na některých místech cyklostezek je třeba určitých vylepšení ať už ve vyspravení samotných komunikací či značení.

Rozvinutá síť cyklostezek není výhodná jen kvůli cestovnímu ruchu, ale také ke zvelebení celého kraje a díky tomu ochotě lidí zde žít. Ovšem taky cyklistika může sloužit jako rovnocenný prostředek dopravní obsluhy území. Zvláště v dnešních dnech kdy cena pohonných hmot neustále roste.

## 6.2 Návrhy řešení

### Důležité stavby dopravní infrastruktury

#### **Dálnice D1 Kroměříž východ - Řídkovice**

Nedávno byl slavnostně zprovozněn 4,8 km dlouhý úsek Kroměříž – Hulín na dálnici D1 společně s navazujícím úsekem Hulín – Otrokovice na rychlostní silnici R55 o celkové délce 13,6 km.

Na této trase se nacházejí celkem tři mimoúrovňové křižovatky, z nichž nejvýznamnější – MÚK Hulín – slouží k napojení rychlostní silnice R55 na trasu D1 a v budoucnu umožní i připojení rychlostní silnice R49 ve směru na Slovensko.

Nově zprovozněné úseky výrazně přispějí k lepšímu napojení Zlína a celého Zlínského kraje na republikovou síť dálnic a rychlostních silnic. Ve výstavbě zůstává druhá část stavby Kroměříž – Řídkovice, úsek Hulín – Řídkovice, který bude zprovozněn v červnu příštího roku. [38]

#### **Rychlostní silnice R55**

V přípravě je Stavba 5501 Olomouc – Kokory. Stavba navazuje na již provozovaný úsek Holice - Vsisko za nadjezdem silnice do Velkého Týnce. Bude vybudováno propojení silnic II/655 a III/4353. Za křižovatkou se trasa odklání pravostranným obloukem od stávající silnice a následně levostranným obloukem míjí Krčmář. Za mostem přes silnici III/0552 se

trasa přibližuje stávající silnici I/55. U Majetína je navržena oboustranná odpočívka Majetín. Stavba končí na hranici okresů Olomouc a Přerov.

Celkové náklady na výstavbu jsou plánovány na 1,291 miliardy Kč. Do provozu bude uvedena společně se stavbou 5502 Kokory – Přerov. [41]

### **Silnice I/49**

Komunikace I/49 je pro další rozvoj Zlína klíčová, protože napojuje krajské město na moderní silniční síť České republiky. Na jejím rozšíření je do značné míry závislý například rozvoj průmyslu nebo cestovního ruchu ve Zlíně.

V letošním roce bude dokončena první etapa stavby a to části od ulice Mlýnská po Husovu. Náklady se vytáhnou asi 100 milionů korun. V rámci úsporných opatření nebudou instalovány protihlukové stěny, které by stály přibližně 12 milionů korun. Zda budou postaveny dodatečně rozhodnou výsledky kontrolních měření hluku, které se v budoucnu provedou.

Ještě tento rok také bude zahájena druhá etapa výstavby v úseku Husova ulice – Centro Z, kde budou provedeny přeložky inženýrských sítí. Výhledově má být projekt rozšíření komunikace I/49 dokončen v roce 2012, kde náklady dosáhnou asi jedné a půl miliardy korun. V této konečné ceně jsou zahrnuty prostředky na opravu komunikací, které jsou stavbou dotčené, jako je například ulice Jaroslava Staši, Tyršovy a další v lokalitě Malenovice. [40]

Mezi důležité body rozvoje dopravní infrastruktury v kraji a návrhy řešení jejich problémů patří:

- Vytvoření dálniční sítě vedoucí směrem na Slovensko. Spojit se slovenskou státní správou a napojit Zlínský kraj na dálnici v Žilíně směrem na východní blok. Urychlení dopravy je největším kladem tohoto návrhu.
- Pokusit se získat finanční prostředky z Evropské Unie na spolufinancování dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji.

