

ABSTRAKT

Abstrakt česky

Tato diplomová práce se zabývá dopravní infrastrukturou ve Zlínském kraji. Charakterizuje řešené území, zabývá se vazbou kraje na vnější dopravní síť a širšími dopravními souvislostmi. Dále je zde uveden rozbor současné dopravní situace, její přednosti ale i nedostatky. Součástí je popsání výhledové silniční sítě. Výsledkem práce je koncepce vývoje jednotlivých druhů doprav na území Zlínského kraje a s tím související ochrana životního prostředí a bezpečnost dopravy.

Abstrakt ve světovém jazyce

The diploma thesis deals with transport infrastructure in Zlin region. She characterizes problem territory, external road network and wider transport continuity. Next it is here presentation analysis current transport situation, her priorities and deficits. I describe long-term road network. Result of this work is concept of individual type of transport in Zlin region. With that hangs together environment and traffic safety.

Na tomto místě bych ráda poděkovala panu Ing. Radku Hanačíkovi, vedoucímu mé diplomové práce, za odborné vedení, cenné rady i připomínky.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracovala samostatně a použitou literaturu jsem citovala.

Ve Zlíně 9. 5. 2005

.....

Vedení organizace, pro kterou se zpracovávala diplomová práce, jejíž název je uveden v práci a jejíž data byla v práci využita, souhlasí se zapůjčením práce třetí straně.

.....

.....

razítko organizace

podpis odpovědného zástupce organizace

OBSAH

OBSAH	5
ÚVOD	7
I. TEORETICKÁ ČÁST	8
1 TEORETICKÝ ROZBOR LITERÁRNÍCH POZNATKŮ V OBLASTI DOPRAVY	9
1.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY	11
1.1.1 Silniční doprava	11
1.1.2 Železniční doprava	12
1.1.3 Letecká doprava	14
1.1.4 Vodní doprava	14
1.1.5 Městská doprava	15
1.2 DOPRAVNÍ POLITIKA	16
1.2.1 Faktory ovlivňující dopravní politiku ČR	16
1.2.2 Dopravní politika ČR pro léta 2005 - 2013	18
1.3 ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	21
1.4 FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	22
1.5 DOPRAVA A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	26
1.6 BEZPEČNOST A SPOLEHLIVOST DOPRAVY	29
II. PRAKTICKÁ ČÁST	32
2 CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ	33
2.1 VAZBA KRAJE NA VNĚJŠÍ DOPRAVNÍ SÍŤ	34
3 ZHODNOCENÍ SOUČASNÉ DOPRAVNÍ SITUACE VE ZLÍNSKÉM KRAJI	38
3.1 ROZSAH A KVALITA SILNIČNÍ SÍTĚ	38
3.2 INTENZITA DOPRAVY	39
3.3 DOPRAVNÍ PROSTUPNOST A DOSTUPNOST	41
3.4 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST	41
3.5 HUSTOTA A KVALITA ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ	42
4 VÝHLEDOVÁ SILNIČNÍ SÍŤ ZLÍNSKÉHO KRAJE	44
5 KONCEPCE VÝVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	50
5.1 SILNIČNÍ DOPRAVA	52
5.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	67
5.3 VODNÍ DOPRAVA	70
5.4 LETECKÁ DOPRAVA	71
5.5 CYKLISTICKÁ DOPRAVA	73

5.6	PĚŠÍ DOPRAVA.....	76
5.7	VEŘEJNÁ OSOBNÍ DOPRAVA.....	78
5.8	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	80
5.9	BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU.....	82
5.10	AKTIVITY A ZÁSADY REALIZACE	85
5.11	MOŽNÁ RIZIKA NÁVRHŮ.....	86
5.12	SHRNUTÍ KONCEPCE VÝVOJE DOPRAVY	87
ZÁVĚR.....		90
RESUMÉ.....		91
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....		92
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....		95
SEZNAM OBRÁZKŮ		96
SEZNAM TABULEK.....		97
SEZNAM PŘÍLOH.....		98

ÚVOD

Není pochyb o tom, že jednou z podmínek úspěšného hospodářského rozvoje země je stav a úroveň dopravní infrastruktury. Rozvoj automobilové dopravy významným způsobem přispívá k rozvoji ekonomiky a tím i k růstu životní úrovně, k rozvoji moderních technologií i k rozsáhlejším možnostem využití volného času. Přizpůsobování dopravních cest potřebám hospodářství a podnikatelské sféry je však časově i finančně velice náročné.

V posledních desetiletích obdobně jako ve všech vyspělých zemích světa dochází i u nás k velmi silnému rozvoji silniční dopravy, která pro své přednosti má mimořádný význam pro uspokojování potřeb ekonomiky i obyvatelstva. Rostoucí mobilita lidí ovlivňuje způsob života člověka. Právo na mobilitu je jedna z kategorií lidských práv a svobod.

Pro Českou republiku, která vstoupila do Evropské unie, a tím i pro Zlínský kraj je důležité, aby se dopravní infrastruktura dostala na srovnatelnou úroveň s vyspělými evropskými státy. V této souvislosti musíme počítat s tím, že s očekávaným rozvojem mezinárodní dopravy, dojde k dalšímu rozvoji silniční dopravy. Proto je zcela nezbytné uvést stávající silnice do dobrého stavu a zajistit jejich další rozvoj.

Regionální a územní rozvoj určuje budoucí vývoj dopravy a volby dopravních prostředků. Na využití území bychom měli pohlížet s ohledem na to, že k využívání automobilů bude docházet nejen v blízké budoucnosti, ale i v delším časovém úseku zřejmě ke změně nedojde. Průměrné intenzity dopravy a dopravní výkony na silnicích trvale rostou. Proto je také nutné zvyšovat image šetrné mobility, která by byla ohleduplná k životnímu prostředí.

Kvalita a kapacita komunikací má velký význam pro rozvoj podnikání v regionu. Rozvoj průmyslu a celý ekonomický rozvoj se odvíjí od fungující dopravy. Rozvoj Zlínského kraje je tedy podmíněn rozvojem komunikační sítě a dopravní obslužnosti a tím dosažení evropské úrovně kraje.

Cílem mé diplomové práce je charakterizovat současný stav dopravy ve Zlínském kraji, provést jeho rozbor a na základě získaných poznatků navrhnout koncepci rozvoje dopravní infrastruktury. S tím souvisí i ochrana životního prostředí, na které má doprava velký vliv a zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 TEORETICKÝ ROZBOR LITERÁRNÍCH POZNATKŮ V OBLASTI DOPRAVY

Všude tam, kde existuje vyspělé a fungující tržní hospodářství, existuje také vyspělá infrastruktura.

Baťa ve své knize Budujeme stát napsal, že: „Ve vývoji všech velkých a bohatých států měly zvlášť významnou úlohu doprava a vytvoření co nejlepších podmínek pro dopravu. A čím měl kdy který silný a mocně žijící stát lepší přirozené podmínky pro nejlepší druh dopravy, pro námořní dopravu, tím usilovněji budoval současně dopravu po zemi, zejména silniční.“

Infrastruktura je skupina národohospodářských odvětví, která zajišťují předpoklady pro celkový rozvoj ekonomiky. Sem patří zejména budování dopravního a spojového systému, energetických zdrojů, vodohospodářských zařízení, bytů, škola, zdravotnictví, výzkumných institucí apod. Podle toho se infrastruktura se dělí na ekonomickou (např. dopravní a energetický systém) a sociální (např. zdravotnictví).

Doprava je cílevědomý proces změny místa (přemístění). Podle přemísťovaných objektů rozlišujeme dopravu osob nebo nákladů, předmětem dopravy v obecném pojetí mohou být ovšem i různá média (plyny, kapaliny), elektřina anebo také zprávy.

Ing. Ivo Drahotský ve své knize Dopravní politika dopravu charakterizuje jako cílevědomou činnost související s přemísťováním osob a zboží v různých množstevních, prostorových a časových souvislostech.

S dopravou úzce souvisí pojmy dopravní prostředek a dopravní cesta, neboť většinou přemístění se uskutečňuje s pomocí dopravního prostředku po dopravní cestě. Není tomu tak ale vždy, např. v pěší dopravě osoby nepoužívají dopravních prostředků.

Dopravu lze klasifikovat podle různých hledisek, a to např.

- Podle prostředí – pozemní, podzemní, vodní, vzdušná
- Podle dopravních cest – silniční, kolejová, říční, námořní, letecká, potrubní, dopravníková, lanovková atd.
- Podle dopravních prostředků – pěší, cyklistická, automobilová, tramvajová, trolejbusová, železniční atd.

Pro současnou moderní dopravu je charakteristické, že kromě vlastních dopravně-přepravních činností zabezpečuje řadu dalších aktivit, které označujeme jako komplexní logistické řešení. Kromě toho do činností dopravního systému zahrnujeme i dopravní legislativu, výkon státní správy a mezinárodní aktivity.

Tab. 1. Dopravní systém státu v podmínkách ČR

Osobní doprava	Nákladní doprava
<i>Veřejná:</i>	
Železniční	Železniční
Silniční	Silniční
Vodní	Vodní
Letecká	Letecká
Městská hromadná	
Taxislužba	
<i>Pro vlastní potřebu:</i>	
Silniční (autobusy)	Silniční
Individuální motorismus	Železniční
Ostatní	Potrubní
	Ostatní

Zdroj: Eisler, J. - Úvod do ekonomiky dopravy

Dopravu můžeme dělit podle řady znaků. Dělení je však vždy podmíněné, v rámci vymezujících pojmů existuje řada přechodných kategorií. Dělení se zpravidla provádí podle:

- vertikálního uspořádání dopravní cesty na *dopravu nadzemní, pozemní a podzemní*,
- množství cestujících nebo zboží na *dopravu individuální a hromadnou*,
- druhu dopravní cesty na *pozemní, vodní, ve vzduchu* a v budoucnu dokonce *v kosmu*,
- podle vztahu dopravní cesty a vozidla na dopravu s vozidly *vedenými ve stopě* (tramvaje, trolejbusy) a dopravu vozidly, která *ve stopě vedena nejsou* (automobily),
- podle toho, zda překračujeme nebo nepřekračujeme hranice států, na *dopravu vnitrostátní, dovoz, vývoz a průvoz*,

- podle toho, zda se vyčlenila do samostatně organizované činnosti, na *dopravu za úplatu a pronájem*, nebo pokud se nevyčlenila, na *dopravu na vlastní účet*,
- charakteru činnosti na *dopravu železniční, silniční, leteckou, vodní, námořní a městskou*.

[1, 2, 3, 12]

1.1 Základní charakteristiky jednotlivých druhů dopravy

Každý současný druh dopravy má své místo na dopravním trhu. Zaměřím se především na technické a technologické přednosti jednotlivých druhů dopravy a jejich využití v podmínkách současného měnícího se dopravního trhu v ČR.

1.1.1 Silniční doprava

Teprve na konci šedesátých let se začalo s výstavbou dálnic. Kvalita povrchu vozovek se změnila. Tuto přeměnu si vyžádal pozdější rozvoj automobilové dopravy.

Silniční doprava patří v současné době ve všech ekonomicky rozvinutých i rozvíjejících se státech k nejprogresivněji se rozvíjejícím dopravním oborům. Jejimi základními přednostmi je relativní rychlost, dostupnost, operativnost, rychlá přizpůsobivost změnám poptávky a schopnost bezproblémově realizovat systém přeprav tzv. z domu do domu. Využívá velmi husté sítě pozemních komunikací, jejichž rozhodující části budovaly státy po staletí.

Charakteristika jednotlivých druhů automobilové dopravy

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

- **osobní automobilová doprava** je dopravou, jejíž podíl na celkovém objemu dopravy je největší a s očekávaným nárůstem dopravy se bude její dominantní podíl zvyšovat. Osobní automobilovou dopravu tvoří jednak individuální doprava (cesty do zaměstnání a cesty ostatní za službami, kulturou a odpočinkem) a doprava hospodářská (cesty související s výkonem povolání). Možnosti omezování či ovlivňování osobní automobilové dopravy jsou v porovnání s ostatními druhy automobilové dopravy menší. Uplatní se zejména ta opatření, jež ovlivňují

žádoucím způsobem řidičovu volbu dopravní trasy, režim jízdy i samu skutečnost volby dopravního prostředku – automobilu pro vykonání cesty.

- **nákladní doprava** je dopravou, jejíž procentuální podíl v dopravním proudu bude klesat. V porovnání s osobní dopravou je však její regulace a usměrňování jednodušší, protože je dopravním značením vázána na vybrané trasy a její vjezd do určitých oblastí lze regulovat omezením tonáže, času nebo účelu.
- **autobusová (trolejbusová) doprava** je vázána na dané trasy a jejím největším problémem bude dodržení jízdního řádu a co nejmenší omezování ostatní automobilovou dopravou. [23]

Tab. 2. Definice jednotlivých tříd silnic

Zatřídění silnic	
Dálnice	Komunikace pro dálkovou a mezistátní dopravu.
Silnice I. třídy	
Silnice II. třídy	Komunikace určená pro dopravu mezi okresy.
Silnice III. třídy	Komunikace určená ke vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

Zdroj: Zákon č. 13/1997 Sb.

1.1.2 Železniční doprava

Železniční infrastruktura ČR ve své nynější podobě byla prakticky dokončena před první světovou válkou. Později docházelo spíše k jejímu dílčímu rozšiřování a zdokonalování a k technickým zásahům do její obsluhy a údržby. Z historického důvodu existují v českých zemích v dnešní době četné nerentabilní tratě. Silniční doprava v době rozmachu železnic spočívala na koňských potazích a jen zřídka se jednalo o automobily. Vážným konkurentem v té době mohla být pouze říční doprava.

Železniční doprava v Evropě v současné době prochází komplikovaným obdobím, kdy pominuly tradiční důvody její nepostradatelnosti. Má totiž celou řadu alternativ a je vystavena silné konkurenci, především dopravy silniční. Své výlučné postavení ztratila i v oblasti strategické. Je to dáno tím, že poptávka po službách železniční dopravy klesá tak, jak se v souvislosti se snižováním těžkého průmyslu a těžby surovin snižují objemy přeprav a také v souvislosti s výrazným rozvojem individuální automobilové dopravy.

Novým požadavkům na přepravu jako je rychlost, včasnost, spolehlivost, operativnost, železniční doprava téměř není schopna vyhovět – zejména státní železniční podniky.

Doménou železnic nadále zůstanou přepravy hromadných substrátů především na velké vzdálenosti a v ucelených vlacích. Jedná se zejména o přepravu surovin, tuhých paliv, stavebních materiálů a strojírenských výrobků. Dále o přepravy typu „just in time“, přepravy v rámci kombinované dopravy a tranzitní a mezinárodní přepravu.

Železniční doprava má v ČR významný podíl v oblasti zajištění přepravy občanů na níž se v podstatné míře podílejí České dráhy. V osobní dopravě lze specifikovat dva základní segmenty, a to doprava dálková a regionální. V okolí velkých aglomerací je železniční doprava předurčena k hromadným přepravám osob bez přestupu a popojíždění. Zde hrají důležitou roli krajské úřady, které si stanoví optimální rozsah zajištění obsluhy svého území veřejnou dopravou při minimalizaci nákladů.

Mezinárodní vlaky vyšší kvality Eurocity a Intercity spojují významná města s okolními státy a spolu s vnitrostátními vlaky, expresy a rychlíky zajišťují ucelenou nabídku dopravních služeb. Kvalita zde sehrává významnou roli v boji o získání a udržení zákazníků.

Budoucnost železniční dopravy má celoevropský charakter, vzniká potřeba propojení evropských železnic. Evropské železniční společnosti činí kroky vedoucí k technické, technologické a provozní propojitelnosti železniční dopravy. V důsledku toho bude potlačen význam hranic, protože technické prostředky jedné železnice budou bezpečně použitelné i na jiné železnici. Železniční doprava ČR vzhledem k její výhodné poloze a postavení na současném evropském dopravním trhu má možnost se stát jednou z významných evropských železnic.

Pro velké přepravní proudy cestujících mezi nejdůležitějšími evropskými centry a aglomeracemi nejlépe vyhovují železniční vysokorychlostní spoje, které jsou konkurenceschopné nejen vůči automobilové, ale i vůči letecké dopravě. Proto všechny členské země EU v současnosti upřednostňují pro spojení v důležitých směrech právě tento systém nebo modernizují stávající tratě na rychlost nejméně 200 km/hod. Cílem těchto snah je vytvořit základní evropskou síť vysokorychlostních a k nim doplňkových tratí, které by pomohly naplnit myšlenku sjednocené Evropy. I z tohoto důvodu se nemůže systém VRT omezit pouze na vnitrostátní síť, ale musí dojít k evropskému propojení těchto sítí.

Po vybudování vysokorychlostního železničního spojení by mohly odpadnout nároky na méně ekologické způsoby dopravy, kterými jsou letecká, individuální nebo autobusová doprava. V návrhu rozvoje dopravních sítí do roku 2010 se však uvádí, že budování VRT v ČR jako součástí celoevropské sítě není do roku 2010 reálné. [24]

1.1.3 Letecká doprava

Patří mezi nejprogresivněji se rozvíjející druhy dopravy. Na druhou stranu je tímto rozvojem ve světě i v Evropě již vysoce vyčerpaná kapacita letového prostoru zejména kolem velkých letišť a na některých hlavních letových koridorech. V letecké dopravě narůstají proto zpoždění, která se řetězově přenášejí na navazující lety. Komplikuje se také doprava, spojující velká letiště s jejich zázemím.

Vzdušný prostor nad státním územím dlouho pokládaly některé státy za výsostné územní, že nebyly ochotny svěžit řízení letového provozu jakékoliv větší mezinárodní koordinaci nebo společnému řízení. V některých publikacích o dopravě se uváděla jako přednost letecké dopravy skutečnost, že jsou trasy letu nejkratší, protože jsou na rozdíl od pozemní dopravy přímé. Avšak není tomu tak – létá se po koridorech, na nichž neleží objekty důležité pro obranu státu, které jsou vyznačeny leteckými majáky, podle nichž se letadla automaticky navigují.

Jako mezinárodní letiště slouží v ČR letiště Praha – Ruzyně, Brno – Tuřany, Ostrava – Mošnov a Karlovy Vary. Rozhodující význam má letiště Ruzyně, na které připadá přes 95% odbavených cestujících. Po roce 1990 prudce vzrostl počet podnikatelských subjektů, provozujících na území ČR leteckou dopravu. Většinou používaly leasingová letadla. Avšak po počátečním rozmachu se jejich počet systematicky snižoval. Zmenšením státu poněkud ztratila význam vnitrostátní letecká doprava. [2]

1.1.4 Vodní doprava

Je vhodná zejména pro mezinárodní obchod, převážně s hromadnými substráty. Díky kontejnerům je dnes hromadným substrátem i většina kusového a spotřebního zboží. Menší rychlost přepravy je vyvážena nižšími cenami. Důležitá je modernizace vodních cest a jejich kvalitní spojení s významnými námořními přístavy a sítí evropských vodních cest. Pro ČR je z hlediska vodní dopravy nutné zajistit přístup na dunajskou vodní cestu.

