

Vybrané aspekty dopravní infrastruktury v obci s rozšířenou působností Luhačovice

Bc. Miriam Janíčková

Diplomová práce
2012



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Miriam JANÍČKOVÁ**
Osobní číslo: **M10874**
Studijní program: **N 6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

Téma práce: **Vybrané aspekty dopravní infrastruktury v obci s rozšířenou působností Luhačovice**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Stručně popište význam problematiky dopravní infrastruktury v obcích.
- Vymezte dané téma z hlediska jeho legislativního rámce a zakotvení ve strategických dokumentech.

II. Praktická část

- Analyzujte současný stav dopravní infrastruktury v obci s rozšířenou působností Luhačovice.
- Specifikujte stěžejní problémy vybraných aspektů dopravní infrastruktury v dané oblasti.
- Navrhněte možná řešení definovaných problémů.

Závěr

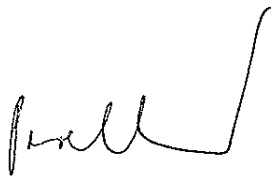
Rozsah diplomové práce: cca 70
Rozsah příloh:
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- [1] KŘIVDA, V. aj. Dopravní geografie I. Ostrava: VŠB Technická univerzita, 2006. 115 s. ISBN 80-248-1020-4.
[2] MARADA, M. Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Praha: Česká geografická společnost, 2010. 165 s. ISBN 978-80-904521-2-1.
[3] WOKOUN, R. aj. Regionální rozvoj: východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování. Praha: Linde, 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Jiří Zicha, Ph.D.
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání diplomové práce: 26. března 2012
Termín odevzdání diplomové práce: 2. května 2012

Ve Zlíně dne 26. března 2012



prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka



RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním 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 obhajoby¹;
- diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému,
- 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. 3²;
- podle § 60³ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

¹ 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 nevydělčně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.
- (2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.
- (3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

² 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 nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

³ 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 Školní dílo:

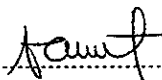
- (1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

- podle § 60⁴ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – 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 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 diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

- jsem diplomovou práci zpracovala samostatně a použité informační zdroje jsem citovala;
- odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 26. 04. 2012

.....


⁴ 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 Školní dílo:

- (2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.
- (3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jim dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlédne k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Diplomová práce je orientována na problematiku dopravy a dopravní infrastruktury v obci s rozšířenou působností Luhačovice. Teoretická část charakterizuje dopravu, její členění a přibližuje vybrané druhy dopravy. Pojednává o institucích působících v dopravě, významu dopravy pro rozvoj obcí a možnostech jejího financování. Praktická část je zaměřena na profil studovaného území, konkrétně na analýzu současného stavu, definici stěžejních problémů dopravy a dopravní infrastruktury. V práci byla použita SWOT analýza a metoda rozhovoru s představiteli města. V závěru práce jsou navrženy možné projekty, které přispějí ke zlepšení dopravní infrastruktury, konkurenceschopnosti, atraktivitě a rozvoji obce s rozšířenou působností Luhačovice.

Klíčová slova: doprava, dopravní infrastruktura, město, silniční doprava, železniční doprava, veřejná linková a městská doprava, cyklodoprava, parkování, analýza, problémy, projekty.

ABSTRACT

The thesis is focused on the issues of transport and transport infrastructure in the municipality of Luhačovice. The theoretical part describes transport, its structure and introduces its selected modes. It further deals with institutions involved in transport policy, importance of transport for community development and with funding opportunities. The practical part is focused on the the municipality of Luhačovice itself, as it analyzes the current situation and, describes the key problems of transport and transport infrastructure of this area. As for the metology, in the work was used a SWOT analysis and an interview with representatives of the hall. Based on that, in the final part of the work there are proposed projects that should help to improve transport infrastructure, competitiveness, attractiveness and development of the municipality of Luhačovice.

Keywords: transport, transport's infrastructure, city, road transport, rail transport, public bus-line and city transport, cycling, parking, analyse, problems, projects.

Děkuji panu JUDr. Jiřímu Zichovi, Ph.D., vedoucímu mé diplomové práce, za odborné vedení, konzultace, podnětné připomínky a cenné rady. Dále děkuji panu Ing. Milošovi Valovi, vedoucímu odboru dopravy MěÚ Luhačovice, a také všem zaměstnancům odboru dopravy a odboru správy majetku MěÚ Luhačovice, za poskytnutí nezbytných podkladů, díky nimž jsem mohla téma zpracovat. Děkuji rovněž svému manželovi, rodině a také kolegům za podporu a trpělivost po celou dobu mého studia a při psaní diplomové práce.

Prohlašuji, že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD.....	11	
I	TEORETICKÁ ČÁST	12
1	DOPRAVA A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	13
1.1	CHARAKTERISTIKA DOPRAVY A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY.....	13
1.1.1	Členění dopravy	14
1.2	VYBRANÉ ASPEKTY DOPRAVY	15
1.2.1	Silniční doprava	15
1.2.2	Železniční doprava	19
1.2.3	Osobní doprava	22
1.2.4	Nákladní doprava	22
1.2.5	Městská hromadná doprava.....	23
1.2.6	Cyklistická doprava.....	24
1.2.7	Doprava v klidu.....	27
1.3	VÝVOJOVÉ TENDENCE VYBRANÝCH DRUHŮ DOPRAVY	28
1.4	POSTAVENÍ DOPRAVY VE VEŘEJNÉM SEKTORU	30
1.4.1	Orgány státní správy.....	30
1.4.2	Další instituce působící v dopravě	31
1.5	FINANCOVÁNÍ DOPRAVY	33
1.5.1	Veřejné domácí zdroje	33
1.5.2	Veřejné zahraniční zdroje.....	34
1.5.3	Alternativní zdroje	37
2	DOPRAVA JAKO FAKTOR REGIONÁLNÍHO ROZVOJE OBCE.....	39
2.1	VLIV DOPRAVY NA POSTAVENÍ A VZÁJEMNÉ VZTAHY OBCÍ.....	39
2.2	DOPRAVA VE VZTAHU K EKONOMICKÝM AKTIVITÁM OBCE.....	40
2.3	VLIV DOPRAVY NA MOBILITU A URBANISTICKOU STRUKTURU OBCÍ.....	40
3	LEGISLATIVNÍ RÁMEC A VAZBA NA STRATEGICKÉ DOKUMENTY	42
3.1	DOPRAVNÍ POLITIKA EU.....	42
3.1.1	Doprava v dokumentech EU	42
3.2	DOPRAVNÍ POLITIKA ČR.....	44
3.2.1	Legislativa ČR.....	45
3.2.2	Národní strategické dokumenty.....	46
3.2.3	Legislativa kraje	48
3.2.4	Strategické dokumenty Zlínského kraje	49
3.2.5	Legislativa obce.....	49
3.2.6	Strategie obce s rozšířenou působností Luhačovice.....	50
II	PRAKTICKÁ ČÁST	52
4	OBEC S ROZŠÍŘENOU PŮSOBNOSTÍ LUHAČOVICE	53

4.1	PROFIL ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ.....	53
4.2	POSTAVENÍ A PŮSOBNOST MĚSTSKÉHO ÚŘADU LUHAČOVICE	53
4.2.1	Organizační struktura MěÚ Luhačovice	54
4.2.2	Odbor dopravy.....	55
4.2.3	Odbor stavební	55
4.2.4	Odbor správy majetku	56
5	ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V ORP LUHAČOVICE	57
5.1	STAV INFRASTRUKTURY SILNIČNÍ DOPRAVY	57
5.1.1	Vymezení hlavních dopravních tahů ORP Luhačovice.....	57
5.1.2	Silniční komunikace ve správním obvodu ORP Luhačovice.....	58
5.1.3	Intenzita dopravy	59
5.2	VEŘEJNÁ LINKOVÁ DOPRAVA A MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA	61
5.2.1	Frekvence autobusových spojů	61
5.3	STAV INFRASTRUKTURY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY	64
5.3.1	Provoz železniční dopravy	65
5.3.2	Místní železniční stanice	66
5.3.3	Frekvence vlakových spojů.....	68
5.4	STAV INFRASTRUKTURY CYKLISTICKÉ DOPRAVY	69
5.4.1	Cyklistika „Luhačovicko“	69
5.4.2	Cyklistika „Slavičínsko“	71
5.4.3	Doprovodná infrastruktura	73
5.5	DOPRAVA V KLIDU	73
5.5.1	Audit dopravy v klidu	74
5.5.2	Realizovaná řešení.....	75
5.6	SWOT ANALÝZA.....	78
5.7	ROZHOVOR S VEDOUcíMI PŘEDSTAVITELI MĚSTA	80
6	SPECIFIKACE STĚŽEJNÍCH PROBLÉMŮ V DANÉ OBLASTI	84
7	NÁVRH ŘEŠENÍ DEFINOVANÝCH PROBLÉMŮ	85
7.1	NÁVRH PROJEKTŮ PRO ŘEŠENÍ CYKLODOPRAVY	85
7.1.1	Revitalizace stezky pro chodce a cyklisty: Sluneční lázně – Jurkovičova alej	85
7.1.2	II. a III. fáze výstavby cyklostezky Luhačovice – Biskupice – Polichno (po hranici katastrálního území Újezdec u Luhačovic) – směr Uherský Brod.....	86
7.2	NÁVRH PROJEKTŮ PRO ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU	88
7.2.1	Parkovací plocha v lokalitě sídliště Zahradní čtvrť a sídliště Družstevní	88
7.2.2	Zjednosměrnění vybraných ulic	89
7.2.3	Parkovací plocha v lokalitě mezi ulicemi Ludkovická a V Drahách	90
	ZÁVĚR	92
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	95

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	106
SEZNAM OBRÁZKŮ	109
SEZNAM TABULEK.....	110
SEZNAM PŘÍLOH.....	111

ÚVOD

Téma dopravy a dopravní infrastruktury provází člověka již od počátku vzniku lidské kultury a společnosti. Setkáváme se s ním denně při zabezpečování základních životních potřeb, zajištění domácnosti, při cestě do školy, do zaměstnání a také při realizaci svého volného času. Doprava a dopravní dostupnost je tedy velmi důležitá pro rozvoj lidského potenciálu a také pro rozvoj obcí a měst. Napomáhá při přenosu a transportu zboží, služeb, kapitálu, informací a také vztahů a vazeb, neboť je faktorem překonání vzdálenosti jak v rámci jedné země, tak i napříč kontinenty.

Danou problematiku ve správním obvodu obce s rozšířenou působností Luhačovice jsem si zvolila proto, že se s ní denně setkávám při výkonu svého zaměstnání, jako referentka státní správy na registru silničních vozidel Městského úřadu Luhačovice. Ze své pozice mám možnost sledovat reakce občanů na místní dopravní situaci a také poznat jejich požadavky a potřeby. Při cestě do zaměstnání či za rekreací se také přímo účastním dopravního provozu v dané lokalitě, a proto mohu vnímat klady i zápory místní dopravy a dopravní infrastruktury i jako uživatel, tedy cestující.

Hlavním cílem mé diplomové práce je specifikovat zásadní dopravní problémy v obci s rozšířenou působností Luhačovice a nalézt řešení, která nejsou finančně a stavebně náročná, a proto je lze uskutečnit v krátkodobém časovém horizontu a tím efektivně a účelně přispět k dalšímu rozvoji obce a zvýšení uspokojení potřeb občanů i návštěvníků tohoto regionu.

V teoretické části své diplomové práce předkládám charakteristiku pojmu dopravy a blíže popisují vybrané druhy dopravy. Dále jsou zde představeny instituce a legislativa zabývající se danou problematikou, dopravní politika EU a ČR, možnosti financování projektů v oblasti dopravy a strategické dokumenty Zlínského kraje a města Luhačovice.

Praktická část plynule navazuje představením řešeného území a analýzou současného stavu dopravy a dopravní infrastruktury v dané oblasti, ze které vyplývá zhodnocení ve SWOT analýze. Na základě SWOT analýzy a rozhovoru s představiteli města jsem vyhodnotila stěžejní problémy a navrhla několik projektů ke zlepšení současné situace.

Realizace těchto projektů výrazně přispěje ke zvýšení životní úrovně místních obyvatel, ke zkvalitnění dopravy a podtržení image klidného a zdravého lázeňského města Luhačovice.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 DOPRAVA A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Nutnost a zájem o změnu místa osob či věcí úzce souvisí s uspokojováním základních potřeb člověka, jeho seberealizací i uplatněním ve společnosti. Potřeba pohybu proto doprovází lidstvo v celém jeho historickém vývoji a její důležitost roste s vývojem lidské společnosti a technickým rozvojem. Doprava a dopravní infrastruktura jsou tedy podstatnou součástí našeho života a jejich uživateli se stává prakticky každá fyzická i právnická osoba.

1.1 Charakteristika dopravy a dopravní infrastruktury

Dopravu můžeme definovat jako záměrnou a organizovanou činnost spojenou s přemísťováním věcí a osob pomocí dopravní infrastruktury v různých objemech a v rozdílných reálných časových a prostorových souvislostech.

Lze ji označit jako spojovací článek mezi výrobními odvětvími, výrobou a konečnou spotřebou, mezi státy, regiony a obcemi. Zde rozlišujeme přepravu zboží, tedy nákladní dopravu, a přepravu osob, kterou nazýváme osobní dopravou. V rámci přemísťování uplatňujeme nároky na prostor a čas, užitý dopravní prostředek, dopravní cestu a vynaložené náklady.

Doprava je také důležitým prvkem národního hospodářství státu se značným významem na národní i mezinárodní úrovni. Plní funkci ekonomickou a společenskou. Ekonomická funkce spočívá v rozsahu a kvalitě efektivního uspokojování potřeb národního hospodářství a společnosti a podílu dopravy na HDP státu. Společenská funkce je charakterizována naplňováním potřeb politických, právních, kulturních, sociálních a ekologických. (Žemlička a Mynářík, 2008, s. 9-12)

Dopravu řadíme mezi infrastrukturální odvětví, tj. skupina hospodářských odvětví státu zajišťujících růst ekonomiky. Hovoříme-li tedy o infrastruktuře dopravní, jedná se o podstatnou součást národního hospodářství, která je spojovacím článkem mezi ostatními ekonomickými odvětvími. Každý vyspělý stát potřebuje dopravní infrastrukturu, která je dostatečně rozvinutá, rychlá, bezpečná a flexibilní, protože je jedním ze základních předpokladů rozvoje a konkurenceschopnosti dané země. Její rozsah a kvalita jsou význačným indikátorem technické a sociálně-ekonomické úrovně obce, regionu a státu.

V užším slova smyslu lze dopravní infrastruktura chápat jako dopravní vybavenost, která zahrnuje dopravní cesty, tzv. síť dopravní, spojové, energetické aj., dále dopravní pro-

středky sloužící k realizaci dopravy, a také lidský faktor potřebný k dopravní obsluze. (Peková, Pilný a Jetmar, 2008, s. 499-501, 519)

1.1.1 Členění dopravy

Při realizaci dopravy běžně užíváme toto základní třídění:

Tab. 1. Dopravní systém státu v podmínkách ČR.

Osobní doprava	Nákladní doprava
Veřejná (pro cizí potřebu)	
Železniční	Železniční
Silniční	Silniční
Vodní	Vodní
Letecká	Letecká
Městská hromadná	
Taxislužba	
Pro vlastní potřebu (neveřejná)	
Silniční (autobusy, služební vozidla)	Silniční
Individuální motorismus (zcela soukromá konečná spotřeba)	Železniční
Ostatní (cyklistika a pěší doprava)	Speciální (potrubní, pásová)

Zdroj: (Eisler, 2005, s. 28-29)

Další možná klasifikace dopravy z hlediska:

- **dopravní cesty** – doprava pozemní, podzemní, podpovrchová, letecká, vodní a potrubní,
- **předmětu dopravy** – doprava nákladní a osobní, doprava informací a zpráv,
- **množství osob či zboží** – doprava individuální a hromadná,
- **územního rozdělení** – doprava místní, regionální a mezinárodní,
- **výchozího a cílového místa přepravy** – doprava vnitrostátní, zahraniční, tranzitní; dovoz a vývoz,
- **frekvence** – doprava pravidelná, sezónní a nepravidelná,

- **určení a provozovatele** – doprava veřejná, neveřejná (např. závodová), městskou (realizovaná na území města, např. městská hromadná doprava), speciální (např. eskalátory, lanovky), kombinovanou (účastní se na ní více dopravních oborů), technologickou (např. pásy, dopravníky, výtahy),
- **aspektu vlastnictví** – doprava státní, komunální, soukromá, individuální,
- **charakteru činnosti** – doprava železniční, silniční, letecká, vodní a námořní, městská,
- **dopravního prostředku** – pěší, cyklistická, automobilová, tramvajová, aj. (Žemlička a Mynářík, 2008, s. 33-35)

Kromě tohoto vymezení existuje v rámci uvedených kategorií řada různých podskupin vzniklých dalším vnitřním dělením, proto výše uvedený výčet nelze chápat jako konečný.

1.2 Vybrané aspekty dopravy

Vzhledem k zacílení mé práce na jednu konkrétní obec s rozšířenou působností se v teoretické části zaměřím pouze na specifikaci těch typů dopravy a jejich infrastruktury, které jsou relevantní pro řešené území a kterým se věnuji v praktické části práce. Jedná se o dopravu silniční, železniční, cyklistickou a tzv. dopravu v klidu.

1.2.1 Silniční doprava

Silniční doprava je souhrn činností zajišťujících přesun osob, zvířat a věcí vozidly, ale také i přemísťování vozidel samých, po dálnicích, silnicích, místních komunikacích, veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.

Typologie silniční dopravy:

- **osobní a nákladní,**
- **pro vlastní potřebu** – vykonávána pro potřeby podnikatele, který však nepodniká v oblasti dopravy,
- **pro cizí potřebu** – zde vzniká závazkový vztah mezi podnikatelem, který provozuje podnikatelskou činnost v oblasti dopravy, a osobou, jejíž přepravní potřeba je uspokojována,
- **vnitrostátní silniční doprava** – výchozí místo, dopravní cesta a cílové místo leží na území jednoho státu,

- **mezinárodní silniční doprava** – místo výchozí a cílové leží na území dvou států, nebo se část dopravní cesty uskuteční v cizí zemi,
- **linková osobní doprava** – pravidelné poskytování dopravních služeb na určité dopravní trase, kdy cestující nastupují a vystupují na pevně stanovených zastávkách, lze ji provozovat formou:
 - veřejné linkové dopravy – přepravní služby jsou nabízeny dle předem daných podmínek a jsou určeny uspokojování přepravních potřeb; pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města, hovoříme o městské autobusové dopravě,
 - zvláštní linkové dopravy – pouze pro vybrané skupiny cestujících s vyloučením ostatních osob,
- **kyvadlová doprava** – osobní doprava pro předem vytvořené skupiny cestujících, které jsou přepravovány více jízdami tam i zpět ze stejné výchozí oblasti do stejné oblasti cílové, první jízda zpět a poslední jízda tam musí být uskutečněna bez cestujících, zavazadel či věcí,
- **taxislužba** – veřejná silniční doprava pro přepravu osob a jejich zavazadel osobními motorovými vozidly, obsaditelnost maximálně devět osob včetně řidiče, nabídka a objednávka se uskutečňuje prostřednictvím řidiče na stanovišti taxislužby, veřejných prostranstvích a komunikacích nebo prostřednictvím radiodispečinku taxislužby,
- **náhradní autobusová doprava** – veřejná linková doprava nahrazující dočasně přerušenu dopravu drážní,
- **kombinovaná doprava** – systém přepravy zboží v přepravní jednotce (např. výměnná nástavba, kontejner), který při jedné jízdě využije také železniční nebo vodní dopravu. (zákon č. 111/1994 Sb., § 2, 1994)

Vznik silniční dopravy a budování komunikační sítě se historicky pojí s výstavbou měst, kdy odedávna náměstí a ulice sloužily k přepravě osob a nákladů, přesto silniční doprava ve smyslu užívání dopravních prostředků patří k nejmladším odvětvím dopravy. Vyznačuje se dynamikou rozvoje a díky přednostem, jako jsou flexibilita, rychlost a dostupnost, úspěšně konkuruje starším oborům, obzvláště dopravě železniční.

Ve většině ekonomicky vyspělých zemí má vedoucí postavení ve výkonu nákladní přepravy a je důležitou součástí systému kombinované přepravy. V některých rozvojových ze-

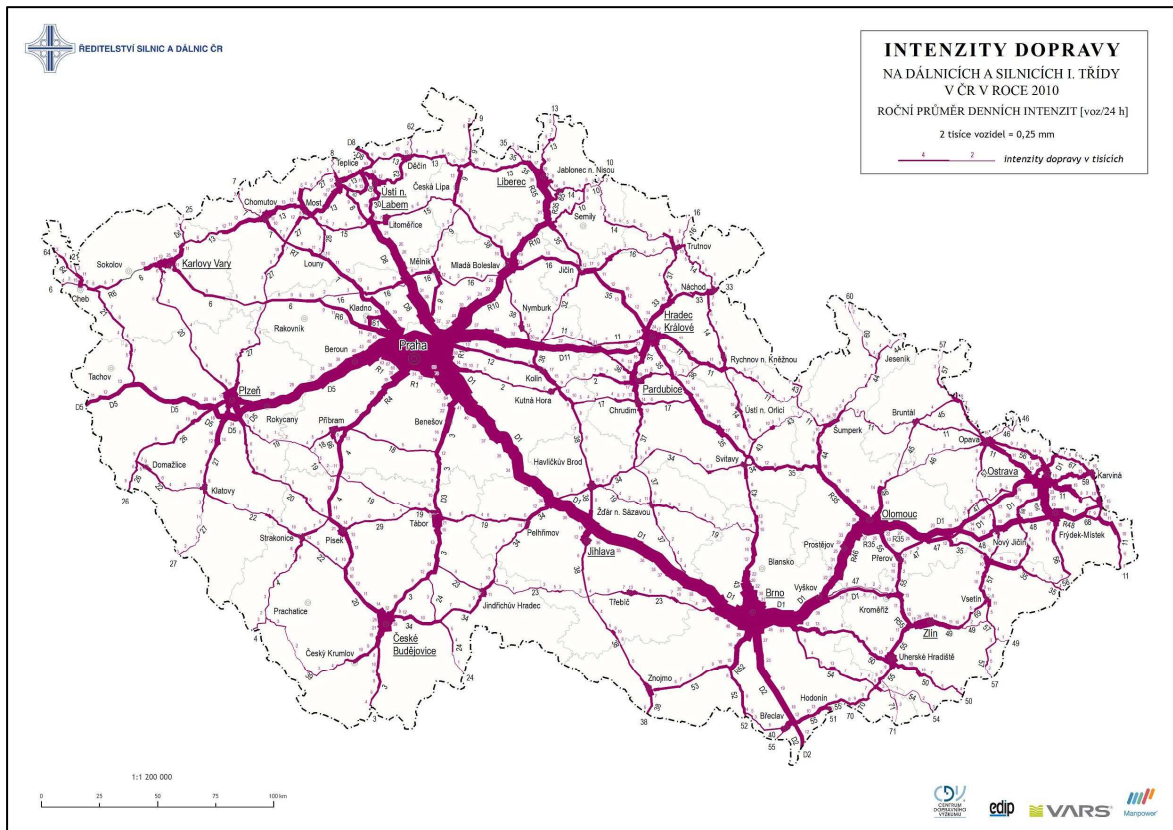
Česká republika se v oblasti silniční sítě řadí s hustotou 0,7 km silnic na 1 km² plochy na jedno z předních míst v Evropě. Největší podíl na dopravním výkonu mají dálnice, rychlostní silnice a silnice evropské sítě typu E (silnice 1. třídy). Představují také významné pojítko mezi politickými, hospodářskými a rekreačními centry.

Tab. 2. *Struktura a délka silniční sítě ČR k 01.01.2011.*

Kraj	Dálnice	Rychlostní silnice	I. třída bez rychl.	II. třída	III. třída	Σ
HM Praha	10,6	33,6	9,7	29,6	-	83,5
Středočeský	194,2	152,1	661,2	2 373,2	6 256,2	9 637,0
Jihočeský	15,4	7,4	653,7	1 643,8	3 808,6	6 128,8
Plzeňský	109,2	-	420,9	1 500,0	3 098,8	5 129,0
Karlovarský	-	27,3	208,7	470,9	1 346,9	2 053,8
Ústecký	52,6	12,3	480,2	906,4	2 751,8	4 203,3
Liberecký	-	22,3	310,2	486,6	1 606,2	2 425,3
Králové-hradecký	16,8	-	444,3	892,9	2 419,0	3 772,9
Pardubický	8,8	3,1	456,5	912,4	2 220,8	3 601,7
Vysočina	92,5	-	427,4	1 639,5	2 940,2	5 099,6
Jihomoravský	134,5	25,8	420,8	1 474,0	2 425,0	4 480,1
Olomoucký	33,2	90,5	344,1	923,8	2 174,3	3 565,9
Zlínský	12,5	16,0	342,1	572,6	1 196,7	2 140,0
Moravsko-slezský	53,5	32,0	652,5	809,0	1 884,2	3 431,2
Σ	733,9	422,3	5 832,3	14 634,8	34 128,6	55 751,9

Zdroj: (Ředitelství silnic a dálnic, 2011)

Z tabulky (Tab. 2) vyplývá, že struktura a délka silniční sítě ve Zlínském kraji, v porovnání s ostatními, se nachází pod hodnotou průměru, což je však také do jisté míry dáno velikostí kraje a v případě podílu dálnic ovlivněno polohou kraje, který je položen jihovýchodně od hlavní dopravní osy. Kraj by se měl v rámci regionálního rozvoje zaměřit na budování rychlostních komunikací a silnic I. třídy.



Obr. 2. Mapa intenzity silniční dopravy ČR v roce 2010. Zdroj: (Celostátní sčítání dopravy 2010, 2011)

Zlínský kraj, jak již bylo zmíněno výše, leží mimo hlavní dopravní osu, tudíž i intenzita dopravy je zde nižší. Nejvíce jsou zatíženy dopravní tepny mezi dřívějšími okresními městy a v jejich centrech, dále napojení kraje směr Brno na dálnici D1, napojení ze Vsetína směr Ostrava a z Uherského Hradiště směr Hodonín. Obec s rozšířenou působností Luhačovice je mimo tyto hlavní dopravní tahy, což podtrhuje lázeňskou image města.

1.2.2 Železniční doprava

Jedná se o moderní osobní či nákladní dopravu uskutečňovanou po železniční dopravní cestě umožňující přístup k místům, službám, surovinám a pracovním příležitostem. Jde

o ekologicky velmi čistý způsob přepravy, spotřeba pohonných hmot je o polovinu nižší než u dopravy silniční. Je také důležitým článkem kombinované dopravy.

Železniční doprava v České republice má své počátky v první třetině 19. století. Vývoj železnic je v podstatě dán vývojem jejich vlastnictví – v období ziskovosti investic do železniční dopravy budoval a provozoval dráhy soukromý sektor, později kdy byly investice ztrátové, přešel provoz a výstavba na sektor veřejný, tedy stát. V 90. letech 20. století dochází ke snížení objemu železniční přepravy z důvodu expanze dopravy silniční, dochází k nárůstu individuální automobilové dopravy na úkor dopravy veřejné, ovšem státy si uvědomují, že vzhledem ke stavu životního prostředí není takovýto rozvoj silniční dopravy možný.

V současnosti je největším vlastníkem železničních tratí České republiky stát, zastoupený Správou železniční dopravní cesty, s. o. a největším národním dopravcem jsou České dráhy, a. s.

Za dobu své existence přepravila česká železnice stamiliardy cestujících a stamiliardy tun zboží a v současné době jí objemem přepravy patří 4. místo v Evropě. (Žemlička a Mynářík, 2008, s. 19, 40-41; Správa železniční dopravní cesty, 2009; Škapa, 2007, s. 3)

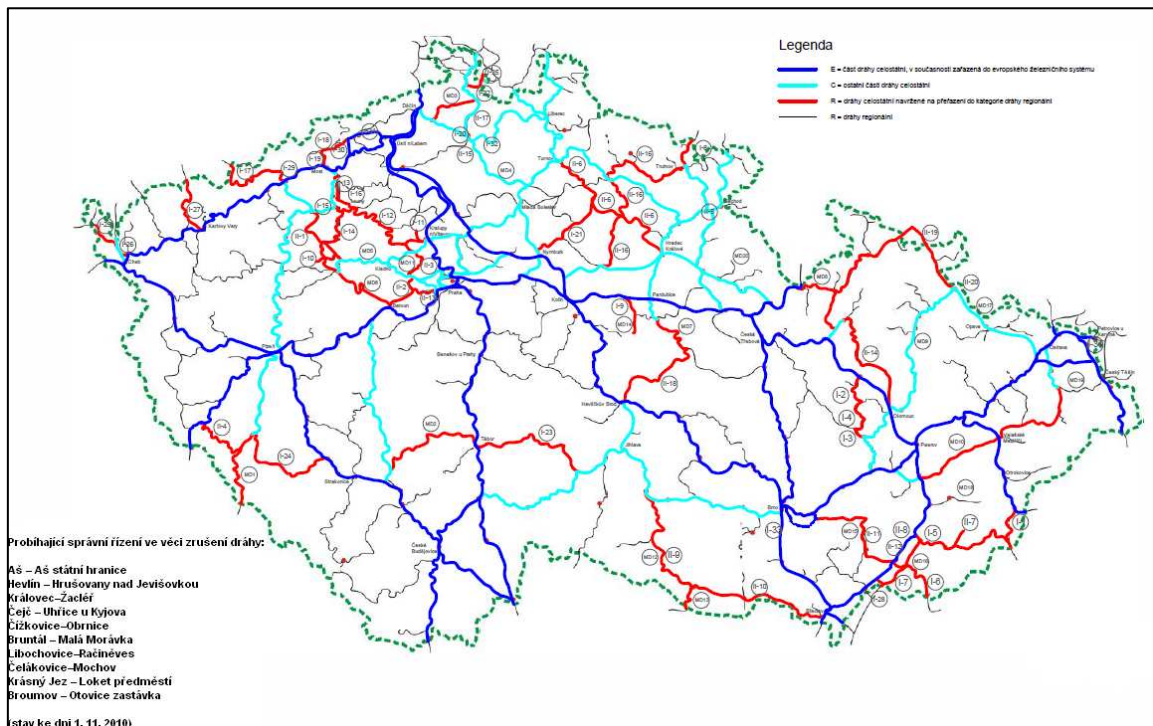
Železniční dráhy členíme do jednotlivých kategorií z hlediska významu, účelu a technických podmínek.