- Dostavba dálnice D1, která nám umožní napojení na dálniční síť, síť vyšší kategorie. Měla by to být jedna z prioritních staveb dopravní infrastruktury Zlínského kraje.
- Zrušení zpoplatnění úseku dálnice, který vede Otrokovicemi. Kvůli zpoplatnění značná část automobilů a kamionů projíždí přímo Otrokovicemi, aby se vyhnuly platbě. Tím vznikají problémy. Neefektivně se právě teď vynakládá s nově postaveným úsekem dálnice.
- Výstavba rychlostních silnic a s nimi spojená rychlejší přeprava do ostatních regionů a do zahraničí.
- Je nutné vypořádat se s dopravnou v centru města, zajištění obchvatů kolem města, aby nebyli příliš zatížené hlavní silnice protínající města. S výstavbou obchvatů souvisí i snížení hladiny hluku a emisí zejména v obytných částech kraje.
- Skvělým řešením neplynulosti dopravy by mohla být zelená vlna a to zejména ve Zlíně. Dosažením takovéto plynulosti by se doprava značně zrychlila. Výhodou by byly i menší emise spojené s možností nemuset neustále zastavovat a znovu se rozjíždět.
- Dokončení rozšiřování silnice v úseku Zlín – Malenovice, což skýtá možnost nejenom plynulejší dopravy ale také výhody ekonomické. Podniky zde díky tomu budou mít lepší podmínky pro vývoz a dovoz ve svých podnicích díky pohodlnému vyvážení kamionů.
- Řešení problému s mostem na dlouhé ulici ve Zlíně, kde v současnosti nemůžou projíždět kamiony kvůli nízko položenému mostu. Proto tyto vozidla jezdí přes komunikace směrem k Jižním svahům nebo cestou kolem Dřevnice. Zbytečně ztěžují tyto komunikace. Už se také párkrát stalo, že v daném místě kamion uvízl a blokoval dopravu.
- Možnost propojení železniční tratě č. 335 Otrokovice – Zlín – Vizovice s koridorem č. 280 Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč (směrem na Slovensko). Díky tomu by se propojili české železniční dráhy s těmi slovenskými.
- Rozšíření kolejí železniční dopravy v úseku Zlín – Otrokovice - Vizovice (zdvoukolejně). Toto vylepšení povede k lepší dopravní mužnosti Zlína a jeho okolí. Bu-

de možnost častějšího zařazení spojů. Bude to také výhodné, pokud dojde k napojení této tratě od Vizovic směrem na trať č. 280.

- Vyřešení bezpečnostních prvků spojených s železničními přechody. Některé úseky železnice Zlínského kraje potřebují zabránit možným nehodám z důvodu nedostatečné přehlednosti v úseku.
- Je třeba elektrizace a modernizace železničních tratí Zlínského kraje, čímž by se vyřešilo zvýšení rychlosti a kapacity tratí, které jsou v současné době nedostačující. Šlo by například o trať Otrokovice – Zlín – Vizovice.
- Spolu s tímto bodem by bylo vhodné rekonstruovat i některé železniční stanice v kraji a to zejména ty nejvíce potřebné, mezi které patří ta v Kroměříži a Bojkovicích.
- V neposlední řadě by se také měl vyřešit problém s parkovišti. Je velice málo těch neplacených a ty jsou v dnešní době neustále přeplněné. Lidé kvůli vysokým platbám za parkoviště nejezdí do středu měst.



## ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce byla analýza současného stavu dopravní infrastruktury, pochopení jejích nedostatků a nakonec navržení možných řešení, které by eliminovaly problémy dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji.

Současný stav dopravní infrastruktury jsem hodnotila u dopravy silniční, železniční, letecké, vodní a cyklistické. Zvláštním bodem byla městská hromadná doprava (MHD), která v sobě skrývá několik druhů výše uvedené dopravy.

Z provedené analýzy vyplývá, že v silniční dopravě je nutno dokončit stavby komunikací vyšší kategorie. V minulosti Zlínský kraj pociťoval velký nedostatek těchto komunikací. V současnosti jsou ve výstavbě a do budoucna by bylo vhodné je rozvíjet. Z práce se dá také vyčíst o velkém zatížení silnic II. a III. třídy, které se v důsledku toho opotřebovávají mnohem rychleji. Tento problém z velké části vyřeší právě výstavba dálnice D1, rychlostní silnice R55 a silnice I/49, které jsou v současnosti nedůležitějšími silničními stavbami Zlínského kraje.

Železniční doprava kraje je často využívána jako možnost dopravní obslužnosti, ovšem tratě i dopravní prostředky jsou zastaralé. Do budoucna by se měl kraj zaměřit právě na tyto nedostatky. Velkým a žádaným projektem by bylo spojení železniční tratě č. 335 Otrokovice – Zlín – Vizovice s koridorem č. 280 Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč. Díky tomu by se propojila česká železniční síť s tou slovenskou.