Česká republika má poměrně malou síť splavných vodních cest. Dosahuje délky 303 km, z toho jsou 38,6 km kanály. V zásadě ji představuje splavný úsek Vltavy od Štěchovic po ústí Vltavy do Labe u Mělníka a Labe od Chvaletic po Hřensko - státní hranici se Saskem.

K infrastruktuře vodní dopravy patří samozřejmě také přístavy. Na území České republiky patří mezi nejvýznamnější přístavy Děčín, Ústí nad Labem, Mělník, Chvaletice, Praha, Poděbrady a Kolín. Jejich technické vybavení bohužel odpovídá struktuře přepravy plavby z období centrální příkazové ekonomiky. S poklesem nároků na přepravy těchto druhů zboží a nenalezení dostatečné náhrady v jiných přepravách jejich výkony klesají.

V současné době se hledá nové pojetí dosažení efektivnosti vnitrozemské vodní dopravy. Nemůže se nadále vycházet z úvah, co by mohla vnitrozemská plavba převézt, ale co trh požaduje a možností těmto požadavkům se přizpůsobit. Znamená to také připravit se na situaci, kdy bude zpoplatněna plavba v rámci harmonizace podmínek jednotlivých druhů dopravy odhadnutým podílem nákladů vodní cesty. [2]

1.1.5 Městská doprava

Městská doprava vznikla a začala se rozvíjet v době, kdy velikost měst přesáhla možnosti pěší dopravy. Skutečný rozmach městské dopravy však nastal až používáním elektrické energie. Nižší provozní náklady v rámci lokálních integrovaných elektrických systémů měst a posléze i ekologická hlediska vedla k rozvoji trolejbusové dopravy.

Pozemní komunikace ve městech, které jsou zaplňované zejména individuální dopravou, postupně znemožňují plynulý provoz povrchové městské hromadné dopravy. Určitým řešením je zvýhodnění odděleným tělesem, vyhrazením jízdních pruhů, dynamickým řízením světelné signalizace převážně ve prospěch hladšího průjezdu vozidel městské dopravy. Zásadním řešením je ale přenesení dopravní cesty nad úroveň nebo častěji po úroveň povrchových komunikací např. vybudování podzemní dráhy – metra.

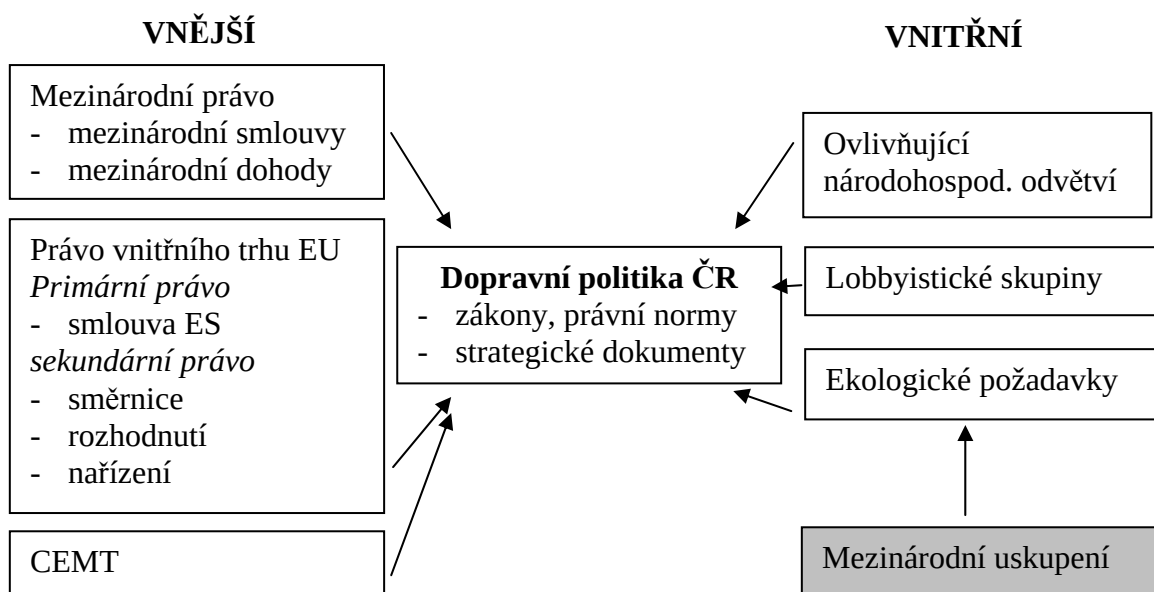
Hospodářsky vyspělé státy poté, co se dopustily chyby a neregulovaly včas rozvoj použití osobních automobilů ve městech, se nyní na tento problém soustřeďují. Projevuje se to v cenách parkovného, které se postupně zvyšuje s tím, jak nelze pro parkování používat krajnic komunikací či úrovnových parkovišť. Patrové a podzemní garáže jsou samozřejmě drahé, protože ceny za parkování musejí zabezpečit návratnost vkládaného kapitálu. [8, 9]

1.2 Dopravní politika

Dopravní politika je důležitou součástí hospodářské politiky každého vyspělého státu. Pojem dopravní politika v odborné literatuře není jednoznačně definován. Její pojetí se vyvíjelo podle měnících se společenských a ekonomických podmínek státu. Obecně lze dopravní politiku chápat jako péči státu o sektor dopravy, která je prezentována především souborem cílů, zásad a nástrojů na dosažení koordinovaného rozvoje jednotlivých druhů dopravy v rámci jednotného dopravního systému státu. Soulad cílů a prostředků na jejich dosažení jsou nezbytným předpokladem toho, aby se uplatňování a realizace principů státní dopravní politiky staly dynamizujícím prvkem rozvoje ekonomiky a současně podmínkou zapojení dopravního systému ČR do integrujícího se evropského dopravního systému.

1.2.1 Faktory ovlivňující dopravní politiku ČR

Dopravní politika ČR musí zcela logicky uplatňovat zásady dopravní politiky Evropské unie, jejímž členem jsme. Dopravní politika v ČR je tedy tvořena právními normami, vznikajícími v rámci stanovených legislativních pravidel. Snahou je postupně zapracovávat normy EU, které se Česká republika zavázala přijmout.



Obr. 1. Ovlivňování dopravní politiky České republiky

CEMT - Evropská konference ministrů dopravy

Česká republika je členem CEMT. Jde o fórum, na němž ministři sektorů dopravy projednávají otázky dopravní politiky, spolupracují v oblasti zlepšování využití a zajištění racionálního rozvoje evropské dopravy. Cílem je vytvořit ekonomicky a technicky efektivní dopravní systém, který bude splňovat bezpečnostní normy a normy ochrany životního prostředí, a také bude brát v potaz sociální kohezi. V současné situaci představuje CEMT jakýsi most mezi EU a ostatními státy Evropy, které nejsou členy.

Lobbyistické organizace

OSN, OECD, CEMT, Evropské společenství a další organizace se opírají o konzultace s organizacemi sociálních partnerů: zaměstnavatelů, odborů, zástupců spotřebitelů, zájmových organizací aj. Těchto organizací je ovšem mnoho a tak často bojují o to, kdo vlastně bude zastupovat jejich zájmy. Děje se tak v měřítku jednotlivých států, ale také na mezinárodní úrovni.

Evropská unie

Značný počet mezinárodních orgánů zabývajících se dopravní politikou, které existují vedle všeobecně orientovaných ekonomických institucí, je nepřímou odpovědí na to, zda je zapotřebí v dopravě speciální dopravní politika, i když navazující a sladěná s obecnou hospodářskou, sociální a jinými politikami, které naopak ovlivňuje.

V systému mezinárodních organizací, zabývajících se občanským a sociálně ekonomickým rozvojem a v něm dopravou, nabývá na významu Evropská unie. Narůstající význam vyplývá z počtu členských států, kterých je v současné době 25.

EHK OSN

Ve vztahu k evropské dopravě má zásadní význam Evropská hospodářská komise OSN pro Evropu. Rozsah agendy dopravy plyne z toho, že její sekretariát má jako jednu z největších divizí divizi dopravy. Směry činností hospodářské komise OSN v dopravě lze rozdělit takto:

- Oblast dopravní infrastruktury – vyústila v řadu evropských mezivládních dohod jako jsou např. Evropská dohoda o hlavních mezinárodních silničních tazích (AGR), projekt transevropské dálnice sever – jih (TEM) apod.
- Bezpečnost silničního provozu – jde o úmluvy k bezpečnosti silničního provozu, značení a silniční signalizaci. EHK OSN organizovala nejrůznější kampaně v oblasti bezpečnosti provozu, včetně boje proti alkoholu při řízení.

- Dopravní provoz – např. Evropská dohoda o práci posádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), Dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečného zboží po silnici (AEDR) apod.
- Konstrukce vozidel – např. Dohoda o přijetí jednotných podmínek schvalování a vzájemného uznávání vybavení motorových vozidel a jejich součástí.
- Usnadnění dopravy – např. Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na karnet TIR, Mezinárodní úmluva o sladění pohraničních kontrol.
- Velké dopravní studie – např. Studie dopravních koridorů. [2, 5, 7]

1.2.2 Dopravní politika ČR pro léta 2005 - 2013

První dokument, který vláda ČR nevzala jen na vědomí, ale schválila, byla Dopravní politika České republiky. Tu vláda schválila svým usnesením č.413 ze dne 17. 6. 1998. Jde o ucelený program, na jehož vypracování se podílely široké kolektivy odborníků z celého politického spektra. Nová dopravní politika tak reagovala na změny v realizaci postupných cílů dopravní politiky.

Dopravní politika České republiky na léta 2005 - 2013 je komplexním materiálem, který stanovuje strategické a koncepční cíle v oblasti dopravy a dopravních sítí. Dosud platná Dopravní politika definovala strategii pro tuto oblast před vstupem ČR do EU. Jedním z hlavních důvodů pro zpracování nové dopravní politiky státu je vydání Bílé knihy EU: Evropská dopravní politika pro rok 2010 - čas rozhodnout z roku 2001. Tento dokument kriticky definuje dosavadní vývoj mezioborové dělby přepravní práce ve prospěch dopravních oborů, které působí nepříznivěji na okolí a dává podněty ke změnám. Dalším impulsem byly závěry Johannesburgského summitu o udržitelném rozvoji konaného v roce 2002. Pojetí udržitelného rozvoje na základě třech pilířů (ekonomický, environmentální a sociální) je důvodem k přehodnocení vývoje v dopravě ve prospěch té, která přináší nejmenší negativní vlivy na životní prostředí. V neposlední řadě je důvodem k aktualizaci dopravní politiky usnesením vlády ČR č.1248 z roku 2004 schválená Strategie udržitelného rozvoje, která se tím stává základním kamenem pro zpracování dalších sektorových politik.

Návrh Dopravní politiky České republiky na léta 2005 - 2013 v závěru roku 2004 vzala na vědomí porada ministra dopravy a uložila pokračovat v procesu schvalování tak, aby bylo možno dokument předložit ke schválení vládě v termínu 30. 6. 2005.

V současné době probíhá dle schváleného harmonogramu proces strategického posouzení koncepce na životní prostředí (SEA) dle zákona č. 100/2001 Sb. O posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů v platném znění především zákona č. 93/2004 Sb., který doplňuje část posouzení koncepcí včetně veřejného projednání. Rovněž je zahájen proces mezíresortního připomínkového řízení.

Vlastní dokument je konsensuální kompilací materiálů postupně vznikajících v období let 2003-04, kdy se k pracovní podobě podpůrných materiálů vyjadřovala řada odborníků z dopravy i ostatních oborů včetně zástupců odborových centrál, podnikatelských svazů a vysokých škol.

Materiál je zpracován na základě nejnovější metodiky používané pro koncepční materiály v EU, zejména jasně definuje východiska, cíle a nástroje, kterých pro dosažení cílů má být použito včetně kontrolních mechanismů – monitoringu na základě předem určených indikátorů. [17, 24, 27]

Dopravně politické zásady a principy

Mezi nejvýznamnější zásady a principy dopravní politiky ČR nutno uvést:

- Uplatnění zásad dopravní politiky EU.
- Tvorba právních předpisů konformních s právními předpisy ES.
- Trvalá koordinace v modernizaci dopravních sítí se záměry sousedních a dalších evropských států.
- Orientace na podporu a rozvoj těch druhů dopravy, které jsou z hlediska ekologického, energetického a regulace provozu nejvýhodnější.
- Vytvoření logistického propojení jednotlivých druhů dopravy v nákladní dopravě a integrovaných systémů v osobní dopravě.
- Respektování požadavků na životní styl a standard a současně svobodnou volbu člověka ve vztahu k volbě způsobu, času a trasy přepravy.

Cíle dopravní politiky

Základním strategickým cílem dopravní politiky ČR je realizace svobody trvale udržitelné mobility osob a zboží jako nutný předpoklad naplnění ústavních práv a svobod občanů a požadavků svobodného obchodu.

Potřeba naplnění tohoto cíle se odráží v těchto dílčích cílech a úkolech:

- Postupná implementace jednotlivých dopravně politických opatření EU do podmínek České republiky.
- Dokončení transformace dopravního systému, zejména železniční dopravy.
- Pokračovat v realizaci efektivních programů rozvoje dopravní infrastruktury.
- Aktivní spolupráce na tvorbě regionálních rozvojových programů.
- Postupné zlepšování mobility pro občany se sníženou schopností pohybu a orientace.
- Pokračovat v realizaci programů na zvyšování bezpečnosti silniční dopravy.

Základní nástroje dopravní politiky

Pro dosažení výše uvedených cílů stát využívá následující nástroje:

- Obecně závazné právní předpisy a normy včetně komunitárního práva ES – jedná se především o právní normy vztahující se k podnikání, obchodním vztahům, daním, hospodářské soutěži apod.
- Systém daní a poplatků, tarify a ceny.
- Veřejné rozpočty a s jejich využitím spojená přímá nebo nepřímá finanční podpora – jedná se především o financování služeb a výkonů ve veřejném zájmu, provoz infrastruktury apod.
- Státní účast v podnikání – jde o dopravní společnosti se stoprocentním nebo s nižším podílem státu.
- Uplatnění úlohy státu v rozsahu stanoveném příslušnými zákony a prováděcími předpisy.
- Závazky plynoucí ze sjednaných mezinárodních smluv – týkající se jednotlivých druhů dopravy, dopravní infrastruktury, bezpečnosti dopravy apod. [2]

1.3 Rozvoj dopravní infrastruktury

Rozvoj dopravní infrastruktury patří k základním povinnostem státu v oblasti dopravy. Ministerstvo dopravy a spojů zpracovalo koncepční materiál „Rozvoj dopravních sítí v ČR do roku 2010“. Tento materiál vycházel zejména z těchto skutečností:

- Z podcenění údržby, modernizace, rekonstrukce a výstavby dosavadní dopravní sítě.
- Z prognózy rozvoje osobní dopravy do roku 2010 – přednostní rozvoj veřejné osobní dopravy.
- Z prognózy rozvoje nákladní dopravy do roku 2010 – nárůst tranzitní a mezinárodní dopravy.
- Vstup do EU a důsledek pro rozvoj dopravní infrastruktury.
- Mezinárodní závazky o evropských sítích.

Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010 řeší nesoulad mezi intenzitou provozu a kapacitami dopravních sítí, zohledňuje potřeby národního hospodářství a bere v úvahu mezinárodní závazky České republiky vůči EU, pozitivně ovlivňuje ekologickou zátěž zejména ve velkých sídelních aglomeracích a zdraví obyvatelstva. Také podporuje rozvoj dopravních sítí přátelštějších životnímu prostředí.

Jde především o tyto body u jednotlivých druhů dopravy:

Silniční doprava – správa a údržba stávající silniční sítě, rekonstrukce, velké opravy a obchvaty na stávající silniční síti, výstavba dálnic a rychlostních silnic. Konečný rozsah rychlostních silnic a dálnic do roku 2020 je 2.100 km. Plnění Evropské dohody o hlavních silnicích s mezinárodním provozem (AGR).

Železniční doprava – hlavním rozvojovým záměrem jsou železniční koridory, zajištění bezpečnosti a provozuschopnosti ostatních celostátních a regionálních tratí, realizace programu další elektrizace železničních tratí, tratě podle Evropské dohody o mezinárodních železničních magistralách (AGC).

Vodní doprava – síť podle Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) – splavení dolní Moravy do Hodonína, Odry do Ostravy, zlepšení plavebních podmínek na Labi, Chvaletice – Pardubice.

Letecká doprava – vyrovnání letecké techniky a technologie s vyspělými státy, sjednocení systému „Řízení letového provozu“ v civilním a vojenském provozu, další rozvoj letiště Praha – Ruzyně, využití dalších mezinárodních letišť v ČR.

Kombinovaná doprava – rozvoj kombinované dopravy, plnění Evropské dohody o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy (AGTC), podpora státu při budování překladišť a logistických center, obnova vozidlového parku, nákup mechanismů a úprava lodí.

Městská hromadná doprava – podpora investičních akcí pro zavádění a modernizaci dopravních systémů příznivých životnímu prostředí, zavádění integrovaných systémů osobní dopravy.

Cyklistická a pěší doprava – jako nedílná součást dopravního systému. Zahrnuje budování cyklistických stezek v obcích i mimo obce, dálkových mezinárodních stezek, budování pěších zón a stezek.

Ostatní infrastruktura – jedná se o příhraniční infrastrukturu, koordinace se strategickými záměry sousedů. [13]

1.4 Financování dopravní infrastruktury

Aby infrastruktura pomáhala účinně ekonomickému a sociálnímu rozvoji, musí být budována v předstihu. Převážně jde o oblast investic, neboť kapitálové vklady do infrastruktury jsou značné, zisky relativně malé a návratnost vložených prostředků pomalá. To je obvykle pro soukromý sektor málo přitažlivé a často také nad jeho kapitálové síly a možnosti.

Ve státech s tržní ekonomikou jsou uplatněny různé způsoby ekonomického řízení a financování infrastrukturálních odvětví. Tak např. v USA jsou v soukromých rukou železnice, tunel pod Britským kanálem La Mance stavělo konsorcium bank a podnikatelů, v Itálii soukromý kapitál stavěl dálnice a vybírá poplatky za jejich použití atd.

Stupeň rozvoje příslušné ekonomiky a hloubka tržních vztahů mění pohled na infrastrukturu. Postupně se uplatňuje spoluúčast uživatele na financování infrastruktury, a to i v oblasti sociální infrastruktury (školství, zdravotnictví apod.) Stát by měl infrastrukturu dotovat jen za předpokladu, že se vynaložené prostředky jinou formou vrátí do státního rozpočtu.