Kategorie železničních drah:

- **dráha celostátní** – slouží pro mezinárodní a celostátní veřejnou železniční dopravu a je jako taková označena,
- **dráha regionální** – má regionální nebo místní význam, doplňuje dráhu celostátní, slouží veřejné železniční dopravě,
- **vlečka** – určena pro vlastní potřebu provozovatele nebo jiného podnikatele,
- **speciální dráha** – využívá se k zabezpečení dopravní obslužnosti obce, např. dráhy tramvajové a trolejbusové. (zákon č. 266/1994 Sb., § 3, 1994)

Dráha celostátní je zásadní pro dopravní obslužnost na území České republiky, dálkovou dopravu a pro spojení do zahraničí. Navazuje na evropský železniční systém. Dochází na ní k zavádění požadavků provozní a technické propojenosti evropského železničního systému (interoperability) za účelem zajištění schopnosti spolupráce, bezpečného a nepřerušované-

ho provozu vlaků při stanovené úrovni výkonnosti. (Správa železniční dopravní cesty, 2009; Ministerstvo dopravy, 2006)



Obr. 3. Mapa železniční sítě v ČR. Zdroj: (Ministerstvo dopravy, 2010)

Podle Žemličky a Mynářika (2008, s. 40) patří Česká republika svou hustotou železniční sítě, přibližně 0,12 km na 1 km², na 2. místo ve světě, první pozici zaujímá Švýcarsko a na 3. místě je Německo. Velkou předností je také dobrá návaznost na sítě ostatních okolních států s 29 železničními hraničními přechody.

Tab. 3. Železniční síť v ČR k 31.12.2011.

Ukazatel	km
Tratě celostátní dráhy – zařazené do evropského železničního systému	2 600
Tratě celostátní dráhy – ostatní	3 321
Regionální tratě	3 541
Vlečky	9
Celkem	9 471

Zdroj: (Správa železniční dopravní cesty, 2009)

1.2.3 Osobní doprava

Vývoj veřejné osobní dopavy byl od roku 1990 značně ovlivněn ekonomickými a společenskými změnami, které vedly k poklesu cestujících ve všech druzích dopavy. Dělna přepravní práce byla nejvíce poznamenána růstem individuálního motorismu, kdy v roce 2003 dosáhl počet osobních automobilů přes 3,7 mil. vozidel, tedy na 1 automobil připadali 3 obyvatelé. V posledních letech dochází ke snížení veřejné autobusové dopavy, na druhou stranu však mírný nárůst zaznamenává železniční doprava a prudký rozvoj pak doprava letecká, zejména mezinárodní.

Osobní hromadná silniční doprava

Páteř regionální dopravní obsluhy je tvořena zejména sítí linkové osobní dopavy, která přepraví ročně asi 0,5 mld. lidí, oproti tomu regionální železniční doprava zhruba jen 130 mil. Vzhledem k poklesu cestujících se snížil počet autobusových linek, které vykazovaly ztrátu. Tento nedostatek linkových spojů však nutí občany k užívání dražší a neekologické individuální automobilové dopavy. To však souvisí také s celkovým růstem životní úrovně obyvatel. V podstatě se jedná o ekonomickou otázku, kdy je důležité v jednotlivých regionech zhodnotit, zda je pro ně výhodné uměle udržovat málo využívané autobusové linky či nikoli. Mezi hlavní důvody pro jejich existenci můžeme zařadit:

- ekologické důvody – automobily jsou nejzávažnějším znečišťovatelem,
- nedostatečná kapacita infrastruktury - individuální osobní doprava má vysoké nároky na silniční vybavenost a plochy, kterých je především ve městech nedostatek,
- sociální důvody- ne všichni si mohou ze zdravotních či finančních důvodů pořídit vlastní vozidlo.

Z toho vyplývá potřeba podpory hromadné dopavy, delegace odpovědnosti za dopravní obslužnost na krajskou a obecní úroveň a omezování individuální dopavy ve větších městech díky parkování na jejich okraji a užívání hromadné městské dopavy.

1.2.4 Nákladní doprava

Také tento druh dopavy vykazuje přesun poptávky na dopravu silniční, která se na objemu nákladní přepravy podílí zhruba 80 %. Počet nákladních automobilů, stejně jako zatížení silniční sítě, vzrostl od roku 1990 zhruba o 30 %, což má opět negativní vliv na životní

prostředí a technický stav dálnic a silnic. Naopak zatížení a výkon železnic díky tomu vůbec nedosahují možných výkonů a plného využití traťových kapacit.

Dnes existuje v této oblasti velmi rozvinutý systém nabídky služeb, proto je zde velmi silné konkurenční prostředí umožňující udržet si postavení na trhu jen větším provozovatelům. (Peková, Pilný a Jetmar, 2008, s. 507, 512-513)

1.2.5 Městská hromadná doprava

Pojmem městská hromadná doprava (dále jen „MHD“) rozumíme dopravní obslužnost na území daného města a jeho aglomerace zajišťující přepravu velkého množství osob. V České republice je zajišťována v 96 městech, a to dopravou autobusovou, tramvajovou, trolejbusovou a v hlavním městě Praze také metrem. (Žemlička a Mynářík, 2008, s. 41) V Luhačovicích k tomuto účelu slouží linková autobusová doprava, zvláště pro dopravní obslužnost odlehlých městských částí.

Problém tvoří růst cen MHD, nedostatek stanic a zastaralost vozidlového parku (technická životnost tramvají je asi 30 let, trolejbusů 15 let a autobusů pouze 10 let). Dalším negativem je úbytek cestujících, a to vzhledem k již výše zmíněnému nárůstu osobní automobilové dopravy. (Peková, Pilný a Jetmar, 2008, s. 513)

Nutno však říci, že vyspělá města se snaží jak o regulaci cen jízdného, např. cenovým zvýhodněním pro pravidelné cestování, handicapované osoby, důchodce, studenty a děti, tak o modernizaci vozů, např. nízkopodlažní trolejbusy a autobusy se zvukovými a světelnými informačními signály o stanicích, také se zvyšující se environmentální vzdělaností a informovaností společnosti pomalu roste i zájem o veřejnou hromadnou dopravu, proto se zdá být výše uvedený problém alespoň z části překonán.

V současnosti je také hojně využíván integrovaný dopravní systém (dále jen IDOS), ve kterém je pro MHD využívána kombinace dopravy silniční a kolejové (Žemlička a Mynářík, 2008, s. 41), např. ve zlínské aglomeraci je železniční doprava spojena s dopravou trolejbusovou.



Obr. 4. Mapa MHD v ČR. Zdroj: (Metro, tram a trolejbusy v ČR, 2006)

1.2.6 Cyklistická doprava

Tento druh dopravy je ve většině případů veřejností chápán spíše jako sport či turistika. Cyklistická doprava je však také alternativou, možností výběru a ekologickou dopravou. Při kvalitní infrastruktuře umožňující plošnou obsluhu území může dosáhnout vysokého podílu v dělbě přepravní práce, a tím napomoci při řešení mobility ve městech a obcích.

Je nedílnou součástí zdravé městské dopravy a při dosahování bližších cílů v příhodném prostředí se stává velmi efektivním a ideálním prostředkem mobility obyvatel. Rovněž slouží jako doplněk ostatních druhů dopravy, tzv. systém Bike & Ride – využití kola pro rychlé dosažení jiného typu dopravy, pohyb po vlastní ose v kombinaci s prostředky veřejné dopravy. Systém pak velmi účelně přispívá ke snížení automobilové dopravní zátěže území. (Martinek a Čarský, 2008, s. 7, 13)

Podle organizace ČeMBA (2012) lze cyklistiku dělit do tří pilířů:

- **dopravní cyklisté** – přesun mezi sídly, do zaměstnání, úřadů a škol, ale i do rekreačních zábavných zón, vyžaduje rychlý a nenáročný přesun, co nejkratší a dopravně bezpečnou trasu s efektivním povrchem, v cílovém místě možnost uložení kola (např. systém Bike & Ride – kombinace cyklodopravy s ostatními druhy dopravy, např. MHD nebo železniční),

- **cykloturisté** – přesun mezi turistickými zajímavostmi, kulturními památkami, přírodními atraktivitami, stravovacími a ubytovacími zařízeními, trasa by měla umožňovat návrat k výchozímu bodu či návaznost na veřejnou dopravu přepravující kola, požadavek na zajímavost prostředí, profil trasy může být náročnější a povrch cesty blízký přírodě,
- **terénní cyklisté** – cílem není přesun z místa na místo, ale užitek z aktivního pohybu v přírodě, vyžaduje vizuálně a pohybově pestré přírodní stezky, profil trasy může plně využít všech možností krajiny, povrch cesty přírodní.

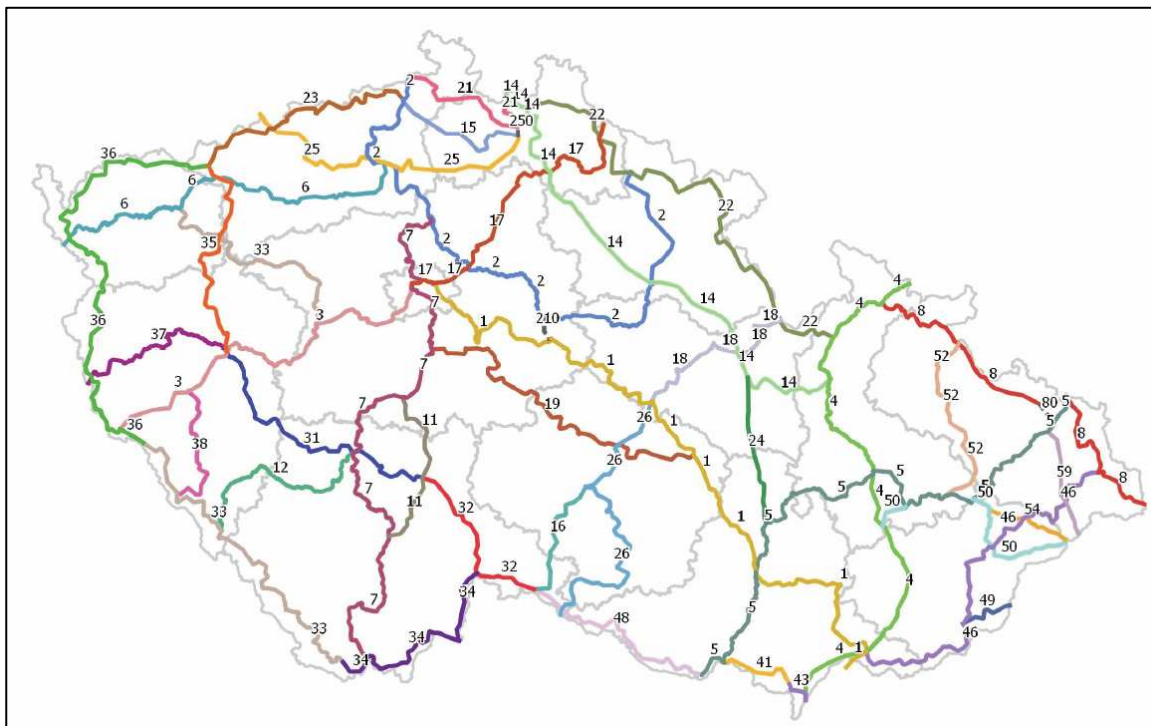
Toto členění však není konečné a směrodatné, nutno na něj nahlížet jako na vyjádření názoru jednoho z aktérů v problematice cyklodopravy, který je nutno dále zpracovat dle potřeb aktuální řešené situace.

Požadavky na výstavbu cyklistické infrastruktury jsou značně rozdílné, liší se především v nárocích z hlediska cestovní rychlosti a účelu cesty. Při samotné realizaci se pak často pracuje s dopravním prostředkem – kolem, jako jednostopým vozidlem, zapomíná se tedy na možnost většího průjezdného profilu kola v případě použití trojkolové verze nebo při zapojení cyklistického přídatného vozíku.

Pro správné řešení je nutné pochopit vztah mezi územím, kde je cyklodoprava řešena. Pro snadnější uchopení tohoto pojmu a zpracování do územních plánů obcí jej členíme na:

- **hlavní dopravní prostor** – vozovka společná s motorovými vozidly, pro zkušenější a zdatnější dopravní cyklisty, vyznačuje se jistotou časové dostupnosti, údržby a bezpečnosti cesty,
- **přidružený prostor** – pro méně zkušené osoby, poskytuje komfort pro uživatele hůře se orientující v dopravním provozu a preferující minimální kontakt s motorovou dopravou, nevýhodou je prodloužení cestovní doby.

Plánování cyklistických stezek a tras, jejich dopravního značení doplňkového vybavení, např. odpočívadla, úschovna kol, atd. musí být nedílnou součástí generelu rozvoje dopravní infrastruktury příslušného města a regionu. (Martinek a Čarský, 2008, s. 14-15)



Obr. 5. Mapa dálkových cyklotras v ČR 2011. Zdroj: (Česko jede, 2011)

V roce 2010 bylo v České republice naměřeno 1 601 km cyklostezek. Jejich nejrozsáhlejší síť se přirozeně nachází v hlavní město Praze, kde je zhruba 168 km cyklotras, hned za ním následuje Zlínský kraj se 166 km. Z tohoto počtu čtvrtina cyklotras ve Zlínském kraji vede v intravilánu a zbytek v extravilánu, většina z nich byla realizována v roce 2009 (např. cyklostezka Bečva či trasa podél Bařova kanálu). Nedostatkem zůstává chybějící vzájemné propojení cyklostezek. (Macejka a Roháč, 2010, s. 93)

Územím obce s rozšířenou působností prochází 1 cyklotrasa národního významu a 4 regionální cyklotrasy, dále je zde dobrá síť turistických stezek, které tvoří 5 zajímavých cyklistických okruhů po okolí Luhačovic. Problém opět tvoří nevyřešené propojení stezek nebo nemožnost průjezdu pěšími zónami města.

1.2.7 Doprava v klidu

Růst dopravy a její charakter výrazně ovlivňují život města i jeho další rozvoj, podněcují také potřebu řešení dopravy v klidu (dále jen „DvK“), tedy parkování a k tomu přidružený systém služeb a vybavení, např. parkovací automaty, informační tabule.

DvK je formována urbanistickou povahou města a jeho územními podmínkami pro možnou výstavbu této infrastruktury. Parkování se týká nejen všech občanů města, ale také osob dojíždějících do dané lokality za prací, návštěvníků a turistů. Jeho řešení je proto veřejností ostře sledováno a často kritizováno. Systém parkovišť, především jejich rozmístění a kapacita, který není řešen na základě dialogu s veřejností, není účinný, protože v konečném výsledku není veřejností respektován. Každá obec má své specifické podmínky a požadavky, proto nelze vytvořit univerzální model DvK, který lze aplikovat kdekoli, ten naopak musí odpovídat konkrétním potřebám a možnostem.

Urbanismus města stanovuje uživatelskou strukturu a poptávku po kapacitách DvK, problematiku řešení v závislosti na urbanistickém profilu území třídíme do následujících segmentů:

- **Území s převažující nabídkou komerčních aktivit a služeb** – parkovací kapacity plně vytíženy ve dne, v noci obsazeny minimálně. Nachází se většinou v centru města, nutno tedy řešit a regulovat parkování vozidel zaměstnanců a návštěvníků.
- **Území smíšené, s poměrně vysokou nabídkou aktivit a služeb** – v území se nachází zároveň i hustá sídelní zástavba, problém tvoří parkování obyvatel této zóny. Je nezbytná organizace parkování a zajištění nárůstu parkovacích míst.
- **Území s dominantní bytovou zástavbou** – nenachází se zde komerční aktivity a služby, je zde tedy dostačující nabídka parkovišť, deficit se může projevat v noci ve spojení s odstavným stáním vozidel rezidentů. Situaci řešíme zvýšením kapacit.

Infrastruktura zahrnuje tyto **základní prvky systému DvK:**

- parkovací kapacity na veřejných komunikacích,
- hlídaná parkoviště,
- záchytná parkoviště Park & Ride (kombinace dopravy osobním automobilem ve vnější části města s MHD v centru),

- hromadné parkovací kapacity v garážových objektech,
- vnitrobloky (garáže v polyfunkčních objektech) a ostatní.

V dnešní době stále stoupají nároky na kvalitu dopravních systémů, proto se zavádí užívání telematických služeb, jedná se o naváděcí systémy na parkoviště, parkovací automaty, informační zařízení, elektronické platby s propojením na internet či telefonního operátora, např. tedy možnost platby pomocí SMS. Telematika je optimálním prostředkem pro řízení a zklidnění městské dopravy, zvýšení atraktivity MHD a organizaci parkování. (Příbyl, 2005, s. 99-100)

1.3 Vývojové tendence vybraných druhů dopravy

Česká republika, jak bylo zmiňováno již v předchozích kapitolách, má dostatečně hustou dopravní síť, a to jak vzhledem ke své geografické poloze, tak i k historickému vývoji. Hustota železniční a silniční sítě je srovnatelná se zeměmi EU, avšak kvalitou velmi zůstává.

Ve vztahu k životnímu prostředí se zatím v oblasti dopravy nedaří plnit cíle udržitelného rozvoje a životní prostředí je nejvíce ohroženo v městech, příměstských oblastech a okolí hlavních dopravních tahů. Je tedy nezbytné prosazení a zavádění šetrnějších druhů dopravy a vhodných technických opatření (např. protihlukové bariéry), v obcích budování IDS s orientací na železnici, v centrech měst pak podpora systémů Park & Ride nebo Bike & Ride, a s tím spojené budování kvalitních cyklostezek.

V oblasti silniční dopravy je potřebná dostavba dálnic a rychlostních komunikací, dále modernizace více jak poloviny silnic I. třídy a také silnic II. a III. třídy, které svým stavem již neodpovídají bezpečnosti provozu a hospodářským potřebám společnosti, čímž je způsoben nedostatečný ekonomický rozvoj obcí a regionů, které se nenachází na hlavní dopravní rozvojové ose ČR, a také zapříčiněn vysoký stupeň nehodovosti. Proto dopravní politika obcí směřuje k výstavbě obchvatů, které přispějí ke zkvalitnění života obyvatel obcí, zvýšení bezpečnosti chodců i uživatelů nemotorové dopravy, zejména cyklistů. Je podporována implementace tzv. inteligentních dopravních systémů, které umožňují zabezpečení plynulosti silniční dopravy, sledování dopravního provozu a stavu vozovek.

Problémem železniční dopravy je nízká elektrifikace tratí a absence většího množství více-kolejných tratí, dalším negativem je zastaralý stav signálních zařízení i tratí.

V následujících letech dojde k inovaci železničních tratí, hlavních koridorů s napojením na evropskou síť a k obnově vozového parku.

Kombinovaná doprava se potýká s vysokým podílem přepravních výkonů, které jsou realizovány dopravou silniční. To vede k neúměrnému zatížení silničních komunikací s negativním dopadem na jejich technický stav a ke zvyšování ekologické zátěže. Proto je preferován způsob přepravy v dopravních kontejnerech s využitím železnic či vodních dopravních cest a budování veřejných logistických center pro koordinaci kombinované dopravy.

Ve veřejné dopravě je nutno nadále rozvíjet fungující dopravní systémy, IDS a jejich vzájemnou propojenost, za účelem zvýšení dopravní obslužnosti regionů a obcí, zvláště pak v periferních oblastech. (Wokoun, 2005, s. 16-19; Sedmidubský, Milerski, 2008, s. 163-168)

Vzhledem k demografickým změnám populace se mění také potřeba mobility obyvatelstva, dochází ke stárnutí populace a změně nároků na veřejnou dopravu uzpůsobenou potřebám seniorů, např. nízkopodlažní autobusy, úprava přechodů pro chodce a zastávek. Z hlediska kvality života ve městech a obcích je podstatná podpora kvalitní veřejné dopravy, z ekonomických důvodů pak dopravy tramvajové, která je schopná existovat i v rámci zklidněné městské dopravy s pěšími zónami při dodržení urbanistických norem.

Je očekáván rychlý rozvoj cyklistické dopravy jako plnohodnotné alternativy způsobu přepravy. To povede ke zvýšení kontaktu ostatních druhů dopravy s cyklisty, a proto je nutná výstavba bezpečné a kvalitní infrastruktury a zavedení pravidel vzájemné interakce k odstranění kolizí vedoucím k dopravním nehodám.

Trendy vývoje dopravy pro zajištění trvale udržitelného rozvoje můžeme na závěr shrnout do následujících hlavních cílů:

- modernizace a zkvalitňování infrastruktury,
- zvyšování ekonomického charakteru dopravy,
- zmírnění následků na životní prostředí,
- zajištění bezpečnosti a optimální součinnosti různých druhů dopravy,
- v rámci dopravní politiky měst: zabezpečení mobility, snižování individuální automobilové dopravy a průjezdů nákladní dopravy, výstavba obchvatů měst, organizované parkovací systémy, budování pěších zón, upřednostňování MHD, IDS a cyklistiky. (Schmeidler, 2010, s. 13-64)

1.4 Postavení dopravy ve veřejném sektoru

V rámci veřejného sektoru zaujímá doprava dvojí postavení:

- privátní statek – doprava jako služba vzniká na trhu na základě nabídky a poptávky,
- veřejný statek – doprava je provozována po dopravních cestách, které jsou udržovány z veřejných financí, tedy vykazuje charakter i tohoto statku.

Dopravní obslužnost území je zabezpečována státem. Je chápána jako nezbytná služba pro občany a také pro obranyschopnost státu. Z ekonomického a sociálního hlediska zasahuje stát do dopravy především formou dotací. (Peková, Pilný a Jetmar, 2008, s. 508-509)

1.4.1 Orgány státní správy

Veřejná správa na úseku dopravy zajišťuje škálu různorodých úkolů souvisejících s dopravou a provozováním dopravy, přičemž těžištěm těchto činností je veřejná doprava. Rozlišení druhů dopravy odpovídá i diferenciaci a organizaci veřejné správy, která přísluší soustavě správních orgánů daného sektoru.

Ústředním orgánem je jednotně pro všechny Ministerstvo dopravy, dále vykonávají správu v přenesené působnosti, na základě pravomocí svěřených zákonem, příslušné orgány krajů a obcí, a to již ve specifickém postavení v návaznosti k jednotlivým odvětvím dopravy.

Ministerstvo dopravy (dále jen „MD“) – je vrcholnou institucí státní správy v oblasti dopravy a řídicím orgánem pro spolupráci s Evropskou unií a čerpání dotací v rámci Operačního programu Doprava. Člení se do odborů a úseků. Odpovídá za tvorbu a realizaci dopravní politiky, strategických dokumentů a další související legislativy, podílí se na výzkumu a vývoji a tvorbě statistik. Je zřizovatelem příspěvkových organizací a organizačních složek státu v resortu dopravy. Současným ministrem je Mgr. Pavel Dobeš.

Státní správu a státní dozor v silniční dopravě a správu silnic a místních komunikací vykonává MD a krajské úřady, které nazýváme jako tzv. Dopravní úřady a tzv. Silniční správní úřady, těm jsou pak podřízeny orgány na úrovni obecní, např. odbory dopravy a silničního hospodářství magistrátů statutárních měst a obcí s rozšířenou působností.

V sekci drážní dopravy hovoříme o tzv. Drážních správních úřadech, kterými jsou MD a orgány státní, jejichž kompetence v rámci přenesené působnosti vykonávají i obce, jejichž správním obvodem prochází dráha trolejbusová, tramvajová, lanová nebo speciální.

Tyto orgány zároveň vykonávají i správní dozor a činnosti speciálního stavebního úřadu pro stavbu drah. (Průcha, 2004, s. 175-184)

Cyklistická doprava spadá do gesce MD, které koordinuje a řídí Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy. Mezi ostatní ústřední orgány státní správy zaměřené na cyklistiku v rámci svých koncepcí patří Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo životního prostředí a Ministerstvo zdravotnictví. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2009)

1.4.2 Další instituce působící v dopravě

Pro názornost si zde uvedeme pouze nejvýznamnější z celé řady institucí, které jsou činné v rámci zvolených typů dopravy.

Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) – právnická osoba podřízená MD, jeho účelem je rozvoj, výstavba, údržba a inovace silnic, dálnic a železnic a vodních cest, dále poskytuje příspěvky na průzkumy, projekty expertízy zaměřené na dopravní infrastrukturu, výstavbu cyklostezek a na opatření zaměřená na zvyšování bezpečnosti dopravy.

Ředitelství silnic a dálnic ČR – státní příspěvková organizace, zřizovatelem je MD, hlavní činností je výkon vlastnických práv státu k dálnicím a silnicím I. třídy (majiteli silnic II. a III. třídy jsou kraje, místních komunikací pak obce), pečuje o jejich provoz, údržbu, opravu a rozvoj. Poskytuje detailní informace o silniční a dálniční síti, statistické údaje a mapy silniční sítě.

Krajské správy silnic – příspěvkové organizace krajů, vykonávají vlastnická práva k silnicím II. a III. třídy, zabezpečují výstavbu, opravu a údržbu silnic v majetku příslušného kraje a v přenesené působnosti také silnic v majetku státu.

Pro Zlínský kraj jsou to:

- Ředitelství silnic Zlínského kraje, příspěvková organizace,
- Správa a údržba silnic Zlínska, s. r. o.,
- Správa a údržba silnic Kroměřížska, s. r. o.,
- Správa a údržba silnic Slovácka, s. r. o.,
- Správa a údržba silnic Valašska, s. r. o.

BESIP – oddělení Bezpečnosti silničního provozu, je integrální součástí MD, kterému za svou činnost zodpovídá, provádí preventivní činnost v oblasti bezpečnosti provozu na po-

zemních komunikacích, vytváří národní strategii, podporuje aktivity na místní úrovni a organizuje dopravní výchovu veřejnosti, zejména dětí.

Drážní úřad – organizační složka státu, vykonává státní správu a dozor v oblasti železniční dopravy, působí také jako speciální stavební úřad pro dráhy a dohlíží nad dodržování práv a povinností cestujících.

Drážní inspekce – organizační složka státu, je nezávislým orgánem pro odborné vyšetřování nehod a mimořádných událostí v drážní dopravě, plní také funkci státního dozoru.

Správa železniční dopravní cesty, s. o. – státní organizace, zajišťuje správu a plní funkci vlastníka k železničním tratím a nemovitostem, provozuje celostátní a regionální železniční dráhy, které jsou ve vlastnictví státu, vede seznam všech dopravců provozujících železniční dopravu a kompletní seznam vlakových jízdních řádů na jednotlivých tratích.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. – veřejná výzkumná instituce a státní příspěvková organizace v působnosti MD, základním posláním je výzkum, vývoj a expertní činnost s celostátní působností v oboru dopravy pro veřejný i soukromý sektor. (Peková, Pilný a Jetmar, 2008, s. 503-504; Ministerstvo dopravy, 2006)

Ze skupiny nevládních neziskových organizací, které působí v dopravě, patří k nejvýznamnějším Auto*Mat, Centrum pro dopravu a energetiku, ČeMBA.

Auto*Mat, o. s. – občanské sdružení, je zaměřeno na městskou dopravu, zvláště na hlavní město Prahu a jeho udržitelný rozvoj, podporuje veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu ve městě, jejím cílem je dosažení vyšší úrovně kvality života a zdravé městské mobility. (Auto*Mat, 2012)

Centrum pro dopravu a energetiku – občanské sdružení působící v oblasti dopravy a energetiky vzhledem k jejich vlivu na životní prostředí, prosazuje ekologickou politiku a legislativu, snižování emisí a negativních vlivů dopravy, úspor energie a využívání obnovitelných zdrojů. (Centrum pro dopravu a energetiku, 2012)

ČeMBA, o. s. – neboli Česká mountainbiková asociace, je občanským sdružením pro příznivce terénní cyklistiky, zasazuje se o zlepšení podmínek cyklistiky v ČR a o udržování cyklistické infrastruktury s ohledem na přátelský přístup k životnímu prostředí. (ČeMBA, 2012)

1.5 Financování dopravy

Zdroje financování dopravní infrastruktury dělíme na:

- **veřejné domácí zdroje** – finance z rozpočtu SFDI, MD, krajů a obcí,
- **veřejné zahraniční zdroje** – finance z fondů a programů EU (např. OP Doprava, ROP Střední Morava),
- **alternativní zdroje** – úvěry od domácích a zahraničních bank, příjmy z poplatků za užívání dopravní infrastruktury, nebo financování při účasti soukromého kapitálu.

Výše nákladů na údržbu a rozvoj dopravy v ČR je pod průměrem doporučeným EU, který se pohybuje mezi 1,5 – 2 % HDP. (Peková, Pilný a Jetmar, 2008, s. 507-508)

Rozpočet MD je součástí státního rozpočtu a tvoří samostatnou kapitolu. Mezi hlavní výdajové priority rozpočtu kapitoly MD patří financování společných programů EU a ČR, úhrada ztráty ve veřejné drážní dopravě, dotace SFDI, příspěvky na dopravní cesty nehranzené ze SFDI a výdaje na činnost státní správy. Pro rok 2012 jsou stanoveny příjmy rozpočtu ve výši 9,67 mld. Kč a výdaje 38,732 mld. Kč. Podrobněji viz příloha (P I). (Ministerstvo dopravy, 2012)

Hlavní část prostředků na financování plyne z rozpočtu SFDI, jeho příjmy tvoří dotace z MD, výnosy silniční daně, podíl na výnosech daně spotřební z uhlovodíkových paliv a maziv, poplatky za použití dálnic a vybraných druhů silnic a příspěvky z Evropských fondů. Zůstatky příjmů se pak na konci kalendářního roku převádí do nového období. SFDI v roce 2011 poskytl finanční prostředky ve výši 60,849 mld. Kč, z toho 39,589 mld. Kč čerpalo Ředitelství silnic a dálnic ČR a 19,345 mld. Kč Správa železniční dopravní cesty, s. o. (Státní fond dopravní infrastruktury, 2008; 2012)

1.5.1 Veřejné domácí zdroje

Pro projekty realizované v oblasti dopravy lze získat kapitál z veřejných domácích zdrojů, tzv. národních dotačních programů, které jsou zpravidla vyhlášovány na konkrétní rok. Podle způsobu financování je dělíme do těchto skupin:

- **programy financované ze státního rozpočtu**
 - dotační program Ministerstva pro místní rozvoj – Národní program podpory cestovního ruchu, v jehož rámci je na rok 2012 vyhlášen podprogram Cestování do-

stupné všem, který lze využít např. pro budování doprovodné infrastruktury cyklostezek, (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2012)

- dotační program MD – Program zvyšování efektivity a bezpečnosti silničního provozu (poskytování přímé podpory tuzemským dopravcům pro zvýšení bezpečnosti a efektivity provozu dopravních prostředků, zajištění nákladu, snižování emisí a zvyšování odbornosti zaměstnanců. (Ministerstvo dopravy, 2012)

- **programy financované z krajských rozpočtů**

- Zlínský kraj vyhlásil dotaci Podprogram na podporu obnovy venkova, kterou je možno čerpat v rámci podporované aktivity Rekonstrukce a výstavba místních komunikací na pozemcích v majetku obce (výstavba pěších komunikací podél silnic I., II. a III. třídy, modernizace místní komunikace, napojení na hlavní tahy). (Zlínský kraj, 2012)

- **programy financované z obecních rozpočtů**

- město Luhačovice každoročně vyhláší dotace a granty určené na činnosti, které mají přímý vztah k městu a jsou tematicky zaměřeny na rozvoj města a jeho okolí. Pro rok 2012 byla mezi žadatele rozdělena celková částka 2.380 tis. Kč. (Luhačovice, 2012)

1.5.2 Veřejné zahraniční zdroje

Další možností získání finančního kapitálu je spolufinancování ze zdrojů EU. Hlavním cílem kohezní politiky EU (nazývána také jako Politika hospodářské a sociální soudržnosti) je rovnoměrný hospodářský rozvoj všech členských zemí a jejich regionů. EU pro její realizaci používá specifické nástroje – fondy EU:

- **strukturální fondy:**

- Evropský fond regionálního rozvoje (European Regional Development Fund, dále jen „ERDF“),
- Evropský sociální fond (European Social Fund, dále jen „ESF“),

- **Kohezní fond** (Cohesion Fund, dále jen „CF“).