Vodní a letecká doprava je celkově ve Zlínském kraji velice málo využívána. Obě tyto možnosti dopravy jsou spíše využívány pro aktivity cestovního ruchu nebo podnikání.

Co se týče cyklistické dopravy, ta má v kraji velký potenciál rozvoje. Území je značně pokryto cyklostezkami, ovšem nemělo by se zapomínat na jejich zvelebování a zaměření se hlavně na bezpečnostní prvky. Často se totiž kříží cyklostezky se silnicemi, kde pak narůstá nebezpečí nehody.

Posledním bodem této práce byla analýza městské hromadné dopravy na území Zlínského kraje. Zlín jakožto největší z měst kraje je obsluhováno nejen autobusy, jak je tomu v jiných městech ale také trolejbusy. Právě Dopravní společnost Zlín – Otrokovice si počíná velice dobře v zajištění dopravní obslužnosti Zlína a jeho okolí. Spoje jsou časté a dopravní prostředky moderní. V jiných městech je problém často s autobusovými spoji

zejména o víkendech či v noci, kdy je počet vyjíždějících autobusů minimální. Kromě toho je třeba zmodernizovat některé autobusy jako je klimatizace, nové potahy apod.

Celkově se dopravní infrastruktura Zlínského kraje vyvíjí velmi slibně. V plánu je mnoho úprav a staveb, které budou ku prospěchu celému kraji. Značná část z nich je právě ve výstavbě. Do budoucích let můžeme jenom doufat, že se tempo rozvoje udrží.

**SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY**

- [1] ZURYNEK, J., ZELENÝ, L., MERVART, M. Dopravní procesy v cestovním ruchu. Praha : ASPI, a. s., 2008, 280 s. ISBN 978-80-7357-335-5.
- [2] PASTOR, O., TUZAR, A. Teorie dopravních systémů. Praha : ASPI, 2007, 312 s. ISBN 978-80-7357-285-3.
- [3] NOVÁK, R. Mezinárodní kamionová doprava plus. Praha : ASPI Publishing, s. r. o., 2003, ISBN 80-86395-53-7.
- [4] ADAMEC, V. a kol. Doprava, zdraví a životní prostředí. Praha : Grada Publishing, a. s., 2008, 176 s. ISBN 978-80-247-2156-9.
- [5] PERNICA, P., NOVÁK, R., SVOBODA, V., ZELENÝ, L., KAVALEC, K. Doprava a zasílatelství. Praha : ASPI Publishing, s. r. o., 2001, ISBN 80-8639513-8.
- [6] Kolektiv autorů. Úvod do regionálních věd a veřejné správy. 2. rozš. vyd. Plzeň : Aleš Čeněk, 2008. 455 s. ISBN 978-80-7380-086-4.
- [7] Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách
- [8] JAŠEK, Ondřej. Ministerstvo dopravy [online]. 2010 [cit. 2011-05-14]. Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury. Dostupné z WWW: <<http://cenadalnic.oziveni.cz/documents/md-gepardi.pdf>>.
- [9] Informační portál Zlínského kraje [online]. HART PRESS, spol. s r.o., 2010 [cit. 2011-05-14]. Výroční zpráva Zlínského kraje 2009. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-zlinsky.cz/ViewFile.aspx?docid=147143>>.
- [10] STRAKA, Pavel. Oficiální stránky města Zlín [online]. 2011, 31.03.2011 [cit. 2011-05-09]. Vlaková doprava. Dostupné z WWW: <<http://www.zlin.eu/page/42180.vlakova-doprava/>>.
- [11] STRAKA, Pavel. Oficiální stránky města Zlín [online]. 2011, 31.03.2011 [cit. 2011-05-09]. Letecká doprava. Dostupné z WWW: <<http://www.zlin.eu/page/42321.letecka-doprava/>>.
- [12] STRAKA, Pavel. Oficiální stránky města Zlín [online]. 2011, 31.03.2011 [cit. 2011-05-09]. Letiště Otrokovice. Dostupné z WWW: <<http://www.zlin.eu/page/42344.letiste-otrokovice/>>.

