

Evaluace dopravní infrastruktury Zlínského kraje

Zlata Jančaříková

Bakalářská práce
2013

 Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Zlata JANČAŘÍKOVÁ**
Osobní číslo: **M100011**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Management a ekonomika**
Forma studia: **prezenční**

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

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Definujte základní pojmy z oblasti dopravní infrastruktury a dopravy.

II. Praktická část

- Analyzujte dopravní infrastrukturu Zlínského kraje.
- Zpracujte SWOT analýzu dopravní infrastruktury Zlínského kraje.
- Navrhněte možnosti zlepšení dopravní infrastruktury Zlínského kraje s ohledem na jeho socio-ekonomický rozvoj.

Závěr

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

Seznam odborné literatury:

FOLTÝNOVÁ, Hana. Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2009, 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0.

HÁJEK, Oldřich. I. sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji". 1. vyd. Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005, 101 s. ISBN 80-731-8351-x.

MINISTERSTVO DOPRAVY. Dopravní politika České republiky pro léta 2005 - 2013.

1. vyd. Kněžves u Prahy: M.I.B. production service s.r.o., 2005, 62 s. ISBN 70-256-211-3.

TOUŠEK, Václav, Josef KUNC a Jiří VYSTOUPIL. Ekonomická a sociální geografie. 1. vyd.

Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 411 s. ISBN 978-80-738-0114-4.

WOKOUN, René, Pavel MATES a Jaroslava KADERÁBKOVÁ. Základy regionálních věd a veřejné správy. 1. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2011, 474 s. ISBN 978-80-7380-304-9.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Lenka Smékalová
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání bakalářské práce: 15. února 2013
Termín odevzdání bakalářské práce: 17. května 2013

Ve Zlíně dne 15. února 2013

prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka



RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské 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;
- bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému,
- na mou bakalářskou 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 nevydělečně 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:

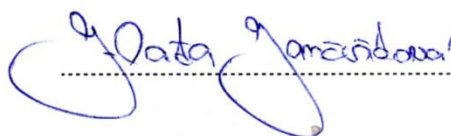
- (1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení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

- podle § 60⁴ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

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

Ve Zlíně 15.5.2013


.....

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 jím 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 přihlédá k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Cílem této bakalářské práce je podrobný popis dopravní infrastruktury Zlínského kraje. Teoretická část zahrnuje obecné informace o dopravě, dále je zde uveden legislativní rámec.

Praktická část hodnotí současný stav dopravní infrastruktury a detailně popisuje jednotlivé druhy dopravy. Na základě zjištěných informací z předchozích částí je sestavena SWOT analýza. V závěru jsou definovány základní problémy, navržena opatření pro zlepšení současného stavu.

Klíčová slova: Dopravní infrastruktura, doprava, silniční doprava, železniční doprava, letecká doprava, vodní doprava.

ABSTRACT

This thesis is called to describe the transport infrastructure of the Zlin Region in details. Theoretical part includes general transport informations, further is noted a legislative framework, which limits traffic and its sorts.

Practical part defines contemporary status of transport infrastructure and describes particular means of transport in details. On the basis of previous information is arrange SWOT analysis. At the end of this work the basic problems are defined, improvement is suggested for contemporary posture.

Keywords: Traffic Infrastructure, Transport, Road Transport, Railway Transport, Air Transport, Water Transport.

Touto cestou bych chtěla velice ráda poděkovat vedoucí mé bakalářské práce Ing. Lence Smékalové, za pomoc, vstřícnost, vynaložený čas a cenné rady, které mi poskytla během zpracování. Děkuji také své rodině a příteli, kteří mě podporovali v celém průběhu mého studia.

OBSAH

ÚVOD	10
I TEORETICKÁ ČÁST	11
1 DOPRAVA	12
1.1 HISTORIE DOPRAVY	12
1.2 VÝZNAM DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	13
1.3 ZÁKLADNÍ POJMY Z OBLASTI DOPRAVY	14
2 KATEGORIZACE DOPRAVY	16
2.1 SILNIČNÍ DOPRAVA	16
2.1.1 Infrastruktura silniční dopravy	17
2.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	19
2.2.1 Infrastruktura železniční dopravy	19
2.3 LETECKÁ DOPRAVA	20
2.3.1 Infrastruktura letecké dopravy	20
2.4 VODNÍ DOPRAVA	21
2.4.1 Infrastruktura vodní dopravy	22
2.5 CYKLISTICKÁ DOPRAVA	22
3 SOUVISEJÍCÍ LEGISLATIVA	24
3.1 SILNIČNÍ DOPRAVA	24
3.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	24
3.3 LETECKÁ DOPRAVA	25
3.4 VODNÍ DOPRAVA	25
4 ANALYTICKÁ METODA ŠETŘENÍ – SWOT ANALÝZA	26
II PRAKTICKÁ ČÁST	27
5 SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA ZLÍNSKÉHO KRAJE	28
5.1 TERÉNNÍ RELIÉF A PODNEBÍ	28
5.2 ADMINISTRATIVNÍ ČLENĚNÍ	28
5.3 OBYVATELSTVO A VZDĚLÁNÍ	29
5.4 EKONOMICKÁ SITUACE.....	31
5.4.1 Trh práce a zaměstnanost	31
5.5 PRŮMYSL A ZEMĚDĚLSTVÍ	33
6 ZHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTRURY ZLÍNSKÉHO KRAJE	34
6.1 SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA.....	34
6.1.1 Stav vozovek II. a III. třídy ve Zlínském kraji	35
6.1.2 Intenzity dopravy	36
6.1.3 Dopravní nehodovost	38
6.1.4 Emisní zatížení	39

6.2	ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURA.....	39
6.3	LETECKÁ INFRASTRUKTURA.....	41
6.4	CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA.....	42
6.5	VODNÍ INFRASTRUKTURA.....	44
7	SOUHRN PLÁNOVANÝCH DOPRAVNÍCH STAVEB.....	46
7.1	SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA.....	46
7.1.1	Projekt č.1	46
7.1.2	Projekt č. 2	47
7.1.3	Projekt č. 3	48
7.2	ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURA.....	50
7.2.1	Projekt č. 1	50
7.2.2	Projekt č. 2	50
7.3	LETECKÁ INFRASTRUKTURA.....	50
7.3.1	Projekt č. 1	50
7.3.2	Projekt č.2	51
7.4	VODNÍ INFRASTRUKTURA.....	51
7.4.1	Projekt č.1	51
7.5	CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA.....	52
7.5.1	Projekt č. 1	52
7.5.2	Projekt č. 2	53
8	SWOT ANALÝZA	54
8.1	SILNÉ STRÁNKY.....	54
8.2	SLABÉ STRÁNKY.....	54
8.3	PŘÍLEŽITOSTI.....	55
8.4	HROZBY	55
9	NÁVRHY PRO ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ZLÍNSKÉHO KRAJE	56
9.1	ROZVOJOVÁ OBLAST Č. 1 – VÝSTAVBA VYBRANÝCH SILNIČNÍCH ÚSEKŮ.....	56
9.2	ROZVOJOVÁ OBLAST Č. 2 – ZLEPŠENÍ TECHNICKÉHO STAVU SILNIC.....	57
9.3	ROZVOJOVÁ OBLAST Č. 3 – ROZVOJ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY	57
9.4	ROZVOJOVÁ OBLAST Č. 4 – ROZVOJ CYKLISTICKÉ DOPRAVY	58
9.5	ROZVOJOVÁ OBLAST Č. 5 – PRODLOUŽENÍ VODNÍ CESTY BAŤOVA KANÁLU	58
	ZÁVĚR	59
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	60
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	66
	SEZNAM OBRÁZKŮ	67
	SEZNAM TABULEK.....	68

ÚVOD

Cílem mé bakalářské práce je v současné době hodně diskutované téma dopravní infrastruktury Zlínského kraje. Dopravní infrastruktura je jedním z nejdůležitějších odvětví ekonomiky České republiky. Intenzita dopravy má rostoucí tendenci a tím přímo úměrně vzniká potřeba rozvoje kvalitní dopravní infrastruktury. S nárůstem intenzity dopravy také vzniká potřeba obnovy vozového parku, celkové modernizace dopravy, nebo přirozený rozvoj druhů dopravy, které jsou šetrné k životnímu prostředí.

Bakalářská práce bude rozdělena na dvě základní části. V první části této práce seznámím čtenáře se základními pojmy dopravní infrastruktury. Poté se zaměřím na kategorizaci dopravy a na související legislativu. Ve druhé části bude vypracována socioekonomická analýza, zhodnocen současný stav dopravní infrastruktury Zlínského kraje, a také vytvořen souhrn plánovaných dopravních staveb, což poslouží jako podklad pro vytvoření SWOT analýzy s následným vytyčením silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb. Na závěr práce bude uveden návrh rozvoje infrastruktury pro Zlínský kraj.

Ve Zlínském kraji mezi nejdůležitější druhy dopravy patří zajisté silniční a také železniční doprava. Letecká a vodní doprava nedisponuje významným vlivem na dění v regionu, ovšem budoucí rozvoj kraje by mohl toto postavení změnit. Nejenom Zlínský kraj, ale i ostatní kraje České republiky se denně potýkají s problematikou související s dopravou. Na základě značného množství problémů je nutností postupovat podle vytyčených priorit a zároveň úsporně zacházet s rozpočtem kraje.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 DOPRAVA

Zelený charakterizuje dopravu jako činnost, která je odvozována od jiných aktivit, a tak budoucí scénáře lze definovat jen na základě příslušného rámce ekonomického a sociálního vývoje. V minulosti doprava sloužila lidem pouze jako prostředek k překonávání vzdáleností, v dnešní době je však považována za hybnou sílu života společnosti. S růstem světové populace dochází k tomu, že roste přímou úměrou i náročnost na přepravní možnosti. Ať už se jedná o požadavky na přepravu do zaměstnání, za studiem, za svými blízkými anebo za volným časem. Navzdory regionálním variacím a odlišnému vývoji v různých odvětvích dopravy poptávka po dopravě nepřetržitě narůstá. V současné době doprava překonává tři významné překážky hospodářských aktivit, a to bariéry místa, času a příležitostí. (Zelený, 2007, s. 17).

Doprava však nemá jen pozitivní dopad, ale i řadu negativních. Mezi ty nejzávažnější patří zajisté silný environmentální vliv, projevující se znečištěním životního prostředí, nebo také nepříznivé sociální ztráty způsobené nehodami a s nimi spojené ekonomické ztráty, či poškození zdraví. (Toušek, Kunc a Vystoupil, 2008, s. 231)

1.1 Historie dopravy

Již ve starověku se využívalo k přepravě osob a zboží člunů a povozů. Loďstvo a pozemní cesty se budovaly především pro účely státní a vojenské správy, kdy armády otroků v otrokářské společnosti byly nejlevnější pracovní silou při výstavbě silnic a kromě větru také hnací silou velkých veslových lodí. (Hlavačka, 2002, s. 4-5)

Nejstarší známá starověká silnice byla vybudována Římany okolo roku 312 př. n. l. a spojovala Řím s dnešním Brindisi na břehu Jaderského moře. Další budování veřejných silnic úzce souviselo s postupem římské říše. Cesty dosahovaly délky 140 000 km a vedly od Španělska až po Malou Asii a od Sicílie až k Dunaji. Jednou z nejznámějších cest, která procházela přes naše území, byla takzvaná Jantarová cesta, která vedla z Aquiley u Středozemního moře přes Alpy a Carnuntum a dále směřovala přes Moravu k Baltskému moři, které bylo významným nalezištěm vzácného jantaru. Síť římských veřejných cest byla natolik vyspělá, že na ni nedokázaly navázat žádné raně středověké západoevropské feudální státy, a to ani po dobu tisíc let. (Hlavačka, 2002, s. 4-5)

Česká republika zaznamenala nejstarší zprávy o dopravě kolem 6. a 7. století při plavbě na Labi a Vltavě. Tato plavba sloužila převážně k obchodu s Němci, kteří se usídlili na dolním Labi. (Kyncl, 2006, s. 11)

Vliv geografických podmínek na území dnešní České republiky významně napomohl především rozvoji pozemní dopravy. Rozvoj vodní dopravy se ocitl ve stagnaci, a to z důvodu nepříznivých podmínek pro zajišťování a rozvoj potřeb pro přepravu. Dalším negativním faktorem byla neregulovatelnost řek, které na území České republiky pramení. Jednalo se o nedostatek vody, která sezónně velmi kolísala. (Kyncl, 2006, s. 11)

Jak již Kyncl poznamenává ve své knize Historie dopravy na území České republiky, Česká republika tvoří křižovatku Evropy. České území již od středověku protínaly obchodní stezky a také splavné řeky, dále pak zpevněné cesty pro koňská spřežení a ještě později byly položeny koleje pro vlaky a po silnicích zaburácely první automobily. Před sto lety se otevřel nekonečný prostor a přijal tak první odvážné aviatiky. V současné době buduje Česká republika moderní síť dálnic, železniční koridory, letecké linky zkracující vzdálenosti a v neposlední řadě městskou hromadnou dopravu, která dokáže přesunout cestující na opačný konec města již v řádu desítek minut. (Kyncl, 2006, s. 11)

1.2 Význam dopravní infrastruktury

Dopravní infrastruktura je nedílnou součástí územního plánování s významnou, ale nikoliv dominantní funkcí. Musí být v souladu s cíli územního plánování a v rámci svých technických možností musí být v souladu s principy udržitelného rozvoje území. Nároky na uspořádání dopravní infrastruktury mohou být antagonistické. Dopravní infrastruktura musí umět poskytnout komplexní kvalitu, to znamená poskytovat maximální výkon, rychlost, pohodlí, ale při minimálních nárocích na energii a prostor a bez negativního vlivu na životní prostředí. (Ústav územního rozvoje, 2009, s. 1)

Doprava je spolu s jinými aspekty hlavním faktorem, který má možnost pozitivně ovlivnit změny v daném regionu (Grebeníček a Bednář, 2011, s. 69). Ovšem doba potřebná pro rozvoj a rozšíření dopravní infrastruktury je obvykle kolem dvaceti až třiceti let. Hlediska, která zajisté ovlivňují tuto nepříznivou skutečnost, jsou obrovské náklady oproti finančním omezením (Gaile a Willmott, 2011, s. 229).

Kvalitní a odpovídající infrastruktura má pozitivní vliv na podporu regionu v jeho budoucím rozvoji. Naopak dopravní infrastruktura, která neodpovídá a nevyhovuje současným

potřebám, může samotnému rozvoji regionu ublížit, a to jak z ekonomického hlediska, tak i z hlediska sociálního. Vývoj dopravní infrastruktury má dopad v řádu několika desetiletí, proto by této oblasti měla být kladena zvýšená pozornost v rámci strategického plánování rozvoje daného regionu. (Grebeníček a Bednář, 2011, s. 69)

Mezi veřejnou infrastrukturou má dopravní infrastruktura (tj. dopravní cesty, dopravní zařízení a dopravní prostředky) významnou roli. Klade si značné prostorové i investiční nároky, včetně vyhraněných potřeb na zvláštní umístění dopravních cest i zařízení. Přes tento výjimečný význam je doprava především službou. Proto nemůže nadměrně nárokovat prostor, území i lokalizaci a nemůže nepřiměřeně ovlivňovat životní prostředí, naopak musí se potřebám a cílům územního plánování i ochrany životního prostředí v nejvyšší možné míře podřídit. Samotné podřízení může být objektivně omezeno legitimními požadavky na nevyhnutelné technické parametry, ale s jasně stanovenými hranicemi. Pozemní komunikace vykazují největší volnost v uspořádání, v začlenění do krajiny, do území, do osídlení, proto je možné je vhodně formovat v zájmu optimálního využití území i ochrany životního prostředí, a to jak u novostaveb, tak i při rekonstrukcích. (Ústav územního rozvoje, 2009, s. 1)

1.3 Základní pojmy z oblasti dopravy

Pro jednotný popis úloh na dopravních systémech a následnou aplikaci metod teorie dopravních systémů je více než nutná jednotná odborná terminologie, která umožňuje s velkou mírou zobecnění popsat podstatné prvky, vlastnosti a chování dopravních systémů jednotlivých dopravních oborů. (Pastor a Tuzar, 2007, s. 27)

Doprava

Jedná se o základní a pomocnou činnost provozovatelů přepravních služeb, vedoucí k naplnění místních, časových a kvalitativních znaků těchto služeb (Kyncl, 2006, s. 137). Doprava je také vymezena jako vlastní přemístění, proces charakterizovaný pohybem dopravního prostředku po dopravní cestě (Zelený, 2007, s. 21).