Cíle kohezní politiky jsou naplňovány prostřednictvím operačních programů (dále jen „OP“), které vyplývají ze strategických dokumentů EU a daného členského státu, kde jsou určeny konkrétné oblasti podpor.

ČR má v programovacím období 2007 - 2013 celkem 26 OP. Ty členíme na 8 tématických, 7 územně zaměřených – tzv. Regionální operační programy (pro singulár dále jen „ROP“), 2 programy určené pouze pro Prahu a 9 programů zaměřených na spolupráci regionů. (Strukturální fondy, 2012)

Pro účely spolufinancování dané problematiky dopravy slouží zejména tyto programy:

OP Doprava

Patří do skupiny tématických programů, je financován z ERDF a CF. Je to největší OP v ČR, připadá na něj 22 % ze všech prostředků určených ČR z fondů EU. Mezi jeho cíle patří výstavba a modernizace Transevropské dopravní sítě (dále jen TEN-T) včetně sítí na ni navazujících, rozvoj sítí drážní dopravy, dálnic a silnic I. třídy, dopravních spojení na území Prahy a ochrana životního prostředí. Řídícím orgánem je MD.

Pro vymezení oblastí podpory má program stanoven 7 prioritních os:

- Prioritní osa 1 – Modernizace železniční sítě TEN-T,
- Prioritní osa 2 – Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T,
- Prioritní osa 3 – Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T,
- Prioritní osa 4 – Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T,
- Prioritní osa 5 – Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze,
- Prioritní osa 6 – Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy,
- Prioritní osa 7 – Technická pomoc. (OP Doprava, 2010)

Ve Zlínském kraji byla v programovacím období 2007 – 2013 čerpána dotace pro realizaci 6 projektů uvedených na následujícím obrázku (Obr. 6).



Obr. 6. Projekty spolufinancované z OP Doprava 2007 – 2013 Zlínský kraj. Zdroj (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2012)

ROP NUTS II Střední Morava

Jedná se o územně zaměřený program určený pro region soudržnosti (NUTS II) Střední Morava, který tvoří Olomoucký a Zlínský kraj. Je financován z ERDF a řídicím orgánem je Regionální rada regionu soudržnosti Střední Morava. Cílem je zlepšení dopravní dostupnosti a propojení regionu, modernizace prostředků a rozvoj infrastruktury dopravy a služeb cestovního ruchu (zahrnuje i výstavbu cyklostezek), příprava podnikatelských ploch a zlepšování životních podmínek v obcích a na venkově, zkvalitnění vzdělávání, sociálních a zdravotnických služeb a likvidace ekologických zátěží.

Jsou definovány 4 prioritní osy:

- Prioritní osa 1 – Doprava,
- Prioritní osa 2 – Integrovaný rozvoj a obnova regionu,
- Prioritní osa 3 – Cestovní ruch,
- Prioritní osa 4 – Technická pomoc. (ROP NUTS II Střední Morava, 2012)

Program přeshraniční spolupráce Slovenská republika – Česká republika 2007 - 2013

Jedná se program nadnárodní spolupráce, o podporu mohou žádat české kraje Jihomoravský, Moravskoslezský a Zlínský, a slovenské kraje Trenčínský, Trnavský a Žilinský. Program je financován z ERDF. Národním kontaktním orgánem pro ČR je Ministerstvo pro místní rozvoj ČR.

Program je zaměřen na projekty s přeshraničním dopadem a přínosem z realizace pro obě spolupracující země, daný projekt musí zahrnovat společnou přípravu a následné uskutečňování, společný lidský faktor a financování.

Cílem programu je zlepšení a podpora rozvoje dopravní dostupnosti, společné infrastruktury a služeb cestovního ruchu přeshraničního regionu (např. budování cyklodopravy vedoucí přes hranice mezi dvěma konkrétními státy), environmentální ochrana, podpora vzdělávacích a sociálních služeb, spolupráce hospodářských subjektů a transferu technologií, posílení vzájemné spolupráce územních samospráv na obou stranách hranice.

OP je rozdělen do 3 prioritních os:

- Podpora sociokulturního a hospodářského rozvoje přeshraničního regionu a spolupráce,
- Rozvoj dostupnosti přeshraničního území a životního prostředí,
- Technická pomoc. (Program přeshraniční spolupráce Slovenská republika - Česká republika 2007—2013, 2012)

Rozložení a čerpání finančních prostředků v programovacím období 2007 – 2013 v ČR je graficky znázorněno v příloze (P II).

1.5.3 Alternativní zdroje

Mezi alternativní zdroje financování řadíme návratné finanční výpomoci, poplatky za užívání dopravní infrastruktury a financování za účasti soukromého kapitálu.

- Návratné finanční výpomoci – tvoří je úvěry od domácích a zahraničních bank, nebo také od nadnárodních finančních institucí, které mají ve svých programech zařazenu podporu projektů týkajících se dopravní infrastruktury (pro členské státy EU např. výhodný úvěr s nízkými úroky od Evropské investiční banky).

- Přímé poplatky za užívání dopravní infrastruktury – v České republice je zpoplatněno užívání vybrané sítě dálnic a rychlostních silnic (dálniční známky a mýtné). Příjmy z těchto poplatků plynou na financování dalšího rozvoje dopravní infrastruktury a zkvalitnění silniční sítě.
- Financování za účasti soukromého kapitálu – zde řadíme projekty Public-Private-Partnership. Jedná se o partnerství veřejného a soukromého sektoru, kdy soukromý subjekt získá zakázku na vybudování určitého díla, které pak po stanovenou dobu provozuje a spravuje (v rozmezí 20 – 40 let), a pak jej předá subjektu veřejného sektoru. Nevýhodou je však dlouhý časový horizont mezi vynaloženými náklady a získanými výnosy z díla, což způsobuje nízký zájem soukromého sektoru. (Peková, Pilný a Jetmar, 2008, s. 507-508)

2 DOPRAVA JAKO FAKTOR REGIONÁLNÍHO ROZVOJE OBCE

Z geografického hlediska působí doprava jako významný aspekt regionálního rozvoje. Ve vztahu k obcím má především velký vliv na jejich hierarchické uspořádání v rámci daného regionu, obslužnost center a dostupnost sídel, koncentraci pracovních, obchodních, kulturních a jiných aktivit, rozvoj služeb a průmyslu, dále umožňuje spolupráci i vzájemnou konkurenci obcí, územní dělbu práce a regionální specializaci, v neposlední řadě působí jako nepostradatelný prostředek mobility obyvatel.

Podíl dopravy na rozvoji obce je dán vnitřními a vnějšími podmínkami. K vnitřním podmínkám řadíme politiku obce, příslušného kraje a státu, mezi vnější patří zejména dopravní poloha střediska. Důležitou roli hraje také struktura a zastoupení jednotlivých druhů dopravy v obci. (Marada et al., 2010, s. 11-14)

2.1 Vliv dopravy na postavení a vzájemné vztahy obcí

Postavení obce v dopravní hierarchii je určeno její velikostí, větší města přitahují větší objem aktivit a tím pádem i více dopravních spojení a cest, grafickou polohou a vzdáleností od přílehlých středisek. Podstatná je také schopnost soustřeďovat ekonomické aktivity (např. pracovní příležitosti), dále kvalita poskytovaného zázemí jak pro podniky, tak pro občany, dopravní podmínky a místní atraktivitu. Důraz je kladen na dosažitelnost místa v závislosti na vzdálenosti, čase, jízdním řádu spojů, otvírací a provozní době požadované činnosti nebo počtu možných aktivit.

Doprava vymezuje vztahy mezi obcemi, ty mohou být v rovině mikroregionu, státu a na úrovni mezinárodní. Tyto vazby jsou utvářeny pohybem osob (např. dojížděka za prací, do škol, za kulturou a rekreací) a pohybem věcí (např. dovoz a vývoz zboží). Intenzita spojení se zvyšuje společně se zkracující se vzdáleností mezi obcemi.

Pro menší obce platí, že výstavbou kvalitní dopravní sítě se dostane do výhodnější dopravní pozice a může tak těžit z nových hospodářských aktivit, které s sebou toto lepší postavení přináší. Naopak ve větších městech je budování dopravní infrastruktury spíše důsledkem vyvolaným jejich rostoucími potřebami, o čemž svědčí i fakt, že rozvoj dopravní sítě zůstává za intenzitou provozu. Nejvíce vyspělé jsou pak obce nacházející se na mezinárodních dopravních osách, a to bez ohledu na jejich velikost či historii. (Marada et al., 2010, s. 14-18)

2.2 Doprava ve vztahu k ekonomickým aktivitám obce

Pro rozhodování firem o alokaci své výroby a svých investic je podstatná dopravní infrastruktura v obci – dopravní náklady firmy se výstavbou kvalitnější infrastruktury snižují, díky tomu na jedné straně dochází k přílivu nových firem do regionu, na straně druhé však i k možnému poklesu produkce stávajících místních podniků vlivem rostoucí konkurence. V poslední době zaznamenáváme přesun činnosti podniků do periferií měst (např. nákupní centra).

Význam dopravy je zřetelný i na trhu práce – se zvyšující se mobilitou obyvatel stoupá i koncentrace pracovních příležitostí. Objem nabídky pracovní síly je vymezen časovou dostupností obce.

Zásadní je také způsob dopravy do zaměstnání a do škol – veřejná hromadná doprava vykazuje v posledních letech mírný nárůst, přesto došlo k výraznému zvýšení výkonu individuální automobilové dopravy. To platí obzvláště pro řídce zalidněné venkovské oblasti, důvodem je nedostačující zabezpečení veřejné dopravy.

Struktura a intenzita dopravních vazeb souvisí s koncentrací obyvatelstva a urbanizací obce. Strukturou rozumíme napojení na železniční a silniční síť, poměr vlakových a autobusových spojů, spojů mezinárodních, dálkových vnitrostátních a místních. Do jisté míry se zde odráží i subjektivní výběr uživatelů, který je ovlivněn věkem, pohlavím, vzdělaností a finanční situací.

Dálková vlaková doprava je objednávána centrálně MD, regionální železniční a autobusovou dopravu zajišťují krajské úřady, mezinárodní spoje a dálková doprava jsou pak organizovány na komerční bázi. Minimální nutná dopravní obslužnost malých sídel je zabezpečována dopravní politikou státu a obce. (Marada et al., 2010, s. 18-26)

2.3 Vliv dopravy na mobilitu a urbanistickou strukturu obcí

Doprava je důležitým prvkem mobility v obcích. Mobilita je nedílnou součástí kvality života, ovlivňuje komunální život města a každý občan má právo na poskytování dopravních služeb. Stala se hlavním faktorem urbánní centralizace, rozrůstání města a suburbanizace.

Dnes je levná a bezpečná doprava vyžadovanou sociální nutností. Je elementem lidské svobody, handicapovaným osobám a seniorům napomáhá k intenzivnějšímu zapojení se do společenského života.

Doprava je ale i sociálním, urbanistickým a environmentálním problémem současné vyspělé společnosti. Dochází ke střetu funkcí města jako pracoviště, zóny bydlení, kulturního života a sociálního zázemí s městskou zástavbou a zvyšující se osobní dopravou vlastními dopravními prostředky. Stále častěji vznikají stresové a krizové situace, které negativně působí na životní styl a prostředí, např. nárůst nehod a ucpání ulic města. Urbanistická struktura města a doprava se vzájemně velmi silně ovlivňují, je proto nezbytné zahrnout ji do strategií městského rozvoje a napojit ji na územní plánování města. Městská síť a venkovský komunikační systém dopravy musí být nastaven tak, aby doprava fungovala účelně, byla chápána motoristy, nevytvářela konflikty s okolím a neomezovala život obyvatel. Důležitá je výstavba dělící infrastruktury pro separaci chodců a rozšíření služeb MHD.

Ve vyspělých městech funguje tzv. dopravní management. Zabývá se řízením dopravy, zvláště snižováním objemu dopravy v centru města, jejím účelným prostorovým a časovým přeložením, zklidněním a ozdravením města, organizováním parkování, preferování zeleně a pěších zón, řeší bezpečnost a pohodlí občanů, upřednostňuje energeticky šetrnou dopravu, především kombinovanou a cyklistickou. (Schmeidler, 2010, s. 13-64)

3 LEGISLATIVNÍ RÁMEC A VAZBA NA STRATEGICKÉ DOKUMENTY

Legislativní normy a strategické dokumenty, které tvoří rámec a východiska pro realizaci dopravní politiky, jsou vydávány na úrovni:

- mezinárodní – předpisy typu dvou- či vícestranných mezinárodních smluv, zejména v dopravě letecké a námořní,
- unijní (EU) – primární a sekundární právo EU,
- národní (ČR) – legislativa ČR, zákony a nařízení vlády,
- regionální (krajské) – nařízení a obecně závazné vyhlášky kraje,
- místní (obecní) – nařízení a obecně závazné vyhlášky obcí.

3.1 Dopravní politika EU

Posláním EU je trvalý a vyrovnaný rozvoj členských států a jejich regionů, vytváření společného trhu a společných politik. Vzhledem k tomu, že doprava je jedním z klíčových faktorů moderní ekonomiky a důležitým hospodářským odvětvím – tvoří zhruba 7 % HDP a 5 % zaměstnanosti EU – je jí věnováno samostatné odvětví politiky EU. Dopravní politika EU je pak jedním ze základních východisek pro tvorbu národních dopravních strategií členských zemí.

Hlavní cíle dopravní politiky EU můžeme shrnout takto: utváření konkurenceschopné, bezpečné a k životnímu prostředí ohleduplné dopravy, pro zajištění mobility obyvatel v souladu s legislativou a záměry EU.

Odpovědnými orgány za její realizaci jsou: Evropská komise (Generální ředitelství pro dopravu a energetiku), Rada EU (Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku) a Evropský parlament (Výbor pro dopravu a cestovní ruch). (Euroskop, 2012)

3.1.1 Doprava v dokumentech EU

Zakotvení dopravy v platném primárním právu EU:

- **Smlouva o Evropské unii**, tzv. **Maastrichtská smlouva** (1992) – čl. 3 modifikuje stanovy společné politiky v oblasti dopravy, odstranění cel dovozu a vývozu v rámci EU, a čl. 75 upravuje pravidla mezinárodní dopravy, podmínky provozu

dopravních služeb, opatření pro zvýšení bezpečnosti. Smlouva o Evropské unii byla později pozměněna Amsterodamskou smlouvou (1997) a Smlouvou z Nice (2001). Byl zřízen CF pro financování TEN-T. (Primární právo, 2012; Smlouva o Evropské unii, 2004, s. 6, 12)

- **Lisabonská smlouva**, tzv. **Smlouva o fungování Evropské unie** – byla podepsána v Bruselu 3. prosince 2007 a vstoupila v platnost 1. prosince 2009. Pozměňuje Smlouvu o Evropské unii. Dopravě je věnována Hlava VI, čl. 90 – 100, řeší podmínky mezinárodní dopravy, bezpečnost, ceny dopravy a zákaz diskriminace. Dosud opatření v oblasti dopravy přijímala Rada svou kvalifikovanou většinou, Lisabonská smlouva zavádí společné rovnocenné rozhodování Rady a Parlamentu. (Primární právo, 2012; Konsolidované znění smlouvy o fungování Evropské unie, 2010, s. 85-88)

Další úpravou je sekundární právo EU, je to celek normativních aktů k provádění smluv. Dělíme je na akty závazné a akty další. K závazným aktům patří nařízení, směrnice a rozhodnutí, akty další pak představují doporučení a stanoviska. Nejvýznamnější jsou především nařízení Evropského parlamentu, Rady nebo Komise.

- **Nařízení** – obecně závazné pravidlo pro všechny, má přímou účinnost tzn., že se rovná vnitrostátnímu právu členských států.
- **Směrnice** – adresována členským státům, nepředepisuje postup ani metody, ale pouze cíle, kterých má být dosaženo.
- **Rozhodnutí** – je závazné jako celek, ale je vydáno pro konkrétní případ a určeno jednotlivým adresátům.
- **Doporučení** – není právně závazné, vytyčuje pouze postup.
- **Stanoviska** – nejsou právně závazné, vyjadřují stanovisko dané instituce týkající se určené otázky. (Sekundární právo, 2010)

Mezi ostatní dokumenty EU rámcově upravující oblast dopravy patří tzv. Bílé a Zelené knihy.

- **Bílé knihy** – dokumenty vydávané Evropskou komisí, obsahují návrhy na činnost EU v určité oblasti. Po schválení Radou se z Bílé knihy stává program EU pro danou problematiku, pro členské země má doporučující nezávazný charakter. (Bílé knihy, 2012) V roce 2011 byla vydána **Bílá kniha Plán jednotného evropského**

dopravního prostoru – vytvoření konkurence schopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje – zabývá se vizí evropského dopravního prostoru v budoucnu, řeší konkurenceschopnost a udržitelnost dopravního systému, snižování emisí, globalizaci v přepravě, meziměstskou víceúčelovou dopravu, čistotu a bezpečnost dopravy, městskou mobilitu, inovaci a modernizaci dopravní infrastruktury a její financování.

- **Zelené knihy** – taktéž vydává Evropská komise. Jedná se o dokumenty, které popisují současný stav určité problematiky a navrhují řešení situace, zahajují proces veřejné diskuze o konkrétních tématech a záměrech Evropské komise (poté se přistupuje k jejich zpracování do zákona nebo směrnice). Do těchto diskuzí lze vstoupit připomínkami, ty může podat téměř kdokoli. Někdy předchází publikace Zelené knihy následnému vydání Bílé knihy. (Zelené knihy, 2012) V roce 2007 byla publikována **Zelená kniha Na cestě k nové kultuře městské mobility** – pojednává o dopravě v rámci měst, hledá nové přístupy k inteligentnější a dostupnější městské dopravě, konzultuje nové kultury městské mobility, městskou zeleň a bezpečnost a dotýká se také zdrojů financování. V roce 2009 vyšla **Zelená kniha TENT-T: přezkum politiky Směrem k lépe integrované Transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky** – zde jsou diskutovány základy politiky TEN-T pro další léta, otázky globalizace, plánování sítě, výhody a nevýhody zavedených přístupů, očekávaná poptávka po využívání sítě, její silné a slabé stránky a možné alternativy dalšího rozvoje TEN-T.

3.2 Dopravní politika ČR

Dopravní politika je součástí hospodářské politiky ČR. V rámci členství v EU přirozeně vychází ze zásad politiky EU a implementuje evropské právní předpisy do našeho práva. Jejím úkolem je stanovení pravidel přepravního trhu, definice funkcí státu, tvorba předpisů a priorit pro zajištění dopravní obsluhy, ovlivňování dopravní soustavy a uspokojování přepravních potřeb při respektování historického vývoje, ekonomiky, geografických podmínek a ekologie, požadavků přepravníků i cestujících, životního standardu a svobodné volby občana.

Cíle dopravní politiky:

- realizace trvale udržitelného rozvoje dopravy, mobility, svobodného obchodu v přepravě a harmonizace podmínek přepravního trhu,
- podpora šetrných druhů dopravy a vývoje ekologické dopravní techniky,
- provádění opatření EU v podmínkách dopravní soustavy ČR,
- transformace a modernizace dopravní soustavy a rozvoj dopravní infrastruktury ČR,
- podpora veřejné dopravy a zkvalitňování dopravy regionální,
- udržení účasti státu na rozvoji dopravy, harmonizace daní,
- zlepšování mobility handicapovaných osob,
- financování oblasti dopravy, výzkum a vývoj, ...

Nástroje státu pro plnění cílů dopravní politiky mají regulační, pobídkovou a organizační funkci, patří sem:

- pro funkci regulační – zákony, nařízení, obecně závazné vyhlášky a další právní normy, závazky z mezinárodních smluv a členství v EU, daně a poplatky,
- pro funkci pobídkovou – veřejné finance z veřejných rozpočtů,
- pro funkci organizační – tarify a ceny. (Žemlička a Mynářík, 2008, s. 70-73)

3.2.1 Legislativa ČR

Vzhledem k množství existujících předpisů a orientaci mé diplomové práce uvádím pouze ty stěžejní.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů – definice hlavních pojmů, kategorizace pozemních komunikací, upravuje jejich výstavbu, ochranu a podmínky užívání, stanoví práva a povinnosti vlastníků a uživatelů, vymezuje výkon státní správy silničními úřady a státní dozor.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů – upravuje práva a povinnosti účastníků provozu, pravidla, úpravu a řízení provozu (např. dopravní značky, světelné signály), řidičská oprávnění a řidičské průkazy, registr řidičů. Dále vymezuje pravomoc a působnost orgánů státní správy a Policie ČR.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů – stanovuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro

vlastní a cizí potřebu (podnikatelská činnost, např. taxislužba, autobusoví dopravci), dále práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojených, podmínky přepravy nebezpečných věcí, státní správu a státní dozor.

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č.168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů – zákon upravuje registr silničních vozidel, přihlašování vozidel do registru, zápis změn a trvalé vyřazení vozidel z registru, schvalování technické způsobilosti vozidel, práva a povinnosti osob, které vyrábí vozidla a pohonné hmoty, nebo je dováží a uvádí na trh, dále vlastníků a provozovatelů vozidel, stanic technické kontroly a stanic měření emisí, výkon státní správy a dozoru.

Prováděcím předpisem je **vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel**, ve znění pozdějších předpisů. (Kocí, Kučerová, 2002, s. 22-26)

Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů – je zde dána působnost a pravomoc státních orgánů ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu. Výkonem státní správy je pověřeno Ministerstvo vnitra a policie ČR.

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů – jsou jím dány podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových a stavby na těchto dráhách, podmínky pro provozování drah a drážní dopravy, práva a povinnosti provozovatelů, třídění železničních drah podle významu, účelu a technických podmínek, vymezení drážních vozidel, nehod a pokut, výkon státní správy a dozoru.

Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů – zákon upravuje způsob zřízení, činnost a předmět podnikání akciové společnosti České dráhy, orgány společnosti a jejich pravomoci. Dále stanoví zřízení, činnost a orgány společnosti Správa železniční dopravní cesty a správního úřadu Drážní inspekce. (CODEXIS, © 1997 – 2012)

3.2.2 Národní strategické dokumenty

Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013 (2005) – je základní střednědobý strategický dokument, byla přijata usnesením vlády č. 882/2005. Určuje směr vývoje

dopravy a je podkladem pro tvorbu strategií regionálních a místních. Proklamuje co stát a výkonná moc v oblasti dopravy musí činit, může činit a činit chce. Je koncipována v souvislostech mezinárodních závazků ČR i specifických podmínek a potřeb ČR.

Globálním cílem je vytvoření podmínek pro zajištění kvalitní dopravy s ohledem na její ekonomické, sociální a ekologické dopady, respektování principů udržitelného rozvoje a změny objemu výkonů jednotlivých druhů dopravy, tzv. dělba přepravní práce.

Ke specifickým prioritám náleží např. výzkum a vývoj, zavádění nových technologií včetně telematiky, rovnost šancí a přirozená zdravá konkurence na přepravním otevřeném trhu, redukce vlivu dopravy na zdraví člověka a životní prostředí, zvýšení bezpečnosti, kvalitní infrastruktura a finanční zabezpečení naplňování cílů.

Navazující sektorové dokumenty – slouží ke konkretizaci cílů a opatření výše uvedeného hlavního strategického dokumentu, navrhují postupy plnění a způsob finančního zajištění, patří sem následující:

- **Dopravní sektorové strategie 2. fáze – Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (GAPARDI II)** – detailně zpracovává plán rozvoje infrastruktury, navrhuje finanční model při optimálním využití veřejných financí ČR a maximálním čerpání podpory z EU, využívá výstupů z dopravního modelu a analytických materiálů SFDI, ŘSD, MD a ČR, na jejich základě poté zpracovává prognózy vývoje jednotlivých druhů dopravy, možná rizika a přínosy. (1. fáze Dopravní sektorové strategie slouží jako strategický rámec pro OP Doprava, a to do roku 2013.)
- **Strategie podpory dopravní obsluhy území** – byla vzata na vědomí usnesením vlády č. 382/2006, vyplývá z ní zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. Společně s tímto zákonem je tedy orientována na systémy financování závazků veřejné služby přepravy a obnovu vozového parku pro účel veřejné dopravy osob. Podrobněji rozvádí a zpracovává opatření Dopravní politiky týkající se veřejné dopravy (např. zefektivnění poskytování veřejné podpory, podpora konkurenčního prostředí a stanovení metodiky v oblasti dopravní obslužnosti). Součástí je i celostátní plán a harmonogram dopravní obslužnosti.

- **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020 (BESIP)** – hlavním posláním je snížení počtu smrtelných dopravních nehod a prevence krizových situací.
- **Strategie inovačních technologií v dopravě (INOTECH)** – cílem je vytvoření podmínek pro zavedení nových technologií podporujících cíle dopravní politiky s vazbami na evropský systém, určuje způsoby realizace a financování možných projektů v této oblasti. (Návazné strategické dokumenty, 2011)
- **Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR (2005)** – schválena usnesením vlády č. 678/2004. Je provázána s ostatními strategickými dokumenty ministerstev, krajů a obcí, usiluje o vytvoření předpokladů pro transformaci cyklo dopravy z populární a neregulované na kultivovanou a systematicky podporovanou cyklistiku, která bude vhodnou alternativou dopravy pro zlepšení dopravní obsluhy ve městech a na venkově.

3.2.3 Legislativa kraje

Kraje, jako orgány územní samosprávy, mohou na základě zmocnění Ústavy, čl. 79 odst. 3, v mezích zákona vydávat právní předpisy. Blíže tuto oblast upravuje **zákon č. 129/2000 Sb., o krajích**, ve znění pozdějších předpisů. Právní předpisy v samostatné působnosti nazýváme obecně závazné vyhlášky kraje, jsou schvalovány zastupitelstvem kraje a publikovány ve věstnících, a v rámci přenesené působnosti se jedná o nařízení kraje, ty schvaluje rada krajů. Územní působnost právních předpisů je dána správním obvodem příslušného kraje.

Nařízení a obecně závazné vyhlášky Zlínského kraje:

- Nařízení, kterým se stanoví úseky silnic na území Zlínského kraje, na kterých se pro jejich malý dopravní význam nezajišťuje sjízdnost a schůdnost odstraňováním sněhu a náledí (č. 2/2010).
- Obecně závazná vyhláška Zlínského kraje, kterou se vyhláší 5. a 6. změna závazné části územního plánu velkého územního celku Zlínské aglomerace (č. 1/2006) – řeší vymezení koridoru pro modernizaci železniční tratě Otrokovice - Zlín-střed - Vizovice a její zařazení do veřejně prospěšných staveb. (CODEXIS, © 1997 - 2012)

3.2.4 Strategické dokumenty Zlínského kraje

Primárním dokumentem je **Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009 – 2020** (2009), která obsahuje vizi a plán ekonomického růstu Zlínského kraje a přiblížení se průměru hospodářské úrovně EU v souladu s respektováním zásad trvale udržitelného rozvoje. Mimo jiné se dotýká také problému dopravní situace kraje, analyzuje uchopitelná data všech zastoupených aspektů dopravy v kraji a předkládá varianty možných východisek a budoucích cílů pro zkvalitnění dopravy a její infrastruktury s ohledem na potenciál možného vývoje. Tvoří základ pro zpracování ostatních strategických dokumentů (např. viz níže).

Generel dopravy Zlínského kraje (2006) – jedná se o základní dopravně inženýrský dokument a význačný územně plánovací podklad. Definiuje základní složky dopravní soustavy jednotlivých druhů dopravy z hlediska jejich společné koexistence a vztahu k funkčnosti území. Je sloučen se závaznými dokumenty obcí a s územním plánem Zlínské aglomerace a územním plánem Beskyd. Výsledkem je vymezení cílového stavu silniční, železniční, letecké, vodní, kombinované, cyklistické a pěší dopravy do roku 2030 s odkazem na mezinárodní a státní závazky. Generel byl zpracován firmou UDIMO, spol. s r. o., na žádost Krajského úřadu Zlínského kraje a schválen zastupitelstvem Zlínského kraje, č. usnesením 656/Z24/04, jako výchozí a závazný dokument pro územně plánovací dokumentaci kraje.

Z ostatních můžeme uvést také **Program rozvoje cestovního ruchu ve Zlínském kraji** a **Strategii rozvoje venkova ve Zlínském kraji**, které se vždy svou dílčí částí dopravní sféry dotýkají a řeší ji v rámci zaměření a napojení na své cíle.

3.2.5 Legislativa obce

Obcím je tato pravomoc svěřena Ústavou, čl. 79 odst. 3, a **zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích**, ve znění pozdějších předpisů. Obecně závazné vyhlášky obce v samostatné působnosti schvaluje zastupitelstvo obce a nařízení v přenesené působnosti pak rada obce. (CODEXIS, © 1997 - 2012)

Dokumenty obce s rozšířenou působností Luhačovice:

- Územní plán Luhačovice (2008) – schválen usnesením č. 52/Z6/2008, účinný od 2. října 2008, řeší dopravní infrastrukturu silničního systému, místních komunikací, statické dopravy (DvK), hromadné a železniční dopravy, změny v cyklistické a pěší dopravě (chodníky).