- [13] STRAKA, Pavel. Oficiální stránky města Zlín [online]. 2011, 31.03.2011 [cit. 2011-05-09]. Letiště Kunovice. Dostupné z WWW: <<http://www.zlin.eu/page/42346.letiste-kunovice/>>.
- [14] PACEK, Vladimír; HRŠEL, Jan. Klidná Březnická [online]. Brno : 2011 [cit. 2011-05-14]. Zlín - územní plán. Dostupné z WWW: <<http://klidna-breznicka.cz/up/ud/textova-cast-oduvodneni.pdf>>.
- [15] DOHNAL, Pavel. Zlín oficiální stránky města [online]. 2008, 31.3.2011 [cit. 2011-05-14]. Městská hromadná doprava. Dostupné z WWW: <<http://www.zlin.eu/page/70638.mestska-hromadna-doprava/>>.
- [16] ČTK. Ve Zlínském kraji jsou v havarijním stavu tři silniční mosty. Mosty [online]. 10.03.2011, 3, [cit. 2011-05-09]. Dostupný z WWW: <<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/ve-zlinskem-kraji-jsou-v-havarijnim-stavu-tri-silnicni-mosty/>>.
- [17] Bařův kanál [online]. 2008 [cit. 2011-05-14]. Současnost. Dostupné z WWW: <<http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>>.
- [18] Dopravní společnost Zlín - Otrokovice [online]. 2004 [cit. 2011-05-14]. Spolupráce s Evropskou Unií. Dostupné z WWW: <<http://www.dszo.cz/?section=spolecnost&file=eu>>.
- [19] Kroměříž [online]. 2006 [cit. 2011-05-14]. Městská hromadná doprava. Dostupné z WWW: <<http://www.mesto-kromeriz.cz/mhd/stranka.asp?strankaid=22>>.
- [20] ČSAD Vsetín a.s. [online]. 2008 [cit. 2011-05-14]. MHD Vsetín. Dostupné z WWW: <<http://www.csadvz.cz/busdoprav/mhd.htm>>.
- [21] ČSAD Uherské Hradiště a.s. [online]. 2011 [cit. 2011-05-14]. O nás. Dostupné z WWW: <<http://www.csaduh.cz/spolecnost-o-nas.html>>.
- [22] Wikipedie : Otevřená encyklopedie [online]. 6.3.2010 [cit. 2011-05-15]. Celostátní dráha. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Celostátní\\_dráha](http://cs.wikipedia.org/wiki/Celostátní_dráha)>.
- [23] Wikipedie : Otevřená encyklopedie [online]. 24.4.2011 [cit. 2011-05-15]. Dvoukolejná trať. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Dvoukolejná\\_trať](http://cs.wikipedia.org/wiki/Dvoukolejná_trať)>.

- [24] Wikipedie : Otevřená encyklopedie [online]. 16.1.2011 [cit. 2011-05-15]. Víceko-  
lejná trať. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Víceko-  
lejná\\_trať](http://cs.wikipedia.org/wiki/Víceko-<br/>lejná_trať)>.
- [25] Uspořím [online]. 2011 [cit. 2011-05-15]. Dálnice. Dostupné z WWW:  
<[http://www.usporim.cz/img/default/content/tiskove\\_zpravy/dalnice.jpg](http://www.usporim.cz/img/default/content/tiskove_zpravy/dalnice.jpg)>.
- [26] Zlínský kraj Informační portál [online]. Zlín : 2004 [cit. 2011-05-15]. Generel  
dopravy Zlínského kraje. Dostupné z WWW: <[www.kr-  
zlin-sky.cz/ViewFile.aspx?docid=23349](http://www.kr-<br/>zlin-sky.cz/ViewFile.aspx?docid=23349)>.
- [27] ZÁKUTNÝ, Petr. Charakteristika kraje [online]. 22.11.2002 [cit. 2011-05-15].  
Zlínský kraj Infromační portál. Dostupné z WWW: <[http://www.kr-  
zlin-  
sky.cz/docDetailPrn.aspx?prn=1&nid=3581&doctype=ART&docid=27939&chnu  
m=1](http://www.kr-<br/>zlin-<br/>sky.cz/docDetailPrn.aspx?prn=1&nid=3581&doctype=ART&docid=27939&chnu<br/>m=1)>.
- [28] Přerov [online]. 1999, 2011 [cit. 2011-05-15]. Letiště Přerov - Bochoř. Dostupné  
z WWW: <<http://www.prerov.net/letiste-prerov-bochor/>>.
- [29] Yacht styl [online]. 2008 [cit. 2011-05-15]. Aktuality a zajímavosti. Dostupné z  
WWW: <<http://www.itest.cz/Yacht/>>.
- [30] Wikipedie : Otevřená encyklopedie [online]. 2003 [cit. 2011-05-15]. SWOT. Do-  
stupné z WWW:  
<[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/a/a4/SWOT\\_cs.svg/250  
px-SWOT\\_cs.svg.png](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/a/a4/SWOT_cs.svg/250<br/>px-SWOT_cs.svg.png)>.
- [31] Zlínský kraj Informační portál [online]. 2004 [cit. 2011-05-15]. Koncepce rozvoje  
cyklodopravy na území Zlínského kraje. Dostupné z WWW: <[http://www.kr-  
zlin-sky.cz/ViewFile.aspx?docid=26256](http://www.kr-<br/>zlin-sky.cz/ViewFile.aspx?docid=26256)>.
- [32] SLAVÍKOVÁ, Emilie. Zlínský kraj Informační portál [online]. Zlín : 18.1.2011  
[cit. 2011-05-15]. Doprava. Dostupné z WWW: <[www.kr-  
zlin-sky.cz/ViewFile.aspx?docid=157361](http://www.kr-<br/>zlin-sky.cz/ViewFile.aspx?docid=157361)>.
- [33] STRAKA, Pavel. Oficiální stránky města Zlín [online]. 2011, 31.03.2011 [cit.  
2011-05-09]. Letiště Kunovice. Dostupné z WWW: <  
<http://www.zlin.eu/page/68083.letiste-kromeriz/>>.