Přeprava

Přeprava je vymezena jako vlastní uspokojování potřeb zákazníků v přemístění osob, zavazadel, věcí a zvířat probíhající ve vnějších ekonomických nebo občanských vztazích (Kyncl, 2006, s. 137). V širším smyslu pojem přeprava zahrnuje kromě vlastního přemístě-

ní i další potřebné činnosti s tímto procesem spojené (celní formality, pojištění, zajišťování přepravních dokladů, atd.) (Zelený, 2007, s. 22).

Dopravní obslužnost

Základní dopravní obslužnost územního celku je opatření přiměřené dopravy pro všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, především do škol, do úřadů, do zdravotnických institucí poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale únosnému rozvoji tohoto územního celku. (Mojžíš, Graja a Vančura, 2008, s. 107)

Dopravní sektor

Dopravní sektor se řadí mezi růstová odvětví. K růstu výkonu přispívají především:

- Změny ve skladbě zpracovatelského průmyslu vedoucí k přesunům ekonomických aktivit z tradičních center do nových rozvojových zón.
- Změny v metodách výroby, které vedou k potřebě rychlé a pružné dopravy, jejímž kladným příspěvkem je vliv na zrychlení obratu kapitálu (redukce zásob, zmírnění skladovacích nároků).
- Rostoucí podíl odvětví služeb v ekonomice. Podnikání v této oblasti je spojeno s růstem požadavků na profesní mobilitu na krátké, střední i dlouhé vzdálenosti.
- Nárůst čistých příjmů a obměna v sociální a demografické struktuře společnosti. (Zelený, 2007, s. 23)

Provozovatel dopravy

Zkráceně bývá také nazýván jako dopravce, jedná se o fyzickou nebo právnickou osobu, která je oprávněna poskytovat přepravní služby zpravidla na základě přepravní smlouvy. (Kyncl, 2006, s. 138)

Dopravní síť

Jedná se o konečnou množinu uzlů a úseků, které tyto uzly spojují, avšak každý úsek má danou délku, která je vyjádřena buďto v délkových jednotkách, nebo jako dobu potřebnou k projetí úseku. Dopravní síť představuje pevnou část dopravního systému. (Pastor a Tuzar, 2007, s. 28)

2 KATEGORIZACE DOPRAVY

Každý druh dopravy vyžaduje dopravní cestu, odlišná dopravní zařízení, realizuje se v dopravních prostředcích a k pohybu vyžaduje určitou pohonnou energii. Existuje různorodé dělení a klasifikace dopravy. Dopravu je možno také klasifikovat následovně:

- podle typu přepravovaného substrátu se rozlišuje doprava nákladní, osobní a doprava zpráv,
- podle prostředí, ve kterém je doprava uskutečňována, dochází k rozdělení na dopravu pozemní, podzemní, vodní a vzdušnou,
- podle zvolené dopravní cesty se doprava dělí na dopravu silniční, kolejovou, říční, námořní, leteckou, potrubní, dopravníkovou, lanovkovou aj.,
- podle využitých dopravních prostředků se doprava člení na pěší, cyklistickou, automobilovou, tramvajovou, trolejbusovou, autobusovou, železniční, kosmickou aj.,
- z hlediska vztahu dopravce a přepravce se rozlišuje doprava veřejná, neveřejná a individuální,
- z pohledu územního rozsahu může jít o dopravu vnitrostátní nebo mezinárodní,
- v rámci přepravní vzdálenosti lze dopravu označit jako lokální, příměstskou, dálkovou, kontinentální aj. (Pastor a Tuzar, 2007, s. 15-16)

2.1 Silniční doprava

Zákon č. 111/1994 Sb. definuje silniční dopravu jako „souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.“

Silniční doprava patří k nejmladším a velmi pokrokově se rozvíjejícím oborům dopravy. Zásadou své rychlosti a operativnosti velice úspěšně konkuruje tzv. tradičním oborům dopravy, přičemž se uplatňuje jak v dopravě vnitrostátní, tak i v dopravě mezinárodní. Její celkový kvantitativní podíl na mezinárodním přepravním trhu neustále roste, změnila se ale i její funkce v dopravní soustavě. (Zelený, 2007, s. 172)

K nejvýznamnějším přednostem silniční dopravy patří zajisté její relativní rychlost, dostupnost, operativnost, rychlá přizpůsobivost změnám poptávky a především schopnost bezproblémově realizovat systém přeprav „z domu do domu“. (Zelený, 2007, s. 172)

Ovšem silniční doprava se potýká taktéž s nejrůznějšími problémy. Mezi nejznámější patří především potřeba dalšího rozšiřování silniční a dálniční sítě, růst nákladů na provoz, správu i údržbu komunikací, vzestup nehodovosti a s tím spojených ztrát jak na lidských životech, tak i hmotných škod, atd. Veškerá negativa se zvláště citelně projevují zejména na citlivých místech silniční sítě. (Zelený, 2007, s. 172)

2.1.1 Infrastruktura silniční dopravy

„Infrastruktura silniční dopravy má zásadní význam pro hospodářský růst, mobilitu pracovních sil i konkurenceschopnost v rámci mezinárodní dělby dopravní práce. Jde o jeden z klíčových faktorů, jenž rozhodným způsobem působí na ekonomický rozvoj a prostorové uspořádání.“ (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008, s. 69)

V České republice existují celkem čtyři kategorie pozemních komunikací:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- účelové komunikace. (Kleprlík, 2011, s. 10)

Dálnice

Dálnice jsou podle Zeleného definovány jako směrově rozdělené silniční komunikace určené pro rychlou dopravu a mezistátní dopravu silničními motorovými vozily. Jízdní pásy jsou zde odděleny a jsou budovány mimoúrovňovým křížením se všemi pozemními komunikacemi a s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd. Přístupnost dálnic je povolena pouze motorovým vozidlům schopným dosáhnout rychlosti vyšší než 80 km/h. Dálnice jsou koncipovány tak, aby došlo k propojení jednotlivých hospodářských center a zároveň tak došlo k rychlému a pohodlnému propojení nejdůležitějších oblastí státu a mimo něj. (Zelený, 2007, s. 174)

Silnice

Jedná se o veřejně přístupnou pozemní komunikaci, která je určena k užití silničními a zvláštními vozidly a chodci. Veškeré silnice společně vytvářejí silniční síť. (Kleprlík, 2011, s. 10)

Silnice se dělí podle určení a dopravního významu do tří tříd:

- **Silnice I. třídy** – jedná se o silnice, které jsou určeny zejména pro mezinárodní, dálkovou a meziregionální dopravu. Silnice I. třídy se označují nejvýše dvoumístnými čísly.
- **Silnice II. třídy** – do této kategorie spadají silnice s významem zejména pro dopravní obsluhu v rámci regionu. Obvykle spojují krajská města s bývalými okresními městy. Silnice II. třídy se označují třímístnými čísly.
- **Silnice III. třídy** – tato kategorie má za úkol dopravně zpřístupnit místa, jimiž nevedou silnice I. nebo II. třídy. Silnice III. třídy jsou určeny především pro regionální dopravu k vzájemnému propojení obcí nebo jejich napojení na nadřazenou silniční síť a jsou označovány čtyř a pětímístnými čísly. (Zelený, 2007, s. 172)

Místní komunikace

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace sloužící místní dopravě. Vystavěna bývá zejména jako rychlostní místní komunikace, která je určena pro rychlou dopravu a je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům. (Kleprlík, 2011, s. 10)

„Místní komunikace se rozděluje do čtyř tříd:

- **Místní komunikace I. třídy**, kterou je zejména rychlostní místní komunikace.
- **Místní komunikace II. třídy**, kterou je dopravně významná sběrná místní komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí.
- **Místní komunikace III. třídy**, kterou je obslužná místní komunikace.
- **Místní komunikace IV. třídy**, kterou je místní komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel, nebo komunikace, na níž je umožněn smíšený provoz (např. chodníky, cyklostezky, obytné zóny, atd.).“ (Kleprlík, 2011, s. 11)

Účelová komunikace

Účelovou komunikací se rozumí pozemní komunikace, která je určena ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí, nebo k jejich spojení s ostatními pozemními komunikacemi, nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Účelové komunikace se rozdělují na veřejně přístupné a veřejně nepřístupné (např. areál firmy, atd.). (Kleprlík, 2011, s. 11)

2.2 Železniční doprava

„Železniční přeprava se uskutečňuje na síti. Pro železniční podnik z toho vyplývá potřeba stanovit cenu za přepravu na průměrných nákladech provozované sítě. To je podmíněno zejména technologickým procesem železniční nákladní dopravy.“ (Eisler, Kunst a Orava, 2011, s. 19)

Největší výhodou železniční dopravy je její šetrnost k životnímu prostředí. Další výhodou je poskytována v kapacitních možnostech, které jsou vyšší než u jiných druhů dopravy. Výše kapacity, ať už při přepravování osob nebo nákladů, která je umožněna u železniční dopravy, se vyrovnává, či dokonce překonává i leteckou dopravu. V neposlední řadě mezi výhody tohoto druhu dopravy patří rychlost a bezpečnost. (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008, s. 110-111)

U železničního druhu dopravy je možno se setkat i s nevýhodami, mezi které patří zejména omezená dostupnost. (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008, s. 110-111)

2.2.1 Infrastruktura železniční dopravy

Česká republika má jednu z nejhustších sítí železničních tratí, ovšem technické parametry těchto tratí jsou velmi zastaralé, a to zejména co se týče zabezpečovacích technologií. Velikým přínosem v této oblasti je výstavba koridorových tratí a propojení ostatních druhů dopravy s dopravou železniční. (Dopravní infrastruktura ČR, 2010)

„V širším pojetí infrastruktura představuje:

- dopravní cestu,
- dopravní prostředky,
- další objekty a zařízení.“ (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008, s. 112)

Dopravní cesta

Dopravní cestu je možno definovat jako trasu, po které se doprava uskutečňuje. U dopravní cesty se rozlišuje mnoho prvků, na základě kterých lze popisovat její vlastnosti. Pokud jsou dané vlastnosti nedostačující (např. rozchod kolejí, poloměr oblouků, sklon tratě, atd.), jedná se v této oblasti o zásadní problém. (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008, s. 112-113)

Dopravní prostředky

Dopravní prostředky se člení na hnací a přípojné, kde se skupina hnacích prostředků dělí podle pohonu a skupina přípojných prostředků pak podle konstrukce, tříd a zvláštní úpravy interiéru. (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008, s. 123)

2.3 Letecká doprava

V dnešní době hraje letecká doprava velmi důležitou roli především v mezinárodním obchodu. Stále více a více zboží a jiných komodit je přepravováno vzduchem a tento fakt ovlivňuje i samotnou výrobu, která je uzpůsobena tak, aby transport vzduchem byl pro dané zboží možný. V současnosti zboží přepravované vzduchem tvoří 20 % světového obchodu. (Trader's ABC: Transport, 1994, s. 31)

Mezi největší výhody letecké dopravy patří především rychlost, pohodlnost a kultura cestování, která je ovšem závislá na úrovni poskytovaných služeb jednotlivých leteckých společností. Dalším kladným bodem je neustále se zvyšující přepravní kapacita a bezpečnost dopravy. Ovšem nemůže být opomenuta ani záporná stránka letecké dopravy, kde nejzávažnějším faktem je negativní vliv na životní prostředí. (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008, s. 148)

2.3.1 Infrastruktura letecké dopravy

Infrastrukturu v oblasti letecké dopravy je možno pro zjednodušení rozdělit na letiště, letový park a letové cesty. (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008, s. 148)

Letiště

Úkolem letiště je plnit funkci počátečního a konečného bodu leteckého přepravního procesu, dále zajišťovat transfer mezi pozemní a leteckou dopravou a v neposlední řadě sloužit

jako bod pro mezipřistání linek a jako přestupní, či překladní místo mezi leteckými linkami. (Pruša a kolektiv, 2007, s. 31)

Letadlový park

Letadlový park má pro leteckou dopravu rozhodující význam. Letadla lze rozdělit podle různých kritérií, kde jedním z nich může být např. maximální délka doletu nebo provozní rychlost. V současné době je jedním z nejžádanějších trendů ve vývoji letadel zvyšování bezpečnosti a snižování měrné spotřeby letadel, což spočívá především ve snižování spotřeby paliva. (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008, s. 154)

Letové cesty

Letové cesty, taktéž někdy nazývány jako letecké linky jsou tvořeny pomyslnou linií, která protíná atmosféru v určených koridorech a zároveň s výškovým a topografickým vymezením dráhy letu. Během plánování jednotlivých letů tak musí být kladen důraz zejména na body určující místa změny určité části režimu letu, dále na letové tratě, vzdušné prostory a v neposlední řadě nesmí být opomenuto schéma tratí. (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008, s. 154)

2.4 Vodní doprava

Vodní doprava se řadí mezi nejstarší druhy dopravy a již v minulosti byly všechny druhy zboží přepravovány pomocí vnitrozemských vodních cest. K vývoji došlo během zavedení vodních kanálů, a také došlo k přizpůsobení lodí tak, aby odpovídaly potřebám moderní vodní dopravy. (Trader's ABC: Transport, 1994, s. 29)

Vodní doprava disponuje řadou kladných vlastností, mezi které je možno zařadit především schopnost vysokého přepravního objemu, relativní bezpečnost, nižší provozní náklady, nebo minimální zátěž vůči životnímu prostředí. Naopak k největším záporným hodnotám se řadí závislost na počasí a vodních stavech a nízká rychlost. (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008, s. 181)

2.4.1 Infrastruktura vodní dopravy

Infrastrukturu vodní dopravy tvoří:

- vodní cesty,
- lodě,
- přístavy. (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008, s. 188)

Vodní cesty

Základní rozdělení vodních cest je na námořní a vnitrozemské, které je možno dále rozdělit na přirozené, kde spadají například velké řeky a jezera a pak na umělé, kde spadají kanalizované toky, průplavy a vodní nádrže. (Zelený, 2007, s. 215)

Vnitrozemské vodní cesty jsou v tomto odvětví více než jinde silně ovlivněny přírodními podmínkami. (Eisler, Kunst a Orava, 2011, s. 45)

Lodě

Lodě jsou dopravními prostředky užívanými v oblasti vodní dopravy. Můžeme je rozčlenit podle několika hledisek, mezi které patří například velikost anebo funkce. (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008, s. 188)

Přístavy

„Přístav je tvořen vodní částí a pozemní částí přístavu, kde lze překládat zboží, umožnit bezpečný výstup a nástup osob mezi plavidlem a břehem, provádět opravy, vystrojování, zásobování a stání plavidel u nábřeží k těmto účelům upraveného. Přístav lze zřizovat a provozovat jen se souhlasem plavebního úřadu a za podmínek jím stanovených“ (Eisler, Kunst a Orava, 2011, s. 190).

2.5 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava může být rozdělena jak z hlediska dopravních, tak i rekreačních účelů. Obě formy využití mají stoupající tendenci, na základě tohoto trendu mnoho zemí přizpůsobuje nejenom služby, ale také i plánování a nabídku v dopravě. K předním faktorům,

které ovlivňují a motivují rozšíření cyklistické dopravy, patří především tendence zdravého životního stylu. Podíl cyklistické dopravy prokazatelně stoupl až právě s rozvojem vhodnějších podmínek pro cyklisty v městském prostoru. (Koncepte cyklistické infrastruktury, 2010)

Mezi největší pozitivní stránky cyklistické dopravy se řadí především nepotřebnost fosilních zdrojů, nulové emise, dále nezpůsobuje hluk a vibrace a v neposlední řadě cyklistická doprava nezabírá tolik půdy jako doprava motorová. (Foltýnová, 2009, s. 152)

Cyklistická trasa

Cyklistická trasa bývá taktéž někdy nazývána jako cyklotrasa. Jedná se o trasu, která je vyznačena orientačním značením pro cyklisty. Cyklistická trasa může být vedena po obyčejné komunikaci, cyklostezce, nebo po samostatném jízdním pruhu pro cyklisty odděleným vodorovným dopravním značením. (Zelený, 2007, s. 286)

Cyklostezka

Jedná se o stezku, vyhrazenou samostatnou komunikaci vybudovanou speciálně pro cyklisty. Cyklostezka se vyznačuje tím, že je oddělena od ostatní dopravy. (Zelený, 2007, s. 286)

3 SOUVISEJÍCÍ LEGISLATIVA

Dopravní infrastrukturu upravuje následující legislativa v jednotlivých kategoriích (silniční, železniční, letecká a vodní doprava).