- Nařízení obce č. 6/2006 – kterým se vymezují úseky místních komunikací ve městě Luhačovice, na kterých se pro jejich malý dopravní význam nezajišťuje sjízdnost schůdnost odstraňováním sněhu a náledí.
- Nařízení obce č. 4/2011 O vymezení oblastí města, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít ke stání silničních motorových vozidel jen za sjednanou cenu – podrobněji upraveno usnesením Rady města č. 122/R10/2011 a č. 230/R20/2011.
- Obecně závazná vyhláška č. 5/2011 O místních poplatcích – upravuje mimo jiné i poplatky za parkování. (Město Luhačovice, 2011)

3.2.6 Strategie obce s rozšířenou působností Luhačovice

Hlavním dokumentem určujícím směr dalšího rozvoje a činností města je **Programové prohlášení Zastupitelstva města Luhačovice na volební období 2010 – 2014**. Jedná se o usnesení koalice ČSSD, ODS, KDU-ČSL a TOP 09, řešeny jsou zejména otázky:

- spolupráce se Zlínským krajem,
- využití evropských fondů,
- podpora cestovního ruchu a lázeňství a zařazení města na seznam UNESCO,
- doprava a bezpečnost, především řešení omezení tranzitní nákladní dopravy, vybudování parkovacích míst a cyklotras, opravy chodníků a komunikací,
- školství, zdravotnictví, bydlení a sociální služby,
- kultura, sport a další volnočasové aktivity,
- životní prostředí,
- podpora podnikání,
- podpora integrovaných obcí. (Programové prohlášení Zastupitelstva města Luhačovice, 2011)

Dalšími písemnostmi týkající se dopravy alespoň rámcově v návaznosti na jinou řešenou problematiku, vzhledem k charakteru města, jsou:

- **Marketingová strategie cestovního ruchu ve městech Zlín, Luhačovice a v turistické oblasti Zlínsko** (2006) – orientována na cestovní ruch města a jeho okolí, zpracovává prvky nabídky služeb turistům a návštěvníkům. Dopravy se dotý-

ká v oblasti cyklotras, dopravního napojení na blízká města či turistické atraktivity a dopravního značení v intravilánu a extravilánu.

- **Uzemní studie "Využití rekreačního potenciálu specifické oblasti Luhačovic-ko"** – hlavním účelem zpracování této studie bylo zjištění současného stavu a vytvoření návrhů možností pro řešení negací a rozvoj infrastruktury rekreace a sportu na území města Luhačovice (katastrální území Luhačovice, Kladná-Žilín a Řetečov), a obcí ve správním obvodu (Pozlovice, Petrůvka, Dolní Lhota, Podhradí a Ludkovice). Doprava a dopravní infrastruktura byly zkoumány z hlediska stavu silniční a železniční dopravy, dopravy v klidu, veřejné hromadné dopravy, cykloturistiky a tras pěší turistiky, dopravního značení a vybavení. (Zlínský kraj, 2011)

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4 OBEC S ROZŠÍŘENOU PŮSOBNOSTÍ LUHAČOVICE

4.1 Profil řešeného území

Obec s rozšířenou působností Luhačovice (dále jen ORP Luhačovice) se nachází ve Zlínském kraji. Do působnosti ORP Luhačovice spadá 15 obcí (blíže viz kapitola 4.1).

Samotné město Luhačovice je tvořeno katastrálním územím 4 původně samostatných obcí (Luhačovice, Řetechov, Polichno, Kladná Žilín), které byly později sloučeny. Je známo především jako moderní lázně s bohatými léčivými přírodními zdroji a příznivými klimatickými podmínkami. Rozloha města je 3 299,8 ha a počet obyvatel 5 266 (stav k 1. lednu 2012). Leží v nadmořské výšce 250 m n. m. mezi vrcholy Malá Kamenná, Obětová, Velká Kamenná, Solné, Zálužné, Lužné a Ovčírna, které jsou součástí Vizovické vrchoviny a Bílých Karpat, nejvyšším bodem je pak kopec Komonec se 672 m n. m. Východní a jihovýchodní část okolí Luhačovic spadá do Chráněné krajinné oblasti Bílé Karpaty. Územím protéká řeka Horní Olšava, místními nazývaná Šťávnice, na jejím toku je vybudována přehrada. Vyvěrá zde 16 hydrouhličitanochlorido-sodných kyselek a 1 sirný pramen, nejznámější jsou Vincentka, Ottovka, Aloiska, Dr. Šťastného a Sv. Josefa, jsou určeny k léčbě dýchacího, trávicího a pohybového ústrojí. Sektor služeb je zaměřen na lázeňství, kulturu, relaxaci, turistiku a cykloturistiku. (Město Luhačovice, 2012)

4.2 Postavení a působnost Městského úřadu Luhačovice

Základní ustanovení pro městské úřady je dáno zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů. Městský úřad (dále jen MěÚ) plní úkoly v samostatné a přenesené působnosti. V samostatné působnosti zodpovídá Radě města a Zastupitelstvu města, v přenesené působnosti je pak podřízen Krajskému úřadu Zlín. Výkon státní správy v určeném správním obvodu je upraven zvláštními zákony.

MěÚ Luhačovice je podle zákona č. 314/2002 Sb., o stanovení obcí s pověřeným obecním úřadem a stanovení obcí s rozšířenou působností, ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášky Ministerstva vnitra č. 388/2002 Sb.:

- pověřeným obecním úřadem pro 9 obcí – Biskupice, Dolní Lhota, Horní Lhota, Ludkovice, Luhačovice, Podhradí, Pozlovice, Sehradice a Slopné,

- obcí s rozšířenou působností pro těchto 15 obcí – Biskupice, Bohuslavice nad Vlčí, Dolní Lhota, Horní Lhota, Lipová, Ludkovice, Luhačovice, Petrůvka, Podhradí, Pomezí, Rudimov, Sehradice, Slavičín, Slopné a Šanov.

Grafické znázornění správních obvodů viz příloha (P III). (Organizační řád, 2009, s. 3)

4.2.1 Organizační struktura MěÚ Luhačovice

Zastupitelstvo města Luhačovice tvoří 21 členů. Schvaluje program rozvoje územního obvodu a rozpočet obce, rozhoduje o vzniku, změně či zániku příspěvkových organizací města, schvaluje obecně závazné vyhlášky v samostatné působnosti, ze svých členů volí starostu a členy obecní rady, odvolává je z funkce, zřizuje městskou policii, schvaluje územní plán města, aj. (Zastupitelstvo města, 2012)

Rada města Luhačovice má 7 členů, je výkonným orgánem obce. K jejím aktivitám patří zabezpečení hospodaření podle schváleného rozpočtu, zřizuje a ruší odbory městského úřadu, komise a odborné pracovní skupiny, kontroluje činnost zřízených orgánů, vydává nařízení v přenesené působnosti, přijímá a projednává petice, aj. (Rada města, 2012)

Organizační struktura, zásady činnosti a metody řízení jsou upraveny základní organizační normou úřadu – Organizačním řádem MěÚ Luhačovice, platným od 1. ledna 2009. Schéma členění MěÚ Luhačovice viz příloha (P IV).

Starosta města stojí v čele městského úřadu, za svou činnost zodpovídá Zastupitelstvu, reprezentuje město navenek, svolává a řídí schůze Rady a zasedání Zastupitelstva, podepisuje právní předpisy města, koordinuje činnost místostarosty a tajemníka, řídí plnění úkolů v době mimořádných situací. Je zastoupen **místostarostou**.

Tajemník MěÚ je jmenován a odvoláván se souhlasem Krajského úřadu starostou, je odpovědný starostovi, zaujímá postavení statutárního orgánu zaměstnavatele pro všechny pracovníky MěÚ, dbá o materiálně-technické vybavení MěÚ, aj.

Dále se MěÚ člení na **odborníky**, které zřizuje a ruší Rada, takto:

- odbor správní,
- odbor finanční,
- odbor správy majetku,
- odbor stavební,

- odbor dopravy,
- odbor životního prostředí,
- odbor sociální.

4.2.2 Odbor dopravy

Součástí MěÚ Luhačovice, která se přímo zabývá problematikou dopravy, je odbor dopravy. Plní úkoly v oblasti:

- **podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích, evidence a schvalování motorových a přípojných vozidel** (jedná se např. o registr vozidel, schvalování technické způsobilosti dovezených vozidel a další),
- **získávání a zdokonalování způsobilosti k řízení motorových vozidel a provozu na pozemních komunikacích** (spadá sem např. registr řidičů, povolení k provozování autoškol a další),
- **silniční dopravy** (projednává problematiku provozu taxislužby),
- **správy pozemních komunikací – silniční hospodářství**
 - plní funkci silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu pro silnice II. a III. třídy a místní komunikace ve správním obvodu ORP Luhačovice,
 - rozhoduje o povolení připojování pozemních komunikací,
 - o zvláštním užívání silnic, o stanovení uzavírek a objízďek,
 - o stavbách, terénních úpravách a překážkách na silnici a nařizuje jejich odstranění,
 - uplatňuje stanovisko k územním a regulačním plánům,
 - stanovuje dopravní značení,
 - vykonává státní dozor,
- **správních deliktů a přestupků v dopravě, provozu na pozemních komunikacích a silničního hospodářství** (vede správní řízení, ukládá pokuty a sankce).

4.2.3 Odbor stavební

Odbor stavební je s odvětvím dopravy spojen v souvislosti územního plánování, územního rozhodování a schvalování dopravních staveb, jedná se o činnosti:

- v rozsahu pravomocí obecného stavebního úřadu pro město Luhačovice a pro obce Biskupice, Dolní Lhota, Horní Lhota, Sehradice, Slopné, Pozlovice, Podhradí a Ludkovice,
- pořizuje územní, regulační plán a plánovací podklady pro území obce, navrhuje hlavní cíle a požadavky na vypracování a změny územně plánovací dokumentace, poskytuje informace a pořizuje analytické podklady o území ve svém správním obvodu,
- vydává územní rozhodnutí o umístění či změně dopravní stavby a zařízení, o změně využití území, dělení nebo scelování pozemků a o ochranném pásmu,
- vydává souhlas k ohlášení jednoduchých dopravních staveb a terénních úprav, uděluje stavební povolení pro provedení a užívání stavby, kolaudační souhlas a povolení či nařízení k odstranění staveb,
- vykonává stavební dohled a dozor,

4.2.4 Odbor správy majetku

Odbor správy majetku působí v rámci dopravní infrastruktury zejména jako orgán přípravy a realizace investičních akcí, a také jako správce hospodaření s movitým i nemovitým majetkem města. Jedná se zde např. o budování nových cyklostezek či parkovacích domů a ploch nebo stavbu doplňkové infrastruktury a jejich následné vlastnictví, údržbu či pronájem. Je úzce provázán s odborem stavebním.

Na úseku hospodaření a správy majetku města Luhačovice zodpovídá za:

- řádné a efektivní hospodaření s movitým i nemovitým majetkem města, vedení evidence majetku, tvorbu funkční analýzy majetku a hospodaření s ním, přípravu vnitřních majetkových předpisů a instrukcí.

Na úseku investic a rozvoje města Luhačovice pak zabezpečuje tyto činnosti:

- dle usnesení zastupitelstva či rady navrhuje a realizuje investiční akce města, vypracovává odborná stanoviska, zadává stavby na základě provedeného výběrového řízení, vede předprojektovou a projektovou administrativu, kontroluje postup výstavby a dodržení stavebního rozpočtu a časového harmonogramu prací, zpracovává závěrečné hodnocení a zodpovídá za převzetí stavby. (Organizační řád, 2009, s. 4-5, 21-29)

5 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V ORP LUHAČOVICE

5.1 Stav infrastruktury silniční dopravy

Silniční komunikace pro dopravní obslužnost ORP Luhačovice lze z hlediska současného stavu hodnotit jako kvalitativně dobré, stabilizované a funkčně vyhovující pro mobilitu obyvatel i návštěvníků dané oblasti, bez výrazných problémů. Výjimkou však tvoří technický stav méně významných komunikací, který je místy neuspokojivý, a dopravní zátěž silničního provozu týkající se zvýšené tranzitní nákladní dopravy na páteřní silniční komunikaci definovaného území.

5.1.1 Vymezení hlavních dopravních tahů ORP Luhačovice

Městem Luhačovice prochází **silnice II/492**, kterou je zajištěna vazba na hlavní silniční síť kraje. Silnice II/492 se u obce Zádveřice, která je již mimo správní obvod ORP Luhačovice, napojuje na silnici I/49, která propojuje krajské město Zlín a město Vsetín, dále směr Valašské Meziříčí, resp. Moravskoslezský kraj a Slovenskou republiku.

Ve směru od jihovýchodu se silnice II/492 u obce Biskupice spojuje se **silnicí II/490**, která tvoří spojnici krajského města Zlína a města Uherského Brodu, kde se váže na silnici I/50, resp. mezinárodní silnici E 50, která je hlavní trasou Uherské Hradiště → Brno, v opačném směru pak Trenčín a dále Slovenská republika.

Severozápadně od Luhačovic se k silnici II/492 připojuje **silnice II/493** ze směru od obce Slavičín → Brumova-Bylnice a Slovenské republiky, dále v obci Dolní Lhota **silnice III/4921** ze směru Valašské Klobouky, resp. Vizovice.

Od východu je v Luhačovicích k silnici II/492 přidružena **silnice II/496** zajišťující dopravní obslužnost městské části Kladná Žilín, je důležitým tahem do blízkého města Bojkovice, kde pak přechází v silnici II/495 spojující Uherský Brod a Slavičín.

Dále je na silnici II/492 před výjezdem z města Luhačovice na obec Dolní Lhotu připojena **silnice III/4922**, která zajišťuje svedení silniční dopravy ze směru od městyse Pozlovice a obce Podhradí, kde tato silnice končí.

5.1.2 Silniční komunikace ve správním obvodu ORP Luhačovice

Údaje o dopravním napojení obcí a silniční síti správního obvodu ORP Luhačovice vykazuje následující tabulka (Tab. 4).

Tab. 4. Silniční síť ORP Luhačovice.

Značení silnice třída/číslo	Dopravní napojení obcí	Technický stav komunikace
II/492	Biskupice (křižovatka Podlipský Mlýn) – Luhačovice – Dolní Lhota – Horní Lhota	vyhovující, křižovatka se silnicí II/493 špatný
III/4921	Dolní Lhota – Sehradice – Slopné	vyhovují, Slopné na hranici ORP špatný
III/4922	Luhačovice (křižovatka směr Pozlovice) – Pozlovice – Podhradí	vyhovující, místy jen uspokojivý
II/490	Biskupice (křižovatka Podlipský Mlýn) – Polichno – a dále směr Uherský Brod	špatný
III/49026	Biskupice (křižovatka Podlipský Mlýn) – Ludkovice – a dále směr Březůvky	uspokojivý
II/490	Biskupice (střed) – a dále směr Kaňovice	vyhovující
III/49024	Ludkovice – Pradlisko – Provodov	vyhovující
III/49025	Ludkovice – Řetečov	špatný
II/496	Luhačovice (křižovatka u zámku) – Kladná Žilín – a dále směr Bojkovice	uspokojivý
II/493	Luhačovice (křižovatka směr Petrůvka) – Petrůvka – Slavičín	vyhovující
III/4931	Petrůvka (křižovatka směr Nevšová) – Ne- všová	špatný
II/493	Slavičín – Hrádek na Vlárské dráze	vyhovující, křižovatka se silnicí II/494 jen

		uspokojivý
II/495	Hrádek na Vlárské dráze – a dále směr Pitín	vyhovující
III/49520	Hrádek na Vlárské dráze – Divnice - Bo- huslavice nad Vlání	vyhovující
II/494	Slavičín (křižovatka střed) – Bohuslavice nad Vlání	vyhovující
II/495	Bohuslavice nad Vlání – a dále směr Jestřabí	špatný
III/4932	Slavičín – Lipová	uspokojivý
III/49515	Slavičín (křižovatka směr Rudimov) – Ru- dimov – a dále směr Bojkovice	vyhovující, Rudimov na hranici ORP špatný
III/49519	Hrádek na Vlárské dráze (křižovatka směr Šanov) – Šanov	uspokojivý

Zdroj: vlastní zpracování (podle mapy Celostátní sčítání dopravy 2010, 2011)

Na silnici II/492, která je ve městě Luhačovice páteřní komunikací, se napojuje síť komunikací místních, spojujících okrajové části města.

Ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti silniční dopravy byly v minulých letech na silnici II/492 vybudovány dvě okružní křižovatky, jedna v centru města a druhá na vjezdu do města od jihovýchodu ze směru od Uherského Brodu.

5.1.3 Intenzita dopravy

Dle celostátního sčítání dopravy 2010, realizovaného Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, se silniční komunikace ORP Luhačovice řadí do těchto úseků:

- **úsek s intenzitou dopravy 5001 – 7000 vozidel/24 hod.**
 - silnice II/492, II/490 a III/4932,
 - je zde problém se zvýšenou tranzitní nákladní dopravou na předmetné silnici II/492, která je zapříčiněna komplikacemi s přetížením průjezdové dopravy na silnici I/49 přes krajské město Zlín, spojující

trasy Brno, Kroměříž, Otrokovice, dále Vizovice a Vsetín, Rožnov pod Radhoštěm a Slovenkou republiku nebo Moravskoslezský kraj,

- **úsek s intenzitou dopravy 3001 – 5000 vozidel/24 hod.**
 - silnice II/496, II/493 a II/490,
- ostatní komunikace spadají do **úseku s intenzitou dopravy 1001 – 3000 vozidel/24 h**, pouze komunikace III/4932 Slavičín – Lipová a komunikace III/4921 Dolní Lhota – Sehradice – Slopné do **úseku s intenzitou dopravy 501 – 1000 vozidel/24 hod.** (Mapa Celostátní sčítání dopravy 2010, 2011)

Vzhledem k problémům plynoucím ze zesílené průjezdní nákladní dopravy je již několik let diskutovaný obchvat města Luhačovice. O podrobnější informace týkající se záměru obchvatu jsem požádala pana Ing. Miloše Valu, vedoucího odboru dopravy MěÚ Luhačovice (rozhovor ze dne 1. března 2012):

„Obchvat by měl z jihovýchodní strany propojit silnici II/490 se silnicí II/493 u obce Petřůvka, případně u obce Dolní Lhota silnici II/492. Je zvažován i tzv. „malý obchvat“, který by mohl odklonit dopravu mimo centrum samotných Luhačovic propojením silnice II/492 se silnicí II/496. U obou variant řešení je ale hlavní spornou otázkou finanční pokrytí tohoto záměru. Snahou města Luhačovice je, v případě že by odklon nákladní dopravy řešením obchvatů nebyl realizován, prosadit alespoň omezení tonáže pro průjezd nákladních vozidel formou místní úpravy provozu v dopravním značení. Avšak současná legislativa toto omezení z důvodů lázeňského města neumožňuje, a také byl vyjádřen zásadní nesouhlas obyvatel dotčených obcí, přes které by měla být doprava odkloněna, tzn. z jihovýchodní strany obce, kterými prochází silnice II/495 z Uherského Brodu do Slavičína, ze severozápadní strany obce, kterými prochází silnice II/490, resp. i silnice III/49206, napojující se ve Zlíně na silnici I/49.“

Legislativní překážku omezení tonáže tranzitní dopravy tvoří zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Konkrétně se této problematice dotýkají § 19 Obecné užívání, § 24 Omezení obecného užívání uzavírkami a objízďkami a § 25 Zvláštní užívání. Zákon vymezuje přesný výčet okolností, za jakých je možné dopravu omezit. Na výše uvedenou situaci se nevztahuje žádná z možností uvedených v zákoně. (z. č. 13/1997 Sb., § 19, § 24 – 25, 1997) Pokud by, v případě novelizace zákona, došlo k prolomení této bariéry, bylo by v dané věci zahájeno správní řízení, kdy dotčené

osoby mohou podat, jako účastníci řízení, námitky k dané věci. Zmiňovaný nesouhlas obyvatel dotčených obcí byl prozatím neoficiálně vyjádřen v minulých letech představiteli těchto obcí na schůzi starostů.

5.2 Veřejná linková doprava a městská hromadná doprava

Veřejná linková autobusová doprava je na zkoumaném území zajišťována hlavním dopravcem ČSAD Vsetín, a. s., a dopravcem Karel Housa - Housacar.

ČSAD Vsetín, a. s. (2010) – tato společnost je začleněna ve skupině ČSAD Invest (sdružení významných dopravců), je jedním z největších dopravců ve Zlínském kraji, své pobočky má ve městech Zlín, Luhačovice, Slavičín, Valašském Meziříčí a Rožnov pod Radhoštěm. Ve spolupráci s městskými a obecními úřady zabezpečuje dopravní meziměstskou a příměstskou obslužnost a dále vnitrostátní a mezinárodní zájezdovou dopravu.

Karel Housa - Housacar (2012) – soukromý dopravce, podílí se na dopravní obslužnosti Zlínského kraje, autobusové linky jsou provozovány pouze v pracovní dny, ne o víkendy a svátcích.

Městská hromadná doprava je ve městech Luhačovice a Slavičín zabezpečena veřejnou linkovou autobusovou dopravou. Jedná se o autobusové spoje, které nemají oficiální status MHD a po trase linky projíždí přes městské zastávky:

- Luhačovice: provozovna, Zahradní čtvrť, u zámku, autobusová stanice, pošta, lázeňské garáže, zotavovna Fontána, Jestřábí, Pražská čtvrť,
- Luhačovice: Kladná Žilín, Řetechov, Podhradí,
- Slavičín: rozcestí Petrůvka, rozcestí Nevšová, Luhačovská, Lukšín, Radnice, U Hotelu, Hrádek, železniční stanice.

5.2.1 Frekvence autobusových spojů

Dle jízdního řádu platného od 11.12.2011 do 08.12.2012 uvádím četnost spojů v tabulce níže (Tab. 5).

Tab. 5. Frekvence autobusových spojů pro dopravní obslužnost ORP Luhačovice.

Dopravce	Trasa	Počet spojů (pracovní dny)	Počet spojů (víkendy, svátky)
ČSAD Vsetín, a.s.	Luhačovice – Biskupice	25	15
	Luhačovice – Bojkovice	6	2
	Luhačovice – Brno	9	15
	Luhačovice – Dolní Lhota	22	11
	Luhačovice – Havířov	1	-
	Luhačovice – Hradec Králové	1	2
	Luhačovice – Kroměříž	4	5
	Luhačovice – Liberec	1	2
	Luhačovice – Nitra	2	2
	Luhačovice – Olomouc	1	2
	Luhačovice – Ostrava	1	2
	Luhačovice – Podhradí	15	5
	Luhačovice – Pozlovice	15	12
	Luhačovice – Praha	3	6
	Luhačovice – Slavičín	14	9
	Luhačovice – Řetechov	4	-
	Luhačovice – Trenčín	2	3
	Luhačovice – Uherský Brod	15	11
	Luhačovice – Uherské Hradiště	6	7
	Luhačovice – Újezd	12	9
Luhačovice – Valašské Klobouky	11	10	
Luhačovice – Vsetín	2	2	
Luhačovice – Zlín (přes Doubravy)	15	9	

	Luhačovice – Zlín (přes Dolní Lhotu)	8	4
	Luhačovice – Zlín (přes Ludkovi- ce)	8	4
	Luhačovice – Zlín (dálkové linky)	5	14
Karel Housa - Housacar	Luhačovice – Biskupice – Zlín	7	-
	Luhačovice – Dolní Lhota – Zlín	5	-
	Luhačovice – Slavičín – Valašské Klobouky	3	-
	Valašské Klobouky – Slavičín – Luhačovice	3	-

Zdroj: vlastní zpracování podle (Odjezdy Luhačovice, 2012; Karel Housa - Housacar, 2011)

Z uvedených údajů vyplývá snaha dopravců i dotčených obcí udržet vysokou četnost spojů v přiměřených intervalech především na hlavní trase Luhačovice – Zlín (ve směru přes Biskupice i přes Dolní Lhotu), Uherský Brod a Slavičín, proto dopravní obslužnost obcí ležících na této trase je velmi dobrá. Stejně tak i obslužnost příměstské části města Luhačovice, Podhradí, na trase přes Pozlovice, je dostatečná. Ostatní směry jsou obsluhovány méně z důvodu ztrátovosti spojů, což se však citelně projevuje na reakcích a spokojenosti občanů, zejména sociálně slabších skupin, ztížené dostupnosti pracovních míst a nárůstu individuální automobilové dopravy. Za negativní považují také stav, kdy se jednotlivé autobusové linky dopravců překrývají ve stejném směru, místo aby byla vyplněna časová prodleva v jiném intervalu či směru.

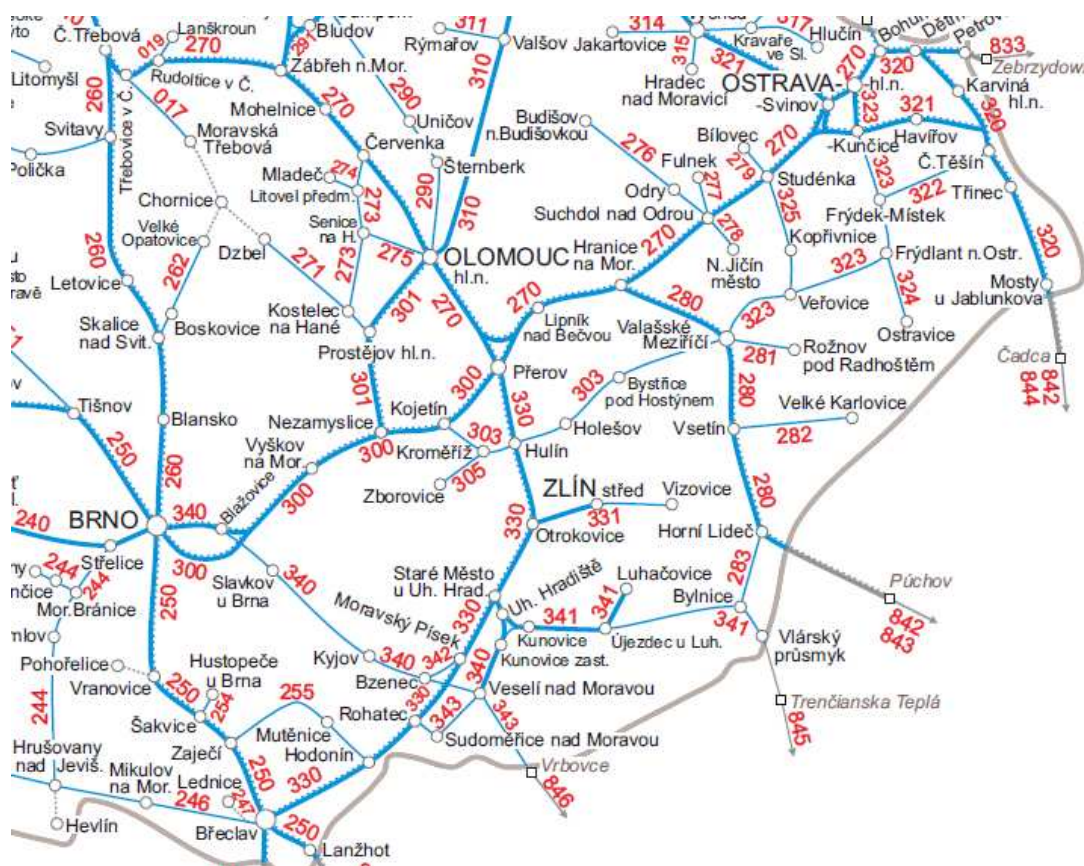
Tento problém byl v roce 2011 projednáván také představiteli dotčených měst a obcí společně s koordinátorem veřejné dopravy Zlínského kraje a se společností ČSAD Vsetín, a. s., provozovna Luhačovice. Bylo navrženo zrušení 6 ztrátových linek, což by znamenalo zrušení 14 spojů. Představitelé obcí zásadně nesouhlasili a bylo hledáno jiné možné řešení. Je nutná především úprava kritérií pro navrhování a plánování spojů v oblasti časování spojů a jako vhodná varianta se jeví i možnost zakoupení menšího dopravního prostředku, např. mikrobusu, pro obsluhu méně vytižených tras. (Město Luhačovice, 2011)

5.3 Stav infrastruktury železniční dopravy

Územím ORP Luhačovice prochází **železnice č. 341**, na níž je zajištěna osobní i nákladní železniční doprava pro část vymezeného území. Jedná se o jednokolejnou trať, která je napojena na tzv. 2. tranzitní koridor, který představuje spojení Břeclav – Zlín – Přerov, kde se větví směr Ostrava a směr Olomouc – Česká Třebová. Tento tranzitní koridor je zařazen do systému TEN-T.

Řízení této trati spadá pod správu dopravní cesty SDC střední Morava. (Správa železniční dopravní cesty, 2012)

Následující obrázek (Obr. 7) zobrazuje mapu železniční sítě ve Zlínském kraji, trať č. 341 pro ORP Luhačovice a 2. tranzitní koridor, tedy trať č. 330, která se ve městě Přerov dělí na trať č. 270 směr Ostrava a směr Olomouc.



Obr. 7. Železniční síť ve Zlínském kraji. Zdroj: (Příloha k Železničnímu jízdnímu řádu, 2012)

Ve městě Luhačovice je konečná vlaková stanice a kolej dále severním směrem nepokračuje, tudíž je dopravní obslužnost umožněna výlučně jedním směrem, a to jižně na přestupní stanici Újezdec u Luhačovic. Po této trati je zabezpečena přeprava do obcí Biskupice a Polichno. Celková délka trasy je 10 km.

Dále mohou cestující využít spojení na úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Újezdec u Luhačovic – Bojkovice – Bylnice – Vlárský průsmyk, kde na trase leží obce Slavičín, Divnice a Bohuslavice nad Vlárí. Délka trasy je 42 km. Dopravní obslužnost této části území je zprostředkována také v kombinaci s autobusovou linkovou dopravou Luhačovice – Bojkovice, s přestupem na vlakový spoj.

Technický stav železnice lze označit jako dlouhodobě stabilizovaný, udržovaný průběžnými opravami. V místech, kde se železniční síť kříží se sítí silniční, je trať vybavena elektrifikovaným zabezpečovacím zařízením se zvukovou a světelnou výstražnou signalizací. Jen ve střetu s pěší nebo poľní cestou je přejezd nechráněný, označen pouze výstražnými dopravními značkami. Ve dvou případech se na trati nachází nevyužívaný přejezd, který je z tohoto důvodu opatřen uzamčenou dopravní závorou.

Na úseku Újezdec u Luhačovic – Luhačovice byly koleje i pražce položeny před několika lety nově, proběhla rekonstrukce stanic a nástupišť, v roce 2011 byla dokončena stavební úprava pro zabezpečení podemílaného břehu řeky Horní Olšavy za obcí Polichno a inovace zabezpečovacího zařízení přejezdů.

Na úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Újezdec u Luhačovic – Bojkovice – Bylnice – Vlárský průsmyk byla také v roce 2011 dokončena úprava nestabilního podemílaného břehu řeky Olšavy u obce Bojkovice a modernizace stanice Bojkovice včetně nádražních budov, nástupiště a také zabezpečovacího zařízení přejezdů. Dále je plánována pro rok 2012 oprava tratě směrem od obce Pitín.