Zdroje financování staveb dopravní infrastruktury můžeme rozdělit na dvě základní skupiny:

1. veřejné zdroje:

- domácí: Rozpočtové zdroje
Státní fond dopravní infrastruktury
- zahraniční: Podpůrné fondy a programy (PHARE, Strukturální fondy)

2. alternativní zdroje:

- úvěry: od domácích bank
od zahraničních komerčních bank
od vývozních úvěrových institucí
od nadnárodních finančních institucí
- vstup na kapitálové trhy: programy emisí obligací
programy emisí akcií – navyšování základ. jmění
- leasing
- garance, směnky, prodej dceřiných společností
- vybírání přímých poplatků za použití dopravní infrastruktury
- projektové financování za účasti soukromého kapitálu

Baťa tvrdil, že nejdražší silnice je ta, kterou nepostavíme. Motorové silnice se zaplatí pouhou úsporou za menší opotřebení vozu a za snížení provozních nákladů. Je příznačné, že dosud ani jediný národ na světě nikdy nepochodil špatně, když si rychle a důkladně vybudoval silniční síť a hlavně takové silniční spoje, které umožňovaly nejrychlejší dopravu, jakou současné dopravní prostředky dovolovaly. Nikdy také na této investici neprodělal.

Státní fond dopravní infrastruktury

Byl zřízen zákonem č.104/2000 Sb. Fond je právnickou osobou podřízenou Ministerstvu dopravy a spojů. Používá svých příjmů ve prospěch financování rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest, vnitrozemských vodních cest.

Dále poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti související s předchozí činností, na naplňování programů ke zvýšení bezpečnosti dopravy, na výstavbu a údržbu cyklistických stezek. Ze svých příjmů hradí náklady na vlastní činnost.

Příjmy fondu tvoří především převody výnosů silniční daně, spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv, z poplatků za použití vybraných silnic a dálnic. Dále jsou to příjmy z pojistných plnění a jiných plateb od fyzických a právnických osob, také příspěvky z Evropské komise a dotace ze státního rozpočtu.

Fond PHARE

Jde o fond podpory rozvoje a restrukturalizace ekonomiky určený původně pro Polsko a Maďarsko (PHARE – Poland and Hungry Assistance for Restructuring of the Economics). Vznikl v prosinci roku 1989, v únoru 1990 byl rozšířen i na tehdejší Československo, Jugoslávii, Bulharsko a Rumunsko. V současné době program zahrnuje podpůrná opatření pro tyto státy: Albánie, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, ČR, Chorvatsko, Estonsko, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Polsko, Rumunsko, Slovensko a Slovinsko.

Program PHARE v sektoru dopravy – v sektoru dopravy je realizace této pomoci zabezpečována Ministerstvem dopravy a spojů. Jednotka řízení programů je ustanovena na odboru financí a ekonomiky MDS ČR. Realizačními jednotkami programů jsou ČD a Ředitelství silnic a dálnic.

Cílem programu je transformace dopravního systému ČR podle základních principů tržní ekonomiky. Jde především o zlepšení účinnosti a hospodárnosti dopravního systému, restrukturalizaci hlavních dopravních institucí a privatizace vybraných částí dopravního systému, zavedení tržně orientovaných principů do rozvoje dopravní politiky, řízení dopravního systému, jeho legislativy a provozních standardů.

Velký důraz je kladen na postupnou integraci dopravní infrastruktury ČR do transevropských sítí zejména s ohledem na budoucí rozšířený ekonomický prostor, jehož efektivní fungování je závislé na kvalitě dopravní infrastruktury a dopravních služeb.

V rámci národního programu PHARE byly realizovány projekty technické pomoci jako např. restrukturalizace ŘLP, českých přístavů, městské dopravy v Praze a Brně, železnic, ČSPL, různé studie jako dálnice D47, D11, podzemní dráha Brno, labská plavba aj. Dále

rekvalifikační kurzy, vzdělávání manažerů, semináře a konference, budování informačního systému atd.

I přes jisté výhrady, týkající se zvláště efektivnosti a přínosu práce zahraničních poradců a časově náročného rozhodovacího a schvalovacího mechanismu programu PHARE, je nutno tuto pomoc ze strany EU hodnotit jako opravdově a přátelsky nabídnutou ruku ke spolupráci. Na rozvoj dopravní infrastruktury prostřednictvím programu PHARE získala ČR od EU např. v letech 1991 – 1997 finanční prostředky v částce 108,25 mil. ECU a na projekty technické pomoci 8,56 mil. ECU.

Strukturální fondy

Hlavním nástrojem strukturální politiky EU jsou strukturální fondy, které se zaměřují na snižování rozdílů v úrovni rozvoje různých regionů a snižování zaostalosti nejvíce znevýhodněných regionů včetně venkovských oblastí.

Strukturální fondy představují prostředky, které jsou určeny pro zlepšování životního prostředí, výstavbu infrastruktury, podporu výrobního prostředí, podporu podnikatelského prostředí a významné investice do lidských zdrojů.

Program ISPA patřící do strukturálních fondů EU je předvstupní strukturální nástroj, který je zaměřen na životní prostředí a dopravu. V rámci ISPA byly realizovány projekty na zlepšení a modernizaci silniční, železniční a technické infrastruktury. Vzhledem k zanedbanosti infrastruktury v ČR byly finanční prostředky v rámci tohoto programu čerpány celkem bez výrazných problémů.

Víme, že doprava spojuje lidi a ekonomiky. Umožňuje vytvořit nová střediska aktivit v oblastech, které byly zanedbány. Je proto velmi důležité, aby všichni Evropané měli zisk od jednotného trhu.

Pro zařazení regionu do některého z Cílů podpory se využívá statistické vymezení NUTS, které je většinou založeno na administrativním členění jednotlivých členských zemí. EU je rozdělena do pěti úrovní klasifikace NUTS I až V. Podle tohoto systému klasifikace tvoří celá ČR jeden region na úrovni NUTS I, který se dělí na osm regionů soudržnosti – NUTS II, čtrnáct krajů – NUTS III, okresy – NUTS IV a obce – NUTS V. Zlínský kraj patří spolu s Olomouckým krajem do regionu soudružnosti Střední Morava.

Další možnosti financování dopravní infrastruktury

Vzhledem k tomu, že infrastruktury jednotlivých druhů dopravy tvoří jednotnou síť dopravní infrastruktury, jeví se logickým, že by celá dopravní infrastruktura měla být ve všech aspektech posuzována komplexně a podléhat jednotnému investičnímu režimu, jak po stránce financování, tak po stránce koordinace jejího dalšího rozvoje. Financování dopravní infrastruktury znamená dlouhodobé vázání značných investičních prostředků, přičemž jejich návratnost z hlediska pravidelnosti a výše zůstává nejistá.

Příjmy z daní již nevytváří dostatek kapitálu na úhradu potřeb rozvoje dopravní infrastruktury. Způsob financování většiny staveb dopravní infrastruktury se provádí formou projektového financování. Je to způsob financování, který je životaschopný z technického, komerčního a finančního hlediska a je schopný generovat také cash flow, které dostatečně zajistí dluhovou službu, pokryje operační náklady a zajistí přiměřený zisk z kapitálu, včetně bezpečnostní rezervy pro neočekávaná rizika.

Návrh na zavedení výkonového zpoplatnění na vybraných pozemních komunikacích v České republice

Cílem zpoplatnění silnic a dálnic je získat finance na zlepšení dopravní infrastruktury v České republice. Zavedení výkonového zpoplatnění se předpokládá v těchto etapách:

- Zkušební provoz: rok 2005 – 2006
- I. etapa: rok 2006 – zpoplatnění dálnic a silnic pro motorová vozidla
- II. etapa: předpokládá případné rozšíření sítě zpoplatněných pozemních komunikací o vybrané silnice I. třídy od roku 2008. [1, 2, 17, 18]

1.5 Doprava a životní prostředí

Doprava je v současnosti jedním z nejrychleji se rozvíjejících oborů lidské činnosti. Negativní důsledky tohoto rozvoje pro zdraví obyvatel a životní prostředí jsou známy nejen odborníkům, ale postupně si je také uvědomuje širší veřejnost. Je to především proto, že nepříznivé důsledky se netýkají pouze přírody, ale především vlastního zdraví lidí a jejich života. Doprava značnou měrou přispívá ke skleníkovému efektu, jehož klimatické důsledky v současné době cítíme všichni. Výfukové plyny představují nejen ekologická ale i zdravotní rizika způsobená toxickými a karcinogenními účiny jednotlivých polutantů.

Dopravní sítě představují bariéry pro migrující volně žijící živočichy a jejich zprůchodnění je velmi obtížné.

V souvislosti s hodnocením úlohy, místa a funkce dopravy v současné společnosti je potřebné přihlížet i k jejím vlivům na životní prostředí. Posuzování vlivů dopravy na životní prostředí je jev velmi složitý, a to jak z hlediska zdrojů zátěže životního prostředí, tak i z hlediska hodnocení a řešení důsledků. Je zde nutná koordinovaná spolupráce lékařů, hygieniků, dopravních inženýrů, urbanistů a dopravních ekonomů.

Základní vymezení účinků je v současné době již velmi podrobné. Jsou vypracovány postupy, kvantifikace a hodnocení těchto vlivů, které se s rozvojem poznání neustále prohlubují a zdokonalují. Mezi tradičně sledované vlivy dopravy na životní prostředí patří: nadměrný hluk, otřesy a vibrace, znečišťování ovzduší, zábor půdy a dělicí účinky, rizika při přepravě nebezpečného zboží. Významným průvodním negativním jevem dopravního provozu je dopravní nehodovost.

Nepříznivé vlivy dopravy můžeme rozdělit do tří skupin:

1. *Globální vlivy* – mezi ně patří zejména celosvětový nárůst vozidel a tím dochází k nárůstu skleníkových plynů.
2. *Regionální vlivy* – mezi ně patří kyselé deště a následná destrukce vegetace.
3. *Lokální vlivy* – projevují se v bezprostřední blízkosti komunikace. Jsou to např. hluk a vibrace, exhalace – způsobují znečištění ovzduší, vod a okolního prostředí, dopravní nehody a střety se zvěří, zábor půdy a destrukce osídlení, spotřeba velkého množství energie, bariérový efekt.

Z uvedených tří skupin vlivů dopravy na prostředí bývají nejčastěji rozebírány a diskutovány vlivy lokální. Snad proto, že jsou nejvíce vidět, že je každý zažil na vlastní kůži.

Dopravně politický přístup k životnímu prostředí

Dopravní politika ČR stanovila prioritou současné i budoucí etapy řešení vztahu dopravy a životního prostředí zabezpečit stabilizaci a postupného snižování negativních vlivů na životní prostředí souvisejících s dopravní infrastrukturou a dopravním provozem. Základním předpokladem k tomu je naplňování zásad udržitelného rozvoje, zejména v oblasti ochrany a prevence.

Dopravní politika ČR prosazuje podporu konkrétním aktivitám jako:

- Vývoj a zavádění dopravních prostředků odpovídajících mezinárodním standardům v oblasti vlivu na životní prostředí a bezpečnost, podpora alternativních druhů pohonů.
- Postupný přesun části objemů osobní a nákladní dopravy na dopravy ekologicky příznivější (železniční, vodní a kombinovaná doprava).
- Rozvoj bezmotorové dopravy (chůze, jízdní kolo) budováním příslušné infrastruktury.
- Zlepšení organizace a řízení provozu silniční dopravy, rozvoj infrastruktury a parkování na podkladě skutečného oceňování vlivů silniční dopravy na kvalitu životního prostředí.
- Soustavné monitorování vlivu jednotlivých druhů dopravy na stav životního prostředí.

Vztah dopravy k životnímu prostředí pro budoucí období bude vycházet ze složkových zákonů na ochranu životního prostředí, souvisejících předpisů platných v ČR a jejich novelizace v souvislosti s harmonizací práv s Evropskou unií.

Problematika vztahující se k postupnému snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí je ve své podstatě nadnárodní záležitostí a má zároveň regionální charakter. To vytváří potřebu soustavného prohlubování mezinárodních vazeb a uplatňování konkrétních lokálních dopravních opatření.

Ekologické problémy vztahující se k dopravě by se měly řešit koordinovaně v integrovaném pojetí, a to jednak v rámci sektoru dopravy, jednak v kontextu s dalšími znečišťovateli životního prostředí.

Je možné říci, že ČR věnuje problematice vlivů dopravy na životní prostředí pozornost větší než v minulých letech. Postupně se dostávají jednotlivé skutečnosti do podvědomí pochopitelně přitom dochází i ke konfrontacím a názorovým střetům. Z dosavadních zkušeností plyne však také jednoznačné poučení, že udržitelný rozvoj není možný bez odpovídající ekonomické politiky. [6, 14, 15]

1.6 Bezpečnost a spolehlivost dopravy

Bezpečností dopravy chápeme stav optimálního fungování dopravního systému bez konfliktních situací a narušení plynulosti a organizace provozu. Významným jevem narušujícím bezpečnost dopravy jsou dopravní nehody. Současné trendy v rozvoji dopravního systému v ČR vytváří předpoklady, že i nadále bude patřit prvenství v této oblasti silničním dopravním nehodám. To však neznamená, že ostatní typy nehod a havárií stojí mimo pozornost kompetentních orgánů a veřejnosti. Bezpečnostní aspekty dopravy nejsou jen otázkou příčin a následků, ale ve stále větší míře otázkou prevence.

Bezpečnost dopravy řadíme mezi ukazatele kvality. Má mezi nimi výsadní postavení. Je nejen ukazatelem, ale i prvotním a rozhodujícím předpokladem kvality dopravy.

Na základě dlouholetých výzkumů příčin dopravních nehod můžeme konstatovat, že rozhodujícím faktorem jejich vzniku je selhání lidského činitele, a to jak při řízení dopravního prostředku, tak při řízení dopravy. Z toho můžeme udělat závěr, že nejvyšší úroveň bezpečnosti dopravy vykazují ty druhy dopravy, kde rozhodovací činnost lidského činitele možno nahradit nebo omezit řídicí a kontrolní technikou (např. v kolejové a letecké dopravě). A naopak, tak kde řízení vozidel závisí výlučně od schopnosti či dispozice řidiče, tam je stupeň bezpečnosti nižší (př. silniční doprava).

Spolehlivostí dopravy chápeme jako pravděpodobnost fungování dopravy. Je charakterizována především stálostí dopravních spojů, pravidelností a přesností.

Bezpečnost i spolehlivost lze posuzovat jednotlivě nebo jako složku jednoho kvalitativního znaku. Oba znaky kvality jsou vzájemně podmíněné. Platí totiž, že spolehlivé a pravidelné fungování dopravního systému vytváří mnohem lepší podmínky pro bezpečnost provozu dopravy, než neustálé operativní zasahování vyvolané nepravidelnostmi v dopravě.

Programy zvyšování bezpečnosti silničního provozu ČR

Problém dopravní nehodovosti je problémem aktuálním nejen proto, že při dopravních nehodách ve většině případů dochází k lidskému utrpení, ale také proto, že při nich vznikají velké ekonomické ztráty. Z těchto důvodů vlády jednotlivých států vytvářejí programy, jejichž posláním je zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Tyto programy jsou tvořeny pro určité časové období a jsou jakýmsi souhrnem konkrétních opatření, jejichž splněním by mělo dojít k vytvoření podmínek pro bezpečnější provoz na silnicích.

V letech 1990 – 1995 se problematika bezpečnosti silničního provozu výzkumně neřešila. Teprve v důsledku stále rostoucí dopravní nehodovosti se od roku 1996 začaly řešit komplexní úkoly zadané Ministerstvem dopravy a spojů, jejichž výsledky se postupně zaváděly do praxe.

Vláda ČR schválila svým usnesením z 18. 7. 2001 „Akční program zvýšení bezpečnosti silničního provozu“, a to na léta 2002 – 2005 s výhledem do roku 2010. Cílem přijatého programu bylo snížit počet dopravních nehod v ČR a jejich následky v provozu na pozemních komunikacích na úroveň srovnatelnou se státy EU. Pro splnění uvedeného cíle bylo potřebné:

- Přijetí opatření s jednoznačnými ukazateli pro všechny zúčastněné orgány a organizace.
- Pravidelné vyhodnocování účinnosti jednotlivých opatření a jejich aktualizace.
- Pojímat program jako cyklický proces postupných kroků při jeho plánování, realizaci a kontrole.
- Zapojení veřejnosti do procesu přípravy a realizace jednotlivých opatření.
- Vzájemná provázanost opatření v oblasti organizace a legislativy, lidského činitele, vozidla a pozemní komunikace.

Můžeme říci, že uvedený program byl na jedné straně splněn a na druhé straně se stav nehodovosti v ČR bohužel nezlepšil. Například rok 2003 byl v počtu nehod mrtvů a těžce zranění výrazně nejhorší ze všech předchozích let. Zkušenosti potvrzují, že chování účastníků provozu na pozemních komunikacích může být změněno a zlepšeno kombinací výchovně informačních a represivních procesů.

Nové přístupy k bezpečnosti silničního provozu

Na konferenci CEMT s názvem „Bezpečná a udržitelná doprava“, konané v březnu 2002 v Praze, byl schválen návrh zákona „žádný smrtelný úraz“, který navrhuje odstranění všech dopravních nehod s následkem smrti. Představa žádného smrtelného úrazu vychází z etického principu, že nikdy nelze akceptovat, aby lidé byli usmrceni nebo vážně zraněni, když se pohybují v dopravním systému.

Řadu let byl v oblasti bezpečnosti silniční dopravy kladen důraz na snahu vést účastníky provozu k odpovědnosti, zpravidla prostřednictvím udělování osvědčení, zkouškami

výchovou a výcvikem a stále rostoucími požadavky na dopravní prostředky a dopravní infrastrukturu. Hlavní odpovědnost za bezpečnost nesl tedy účastník provozu, méně již projektant dopravního systému.

Uvedená koncepce rozděluje odpovědnost za bezpečnost mezi projektanty a uživatele v jiném poměru. To znamená, že projektant má konečnou odpovědnost za bezpečnostní opatření. Jsou odpovědni za konstrukci, provoz a využívání silničního dopravního systému a tím i za úroveň jeho bezpečnosti. Účastníci provozu na pozemních komunikacích jsou odpovědni za dodržování pravidel užívání systému vytvořeného projektanty. Pokud je nedodrží v důsledku nedostatku znalostí, vnímání nebo schopností, je třeba, aby projektant systému učinil další kroky pro zabránění smrti nebo zranění osob.