3.1 Silniční doprava

- *Zákon č. 361/2000 Sb.*, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Zákon č. 361/2000 Sb. je účinný od 1. 1. 2001 (vyhlášen v částce 98/2000).
- *Zákon č. 247/2000 Sb.*, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Je účinný od 1. 1. 2001 (vyhlášen v částce 73/2000).
- *Zákon č. 111/1994 Sb.*, o silniční dopravě.
- *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 o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla).
- *Zákon č. 12/1997 Sb.*, o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. (Silniční doprava, 2006)

3.2 Železniční doprava

Drážní doprava je upravována platnými předpisy, které se dělí na:

- a) zákony - Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách
- b) nařízení vlády a vyhlášky - Prováděcí předpisy k zákonu č. 266/1994 Sb., o dráhách
- c) ostatní – zde nalezneme např. Cenový věstník MF č. 13/2012

Dalšími předpisy, které upravují železniční dopravu, jsou předpisy mezinárodní. Železniční legislativa v sobě skýtá také sekci připravovaných předpisů, které se zabývají např. přípravou nové právní úpravy v oblasti drážní dopravy. (Drážní doprava, 2006)

3.3 Letecká doprava

Platnými předpisy letecké dopravy jsou:

- *Zákon č. 49/1997 Sb.*, o civilním letectví.
- *Vyhláška MD č. 410/2006 Sb.*, o ochraně civilního letectví před protiprávními činy.
- *Vyhláška MD č. 466/2006 Sb.*, o bezpečnostní letové normě. (Letecká doprava, 2006)

3.4 Vodní doprava

Legislativa upravující vodní dopravu se dělí na vnitrozemskou a mezinárodní plavbu, kde první část je upravována zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů a dalšími vyhláškami a nařízeními vlády. Mezinárodní plavbu upravuje Zákon č. 61/2000 Sb., (anglický překlad) o námořní plavbě (znění r. 2011), vyhlášky, nařízení vlády a sdělení. (Vodní doprava, 2006)

4 ANALYTICKÁ METODA ŠETŘENÍ – SWOT ANALÝZA

SWOT analýza se řadí mezi nejčastěji používaný analytický nástroj. SWOT analýza představuje zkratku pro silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby. Silné a slabé stránky se vztahují k vnitřním zdrojům a schopnostem organizace tak, jak jsou vnímány zákazníky. Síla je chápána jako něco, v čem je organizace dobrá, výjimečná, nebo to, co dává zvláštní důvěryhodnost a konkurenční výhodu. Slabost znázorňuje to, co organizaci chybí anebo to, co vykonává méně kvalitnějším způsobem v porovnání s ostatními organizacemi. Příležitosti a hrozby představují externě orientované problémy, které potenciálně mohou ovlivnit výkonnost organizace nebo produktu. Příležitosti napomáhají urychlit organizační vývoj a spokojenost nenaplněných potřeb trhu. Hrozba pak může v určitém okamžiku v budoucnosti destabilizovat anebo snížit potenciální výkonnosti organizace. (Baines, Fill a Page, 2013, s. 139-140)

Cílem SWOT analýzy je identifikovat do jaké míry jsou aktuální strategie organizace a její specifická silná a slabá místa významná a schopná se vyrovnat se změnami nastávajícími v prostředí SWOT. (Jakubíková, 2008, s. 103)



Obr. 1. SWOT analýza (SWOT analýza – teorie, 2011)

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA ZLÍNSKÉHO KRAJE

Zlínský kraj se nachází na východě republiky a jeho východní okraj tvoří hranici se Slovenskem. Na jihozápadě sousedí s Jihomoravským krajem, na severozápadě s Olomouckým a v severní části s krajem Moravskoslezským. (Businessinfo, 2011)

5.1 Terénní reliéf a podnebí

Zlínský kraj nabízí rozmanité spektrum krajinné scenerie, nabízející zároveň hory, lázně nebo vinobraní. Pro Zlínský kraj jsou typické jak léčivé prameny, úrodná rovinná Haná, tak i rozlehlé vinice na proslulých stráních Slovácka. (Zeměpisné určení, 2012)

Terénní reliéf Zlínského kraje je velmi rozmanitý, od rovin v blízkém okolí toku Moravy až po strmé hornatiny nacházejících se v Beskydech. Nejvyšším bodem kraje je Čertův mlýn, 1 206 m. n. m., ležící v Beskydech, nejnižší bod pak tvoří hladina řeky Moravy ve výšce 170 m. n. m. na území okresu Uherského Hradiště. (Integrovaný program snižování emisí znečišťujících látek Zlínského kraje, 2004, s. 18)

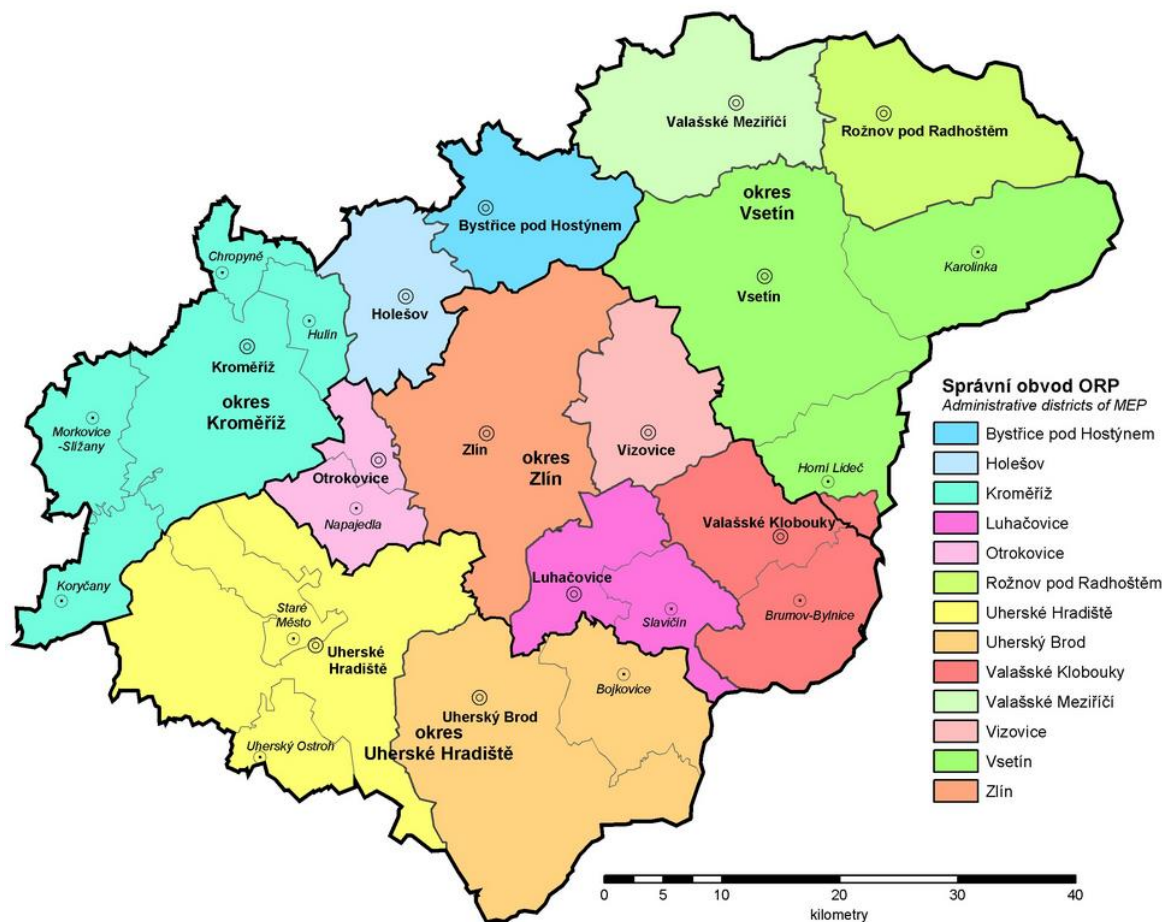
Podnebí Zlínského kraje je určeno jeho polohou v mírně vlhkém podnebním pásu. Klimatické charakteristiky jsou ovlivněny zejména specifickými přírodními podmínkami regionu, jako je jeho nadmořská výška, nebo velká relativní členitost georeliéfu spolu se značnou rozdílností jeho nadmořských výšek. (Integrovaný program snižování emisí znečišťujících látek Zlínského kraje, 2004, s. 19)

5.2 Administrativní členění

Zlínský kraj byl ustanoven k 1. lednu 2000 na základě ústavního zákona o vytvoření vyšších územních samosprávných celků. Vznikl sloučením okresů Zlín, Kroměříž a Uherské Hradiště, které byly součástí Jihomoravského kraje a okresu Vsetín, který spadl do Severomoravského kraje. Společně s Olomouckým krajem tvoří region soudržnosti Střední Morava. Začátkem roku 2003 bylo vytvořeno 13 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (obce III. stupně), v jejichž rámci působí 25 územních obvodů pověřených obcí (obce II. stupně). (Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, 2012, s. 19)

Díky své rozloze 3 963 km² je čtvrtým nejmenším krajem České republiky. Součástí Zlínského kraje je celkem 305 obcí (z toho 30 měst). Hustota zalidnění 149 obyvatel/km² značně převyšuje republikový průměr. Nejvyšší zalidnění je v okrese Zlín (187 obyva-

tel/km²) a nejnižší v okrese Vsetín (127 obyvatel/km²). (Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, 2012, s. 19)

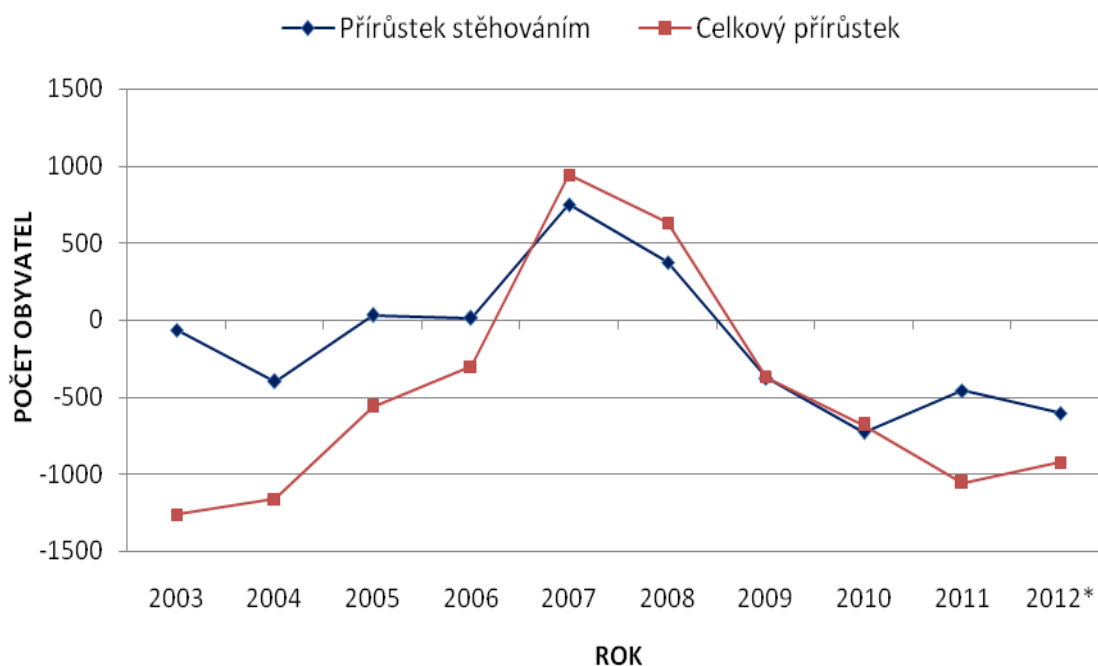


Obr. 2. Administrativní členění Zlínského kraje (Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, 2012, s. 18)

5.3 Obyvatelstvo a vzdělání

V roce 2011 žilo na území Zlínského kraje 589 030 obyvatel. Pro vývoj věkového složení obyvatel je charakteristický zvyšující se podíl obyvatel v poproduktivním věku, kdy oproti roku 2010 se podíl obyvatel starších 64 let zvýšil z 16,2 % na 16,8 %. I přes tyto skutečnosti je věková struktura z ekonomického hlediska stále příznivá. Průměrný věk obyvatel se neustále zvyšuje, a to ze 40,7 (v roce 2008) na 41,4 (v roce 2011). (Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, 2012, s. 26)

Celkový přírůstek obyvatel je od roku 2009 v záporných hodnotách. Stejnou tendenci lze sledovat i u přírůstku obyvatel stěhováním, u kterého počet vystěhovaných obyvatel převyšuje počet přistěhovaných (Obr. 3). (Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, 2012, s. 26)

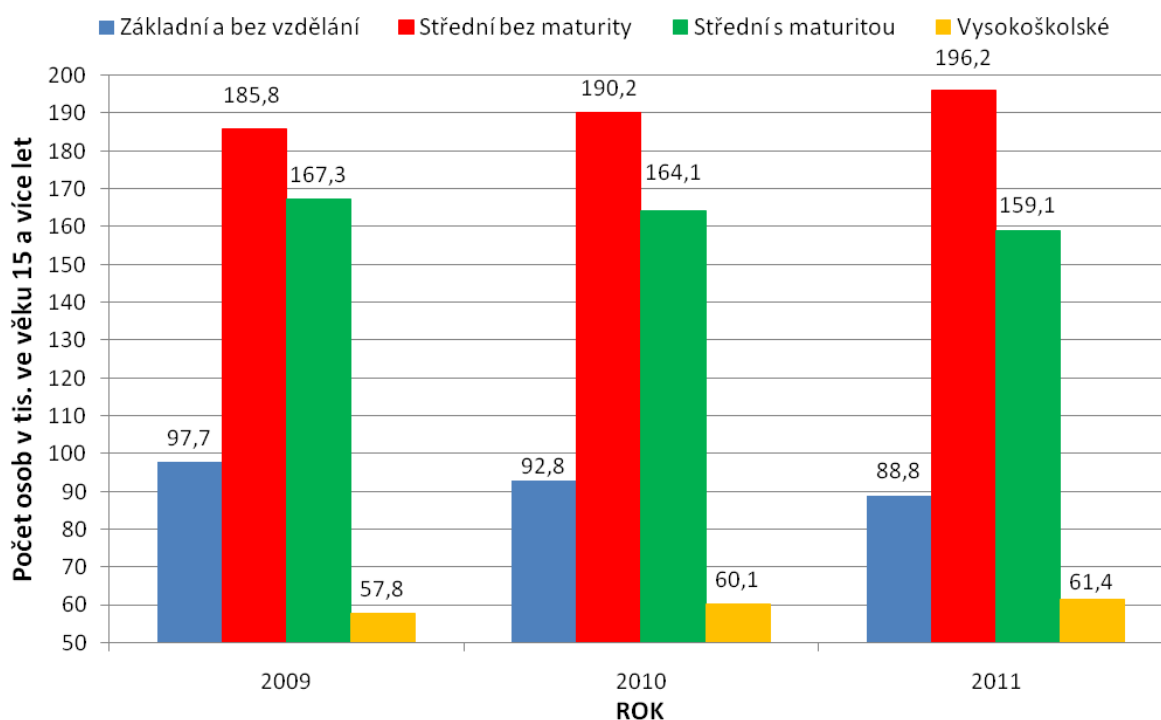


* údaje k 30. září 2012

Obr. 3. Přírůstek obyvatel stěhováním a celkový přírůstek ve Zlínském kraji (Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, 2012, s. 51; zpracování vlastní)