5.3.1 Provoz železniční dopravy

Provozovatelem drážní **osobní dopravy** na traťovém úseku č. 341 Luhačovice – Újezdec u Luhačovic a dále Staré Město u Uherského Hradiště – Újezdec u Luhačovic – Bojkovice – Bylnice – Vlárský průsmyk je pouze společnost **České dráhy, a. s.** Přeprava osob je zajišťována vlaky typu:

- **Os – osobní vlak** – zastavuje ve všech stanicích, vagony II. třídy, max. rychlost okolo 80 km/h,
- **Sp – spěšný vlak** – vlak se středním počtem zastávek, vagony I. a II. třídy, max. rychlost okolo 120 km/h,
- **R – vlak rychlík** – omezený počet zastávek, vagony I. a II. třídy, max. rychlost vlaku okolo 140 km/h, pouze na trati Újezdec u Luhačovic – Luhačovice, ve směru Vlárský průsmyk tato kategorie vlaků nejzdí. (Atlas lokomotiv, 2004)

Při osobních a spěšných vlacích jsou řazeny vozy se sníženým podlažím pro přepravu cestujících na invalidním vozíku.

Provozovatelem drážní **nákladní dopravy** na této trati je společnost **ČD Cargo, a. s.**, která je dceřinou společností podniku České dráhy, a.s., a je největším českým přepravcem pro vnitrostátní i mezinárodní nákladní dopravu. [80] Jedná se o přepravu pevných paliv, železa, chemie a potravin, dřeva, stavebnin, kontejnerů a ostatního zboží. Nákladní doprava je uskutečňována nákladními vozy podle typu přepravovaného zboží, jsou to např. vozy vysokostěnné, nízkostěnné, kryté, intermodální, izotermické, plošinové, výsypné a cisternové. (ČD Cargo, 2012)

Nákladní doprava je umožněna pouze na úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Újezdec u Luhačovic – Bojkovice – Bylnice – Vlárský průsmyk. Pro ORP Luhačovice je pak nejbližším místem nakládky a vykládky stanice Újezdec u Luhačovic, popř. stanice Uherský Brod, které jsou nejlépe situovány pro kombinaci se silniční nákladní dopravou, stanice Bojkovice je hůře přístupná nákladním vozidlům vzhledem k reliéfu silnice č. II/496.

5.3.2 Místní železniční stanice

Kategorie vybavení místních stanic železniční dopravy je uvedena v tabulce (Tab. 6).

Tab. 6. Seznam místních stanic.

Název stanice	Trať č.	Označení	Popis služeb
Luhačovice	341	A, b2	komplexní odbavení v mezinárodní i vnitrostátní přepravě, rezervace, bezbariérový přístup, služby WC a další
Polichno	341	E, b1	odbavení pouze ve vlaku, bezbarié-

			rový přístup
Biskupice u Luhačovic	341	E, b1	odbavení pouze ve vlaku, bezbariérový přístup
Újezdec u Luhačovic	341	C, b1	odbavení ve vnitrostátní přepravě, zajištění místenek, bezbariérový přístup, služby WC
Bojkovice	341	C, b3	odbavení ve vnitrostátní přepravě, zajištění místenek, bezbariérový přístup včetně nástupišť, služby WC
Slavičín	341	C, b0	odbavení ve vnitrostátní přepravě, zajištění místenek, nemá bezbariérový přístup, služby WC
Divnice	341	E, b1	odbavení pouze ve vlaku, bezbariérový přístup
Bohuslavice nad Vlčí	341	C, b0	odbavení ve vnitrostátní přepravě, zajištění místenek, nemá bezbariérový přístup

Zdroj: vlastní zpracování podle (Knižní jízdní řády, 2011)

Záchytná veřejná parkoviště u stanic (systém Park & Ride) s neomezenou parkovací dobou lze bezplatně využít ve stanici Luhačovice a Bojkovice. V těchto stanicích a také v Bohuslavicích nad Vlčí se také v těsné blízkosti nachází zastávka (nádraží) linkových autobusů. Je zde tedy umožněna přímá návaznost železniční dopravy na dopravu silniční autobusovou.

Službu úschovy kol (systém Bike & Ride) za poplatek poskytuje pouze stanice Luhačovice, v pracovním týdnu v čase od 05:35 h do 18:20 h, o víkendu od 06:40 h do 18:20 h (sobota) a do 18:45 h (neděle). Většina vlakových spojů je však vybavena pro službu rozšířené přepravy zavazadel, především jízdních kol.

5.3.3 Frekvence vlakových spojů

Dle jízdního řádu platného od 11.12.2011 do 08.12.2012 uvádím četnost spojů v následující tabulce – Tab. 7.

Tab. 7. Frekvence vlakových spojů pro dopravní obslužnost ORP Luhačovice.

Stanice	Typ vlaku	Ve směru/ze směru	Počet odjezdů	Počet příjezdů
Luhačovice	Os	Újezdec u Luhačovic	13	12
	R	Praha	3	3
	R	Olomouc	2	1
	R	Hradec Králové	-	1
Újezdec u Luhačovic	Os	Vlářský průsmyk	2	1
	Os	Bylnice	7	9
	Sp	Vlářský průsmyk	-	1
	Sp	Bylnice	2	-

Zdroj: vlastní zpracování podle (Knižní jízdní řády, 2011)

Osobní vlaky ze stanice Luhačovice zastavují v obcích Biskupice a Polichno, rychlíky těmito stanicemi pouze projíždí. Osobní a spěšné vlaky ze stanice Újezdec u Luhačovic vždy zastavují v obcích Slavičín, Divnice a Bohuslavice nad Vlárí, u prvního ranního spoje ze směru Bylnice je nutné přestoupit ve stanici Bojkovice.

Přestupní stanicí pro spojení do dalších lokalit ČR je stanice Újezdec u Luhačovic.

Počet spojů je dostačující, negativem je jejich časový interval a ne vždy dobrá návaznost v přestupních místech na ostatní spoje, což je spjato s dlouhou čekací dobou pro cestující a dochází tak k časovým ztrátám. Problém je také v kombinaci s veřejnou linkovou autobusovou dopravou, autobusové spojení se často kryje s vlakovým, místo aby vyplňovalo mezeru v časové návaznosti obslužnosti území požadovaným směrem. Spornou celospolečenskou otázkou tvoří v některých případech také čistota a hygiena prostředí interiéru vlaků či okolí stanic.

5.4 Stav infrastruktury cyklistické dopravy

Síť stávajících cyklistických komunikací a jejich doprovodné infrastruktury i plánovaná další výstavba jsou zahrnuty v územních plánech a strategiích rozvoje obcí správního obvodu ORP Luhačovice.

Pro zlepšení orientace ve skladbě sítě cyklistických komunikací uvádím specifikaci vybraných pojmů:

Cyklostezka – pod tímto pojmem se v rámci mé práce rozumí společná stezka pro chodce a cyklisty se zpevněným, většinou asfaltobetonovým, povrchem, kde se cyklisté a chodci nesmí vzájemně ohrozit, od ostatní dopravy je oddělena.

Cyklotrasa – rozumí se cesta vedená spolu s ostatní dopravou po pozemní komunikaci, opatřena nezbytným orientačním značením pro cyklisty.

Cykloturistická (příp. jen turistická) trasa – cesta mimo pozemní komunikace, terén polních, lučních a lesních cest, vhodná pro provoz cyklistů (příp. pěší turistiku) s ohledem na ochranu přírody. (Generel cyklistické dopravy města Slavičín, 2009, s. 10)

Cyklostezky a cyklotrasy neprobíhají rovnoměrně celým územím, ale jsou spíše soustředěny do dvou lokalit, tzv. „Luhačovicko“ a „Slavičínsko“.

Technický stav zpevněných povrchů tras je dobrý, u nezpevněných povrchů vzniká přirozeně problém za nepříznivého počasí či po deštivém období. Nevýhodou je také ne vždy dobře a viditelně značená trasa. Síť cyklostezek vykazuje negativum špatné návaznosti a nutností vjezdu cyklisty na frekventované silniční komunikace bez cyklistických pruhů, zejména za obcí Biskupice směrem na Uherský Brod. Také průjezd městem Luhačovice je omezen pěšími zónami, kde musí být kolo tlačeno.

5.4.1 Cyklistika „Luhačovicko“

Oblast „Luhačovicko“ zahrnuje město Luhačovice a blízké okolí s přilehlými obcemi. Okrajovou částí toho území vedou dvě značené cyklotrasy regionálního významu:

- **Cyklotrasa č. 5054** – trasa se střední obtížností, vhodná pro silniční a horská kola, povrch je asfaltový, zpevněný i místy nezpevněný, využívá silničních komunikací III. třídy, účelových komunikací a turistických stezek. Její celková délka je 36,5 km

– z toho 19 km prochází ORP Luhačovice. Trasa: Zlín – Kudlov – Provodov – Ludkovice – Luhačovice – Kladná Žilín – Rudimov – Slavičín. (Cyklotrasy, 2006)

- **Cyklotrasa č. 5056** - obtížnost, využití i povrch stejný jako u předchozí. Její celková délka je 50,5 km – z toho 11,5 km na území ORP Luhačovice. Trasa: Vizovice – Horní Lhota – Řetechov – Luhačovice – Kladná Žilín – Rudimov – Bojkovice – a dále směr Rajnochovice (Na Trojáku). (Beskydy – Valašsko, 2005)

Dále zde prochází cyklostezky a trasy místního významu:

- **Cyklostezka Luhačovice – Biskupice** – asfaltobetonový povrch vhodný i pro in-line bruslaře. Délka stezky 5 km, začíná v Luhačovicích, ulice Družstevní a pokračuje kolem železniční dráhy do obce Biskupice, kde končí. Je využívána jak k rekreačním účelům, tak i pro individuální cyklodopravu do zaměstnání a škol v Luhačovicích. Cyklostezka byla původně plánována až za obec Polichno, kde by plynule navazovala na cyklostezku z Újezdce u Luhačovic a tím se napojila na regionální cyklotrasu č. 5049, která spojuje směr Uherský Brod a Uherské Hradiště, kde se větví další regionální trasy. Příčinou zastavení výstavby jsou nevyřešené majetkové vztahy v obci Polichno a projekt je zatím ve fázi hledání další možné alternativy realizace.
- **Cykloturistická trasa Obora** – povrch tvoří převážně lesní cesty místy se zpevněným povrchem a v závěru je využita místní asfaltová komunikace, délka je 8,3 km, vhodná spíše pro horská kola. Trasa: Luhačovice centrum – pramen Ottovka – Řetechov – místní turistické atraktivity Jezírko lásky a mohylové pohřebiště. (Město Luhačovice, 2012)

Vzhledem k lázeňskému a rekreačnímu charakteru sledovaného území se zde nachází poměrně hustá síť značených turistických stezek, které slouží pro pěší turistiku i cyklistiku. Jsou sceleny do následujících 5 okruhů:

- **Malý lázeňský okruh** – délka 22 km, střední obtížnost, povrch zpevněný, kombinace turistické stezky, cyklostezky, místních a účelových komunikací. Trasa: Pozlovice (hotel Vega, možnost zaparkování vozidla) – Luhačovická přehrada – Jurkovičova alej – Sluneční lázně a lázeňská kolonáda (zde musí cyklista sesednout z kola, nachází se v pěší zóně) – průjezd městem Luhačovice – cyklostezka do Bis-

kupic – dále po hřebeni kopce s napojením na silniční komunikaci do Řetechova – Pozlovice.

- **Velký lázeňský okruh** – délka 37 km, těžší obtížnost, terén zpevněný jen částečně. Trasa: Pozlovice (hotel Vega) – Luhačovická přehrada – slavičinská cyklostezka do obce Nevšová – Petrůvka – po lesní komunikaci k obci Biskupice – Malý lázeňský okruh – Pozlovice.
- **Komonecké stezky – Kolem kolem Komonce** – délka 12 km, vysoká obtížnost, pouze nezpevněné přírodní cesty, jedná se o stezku po okolí nejvyššího kopce Komonce charakteristickou lesními cestami, prudkými výšlapy a strohými sjezdy, je vhodné pro plné využití horského kola. Start je možný opět u hotelu Vega v Pozlovicích nebo u obce Provodov na poutním místě Malenisko.
- **Jižní toulky Luhačovským Zálesím** – délka 26 km, těžší obtížnost, povrch částečně zpevněný i nezpevněný, využívá i silniční komunikace. Trasa: Luhačovice centrum – Kladná Žilín – Rudimov – Slavičín – cyklostezka kolem Pivečkova lesoparku – Nevšová – Petrůvka – Luhačovická přehrada – Luhačovice centrum.
- **Severní toulky Luhačovským Zálesím** – délka 48 km, těžší obtížnost, terén obdobně jako u výše uvedeného okruhu. Trasa: cyklostezka do Biskupic – směr obec Kaňovice – Dobrkovice – Velký Ořechov – Kelníky – Doubravy – cyklotrasa a následně cyklostezka ke Klenčovu – Provodov – Ludkovice – Pozlovice – cyklotrasa Obora – lázeňská kolonáda v Luhačovicích. (Cykloprůvodce Luhačovským Zálesím, 2012)

5.4.2 Cyklistika „Slavičínsko“

Oblast „Slavičínsko“ zahrnuje město Slavičín, obce Divnice, Nevšová a jejich okolí.

Územím prochází dálková trasa národního významu, která v pohraničí spojuje ČR a Slovensko, ČR a Polsko:

- **Trasa č. 46** – jedná se o větev dálkové jihovýchodní příhraniční trasy, tzv. Bílokarpatské magistrály: Český Těšín – Vsetín – Slavičín – Břeclav. Obtížnost střední, využívá silnic II. a III. třídy a místních komunikací, povrch je převážně zpevněný a asfaltový. Na území „Slavičínsko“ prochází obcemi Lipová, Slavičín a Hrádek na Vlárské dráze, délka trasy v této oblasti okolo 8 km. (Turistické regiony ČR, 2008)

Trasy regionálního významu:

- **Trasa č. 5054 a trasa č. 5056** – spojují směry Slavičín – Zlín; Slavičín – Bojkovice (popis viz výše v oblasti „Luhačovicko“).
- **Trasa č. 5058** – střední obtížnost, povrch asfaltový, využívá komunikace III. třídy, vhodná pro všechny typy kol, místní délka okolo 3 km, trasa: Hrádek na Vlárské dráze – Divnice – Vlachovice – Vlachova Lhota – Lačnov – Horní Lideč. (Cyklotrasy, 2006)
- **Trasa č. 5238** – střední obtížnost, zpevněný asfaltobetonový povrch v kombinaci se silniční komunikací, lesními a turistickými cestami, vhodná pro všechny typy kol, délka 9 km. Trasa: 1. část, tzv. Po stopách Slovanů na Jihovýchodní Moravě, je tvořena 4 místními lokalitami Pivečkův lesopark – Lochovec – Tatarka – Nad Nevšovou. Na této cyklotrase každoročně pořádán cyklistický závod Slavičínský bajkap. Ve 2. části trasa navazuje v obci Nevšová – směr Pozlovice, Luhačovická přehrada – končí však před křižovatkou silnic II. 492 a 493.
- **Trasa č. 5251** – odlehlou obcí Šanov probíhá zpevněná stezka s napojením na trasu č. 49 směr Hostětín – Pitín; Rokytnice, která je napojovací větví na trasu č. 46.

Trasy místního významu:

- **Cyklostezka Slavičín, ul. Luhačovská** – součástí trasy č. 5238, rozšíření cyklodopravy po městě Slavičín, délka 0,76 km, vede k místnímu sportovnímu areálu Oáza. (Generel cyklistické dopravy města Slavičín, 2009, s. 19-25)
- **Sít' místních cykloturistických tras** – poznávací charakter zaměřen na město Slavičín a jeho blízké okolí: **Jižní okruh, Severní okruh, Velký slavičínský okruh** – prochází obcemi Slavičín, Bohuslavice nad Vlárí, u Jestřabí se napojuje na trasu č. 49 do Rokytnice, dále na trasu č. 46 směr Hrádek na Vlárské dráze, Rudimov s napojením na trasu č. 5054 a přes Nevšovou zpět do Slavičina.
- **Místní spojovací trasy** – jsou v kombinaci s turistickými trasami, nezpevněný povrch, převážně polní a lesní cesty. Jsou značeny jako **Trasa č. 1 až č. 6**. Spojují Slavičín s okolními obcemi. Trasa č. 2 se napojuje na národní cyklotrasu č. 46 a trasa č. 3 pak na regionální cyklotrasu č. 5058. (Město Slavičín, 2009)

5.4.3 Doprovodná infrastruktura

Síť cyklostezek a cyklotras je doplněna nezbytnou doprovodnou infrastrukturou, do které patří dopravní značení, informační tabule s mapou trasy, seznamem okolních atraktivit a informacemi o daném místě, odpočívadla a tzv. CykloPointy.

Město Luhačovice ve spolupráci s Mikroregionem Luhačovské Zálesí, o. p. s. a firmou Bi-Fu Luhačovice odstartovalo v roce 2011 projekt výstavby záchytných míst pro cyklisty, tedy CykloPointů. Dosud se podařilo vybudovat 3 záchytná místa:

- **1. CykloPoint** – Luhačovice, ul. Družstevní cykloservis BiFu Stanislava Duháně,
- **2. CykloPoint** – Pozlovice, hotel Vega,
- **3. CykloPoint** – Maleniska, restaurace.

Cyklistům jsou zde poskytovány informační služby týkající se cyklotras, doporučení trasy dle požadavků klienta, nabídka náradí a náhradních dílů pro opravu kola a zařízení pro mytí kola. Zaměstnanci zařízení provozujících CykloPointy také pravidelně trasy projíždí a kontrolují jejich stav.

V příštích letech se plánuje dobudování dalších míst, záměrem je celkový počet 8 CykloPointů, a proškolení recepcí hotelů a informačních center, pro zlepšení informační dostupnosti a spokojenosti příznivců cykloturistiky. (Město Luhačovice, 2012)

5.5 Doprava v klidu

Pro hodnocení stávajícího stavu parkování na území ORP Luhačovice jsem si vybrala přímo město Luhačovice, kde dle mého názoru je tento problém nejvíce citelný z důvodu zvýšených požadavků na parkovací kapacity, obzvláště v období lázeňské sezóny při přílivu turistů i nárůstu zaměstnanců sezónních pracovních míst. Nedostatek parkovacích míst se také negativně projevuje v obytných zónách a sídlišti, kde nevhodné odstavení vozidla narušuje plynulost a bezpečnost silničního provozu i prostředí pro bydlení a život obyvatel.

Ve městě se nachází tyto typy možného parkování:

- placené stání s parkovacím automatem,
- parkování s parkovací kartou – značení karty písmenem A, C, E, L, Z,
- placené stání na soukromém pozemku,
- vyhrazené stání pro komerční subjekty nebo veřejnou správu,

- bezplatné stání na městském či soukromém pozemku,
- dvoupodlažní parkovací dům. (Audit dopravy v klidu – Luhačovice 2007, 2007, s. 8)

Ceny za stání vozidel na placených úsecích, platné od 11.11.2011, se pohybují v tarifech:

- 5; 10; 20 a 30 Kč/hod.,
- 36; 60 Kč/den,
- 1 900; 2 400; 4 000; 9 000 Kč/rok. (usnesení Rady města č. 122/R10/2011, 2011)

Konkrétní vymezení tarifů pro danou parkovací lokalitu, včetně specifikace použití jednotlivých typů parkovacích karet, je uvedeno v příloze (P V). Celkový přehled místních parkovacích lokalit uvádím v příloze (P VI), tabulka v příloze uvádí název lokality, typ parkování a kapacitu.

5.5.1 Audit dopravy v klidu

V roce 2007 nechalo Město Luhačovice společností Activ, s. r o., vypracovat studii statické dopravy, tzv. **Audit dopravy v klidu – Luhačovice 2007**. Studie poskytuje analýzu stavu parkování s popisem nedostatků a výhledovou bilanci s návrhem možných řešení DvK pro období 2007 – 2011 a 2011 – 2017.

Výsledky analytické části studie – bylo sledováno 1 361 parkovacích míst, kde v daném roce 2007 tvořil dominantní podíl počtu míst typ parkování zdarma. Pouze 11 % míst bylo vybaveno parkovacími automaty. Odstavování vozidel bylo z 80 % řešeno na místních komunikacích a pouze 20 % na parkovacích plochách. Parkovacích kapacity poblíž centra města dosahovaly 90 % až 100 % obsaditelnosti v průběhu běžného dne v časovém pásmu 7 h – 15 h. V centru byla parkovací plocha zaplněna nad 100 % od 7 h do 17 h. Se vzdávající vzdáleností od centra měla obsaditelnost klesající charakter. Obytné zóny naopak vykazovaly téměř 120 % využití v nočních hodinách. Výsledkem je tedy přetížení bezplatných ploch a nedostatek parkovacích míst v centru města, absence záchytných lokalit a moderních metod zklidňování dopravy. Analýza zkoumala také respektovanost zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kde dochází především k porušování zákazu stání a nerespektování parkoviště s parkovacím automatem. (Audit dopravy v klidu – Luhačovice 2007, 2007, s. 13 – 48,)

Doporučení návrhové části – hlavním cílem je dosažení rovnováhy nabídky a poptávky týkající se parkování v dané oblasti. Tu lze docílit zachováním a rozšířením parkování pro návštěvníky města, regulací parkování pro rezidenty a abonenty s ohledem na jejich potřeby, vytvářením klidových míst, vynucením dodržování pořádku v parkovacím systému a respektování zákona, implementací moderních systémů telematiky, snížením individuální automobilové dopravy ve prospěch pěší, cyklistické a hromadné dopravy.

Pro období 2007 – 2011 byla navržena operativní fáze, která řeší v krátkodobém časovém horizontu hlavní problémy stavu parkovacích kapacit, zejména regulaci jejich přetížení. Bylo doporučeno provedení těchto opatření:

- posílení parkovacích kapacit úpravou provozu na pozemních komunikacích, např. zjednosměrnění komunikací v ulicích Kamenná, Rumunská, Mlýnská, Újezda,
- rekonstrukce nevyužívaných ploch podél komunikací, např. v ulici Leoše Janáčka přeměna nevyužitého chodníku na parkovací plochu pro obyvatele přilehlých domů,
- vybudování parkoviště u sídliště v ulici Družstevní, včetně úpravy dopravního značení místní křižovatky,
- pro sídliště U Zámku vymezení parkovacích míst v ulici Nádražní,
- stavba dvoupodlažního parkovacího objektu v ulici Solné,
- rozšíření placeného parkování s parkovacími automaty. (Audit dopravy v klidu – Luhačovice 2007, 2007, s. 50 – 61)

Pro období 2011 – 2017 byla přijata základní teze řešení DvK týkající se zkvalitňování parkovacího systému a zklidňování dopravy, především tranzitní. V rámci finančního a provozního zabezpečení DvK je nutné zvážit otázku provozovatele parkovacího systému. V současnosti ve větších městech (např. Teplice, Liberec, Mladá Boleslav, Břeclav) probíhá přenos odpovědnosti za investice a provoz DvK na právnické osoby, u kterých je město buďto zřizovatelem nebo se jedná čistě o soukromé subjekty, na městech je pak ponechána kontrolní a koncepční činnost. (Audit dopravy v klidu – Luhačovice 2007, 2007, s. 60)

5.5.2 Realizovaná řešení

Záchytné parkoviště u lázeňských garáží

V roce 2008 bylo vybudováno parkoviště s poskytovanou službou WC a zastávkou pro autobusovou dopravu u lázeňských garáží v rámci celkové úpravy křižovatky silnice II/492 a odbočky na Pozlovice a vjezdu do lázeňského areálu. Parkoviště má 57 míst, z toho jsou

3 místa vymezená pro imobilní občany a dále 5 míst pro stání autobusů. Investorem bylo město Luhačovice.

Rekonstrukce parkovací lokality v ul. Nádražní

Rekonstrukce proběhla v roce 2009, bylo vybudováno 98 parkovacích míst, z toho 7 míst vymezeno pro imobilní občany a 9 míst pro stání autobusů. Výhodou parkoviště je dobrá docházková vzdálenost k nádraží (využití pro systémy Park & Ride a Bike & Ride) a k centru města. Velkým pozitivem je, že se jedná o bezplatné parkování. Investorem bylo město Luhačovice.

Dvoupodlažní parkoviště v ulici Solné, Luhačovice

Pro rozšíření parkovacích kapacit byl v roce 2009 realizován projekt výstavby dvoupodlažního parkoviště v ulici Solné. Byla využita bývalá provizorní plocha parkoviště s ohledem na urbanistickou a historickou tvář města. Vzniklo 118 parkovacích míst. Parkoviště je opatřeno parkovacím automatem se závorami, horní podlaží je nezastřešené otevřeného typu, spodní podlaží je uzamykatelné, vjezd i výjezd je z ulice Solné. Projekt byl spolufinancován z **ROP Střední Morava**, prioritní osa 2 Integrovaný rozvoj a obnova regionu, oblast podpory 2.2 Rozvoj měst, podoblast podpory 2.3.1 Fyzická revitalizace území. Celkové náklady projektu činily 31 300 000 Kč. (Dvoupodlažní parkoviště v ulici Solné, Luhačovice, 2012)

Rekonstrukce parkování v ulici Pod Kamennou

V roce 2011 v rámci povinnosti zabezpečit ochranné pásmo k pramenu sv. Josefa město využilo nutných úprav a vybudovalo 11 parkovacích míst a 1 místo pro imobilní občany v bezprostřední blízkosti centra města. V okolí lokality se nachází kostel, nákupní centrum a komplex ubytovacích zařízení. Rekonstrukce přispěla k navýšení parkovacích kapacit v centru města. Jedná se o parkování s parkovacím automatem. Investorem bylo město Luhačovice.

Další realizovaná opatření v oblasti parkování

V ulici Bílá čtvrť bylo místo parkování na karty pro lázeňské hosty zřízeno placené parkování prostřednictvím parkovacích automatů se zvýhodněním parkování do 2 hod. V horní části je ponecháno 14 míst pro parkování na kartu E z důvodu častých požadavků návštěvníků ubytovaných v penzionech v Bílé čtvrti.

Dále byl instalován parkovací automat za zdravotním střediskem pro zajištění a zvýhodnění krátkodobého stání návštěvníků zdravotního střediska. Je zde zvýhodněno stání do 2 hod. a dále je zde vyhrazeno parkování na karty Z pro lékaře zdravotního střediska, z důvodu zajištění jejich mobility a pohotovosti pro případ nutného lékařského výjezdu.

Za nákupním střediskem Albert byla vyhrazena místa na kartu Z (pracovníci laboratoře a lékárny ze zdravotního střediska) a kartu L pro rezidenty z bytových domů v ulicích Nábřeží a Příční.

Provozovatel parkovacího systému

Město Luhačovice neakceptovalo návrh studie **Audit dopravy v klidu – Luhačovice 2007**, kde bylo městu doporučeno zřídit provozovatele parkovacího systému prostřednictvím soukromého subjektu. Tuto činnost město zabezpečuje vlastní příspěvkovou organizací – Technické služby Luhačovice.

5.6 SWOT analýza

Na základě provedené analýzy současného stavu dopravní infrastruktury v ORP Luhačovice jsem sestavila SWOT analýzu (Tab. 8), kde jsou v tzv. matici vytyčeny hlavní silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby, které se vztahují k řešené problematice. Na základě jejich výsledků následně zpracuji projekty možných řešení vybraných problémů.

Tab. 8. SWOT analýza dopravní infrastruktury ORP Luhačovice

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> ▪ dostatečně hustá a kvalitní silniční síť s napojením na hlavní tahy Zlínského kraje ▪ uspokojivý počet linkových autobusových spojů a velmi dobrá dopravní obslužnost obcí ležících na hlavních tazích ▪ železniční trať s napojením na 2. tranzitní koridor, vyhovující četnost vlakových spojů, rekonstruované železniční stanice ▪ rozsáhlá nabídka cykloturistických tras s napojením na 2 regionální a 1 národní cyklotrasu, dobrý technický stav cyklotras, rozvíjející se systém Bike & Ride, systém CykloPointů a služeb pro cyklisty, ▪ rozšíření parkovacích kapacit v centru města Luhačovice, postupné zklidňování dopravy, rozvoj systému Park & Ride 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ místy neuspokojivý až špatný technický stav vedlejších silničních komunikací, problémy s vysokou intenzitou tranzitní dopravy ▪ zhoršená dopravní obslužnost linkovými autobusovými spoji u obcí mimo hlavní tahy, špatné časování a překrývání se spojů ▪ propojení železniční dopravou pouze jedním směrem, intervaly vlakových spojů se v časech kryjí se spoji autobusovými, vznikají mezery bez dopravní obslužnosti ▪ chybějící propojení cyklostezek a nemožnost plynulého průjezdu cyklistů městem, kolize cyklistů s ostatní dopravou ▪ nevyhovující stav parkování pro rezidenty v okolí sídlišť, nedostatečné kapacity pro osoby dojíždějící do zaměstnání

Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> ▪ využití financování z fondů EU pro rozvoj dopravy a dopravní infrastruktury ▪ inovace technického stavu silnic III. třídy, budování obchvatu pro snížení intenzity tranzitní dopravy ▪ zefektivnění veřejné dopravy lepší synchronizací spojů a kvalitní koordinací IDS, čímž dojde ke zvýšení její atraktivity a poklesu individuální automobilové dopravy ▪ dostavba propojení cyklostezek na další regionální trasy kraje, podpora rozvoje cyklistiky v rámci systému Bike & Ride ▪ vybudování záchytných parkovišť v obytných zónách a na okraji města Luhačovice, postupné vytlačení vozidel z centra města – tzv. „car free city“, přednost pěší, cyklistické a městské dopravy, rozvoj systému Park & Ride 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ nevyužití finanční podpory nabízené strukturálními fondy EU, chybná projektová dokumentace, nedostatek finančních prostředků pro realizaci projektů ▪ zastarání a zhoršení technického stavu silniční infrastruktury nárůstem tranzitní a individuální automobilové dopravy ▪ pokles zájmu o veřejnou dopravu z důvodu nárůstu cen jízdného a nevhodných intervalů spojů, ztrátovost většiny spojů vedoucí k jejich zrušení ▪ znemožnění dostavby cyklostezek z důvodu nemožného řešení majetkových vztahů, zvýšení kolize cyklistů se silniční dopravou, úpadek systému Bike & Ride ▪ neexistující řešení pro nalezení rovnovážného stavu nabídky a poptávky parkovacích kapacit z důvodu extrémního nárůstu individuální automobilové dopravy ▪ zhoršení životního prostředí a životní úrovně obyvatel

Zdroj: vlastní zpracování

5.7 Rozhovor s vedoucími představiteli města

O rozhovor jsem požádala starostu města, PhDr. Františka Hubáčka, a vedoucího odboru dopravy, Ing. Miloše Valu. Na položené otázky týkající se dopravní problematiky odpověděli ochotně, vyjádřili svůj odborný názor a postoj města k daným problémům s výhledem na budoucí rozvoj města Luhačovice. Otázky jsem zvolila tak, aby se týkaly konkrétních aspektů současného stavu dopravy a dopravní infrastruktury, a tím poskytl vyhovující hodnotu pro návrhy možných řešení definovaných problémů.