Tento přístup představuje zcela nový způsob myšlení, který chce změnit tradiční přístup k bezpečnosti silniční dopravy. Má-li být tato strategie účinná, musí se s ní ztotožnit obyvatelstvo, tvůrci systému, veřejné orgány, trh a média. Akční program, který vychází z tohoto zákona by měl výrazně přispět ke snížení počtu smrtelných úrazů.

[4, 11, 19]

II. PRAKTICKÁ ČÁST

2 CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Zlínský kraj se nachází ve východní části České republiky. Na jihozápadě sousedí s Jihomoravským krajem, na severozápadě s Olomouckým krajem a na severovýchodě s krajem Moravskoslezským. Jeho východní okraj tvoří státní hranice se Slovenskou republikou (kraj Trenčínský a Žilinský). Spolu s Olomouckým krajem vytváří Region soudržnosti NUTS II Střední Morava. Východní oblast kraje je součástí příhraničního Euroregionu Bílé – Biele Karpaty.

Převážná část území je kopcovitá, tvořená pahorkatinami a pohořími, na západě leží Chřiby a na hranici s Moravskoslezským krajem tvoří hřeben Moravskoslezských Beskyd. Východní hranici kraje lemují Javorníky, na jihovýchodě se rozkládají Bílé Karpaty. Chráněné krajinné oblasti Beskydy a Bílé Karpaty tvoří asi 30% rozlohy kraje. Přes území protéká největší řeka kraje Morava. Povodím Moravy se táhnou dvě rovinaté oblasti – Haná na Kroměřížsku a Slovácko na Uherskohradištsku. Třetí oblastí je převážně hornaté Valašsko.

Zlínský kraj zaujímá rozlohou 11. místo mezi kraji, hustotou zalidnění 5. místo a počtem obyvatel 8. místo. Hustota zalidnění kraje převyšuje celostátní průměr o 15,5 %. Nejvyšší počet obyvatel a zároveň nejvyšší hustotu zalidnění má okres Zlín – 190 obyvatel na km². Největší rozlohu a naopak nejnižší hustotu zalidnění má okres Vsetín – 130 obyvatel na km². Místem s nejvyšší koncentrací obyvatelstva v kraji je souměstí Zlín – Otrokovice (cca 100.000 obyvatel) a souměstí Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice (cca 40.000 obyvatel).

Jižní část kraje má intenzivní vazby se sousedním okresem Hodonín, severozápadní část má intenzivní vazby s okresem Přerov a severovýchod území s okresy Nový Jičín a Přerov. Na Slovensku mají nejbližší polohu ke Zlínskému kraji města Nové Město nad Váhom, Trenčín, Púchov, Považská Bystrica a Žilina.

Hospodářskou základnu řešeného území tvoří velké průmyslové podniky. Mezi dominantní odvětví patří gumárenství, všeobecné strojírenství, elektrotechnika, textilní, oděvní a kožedělný průmysl. Významné postavení v kraji má rovněž zemědělství a potravinářský průmysl. Zásadní význam pro celý region měl vznik Univerzity Tomáše Bati v roce 2000, do roku 2009 by měla být otevřena nová fakulta spadající pod Univerzitu Tomáše Bati také v Uherském Hradišti. Dalšími prioritami rozvoje jsou turistika, cestovní ruch a lázeňství.

Tyto aktivity jsou přímo podmíněny zlepšením dopravní přístupnosti kraje a dostatečnou dopravní obsluhou jeho území.

2.1 Vazba kraje na vnější dopravní síť

Silniční síť

Napojení Zlínského kraje na nadřazenou silniční síť České republiky zprostředkovávají silnice I/50 a I/47, které jsou ve směru na západ zaústěny do dálnice D1 a silnice I/55, která ve směru na jih přivádí dopravní zátěž na dálnici D2 a na severu je zaústěna do rychlostní silnice R35. Prostřednictvím dálnice D1 je zajištěno spojení kraje s Brnem, s hlavním městem Prahou a se západním územím České republiky. Dálnice D2 zajišťuje spojení s hlavním městem Slovenska Bratislavou. Prostřednictvím rychlostní silnice R35 je zajištěno spojení kraje s východním a severním územím Čech.

Přepravní vztahy s Ostravskem a celým Moravskoslezským krajem se realizují po silnicích I/55, I/57 a I/58. Na silnici I/55 navazuje v Přerově silnice I/47 vedená přímo do Ostravy. Silnice I/57 spojuje Zlínský kraj s Novým Jičínem, Opavou a Polskem a sil. I/58 s Frenštátem pod Radhoštěm a Ostravou.

Silnice I/55 je na severu ukončena v Olomouci, kde na ni navazuje síť silnic Olomouckého kraje, jejíž jižní část prochází přes Veselí nad Moravou, Hodonín a Břeclav, kde ji protíná řada významných silnic Jihomoravského kraje. Prostřednictvím této silnice je umožněno rovněž spojení Zlínského kraje s Vídní. Silnice I/47 zajišťuje spojení s Vyškovem.

Přímé napojení na dálniční síť Slovenské republiky zajišťují silnice I/50, I/57, I/49 a I/35. Tyto silnice zároveň zprostředkovávají důležité dopravní spojení s Trenčínským a Žilinským krajem. Pohraniční styk kraje se Slovenskem zprostředkovává sedm hraničních přechodů. Jedná se o tyto přechody: Strání – Moravské Lieskové, Březová – Nová Bosáci, Starý Hrozenkov – Drietoma, Broumov-Bylnice – Horné Srnie, Nedašova Lhota – Červený Kameň, Střelná – Lysá pod Makytou, Bílá-Bumbálka – Makov.

Železniční síť

Mezi hlavní železniční tahy patří trať číslo 330 Přerov – Břeclav a trať číslo 280 Hranice na Moravě – Střelná. Ty jsou společně se silnicemi I/55 a I/57 součástí významných dopravních koridorů a jsou vzájemně propojeny v severní části kraje tratí 303 Kojetín –

Valašské Meziříčí s pokračováním západním směrem na Brno a severovýchodním směrem na Ostravu. V jižní části kraje tvoří propojení hlavních železničních tahů trať číslo 341 Staré Město – Vlárský průmysk a trať číslo 340 Uherské Hradiště – Brno. Návaznost na území Slovenské republiky zabezpečuje trať Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč / Lúky pod Makytou.

Vodní doprava

Dlouhodobým výhledovým záměrem v oblasti vodní dopravy je výstavba vodní cesty Dunaj – Odra – Labe, který částečně prochází také trasou Baťova kanálu. Tato vnitrozemská vodní cesta mezinárodního významu je součástí evropské dohody AGN sjednané v rámci EHK OSN. Vodní cesta sleduje trasu důležité koridorové silnice R55 a II. železničního koridoru (trať číslo 330).

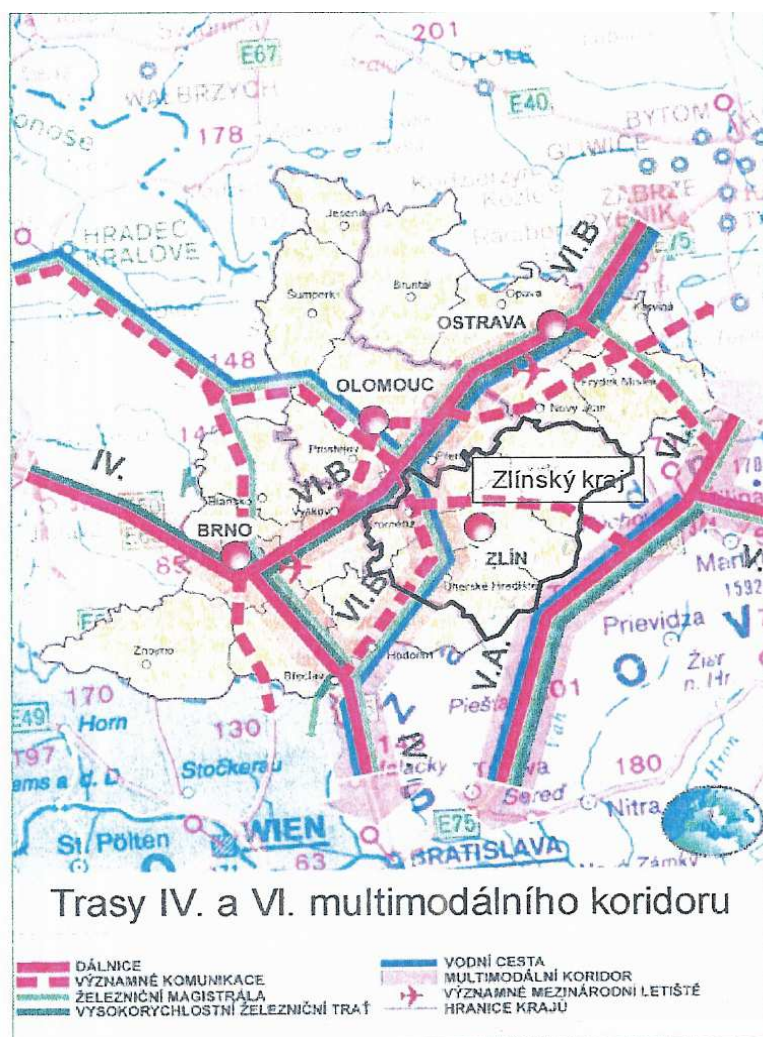
Letecká doprava

Letecká doprava se na území Zlínského kraje uplatňuje v přepravě osob pouze okrajově. To je dáno zejména nedostatečným počtem obyvatel a tím i zákazníků. Také je to dáno relativně blízkou polohou mezinárodních letišť v Brně – Tuřanech a Ostravě – Mošnově, která se nacházejí v sousedních krajích, a intenzivní pravidelnou mezinárodní dopravou na letišti Praha – Ruzyně. Letiště Brno – Tuřany a Ostrava – Mošnov mají mezinárodní statut a jsou schopna přijímat jak osobní, tak nákladní letadla.

Širší dopravní souvislosti

V souvislosti se vstupem České republiky do Evropské unie a vzhledem ke geografické poloze Zlínského kraje získávají základní prvky jeho dopravní infrastruktury nadkrajský a nadnárodní význam. Rozhodujícím stimulem pro ekonomický rozvoj a výhodou Zlínského kraje, může být skutečnost, že leží v prostoru, kterým prochází větev B transevropského multimodálního dopravního koridoru č. VI v trase Katowice – Ostrava – Přerov – Břeclav / Brno (viz. Obr.1.). Silniční trasa koridoru vede ze severu po dálnici D1 směrem na Brno, železniční trasa je vedena po trati 330 do Břeclavi a vodní trasu tvoří výhledová vodní cesta kanálu Dunaj – Odra – Labe. Základní kroky pro rozvoj mezinárodních dopravních sítí byly definovány na tzv. Panevropských dopravních konferencích. Na třetí Panevropské dopravní konferenci, která se konala v červnu roku

1997 v Helsinkách, bylo v této souvislosti definováno 10 multimodálních dopravních koridorů tj. sítě dopravních cest v souběhu jednotlivých druhů doprav.



Obr. 2. Trasy IV. A VI. multimodálního koridoru

Základním motivem výhledové silniční sítě širšího území střední a jižní Moravy je trojúhelník plánovaných a realizovaných silničních tahů D1, D2 a R55 (IV. Multimodální koridor a větev B multimodálního koridoru č. VI), doplněný západovýchodní příčkou výhledových rychlostních silnic R35 a R49. Na Severní Moravě dominuje trojúhelník silničních tahů D47, R48 a I/11 a na západě Slovenska vážský koridor (V. multimodální koridor). Uvedená příčka propojuje IV. dopravní koridor Berlín – Drážďany – Praha – Brno – Břeclav – Bratislava – Budapešť – Sofie – Istanbul s VI. koridorem Gdaňsk – Katowice – Žilina.

Z hlediska celostátní politiky rozvoje silniční sítě v České republice je na území Zlínského kraje pozornost věnována zejména pokračující výstavbě dálnice D1 v úseku Vyškov –

Kojetín – Kroměříž – Hulín – Přerov – Lipník nad Bečvou a navazujících rychlostních silnic R49 – Otrokovice – Staré Město – Hodonín – Břeclav a R55 – Fryšták – Zádveřice – státní hranice se Slovenskou republikou.

Česká republika

V České republice existuje více než 55 tis. km silnic a dálnic (v roce 2000). Z toho na dálnice připadá 517 km, na silnice I. třídy 6.091 km, na silnice II. třídy 14.636 km a 34.183 km na silnice III. třídy. Dálniční síť dosahuje dosud pouze jedné třetiny plánovaného stavu. Regionální silniční síť je sice dostatečně hustá, má však většinou nevyhovující technické parametry, špatnou kvalitu vozovek a značné množství dopravních závad. V České republice je ve srovnání se zeměmi EU také malý rozsah samostatných pruhů pro nemotorovou dopravu (cyklostezky). Tyto skutečnosti vedou k značnému počtu usmrcených osob, který výrazně překračuje průměr EU. Tabulka č. 3. ukazuje srovnání hustoty silnic a dálnic v České republice a ve vybraných členských zemích. Vypovídá na jedné straně o vysoké hustotě silnic, na straně druhé o výrazném zaostávání rozvoje dálniční sítě v ČR.

Tab. 3. Hustota silniční a dálniční sítě (v roce 2000)

Země	Hustota Silnic a dálnic km/km²	Hustota dálnic km/km²
Česká republika	0,737	0,006
Rakousko	0,444	0,019
SRN	0,675	0,032
Belgie	0,571	0,056
Francie	0,715	0,017
EU-15	0,389	0,015

Zdroj: Evropská hospodářská komise OSN

Z hlediska hustoty je dopravní infrastruktura srovnatelná se státy EU, avšak v kvalitativních parametrech výrazně zaostává. Technický stav dopravní infrastruktury je zanedbaný a omezená je i návaznost na evropské dopravní cesty.

3 ZHODNOCENÍ SOUČASNÉ DOPRAVNÍ SITUACE VE ZLÍNSKÉM KRAJI

Po několik posledních desetiletí se vede diskuse k potřebnému tempu rozvoje dálniční sítě a sítě rychlostních komunikací, obchvatů a městských okruhů, a na základě jejího průběhu se prováděla řada opatření k rozvoji sítě silnic a dálnic, nebo se hledala jiná, náhradní řešení např. regulace dopravy prostřednictvím správních opatření, doplňkové zpoplatnění určitých komunikací, parkovacích míst aj. S globalizací ekonomiky se klade důraz na dálkové komunikace, v Evropě především celoevropského významu, ty nejdůležitější z nich byly zařazeny do transevropských sítí podporovaných Evropským společenstvím.

Právě v tomto bouřlivém století se ukazuje, že dopravní infrastruktura a zejména pozemní komunikace jsou nezbytnou podmínkou pro to, aby hospodářský růst v krajích dosahoval vyššího tempa než v současné době. Kraj by měl mít dobré napojení na kapacitní, bezpečnou a rychlou dopravní infrastrukturu.

Základním problémem Zlínského kraje z pohledu rozvoje dopravy jako podmínky ekonomické prosperity je neexistující síť silnic vyšší kategorie a poměrně nízký standard na silnicích zajišťujících vlastní obsluhu území. S ohledem na tyto skutečnosti je nanejvýš důležité velmi efektivně a cíleně alokovat finanční zdroje státu i kraje do vybraných prioritních staveb silniční sítě.

Cílem je zaměření na vytvoření kvalitní základní komunikační sítě spojující rozhodující sídla kraje, na které se bude realizovat rozhodující dopravní výkon, a která vytvoří vhodné podmínky pro změny v organizaci nákladní dopravy a tím přispěje společně s prvky dopravního zklidnění ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

3.1 Rozsah a kvalita silniční sítě

Hustota silniční sítě ve Zlínském kraji je 0,53 km silnic na 1 km² rozlohy území. Což je vyhovující a odpovídá potřebám dopravního napojení všech měst a obcí na silniční síť a jejich dopravní obsluhy.

Nevyhovující je však silniční síť ve své struktuře a kvalitě. Odhaduje se, že asi třetina významných silnic je v nevyhovujícím stavu.

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

Územím kraje neprochází dálniční síť. Nejbližší připojení k dálniční síti je v Břeclavi a ve Vyškově.

Z hlediska mezinárodního významu se na územní nachází pouze části mezinárodních tras E50 a E442.

- E50: Praha – Velké Meziříčí – Brno – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Trenčín;
hraniční přechod ČR/SR – Starý Hrozenkov/Drietoma
- E442: Svitavy – Moravská Třebová – Olomouc – Hranice – Valašské Meziříčí –
Rožnov pod Radhoštěm – Žilina;
hraniční přechod ČR/SR – Horní Bečva/Makov

Většinu okresů trápí stejný problém, a to místně nedostačující kapacita silnic, která zaostává za bouřlivým rozvojem počtu automobilů.

Kvůli vysokému podílu průjezdních úseků obcemi na většině hlavních tahů, a nedostatečné pasportizační šířce některých úseků, se snižuje celková rychlost a plynulost přemísťování a bezpečnost silničního provozu.

Celkový technický a provozní stav sítě v regionech je dlouhodobě neudržitelný. Pro dynamiku ekonomického rozvoje regionu je nezbytné zlepšení stavu silniční sítě.

3.2 Intenzita dopravy

V roce 2000 bylo dosaženo na následujících silnicích I. třídy těchto průměrných denních intenzit silniční dopravy:

- I/49 (10.700 vozidel za den)
- I/55 (10.600 vozidel za den)
- I/50 (8.800 vozidel za den)
- I/35 (8.100 vozidel za den)
- I/57 (6.400 vozidel za den)

Nejvyšší podíl těžké nákladní dopravy byl zaznamenán na silnici I/55, cca 30%.

Mezi nejzatíženější úseky s intenzitami 10.000 a více vozidel za 24 hodin patří:

- Otrokovice – Zlín – Vizovice (I/49)
- Valašské Meziříčí – Vsetín (I/57)
- Tlumačov – Otrokovice – Napajedla – Staré Město (I/55)
- Kroměříž – Hulín (I/47)
- Buchlovice – Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice (I/50) – u této silnice však již došlo ke snížení intenzity dopravy z důvodu vybudovaného obchvatu Uherského Hradiště.

Velmi závažným problémem jsou vlivy nadměrné dopravy na životní prostředí především v zastavěných územích měst a obcí, jejichž intravilány prochází nejvíce zatížené komunikace. V této oblasti by mělo být prioritou odvedení dopravy mimo zastavěné území sídel.

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

- Zlín, Uherské Hradiště – 25.000 až 30.000 vozidel za den
- Kroměříž, Val. Meziříčí, Hulín, Otrokovice, Staré Město, Kunovice – 15.000 až 25.000 vozidel za den



Obr. 3. Zatížení silniční sítě kraje (sčítání rok 2000)

Silniční doprava v celém kraji je na silnicích I. třídy zatížena tak, že způsobuje výrazné snížení jízdních rychlostí. Snižuje pohodlí účastníků přepravy, doby dojezdu a životní úroveň v místech tras.