Síť předškolních a školních zařízení v kraji představuje 309 mateřských škol, 257 základních škol, 17 gymnázií, 74 středních škol a 12 vyšších odborných škol. Ve Zlínském kraji se nachází 2 vysoké školy. Je to Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, která má veřejnoprávní statut a uděluje bakalářský a magisterský stupeň vzdělání na 6 fakultách. Druhou je soukromá vysoká škola Evropský polytechnický institut v Kunovicích. (Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, 2012, s. 30)

V roce 2011 byla ve Zlínském kraji největší skupina obyvatel, která ukončila střední vzdělání bez maturity (196,2 tisíc), jako druhá nejpočetnější je skupina obyvatel, která dokončila středoškolské vzdělání s maturitou (159,1 tisíc). Naopak nejméně početnou skupinu tvoří obyvatelé, kteří dokončili vysokoškolské vzdělání (61,4 tisíc). V roce 2011 bylo občanů se základním vzděláním nebo bez vzdělání 88,8 tisíc, což je přibližně pokles o 9 tisíc oproti roku 2009 (Obr. 4). (Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, 2012, s. 30)



Obr. 4. Vzdělanostní struktura obyvatel ve věku 15 a více let (Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, 2012, s. 71; zpracování vlastní)

5.4 Ekonomická situace

Ekonomika ve Zlínském kraji vždy byla a je závislá v první řadě na zhodnocování vstupních surovin a polotovarů. V produkci hrubého domácího produktu se Zlínský kraj řadí na 8. místo mezi kraji v ČR. V roce 2011 dosáhla průměrná hodnota HDP na 1 obyvatele kraje 309 386 Kč. (Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, 2012, s. 19 – 20)

5.4.1 Trh práce a zaměstnanost

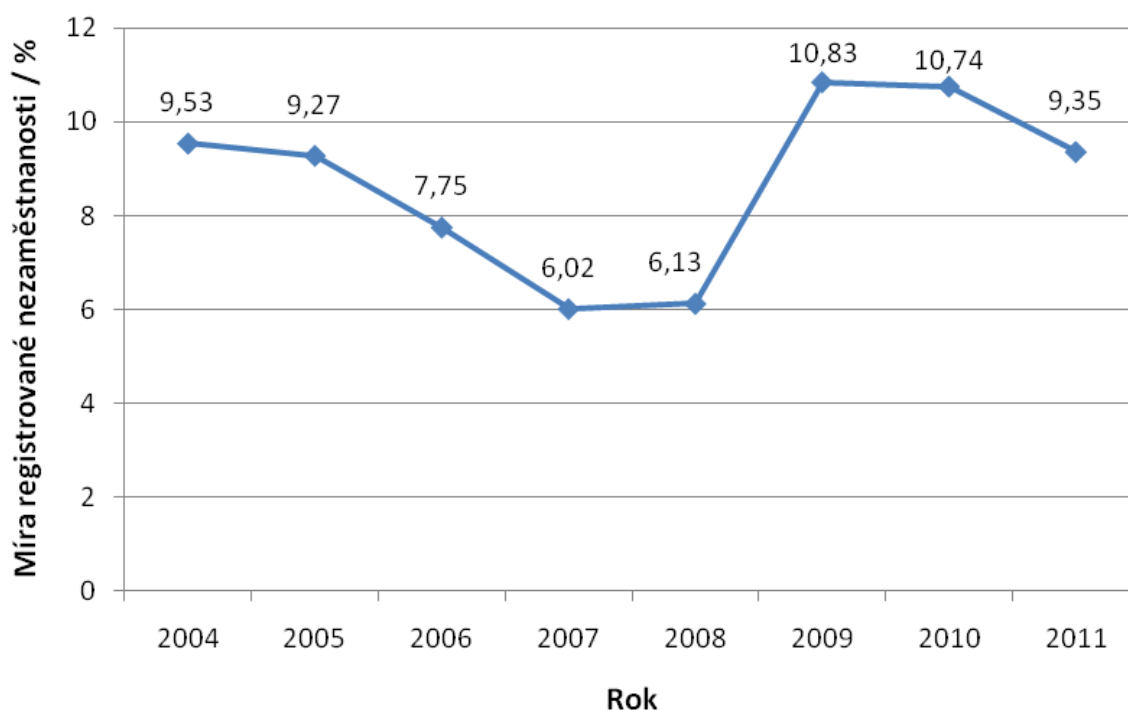
Ve Zlínském kraji bylo k 31. 12. 2011 evidováno Českým statistickým úřadem celkem 136 725 právnických a fyzických subjektů. Nejvíce zaregistrovaných subjektů je ve Zlíně (23 151 fyzických osob a 6 517 právnických osob) a nejméně v Bystřici pod Hostýnem (2 989 fyzických osob a 557 právnických osob). (Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, 2012, s. 84)

V roce 2011 bylo ekonomicky aktivních obyvatel ve Zlínském kraji 290,6 tisíc, což je nárůst o 0,7 % oproti roku 2010. Z nich bylo 268,4 tisíc zaměstnaných (což je přibližně 45 % z celkového počtu). (Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, 2012, s. 84)

Ve Zlínském kraji v roce 2012 pokračoval pokles zaměstnanosti. Ve 4. čtvrtletí 2012 bylo v průměru celkem zaměstnáno 189,6 tisíc osob (v přepočtu na plně zaměstnané osoby), což je o 2,6 tisíc zaměstnanců méně než ve stejném období předchozího roku. (Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, 2012, s. 24)

Průměrná měsíční hrubá mzda v podnicích ve Zlínském kraji za celý rok 2012 činila 22 173 Kč (v přepočtu na plně zaměstnané osoby). Ve srovnání s předchozím rokem se zvýšila o 616 Kč, tj. o 2,9 %. I když procentuální meziroční nárůst mezd byl mezi kraji 4. nejvyšší, byla mzda ve Zlínském kraji třetí nejnižší. Nižší výdělky měli jen zaměstnanci podniků v Pardubickém (o 115 Kč) a Karlovarském kraji (o 899 Kč). (Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, 2012, s. 24)

Na úřadech práce bylo ve Zlínském kraji v roce 2011 evidováno celkem 29 418 uchazečů o zaměstnání, registrovaná míra nezaměstnanosti dosáhla 9,35 %. Vývoj míry nezaměstnanosti vyjadřuje následující graf (Obr. 5). (Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, 2012, s. 24)



Obr. 5. Míra registrované nezaměstnanosti (Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, 2012, s. 28 – 29; zpracování vlastní)

Ve srovnání s rokem 2010 zaznamenala míra nezaměstnanosti mírný pokles, a to přibližně o 1,39 %. V rámci kraje měl v roce 2011 tradičně nejmenší míru nezaměstnanosti okres Zlín (7,85 %), naopak nejvyšší míru nezaměstnanosti měl okres Vsetín (10,75 %). (Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, 2012, s. 29)

5.5 Průmysl a zemědělství

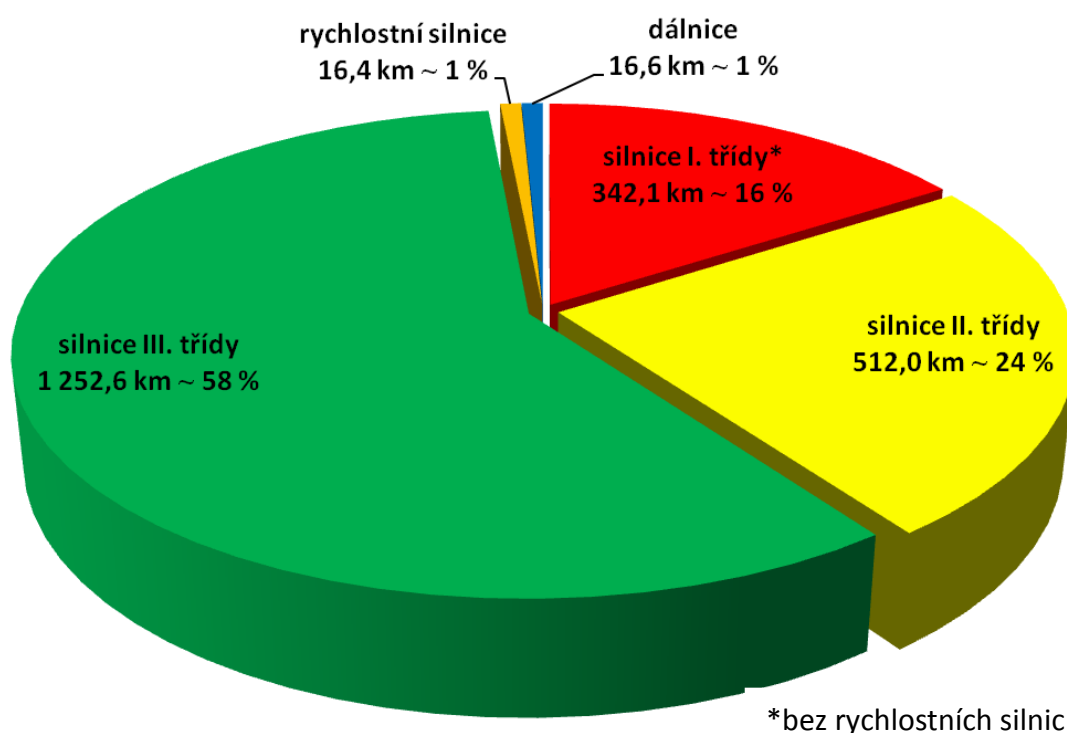
Průmysl Zlínského kraje je tvořen především podniky zpracovatelského průmyslu, kterých je 16 % z registrovaných subjektů celkem. Především se jedná o podniky průmyslu kovodělného a dřevozpracujícího. Jejich charakteristickým znakem je však nízká úroveň modernizace výroby ve srovnání s ČR. (Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, 2012, s. 19 – 20)

Zlínský kraj lze geograficky rozdělit do dvou základních částí. Jenu z nich tvoří nížinné oblasti převážně kolem toku Moravy, které poskytují příznivé podmínky pro pěstování náročných zemědělských plodin, ovoce a zeleniny. Druhou oblast tvoří horská území, jejichž horské louky a pastviny, včetně CHKO Bílé Karpaty a Beskydy, poskytují možnosti specifické formy zemědělské produkce, například pasterectví a další aktivity, které souvisí se zachováním svébytného rázu krajiny i kultury. (Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, 2012, s. 19 – 20)

6 ZHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTRURY ZLÍNSKÉHO KRAJE

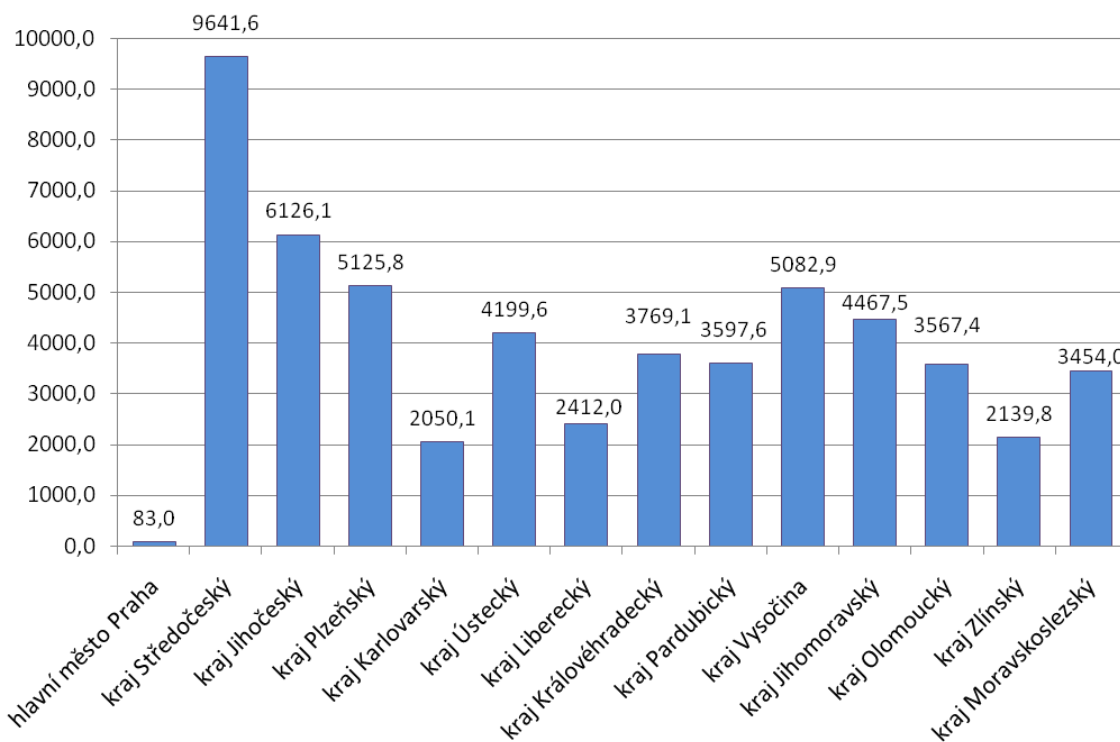
6.1 Silniční infrastruktura

K 1. 1. 2013 tvoří silniční síť Zlínského kraje 2 139,7 km dálnic, rychlostních silnic a silnic I., II. a III. třídy, což představuje 3,84 % z celkové délky silnic na území České republiky (Obr. 6). (Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR, 2013, s. 2)



Obr. 6. Délka silniční sítě Zlínského kraje (Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR, 2013, s. 7; zpracování vlastní)

V porovnání s ostatními kraji v ČR má Zlínský kraj poměrně nízkou hustotu silniční sítě (Obr. 7). I přes tuto skutečnost, která je dána především kopcovitým charakterem území, rozsah silniční sítě dostačuje potřebám dopravního napojení a dopravní obsluhy kraje. Negativním aspektem, který brání v rozvoji kraje je nedostatečně rozvinutá síť dálnic a rychlostních komunikací, která by krajem procházela a tím zajišťovala jeho propojenost s ostatními regiony. (Aktualizace Generelu dopravy ZLÍNSKÉHO KRAJE, 2009, s. 39)



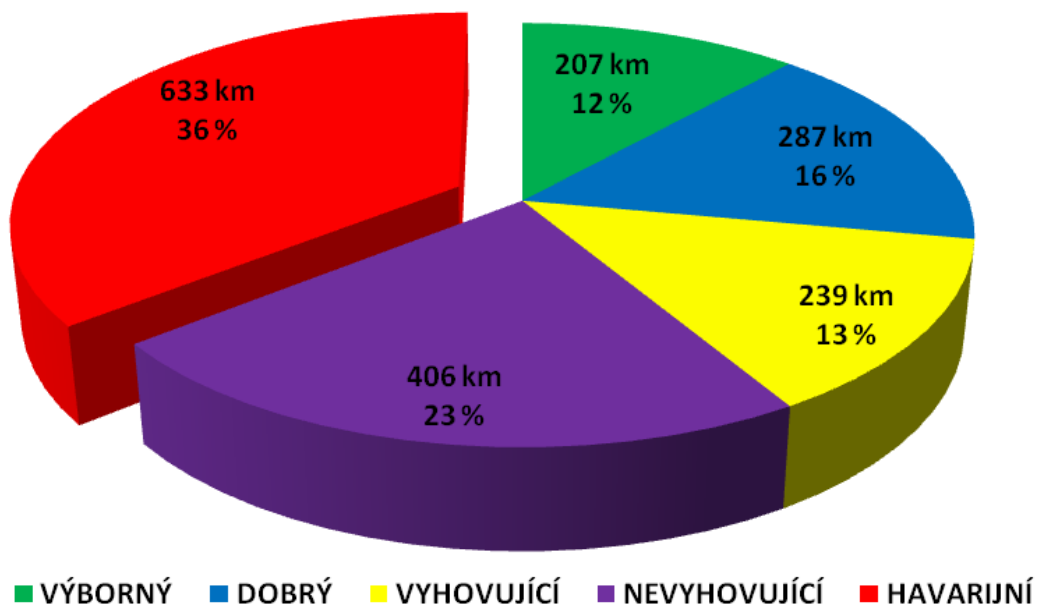
Obr. 7. Délka silniční sítě v jednotlivých krajích (Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR, 2013, s. 2; zpracování vlastní)