Rozhovor ze dne 28. března 2012:

Jak hodnotíte současný stav dopravy a dopravní infrastruktury v ORP Luhačovice?

PhDr. F. Hubáček: *Současný stav je jeví jako nevyhovující z toho pohledu, že se zde nenachází žádná silnice I. třídy. To se při nynějším zatížení kamionovou dopravou jeví jako naprosto klíčový problém. Silnice nižších tříd nejsou pro tuto dopravu a toto zatížení dimenzovány.*

Ing. M. Vala: *Jako pracovník Městského úřadu Luhačovice, zajišťující výkon státní správy na pozemních komunikacích našeho správního obvodu, považuji současný stav z pohledu významu stávajících silnic II. a III. třídy správního obvodu ORP Luhačovice, které zajišťují dopravu „meziokresní“, resp. spojují jednotlivé obce uvnitř tohoto obvodu, za vyhovující. Na druhé straně je ovšem stále co zlepšovat zejména z hlediska jejich stavebního a dopravně technického stavu, tedy zejména provádění jejich oprav, rekonstrukcí silničních mostů, zlepšování šířkových poměrů atp., což je věcí vlastníka těchto komunikací, tedy Zlínského kraje. Významnou a prvořadou roli zde samozřejmě hrají finance.*

Myslíte si, že kapacita parkovacích míst města Luhačovice je dostačující?

PhDr. F. Hubáček: *Domnívám se, že v současné době je v centru města dostatek parkovacích míst. Problém je snad jen při konání velkých akcí. Velkým problémem je však nedostatek parkovacích míst v dolní části města, tedy v ulicích Družstevní a Zahradní.*

Ing. M. Vala: *Tady, na rozdíl od předchozí otázky, je toto věcí vlastníka místních komunikací, tedy města Luhačovice. Z mého pohledu, jako úředníka státní správy, musím konstatovat, že otázka parkování je v Luhačovicích špatná a nedostačující. Ze strany města je snaha tuto situaci řešit, v centru bylo postaveno nové parkoviště, které „ulehčilo“ nejbližšímu okolí. Problém parkování je však zejména v lokalitách výškových domů, kde na po-*

měrně malé ploše bydlí a potřebuje také parkovat velký počet obyvatel. Dnes není výjimkou, že např. jedna rodina, obývající „panelákový byt“, vlastní nebo provozuje více než jedno vozidlo. Jedná se zejména o dolní část města – okolí panelových domů „U zámku“, ul. Družstevní a Zahradní. V ostatních lokalitách, kolem centra a v okrajových částech města, včetně lázeňského území, já osobně vidím problém jednak v tom, že situaci parkování řeší, a očekává se, že bude řešit, jen město. Je to samozřejmě jeho zájem, ale na území města je dnes řada podnikatelských subjektů nabízejících lázeňské a ubytovací služby, a s tím dnes související parkování vozidel hostů a klientů. Ve většině případů tyto subjekty parkování vozidel nezajímá a neřeší to, vozidla pak stojí na veřejných komunikacích nebo na jiných veřejných, často travnatých plochách, a vzniká problém - většina místních komunikací na území města nesplňuje šířkové poměry, které by stání vozidel umožňovaly, řešení je problematické a většinou nemožné, a také je poškozována zeleň, která k lázeňskému místu bezesporu patří.

Lze označit veřejnou dopravu v ORP Luhačovice za uspokojivou a kvalitní, nebo spíše za ztrátovou a nedostatečnou? Přikláníte se spíše ke zrušení ztrátových spojů nebo k jejich zachování?

PhDr. F. Hubáček: *Veřejná doprava je v celém ORP ztrátová a každá obec ještě přispívá k udržení současného stavu, který je každoročně se samosprávami ze strany Zlínského kraje diskutován. Současný stav je tedy kompromisem možného.*

Ing. M. Vala: *Tuto problematiku jsem schopen posoudit pouze jako občan, který může veřejnou dopravu využívat, protože z tohoto pohledu toto nespadá do působnosti výkonu odboru dopravy MěÚ. Jako občan a dojíždějící zaměstnanec musím konstatovat, že veřejná doprava je nedostatečná, z veřejně dostupných i pracovních informací vím, že je i ztrátová. Nejsem schopen říct, jaké řešení by bylo vhodné, ale jednotlivé samosprávy, tedy obce i kraj, musí hledat kompromis řešení s dopravci a financováním, je to jistě složité, ale rušení spojů nic nevyřeší, spíše uškodí jak občanům, tak i návštěvníkům regionu.*

Jaký problém pro Luhačovice představuje zvýšená intenzita tranzitní nákladní dopravy?

PhDr. F. Hubáček: *Pro Luhačovice je to zásadní otázka při dalším rozvoji lázeňství. Město se snaží neustále o vyřešení, avšak současná legislativa příliš možností nedává. Řešením by byl obchvat města, což se však jeví v současnosti jako utopie. Daleko jednodušší cestu*

vidím ve změně legislativy a v zákazu jízdy těžkých vozidel po silnicích II. a III. tříd s výjimkou koncové dopravy a umístění firem.

Ing. M. Vala: Jako úředník státní správy, který ze zákona musí dbát na veřejný zájem, tedy dodržování platné legislativy, nevidím tranzitní dopravu přes Luhačovice jako problém, co je zvýšená intenzita tranzitní nákladní dopravy je taky diskutabilní. Je řada obcí a měst, myslím nejen ve Zlínském kraji, kde je obecně průjezd nákladních vozidel, daleko větším problémem z hlediska intenzity, hlučnosti, prašnosti atd. Z hlediska samosprávy města Luhačovice je pohled na tuto dopravu jistě opačný, zastupují přece své občany a podnikající lázeňské subjekty na území města, což jistě chápu. V současnosti zde sice nebydlím, ale pocházím z města Luhačovice a chci také hezké, klidné, zelené a zdravé Luhačovice, ale jako úředník, jak už jsem řekl, musím posuzovat veřejný zájem, v tomto případě hledisko tzv. obecného užívání pozemních komunikací, tedy i silnice II/492, jehož omezení lze pouze v případech v zákoně uvedených, bohužel omezení nákladní dopravy - těžkých vozidel, nebo i zákaz jejich vjezdu, z důvodu lázeňství, není možné. V případě zákazu vjezdu do Luhačovic si nedokážu představit řešení případných objízdných tras odkloněné nákladní dopravy a nalezení kompromisu se stanovisky obcí a měst na těchto trasách, jistě by to jejich občané nepřivítali s nadšením. Řešením by možná byl obchvat města, ale i uvažované varianty „velkého nebo malého obchvatu“ vidím jako utopie. Na druhou stranu nejsem zcela přesvědčen, že i kdyby došlo ke změně legislativy, a bylo by možné tranzitní dopravu z Luhačovic „odklonit“, že místní doprava, tzn. osobní a nákladní, která by do Luhačovic mohla nadále vjíždět, by méně ovlivňovala prostředí města a lázní. Z hlediska hlučnosti a prašnosti, což jsou podle mého základní problémy z dopravy, by snížení těchto vlivů, podle mého, bylo minimální. Na rozdíl od současné technické úrovně vozidel kamionové dopravy, myslím tím technický stav motorů kamionů, by se o technickém stavu malých nákladních vozidel, zejména starších typů, někdy i osobních, dalo pochybovat. No, a prašnost není, dle mého, ani tak problémem vozidel, ale údržby komunikací.

Jaký přínos by pro město a přilehlé obce mělo dokončení cyklostezek a jejich začlenění do regionálních cyklotras?

PhDr. F. Hubáček: Propojení Luhačovic s Uherským Brodem by velmi významně prospělo k bezpečné návštěvě lázeňského města a rekreační oblasti „Luhačovicka“. Zároveň by došlo k propojení až ke slovenským hranicím.

Ing. M. Vala: Zase pouze jako občan a případný cyklista bych propojení regionálních cyklotras a místních cyklostezek považoval za přínos, ale pouze tehdy pokud budou vedeny mimo stávající silnice či místní komunikace, nebo v jejich souběhu. Významným přínosem by bylo propojení zbudované cyklostezky z Uherského Brodu, v úseku od Polichna do Biskupic. Na druhou stranu nejsem zastáncem budování cyklostezek ve volné krajině za každou cenu.

Obrací se na Vás občané s žádostí o řešení konkrétních, pro ně nejzávažnějších, problémů?

PhDr. F. Hubáček: Ano obrací. Především pak při řešení parkování a průjezdu kamionové dopravy.

Ing. M. Vala: Ano, poměrně často, zejména řešení parkování a stavu místních komunikací, zejména chodníků. Řada občanů nemá povědomí, že toto jsou převážně záležitosti samosprávy, tedy města Luhačovice, a že odbor dopravy zajišťuje něco jiného – státní správu. Někdo to pochopí, někdo nechce ...

Co je pro město, ve střednědobém výhledu, prioritou realizace v oblasti dopravy?

PhDr. F. Hubáček: Vyřešení průjezdu kamionové dopravy nebo alespoň jeho maximálního omezení a dále pak vyřešení otázky parkování v dolní části města. Dále pak zjednosměrnění některých ulic v centru města, které nám umožní zvýšení parkovací kapacity.

Ing. M. Vala: Já osobně bych spíše přivítal koncepční řešení dopravní situace obecně, tzn. stav všech komunikací, jejich údržbu a rekonstrukci, včetně možností parkování.

Mohla by realizaci možných projektů ohrozit současná ekonomická krize?

PhDr. F. Hubáček: Ekonomická situace může pouze řešení těchto problémů časově posunout, nikoliv ohrozit. V případě kamionové dopravy to není otázka ekonomiky, pokud neberu vybudování obchvatu, ale o nalezení vhodného řešení, např. změny zákona či vyhlášky.

Ing. M. Vala: Nerad používám slovo krize, ona byla, je a bude, záleží na úhlu pohledu. Osobně si myslím, že pokud by město Luhačovice, jako samosprávný celek, mělo mezi hlavními prioritami řešení dopravní infrastruktury na svém území, otázka ekonomiky, tedy financování, by se jistě musela přizpůsobit dnešní situaci, zcela jistě by se termíny realizace jednotlivých řešení a projektů z hlediska časového pouze posouvaly.

Děkuji Vám za laskavé zodpovězení mých otázek a za čas věnovaný tomuto rozhovoru.

6 SPECIFIKACE STĚŽEJNÍCH PROBLÉMŮ V DANÉ OBLASTI

Na základě provedené analýzy současného stavu dopravy a dopravní infrastruktury v ORP Luhačovice, SWOT analýzy, rozhovoru a vlastního pozorování jsem vymezila následující stěžejní problémy v dané oblasti.

V rámci silniční dopravy je největším problémem nevyhovující a špatný technický stav některých vedlejších komunikací a zvýšená intenzita tranzitní nákladní dopravy, která způsobuje především hlučnost a prašnost v lázeňském městě Luhačovice, narušuje tím poklidný ráz města a čistotu ovzduší. Tranzitní doprava je vedena po silnicích II. třídy, které nejsou určeny pro takovou zátěž, a dochází tak k poškozování jejich technického stavu. Jak vyplynulo z provedených analýz i rozhovoru se starostou města a vedoucím odboru dopravy MěÚ Luhačovice dochází k postupné rekonstrukci a údržbě na všech silnicích ve správním obvodu a ke zlepšování jejich technického stavu. Otázka snížení průjezdu či úplného odklonění tranzitní dopravy zatím není řešitelná, aniž by došlo pouze k přesunu tohoto problému na okolní obce, které jsou po stránce dopravní infrastruktury vybaveny méně, a ke vzniku nežádoucích negativních externalit.

Dalším negativem je cyklistická síť v dané oblasti. Hustota této sítě, technický stav i nabídka možných cyklovýletů pro rekreaci jsou uspokojivé a dostačující. Problém spočívá v propojení stezek a jejich návaznosti na regionální trasy, zejména ve směru na Uherský Brod a ve směru lázně, Pozlovice a přehrada. Tím dochází k četným kolizím cyklistů se silniční a pěší dopravou a také ke zpomalení rozvoje a snížení efektivity systému Bike & Ride, který by mohli využívat občané a osoby dojíždějící do škol a zaměstnání. Žádoucí je i zlepšení doprovodné infrastruktury, tedy odpočívadel, informačních tabulí a sítě Cyklo-pointů.

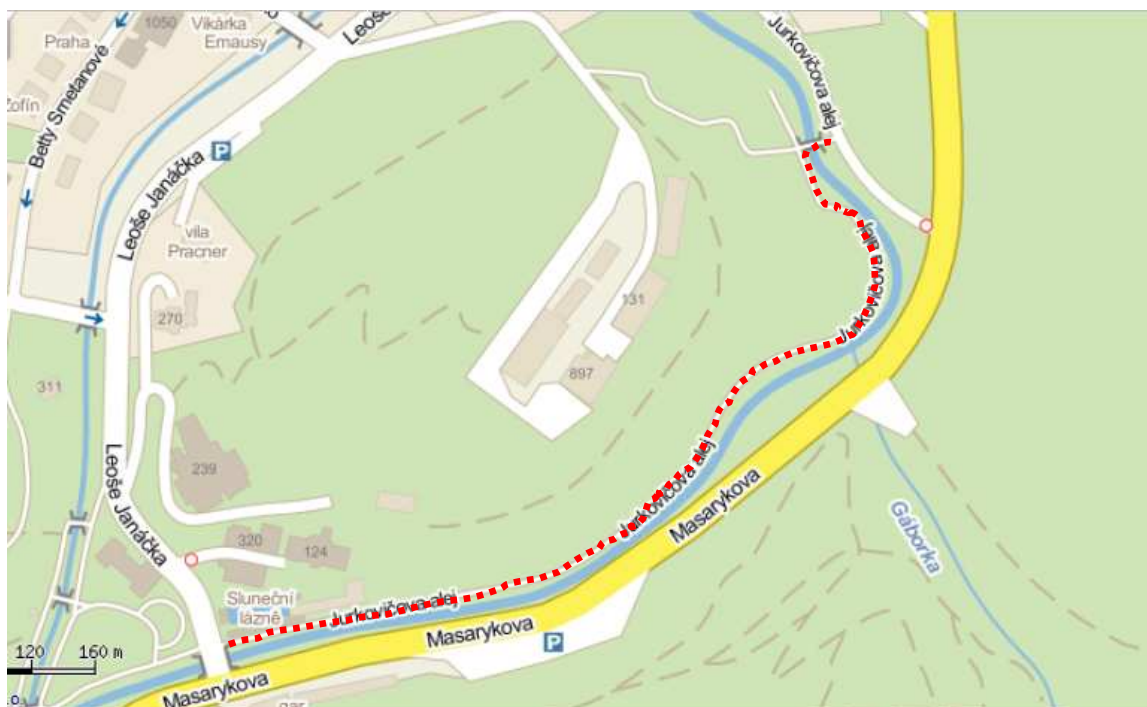
Nejvíce pocíťovaným problémem pro místní obyvatele, občany i návštěvníky daného území je nedostatek parkovacích kapacit ve městě Luhačovice. Město již podniklo kroky k řešení situace a navýšení kapacit v centru města, jak bylo zhodnoceno v kapitole výše (5.5.2 Realizovaná řešení). Nyní by se mělo zaměřit na lokality se sídelními jednotkami a najít příhodné východisko pro parkování rezidentů města, které je v současnosti nevyhovující a vykazuje značnou nedostatečnost parkovacích míst a ploch pro stání vozidel.

7 NÁVRH ŘEŠENÍ DEFINOVANÝCH PROBLÉMŮ

V této kapitole se věnuji návrhu řešení vybraných problémů, a to z oblasti cyklo dopravy a dopravy v klidu. Navržené projekty považuji za velmi přínosné pro zvýšení životní úrovně obyvatel a pro rozvoj města Luhačovice i jeho okolí. Projekty jsou v dohledné době realizovatelné a tím pádem i efektivní a účelné.

7.1 Návrh projektů pro řešení cyklo dopravy

7.1.1 Revitalizace stezky pro chodce a cyklisty: Sluneční lázně – Jurkovičova alej



Obr. 8. Mapa stezky Sluneční lázně – Jurkovičova alej. Zdroj: vlastní nákres do mapy (Mapy.cz, 2011)

Současný stav: jedná se o rekonstrukci stávající obousměrné dvoupruhové komunikace o délce 597 m, která slouží pro cyklisty i pro pěší. Je součástí turistické stezky Malý lázeňský okruh. Začíná v severovýchodní části Luhačovic, v ulici Leoše Janáčka (bývalé Sluneční lázně) a končí napojení na místní komunikaci Jurkovičova alej. Původně se jednalo pouze o chodník, který byl upraven dělicí čarou pro společný pohyb chodců a cyklistů. Povrch je ve velmi špatném technickém stavu, nevyhovující jak pro cyklisty, tak osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Stezka je v celém svém úseku úzká. Bariéru tvoří

také napojovací lávka (propojení místní silniční komunikace a stezky) s nevhodným a zdeformovaným nájezdem na straně stezky a s prudkou najížděcí rampou a 5 schody na straně silniční komunikace.

Technické aspekty projektu: rozšíření stezky ze stávajících 2,9 m na 4 m, stezka se zpevněným asfaltobetonovým povrchem, stavba nové lávky přes řeku Šťávnici v souladu s bezbariérovými požadavky, vybudování opěrných zídek a zpevněných ploch pro lavičky (odpočívadel), nové dopravní značení a informační tabule.

Možnosti spolufinancování projektu: ROP Střední Morava, aktuální výzva č. 31/2012 1.3 Bezmotorová doprava nebo dotace SFDI (oblast podpory výstavby cyklostezek) a vlastní zdroje investora (město Luhačovice).

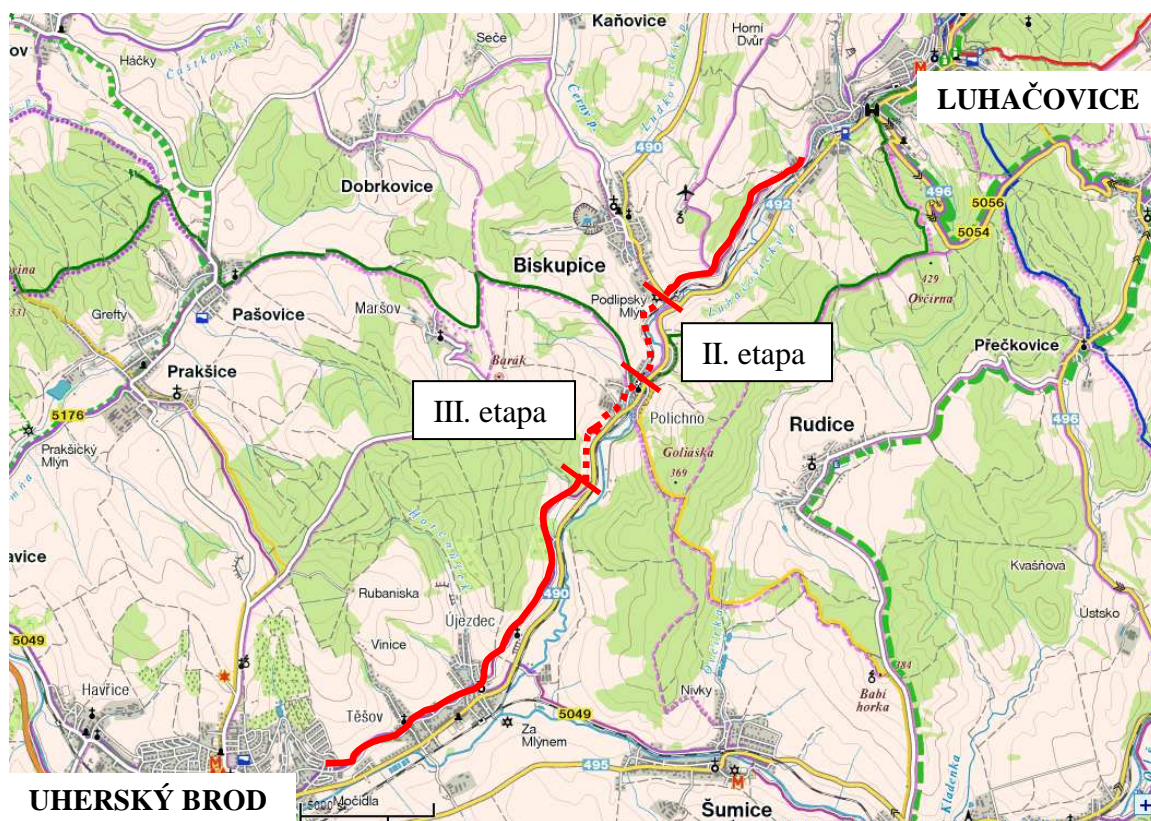
Přínos projektu: projekt, jak již bylo řečeno, předpokládá náhradu stávající stezky novou konstrukcí, čímž nebude narušen přírodní ani urbanistický ráz krajiny. Realizace projektu přispěje ke zvýšení bezpečnosti cyklistů a chodců, včetně zajištění bezbariérovosti.

7.1.2 II. a III. fáze výstavby cyklostezky Luhačovice – Biskupice – Polichno (po hranici katastrálního území Újezdec u Luhačovic) – směr Uherský Brod

Současný stav: prozatím byla v roce 2009 vybudována, jak bylo zmíněno již v kapitole výše (5.4.1 Cyklistika „Luhačovicko“) pouze I. etapa cyklostezky v úseku Luhačovice – Biskupice. II. etapa cyklostezky zahrnuje výstavbu části Biskupice – Polichno, která je ve fázi projednávání majetkoprávních vztahů. Z důvodu nutnosti napojení na cyklostezku od Uherského Brodu má však přednost realizace III. etapy.

III. etapa zahrnuje část cyklostezky z obce Polichno po hranici katastrálního území Újezdec u Luhačovic, protože je sem již přivedena cyklostezka ze směru od Uherského Brodu, která končí v lese před obcí Polichno v těsné blízkosti silnice II/490. Tento úsek je velmi nebezpečný z hlediska kolize cyklisty a silničního vozidla na komunikaci s velmi rychlým silničním provozem. Vytvořila se však bariéra realizace cyklostezky tohoto úseku v podobě problematických majetkoprávních vztahů, které se podle zjištění nedaří vyřešit. Variantou řešení by bylo odklonění cyklostezky z původní plánované trasy, což však není vhodné vzhledem k reliéfu terénu a nutnosti napojení na trasu od Uherského Brodu. Dalším problémem je současná ekonomická situace. I kdyby se vyřešily majetkoprávní vztahy a město

uspělo se žádosti o dotaci, tak i dofinancování je vzhledem k napjatosti rozpočtu města problematické.



Obr. 9. Mapa stezky Luhačovice – Biskupice – Polichno – směr Uherský Brod. Zdroj: vlastní nákres do mapy (Cykloatlas on-line, 2012)

Technické aspekty projektu: vybudování obousměrné dvoupruhové cyklostezky (II. a III. etapa) v šíři 3 m s 0,5 m zpevněnou krajnicí, s asfaltobetonovým povrchem, stezka bude vedena vedle železniční dráhy, jako pokračování cyklostezky Luhačovice – Biskupice – Polichno (po hranici katastrálního území Újezdec u Luhačovic) – směr Uherský Brod. Dále bude doplněna doprovodná infrastruktura a dopravní značení, včetně informačních tabulí.

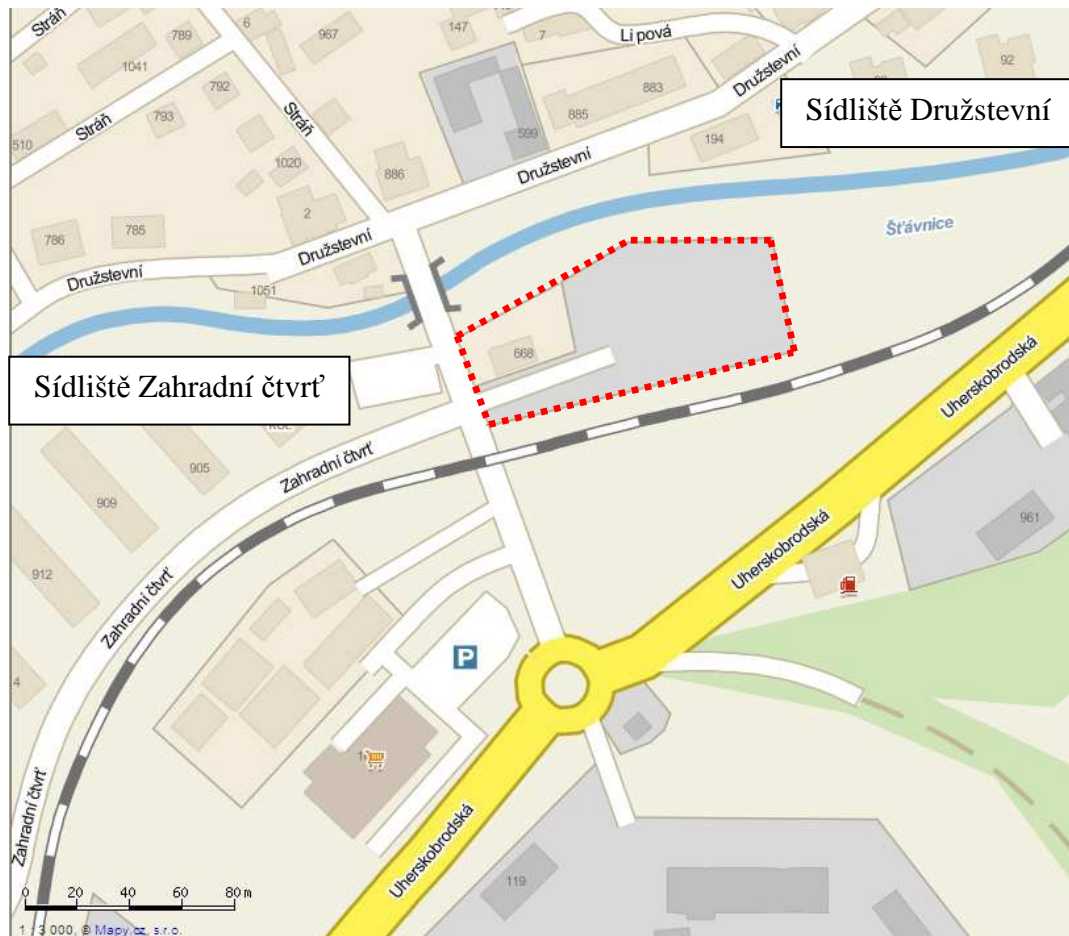
Možnosti spolufinancování projektu: dotace ze SFDI nebo ROP Střední Morava, aktuální výzva č. 31/2012 1.3 Bezmotorová doprava, a vlastní zdroje investora (město Luhačovice).

Přínos projektu: konečné propojení cyklostezky ve směru na Uherský Brod a zde napojení na regionální trasu směr Kunovice a Uherské Hradiště. Zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu bezmotorové dopravy, eliminace rizika kolize se silniční dopravou. Zvýšení atrak-

tivity cestovního ruchu, snížení individuální automobilové dopravy rozvojem alternativní cyklodopravy přilehlých obcí do města Luhačovice a města Uherský Brod.

7.2 Návrh projektů pro řešení dopravy v klidu

7.2.1 Parkovací plocha v lokalitě sídliště Zahradní čtvrť a sídliště Družstevní



Obr. 10. Parkovací plocha pro sídliště Zahradní čtvrť a sídliště Družstevní. Zdroj: vlastní nákres do mapy (Mapy.cz, 2011)

Současný stav: velká koncentrace obyvatel v oblasti sídliště Zahradní čtvrť a sídliště Družstevní přináší velký nedostatek parkovacích míst pro stání vozidel rezidentů v této oblasti města. Podle studie Audit dopravy v klidu – Luhačovice 2007 je lokalita řazena mezi přetěžované. Příliš velká koncentrace vozidel způsobuje problémy bezpečnosti a plynulosti provozu, špatným parkováním dochází také k nerespektování zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Technické aspekty projektu: vybudování parkovací plochy v místě, kde v současnosti stojí restaurace U Mata. V jejím okolí se nachází velká nevyužitá neudržovaná plocha, která je majetkem města. V rámci výstavby parkovací plochy bude nutné zrekonstruovat stávající most přes řeku Šťávnici, který je svým technickým stavem nevyhovující pro stále rostoucí dopravní zatížení, a pohyb chodců a dále rozhodnout o vhodnosti zpoplatnění parkování s ohledem aspekt parkování pro potřeby rezidentů.

Možnosti spolufinancování projektu: v případě vyhlášení možné aplikovatelné výzvy dotace z OP Doprava, ROP Střední Morava, nebo dotace SFDI a vlastní zdroje investora (město Luhačovice).

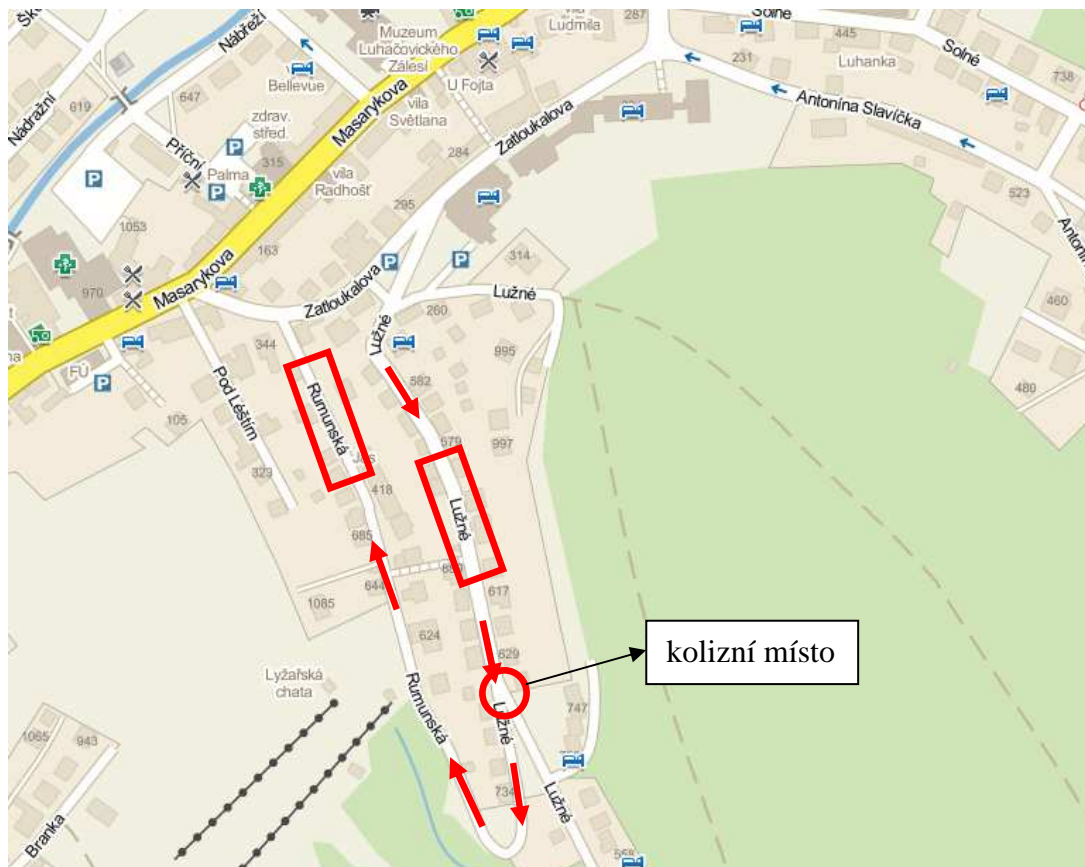
Přínos projektu: realizací projektu lze získat až 100 nových parkovacích míst, která svou polohou vyhovují pro parkování rezidentů, čímž dojde ke zklidnění dopravy, zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu a vyřešení negativního způsobu parkování v obytné zóně.