Také hluk patří k významným negativním vlivům dopravy na okolí. Mezi hlukově nejzatíženější komunikace (nad 70 dB) patří komunikace s největší intenzitou dopravy a to:

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

To souvisí i s výskytem velkého množství emisí.

3.3 Dopravní prostupnost a dostupnost

Zlínský kraj trpí nedostatečnou návazností na Přerovsko, Olomoucko a severní Moravu celkově, přičemž s těmito regiony je silně svázán, ale také nedostatečným napojením na Břeclavsko a dále pak na Bratislavu a Vídeň.

V ose sever-jih prochází Zlínským krajem silnice I/55 zastavěným územím s nevyhovujícími parametry. Silnice I/57 je vedena v okrajové poloze území kraje. Silnice I/55 a I/57 mají republikový význam, protože zajišťují propojení s ostatními kraji a Slovenskou republikou.

Centrálním územím neprochází v ose sever-jih silnice vyšší třídy. Ve směru západ-východ je silnice I/49 vedena zastavěným územím aglomerace Zlína. Nevyhovující je úsek silnice I/49 Otrokovice – Vizovice. V jižní části kraje je spojení ve směru západ-východ po nevyhovující silnici II/495.

Původně předpokládané záměry na modernizaci hraničních přechodů se Slovenskou republikou se ukázaly v současné době jako neopodstatněné, naopak doporučuji tato příhraniční území považovat za společný rozvojový prostor s potřebou kvalitní silniční a železniční infrastruktury. Pro zvýšení průmyslového a ekonomického rozvoje je žádoucí obnovit spolupráci s regiony Trenčín a Žilina.

3.4 Dopravní obslužnost

Hornatý reliéf Zlínského kraje má za následek větší náklady na zajišťování autobusové, ale i železniční osobní přepravy. S tím souvisí i nižší výtěžnost těchto linek. Ve většině

případů jsou tyto způsoby přepravy osob nerentabilní a jejich existence je tak potenciálně ohrožena, a to i přes skutečnost, že pro pohyb osob v kraji mají zásadní význam.

Zaostalost infrastrukturního vybavení se výrazně projevuje ve venkovských oblastech. Vzhledem k omezenému počtu pracovních míst ve venkovských sídlech zde existuje vysoká závislost na dopravě, zejména silniční, což se následně projevuje na zvýšení požadavků na dopravní obslužnost. Proto je nutné do budoucnosti řešit situaci zachování dostatečné frekvence dopravních spojů a současně zajistit jejich rentabilitu. V současné době je základní dopravní obslužnost zajištěna smluvně s devíti dopravci.

3.5 Hustota a kvalita železniční sítě

Železniční doprava ve Zlínském kraji má odlišné postavení než v ostatních regionech. Hustotou železničních tratí se Zlínský kraj řadí na poslední místo s hodnotou 0,089 km na km² plochy, což činí 74 % průměru ČR.

V kraji je celkem 358 km železničních tratí. Železniční spojení má pro osobní dopravu spíše místní význam, protože rychlíkové spojení kraje s vnitrozemím a zahraničím je nedostatečné. Z toho vyplývá větší podíl přepravní práce na silniční přepravu a mimořádně velkou přepravní intenzitu na silničních komunikacích. Významná železniční trasa Ostrava – Přerov – Břeclav tak nepřináší efekt bez propojení s významnými silničními trasami.

Můžeme tedy říci, že železniční doprava má velké rezervy ve svých kapacitních možnostech a dopravním potenciálu. Konkurenceschopnost železnice v osobní dopravě je podmíněna zvýšením cestovní rychlosti, komfortu cestování a zaváděním systému lehké železnice a integrovaných dopravních systémů ve spolupráci s autobusovou dopravou.

Železniční tratě z hlediska mezinárodního významu charakterizuje jejich zařazení do vybraných evropských tahů železniční sítě AGC a AGTC. Evropské železniční magistrály AGC jsou současně i trasami kombinované nákladní dopravy AGTC. Na území kraje jsou zařazeny do sítě AGTC tratě číslo:

330 Petrovice u Karviné – Ostrava – Břeclav (úsek Přerov – Moravský Písek)

280 Cheb – Praha – Hranice n. M. – Ostrava – Půchov (úsek Hranice – Horní Lideč)

Jako důležitou navazující trať můžeme považovat trať číslo 341 Staré Město – Vlárský Průmysl, která pokračuje dále na Slovensko. Příhraniční prostor mezi Českou

a Slovenskou republikou je nutné s ohledem na vstup do Evropské unie chápat jako společné rozvojové území s kvalitní silniční infrastrukturou.

V níže uvedené tabulce jsem uvedla srovnání Zlínského kraje se sousedními kraji z hlediska významných silničních tahů, železničních uzlů a letišť. Zlínský kraj v tomto ohledu zcela zaostává.

Tab. 4. Srovnání dopravní infrastruktury mezi jednotlivými kraji

Kraj	Významné železniční uzly	Významná letišť	Dálnice (směr)
Zlínský kraj		Kunovice	
Jihomoravský kraj	Brno Břeclav	Brno - Tuřany	Praha Olomouc Bratislava
Olomoucký kraj	Přerov Olomouc	Přerov	Brno
Moravskoslezský kraj	Ostrava Bohumín Český Těšín	Ostrava - Mošnov	

4 VÝHLEDOVÁ SILNIČNÍ SÍŤ ZLÍNSKÉHO KRAJE

Cílem vymezení výhledové základní komunikační sítě je snaha o maximální preferenci jejího rozvoje tak, aby se na ní realizoval rozhodující podíl dopravního výkonu osobní a nákladní dopravy v rámci kraje a ulehčilo se tím ostatním silnicím místního významu.

Základní komunikační síť Zlínského kraje představují ucelené silniční tahy spojující všechny oblasti a větší města a tvořící kostru silniční infrastruktury. Tato silniční kostra pokrývá rovnoměrně celé území kraje a zajišťuje jeho přiměřenou dostupnost po silnicích.

Rozvoj dopravní infrastruktury podmiňující ekonomický růst a kvalitu obsluhy území bezpodmínečně vyžaduje prioritně vybudovat silniční tahy mezinárodního a celostátního významu. Návrh dopravní infrastruktury Zlínského kraje v rámci multimodálních dopravních koridorů můžeme přehledně vidět z přílohy číslo P I.

Z Generelu dopravy Zlínského kraje jsem se dozvěděla o výhledově připravovaných úsecích silnic. Jedná se o dlouhodobý výhled pro horizont do roku 2030. Zde uvádím nejdůležitější z plánovaných komunikací:

- Dálnice D1: Vyškov – Kroměříž – Hulín – Přerov – Lipník nad Bečvou
- Rychlostní silnice:
 - R49 Hulín – Fryšták – Slušovice – Vizovice – Pozděchov – Horní Lideč – Slovensko
 - R55 Hulín – Otrokovice – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav
 - R35 Palačov – Valašské Meziříčí
- Silnice I. třídy:
 - I/49 Otrokovice – Zlín – Zádveřice (výhledově I/69)
 - I/57 Vsetín – Pozděchov
 - I/50 Holubice – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Slovensko
 - I/35 Valašské Meziříčí – Rožnov p. R. – Horní Bečva – Slovensko
- A dále:
 - Rozšíření stávající silnice I/49 v úseku Otrokovice – Malenovice
 - Dokončení obchvatu Otrokovic

- o Severní silniční tah Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí
- o Jižní silniční tah Uherský Brod – Bojkovice – Slavičín – Broumov-Bylnice – Valašské Klobouky – Horní Lideč

D1: Vyškov – Kroměříž – Hulín – Přerov – Lipník nad Bečvou

Jedná se o novou výstavbu čtyřpruhové dálnice v úseku Vyškov – Lipník nad Bečvou, ta bude navazovat na již dokončenou dálnici D1 Praha – Brno – Vyškov. Dálnice umožní napojení Zlínského kraje na dálniční síť České republiky a Evropy. Po jejím zprovoznění dojde k výraznému snížení dopravní zátěže na silnicích I/47 v úseku Vyškov – Hulín a I/55 v úseku Hulín – Přerov.

R49: Hulín – Fryšták – Slušovice – Vizovice – Pozdětchov – Horní Lideč – Slovensko

Jde o novou výstavbu kompletní čtyřpruhové rychlostní silnice navazující na dálnici D1 a pokračující jako R6 na slovenském území. Rychlostní silnice umožní propojení dálniční sítě ČR a Slovenska a kvalitní spojení centrální části kraje se Slovenskem a Valašskem. Po jejím zprovoznění dojde k částečnému snížení dopravní zátěže na silnicích I/49 a I/69 a k odlehčení silnicím s mezinárodním provozem E50 a E442.

R55: Hulín – Otrokovice – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav

Jde o novou výstavbu kompletní čtyřpruhové rychlostní silnice navazující na dálnici D1. Rychlostní silnice umožní napojení západní části Zlínského kraje na dálniční síť. Po jejím zprovoznění dojde k výraznému zkvalitnění průjezdnosti územím ve směru sever – jih a ke zlepšení dopravní situace na stávající silnici I/55 a II/497 odvedením části zátěže.

R/35: Palačov – Valašské Meziříčí

Jedná se o novou výstavbu kompletní silnice s napojením na rychlostní silnici R48 (na severu) a silnice I/35 a I/57 ve Valašském Meziříčí. Silnice umožní napojení severovýchodní části Zlínského kraje na síť rychlostních silnic a dálnic. Dopravní zátěže na stávající silnici I/35 se výstavbou nové silnice výrazně sníží, část zátěže bude rovněž odvedena ze silnice I/58. Významným výsledným efektem je rovněž zlepšení kvality životního prostředí v oblasti Beskyd.

I/57: Vsetín – Pozděchov

Jde o novou výstavbu kompletní čtyřpruhové silnice s napojením na rychlostní silnici R35 (na severu) a na rychlostní silnici R49 (na jihu). Silnice umožní napojení východní části Zlínského kraje na síť rychlostních silnic a dálnic. Po jejím zprovoznění dojde k výraznému zkvalitnění průjezdnosti územím ve směru sever – jih, zvýšení kapacity v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín a ke zlepšení spojení Valašska se Zlínem (navazující R49).

I/49: Otrokovice – Zlín – Zádveřice

Jedná se o výstavbu nové silnice na pravém břehu řeky Dřevnice propojující silnice R55 a R49 (s názvem pravobřežní přeložka silnice I/49, výhledově I/69). Nová silnice umožní přímé napojení Zlína na R55 a R49. Po jejím zprovoznění dojde k výraznému snížení dopravní zátěže na stávající silnici I/49 v úseku Otrokovice – Zlín a k výraznému zlepšení dopravní situace v krajském městě Zlíně.

I/35: Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm – Horní Bečva – Slovensko

Bude tvořena stávající silnicí I/35 a částečně její přeložkou. Realizací dojde ke zvýšení kapacity v úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm, odstranění kritických míst v Zašové a Zubří a ke zvýšení kvality a plynulosti dopravy na celém tahu. Navrhované ochranné dělící ostrůvky zvýší bezpečnost pěší dopravy. Omezující a organizační opatření umožní snížit celkové emisní zatížení CHKO Beskydy.

I/50: Holubice - Uherské Hradiště - Uherský Brod – Slovensko

Bude tvořena stávající silnicí I/50. Silniční komunikace I/50 prochází bezprostředně před vstupem do Slovenské republiky CHKO Bílé Karpaty. Z důvodu ochrany území CHKO se nepočítá s rozšířením této komunikace na čtyřpruhovou. Dále se počítá s výstavbou obchvatu Bánova a přeložky Starý Hrozenkov a odstranění kritických míst. Realizací uvedených staveb dojde ke zvýšení kapacity v úseku Uherské Hradiště – Uherský Brod, výraznému odlehčení stávající silnice na průtahu Uherským Hradištěm a ke zvýšení kvality a plynulosti dopravy na celém tahu. Po dokončení homogenizace a napojení na rychlostní silnici R2 na hranicích se Slovenskou republikou bude silnice I/50 plnit funkci mezinárodního tahu E50.

Další činnosti

Výhledová silniční síť může být doplněna o stavby odstraňující stávající kritická místa a úseky, které bude nutno v blízké budoucnosti realizovat s ohledem na dosažené intenzity dopravy a postupnou výstavbu silničních tahů mezinárodního a celostátního významu.

Organizační opatření na silniční síti a opatření v oblasti řízení dopravy úzce souvisí s vlastní výstavbou a modernizací infrastruktury silniční dopravy a vhodně ji doplňují.

Dostavba a kompletace základní silniční sítě umožní:

- Omezit průjezdnou dopravu na silnicích, kde je její přítomnost nežádoucí, a to: Luhačovice, CHKO Beskydy, CHKO Bílé Karpaty.
- Vybudovat záchytná parkoviště v blízkosti větších měst a městských aglomerací tak, aby byla zajištěna kvalitní přestupní vazba na prostředky hromadné přepravy osob – MHD, železniční doprava, příměstská autobusová doprava
- Realizovat postupné budování inteligentních dopravních systémů, jako je:
 - Sledování vývoje dopravních intenzit.
 - Elektronické platby mýtného (dle úvah MDS ČR).
 - Řízení dopravy pomocí informací na panelech a navigace pomocí proměnných dopravních značek.
 - Nouzové volání.
 - Včasné varování před náledím na mostních objektech atd.

Také dojde ve Zlínském kraji k úpravě zatřídění komunikací. Je to způsobeno postupnou změnou významu silnic v souvislosti s realizací výhledové silniční sítě a také funkčním rozdělením v rámci základní komunikační sítě. Jedná se o rozdělení na silniční tahy mezinárodní, celostátní a krajské. Změna zatřídění silnic je uvedena v příloze P II.

Změna zatřídění ucelených úseků silnic bude provedena následovně:

- Přearazením silnic I. třídy resp. jejich úseků do kategorie silnic II. třídy
- Přearazením silnic II. třídy resp. jejich úseků do kategorie silnic III. třídy
- Přearazením silnic III. třídy resp. jejich úseků do kategorie silnic II. třídy

Nově plánované úseky silnic ve Zlínském kraji

Zde je seznam všech úseků silnic I.třídy, které se staví nebo začnou stavět v letech 2005 a 2006. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, jsou níže uvedené informace pouze orientační. [27]

Stavba	R55
Úsek	Otrokovice, obchvat SV (okr. Zlín)
Délka	3,7 km hlavní trasa a 1,1 km úprava I/49
Zahájení výstavby	únor 2002
Zprovoznění stavby	prosinec 2006
Další informace	Výstavba řeší obchvat města Otrokovice s napojením na sil. I/49 do Zlína. Silnice je součástí připravované přestavby sil. I/55 na silnici R 55.

Stavba	I/35
Úsek	Valašské Meziříčí – Lešná (okr. Vsetín)
Délka	2,8 km
Zahájení výstavby	červenec 2005
Zprovoznění stavby	říjen 2009
Další informace	Výstavba řeší zkapacitnění mezinárodní silnice E 442 a řeší napojení dálniční sítě na Slovensko.

Stavba	I/35
Úsek	Estakáda Valašské Meziříčí – oprava mostu ev.č.35-182
Délka	0,605 km
Zahájení výstavby	červen 2005
Zprovoznění stavby	říjen 2006
Další informace	Oprava mostu a přilehlých úseků silnice, vybudování protihlukových stěn.

Stavba	I/49
Úsek	Zlín – Malenovice II (okr. Zlín)
Délka	1,74 km
Zahájení výstavby	duben 2005
Zprovoznění stavby	prosinec 2007
Další informace	Přestavba dvoupruhové městské kom.na čtyřpruhovou řeší zkapacitnění spojnice Zlín-Otrokovice.

Stavba	I/55
Úsek	Otrokovice, obchvat JV (okr. Zlín)
Délka	2,640 km
Zahájení výstavby	září 2007
Zprovoznění stavby	listopad 2009
Další informace	Výstavba navazuje na stavbu Otrokovice, obchvat SV a je součástí přestavby sil. I/55 na R55.

Stavba	I/57
Úsek	Semetín – Bystřička, I. stavba (okr. Vsetín)
Délka	2,8 km
Zahájení výstavby	září 2005
Zprovoznění stavby	prosinec 2010
Další informace	Přeložka silnice I/57 řešící směrové a výškové uspořádání komunikace + zkapacitnění.

Stavba	I/57
Úsek	Lidečko, střed, II. stavba (okr. Vsetín)
Délka	0,390 km
Zahájení výstavby	březen 2004
Zprovoznění stavby	květen 2005
Další informace	Úprava průtahu obce Lidečko.

5 KONCEPCE VÝVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Své návrhy na vývoj dopravní infrastruktury jsem založila na vlastních zkušenostech s dopravou, na údajích čerpaných z Programů rozvoje jednotlivých regionů, z Generelu dopravy Zlínského kraje a z Národního rozvojového plánu ČR.

Předmět a cíl řešení

Předmětem řešení této koncepce jsou návrhy vývoje dopravní infrastruktury na území Zlínského kraje. Jde především o silniční síť sloužící automobilové dopravě, ale i ostatní druhy dopravy, a to železniční, leteckou, vodní, cyklistickou, pěší a veřejnou osobní dopravu. Neopomenutelným faktorem při řešení mých návrhů na zlepšení dopravní infrastruktury je rovněž ochrana životního prostředí, bezpečnost silničního provozu a zajištění návaznosti silniční dopravy na ostatní druhy dopravy.

Abych mohla navrhnout koncepci vývoje dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji, musela jsem také zohlednit jaké jsou priority rozvoje ČR v oblasti dopravy a také priority rozvoje Zlínského kraje:

Rozvoj dopravní infrastruktury v ČR

Základními prioritami rozvoje dopravní infrastruktury ČR je zejména modernizace hlavních železničních tratí v tranzitních koridorech a modernizace silniční sítě. Tyto priority jsou podpořeny programovými dokumenty ČR a mezinárodními závazky a dohodami jak ve vazbě na EU, ke kterým ČR přistoupila po zařazení některých úseků české dopravní infrastruktury do multimodálních transevropských sítí v rámci kvalitního napojení zemí EU na země střední a východní Evropy (např. TEN), tak ve vazbě na EHK OSN, které se týkají uvedení dopravních cest do takového stavu, který odpovídá evropským dohodám o opravních sítích (např. AGC, AGR, AGN, TEM aj.).