Další nevýhodou je také průjezd zastavěným územím měst a obcí s vysokým podílem tranzitní dopravy a její vysokou intenzitou. To se týká především silnice I/35, I/55 (Otrokovice s obchvatem po R55) a I/57, na kterých se realizuje převážná část tranzitní dopravy vedoucí přes kraj a významná část zdrojové a cílové dopravy v kraji. (Aktualizace Generelu dopravy ZLÍNSKÉHO KRAJE, 2009, s. 50)

6.1.1 Stav vozovek II. a III. třídy ve Zlínském kraji

Průzkum stavu vozovek II. a III. třídy ve Zlínském kraji, který zadává Ředitelství silnic Zlínského kraje, hodnotí stav vozovek pětistupňovou škálou. Jednotlivé stupně se označují: výborný (1), dobrý (2), vyhovující (3), nevyhovující (4), havarijní (5). Na základě tohoto průzkumu je stav vozovek ve Zlínském kraji k 30. 9. 2012 hodnocen známkou 3,55. Nejlepší stav vozovek II. a III. třídy měl okres Uherské Hradiště se známkou 3,38, na druhém místě se mezi okresy Zlínského kraje umístilo Zlínsko se známkou hodnocení 3,44. Třetí místo zaujímá okres Kroměříž se známkou 3,65 a nejhůře v hodnocení kvality vozovek dopadl okres Vsetín, se známkou hodnocení 3,73. (Stav vozovek II. a III. třídy ve Zlínském kraji, 2012)

Celkový vývoj stavu povrchu vozovek ve Zlínském kraji je za poslední čtyři roky nepříznivý, jelikož se pohybuje v intervalu hodnocení 3,50 – 3,55, což je na rozmezí vyhovujícího a nevyhovujícího stavu vozovky. (Stav vozovek II. a III. třídy ve Zlínském kraji, 2012)



Obr. 8. Stav vozovek II. a III. třídy ve Zlínském kraji (Stav vozovek II. a III. třídy ve Zlínském kraji, 2012; zpracování vlastní)

Příznivou zprávou je stav mostů na silnicích II. a III. třídy, kde hodnocení sice určilo známku 3,51, ovšem v kraji již tentokrát není evidován žádný most v havarijním stavu, jak tomu bylo dříve. (Žádný z krajských mostů není letos v havarijním stavu, 2013)

6.1.2 Intenzity dopravy

Informace o intenzitách automobilové dopravy na dálniční a silniční síti ČR poskytují výsledky celostátního sčítání dopravy 2010. Tyto informace také navazují na výsledky z předchozích celostátních sčítání dopravy. Intenzity dopravy na dálnici jsou stanoveny především pomocí údajů z automatických detektorů. Detailnější skladba vozidel je následně odvozena z doplňkových ručních průzkumů. Na silnicích jsou pak intenzity dopravy stanoveny z výsledků ručních průzkumů pomocí přepočtových koeficientů variací intenzity dopravy. Oproti předchozímu celostátnímu sčítání dopravy bylo dosaženo zpřesnění koeficientů pro přepočet údajů z ručních průzkumů na hodnotu ročního průměru denních intenzit dopravy. (Celostátní sčítání dopravy 2010, 2011)

Tab. 1. Intenzita dopravy přesahující limit 15 000 vozidel denně (Celostátní sčítání dopravy 2010, 2011; zpracování vlastní)

Č. komunikace	Úsek	Součet vozidel	Začátek	Konec
49	6-2973	29 032	zaús.MK (dříve 0491)	Zlín - z.z.
49	6-2971	26 317	Zlín - z.z.	x s 49A a 497
49	6-2977	24 637	x s 4972	zaús.MK (dříve 0491)
55	6-0643	24 164	zaús.428 od Modré	Staré Město - k.z. = Uherské Hradiště
55	6-0651	24 164	Staré Město - k.z. = Uherské Hradiště	zaús.497 od Zlína
55	6-0731	21 089	zaús.47 od Kroměříže	zaús.432 od Holešova
55	6-0652	20 826	zaús.497 od Zlína	vyús. 05014 do Sadů
55	6-0653	19 978	vyús. 05014 do Sadů	x s 50
49018	6-2911	19 326	z.z. Jižní Svahy	zaús.do 49016
35	7-0196	17 467	x s MK, ul. U Pum-py	zaús.05720
49	6-2972	17 466	x s 49A a 497	vyús. 490 do Kudlo-va
55	6-0662	17 424	x s 50	vyús. 50H,Kunovice
35	7-1261	17 280	zaús.57	vyús. 57
36733	6-2723	16 803	vyús.z 367 v Kromě-říži	zaús.do 47
50H	6-0641	16 723	vyús. 427	zaús.55 od Napaje-del
490	6-2811	16 697	vyús.MK - ul. Party-zánská	x s MK - Zarámí a Kvítková
35	7-0181	16 612	Val.Meziříčí - z.z.	zaús.57
49016	6-2912	16 326	vyús.z 49 ve Zlíně	zaús.49018
57	7-1271	15 844	x s MK, ul.Zašovská	vyús. 05721 - spojka do Poličné
55	6-0751	15 715	vyús. 49 do Zlína	Otrokovice - k.z.
497	6-5071	15 634	Uherské Hradiště - z.z.	zaús.do 55
49	6-2960	15 457	konec městského průtahu	x s 4913 a 49020
49	6-2950	15 392	Zlín - k.z.	zaús.491 od Fryštáku
49	6-2966	15 392	x s 4913 a 49020	Zlín - k.z.

55	6-0750	15 371	Otrokovice - k.z.	vyús. 49724 do Napajedel
49	6-2976	15 290	Otrokovice, vyús.55I	x s 4972
49	6-2962	15 126	x s MK - ul. Díly IV	konec městského průtahu
35	7-0191	15 082	vyús. 57	x s MK, ul. U Pum-py
47	6-2720	15 041	vyús. 4327 do Břestu = Kroměříž - k.z.	Hulín - z.z.
47	6-2721	15 041	Hulín - z.z.	zaús.do 55

MK – místní komunikace; z.z. – začátek zástavby; k.z. – konec zástavby; x – křižovatka;

Na základě Výsledků sčítání dopravy na dálniční a silniční síti 2010 byl pro všechny silnice I., II. třídy a vybrané silnice III. třídy Zlínského kraje zpracován přehled intenzit dopravy. V tabulce 1 jsou uvedeny maximální průměrné denní intenzity (počty vozidel za 24 hodin), zjištěné na sledovaných úsecích silnic v extravilánu a intravilánu. Tabulka zachycuje úseky, kde jsou hodnoty intenzit automobilové dopravy vyšší než 15 000 vozidel za 24 hodin.(Aktualizace Generelu dopravy ZLÍNSKÉHO KRAJE, 2009, s. 54)

Mezi nejvytíženější silniční úseky Zlínského kraje patří především silnice I/49, a to v úseku Zlín – Otrokovice, kde intenzita dopravy byla naměřena 29 032 vozidel denně. Dalšími zatíženými úseky jsou silnice I. třídy č. 55, 47 a 35.(Celostátní sčítání dopravy 2010, 2011)

Vysoká vytíženost silničních úseků úzce souvisí s rostoucím počtem osobních automobilů a výskytem kolizních míst.

6.1.3 Dopravní nehodovost

V roce 2012 bylo Policií ČR šetřeno celkem 81 404 dopravních nehod, při kterých bylo 681 osob usmrceno, 2 986 osob těžce zraněno a 22 590 osob zraněno lehce. (Červíček, Kužel a Tržil, 2013)

Zlínský kraj skončil na 10. místě s celkovým počtem 3 025 dopravních nehod, což činí 3,718 % z celkového počtu dopravních nehod na republikové úrovni. Počet usmrcených v roce 2012 byl ve Zlínském kraji vlivem dopravních nehod 31, což je o sedm usmrcených méně oproti předchozímu roku. Mezi tři nejčastější příčiny nehod řidičů motorových vozi-

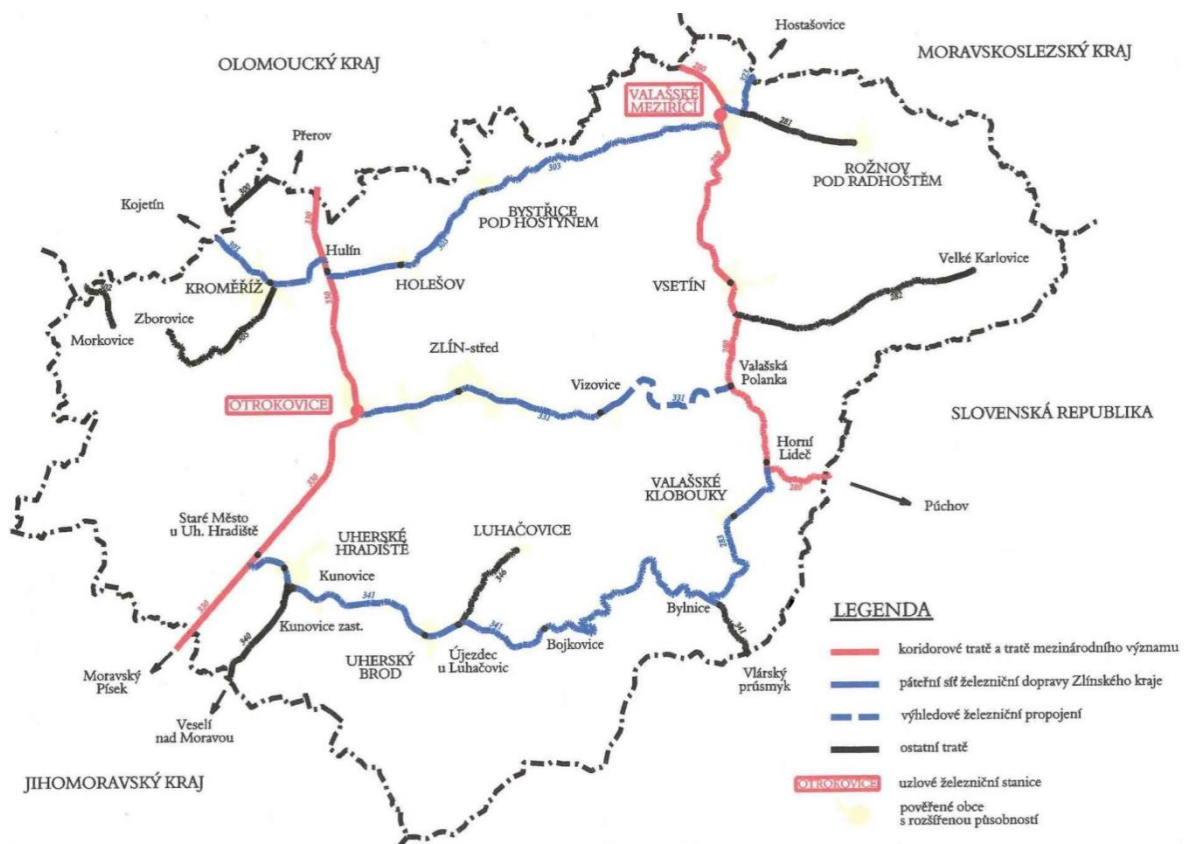
del patří situace, kdy se řidič plně nevěnoval řízení vozidla, nepřizpůsobil rychlost stavu vozovky a nedodržel bezpečnou vzdálenost za vozidlem. (Červíček, Kužel a Tržil, 2013)

6.1.4 Emisní zatížení

V současné době na území Zlínského kraje činí podíl dopravy na celkových NO_x emisích 61 %. Ke snížení množství NO_x by měla napomoci především opatření zaměřena na zkvalitnění dopravních prostředků. Konkrétně se jedná o obměnu vozových parků významných autodopravců, podpora vozidel s nízkými emisemi, ale zároveň také opatření, která jsou zaměřena na podporu plynulosti provozu. (Aktualizace programů snižování emisí a zlepšování kvality ovzduší ve Zlínském kraji, 2012, s. 8-9)

6.2 Železniční infrastruktura

Železniční infrastruktura tvoří významnou součást dopravního systému Zlínského kraje. Její celková úroveň se základními ukazateli jako jsou dostupnost, rychlost a bezpečnost ovlivňuje rozvoj území. (Aktualizace Generelu dopravy ZLÍNSKÉHO KRAJE, 2009, s. 113)



Obr. 9. Pátevní železniční síť (KOVED, 2011)

Celková délka železniční sítě na území Zlínského kraje je 358 km, kterou tvoří 288 km tratí celostátního významu a 70 km tratí významu regionálního. Obsluha území je zabezpečována 117 železničními stanicemi a zastávkami. (Aktualizace Generelu dopravy ZLÍNSKÉHO KRAJE, 2009, s. 113)

Základní kostru železniční sítě Zlínského kraje tvoří páteřní tratě celostátního a mezinárodního významu, mezi které patří zejména trať č. 300 Přerov – Břeclav a trať č. 280 Hranice na Moravě – Střelná, které jsou součástí významných dopravních koridorů. Tyto hlavní železniční tahy jsou navzájem propojeny tratí č. 303 Kojetín – Valašské Meziříčí, v severní části kraje, s pokračováním západním směrem na Brno a severovýchodním směrem na Ostravu. V jižní části kraje propojuje hlavní železniční tahy trať č. 341 Staré Město – Vlárský průmysk s hraničním přechodem se Slovenskou republikou a odpojením tratě 340 Uherské Hradiště – Brno. Základní železniční síť Zlínského kraje je doplněna dalšími železničními tratěmi převážně místního významu. (Aktualizace Generelu dopravy ZLÍNSKÉHO KRAJE, 2009, s. 113)

České dráhy na svých webových stránkách hodnotí železniční dopravu ve Zlínském kraji jako nezastupitelný druh dopravní obslužnosti, především v oblasti páteřní dopravy. Ze Zlínského kraje vede přímé vlakové spojení s Prahou, Brnem, Ostravou a Olomoucí, a to díky II železničnímu koridoru Ostrava – Břeclav, který Zlínským krajem prochází, s další návazností na I. železniční koridor. Doprava do lázeňského města Luhačovice z Prahy po železnici je taktéž možná pomocí přímého spojení vlaků dálkové dopravy. (České dráhy, 2011)

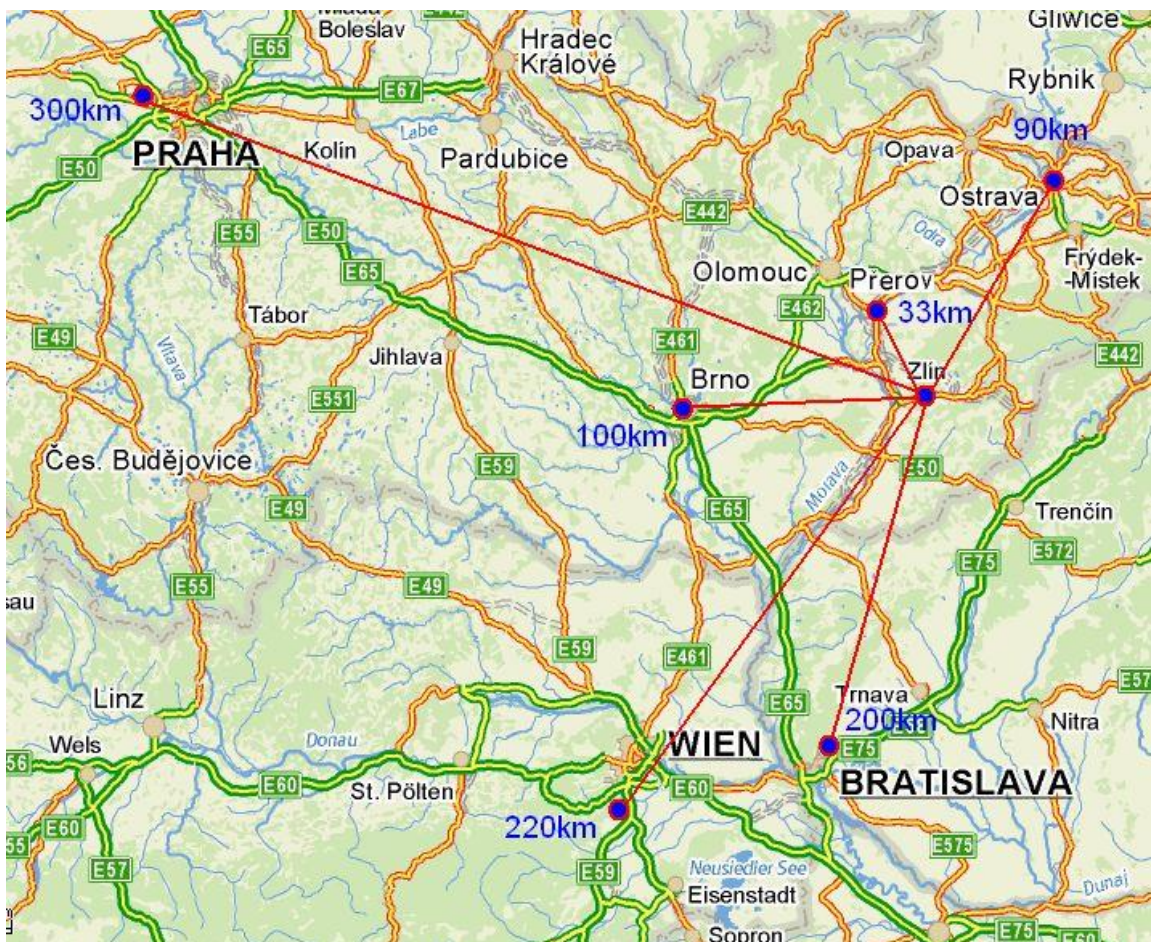
Na trati 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice, je již přes 20 let zaveden dopravní integrovaný systém Zlínského kraje (ZID), který poskytuje možnost jízdy na jeden cestovní doklad, a to vlakem, autobusem MHD a trolejbusem MHD především v úseku Otrokovice – Zlín. (České dráhy, 2011)