7.2.2 Zjednosměrnění vybraných ulic

Popis současného stavu: v minulosti se ve vybraných částech města osvědčilo zjednosměrnit určité ulice a tím vytvořit nová místa pro parkování. V současnosti se jeví vhodné zjednosměrnění ulic Kamenná, Újezda, Lužná a Rumusnká. Vzhledem k jejich dostatečné šíři lze vymezit jeden pruh pro odstavné parkování vozidel rezidentů i návštěvníků města.



Obr. 11. Ulice Kamenná a Újezda. Zdroj: vlastní náčrty do mapy (Mapy.cz, 2011)



Obr. 12. Ulice Lužné a Rumunská. Zdroj: vlastní nákres do mapy (Mapy.cz, 2011)

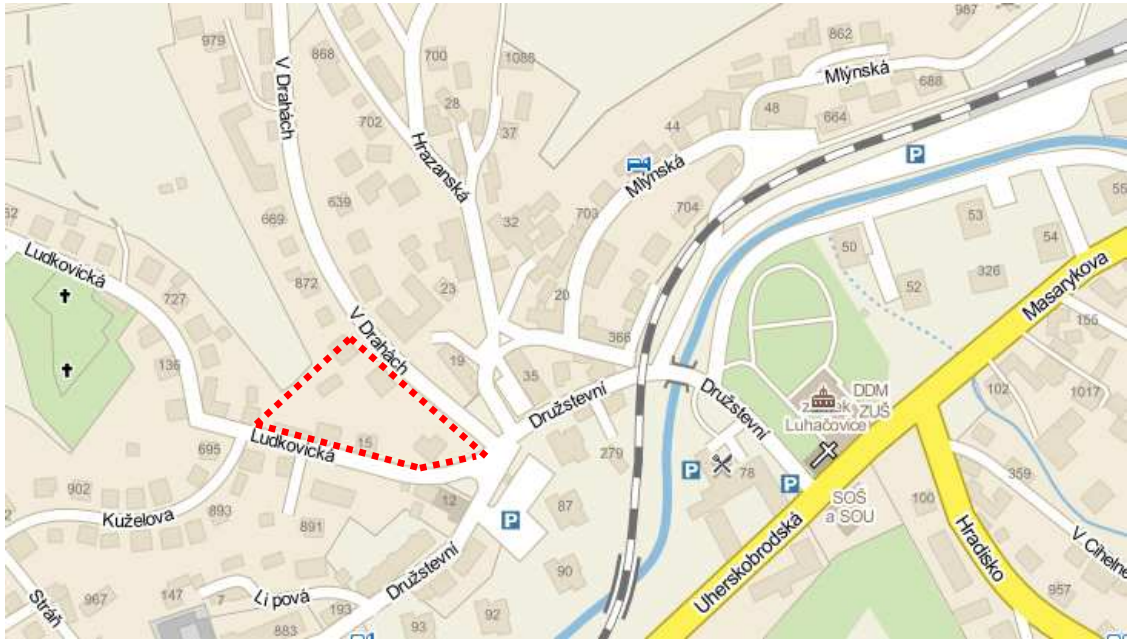
Technické aspekty projektu: zjednosměrnění ulic Kamenná a Újezda; zjednosměrnění ulic Lužné a Rumunská. Ulice budou opatřeny novým dopravním značením pro jednosměrný provoz a na místních komunikacích budou vyznačena parkovací místa. Pokud by město zvažovala zpoplatnit stání vozidel, doporučuji pak zavést zvýhodnění parkování pro rezidenty, např. parkovací kartou L.

Možnosti spolufinancování projektu: vlastní zdroje investora (město Luhačovice).

Přínos projektu: zvýšení kapacity parkovacích míst v centru města v zóně s obytnými domy. Riziko spočívá v relativně velkém úseku jednosměrných ulic a složitém nasměrování do těchto ulic. Konkrétně v ulici Lužné je zapotřebí dořešit kolizní místo – napojení místní komunikace a také majetkoprávní vztahy.

7.2.3 Parkovací plocha v lokalitě mezi ulicemi Ludkovická a V Drahách

Současný stav: nedostatečnou kapacitu parkovacích míst v lokalitě sídliště Družstevní je možné také řešit vybudováním parkoviště na pozemcích ve vlastnictví města na území mezi ulicemi Ludkovická a V Drahách.



Obr. 13. Ulice V Draháč a Ludkovická. Zdroj: vlastní nákres do mapy (Mapy.cz, 2011)

Technické aspekty projektu: stávající nevyužitá plocha nahrazena výstavbou nové parkovací plochy, doplnění dopravního značení. Rozhodnutí o zpoplatnění parkování s ohledem na parkování rezidentů sídliště Družstevní a okolních bytových domů.

Možnosti spolufinancování projektu: v případě vyhlášení možné aplikovatelné výzvy ROP Střední Morava nebo dotace ze SFDI a vlastní zdroje investora (město Luhačovice).

Přínos projektu: velmi rychlé a operativní řešení zvýšení počtu parkovacích míst za relativně nízkých nákladů. Vznikne přibližně 40 nových parkovacích míst.

ZÁVĚR

Ve své diplomové práci jsem se zabývala dopravou a dopravní infrastrukturou v ORP Luhačovice. Zaměřila jsem se především na vybrané aspekty dopravy, a to na dopravu silniční, železniční, veřejnou linkovou, městskou, bezmotorovou a dopravu v klidu.

V první části práce jsem zpracovala teoretické poznatky z této oblasti a ve druhé části jsem se následně věnovala zhodnocení současného stavu dopravy a dopravní infrastruktury ve vybrané lokalitě. Na základě výsledků metody SWOT analýzy a metody rozhovoru jsem vymezila hlavní soudobé problémy vybraných aspektů a navrhla 5 možných projektů pro jejich řešení.

ORP Luhačovice zaujímá ve vybraném regionu důležitou pozici jak správního centra, tak také přirozeného spádového jádra společenského a kulturního rozvoje pro přilehlé obce a život jejich obyvatel. V rámci krajského a národního hlediska pak význam města spočívá v lázeňství a cestovním ruchu.

Pro zajištění plnění správních funkcí města a poskytování služeb občanům a návštěvníkům města je tedy nezbytné zabezpečit kvalitní dopravní napojení obcí ve správním obvodu na město Luhačovice a také na krajské město Zlín, což zajišťuje páteřní silniční komunikace II/492 procházející napříč územím, která na sebe váže další hlavní i vedlejší komunikace správního obvodu. Technický stav komunikací je uspokojivý a průběžnými opravami je zajištěno udržování kvality povrchu. Tato oblast tedy nevykazuje žádná výrazná rizika a negativa. Problémem je pouze zvýšená tranzitní nákladní doprava a z ní vyplývající negativní dopady na život města, lázeňské klima a životní prostředí v podobě hlučnosti, prašnosti a neúměrného zatížení silnic II. třídy. Nabízí se několik variant řešení, přesto ani jedna z nich není optimální. Striktní zákaz průjezdu nákladní dopravy je z hlediska současné legislativy, zásobování města i jeho dalšího rozvoje nemožný a byl by spíše, z mého pohledu, krokem zpět. Odklon dopravy přes menší obce je také nevhodný, povede pouze k přesunu problému do lokality venkovského rázu s koncentrací sídel a rodin s dětmi. Přilehlé obce disponují pouze místními komunikacemi a silnicemi III. třídy. Jejich vybavenost je nedostačující a nejsou k zatížení tranzitní nákladní dopravou uzpůsobeny. Poslední možnou variantou řešení je vybudování obchvatu, což je otázka financí a dlouhodobého strategického plánování, nese s sebou ovšem další zábor zelených ploch a zásah do krajiny.

Veřejná linková autobusová doprava je poskytována společností ČSAD Vsetín, a. s., a soukromým dopravcem Karel Housa - Housacar. Dopravní obslužnost obcí přímo napojených na pátevní komunikace spojující danou lokalitu s krajským městem Zlín a bývalým okresním městem Uherský Brod je dostačující a vyhovující. Problém zde tvoří nedostatečná dopravní obslužnost obcí na vedlejších, méně významných, silničních komunikacích s nižší intenzitou dopravy a také vzájemné překrývání se spojů v jednom čase a směru. Zajištění spojů je však otázkou rozpočtu dotčených obcí. Řešení spočívá spíše ve vzájemném konsensu a spolupráci provozovatelů veřejné linkové autobusové dopravy vedoucí k lepší koordinaci spojů v kritických časových intervalech.

Dalším zkoumaným aspektem byla železniční doprava. Daným územím prochází pouze 1 železniční trať. Její technický stav je dlouhodobě stabilizovaný a udržovaný. Většina železničních stanic prošla rekonstrukcí a poskytované služby jsou dostačující. Doporučuji však zaměřit se, podobně jako u předchozího typu dopravy, na zlepšení koordinace vlakových spojů a jejich intenzity a návaznosti zejména v pozdních odpoledních hodinách. Považuji také za důležité rozšíření služby úschovy kol ve více stanicích vzhledem k rozvíjícímu se systému Bike & Ride a síti místních cyklostezek. Tuto službu v současnosti poskytuje pouze stanice Luhačovice.

Bezmotorová doprava je vzhledem k lázeňskému a rekreačnímu charakteru města i jeho okolí aktivně podporována. Lokalita se vyznačuje bohatou nabídkou cyklotras a cyklistických výletů po okolí. Jsou zde každoročně pořádány cyklistické závody regionálního významu, např. Slavičínský bajkap ve městě Slavičín nebo Giant Sabbath – sjezd horských kol v Luhačovicích. Sportovní a rekreační poptávka je tedy pokryta a uspokojena. Problém tvoří síť místních cyklostezek, zejména nedobudované propojení jednotlivých úseků a křížení se s pěšími zónami, kde je cyklista nucen sesednout z kola. Pro zkvalitnění cyklistické dopravy v ORP Luhačovice jsem navrhla 2 projekty. První projekt, **Revitalizace stezky pro chodce a cyklisty: Sluneční lázně – Jurkovičova alej**, řeší stávající frekventovanou stezku pro pěší a cyklodopravu, která svým technickým stavem již nesplňuje požadavky bezpečného provozu. Realizací projektu dojde k rozšíření a zkvalitnění povrchu stezky a k vybudování nutného bezbariérového přístupu. Druhý projekt, **II. a III. fáze výstavby cyklostezky Luhačovice – Biskupice – Polichno (po hranici katastrálního území Újezdec u Luhačovic) – směr Uherský Brod**, je navazujícím dílem na výstavbu cyklostezky Luhačovice – Biskupice a dále směr Uherský Brod, kde se napojí na významnou regionální

trasu směr Kunovice – Uherské Hradiště. Realizace projektu je nezbytná pro odstranění kolizních míst cyklistické dopravy s dopravou silniční na nebezpečném úseku komunikace II/490, a také pro umožnění plynulé bezmotorové dopravy občanů a turistů.

Posledním hodnoceným faktorem byla doprava v klidu ve městě Luhačovice. S problémem nedostatku parkovacích kapacit se vzhledem k nárůstu individuální silniční dopravy potýkají téměř všechna města ČR. Luhačovice již podnikly významné kroky pro navýšení kapacity v centru města, nadále se však potýkají s problémem parkování v místech koncentrace sídel. Pro vyřešení těchto obtíží doporučuji realizaci 3 projektů. První projekt, **Parkovací plocha v lokalitě sídliště Zahradní čtvrť a sídliště Družstevní**, nabízí využití stávající volné plochy mezi danými sídlišti k vybudování parkoviště pro rezidenty. Druhý projekt počítá se **zjednosměrněním vybraných ulic**, čímž dojde ke zklidnění dopravy a k rychlému a hospodárnému navýšení parkovacích míst. Třetí projekt, **Parkovací plocha v lokalitě mezi ulicemi Ludkovická a V Drahách**, je obdobou návrhu prvního, jeho realizace poskytne parkovací plochu pro rezidenty v sídlišti Družstevní.

Navržením výše uvedených projektů byl cíl mé diplomové práce splněn. Provedení těchto projektů povede k rozvoji a zatraktivnění města Luhačovice a jeho okolí, ke zklidnění dopravy v místech s koncentrací sídel a k uspokojení potřeb obyvatel a návštěvníků města.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] EISLER, Jan, 2005. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: VŠE v Praze, Fakulta podnikohospodářská. 151 s. ISBN 80-245-0772-2.
- [2] KOČÍ, Roman a Helena KUČEROVÁ, 2009. *Silniční právo*. Praha: Leges. 416 s. ISBN 978-80-87212-10-3.
- [3] KŘIVDA, Vladislav, Michal RICHTÁŘ a Ivana OLIVKOVÁ, 2007. 2. *Silniční doprava*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava. 170 s. ISBN 978-80-248-1521-3.
- [4] MARADA, Miroslav et al, 2010. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Praha: Česká geografická společnost. 165 s. ISBN 978-80-904521-2-1.
- [5] MARTINEK, Jaroslav a Jiří ČARSKÝ, 2008. *Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty*. Praha: Centrum dopravního výzkumu a ČVUT v Praze, Fakulta dopravní. 92 s. ISBN 978-80-86502-81-6.
- [6] Ministerstvo dopravy a Centrum dopravního výzkumu, 2005. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*. Praha. 38 s. ISBN 80-86502-11-2.
- [7] PEKOVÁ Jitka, Jaroslav PILNÝ a Marek JETMAR, 2008. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. 3. aktualizované vydání. Praha: ASPI. 712 s. ISBN 978-80-7357-351-5.
- [8] PRŮCHA, Petr, 2004. *Veřejná správa a samospráva*. Praha: Vysoká škola aplikovaného práva. 241 s. ISBN 80-86775-03-8.
- [9] PŘIBYL, Pavel, 2005. *Inteligentní dopravní systémy a dopravní telematika*. Praha: ČVUT v Praze. 182 s. ISBN 80-01-003122-5.
- [20] SEDMIDUBSKÝ, Vít a Osvald MILERSKI. *Dopravní politika*. In: WOKOUN, René, Jan MALINOVSKÝ et al, 2008. *Regionální rozvoj – východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. Praha: LINDE. 473 s. ISBN 978-80-7201-699-0.
- [31] SCHMEIDLER, Karel, 2010. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Ostrava: KEY Publishing. 245 s. ISBN 978-80-7418-063-7.

- [42] ŠKAPA, Petr, 2007. *1. Železniční doprava*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava. 122 s. ISBN 978-80-248-1521-3.
- [13] WOKOUN, René. *Rozvojové osy a struktura regionálních center z hlediska významu pro dopravní obslužnost*. In: WOKOUN, René, Oldřich HÁJEK et al, 2005. *1. Sborník referátů z odborné konference na téma „Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji“*. Zlín: UTB ve Zlíně, Fakulta managementu a ekonomiky. 100 s. ISBN 80-7318-351-X.
- [54] ŽEMLIČKA, Zdeněk a Jaroslav MYNÁŘÍK, 2008. *Doprava a přeprava 1. díl*. Praha: Dopravní vzdělávací institut. 161 s. ISBN 80-7270-030-8.

Internetové zdroje:

- [65] Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Mapy: Silniční a dálniční síť ČR*. [online]. © 2012 [cit. 2012-02-11]. Dostupné z:
http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/img/mapy/cr_a3_e.png
- [76] Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Silnice a dálnice v České republice 2011*. [online]. © 2012 [cit. 2012-02-11]. Dostupné z:
[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/633E2FAF9F4A1078C12578F80033A11E/\\$file/RSD2011CZ.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/633E2FAF9F4A1078C12578F80033A11E/$file/RSD2011CZ.pdf)
- [17] Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Celostátní sčítání 2010*. [online]. © 2011 [cit. 2012-03-11]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/content/doc/pentlogram-A3.jpg>
- [18] Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Celostátní sčítání 2010: Mapa*. [online]. © 2011 [cit. 2012-03-11]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/map/default.aspx>
- [19] Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Stavíme pro vás: Fondy EU*. [online]. © 2011 [cit. 2012-03-11]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/doc/Stavime-pro-vas/fondy-eu/projekty-silnicni-dopravni-infrastruktury-podporovane-z-prostredku-evropske-unie/\\$file/OPD_mapa.pdf](http://www.rsd.cz/doc/Stavime-pro-vas/fondy-eu/projekty-silnicni-dopravni-infrastruktury-podporovane-z-prostredku-evropske-unie/$file/OPD_mapa.pdf)
- [20] Správa železniční dopravní cesty. *O nás: Železnice ČR*. [online]. © 2009 - 2012 [cit. 2012-02-11]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr.html>
- [21] Správa železniční dopravní cesty. *O nás: Železniční síť v ČR*. [online]. © 2009 - 2012 [cit. 2012-02-11]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/zeleznici-sit-v-cr.html>

- [22] Správa železniční dopravní cesty. *Portál provozování dráhy. Mapy pro širokou veřejnost*. [online]. © 2009 - 2012 [cit. 2012-03-20]. Dostupné z: <http://provoz.szdc.cz/PORTAL/ViewArticle.aspx?oid=594598>
- [23] Správa železniční dopravní cesty. *Abecední seznam stanic*. [online]. © 2009 - 2012 [cit. 2012-03-20]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/soubory/knizni-jizdni-rady-111211/abseznam.pdf>
- [24] Správa železniční dopravní cesty. *Knižní jízdní řády*. [online]. © 2009 - 2012 [cit. 2012-03-20]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/knizni-jizdni-rady-111211.html>
- [25] Ministerstvo dopravy. *Mapa železniční sítě*. [online]. © 2006 [cit. 2012-02-11]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/B5D07009-9EA8-4A02-BCD4-1101CBC5C801/0/mapakatsite.bmp>
- [26] Ministerstvo dopravy. *Drážní doprava: Kategorizace železniční sítě*. [online]. © 2006 [cit. 2012-02-11]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Kategorizace+zel+site.htm
- [27] Ministerstvo dopravy. *Podřízené organizace*. [online]. © 2006 [cit. 2012-02-13]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Ministerstvo_dopravy/Podrizene_organizace/Podrizene_organizace.htm
- [28] Ministerstvo dopravy. *Legislativa: Ekonomika a finance. Rozpočet MD*. [online]. © 2006 [cit. 2012-02-13]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Ekonomika+a+finance/Rozpočet/>
- [29] Ministerstvo dopravy. *Strategie: Dopravní politika 2005 - 2013*. [online]. © 2006 [cit. 2012-02-21]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Dopravni_politika/
- [30] Ministerstvo dopravy. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 - 2013*. [online]. © 2006 [cit. 2012-02-21]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052012_uzweb.pdf

- [31] Ministerstvo dopravy. *Dotace*. [online]. © 2012 [cit. 2012-03-01]. Dostupné z: <http://dotace.mdcr.cz/>
- [32] Ministerstvo dopravy. *Operační program Doprava: Základní informace*. [online]. © 2010 [cit. 2012-03-01]. Dostupné z: <http://www.opd.cz/cz/Zakladni-informace>
- [33] Česká mountainbiková asociace. *Poradna: Požadavky tří pilířů cyklistiky*. [online]. © 2007 - 2012 [cit. 2012-02-11]. Dostupné z: <http://www.cemba.eu/poradna/pozadavky-tri-piliru-cyklistiky/>
- [34] Česká mountainbiková asociace. *Úvod: ČeMBA*. [online]. © 2007 - 2012 [cit. 2012-02-11]. Dostupné z: <http://www.cemba.eu/>
- [35] Metro, tram a trolejbusy v ČR. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida) 27. 06. 2006 [cit. 2012-03-15]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:Metro,_tram_a_trolejbusy_v_%C4%8CR.jpg
- [36] Česko jede. *Cykloturistika: dálkové trasy*. [online]. © 2011 [cit. 2012-02-11]. Dostupné z: http://www.ceskojede.cz/cms_dokumenty/cykloturistika-dalkove-trasy-mapa-verze-3-2011-08-04.pdf
- [37] Státní fond dopravní infrastruktury. *Základní informace*. [online]. © 2008 [cit. 2012-02-12]. Dostupné z: <http://sfdi.cz/CZ>
- [38] Státní fond dopravní infrastruktury. *Tisková zpráva k čerpání rozpočtu SFDI bza rok 2011*. [online]. © 2008, 2012-01-19 [cit. 2012-02-12]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/CZ/pdf/2012_tz_01.pdf
- [39] Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. *Národní program cestovního ruchu*. [online]. [cit. 2012-02-21]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/Narodni-program-cestovniho-ruchu>
- [40] Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. *Pro média: Tiskové zprávy. 2009. Cyklisté v ČR*. [online]. [cit. 2012-02-21]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/Pro-media/Tiskove-zpravy/2009/Cykliste-v-CR-vyuzivaji-pres-40-000-km-znacenyh-c>
- [41] Zlínský kraj. *Dotace a granty: Dotace Zlínského kraje 2012*. [online]. 2012-01-11 [cit. 2012-02-21]. Dostupné z: <http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=181413&doctypeART&nid=12180&cpi=1>

- [42] Zlínský kraj. *Koncepce Zlínského kraje: Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009 - 2020*. [online]. 2008-12-21 [cit. 2012-02-21]. Dostupné z: <http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=82335&doctype=ART&nid=8668&cpi=1>
- [43] Zlínský kraj. *Uzemní studie "Využití rekreačního potenciálu specifické oblasti Luhačovice"*. [online]. 2011-01-31 [cit. 2012-02-21]. Dostupné z: <http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=124678&nid=10084&doctype=ART>
- [44] Zlínský kraj. *Koncepce Zlínského kraje: Generel dopravy Zlínského kraje*. [online]. 2006-02-08 [cit. 2012-02-21]. Dostupné z: <http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?nid=3325&docid=28640&doctype=ART&did=3329>
- [45] Fondy Evropské unie. *Informace o fondech EU*. [online]. [cit. 2012-02-29]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/Informace-o-fondech-EU>
- [46] Fondy Evropské unie. *Programy 2007 -2013: ROP NUTS II Střední Morava*. [online]. [cit. 2012-02-29]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/d67b43ba-143b-4541-9624-8f9943ac3c15/ROP-NUTS-II-Stredni-Morava>
- [47] Fondy Evropské unie. *Programy 2007 -2013: Program přeshraniční spolupráce Slovenská republika – Česká republika 2007-2013*. [online]. [cit. 2012-02-29]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/0ea2b4d2-1977-417e-ad86-3b15b82e59ed/Program-preshranicni-spoluprace-Slovenska-republik>
- [48] Euroskop. *Politiky EU: Doprava*. [online]. © 2005-12 Vláda České republiky [cit. 2012-02-20]. Dostupné z: <http://www.euroskop.cz/8949/sekce/doprava/>
- [49] Euroskop. *Dokumenty EU: Bílé knihy*. [online]. © 2005-12 Vláda České republiky [cit. 2012-02-20]. Dostupné z: <http://www.euroskop.cz/200/sekce/bile-knihy/>
- [50] Euroskop. *Dokumenty EU: Zelené knihy*. [online]. © 2005-12 Vláda České republiky [cit. 2012-02-20]. Dostupné z: <http://www.euroskop.cz/8913/sekce/zelene-knihy/>
- [51] Euroskop. *Primární právo*. [online]. © 2005-12 Vláda České republiky [cit. 2012-02-20]. Dostupné z: <http://www.euroskop.cz/8917/sekce/primarni-pravo/>

- [52] Euroskop. *Primární právo: Smlouva o Evropské unii*. [online]. © 2005-12 Vláda České republiky [cit. 2012-02-20]. Dostupné z: http://www.euroskop.cz/gallery/2/758-smlouva_o_eu_puvodni_verze.pdf
- [53] Euroskop. *Primární právo: Smlouva o fungování EU*. [online]. © 2005-12 Vláda České republiky [cit. 2012-02-20]. Dostupné z: http://www.euroskop.cz/gallery/54/16344-konsolidovane_fungovani_eu.pdf
- [54] Europa Eur-lex. *ZELENÁ KNIHA Na cestě k nové kultuře...* [online]. 2012-04-03 [cit. 2012-04-13]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:PDF>
- [55] Europa Eur-lex. *BÍLÁ KNIHA Plán jednotného evropského dopravního prostoru...* [online]. 2012-04-03 [cit. 2012-04-13]. Dostupné z: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/cs/com/2007/com2007_0551cs01.pdf
- [56] Europa Eur-lex. *ZELENÁ KNIHA TENT: přezkum politiky Směrem k lépe integrované...* [online]. 2012-04-03 [cit. 2012-04-13]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:CS:PDF>
- [57] Evropská komise. *Sekundární právo*. [online]. 2010-10-30 [cit. 2012-03-22]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/ceskarepublika/abc/treaties_law/art4806_cs.htm
- [58] Město Luhačovice. *Programové prohlášení zastupitelstva města Luhačovice*. [online]. © 2012 [cit. 2012-02-20]. Dostupné z: http://www.mesto.luhacovice.cz/wcd/download/dokumenty-mesta/programove-prohlaseni/programove_prohlaseni.pdf
- [59] Město Luhačovice. *Obecně závazné vyhlášky*. [online]. © 2012 [cit. 2012-02-20]. Dostupné z: <http://www.mesto.luhacovice.cz/1457-obecne-zavazne-vyhlasky>
- [60] Město Luhačovice. *Narízení obce*. [online]. © 2012 [cit. 2012-02-20]. Dostupné z: <http://www.mesto.luhacovice.cz/1458-narizeni-obce>
- [61] Město Luhačovice. *Strategie rozvoje města Luhačovice*. [online]. © 2012 [cit. 2012-02-20]. Dostupné z: http://www.mesto.luhacovice.cz/wcd/download/dokumenty-mesta/projekty/strategie_rozvoje_cr.pdf

- [62] Město Luhačovice. *Organizační schéma*. [online]. © 2012 [cit. 2012-02-20]. Dostupné z:
<http://www.mesto.luhacovice.cz/wcd/download/mestsky-urad/organizacni-struktura-mestskeho-uradu/organizacni-schema.pdf>
- [63] Město Luhačovice. *Zastupitelstvo města*. [online]. © 2012 [cit. 2012-02-20]. Dostupné z: <http://www.mesto.luhacovice.cz/1580-zastupitelstvo-mesta>
- [64] Město Luhačovice. *Rada města*. [online]. © 2012 [cit. 2012-02-20]. Dostupné z: <http://www.mesto.luhacovice.cz/1314-rada-mesta>
- [65] Město Luhačovice. *Územní plán Luhačovice*. [online]. © 2012 [cit. 2012-02-20]. Dostupné z: <http://www.mesto.luhacovice.cz/9245-uzemni-plan-luhacovice>
- [66] Město Luhačovice. *Dotace a granty: Schválené granty města Luhačovice na rok 2012*. [online]. © 2012 [cit. 2012-02-20]. Dostupné z:
http://www.mesto.luhacovice.cz/wcd/download/dotace-granty/schvalene_granty_2012.pdf
- [67] Luhačovice. *Základní informace*. [online]. © 2012 AVONET, s. r. o. [cit. 2012-02-20]. Dostupné z: <http://www.luhacovice.cz/1615-zakladni-informace>
- [68] Luhačovice. *Cykloturistika*. [online]. © 2012 AVONET, s. r. o. [cit. 2012-03-13]. Dostupné z: <http://www.luhacovice.cz/1721-cykloturistika>
- [69] Luhačovice. *CykloPointy*. [online]. © 2012 AVONET, s. r. o. [cit. 2012-03-13]. Dostupné z: <http://www.luhacovice.cz/25908n-cyklopoint>
- [70] Luhačovice. *Dopravní dostupnost: Odjezdy autobusů*. [online]. © 2012 AVONET, s. r. o. [cit. 2012-03-13]. Dostupné z:
<http://www.luhacovice.cz/wcd/download/odjezdy-luhacovice-2012.pdf>
- [71] Luhačovice. *Novinky: Starostové jednoznačně odmítli rušení autobusových spojů*. [online]. © 2012 AVONET, s. r. o., 2011-11-02 [cit. 2012-03-13]. Dostupné z: <http://www.luhacovice.cz/25898n-doprava>
- [72] Regionální informační servis. *Mapy ke stažení: Dopravní infrastruktura...Diagram*. [online]. © 2010 – 2011 CRR ČR [cit. 2012-03-13]. Dostupné z: http://www.risy.cz/Files/Images/mapy/mapy_ke_stazeni/Doprava_Diag_2011.jpg

- [73] Regionální informační servis. *Mapy ke stažení: Dopravní infrastruktura...Interpolace*. [online]. © 2010 – 2011 CRR ČR [cit. 2012-03-13]. Dostupné z: http://www.risy.cz/Files/Images/mapy/mapy_ke_stazeni/Doprava_Interpol_2011.jpg
- [74] Regionální informační servis. *Zlínský kraj: Veřejná správa. Správní členění*. [online]. © 2010 – 2011 CRR ČR [cit. 2012-03-13]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs/krajske-ris/zlinsky-kraj/verejna-sprava/spravni-cleneni/uzemni-cleneni-mapy/>
- [75] Centrum pro dopravu a energetiku. *O nás*. [online]. 2012 [cit. 2012-03-13]. Dostupné z: <http://www.cde.ecn.cz/>
- [76] Auto*Mat. *O Auto*Matu: Iniciativa Auto*Mat*. [online]. 2012 [cit. 2012-03-13]. Dostupné z: <http://www.auto-mat.cz/o-automatu/automat-o-nas/>
- [77] Město Slavičín. *Informační centrum: Cyklotrasy na Slavičsku*. [online]. 2009-11-30 [cit. 2012-02-20]. Dostupné z: <http://www.mesto-slavicin.cz/cs/informacni-centrum/turisticke-informace/trasy-a-stezky/cyklotrasy-na-slavicinsku.html>
- [78] AtlasLokomotiv.net. *Druhy vlaků*. [online]. © 2004 – 2012 David Švestka [cit. 2012-03-13]. Dostupné z: <http://www.atlaslokomotiv.net/page-vlaky.html>
- [79] ČD Cargo. *Profil společnosti*. [online]. © 2008 [cit. 2012-03-13]. Dostupné z: <http://www.cdcargo.cz/cd-cargo/profil-spolecnosti/-74/>
- [80] ČD Cargo. *Katalog železničních nákladních vozů*. [online]. © 2012 [cit. 2012-03-13]. Dostupné z: <http://vozy.cdcargo.cz/>
- [81] Cyklotrasy. *Cyklotrasa č. 5054 Zlín - Slavičín*. [online]. © 1998 – 2012 [cit. 2012-03-13]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=95469>
- [82] Cyklotrasy. *Cyklotrasa č. 46 Vizovice – Strání – Sudoměřice (CZ/SK)*. [online]. © 1998 – 2012 [cit. 2012-03-13]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=137734>
- [83] Turistické informace. *Cyklotrasa č. 46 Vizovice – Strání – Sudoměřice (CZ/SK)*. [online]. © 1998 – 2012 [cit. 2012-03-13]. Dostupné z: <http://tourism.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=137734>

- [84] Beskydy-Valašsko. *Cyklotrasa č. 5056 Vizovice – Na Trojáku*. [online]. © 1998 – 2012 [cit. 2012-03-13]. Dostupné z:
<http://beskydy-valassko.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=137756>
- [85] ČSAD Vsetín. *Historie*. [online]. 2012 [cit. 2012-03-21]. Dostupné z:
<http://www.csadvz.cz/historie/historie.htm>
- [86] ČSAD Vsetín. *Autobusová doprava: Linková*. [online]. 2012 [cit. 2012-03-21]. Dostupné z: <http://www.csadvz.cz/busdoprav/buslink.htm>
- [87] ČSAD Vsetín. *Autobusová doprava: Zájezdová*. [online]. 2012 [cit. 2012-03-21]. Dostupné z: <http://www.csadvz.cz/busdoprav/zajezd.htm>
- [88] Karel Housa - Housacar. *Housacar*. [online]. © 2005 - 2010 [cit. 2012-03-21]. Dostupné z: <http://www.housa.cz/index.html>
- [89] ROP Střední Morava. *Můj projekt: Dvoupodlažní parkoviště v Luhačovicích*. [online]. © 2000 - 2012 [cit. 2012-03-30]. Dostupné z: <http://www.mujsprojekt.eu/drcs/silnice-mosty-a-mistni-komunikace/stredni-morava/dvoupodlazni-parkoviste-v-luhacovicich.html#objekt>
- [90] Mapy.cz. *Luhačovice*. [online]. © 2011 NAVTEQ [cit. 2012-03-30]. Dostupné z: <http://www.mapy.cz/#x=17.762795&y=49.095531&z=12>
- [91] Cykloserver. *Cykloatlas on-line: Luhačovice, Slavičín*. [online]. © 2007 [cit. 2012-03-30]. Dostupné z:
<http://www.cykloserver.cz/cykloatlas/#pos=49.10332P17.78961P12>

Legislativa:

- [92] ČESKO. Zákon č. 111/1994 Sb., ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů. In: *CODEXIS*[®]. [software]. [přístup 13. února 2012]. Požadavky na systém: PC Windows Vista, XP, 2000; 512 MB RAM; 6 GB místa na disku.
- [93] ČESKO. Zákon č. 266/1994 Sb., ze dne 14. prosince 1994 o dráhách ve znění pozdějších předpisů. In: *CODEXIS*[®]. [software]. [přístup 13. února 2012]. Požadavky na systém: PC Windows Vista, XP, 2000; 512 MB RAM; 6 GB místa na disku.