Program rozvoje Zlínského kraje

Vize Zlínského kraje zní: „Vytvoří se podmínky pro cílevědomý a úspěšný rozvoj regionu, který nebude východní výspou ČR, ale významnou součástí NUTS II a také významnou spojnicí příhraničních regionů Zlínského, Trenčianského a Žilinského. Zlínský kraj prosadí své konkurenční výhody a zlepší svoji pozici mezi kraji České republiky, a dosáhne úspěchu v oblasti spolupráce s EU v soudržnosti a využitím strukturálních fondů, v oblasti dopravní infrastruktury a dopravní dostupnosti, v růstu konkurenční schopnosti kraje,

v rozvoji konkurenceschopných podniků, snížením míry nezaměstnanosti a v rozvoji oblastí kraje. V oblasti životního prostředí se prosadí zásada trvale udržitelného rozvoje.“

Z hlediska dopravní přístupnosti je cílem vytvořit v kraji podmínky pro vyrovnání území s úrovní České republiky a přibližování úrovně nejbližších členských zemí EU.

Specifické cíle:

- Zlepšení dopravní dostupnosti území v nadřazené silniční infrastruktuře.
- Zajištění silniční sítě II. a III. třídy.
- Rozvoj ostatních druhů dopravy posilujících dopravní funkce.
- Zlepšení dopravní obslužnosti jako veřejné služby.

Při sestavování návrhů na vývoj dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji, jsem se řídila také těmito prioritami:

Priorita 1 - Modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury

Základním cílem této priority je zlepšit současné nevyhovující parametry železniční, silniční, vodní a letecké infrastruktury a přispět tak ke zvýšení její výkonnosti. Účelem je vytvoření podmínek pro rostoucí potřeby hospodářského rozvoje při respektování ochrany životního prostředí.

Zkvalitnit dopravní infrastrukturu krajského významu tak, aby vyhovovala ekonomickému rozvoji České republiky, zajišťovala vazby mezi všemi regiony ČR a zabezpečovala napojení všech regionů na mezinárodní dopravní síť. Koncepce jsou navrženy s ohledem na komplexní přístupy k dopravní infrastruktuře a její výhledové plánování.

Priorita 2 - Snížení negativních důsledků dopravy na životní prostředí

Základním cílem této priority je zlepšit kvalitu životních podmínek obyvatel v kraji. Působit na omezení negativních vlivů rostoucí dopravy na životní prostředí. Podporovat dopravy šetrnějších k životnímu prostředí. Zajišťovat potřebnou mobilitu občanů a zboží v kraji tak, aby docházelo k co nejmenšímu zatížení životního prostředí.

Z globálního pohledu je výhodné v maximální míře podporovat a upřednostňovat dopravu šetřící životní prostředí tj. zejména hromadnou a cyklistickou dopravu před dopravou individuální. Touto strategií se přispívá k částečnému řešení problematiky přetížených silnic a omezují se negativní dopady automobilismu na životní prostředí.

5.1 Silniční doprava

Při rozdělení ČR na kraje se stal Zlín krajským městem a zároveň pohraničním krajem. Výhledová silniční síť Zlínského kraje je jednoznačně založena na existenci silničních tahů mezinárodního a celostátního významu. Tyto tahy společně se silničními tahy krajského významu tvoří základní komunikační síť spojující sídla kraje, která převezme rozhodující dopravní výkon.

Pro zabezpečení rozvoje vnitrostátní silniční dopravy a v zájmu vytvoření podmínek v oblasti pozemních komunikací pro ekonomický rozvoj regionu je žádoucí vytvořit legislativní pravidla pro koordinovaný rozvoj dopravních sítí v působnosti krajů i státu. Totéž se týká i staveb obchvatů měst a obcí u dálkových silnic s převažujícím podílem tranzitní dopravy, zajištění průtahů silnic menšími městy a obcemi s cílem zlepšení bezpečnosti silniční dopravy a omezení rušivých účinků dopravy na obyvatele.

Co se týká přípravy a výstavby dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji, tak v této oblasti by měly být především dva cíle:

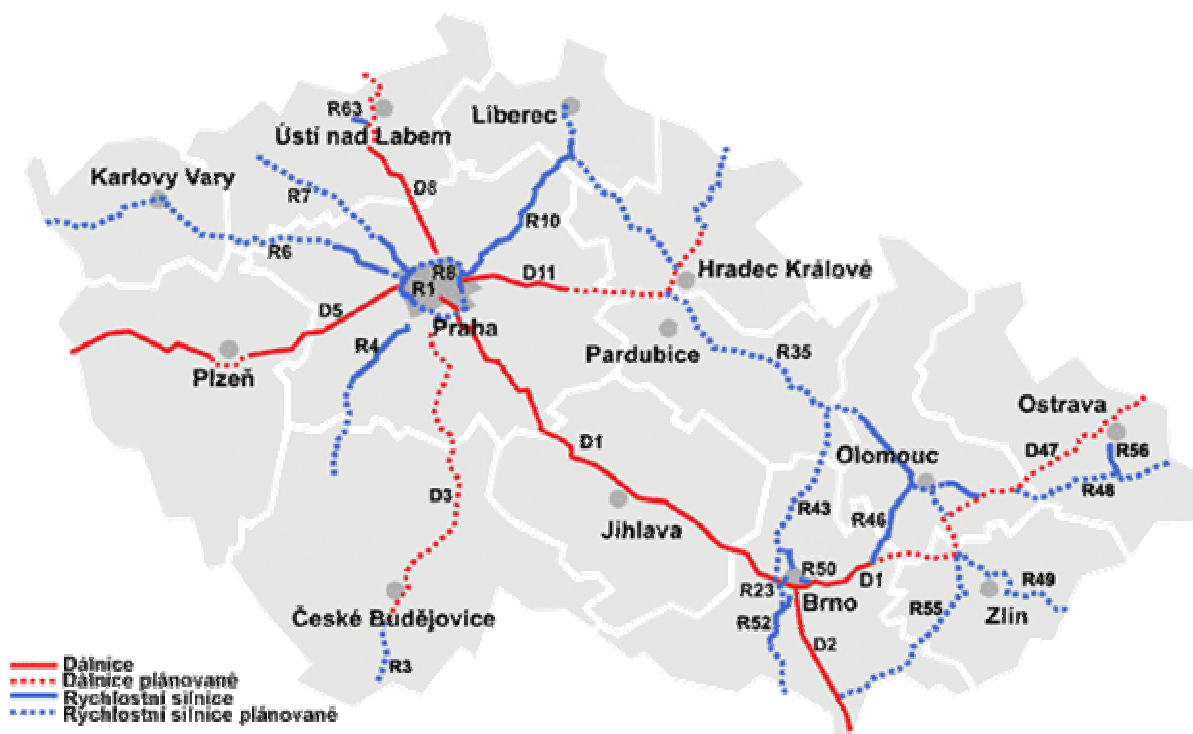
- 1) Zpřístupnění kraje.
- 2) Posílení logistického potenciálu kraje pro rozvoj ekonomiky.

Tyto cíle by měly naplnit především následující aktivity:

- Výstavba dálnice D1
- Výstavba rychlostní silnice R55
- Výstavba rychlostní silnice R49

Budoucí komunikační kostru území budou tvořit trasy dálnice, rychlostní silnice a významné silniční tahy (tj. stávající a výhledové komunikace pro motorová vozidla). Tato základní síť bude nabízet nejvyšší standard automobilové dopravy a bude přemísťovat největší objemy mezinárodní, vnitrostátní a regionální dopravy.

Níže uvedená mapka znázorňuje již vybudované dálnice a rychlostní silnice a území České republiky a zároveň znázorňuje připravované úseky. Z téhle situace jsem čerpala své návrhy pro silniční dopravu ve Zlínském kraji.



Obr. 4. Orientační mapa české dálniční a silniční sítě

Návrh 1 – Připojit území kraje na dálniční síť

Kraj není doposud napojen na dálniční síť ČR pro motorová vozidla a řadí se tak mezi pět krajů, na jejichž území se tento typ silnic vůbec nenachází. Význam dálničního napojení území spočívá v zajišťování hospodářských i dopravních vazeb regionálních a transevropských aktivit na území České republiky. Toto napojení by měla zajistit dálnice Brno – Hulín. Na ni by měla navazovat rychlostní silnice až na hranici se Slovenskou republikou.

To, že Zlínský kraj v současné době nemá ani kilometr dálnice může být jeden z důvodů, proč se mu vyhýbají zahraniční investoři. Je zřejmé, že geografická poloha kraje vzhledem k hlavním hospodářským partnerům ČR (69 % exportu ČR směřuje do zemí EU, samo Německo však činí 40 %, oproti tomu na Slovensko směřuje jen 7,5 % exportu ČR) je nevýhodná a navíc umocněná nedostatečně dobudovanou a nedostatečně propustnou silniční sítí. Současně však platí, že s hospodářským růstem úměrně rostou i nároky na dopravní výkony, takže odstranění těchto nedostatků je jedním ze základních předpokladů pro rozvoj území.

Cílem vývojové koncepce by mělo být v maximální míře urychlit přípravu a výstavbu této pro kraj velmi významné komunikace.

Návrh 2 – Zkapacitnění silnice II/438 a II/150

Dalším důležitým krokem je zkapacitnění některých silnic. Silniční síť ve Zlínském kraji vykazuje výrazné kapacitní deficity a jen minimum silnic má provedené čtyřpruhové úpravy. V rámci realizovaných staveb dle generelu dopravy Zlínského kraje bude potřeba zkapacitnit některé silnice tzn. rozšíření současné dvoupruhové komunikace na čtyřpruhovou komunikaci.

Důvodem je, že jakmile dojde k připojení kraje na dálniční síť, tedy napojení dálnice D1 až do Hulína, by pro cestující z Hulína do Valašského Meziříčí cesta vedla po nevyhovující komunikaci. Důležitým úkolem je tedy zkapacitnit silnici II/438 Hulín – Holešov a úsek silnice II/150 Bystřice p. Hostýnem – Valašské Meziříčí, současný úsek Holešov – Bystřice pod Hostýnem je v dobrém stavu.

Návrh 3 – Úpravy na silnici II/481 v okrese Vsetín

Jestliže se podíváme na mapu Zlínského kraje, zjistíme, že jediné spojení ze silnice II/487 (Velké Karlovice) směrem na sever na silnici I/35 (Rožnov pod radhoštěm) je po silnici II/481. Tento úsek je však v zimě, ale i po zimním období mnohdy neprůjezdný. Objízdná trasa tak vede až přes Vsetín a Valašské Meziříčí. Jedním z řešení by mohlo být zkapacitnění této silnice. Avšak vzhledem ke kopcovitému charakteru území, jde o horskou cestu, by vhodným řešením mohlo být vybudování tunelu. Zde bychom však museli počítat s vysokými finančními náklady.

Nedostatečná kapacita silnice a z toho plynoucí kongesce na silniční infrastruktuře má totiž za následek vysoké zatěžování okolního životního prostředí. K modernizaci silniční sítě bychom se měli snažit využívat především stávající silnice popř. jejich koridory a omezit tak fragmentaci krajiny novými trasami.

Návrh 4 – Severní obchvat silnice II/497 u Uherského Hradiště

Výstavba severního obchvatu sil. II/497 je jedním z nejvýznamnějších úkolů v oblasti dopravních investic jak pro Uherské Hradiště, tak pro Staré Město. Bude mít především přínos pro cestující do Zlína, kteří se tak vyhnou přeplněnému provozu ve městě.

Význam této komunikace pro Uherské Hradiště je dán možností odklonu dopravy ve směru R55 – Staré Město – Jarošov na novou tangentu, čímž se jednak uvolní ulice Velehradská a Sokolská pro ryze městský provoz, jednak toto řešení umožní územní rozvoj na pravém

břehu Moravy. Realizace celé stavby je podmíněna výstavbou hráze polderu na pravém břehu Moravy a propojením do Starého Města.

Návrh 5 – Rozvoj a údržba silniční sítě II. a III. třídy.

Silnice II. a III. třídy mají význam především pro zajištění spojení uvnitř kraje a zejména pro plošnou obsluhu území. V důsledku dlouhodobého nedostatku neinvestičních finančních prostředků pro opravu a údržbu všech kategorií silnic došlo ke zhoršování stavebního stavu všech tříd silnic včetně silnic I. třídy. Na silnicích II. a III. třídy se to však projevuje ještě výrazněji než je tomu u silnic I. třídy.

Na základě prohlídek a hodnocení stavu vozovek v roce 2004 bylo zjištěno, že na sil. II. a III. třídy Zlínského kraje je v havarijním stavu 28% povrchu vozovek a 30% v nevyhovujícím. Pouze 9% povrchu vozovek je ve výborném stavu. V dobrém stavu je 18% povrchu a ve vyhovujícím stavu 15%.

Z hlediska okresů je na tom nejhůře Uherské Hradiště, v havarijním stavu má 30% úseků silnic II. a III. tříd, dále pak Kroměříž s 28%, Zlín s 22% a Vsetín s 20% (viz. příloha P III).

To se týká i silničních mostů. Při předání silnic II. a III. tříd ze státu do vlastnictví krajů, nevyhovovaly některé mosty požadavkům na zatížitelnost, prostorové uspořádání nebo požadavkům na jejich dobrý stavební stav.

Tab. 5. Přehled mostů dle stavu konstrukce na sil. II. a III. třídy ve Zlínském kraji

	Stav 1 – 3	Stav 4	Stav 5 – 7	Celkem
Počet (ks)	311	283	121	715
Délka (m)	3 331	3 218	1 158	7 707

Zdroj: časopis Silniční obzor, č.12, rok 2003

Stav 1 – 3 = výborný, dobrý, vyhovující

Stav 4 = uspokojivý

Stav 5 – 7 = špatný, velmi špatný, chatrný

Podstatou cíle je kvalitní a místně dostatečná péče o krajské silniční hospodářství. Spočívá v přípravě a realizaci projektů úprav šířkových poměrů, narovnání úseků apod. tak, aby se zvýšila plynulost a bezpečnost silniční dopravy v kraji na silnicích II. a III. třídy.

Součástí péče je efektivní údržba a její zajištění dobře řízenou organizací. Účinky se projeví snížením výskytu nevyhovujících úseků a závad a zvýšením bezpečnosti silničního provozu.

Také redukce a kontrola váhy vozidel je nezbytná pro předcházení předčasných poškození vozovek. Proto je nutné zabezpečit větší bezpečnost těžké silniční nákladní dopravy, především kontrolním vážením nebo již vážením na hraničních přechodech, a tím snížit jejich destruktivní účinky na infrastrukturu.

Návrh 6 – Soustředit dopravu do vymezených koridorů

Cílem je soustředit dopravu do vymezených koridorů, aby se docílilo snížení dopravních objemů na silničních tazích místního významu. Velký podíl silnic I. třídy ve Zlínském kraji prochází značným množstvím obcí, kde silná doprava obtěžuje místní občany. Velká část silnic I. třídy má také nedostatečné šířkové parametry a není vybavena stoupacími pruhy pro pomalejší vozidla ve složitějších terénech.

Sem patří především výstavba obchvatů obcí na silnicích I. třídy a modernizace ostatních silnic I. třídy na normový stav. Předpokladem je, že realizace navrženého opatření napomůže snížit zatížení obyvatelstva negativními vlivy intenzivní silniční dopravy, která prochází zástavbou. Ke snížení negativních vlivů na životní prostředí přispěje i zlepšení plynulosti dopravního provozu, čímž dojde ke snížení emisí z dopravy a ke snížení spotřeby energie. Realizace opatření bude přínosem také v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Návrh 7 – Organizace dopravy v centru města

Centrum města je vždy jedním z nejvýznamnějších dopravních cílů v rámci regionální dopravy. Historická jádra města přitom slouží celé řadě významných funkcí – kromě dopravy je to např. funkce společenská, reprezentativní, obchodní, rekreační atd. Uliční síť nabízí pouze minimum možností k dalšímu rozšíření. Z toho vyplývá, že usměrňování dopravy v centru měst bude mít především charakter organizačních opatření s minimem stavebních zásahů.

Cílem organizace dopravy ve městském centru je nacházet optimální rovnováhu mezi funkcí dopravní obsluhy a ostatními městotvornými funkcemi, které vytvářejí charakter a přitažlivost centra. Doprava se těmito hlavními funkcím musí přizpůsobovat. Jedná se tedy

o průběžný proces, reagující na měnící se společenskou poptávku, s cílem dosáhnout vždy maximální celkové atraktivity městského centra jak pro obyvatele, tak pro návštěvníky.

Základní princip organizace dopravy v centru měst spočívá v postupném omezování automobilové dopravy směrem do centra na úkor pěších a v nabídce dostatečného množství parkovacích stání v docházkové vzdálenosti na okraji historického jádra. Směrem do centra by se měl počet parkovišť snižovat, naopak cena za parkování by měla růst. Lidé se v těchto městech pak mohou lépe pohybovat chůzí, veřejnou dopravou, na jízdním kole nebo třeba vozidlem taxislužby.

Sem můžeme zařadit i zklidňování dopravy. Základním cílem zklidňování dopravy na dopravně významných komunikacích a komunikacích, kde dochází k současnému používání rozdílnými uživateli, je harmonizace nároků jednotlivých uživatelů těchto prostor. Z hlediska harmonizace nároků má zcela zásadní význam přizpůsobení rychlosti průjezdné dopravy rychlosti nemotorizovaných účastníků např. cyklistů. Přijatá legislativní opatření 50 km/hod jsou řidiči nedostatečně dodržována. Je potřeba vytvořit na jednotlivých komunikacích takové podmínky, aby přiměřeně pomalejší jízda nebyla řidiči vnucována, ale aby se mu stala přirozeným, svobodně zvoleným způsobem chování. Toho můžeme docílit použitím celé řady prvků, které jsou podrobně popsány např. v TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích nebo TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů obcemi.

Návrh 8 – Regionální rozvoj dopravy

Efektivní a udržitelný dopravní systém je úzce spjatý s regionálním rozvojem. Cílem je podpora zvýšení kvality a průchodnosti místních dopravních komunikací, zlepšení dopravní dostupnosti, odstranění negativních faktorů omezujících potenciál regionů a stabilizace obyvatelstva v odlehlých lokalitách.

V současné době regionální a místní dopravní síť neodpovídá stávajícím ani budoucím požadavkům, je investičně poddimenzována, v řadě oblastí existují problémy v dopravní obslužnosti.

Podporou regionální dopravní infrastruktury, jako jsou silnice II. a III. třídy a místní komunikace, selepší dopravní obslužnost obcí. Zde vycházím z toho, že kvalita dopravní infrastruktury je důležitým faktorem kvality života v regionech a hraje klíčovou úlohu pro volbu místa bydliště a pracoviště obyvatelstva.

Cílem je poskytnout snazší přístup k zaměstnání, vzdělání, sociálním potřebám a trhům pro investory, kteří chtějí zřídit firmy ve vzdálenějších místech od center regionů. Proto bychom měli podporovat projekty, které se týkají výstavby a modernizace silnic II. a III. třídy, včetně dálničních přivaděčů, obchvatů sídel a výstavby a modernizace komunikací pro obsluhu území.

Pro srovnání uvádím délku jednotlivých silnic na území okresů ve Zlínském kraji:

Tab. 6. Délka komunikací ve Zlínském kraji – stav k 1. 7. 2004.