K problematické části železniční dopravy patří zajisté špatné napojení krajského města Zlína s okresními městy, jako je Kroměříž, či Uherské Hradiště, které leží mimo hlavní železniční tahy, a tak cestování ze vzdálenějších míst je do těchto měst možné pouze s přestupem. Ke komplikacím železničního spojení dochází také v oblasti Vsetínska, Valašsko-meziříčska a Rožnovska se Zlínem. (KOVED, 2011, s. 14)

6.3 Letecká infrastruktura

Na území Zlínského kraje se v současné době nacházejí 3 civilní neveřejná letiště a to v Kunovicích, Otrokovicích a Kroměříži. Na tomto území kraje je k dispozici také 5 přistávacích ploch pro Leteckou záchrannou službu, které se nacházejí v Kroměříži, Uherském Hradišti, Valašském Meziříčí, Vsetíně a Zlíně. Tato síť letišť je dále doplněna zpevněnými plochami pro vzlety a přistání, jejich umístění je ve městě Slušovice, Zlín-Štípa a Boršice. (Aktualizace Generelu dopravy ZLÍNSKÉHO KRAJE, 2009, s. 146)

V důsledku blízkosti letišť Brno – Tuřany a Ostrava – Mošnov, které poskytují pravidelný letecký provoz pro civilní účely, se letecká doprava pro přepravování osob ve Zlínském kraji uplatňuje pouze okrajově. Dalším důvodem je také nedostatečný počet obyvatel, a tím i relativně nízký počet potenciálních zákazníků. (Aktualizace Generelu dopravy ZLÍNSKÉHO KRAJE, 2009, s. 146)



Obr. 10. Vzdálenost mezinárodních letišť od města Zlína (Letecká doprava, 2011)

6.4 Cyklistická infrastruktura

Na území Zlínského kraje se nachází více než 60 cyklotras a cykloturistických tras. Síť tras je ovšem značně nerovnoměrná, také často ve špatném stavu a mnohé trasy jsou vedeny po frekventovaných pozemních komunikacích. (Surová, 2010, s. 45)

Pro Zlínský kraj byl důležitým rokem rok 2009, kdy bylo na území Zlínského kraje vybudováno 53 kilometrů cyklostezek, což bylo nejvíce v Česku. Tato skutečnost tak posunula Zlínský kraj na druhé místo těsně za hlavní město Prahu. (Jak zapojit: kraje, 2010)

Mezinárodní cyklotrasy

Na území Zlínského kraje je také možno zaznamenat dvě mezinárodní trasy podporované projektem EuroVelo, který podporuje rozvoj 12-ti transevropských cyklotras spojující všechny země Evropy. První mezinárodní trasa EuroVelo č. 6 (Roscoff – Oděssa) vede severní částí kraje po tzv. Jantarové stezce. Trasa EuroVelo č. 9 (Polsko – Chorvatsko) vede podél řeky Moravy po významné nadregionální Moravské stezce. (Surová, 2010, s. 46)

Nadregionální cyklotrasy

Územím Zlínského kraje procházejí celkem tři cyklotrasy nadregionálního významu. První a zároveň nejvýznamnější trasa se nazývá Moravská stezka (č. 47), která na území Zlínského kraje vstupuje ze severu od obce Lovosice, dále pokračuje obcí Chropyně, poté podél řeky Moravy až do města Kroměříž. Trasa následovně vede Otrokovicemi, u obce Napajedla dochází k rozdělení a nabídce dvou tras, po kterých lze pokračovat. Dále vede přes Veselí nad Moravou do Jihomoravského kraje. Trasa je vedena většinou po méně frekventovaných komunikacích III. třídy, místních komunikacích, městských cyklostezkách a asfaltových, nebo jinak zpevněných lesních, či polních cestách. Výhodou je kombinace cyklistiky s lodní dopravou, která je umožněna v úseku kolem Bařova kanálu. (Surová, 2010, s. 48)

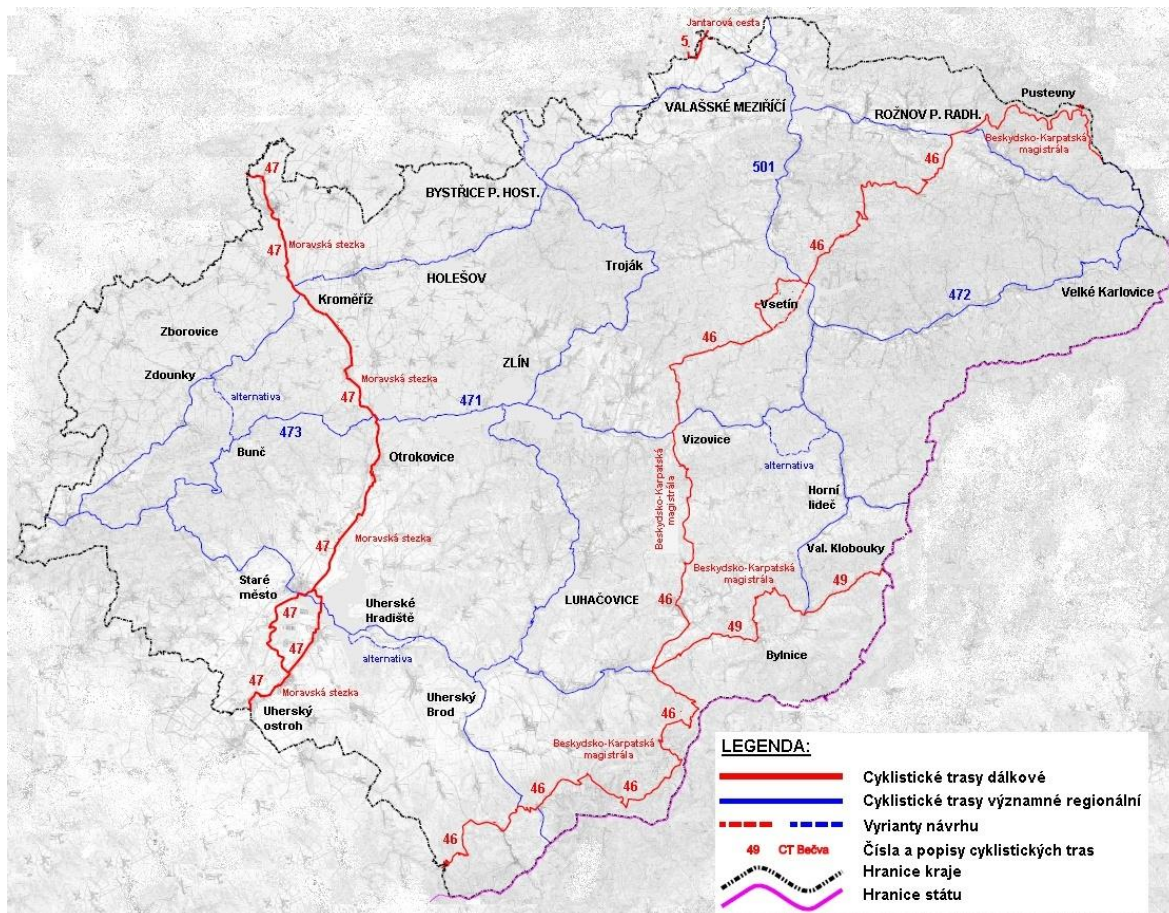
Další významnou nadregionální cyklotrasu tvoří trasa s číselným označením 46 a názvem Beskydsko-Karpatská magistrála. Na území Zlínského kraje vstupuje ze severu Moravskoslezskými Beskydami, následovně pokračuje ve směru Pustevny, přes Rožnov pod Radhoš-

těm, Bystřici pod Hostýnem, Vsetínem a přes obec Pitín k hranicím Slovenské republiky. Cyklotrasa následovně opouští území Zlínského kraje a pokračuje směrem k obci Velká nad Veličkou. (Surová, 2010, s. 48 - 49)

Na poslední trasu nadregionálního významu č. 49, která nese stejný název Beskydsko-Karpatská, lze odbočit v obci Pitín z trasy č. 46. Tato cyklotrasa pokračuje přes Hostětín, kolem hradu Brumov až k hraničnímu přechodu se Slovenskem. (Surová, 2010, s. 49)

Regionální cyklotrasy

Mezi nejvýznamnější cyklotrasy Zlínského kraje regionálního významu patří trasy s číselným označením 471, 472, 473 a 501. Trasa č. 473 vstupuje do území z jihu, pokračuje přes obec Koryčany až do města Otrokovice, kde se přímo napojuje na trasu č. 471. Tato trasa následovně vede Zlínem a Vizovicemi, kde trasa končí. Ve Vsetíně se nachází trasa č. 501, která lemuje řeku Bečvu, směrem k obci Palačov, kde pokračuje mimo území Zlínského kraje. Poslední regionální cyklotrasa č. 472 navazuje na nadregionální cyklotrasu č. 46. Vede přes Velké Karlovice, Nový Hrozenkov až do Vsetína, kde se napojuje na trasu č. 501. Veškeré cyklotrasy regionální úrovně jsou doplněny hustou sítí místních cyklotras. (Surová, 2010, s. 49)



Obr. 11. Dálkové a významné regionální cyklotrasy (Batková, 2004)

6.5 Vodní infrastruktura

Vodní doprava má ve Zlínském kraji pouze rekreační charakter. K tomuto účelu je nejčastěji využívána vodní cesta Baťův kanál a dále navazující splavněné úseky řeky Moravy. (KOVED, 2011, s. 26)

V současné době je splavná délka Baťova kanálu přibližně 53 km od Kroměříže po Hodonín, ovšem největší překážkou je absence plavební komory na bělovském jezu u Otrokovic. Úsek od tohoto jezu po Kroměříž je tedy samostatný a není propojený se zbytkem vodní cesty. Na této vodní cestě se aktuálně nachází 13 zdymadel (plavebních komor) a je zde postaveno 50 mostů, z nichž mnohé z nich jsou unikátní technickou památkou. (Baťův kanál, 2007)



Obr. 12. Bačův kanál (Bačův kanál, 2007)

7 SOUHRN PLÁNOVANÝCH DOPRAVNÍCH STAVEB

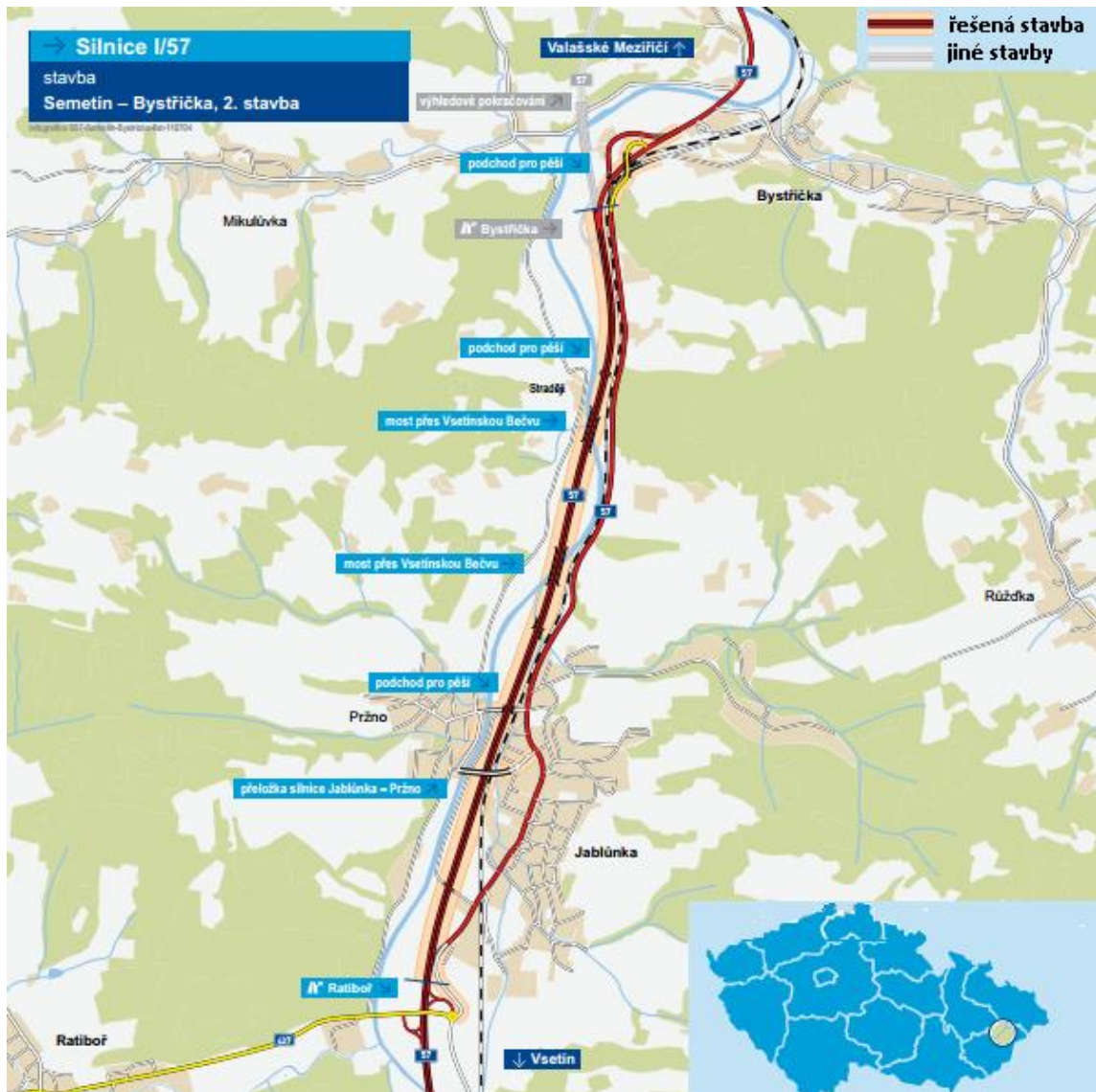
7.1 Silniční infrastruktura

Ve Zlínském kraji nalezneme několik stěžejních úseků silniční infrastruktury, které vyžadují revitalizaci aktuálního stavu, nebo zahájení již plánované výstavby pro podporu plynulosti dopravy a samotného rozvoje této oblasti.