- [34] Aeroklub Kroměříž [online]. 2008 [cit. 2011-05-15]. Historie kroměřížského letiště. Dostupné z WWW: <<http://aeroklubkromeriz.wz.cz/?id=1>>.
- [35] Správa železniční dopravní cesty [online]. 2009 [cit. 2011-05-15]. Úvod. Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/organizacni-jednotky-szdc/sdc-zlin.html>>.
- [36] Zlín Aircraft [online]. Zlín : 2011 [cit. 2011-05-15]. Letiště. Dostupné z WWW: <<http://www.zlinaircraft.eu/cz/kontakt/letiste>>.
- [37] Slovácký Aeroklub Kunovice [online]. 2006, 2011 [cit. 2011-05-15]. Historie. Dostupné z WWW: <<http://www.lkku.cz/aeroklub/historie>>.
- [38] České dálnice [online]. 2002, 2011 [cit. 2011-05-15]. Novinky. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedalnice.cz/novinky>>.
- [39] Okno do kraje : Magazín o životě a dění ve Zlínském kraji [online]. 23.2.2006 [cit. 2011-05-15]. Oblíbené cyklostezky ve Zlínském kraji. Dostupné z WWW: <<http://www.oknodokraje.cz/article/1951.oblibene-cyklostezky-ve-zlinskem-kraji/>>.
- [40] FROLOVÁ, Irena. První etapa rozšíření silnice I/49 ve Zlíně bude dokončená ještě letos. Mediafax [online]. 2.2.2011, 2, [cit. 2011-05-15]. Dostupný z WWW: <<http://www.mediafax.cz/regiony/3166170-Prvni-etapa-rozsireni-silnice-I-49-ve-Zline-bude-dokoncena-jeste-letos>>.
- [41] Dálnice - silnice [online]. 31.1.2010 [cit. 2011-05-15]. Rychlostní silnice R55. Dostupné z WWW: <<http://www.dalnice-silnice.cz/R/R55.htm>>.

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

MHD	Městská hromadná doprava
dB	Decibel
km	kilometr
km <sup>2</sup>	kilometr čtvereční
m	metr
NO <sub>x</sub>	souhrnné označení pro oxidy dusíku
MÚK	Mimóúrovňová křižovatka
Sb.	Sbírky zákonů

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

<i>Obr. 1. Dálnice a rychlostní silnice, které jsou označeny dopravní značkou jako dálnice [25] .....</i>	<i>23</i>
<i>Obr. 2. Mapa Zlínského kraje [27] .....</i>	<i>29</i>
<i>Obr. 3. Rozmístění železničních tratí ve Zlínském kraji [35] .....</i>	<i>35</i>
<i>Obr. 4. Vzdálenost mezinárodních letišť na mapě od města Zlína [11] .....</i>	<i>36</i>
<i>Obr. 5. Baťův kanál [29] .....</i>	<i>39</i>
<i>Obr. 6. Struktura SWOT analýzy [30] .....</i>	<i>43</i>



**SEZNAM TABULEK**

*Tab. 1. Zatřídění komunikací s odkazem na platnou definici jednotlivých tříd silnic*