Okres	Dálnice	I.třída	II.třída	III.třída	Celkem
	délka [km]	délka [km]	délka [km]	délka [km]	délka [km]
KROMĚŘÍŽ	0	31,183	188,951	322,009	542,143
UHERSKÉ HRADIŠTĚ	0	116,449	141,389	267,513	525,351
VSETÍN	0	111,468	83,534	308,653	503,655
ZLÍN	0	76,381	160,061	311,353	547,795
Celkem	0	335,481	573,935	1 209,528	2 118,944



Obr. 5. Délka silnic ve Zlínském kraji – stav k 1. 7. 2004.

Dálnice D1

Připravovaná dálniční síť na území Zlínského kraje neprochází centrem kraje a její význam spočívá zejména ve vnějším propojení kraje s ostatními kraji a se Slovenskou republikou. Její výstavbou a uvedením do provozu se zabezpečí propojení ve směru na Olomouc a Ostravu a ve směru na Brno.

Tab. 7. Kompletní informace o dálnici D1

Trasa s popisem	Praha – Brno – Vyškov – Hulín - Přerov – Lipník n.B. • PRAHA – výjezd 1 – Spořilov • BRNO – dálniční křižovatky R43-D1, R52-D1 a D2-D1 <i>návaznost:</i> D2: Břeclav, Slovensko • VYŠKOV – dálniční křižovatka Vyškov R46-D1 (ve stavbě) <i>návaznost:</i> R46: Olomouc • přerušení (67km do Lipníku n.Bečvou) • HULÍN – dálniční křižovatka Hulín R49-R55-D1 <i>návaznost:</i> R49: Zlín, Slovensko R55: Uherské Hradiště, Břeclav • PŘEROV – dálniční křižovatka Přerov R55-D1 <i>návaznost:</i> R55: Olomouc • LIPNÍK N.B. – dálniční křižovatka R35-D47-D1 <i>návaznost:</i> R35: Olomouc, Mohelnice
Délka	297 km (230 km v provozu, 67 km v přípravě)
Intenzita dopravy	MAX 97.700 automobilů / 24 hod (v Praze) MIN 34.500 automobilů / 24 hod (u Humpolce)

.Zdroj: ŘSD ČR

Základní informace o dálnici D1

Stavba dálnice D1 byla schválena již 4. listopadu 1938. Tehdy se počítalo s dálničním propojením Prahy a Podkarpatské Rusi. Se stavbou první české dálnice (nepočítáme-li stavbu „německé“ dálnice na Moravě, jež začala asi o měsíc dříve než stavba D1) se započalo 2. května 1939, ale práce byly přerušeny 2. světovou válkou.

I když byla výstavba po válce v omezeném rozsahu obnovena, došlo v roce 1950 k jejímu definitivnímu zastavení. V roce 1963 byla schválena páteří síť českých dálnic a počítalo se samozřejmě i se stavbou D1. Oproti původním plánům z roku 1939 se trasa i parametry drobně změnila, proto můžeme ještě dnes nalézt opuštěné a nepoužívané mosty z třicátých a čtyřicátých let minulého století v okolí vodní nádrže Švihov – Želivka.

Výstavba dálnice D1, jak ji známe dnes, začala v roce 1967 a již 12. července 1971 byl otevřen vůbec první dálniční úsek u nás a to mezi Prahou a Mirošovicemi. Souvislý dálniční tah mezi Brnem a Prahou byl dokončen 7. listopadu 1980, kdy se jako poslední stavěla část dálnice u Humpolce. V letech 1988 a 1992 byly do provozu uvedeny dva úseky od Holubic u Brna až k Vyškovu. Z níže popsaných důvodů se tehdy jednalo o D47.

Podle původních (federativních) plánů měla dálnice D1 vést na Slovensko a končit na hraničním přechodu Starý Hrozenkov, ale toto rozhodnutí bylo v roce 1996 změněno. Nový plán počítá s tím, že D1 bude končit u Lipníka n. B. a tam se bude plynule napojovat na budoucí dálnici D47 (do Ostravy a Polska). Na slovenskou hranici povede rychlostní silnice R49, která se z dálnice D1 odpojí u Hulína. Nová pokračující stavba dálnice D1 od Vyškova přes Kroměříž byla zahájena v roce 2001 a uvedení do provozu proběhne postupně od roku 2005. Poslední úsek má být otevřen v roce 2010. Pravděpodobné je i to, že po dostavbě dálnice D47 bude celý tento úsek označen jako D1 a tak by dálnice D1 vedla v délce 360 km z Prahy přes Brno a Ostravu až na polské hranice.

Rychlostní silnice R49 a R55

Plánování a výstavba rychlostních komunikací je samozřejmě záležitostí státu, městské a krajské úřady ji však mohou pozitivně ovlivnit prosazováním vlastní dopravní koncepce při jednáních s rozhodovacími plánovacími a realizačními orgány a institucemi.

Výstavba hlavních silničních tahů pomůže jednak snížit nepříznivé vlivy dopravy na životní prostředí v intravilánu města, jednak vytvoří podmínky pro jeho hospodářský rozvoj.

Základní informace o silnici R49

Historie rychlostní silnice R49 sahá pouze do roku 1996, kdy byla změněna trasa pokračování dálnice D1 od Vyškova. Podle plánů nepovede dálnice dál na Slovensko (jak bylo rozhodnuto ještě za Československa), ale bude se napojovat na D47, tudíž směr Ostrava a Polsko. Druhé dálniční spojení se Slovenskem (první je D2 s D2) se ale nezavrhlo. Plánovaná část trasy D1 na Slovensko bude od budoucí Hulínské křižovatky u Kroměříže nahrazena rychlostní silnicí R49. Ta se stane významnou trasou na území východní Moravy a na hranicích bude navazovat na 19 km dlouhou slovenskou rychlostní silnici R6. Ta se bude u Púchova napojovat na slovenskou dálnici D1 a tak se zabezpečí spojení s Tatrami či Košicemi.

Tab. 8. Kompletní informace o rychlostní silnici R49

Trasa s popisem	Hulín – Zlín – Slovensko
	HULÍN – dálniční křižovatka Hulín D1-R49-R55 <i>návaznost:</i> D1: Vyškov, Brno, Praha R55: společná trasa s D1 do Přerova – Olomouc R55: Břeclav STŘELNÁ/Lysá pod Makytvou – hranice se Slovenskem <i>návaznost:</i> slovenská rychlostní silnice R6: □oběž-D1
Délka	69 km v přípravě
Intenzita dopravy	15.000 automobilů / 24 hod

.Zdroj: ŘSD ČR

Do roku 2010 jsou plánovány pouze dílčí stavby. Aktuální situace je nyní taková, R49 je rozdělena na 5 staveb:

- 4901 Hulín – Fryšták
- 4902 Fryšták – Lípa
- 4903 Lípa – Pozděchov
- 4904 Pozděchov – Horní Lideč
- 4905 Horní Lideč – státní hranice (Střelná)

Na stavbu 4901 Hulín – Fryšták (napojení Zlína), je zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí, která se v současné době projednává s cílem získat územní rozhodnutí do poloviny letošního roku. Její realizace je připravována k roku 2007.

Zbývající 4 stavby (4902-4905) jsou na úrovni vyhledávací studie, která byla podkladem k vymezení koridoru pro umístění rychlostní silnice R49 v Územních plánech velkého územního celku Zlínské aglomerace a Beskydy a jejich další příprava je odsunuta po roce 2010. Z pohledu kraje však jde o jeden z klíčových strategických cílů, jehož význam přesahuje hranice.

Základní informace o silnici R55

Plán výstavby rychlostní silnice R55 vznikl až v roce 1993, tedy jako jeden z posledních. Rychlostní silnici R55 si vynucují přetěžované silniční tahy v poměrně hustě obydlené oblasti při řece Moravě. Na trase dnešní páteřní silnice I/55 leží mnoho měst v těsné blízkosti a doprava mezi nimi je vedena jejich centry (Otrokovice, Napajedla, Uherské Hradiště, Veselí nad Moravou). Intenzita dopravy v této oblasti je již dnes vysoká. Projekt R55 je poměrně velkorysý, v jižní části vede v souběhu s železničním koridorem.

Momentálně jsou v provozu z celé délky budoucí R55 pouze 3 km, další 3,7 km jsou ve stavbě (obchvat Otrokovice). Jediný existující úsek R55 spojuje městské části Olomouce, konkrétně Holice a Vsisko. Mezi nimi leží dálniční křižovatka R35–R55, která byla důvodem realizace první provozované části z celé délky budoucí R55. R55 odsud povede jižně na budoucí dálniční křižovatku D1–R55 u Přerova. Z Přerova do Kroměříže povede R55 v peáži s D1. Od křižovatky Hulín (u Kroměříže) D1–R49–R55, směřuje trasa dál na jih přes Otrokovice, Uherské Hradiště a Hodonín na budoucí dálniční křižovatku D2–R55 u Břeclavi.

Informace o připravovaných úsecích:

Východně od Otrokovice jsou nyní ve stavbě 3,7 km rychlostní silnice R55, které vytvoří obchvat města. Stavba byla zahájena v únoru 2002 a nový obchvat povede od stávající silnice I/55 ze severu města východně a končit bude mimoúrovňovou křižovatkou se silnicí I/49 (směr Zlín). Plánovaná cena je 730 milionů korun a stavba by měla být zprovozněna ke konci roku 2006.

Tab. 9. Kompletní informace o rychlostní silnici R55

Trasa s popisem	Olomouc – Přerov – Kroměříž – Uherské Hradiště – Břeclav • OLOMOUC – dálniční křižovatka R35-R55 <i>návaznost:</i> R35: Lipník n. Bečvou R35: Mohelnice – Moravská Třebová • přerušení Olomouc – Vsisko – Břeclav • PŘEROV – dálniční křižovatka D1-R55 <i>návaznost:</i> D1: Hulín – Vyškov – Brno – Praha D1: Lipník n. Bečvou • HULÍN – dálniční křižovatka D1-R49-R55 <i>návaznost:</i> D1: Vyškov – Brno – Praha D1: Přerov – Lipník n. Bečvou R49: Zlín – Slovensko • BŘECLAV – dálniční křižovatka D2-R55 <i>návaznost:</i> D2: Brno D2: Slovensko
Délka	86 km (3 km v provozu, 83 km v přípravě)
Intenzita dopravy	15.000 automobilů / 24 hod

.Zdroj: ŘSD ČR

Výstavba uceleného tahu koridorové rychlostní silnice R55 není zařazena do státních priorit do roku 2010, z pohledu kraje však jde o jeden z klíčových strategických cílů, jehož význam přesahuje hranice kraje a má podstatný vliv na kvalitu propojení severní a jižní části Evropy. Z tohoto důvodu je žádoucí zvážit zařazení této budoucí evropské magistrály do sítě mezinárodních tras.

Silnice I. třídy ve Zlínském kraji

Zde je uveden seznam všech silnic I. třídy ve Zlínském kraji, jejich přesný průběh trasy a celková délka v kilometrech.

Tab. 10. Seznam silnic I. tříd s popisem

Číslo silnice	Průběh silnice (stav k 1. 7. 2004)	Délka silnic dle provozního staničení	
		Celkem (km)	z toho R (km)
47	Vyškov (I/46) – Kroměříž – Hulín (I/55) – Přerov (I/55) – Lipník n.Bečvou (I/35) – Hranice n/Moravě (I/35) – Běloutín (I/48) – Fulnek (I/57) – Ostrava (I/11)	111,890	
49	Otrokovice (I/55) – Zlín – Vizovice (I/69) – Valašská Polanka (I/57) Horní Lideč (I/57) – Slovensko	44,225	
50	Brno (I/42) – Brno-východ (D1 km203) – Holubice (D1 km210) – Slavkov u Brna (I/54) – Staré Město (I/55) – Uherské Hradiště (I/55) – Slovensko	104,485	4,386
55	Olomouc (I/35, I/46) – Přerov (I/47) – Hulín (I/47) – Otrokovice (I/49) – Staré Město (I/50) – Uherské Hradiště (I/50) – Uherský Ostroh (I/71) – Veselí nad Moravou (I/54) – Petrov (I/70) – Hodonín (I/51) – Břeclav (D2 km48) – □oběžovi (I/40) – Rakousko	135,431	
57	Bartultovice st.hranice ČR/PL – Město Albrechtice – Krnov (I/45)- Opava (I/11, I/46) – Fulnek (I/47) – Nový Jičín (I/48) – Valašské Meziříčí (I/35) – Vsetín (I/69) – Valašská Polanka (I/49) – Horní Lideč (I/49) – Slovensko	167,862	
69	Vsetín (I/57) – Vizovice (I/49)	18,038	
71	Uherský Ostroh (I/55) – Blatnice pod sv.Antonínem (I/54) – Slovensko	21,596	

Zdroj: ŘSD ČR

Obchvat Uherského Hradiště

V září roku 2004 byl otevřen obchvat Uherského Hradiště. Je to další krok ke zkvalitnění silnice I/50 a také k ulehčení dopravní situace ve městě. Vlastní přeložka silnice I/50 je téměř 7 kilometrů dlouhá, na trase jsou tři mimoúrovňové křižovatky a 7 nových mostních objektů. Největším z nich je přemostění železniční trati a silnice I/55 v celkové délce 1.024 m tzv. estakáda.

Přeložka u Uherského Hradiště převzala veškerou tranzitní dopravu ve směru východ – západ a část místní dopravy. Díky tomu se velmi ulehčilo dopravní situaci v centru města. Stavba byla provedena za 33 měsíců a zprovozněna více jak měsíc před původně plánovaným termínem. Projekt byl hrazen z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury, celkové náklady dosáhly výše téměř 1,3 miliardy Kč. Součástí veškerých stavebních úprav obchvatu Uherského Hradiště je i cyklistická stezka a protihluková opatření.

Stavba Kroměříž východ – Kroměříž západ

Ředitelství silnic a dálnic v letošním roce zahájilo stavbu 3 km dlouhého úseku Dálnice D1 – 0134.3 Kroměříž východ – Kroměříž západ. Stavební práce zde potrvají od letošního března do září roku 2008. Projekt je spolufinancován Evropskou unií z prostředků Fondu soudržnosti a nenávratný příspěvek EU, který činí 39 mil. EUR představuje 76 % z celkových uznatelných nákladů. Konečným příjemcem pomoci EU a současně objednatelem stavby je ŘSD. Zbývající část nákladů stavby bude hrazena ze SFDI. Předpokládaný termín dokončení stavby je plánován na září 2008.

Účelem stavby je vybudování čtyřpruhové kapacitní komunikace, která pomůže odvést hustou silniční dopravu nyní vedoucí přes Kroměříž a okolní obce na trase silnice I/47 na kroměřížsku. Plánovaný tříkilometrový úsek dálnice vytváří severní obchvat Kroměříže. Součástí stavby jsou i přeložky stávajících komunikací. Pro minimalizaci vlivů dopravy na životní prostředí budou vybudovány 2 protihlukové zdi a další protihluková opatření pro ochranu okolní zástavby.

Trasa dálnice je součástí budované sítě dálnic a rychlostních silnic ČR, která tvoří základní kostru čtyřpruhových komunikací a je součástí uceleného dálničního tahu Praha – Brno – Ostrava – Polsko. Jedná se o projekt obecného zájmu dopravní infrastruktury podporovaný ČR a ztotožňující se s hlavními směry přijatými rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady.

EU svým rozhodnutím podporuje záměr ČR dobudovat dálnici D1 jako ucelený dálniční tah transevropského významu spojující hlavní průmyslové oblasti státu. Výše celkové finanční pomoci (nenávratného grantu), kterou EU poskytla na rozvoj transevropských sítí v ČR z prostředků ISPA a Fondu soudržnosti z rozpočtu na roky 2000 – 2006 činí 298,5 mil. EUR.

Optimalizace využití stávající silniční sítě x Výstavba nové infrastruktury

Co je výhodnější – využití stávající silniční sítě ve Zlínském kraji nebo výstavba nové infrastruktury? Optimalizací využití stávající silniční sítě se rozumí zejména přijetí opatření k uspokojení zvýšených nároků na dopravu, zvýšení bezpečnosti atd. Na druhé straně je důležitá výstavba nové sítě v těch místech, které sít' páteřních komunikací nemají.

Podle mého názoru, by měl být kladen důraz na lepší využití existující silniční sítě a následně pak na výstavbu nové infrastruktury.

Pro optimalizaci využití stávající silniční sítě doporučuji přijímat tato opatření:

- **Informační opatření** – jde o informování uživatelů silnic o aktuálních podmínkách jízdy po silnici, o uzavírkách apod. Informace o dopravních podmínkách mohou být poskytovány prostřednictvím internetu, rádia, proměnnými dopravními tabulemi a značkami.
- **Strukturální opatření** – výstavba nové nebo rozšíření stávající silnice jsou nejefektivnější cestou k rychlému zabezpečení zvyšující se poptávky. Pro přijetí tohoto opatření může být užitečným indikátorem dopravní zatížení tj. počet vozidel za hodinu na jednom jízdním pruhu, např. 1200 – 1800 vozidel/hod/pruh – rozšíření stávající silnice.
- **Operační opatření** – Zvýšit kapacitu a bezpečnost provozu na silně zatížených silnicích můžeme pomocí telematických systémů, např. dynamické kontroly rychlosti jízdy, dynamické změny užití jízdních pruhů, vyhrané jízdní pruhy pro pomalá vozidla atd.
- **Údržba** – jak už jsem se zmínila, včasnou údržbou se snižuje rozsah poškození vozovek i provozní náklady uživatelů silnic. Důležité je, aby Správa silnic zabezpečila koordinovaný systém k rychlému odstraňování poškození a řízení provozu v těchto situacích.
- **Regulační opatření** – Sem bych zahrnula výchovu a zkoušení řidičů, kontrolu rozměrů vozidel a jejich váhu, omezení rychlosti jízdy, omezování předjíždění vozidel atd.. Tato opatření jsou jistě pro řidiče nepopulární, ale z hlediska regulace jsou důležitou součástí optimalizace využití stávající silniční sítě.

Realizace nových velkých silničních projektů je otázkou především potřebných investic. Je ale také závislá na přijetí projektů veřejností a dotčenými orgány. Veřejnost si někdy

stěžuje, že je až příliš pozdě s nimi konzultován projekt a dřívější rozhodnutí nejde již vrátit. Proto bych doporučila tyto kroky v informování a projednávání nových projektů s veřejností:

- **Zahrnutí projektů do plánů rozvoje** – v tomto kroku se musí stanovit priority realizace jednotlivých silničních projektů. Jde o diskuse nejen na regionální, ale i na celostátní úrovni.
- **Prospěšnost projektů** – jde o jednání s veřejností o prospěšnosti projektu, o vlivu na životní prostředí a zda jsou projekty v souladu s územním plánováním. Také ověření, zda jsou ekonomicky výhodné a přijatelné. Diskuse o prospěšnosti projektu jsou záležitostí především regionálních orgánů.
- **Plánovací studie** – studie jsou nezbytné pro výběr možných variant, musí se najít soulad mezi předpokládanými funkcemi a územními problémy. Veřejnost by měla být zahrnuta do procesu odsouhlasení dílčích řešení.
- **Projektová dokumentace** – jde o definitivní umístění stavby, jejich úseků, podrobná charakteristika projektu. Snahou by mělo být maximální uplatnění názorů veřejnosti a dotčených regionálních orgánů na řešení projektu.