7.1.1 Projekt č.1

Silnice I/57 v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín, konkrétně úsek Semetín – Bystřička

Následující výstavba má navazovat na již dokončenou 1. stavbu (která byla z 68 % financována z operačního programu Doprava). Výstavba rychlostní směrově oddělené komunikace výrazně napomůže rozvoji dopravních vztahů v území, také dojde k odlehčení současného stavu a zajistí tato komunikace nabídnou bezpečnější provoz bez dopravních závad. Plynulost dopravy v současné době velmi ovlivňuje nevýhodné prostorové uspořádání stávající trasy, dále je také omezována možnost předjíždění a tím se snižuje kapacita komunikace. Uvedení do provozu se plánuje na prosinec roku 2016 a předpokládaná cena této stavby je 1 722 397 500 Kč (bez DPH). (ŘSD, 2012a)



Obr. 13. Silnice I/57 (ŘSD, 2012a)

7.1.2 Projekt č. 2

Rychlostní silnice R/55, Otrokovice, obchvat JV

Projekt této rychlostní silnice navazuje na již realizovaný severovýchodní obchvat. Spojením těchto dvou úseků by vznikl silniční obchvat města Otrokovice, který by s konečnou platností vyloučil veškerou tranzitní dopravu z intravilánu města. Tato skutečnost s sebou nese taktéž výrazné omezení exhalací a hluku z dopravy a tím napomůže ke zlepšení životního prostředí. V rámci přípravy výstavby dochází v současné době k vykupování pozemků, kdy ke konci loňského roku bylo vykoupeno již 85 %. Vzhledem k této situaci do dnešního dne nebyla podána žádost o stavební povolení na žádný objekt, proto nemůže být

určeno datum pro uvedení komunikace do provozu. Předpokládaná cena stavby se odhaduje na 1 089 273 333 Kč (bez DPH). (ŘSD, 2012b)



Obr. 14. Rychlostní silnice R55(ŘSD, 2012b)

7.1.3 Projekt č. 3

R49/R6 Hulín – Púchov

Primární částí této výstavby je rychlostní silnice R49 v úseku Hulín – Fryšták. Přínosem této stavby je vznik kapacitní komunikace, který napomůže k odvedení vysoké intenzity dopravy z komunikací vedených zástavbou Zlína, Otrokovic, Holešova, Hulína a také všech dalších obcí. Stavba byla zahájena již v září roku 2008, ovšem v současné době se nachází ve stavu „konzervace“ na základě rozhodnutí Ministerstva dopravy. Prvním

důvodem je soudní zrušení stavebního povolení, a tím druhým je nedostatek finančních prostředků. (ŘSD, 2012c)

Na výstavbu této rychlostní komunikace, která v budoucnu slibuje pokračování až ke slovenským hranicím je zapotřebí odhadem 6 miliard korun, na které může Evropská unie prostřednictvím svých operačních programů přispět až 75 %. (Libiger, Mf Dnes, 2013)

Kompletní výstavba má pak směřovat z Hulína východním směrem k Fryštáku, Slušovicím, Vizovicím a dále přes státní hranici Česka a Slovenska, kde na slovenském území bude pokračovat jako rychlostní silnice R/6 k Púchovu, kde se napojuje na slovenskou dálnici D1. (ŘSD, 2012c)



Obr. 15. Rychlostní silnice R49 (ŘSD, 2012c)

7.2 Železniční infrastruktura

7.2.1 Projekt č. 1

Železniční trať č. 331

K primárním potřebám ve sféře železniční infrastruktury Zlínského kraje je zařazena především revitalizace, modernizace a elektrifikace železniční trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice. Současná trať je využívána na hranici maxima své kapacity a tak je zde znemožněno další zlepšování vlakového spojení Zlína s okolními regiony. Současný stav je nevyhovující i pro kontejnerové překladiště v Lípě nad Dřevnicí, které v pravidelných intervalech využívá právě této železniční tratě. (KOVED, 2011, s. 75)

V souvislosti s modernizací železniční trati má být ve Zlíně vybudována zcela nová nádražní budova, která bude plnit funkce jak přestupního terminálu, tak i velkokapacitního parkoviště. Podklady samotné studie proveditelnosti jsou v současné době v přípravné fázi, a pokud se prokáže ekonomická efektivnost některého z plánů, bude na jeho základě vypracován investiční záměr, s následným předložením k posouzení centrální komisí ministerstva. Pokud se vše obejde bez potíží, samotná realizace se předpokládá v roce 2016. (Okno do kraje, 2013)

7.2.2 Projekt č. 2

Železniční trať č. 280

„Pro uchování atraktivity trati 280 Hranice na Moravě – Horní Lideč budou i zde nutné modernizační práce. Vzhledem ke skutečnosti, že některé součásti technického vybavení trati jsou již na hranici životnosti, mohou způsobovat provozní komplikace a tím vznik nežádoucích nepravidelností s dopadem na cestující veřejnost.“ (KOVED, 2011, s. 75)

7.3 Letecká infrastruktura

7.3.1 Projekt č. 1

Středisko letecké záchranné služby

Přední prioritou letecké infrastruktury na území Zlínského kraje je zajistit vybudování střediska letecké záchranné služby. Zlínský kraj se tak řadí mezi tři kraje bez střediska tohoto typu v České republice, ovšem na Moravě je jediným. V případě potřeby je využíváno slu-

žeb zdravotnických vrtulníků z Olomouce, Brna či Ostravy, ovšem každá minuta může být ze zdravotního hlediska pacientů rozhodující. (Sedláček, 2013)

Výsledky provedené analýzy prokázaly, že provoz letecké záchranné služby by ve Zlínském kraji stál 60 až 80 miliónů ročně. Ministerstvo absenci střediska letecké záchranné služby dočasně kryje z ostatních sousedních krajů, kde má s leteckými dopravci uzavřené smlouvy až do roku 2016. Z toho vyplývá, že rozvoj v této oblasti je možný až po roce 2016, což Zlínský kraj neodrazuje k prosazení tohoto zájmu. (Sedláček, 2013)

7.3.2 Projekt č.2

Letiště Přerov – Bochoř

Návrh na rozvoj pravidelné letecké osobní dopravy neveřejného mezinárodního letiště Přerov – Bochoř vzniká ve spolupráci Zlínského a Olomouckého kraje a města Přerov. Letiště se nachází přibližně v polovině vzdálenosti mezi městy Brno a Ostrava. Na základě analýzy stávající situace se odhaduje, že by letiště na území Přerova mohlo přepravit přibližně kolem 290 tisíc osob se zhruba 16 tisíci vzlety a přistáními za rok. (UDIMO, 2010, s. 75)

Dále dochází také k podpoře záměru vybudovat v oblasti Přerov veřejné logistické centrum celostátního významu, které by zajisté našlo využití u letecké nákladní dopravy. Ovšem nesmíme opomenout skutečnost vyplývající z prognózy Evropské komise pro Českou republiku, která poukazuje na fakt, že podíl letecké nákladní dopravy se na přepravním výkonu pohybuje v rozmezí kolem 0,3 % až 0,4 %. U letecké osobní dopravy se předpokládá podíl přibližně 5 %. (UDIMO, 2010, s. 75)

7.4 Vodní infrastruktura

7.4.1 Projekt č.1

Prodloužení vodní cesty do Kroměříže

Projekt prioritně spočívá ve výstavbě plavební komory při jezu Bělov. Uvedením této plavební komory do provozu by došlo k propojení plavebních úseků Kroměříž - Otrokovice, a tím by se vytvořil splavný úsek Baťova kanálu s délkou 53 kilometrů. Tento záměr je významným přínosem z hlediska napojení turistického centra Kroměříže na Baťův kanál. Odhadované náklady přesahují 180 miliónů korun. (UDIMO, 2010, s. 78)



Obr. 16. Plavební komora s přístavištěm v Bělově u Otrokovic (Fuksová, 2012)

7.5 Cyklistická infrastruktura

7.5.1 Projekt č. 1

Cyklostezka Kvasice – Bělov – Otrokovice

Projekt si stanovuje za cíl vystavění čtyři a půl kilometru dlouhého úseku, který také napomůže omezení pohybu cyklistů na silnici mezi Otrokovicemi a Kvasicemi. Úsek Otrokovice – Kvasice je součástí takzvané Moravské stezky, která je jednou z hlavních cyklotras České republiky, protínající Moravu od severu k jihu. (Chrást, 2012)

Náklady na výstavbu tohoto úseku se odhadují na 20 miliónů korun. Jejich podstatnou část by měly pokrýt dotace Regionálního operačního programu Střední Morava. Projekt se v současné době nachází ve fázi územního rozhodnutí, a také již došlo k vykoupení všech pozemků. (Chrást, 2012)

7.5.2 Projekt č. 2

Cyklostezka Zlín – Otrokovice

Vybudování cyklostezky spojující Zlín s Otrokovicemi je jednou z priorit současného vedení radnice. Každé z měst má na starost vybudování té části, která se nachází v jeho katastru. Celkové náklady na vybudování tohoto úseku se odhadují na více než 16 miliónů korun, přičemž téměř 14 miliónů je možno čerpat z Regionálního operačního programu Střední Morava. V aktuální době dochází k dokončení vykupování pozemků. (Kumcová, 2013)

8 SWOT ANALÝZA

8.1 Silné stránky

- Existence územně plánovacích podkladů obsahující komplexní návrh řešení rozvoje dopravní infrastruktury v kraji, územního plánu celého regionu a jiných strategických plánů.
- Úsilí o fungující integrovanou dopravu.
- Výstavba obchvatu Otrokovice.
- Absence mostů v havarijním stavu na silnicích II. a III. třídy v kraji.
- Neustálý rozvoj silniční dopravy.
- Existence železniční trati č. 331 Vizovice – Zlín – Otrokovice a její napojení na trať č. 330 Přerov – Břeclav, který disponuje nadregionálním a mezinárodním významem.
- Existence civilních letišť v Kunovicích, Otrokovících a Kroměříži.
- Existence přistávacích ploch pro Leteckou záchrannou službu.
- Existence Bařova kanálu a navazujících splavných úseků řeky Moravy.

8.2 Slabé stránky

- Špatný stav silnic a místních komunikací.
- Malý rozsah dálnic a rychlostních komunikací na území regionu.
- Nedostatečné množství silničních obchvatů obcí a měst.
- Četný výskyt kolizních míst.
- Neustále rostoucí počet osobních automobilů.
- Nadměrné hlukové a emisní zatížení.
- Nadměrné zatížení železniční trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice.
- Absence letišť provozujících pravidelnou leteckou dopravu.
- Neexistující středisko Letecké záchranné služby ve Zlínském kraji.

8.3 Příležitosti

- Dokončení rekonstrukcí a modernizací hlavních silničních tahů.
- Odstranění vad v technické oblasti na stávající silniční dopravní infrastruktuře.
- Výstavba silničních obchvatů obcí a měst.
- Čerpání prostředků z programů Evropské unie a Strukturálních fondů.
- Rekonstrukce, modernizace a elektrifikace stávajících železničních tratí.
- Vytvoření souladu jízdních řádů autobusů a železnic.
- Vybudování střediska pro Leteckou záchrannou službu.
- Podpora pravidelného leteckého provozu pro civilní účely.
- Možnost rozšíření stávajících cyklostezek.
- Inovace vodní dopravy za účelem průmyslovým a volnočasovým.

8.4 Hrozby

- Nedostatek finančních prostředků
- Zvyšující se počet automobilů, který ovlivňuje stav nehodovosti, hluku, emisí a zatíženost komunikací.
- Malá plynulost dopravy v dopravní špičce ve městech – tvorba kolon.
- Nákladná úprava silnic v zimním období.
- Prodlužování časového horizontu dostavby rychlostních silnic.
- Opožděná modernizace silniční a železniční dopravní infrastruktury.
- Odliv cestujících způsobený úpadkem železniční dopravy.
- Neprojojenost cyklostezek.
- Nemožnost využívání lodní dopravy v důsledku závislosti na počasí.

9 NÁVRHY PRO ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ZLÍNSKÉHO KRAJE

Na základě SWOT analýzy, definovaných základních problémů dopravy a dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji jsem stanovila následující návrhy, které považuji z hlediska řešení dopravní situace za klíčové, a zároveň tyto projekty mají napomoci rozvoji dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji.

9.1 Rozvojová oblast č. 1 – výstavba vybraných silničních úseků

V následující části vidím jako hlavní prioritu výstavbu vybraných silničních úseků, které napomohou rozvoji silniční infrastruktury Zlínského kraje.

- Rychlostní silnice R55, Otrokovice, obchvat JV
- Rychlostní silnice R49, Hulín – Fryšták

Priorita č. I – výstavba jihovýchodní části obchvatu města Otrokovice

Výstavba jihovýchodní části obchvatu má přímo navázat na již realizovanou severovýchodní část a tím vytvořit obchvat města Otrokovice. V současné době projede kvítkovicou křižovatkou v Otrokovicích přes 15 000 osobních i nákladních aut denně.

Výstavbu tohoto úseku řadím mezi prioritní, protože samotná 1. polovina výstavby (severovýchodní část) neřeší zatíženost intravilánu města. Přínosem bude vyloučení tranzitní dopravy ze zastavěné části města Otrokovice, dojde ke snížení emisního a hlukového zatížení, které souvisí se současnou vytižeností a v neposlední řadě se zvýší plynulost dopravy a tím dojde ke snížení výskytu kolizních míst v tomto úseku.

Priorita č. II – dokončení výstavby rychlostní silnice R49 v úseku Hulín – Fryšták

Další, za neméně významnou výstavbu považuji dokončení rychlostní silnice R49, která má spojit Východní Moravu se Západním Slovenskem. Prioritní je část výstavby v úseku Hulín – Fryšták, kde výstavba již začala, ale v současné době je pozastavena kvůli chybějícím stavebním povolením.

Významnost stavby vidím ve snížení intenzity silniční dopravy u měst Zlín, Otrokovice, Holešov, Hulín a dalších obcí. Dále tato výstavba umožní napojení krajského města Zlín na síť rychlostních komunikací a tím zajistí propojení se Slovenskou republikou, což ocení zejména zdejší podnikatelé obchodující se slovenskou stranou. Potenciál vidím nejen v roz-

voji na krajské úrovni, ale tato výstavba také zajistí napomůže efektivnímu napojení ekonomiky státu na evropské struktury a tím dojde k zajištění dalšího rozvoje České republiky.

9.2 Rozvojová oblast č. 2 – zlepšení technického stavu silnic

Jak je již v kapitole 6.1.2 uvedeno, Zlínský kraj se potýká s vysokou intenzitou silniční dopravy, proto zlepšení technického stavu považují za důležitý krok, který má napomoci k jejímu zmírnění. Vlivem vysoké intenzity silniční dopravy dochází k poškozování silnic, což může být také příčinou vyšší nehodovosti na daných úsecích.

Ke zlepšení technického stavu vozovky je možno docílit podporou úprav povrchů vozovek, anebo například rozšiřováním silnic o větší počet jízdních pruhů, což je finančně a prostorově náročnější. Zlepšení technického stavu zajistí přispěje k plynulosti a bezpečnosti dopravy, čímž dojde ke snížení výskytu míst dopravní nehodovosti.

9.3 Rozvojová oblast č. 3 – rozvoj železniční infrastruktury

Nejdůležitějším cílem v oblasti železniční dopravy Zlínského kraje je zajistí její rozvoj a modernizace. Tato část se zaměřuje především na revitalizaci železniční trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice, protože tato trať představuje pro Zlínský region důležitou dopravní spojnici, a to nejen pro přepravu osob, ale také zboží, čímž výrazně napomáhá zvýšit konkurenceschopnost celého regionu.

Priorita č. I – rozvoj železniční trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice

Revitalizace železniční trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice, by měla zahrnovat modernizaci, elektrizaci a zdvojkolejnění, které by se týkalo primárně úseku Otrokovice – Zlín. Další součástí rozvoje železniční trati je zajistí modernizace vlakových nádraží a zastávek a modernizace vozového parku.

Jako přínos při realizaci tohoto plánu vidím především ve zkapacitnění, zrychlení a zlepšení dopravních podmínek, a to zejména v oblasti osobní přepravy. Zajistí také dojde ke snížení hluku a vibrací, které v současné době doprovázejí provoz na této trati. Dalším pozitivním přínosem je zvýšení traťové rychlosti, které bude umožněno po modernizaci železničních svršků a spodků, což je důležitým faktorem nejen pro nákladní dopravu. Modernizace vlakových nádraží a zastávek a obnova vozového parku zajistí pozitivně ovlivní přístup občanů k cestování pomocí železniční dopravy a tím se může stát atraktivnější a vyhledávanější, než tomu bylo doposud.

9.4 Rozvojová oblast č. 4 – rozvoj cyklistické dopravy

Ve Zlínském kraji jsou k nalezení dobře rozmístěné cyklostezky, ovšem závažným nedostatkem je absence jejich přímého napojení. Následující rozvojová oblast se zabývá výstavbou cyklostezky v úseku Kvasice – Bělov – Otrokovice.