- [94] ČESKO. Zákon č. 12/1997 Sb., ze dne 24. ledna 1997 o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. In: *CODEXIS*[®]. [software]. [přístup 21. února 2012]. Požadavky na systém: PC Windows Vista, XP, 2000; 512 MB RAM; 6 GB místa na disku.
- [95] ČESKO. Zákon č. 77/2002 Sb., ze dne 5. února 2002 o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku ve znění pozdějších předpisů. In: *CODEXIS*[®]. [software]. [přístup 21. února 2012]. Požadavky na systém: PC Windows Vista, XP, 2000; 512 MB RAM; 6 GB místa na disku.
- [96] ČESKO. Zákon č. 1/1993 Sb., ze dne 16. prosince 1992 Ústava České republiky ve znění pozdějších předpisů. In: *CODEXIS*[®]. [software]. [přístup 21. února 2012]. Požadavky na systém: PC Windows Vista, XP, 2000; 512 MB RAM; 6 GB místa na disku.
- [97] ČESKO. Zákon č. 129/2000 Sb., ze dne 12. dubna 2000 o krajích (krajské zřízení) ve znění pozdějších předpisů. In: *CODEXIS*[®]. [software]. [přístup 21. února 2012]. Požadavky na systém: PC Windows Vista, XP, 2000; 512 MB RAM; 6 GB místa na disku.
- [98] ČESKO. Zákon č. 128/2000 Sb., ze dne 12. dubna 2000 o obcích (obecní zřízení) ve znění pozdějších předpisů. In: *CODEXIS*[®]. [software]. [přístup 21. února 2012]. Požadavky na systém: PC Windows Vista, XP, 2000; 512 MB RAM; 6 GB místa na disku.
- [99] ČESKO. Legislativa Zlínského kraje. 2/2010 VZLK. 1/2006 VZLK. In: *CODEXIS*[®]. [software]. [přístup 21. února 2012]. Požadavky na systém: PC Windows Vista, XP, 2000; 512 MB RAM; 6 GB místa na disku.
- [100] ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. In: *CODEXIS*[®]. [software]. [přístup 16. dubna 2012]. Požadavky na systém: PC Windows Vista, XP, 2000; 512 MB RAM; 6 GB místa na disku.

Další informační zdroje:

- [101] MACEJKA, Petr a Pavel ROHÁČ, 2010. *Aktualizace Generelu dopravy Zlínského kraje, Návrh výhledové koncepce*. Ostrava: UDIMO. 128 s.
- [102] VLASÁK, Jan, 2007. *Audit dopravy v klidu – Luhačovice 2007*. Kladno: Activ. 61 s.
- [103] MĚSTSKÝ ÚŘAD LUHAČOVICE. 2009. *Organizační řád*. Luhačovice: MěÚ Luhačovice. 20 s.
- [104] LUHAČOVSKÉ ZÁLESÍ. 2012. *Cykloprůvodce Luhačovským Zálesím*. Pozlovice: Luhačovské Zálesí. 6 s.
- [105] LUHAČOVSKÉ ZÁLESÍ. 2012. *Cykloturistická a turistická mapa Luhačovské Zálesí*. Pozlovice: Luhačovské Zálesí. 2 s.
- [106] MĚSTO SLAVIČÍN. 2009. *Generel cyklistické dopravy města Slavičín*. Slavičín: MěÚ Slavičín. 39 s.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

AJ.	A jiné.
A. S.	Akciová společnost.
BESIP	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.
CF	Kohezní fond.
CYKLOPOINT	Záchytné místo pro cyklisty poskytující základní služby.
Č.	Číslo.
ČD	České dráhy.
ČL.	Článek.
ČEMBA	Česká mountainbiková asociace.
ČR	Česká republika.
ČSAD	Československá státní automobilová doprava.
ČSSD	Česká strana sociálně demokratická.
DR.	Doktor.
DVK	Doprava v klidu.
D1	Označení dálnice.
E	Označení silnice evropského typu I. třídy.
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje.
ESF	Evropský sociální fond.
ET AL	A kolektiv.
EU	Evropská unie.
GEPARDI II	Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem.
HDP	Hrubý domácí produkt.
HM	Hlavní město.

HOD.	Hodina.
IDS	Inteligentní dopravní systém.
IDOS	Integrovaný dopravní systém.
ING.	Inženýr.
INOTECH	Strategie inovačních technologií v dopravě.
KČ	Označení české měny – koruna česká.
KDU-ČSL	Křesťanská a demokratická unie – Československá strana lidová.
KM	Kilometr.
KM ²	Kilometr čtvereční.
MD	Ministerstvo dopravy.
MĚÚ	Městský úřad.
MHD	Městská hromadná doprava.
MIL.	Milion.
MLD.	Miliarda.
M N. M.	Metrů nad mořem.
NAPŘ.	Například.
NUTS II	Územně statistická jednotka.
OBR.	Obrázek.
ODS	Občanská demokratická strana.
ODST.	Odstavec.
OP	Operační program.
ORP	Obec s rozšířenou působností.
O. S.	Občanské sdružení.
P I - VI	Označení přílohy I – IV.
PHDR.	Doktor filozofie.

RESP.	Respektive.
ROP	Regionální operační program.
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic.
S.	Strana.
SB.	Sbírka.
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury.
SMS	Krátká textová zpráva.
S. O.	Státní organizace.
SPOL. S R. O.	Společnost s ručením omezeným.
S. R. O.	Společnost s ručením omezeným.
SV.	Svatý, svatého.
SWOT	Označení analýzy silných stránek a slabých stránek, příležitostí a hrozeb.
TAB.	Tabulka.
TENT-T	Transevropská dopravní síť.
TOP 09	Politická strana.
TZN.	To znamená.
TZV.	Takzvaně, takzvaný.
UNESCO	Organizace Spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu.
V. V. I.	Veřejná výzkumná instituce.
WC	Veřejné toalety.
&	Symbol spojky a.
©	Symbol autorského práva.
%	Symbol procenta.

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obr. 1. Mapa silniční sítě ČR v roce 2010</i>	<i>17</i>
<i>Obr. 2. Mapa intenzity silniční dopravy ČR v roce 2010</i>	<i>19</i>
<i>Obr. 3. Mapa železniční sítě v ČR</i>	<i>21</i>
<i>Obr. 4. Mapa MHD v ČR.....</i>	<i>24</i>
<i>Obr. 5. Mapa dálkových cyklotras v ČR 2011</i>	<i>26</i>
<i>Obr. 6. Projekty spolufinancované z OP Doprava 2007 – 2013 Zlínský kraj</i>	<i>36</i>
<i>Obr. 7. Železniční síť ve Zlínském kraji</i>	<i>64</i>
<i>Obr. 8. Mapa stezky Sluneční lázně – Jurkovičova alej</i>	<i>85</i>
<i>Obr. 9. Mapa stezky Luhačovice – Biskupice – Polichno – směr Uherský Brod.....</i>	<i>87</i>
<i>Obr. 10. Parkovací plocha pro sídliště Zahradní čtvrť a sídliště Družstevní.....</i>	<i>88</i>
<i>Obr. 11. Ulice Kamenná a Újezda.....</i>	<i>89</i>
<i>Obr. 12. Ulice Lužné a Rumunská</i>	<i>90</i>
<i>Obr. 13. Ulice V Drahách a Ludkovická</i>	<i>91</i>

SEZNAM TABULEK

<i>Tab. 1. Dopravní systém státu v podmínkách ČR.</i>	14
<i>Tab. 2. Struktura a délka silniční sítě ČR k 01.01.2011.</i>	18
<i>Tab. 3. Železniční sít v ČR k 31.12.2011.</i>	21
<i>Tab. 4. Silniční sít' ORP Luhačovice.</i>	58
<i>Tab. 5. Frekvence autobusových spojů pro dopravní obslužnost ORP Luhačovice.</i>	62
<i>Tab. 6. Seznam místních stanic.</i>	66
<i>Tab. 7. Frekvence vlakových spojů pro dopravní obslužnost ORP Luhačovice.</i>	68
<i>Tab. 8. SWOT analýza dopravní infrastruktury ORP Luhačovice.</i>	78

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I	112
Příloha P II	113
Příloha P III.....	114
Příloha P IV.....	115
Příloha P V	116
Příloha P VI.....	117

PŘÍLOHA P I: ROZPOČET MD NA ROK 2012

Př. 1/4

Kapitola 327 Ministerstvo dopravy

Ukazatele kapitoly v roce 2012

v tisících Kč

Souhrnné ukazatele	
Příjmy celkem	9 666 346
Výdaje celkem	38 731 671
Specifické ukazatele - příjmy	
Daňové příjmy ^{1) 2)}	80 000
Nedaňové příjmy, kapitálové příjmy a přijaté transfery celkem ³⁾	9 586 346
v tom: příjmy z rozpočtu Evropské unie bez SZP celkem	9 502 186
ostatní nedaňové příjmy, kapitálové příjmy a přijaté transfery celkem ⁴⁾	84 160
Specifické ukazatele - výdaje	
Drážní a kombinovaná doprava	10 102 276
Pozemní komunikace	0
Dotace pro Státní fond dopravní infrastruktury	25 160 003
v tom: dotace pro společné programy (projekty) EU a ČR	6 437 003
financování dálnice D47 podle zákona č. 220/2003 Sb.	0
dotace na projekty spolufinancované z EIB	3 740 000
ostatní dotace pro Státní fond dopravní infrastruktury	14 983 000
Ostatní výdaje spojené s dopravní politikou státu	3 469 392
Průřezové ukazatele	0
Platy zaměstnanců a ostatní platby za provedenou práci	369 217
Povinné pojistné placené zaměstnavatelem ⁵⁾	125 537
Převod fondu kulturních a sociálních potřeb	3 609
Platy zaměstnanců v pracovním poměru	360 756
Výdaje na výzkum, vývoj a inovace celkem včetně programů spolufinancovaných z prostředků zahraničních programů ⁶⁾	0
v tom: ze státního rozpočtu celkem	0
v tom: institucionální výdaje celkem ⁷⁾	0
účelové výdaje celkem ⁷⁾	0
podíl prostředků zahraničních programů ⁶⁾	0
Účelová podpora na programy aplikovaného výzkumu, vývoje a inovací ⁸⁾	0
Zajištění přípravy na krizové situace podle zákona č. 240/2000 Sb.	6 600
Výdaje spolufinancované z rozpočtu Evropské unie bez SZP celkem	13 349 317
v tom: ze státního rozpočtu	3 847 131
podíl rozpočtu Evropské unie	9 502 186
celkem	3 192 561

¹⁾ bez příjmů z povinného pojistného na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti

²⁾ zahrnují příjmy na účtech státních finančních aktiv - odvody od původců radioaktivních odpadů na jaderný účet (týká se pouze kap. OSFA)

³⁾ zahrnují příjmy na účtech státních finančních aktiv - včetně ostat. příjmů na jaderném účtu a zvláštním účtu rezervy pro důchodovou reformu (týká se pouze kap. OSFA)

⁴⁾ včetně příjmů z dobrovolného důchodového pojištění tis. Kč a z dobrovolného nemocenského pojištění tis. Kč (týká se pouze kap. MPSV)

⁵⁾ povinné pojistné na sociální zabezpečení a příspěvek na státní politiku zaměstnanosti a pojistné na veřejné zdravotní pojištění

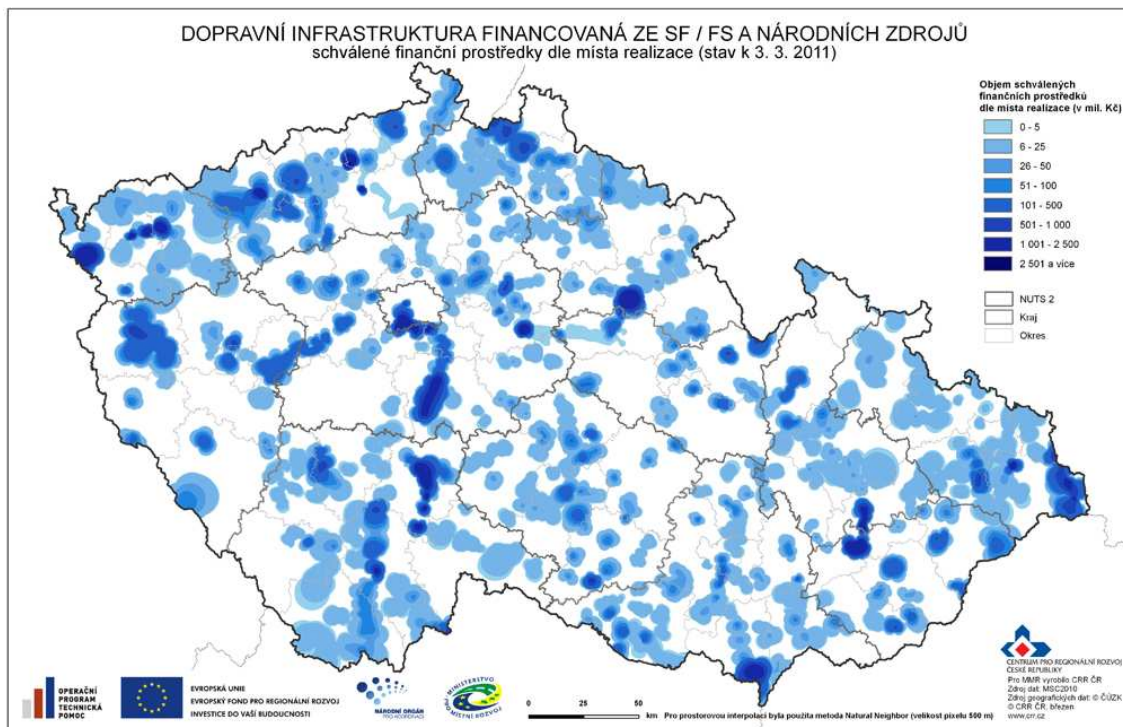
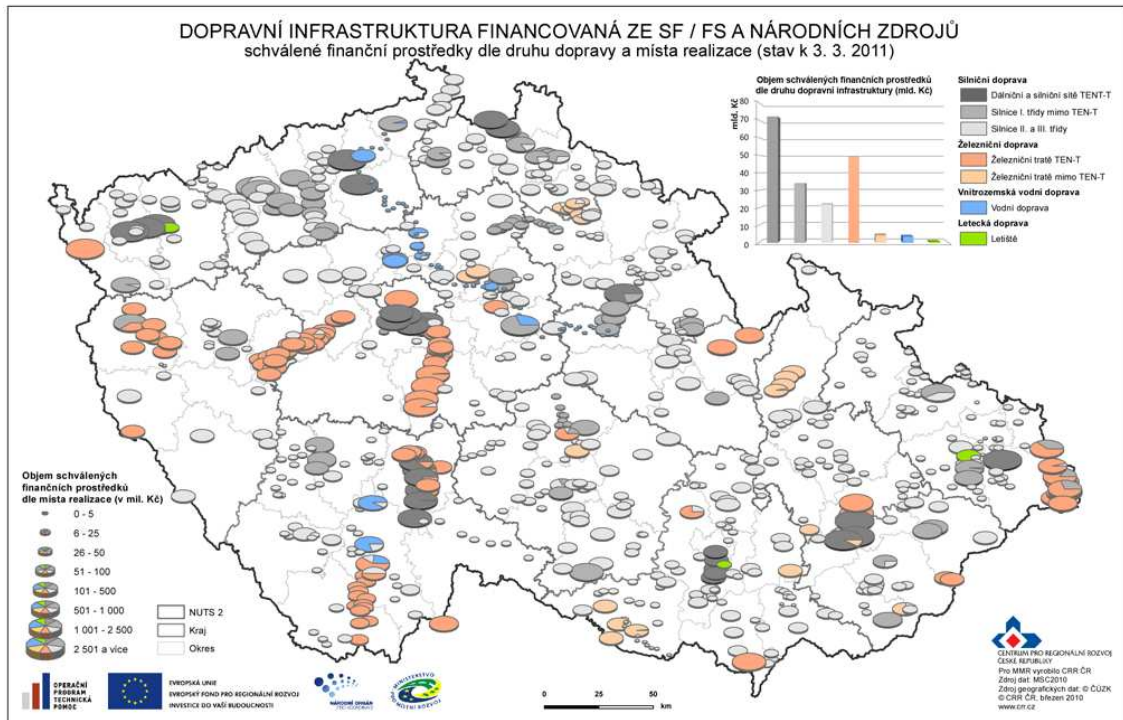
⁶⁾ z rozpočtu EU a z prostředků finančních mechanismů

⁷⁾ výdaje na výzkum a vývoj podle § 6 odst. 1 zákona č. 130/2002 Sb., o podpoře výzkumu, experimentálního vývoje a inovací z veřejných prostředků a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o podpoře výzkumu, experimentálního vývoje a inovací), ve znění zákona č. 110/2009 Sb.

⁸⁾ výdaje na výzkum a vývoj podle § 6 odst. 2 zákona č. 130/2002 Sb., ve znění zákona č. 110/2009 Sb.

Zdroj: (Ministerstvo dopravy, 2012)

PŘÍLOHA P II: ALOKACE FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ PRO OBLAST DOPRAVY V ČR



Zdroj: (Regionální informační servis, 2011)

PŘÍLOHA P III: SPRÁVNÍ OBVODY ORP A OBCÍ S POVĚŘENÝM OBEČNÍM ÚŘADEM VE ZLÍNSKÉM KRAJI



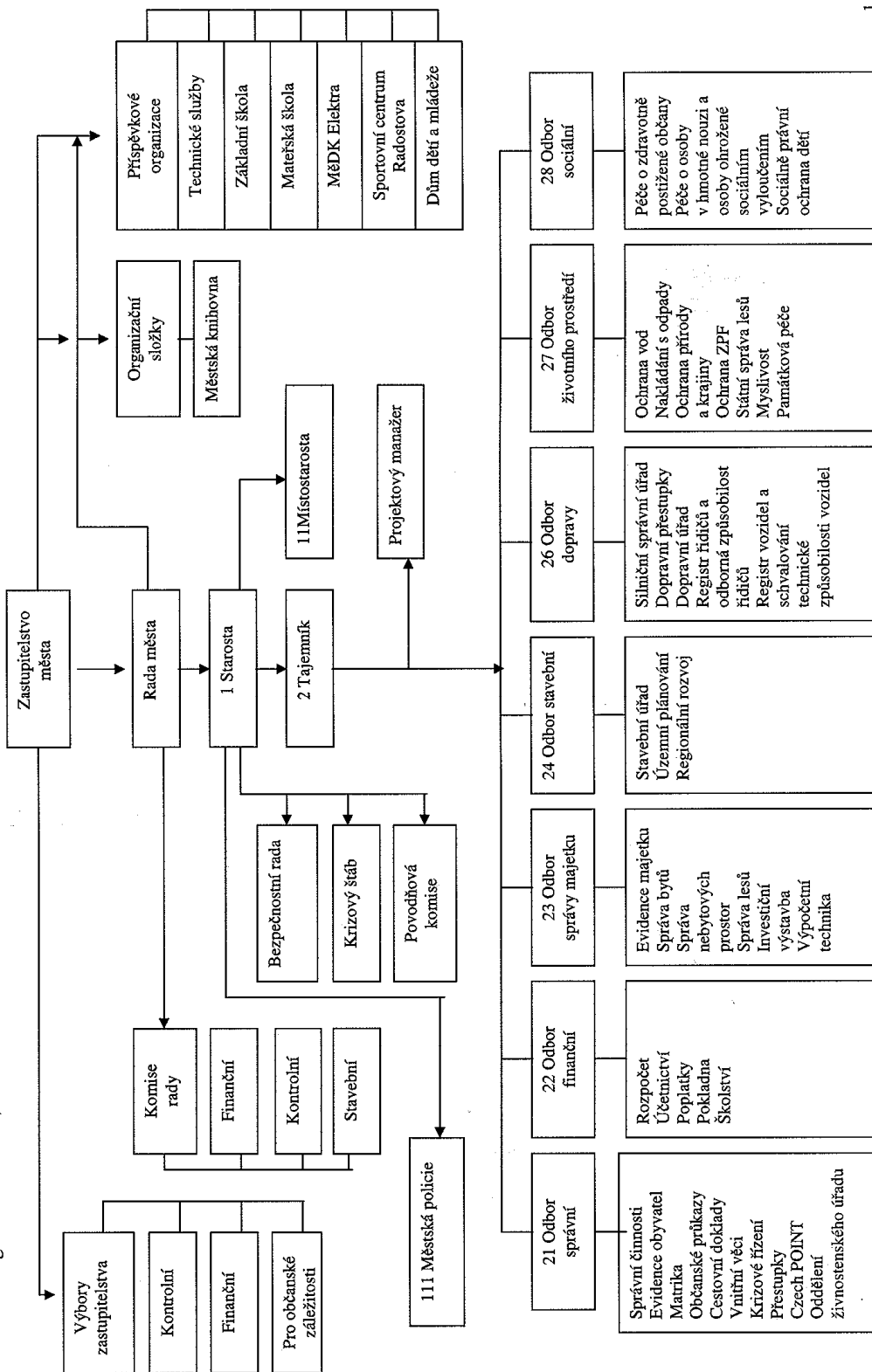
Zdroj: (Regionální informační servis, 2012)

PŘÍLOHA P IV: ORGANIZAČNÍ SCHÉMA MĚÚ LUHAČOVICE

Schéma organizace a řízení Města Luhačovice a organizační struktura Městského úřadu v Luhačovicích

Příloha č. 1 Organizačního řádu, ze dne 18.11.2008

Schváleno usnesením č. 16/R2/2012 dne 26.01.2012



Změny neuvedené ve schématu: výbor zastupitelstva pro občanské záležitosti převeden pod Komise rady. (Organizační řád, 2012)

PŘÍLOHA P V: CENY ZA STÁNÍ SILNIČNÍCH MOTOROVÝCH VOZIDEL VE MĚSTĚ LUHAČOVICE PLATNÉ OD 11.11.2011

Zdroj: (Usnesení č. 122/R10/2011, 2011)

Rada města Luhačovice schválila usnesením č. 122/R10/2011 a usnesením 230/R20/2011, s účinností od 11.11.2011 cenu za stání silničních motorových vozidel ve městě Luhačovice, v souvislosti s nařízením města Luhačovice č. 4/2011 o vymezení oblastí města, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít ke stání silničních motorových vozidel jen za sjednanou cenu (dále jen nařízení) takto:

Nař. Čl. 1 písm.	Vymezený úsek místní komunikace	Parkovací automat (cena v Kč)			Parkovací karta (cena v Kč)			Poznámka
		1. hod.	2. hod.	další hod.	Typ karty	1 den	1 rok	
a)	ul. U Štávnic, podélná stání vpravo, kolmá stání vlevo	20	20	20	A C	60	1.900	Karta A opravňuje ke stání na dobu 60 min a platí pouze s nastavenými parkovacími hodinami. Kartu lze vydat i na kratší období.
b)	ul. Masarykova, podélná stání vpravo na parkovacím pruhu v úseku od kruhového objezdu na nám. 28. října po křižovatku s ulicí Nádražní	20	20	20	A		1.900	
c)	kolmá stání vyhrazeného prostoru pod poštou	20	20	20	A		1.900	
d)	odstavná plocha v ul. Nábřeží za nákupním střediskem	5	5	20	A C L Z	60	1.900 2.400 4.000	Karta Z opravňuje ke stání na místech vyhrazených lokalitou a číslem.
e)	odstavná plocha v ul. Příční za zdravotním střediskem	5	5	20	Z		4.000	
f)	podélná stání vpravo na parkovacím pruhu v ul. Pod Kamennou za kostelem	5	5	10	A C	60	1.900	
g)	ul. Bílá čtvrť, podélná stání vpravo v úseku od vily Marie po hotel Palace	5	5	10	A C	60	1.900	
h)	ul. Nábřeží podélná stání vpravo v úseku od křižovatky pod poštou, po lékárně Najáda				C	60		Karta C opravňuje ke stání pouze na zvláštní povolení MěÚ Luhačovice
i)	ul. Bílá čtvrť, podélná stání vpravo v úseku od vily Viola po vilu Marie, šikmá stání vlevo u penzionu Radun, s vyznačením číselných parkovacích míst				E	36	9.000	
j)	ul. Zatloukalova, podélná stání vpravo v místě jednosměrného provozu, v úseku od křižovatky s ulicí Rumunskou, po křižovatku s ul. Lužné, s vyznačením číselných parkovacích míst				E L	36	9.000 2.400	Karta E opravňuje ke stání na místech vyhrazených lokalitou a číslem.
k)	ul. Antonína Slavička, podélná stání vpravo v místě jednosměrného provozu v úseku od vily Rusalka po křižovatku s ul. Zatloukalova, s vyznačením číselných parkovacích míst				E L	36	9.000 2.400	
l)	ul. Betty Smetanové, podélná stání vpravo v místě jednosměrného provozu v úseku od křižovatky s ulicí Holubyho, po křižovatku s ul. Leoše Janáčka, s vyznačením číselných parkovacích míst				E L	36	9.000 2.400	Příční trvalé bydliště nebo pronajatou nemovitost za účelem bydlení, ke stání na místech vyhrazených lokalitou a číslem, a to 1 parkovací místo na 1 RD nebo na 1 bytovou jednotku v bytových domech.
m)	kolmá stání vyhrazeného prostoru v ul. Pod Kamennou, naproti vily Vepřek s vyznačením číselných parkovacích míst				E L	36	9.000	
n)	parkoviště u lázeňských garáží	osobní automobil, jednostopé motorové vozidlo	10	10	10			
		Autobus	30	30	30			
o)	nadzemní část parkoviště v ul. Solné	0	10	10				

Držitelé průkazu ZTP a ZTP/P za stání na místech označených svislou dopravní značkou IP12 se symbolem O1, cenu nehradí; to se netýká úseků vyhrazených písm. n) a o).
Uvedené ceny se stanovují na dobu od 7:00 hodin do 18:00 hodin.

V Luhačovicích 26.10.2011

PhDr. František Hubáček
starosta

**PŘÍLOHA P VI: CELKOVÝ PŘEHLED PARKOVACÍCH KAPACIT
MĚSTA LUHAČOVICE V ROCE 2012**

Název lokality	Typ parkování	Kapacita míst
Masarykova	parkovací automat + karta A + zdarma	110
U Šťávnice	parkovací automat + karta A, C	23
Příční (zdravotní středisko)	parkovací automat + karta Z	22
Pod poštou	parkovací automat + karta A	12
Nábřeží	parkovací automat + karta A, C, L, Z + zdarma	68
Pod Kamennou	parkovací automat + karta A, C, E, L	17
Komenského	zdarma	6
Školní	zdarma	30
Výslunní	zdarma	16
Slunná	zdarma	17
Újezda	zdarma	12
Lesní	zdarma	8
Černíka	zdarma	33
Bezručova	zdarma	35
Rumunská	zdarma	30
Lužné	zdarma	8
Zatloukalova	karta E, L + zdarma	20
Solné	zdarma	18
Solné parkovací dům	parkovací automat (1. hod. zdarma)	118
Antonína Slavíčka	karta E, L + zdarma	26
Bílá čtvrť	parkovací automat + karta A, C, E + zdarma + soukromé	55
Družstevní	zdarma	148

Zahradní čtvrť	zdarma	121
V Drahách	zdarma	30
Hrazanská	zdarma	20
Mlýnská	zdarma	20
Nádražní	zdarma	118
Sídlíště U Zámku	zdarma	52
V Cihelně	zdarma	10
Leoše Janáčka	zdarma	40
Václavíka	zdarma	10
Betty Smetanové	karta E, L + zdarma	46
Československé Armády	zdarma	16
parkoviště u lázeňských garáží	parkovací automat	57

Zdroj: vlastní zpracování podle (Audit dopravy v klidu – Luhačovice 2007, 2007, s. 14-15)