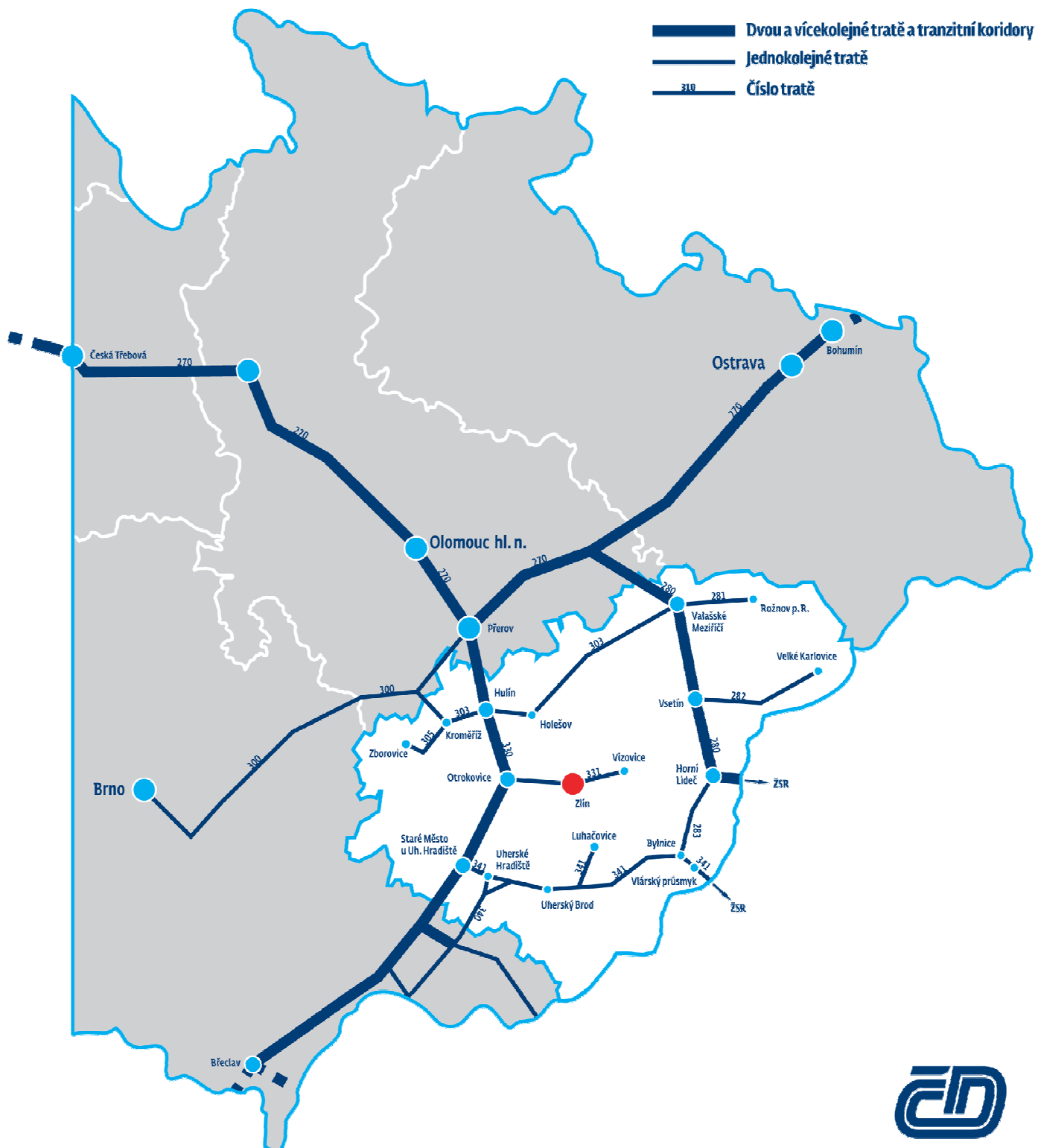
[26]..... 24

## SEZNAM PŘÍLOH

- **P I**    **Současný stav železniční dopravy ve Zlínském kraji**
- **P II**   **Přehled staveb pozemních komunikací navržených ke spolufinancování z fondů EU**

# PŘÍLOHA P I: SOUČASNÝ STAV ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY VE ZLÍNSKÉM KRAJI

## Zlínský kraj



# PŘÍLOHA P II: PŘEHLED STAVEB POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ NAVRŽENÝCH KE SPOLUFINANCOVÁNÍ Z FONDŮ EU