Priorita č. I – výstavba cyklostezky v úseku Kvasice – Bělov – Otrokovice

Úsek cyklostezky Kvasice – Bělov – Otrokovice je součástí významné mezinárodní trasy EuroVelo č.9. Daný úsek v současné době vede po velmi frekventované silnici mezi Otrokovicemi a Kvasicemi, kde denně hrozí ke střetu automobilu s cyklisty.

Význam realizace výstavby této cyklostezky vidím v přínosu pro rozvoj turistiky a cestovního ruchu, zároveň dojde k navýšení bezpečnosti cyklistů, jelikož výstavba napomůže k jejich snížení na frekventovaných silnicích dané lokality. Projekt také napomůže v rozvoji pravidelného využívání kola jako dopravního prostředku do zaměstnání, či škol.

9.5 Rozvojová oblast č. 5 – prodloužení vodní cesty Baťova kanálu

Současná splavná délka Baťova kanálu je přibližně 53 km, ovšem největší překážkou je absence plavební komory v Bělově. Tato skutečnost činí úsek od bělovského jezu samostatný a nepropojený se zbytkem vodní cesty. Proto v tomto opatření navrhuji výstavbu plavební komory v obci Bělov.

Přínosem této výstavby je vytvoření nepřetržitého splavného úseku vodní cesty, což zajistí napomůže v oblasti turistické atraktivity této lokality. Výstavba dále napomůže ke zvýšení turistické mobility návštěvníků a také k navýšení možností trávení volného času.

ZÁVĚR

Cílem této práce bylo analyzovat současný stav dopravní infrastruktury Zlínského kraje s následnými možnostmi rozvoje do příštích let.

V teoretické části se čtenáři mohli seznámit s problematikou dopravní infrastruktury a základními pojmy, které s ní úzce souvisejí.

V praktické části dochází nejprve k socio-ekonomickému vymezení samotného území Zlínského kraje. Dále je hodnocen současný stav dopravní infrastruktury na daném území, na který navazují plány určené k realizaci v budoucnosti. Na základě poznatků byla vypracována SWOT analýza, která se zabývá silnými a slabými stránkami dopravní infrastruktury Zlínského kraje, a také zachycuje případné příležitosti a hrozby.

K nejdiskutovanějším slabým stránkám Zlínského kraje patří například malý rozsah dálnic a rychlostních komunikací na území regionu, nebo nadměrné zatížení železniční tratě č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice. Možné řešení na nejen tyto, ale i další problémy dopravní infrastruktury, se kterými se denně setkáváme, zachycuje část zabývající se návrhovým opatřením. Zde jsem vypracovala návrhy na stěžejní situace dopravní infrastruktury Zlínského kraje, mezi které jsem zařadila výstavbu vybraných silničních úseků, zlepšení technického stavu silnic, návrhy pro rozvoj železniční, cyklistické anebo vodní dopravy.

Mezi primární silniční úseky určené k výstavbě, jsem zařadila rychlostní silnici R55, která svou realizací vytvoří obchvat města Otrokovice, anebo výstavbu rychlostní silnice R49 Hulín – Fryšták, která má velký význam nejen na krajské úrovni, ale nabízí potencionální přínos pro celou republiku. U železniční dopravy kritický bod tvoří železniční trať č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice, která nedostačuje požadavkům současné doby. V rámci rozvoje cyklistické dopravy je důležitá výstavba úseku Kvasice – Bělov – Otrokovice, který je součástí významné mezinárodní trasy EuroVelo č. 9. Vybudování této cyklostezky by mělo napomocť rozvoji turistiky a cestovního ruchu. Stejně tak i výstavba bělovského jezu, navrhovaná v části vodní dopravy, je prospěšná pro navýšení možností trávení volného času turistů.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Aktualizace Generelu dopravy ZLÍNSKÉHO KRAJE, 2009.

Aktualizace programů snižování emisí a zlepšování kvality ovzduší ve Zlínském kraji, 2012. In: *Energetická agentura Zlínského kraje* [online]. [cit. 2013-05-04]. Dostupné z: http://www.eazk.cz/wp-content/gallery/ZK_KPZKO_2012_FINAL1.pdf

BAINES, Paul, Chris FILL a Kelly PAGE, © 2013. *Essentials of marketing*. Vyd. 1. Oxford: Oxford University Press. ISBN 9780199646500.

BATKOVÁ, M. et al, 2004. *Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje: analýza současného stavu*.

BAŤŮV KANÁL, © 2007. *Co je Baťův kanál* [online]. [cit. 2013-05-05]. Dostupné z: <http://www.batacanal.cz/2007/cz/dnes/index-f.htm>

BUSINESSINFO, © 2011. *Charakteristika Zlínského kraje* [online]. [cit. 2013-04-23]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/charakteristika-zlinskeho-kraje-2261.html>

Celostátní sčítání dopravy 2010, © 2011 [online]. [cit. 2013-05-04]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>

ČERVÍČEK, Martin, Tomáš KUŽEL a Leoš TRŽIL, 2013. POLICIE ČR. *Dopravní nehodovost v roce 2012*.

České dráhy, © 2011. *ČD ve Zlínském kraji* [online]. [cit. 2013-03-07]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/zlinsky-kraj/cd-v-regionu/-7369/>

Dopravní infrastruktura ČR. © 2010. [online] [cit. 2013-04-27]. Dostupné z: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ZWX8is9Vg5cJ:www.ivd.cz/download/Vychodis->

ka_pro_formulaci_zaveru_1._diskusniho_setkani.doc+infrastruktura+%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD+dopravy&hl=cs&gl=cz

Drážní doprava, © 2006. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2013-04-27]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_drazni/

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA, 2011. *Ekonomika dopravního systému*. Vyd. 1. Praha: Oeconomica. ISBN 9788024517599.

FOLTÝNOVÁ, Hana, 2009. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Vyd. 1. V Praze: Karolinum, 212 s. ISBN 9788024616100.

FUKSOVÁ, Jana, © 2012. *Batův kanál se prodlouží, lodě proplují od Kroměříže až k Hodonínu* [online]. [cit. 2013-04-30]. Dostupné z: http://zlin.idnes.cz/batuv-kanal-se-prodlouzi-u-skalice-a-ziska-plavebni-komoru-v-belove-1dy-/zlin-zpravy.aspx?c=A121102_1848919_zlin-zpravy_ras

GAILE, Gary Lee a J. WILLMOT, 2003. *Geography in America at the Dawn of the 21st Century*. Vyd. 1. New York: Oxford University Press. ISBN 0-19-929586-7.

GREBENÍČEK, Pavel a Pavel BEDNÁŘ. *Téma dopravy v základních strategických dokumentech krajů České republiky*, 2011. *Analýza naplňování konvergenčního cíle kohezní politiky v ČR v programovém období 2007-2013*, IV.

HLAVAČKA, Milan, 2002. *Doprava*. Vyd. 1. Praha: Scientia. ISBN 8071832529.

CHRÁST, Viktor. DENÍK.CZ, © 2012. *Skončí cyklistický hazard v Otrokovicích? Zatím není jasno* [online]. [cit. 2013-04-29]. Dostupné z: <http://www.denik.cz/zlinsky-kraj/skonci-cyklisticky-hazard-neni-jasno-20120405-7oib.html>

Integrovaný program snižování emisí znečišťujících látek Zlínského kraje, © 2004. In: *Energetická agentura Zlínského kraje* [online]. [cit. 2013-05-03]. Dostupné z: http://www.eazk.cz/ksei/pdf/ksei_zko_kap02.pdf

Jak se zapojit: Kraje, © 2010. In: *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. [cit. 2013-05-05]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/jak-se-zapojit/kraje/zlinsky-kraj/>

JAKUBÍKOVÁ, Dagmar, 2008. *Strategický marketing: Strategie a trendy*. Vyd 1. Praha: Grada. ISBN 987-80-247-2690-8.

KLEPRLÍK, Jaroslav, 2011. *Silniční doprava*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 9788073954512.

Koncepce cyklistické infrastruktury, © 2010. [online]. [cit. 2013-03-25]. Dostupné z: <http://www.urm.cz/cs/clanek/421/koncepce-cyklisticke-infrastruktury>

KOVED, s.r.o., 2011. *Plán dopravní obslužnosti území - Zlínský kraj na léta 2012 - 2016* [online]. [cit. 2013-03-04]. Dostupné z: http://www.koved.cz/fileadmin/user_upload/dopravni-plan-zk-2012.pdf

KUMCOVÁ, Jarmila. DENÍK.CZ, 2013. *Na cyklostezku z Otrokovic do Zlína zatím vykupují pozemky* [online]. [cit. 2013-04-29]. Dostupné z: http://zlinsky.denik.cz/zpravy_region/na-cyklostezku-z-otrokovic-do-zlina-zatim-vykupuji-pozemky-20130126.html

KYNCL, Jan, 2006. *Historie dopravy na území České republiky*. Vyd. 1. Praha: Vladimír Kořínek. ISBN 8090318495.

Letecká doprava, © 2011. *Zlín* [online]. [cit. 2013-05-05]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/page/42321.letecka-doprava/>

Letecká doprava, 2006. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2013-04-27]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_letecka/

LIBIGER, Milan, 2010. Peníze na silnici R49 z Hulína do Fryštáku budou, ujistil premiér Nečas. *MF Dnes*. 2013, č. 92.

MOJŽÍŠ, Vlastislav, Milan GRAJA a Pavel VANČURA, 2008. *Integrované dopravní systémy*. Vyd. 1. Praha: Powerprint. ISBN 9788090401105.

OKNO DO KRAJE, 2013. *Význam železnice mezi Otrokovicemi a Zlínem se má zvýšit* [online]. [cit. 2013-04-24]. Dostupné z: <http://www.oknodokraje.cz/26398n-vyznam-zeleznice-mezi-otrokovicemi-a-zlinem-se-ma-zvysit>

PASTOR, Otto a Antonín TUZAR, 2007. *Teorie dopravních systémů*. Vyd. 1. Praha: ASPI. ISBN 9788073572853.

PRUŠA, Jiří, 2007. *Svět letecké dopravy*. Vyd. 1. Praha: Galileo CEE Service ČR. ISBN 9788023992069.

Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR, © 2013. In: ŘSD ČR [online]. [cit. 2013-05-04]. Dostupné z: http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2013_1_cr.pdf

ŘSD, © 2012a. *Silnice I/57* [online]. [cit. 2013-04-29]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/BCFF13B25FDFB1DDC125793B0048C325/\\$file/s57-semetin-bystricka-II.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/BCFF13B25FDFB1DDC125793B0048C325/$file/s57-semetin-bystricka-II.pdf)

ŘSD, © 2012b. *Rychlostní silnice R55* [online]. [cit. 2013-04-29]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/20A361A456AE6892C12574C5002CFA06/\\$file/r55-otrokovice-obchvat.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/20A361A456AE6892C12574C5002CFA06/$file/r55-otrokovice-obchvat.pdf)

ŘSD, © 2012c. *Rychlostní silnice R49* [online]. [cit. 2013-04-29]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/499D62E09CB07018C12574A2003FA46B/\\$file/r49-hulin-frystak.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/499D62E09CB07018C12574A2003FA46B/$file/r49-hulin-frystak.pdf)

SEDLÁČEK, Pavel. ČESKÝ ROZHLAS, © 2013. *Zlínský kraj chce leteckou záchrannou službu, ministerstvo zdravotnictví to zatím odmítá* [online]. [cit. 2013-04-29]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/zpravy/regiony/_zprava/zlinsky-kraj-chce-leteckou-zachrannou-sluzbu-ministerstvo-zdravotnictvi-to-zatim-odmita--1185617

Silniční doprava, © 2006. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2013-04-27]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/

Statistická ročenka Zlínského kraje 2012, © 2012. In: *ČSÚ* [online]. [cit. 2013-05-03]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/D0003FB284/\\$File/72101112.pdf](http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/D0003FB284/$File/72101112.pdf)

Stav vozovek II. a III. třídy ve Zlínském kraji, © 2012. In: *ŘSZK* [online]. [cit. 2013-05-04]. Dostupné z: http://www.rszk.cz/?ukaz=92_hodnoceni_roku_2012&IdMenu=92&grafika=0

SUROVÁ, Kateřina, 2010. *Cyklotrasy a cyklistická doprava jako faktor rozvoje cestovního ruchu ve Zlínském kraji*. Zlín. Bakalářská práce. Univerzita Tomáše Bati.

SWOT analýza – teorie, 2011[online]. [cit. 2013-04-30]. Dostupné z: <http://excelnavod.fotopulos.net/swot-analyza.html>

TOUŠEK, Václav, Josef KUNC a Jiří VYSTOUPIL, 2008. *Ekonomická a sociální geografie*. Vyd. 1. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 411 s. ISBN 9788073801144.

Trader's ABC: Transport, 1994. Vyd. 1. Brussels: EFTA. ISBN 9529723091.

UDIMO. *AKTUALIZACE GENERELU DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE*, 2010. [online] [cit. 2013-03-07]. Dostupné z: http://portal.cenia.cz/eiasea/download/SEA_MZP109K_navrh_1.PDF

ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE, 2009. *Dopravní infrastruktura* [online]. [cit. 2013-03-23]. Dostupné z:

http://www.uur.cz/images/pap/KapitolaC/2009/C7_DopravniInfrastruktura_20090428.pdf

Vodní doprava, 2006. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2013-04-27]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa+CR+++vodni/>

ZELENÝ, Lubomír, 2007. *Osobní přeprava*. Vyd. 1. Praha: ASPI. ISBN 9788073572662.

Zeměpisné určení, 2012. [online]. [cit. 2013-05-03]. Dostupné z: <http://www.kr-zlinsky.cz/zemepisne-urceni-cl-159.html>

ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART, 2008. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Vyd. 1. Praha: ASPI. ISBN 9788073573355.

Žádný z krajských mostů není letos v havarijním stavu, 2013. In: *ŘSZK* [online]. [cit. 2013-05-04]. Dostupné z: http://www.rszk.cz/?grafika=0&zobraz_aktualitu=197

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

atd.	a tak dále
č.	číslo
ČR	Česká republika
h	hodina
HDP	hrubý domácí produkt
CHKO	Chráněná krajinná oblast
JV	Jihovýchod
Kč	Korun českých
Km	kilometr
km ²	kilometrů čtverečních
KOVED	koordinátor veřejné dopravy
MD	ministerstvo dopravy
MF	ministerstvo financí
m. n. m.	metrů nad mořem
např.	například
NO _x	oxid dusíku
obr.	obrázek
př. n. l.	před naším letopočtem
r.	rok
ŘSD	ředitelství silnic a dálnic
s.	strana
Sb.	sbírka
tab.	tabulka
tj.	to je
tzv.	takzvaně

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obr. 1. SWOT analýza</i>	26
<i>Obr. 2. Administrativní členění Zlínského kraje</i>	29
<i>Obr. 3. Přírůstek obyvatel stěhováním a celkový přírůstek ve Zlínském kraji</i>	30
<i>Obr. 4. Vzdělanostní struktura obyvatel ve věku 15 a více let</i>	31
<i>Obr. 5. Míra registrované nezaměstnanosti</i>	32
<i>Obr. 6. Délka silniční sítě Zlínského kraje</i>	34
<i>Obr. 7. Délka silniční sítě v jednotlivých krajích</i>	35
<i>Obr. 8. Stav vozovek II. a III. třídy ve Zlínském kraji</i>	36
<i>Obr. 9. Páteřní železniční síť</i>	39
<i>Obr. 10. Vzdálenost mezinárodních letišť od města Zlína</i>	41
<i>Obr. 11. Dálkové a významné regionální cyklotrasy</i>	44
<i>Obr. 12. Baťův kanál</i>	45
<i>Obr. 13. Silnice I/57</i>	47
<i>Obr. 14. Rychlostní silnice R55</i>	48
<i>Obr. 15. Rychlostní silnice R49</i>	49
<i>Obr. 16. Plavební komora s přístavištěm v Bělově u Otrokovic</i>	52

SEZNAM TABULEK

<i>Tab. 1. Intenzita dopravy přesahující limit 15 000 vozidel denně.....</i>	<i>37</i>
--	-----------