5.2 Železniční doprava

Nejvýznamnější železniční tratí na území kraje je trať 330 Břeclav – Přerov – Bohumín, která je součástí II. tranzitního železničního koridoru a součástí trasy multimodálního koridoru větve VI.B.

Také pro České dráhy má II. železniční koridor velký význam, a to především pro tranzitní nákladní přepravu v úseku sever – jih, a tak jeho realizace probíhala dost dynamicky, rozhodně rychleji než u I. koridoru. Na trati Břeclav – Přerov pojede vlak konstantně 160 km/hod, jen místně dojde ke snížení rychlosti v několika obloucích, jejichž narovnání není možné (u Moravské Nové Vsi – 150 km/hod, u Otrokovic – 120-150 km/hod). Ovšem určitě se zde nesetkáme s rychlostníkem „70“ jako např. na trati I. koridoru v úseku Brno – Blansko.

V souladu s mezinárodními dohodou AGTC patří na území kraje mezi investiční priority zahájení optimalizace tratě vhodné pro kombinovanou dopravu. Jedná se o trať číslo 280

Hranice na Moravě – Střelná/státní hranice, která se odpojuje od II. národního koridoru a pokračuje směrem na Slovensko.

Etapy rozvoje železniční dopravy:

V letech 2005 – 2007 by měla proběhnout ve Zlínském kraji modernizace, zkapacitnění, zvýšení únosnosti a elektrizace trati Staré Město u Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou. Proběhne také modernizace, včetně zkapacitnění traťového úseku Uherské Hradiště – Kunovice – Luhačovice.

V letech 2008 – 2010 by mělo dojít k modernizaci a elektrizaci traťového úseku Kojetín – Kroměříž – Hulín.

Tab. 11. Přehled železničních tratí vedoucích přes území Zlínského kraje

Celostátní železniční tratě:		Regionální železniční tratě:	
280	Hranice na Moravě – Střelná	281	Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
283	Horní Lideč – Bylnice	282	Vsetín – Velké Karlovice
300	Brno – Přerov – (Bohumín)	302	Nezamyslice – Morkovice
303	Kojetín – Valašské Meziříčí	305	Kroměříž – Zborovice
323	Valašské Meziříčí – Ostrava	346	Luhačovice – Újezdec u Luhačovic
330	Přerov – Břeclav		
331	Otrokovice – Zlín – Vizovice Valašská Polanka		
340	Uherské Hradiště – Brno		
341	Staré Město u Uh. Hradiště – Vlárský průsmyk		

Zdroj: Generel dopravy Zlínského kraje

Návrh 1 – Modernizace železniční sítě

Mezi rozhodující aspekty poklesu zájmu o železniční dopravu patří především náklady na poskytované služby a nespokojenost s jejich kvalitou, jako je rychlost a spolehlivost.

Modernizací celostátních a mezinárodních železničních tratí dojde k naplnění mezinárodních dohod a závazků, jako je např. AGC, čímž se vytvoří odpovídající podmínky pro rychlou a kvalitní přepravu osob a nákladu a pro podporu kombinované dopravy.

Prvním základním problémem je však zlepšení parametrů významných železničních mimokoridorových tratí. Těchto tratí se nedotknou rekonstrukce železničních koridorů, přesto však je jejich význam zcela páteří a jejich stav nevyhovující. Někde chybí elektrizace, nevyhovuje zabezpečovací zařízení a podobně.

Jde především o realizaci těchto činností:

- zvyšování cestovní rychlosti v osobní železniční dopravě,
- zvýšení bezpečnosti provozu novými dokonalejšími technologickými zařízeními,
- zvyšování spolehlivosti a pravidelnosti v nákladní dopravě,
- výstavbu nových případně modernizaci stávajících zastávek s nabídkou záchytných parkovišť pro automobilovou a cyklistickou dopravu,
- elektrizaci a zdvoukolejnění některých tratí nebo jejich úseků,
- vybudování informačních a odbavovacích systémů pro cestující

Tím dojde ke zvýšení konkurenceschopnosti železniční osobní dopravy. Také z generelu dopravy Zlínského kraje jsem se dozvěděla že, pro vyvážený a proporcionální rozvoj dopravní soustavy se považuje za rozhodující podpora hromadné dopravy osob realizované právě prostřednictvím železniční dopravy. Modernizace železniční sítě umožní v rámci integrovaného dopravního systému vytvořit následující přímé přepravní relace na těchto tratích:

- Zlín – Otrokovice – Hulín – Kroměříž
- Kroměříž – Hulín – Otrokovice – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Luhačovice
- Rožnov p. Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín – Velké Karlovice

Návrh 2 – Podporovat postupnou změnu podílu nákladní přepravy ve prospěch železniční a kombinované dopravy

Doplnění železničních koridorů o širší kvalitní síť celostátního významu je nutnou podmínkou, která pomůže připravit půdu pro opatření zaměřená na změny nepříznivého trendu podílu přepravní práce mezi silniční dopravou a ostatními ekologicky šetrnějšími druhy dopravy.

Nákladní doprava realizovaná po železnici může výrazně ulehčit hlavním silničním tahům, a to snížením podílu těžké tranzitní dopravy. Velmi malý podíl na celkových výkonech nákladní dopravy se dosud realizuje prostřednictvím kombinované dopravy. Nákladní

doprava je převáděna na silnici i v těch částech trasy, u kterých by bylo možné využít modernizované železniční koridory.

Pro podporu tohoto odvětví dopravy je nutné vytipovat vhodné lokality s kvalitní vazbou na železniční a nadřazenou silniční síť pro budování překladišť a logistických center v návaznosti na průmyslové zóny a rozvojová území. Zejména doprava, která má širší časový prostor pro svou realizaci by měla přecházet na železnici.

Znamená to také zaměřit se na předem vytipovaný sortiment zboží, který se jeví pro železniční přepravu jako relativně výhodný, a pro každý takový sortiment hledat podmínky, které by zajistily rentabilnost a úspěšnost přepravy.

Zde by se měly chopit příležitosti také České dráhy a pomoci především tím, že budou nabízet dopravcům atraktivní podmínky a že se pro ně právě přeprava nákladů stane stěžejní činností.

Také zavedení výkonového zpoplatnění na vybraných pozemních komunikacích v ČR zvýší výhodnost železniční nákladní přepravy, část silniční nákladní přepravy se přesune na železnici.

5.3 Vodní doprava

Baťův kanál

Parlament ČR zařadil vodní tok Moravy od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně průplavu Otrokovice – Rohatec (Baťův kanál) mezi využívané vodní cesty. Baťův kanál je historickou vodní cestou. Vznikl v letech 1936 – 1938 ze dvou nezávislých iniciativ. Jednak zlepšení hladiny spodních vod po regulacích Moravy a realizací úvah o propojení Dunaje, Odry a Labe. Byl dlouhý 50 km a spojil Otrokovice s Rohatcem. Po řadě neúspěšných podnikatelských pokusů o oživení vodní cesty vznikla v roce 1996 z iniciativy měst a obcí ležících kolem Baťova kanálu Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu. Jedná se o nadační fond, který se nesnaží o průmyslové využití, ale o snahu využít vodní cestu k turistickým účelům. Jejím hlavním úkolem je v první řadě úplné zprovoznění kanálu pro účely rekreační plavby – vyčištění kanálu a zprovoznění jeho technických zařízení.

Návrh 1 – Dostavba a rekonstrukce Baťova kanálu

Cílem je zaměřit se na podporu postupné dostavby a rekonstrukce provozu této vodní cesty, která umožňuje atraktivní turistické spojení měst Hodonín, Uherský Ostroh, Uherské Hradiště, Otrokovice a Kroměříž. Což umožňuje také zvýšení turistické mobility návštěvníků, jakož i možnost trávení volného času v kraji.

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

Návrh 2 – Turistické terminály na Baťově kanálu

Turistické terminály na Baťově kanálu jsou chápány jako výchozí body prohlídkových tras návštěvníků příchozích do jednotlivých měst jednak po vodě (Baťův kanál a Morava), po silnici nebo na kole (křižovatka turistických cest a cyklotras) a zároveň jako útočiště a informační centrum (WC, úschovna, půjčovna).

Hlavní přínos výstavby turistických terminálů by byl především v:

- koncentraci městských a regionálních turistických služeb do výchozího místa turistických tras,
- podpoře rozvoje podnikatelských aktivit v terciární sféře,
- posílení pozice města, kde bude umístěn turistický terminál, jako významného regionálního centra cestovního ruchu.

5.4 letecká doprava

Zlínský kraj má v současné době k dispozici tři civilní letiště – Kunovice, Otrokovice a Holešov. Pouze z Kunovického letiště je však provozována pravidelná doprava. Toto letiště má od roku 1993 přiznán statut mezinárodního veřejného letiště. Je vzdáleno cca 30 km od krajského města Zlína, 64 km od Vsetína, 37 km od Kroměříže a 4,5 km od Uherského Hradiště.

Návrh 1 – Rozvoj letecké dopravy na letišti v Kunovicích

Rozvoj letecké dopravy, zejména nákladové a charterových a soukromých letů, může významně přispět ke zvýšení dynamiky ekonomického rozvoje kraje.

Letiště v Kunovicích svými parametry dokonale splňuje podmínky pro fungování regionálního letiště Zlínského kraje. Kromě fyzického stavu vzletové a přistávací dráhy a technického zázemí hovoří pro rozvoj kunovického letiště i další faktory:

- Poloha na významné multimodální dopravní křižovatce,
- Tradice leteckého průmyslu,
- Kvalitní vyškolený personál,
- Možnost vzniku průmyslové zóny – logistického terminálu v přímé návaznosti na letiště.

Pro maximální podporu modernizace a většího zpřístupnění letiště v Kunovicích, je důležité udělat následující kroky:

- Vytvořit technické a legislativní podmínky pro zavádění pravidelných letů na vnitrostátní destinace,
- Zvyšování informovanosti veřejnosti o možnostech letecké přepravy,
- Zkvalitňování přístupu letiště individuální automobilovou a veřejnou osobní dopravou.

Naopak největším současným problémem jsou nevyjasněné majetkoprávní vztahy, bránící využívání a rozvoji letiště. Prvním cílem proto bude vytvořit mechanismy, vedoucí k zajištění majetkové a provozní kontroly nad letištem a jeho technickým zázemím. Tento úkol by měl být vyřešen na politické úrovni Zlínského kraje, měst Kunovic a Uherského Hradiště, případně Ministerstva dopravy. Dle zpracovaného Projektu Letiště Kunovice by měla být co nejdříve převzata majetková kontrola nad letištem nově vzniklou obchodní společností, jejímiž zakladateli se stanou Letecké závody a.s., Město Kunovice, Město Uherské Hradiště, Zlínský kraj, případně Město Zlín. Samotný provoz a další rozvoj letiště a jeho nejbližšího okolí by se měl svěřit odborné společnosti na základě výběrového řízení.

Stoupající význam mezinárodního letiště Kunovice může vytvořit nejen z Uherského Hradiště, ale i z kraje těžiště obchodu a služeb nadregionálního charakteru.

5.5 Cyklistická doprava

V současné době dochází k renesanci cyklistické dopravy, zejména rekreačního charakteru. Cyklistická doprava je vyhledávaná především díky svým mnohostranným přednostem. K těm patří neškodnost vůči složkám životního prostředí, zlepšení fyzické kondice, odlehčení automobilové dopravě, malá finanční náročnost, možnost dosažení většiny cílů a to, že cyklistická doprava může být iniciátorem a základem kombinovaného způsobu dopravy.

Koncepce základního systému cyklodopravy na území Zlínského kraje předpokládá postupnou realizaci téměř 800 km cyklistických tras. Jedná se o trasy dálkové – cca 300 km a významné regionální trasy – cca 500 km. Nejznámější cyklotrasy, které procházejí územím kraje jsou: Eurovelo, Greenways a regionální Moravská cyklotrasa.

Návrh 1 – Pokrytí kraje cyklistickými trasami

Cyklistická doprava je v kraji významným fenoménem, a to jak z hlediska rekreace a cestovního ruchu, tak při každodenních cestách obyvatel za prací, do škol či nákupem. Podpora cyklistické dopravy by měla zahrnovat kromě stavby cyklistických cest i celý navazující systém, který umožní většímu podílu obyvatel intenzivnější využívání kola.

Trasy by měly být zvoleny tak, aby v budoucnu pokryly celé území kraje a cyklista měl minimální kontakt s intenzivní automobilovou dopravou. Cyklostezky by měly být situovány přímo na samostatné komunikace pouze pro cyklisty nebo na komunikace, kde je cyklistická doprava vedena společně s chodci. Pokud to místní poměry dovolí, mohou být trasy situovány na komunikace s nízkou intenzitou automobilové dopravy. S tím souvisí také budovat odpočívadla pro cyklisty a informační systémy.

Při jakýchkoliv nových stavebních záměrech a projektech je potřebné hledat možnost realizace cyklostezek a doprovodné infrastruktury.

Návrh 2 – Vybudování inteligentních cyklistických tras

Současný stav cyklistických stezek vůbec neodpovídá potřebám dopravy v městském regionu. Význam cyklistické dopravy ve městě vyžaduje hustou síť dobře značených a bezpečných cyklistických tras, vedených jak po samostatných komunikacích, tak (především) po cyklistických pruzích v souběhu s hlavními dopravními tahy. Cílem je

vybudovat bezpečné cyklotrasy, které budou sloužit nejen rozvoji cestovního ruchu, ale především běžnému (denndennímu) využití kola, a to:

- *do škol* tzn. cyklotrasa obytná zóna – vybraná škola,
- *do zaměstnání* tzn. cyklotrasa obytná zóna – průmyslová zóna,
- *za volným časem* tzn. cyklotrasa mezi městem a okolními obcemi.

Podle provedeného výzkumu byla přání dětí, jezdit na kole do školy, velkou měrou přehlížena. Takže pouhá 2% dětí v ČR dojíždějí do škol na kolech, ve srovnání např. s 60% dětí v Dánsku. Přesto počet vlastníků kol mezi žáky základních škol i studenty středních škol je i nadále vysoký (cca 90%) a při průzkumu mnoho z nich vyjádřilo svoje zklamání a nedostatečnou možnost jezdit na kole. Podle výzkumů také stále roste strach rodičů z jejich ohrožení motorovými vozidly.

S tím souvisí také podporovat zřizování parkovací infrastruktury pro místa, kde dochází k parkování kol nebo k přestupu z kola na jiný dopravní prostředek např. zastávky, školy, nemocnice, obchodní centra atd.. To pomůže také propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou, jak v oblasti denního dojíždění do práce či do školy, tak i v rámci volného času či turismu.

Zvyšování tohoto podílu cyklistické dopravy bude přispívat významným způsobem také ke zlepšování životního prostředí.

Návrh 3 – Eliminovat provoz cyklistů na silnicích I. třídy

Cílem je upravit současné cyklotrasy tak, aby se eliminoval provoz cyklistů na silnicích I. třídy a na vysoce frekventovaných silnicích. To znamená budovat cyklistické stezky ve městech podél silně zatížených komunikací. Pouze na obslužných komunikacích s nízkými intenzitami dopravy je možný smíšený provoz motorových vozidel a cyklistů, nejlépe s preferencí cyklistické dopravy (obytné ulice, zóny „tempo 30“). Oddělení cyklistické dopravy od automobilové v hlavních dopravních tazích přispěje ke zvýšení bezpečnosti dopravy.

Typy komunikací pro cyklisty jsou následující:

- *Integrovaná s motorovou dopravou* – jedná se o cyklistické pruhy, předsunuté stop čáry (obě vizuálně segregované od motorové dopravy), značené cyklistické pásy,

smíšené pruhy pro veřejnou a cyklistickou dopravu, široké přidružené pruhy a metody dopravního zklidňování.

- *Segregovaná od motorové dopravy* – připuštění obousměrného cyklistického provozu v jednosměrných ulicích, průjezd cyklistů na komunikacích se zákazem vjezdu motorové dopravy, cyklistické pruhy nebo pásy (vedené paralelně s vozovkou), mosty a podjezdy pro cyklistickou dopravu.
- *Integrovaná s pěší dopravou* – sdílení komunikace pěšími a cyklisty, mosty a podjezdy pro pěší a cyklistickou dopravu.
- *Segregovaná od pěší dopravy* – cyklistické stezky, mosty a podjezdy pouze pro cyklisty.

Návrh 4 – Podporovat bezpečnost cyklistů

Cílem je, kromě budování bezpečné cyklistické infrastruktury, zpracovat osvětové programy zaměřené na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců. Zakotvit silněji ve vědomí veřejnosti zájem o bezpečnost cyklistů v souvislosti s cyklodopravou. K tomu patří výzvy k ohleduplnosti, lepšímu chování, zvýšení odpovědnosti všech účastníků dopravy a k nošení cyklistických přileb. To můžeme provádět prostřednictvím škol, organizací, médií, formou propagačních akcí atd.

Obecný názor veřejnosti je, že cyklistická infrastruktura mimo stávající vozovky je bezpečnější než využívání komunikací, protože nedochází ke kontaktu s motorovou dopravou. Chodci se zase obávají společného provozu kvůli nebezpečí střetu s bezohledně jedoucími cyklisty.

V obou případech však zkušenosti získané v zahraničí ukazují opak. Samostatně vedené trasy mohou vést ke stejně vážným úrazům jako na obyčejné vozovce. Důvodem jsou např. nevhodné návrhové prvky, horší povrch nebo špatná údržba. Cyklisté bývají méně pozorní, protože se cítí relativně bezpečně.

Při rozhodování o společném užívání komunikace cyklisty i chodci, bych doporučila dbát následujících podmínek:

- Na okraji stezky pro chodce a cyklisty vytvořit jinak zbarvený nebo zpevněný pruh,
- V celé šířce stezky pro chodce a cyklisty vyznačit piktogramy cyklisty a chodce,

- Použít kryty, které nevyhovují velkým rychlostem cyklistů, ale které je od používání dané komunikace neodradí.

Při navrhování cyklistických stezek ve Zlínském kraji se také můžeme řídit provedeným průzkumem „Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR“. Průzkum byl zaměřen na stávající uživatele cyklistických komunikací v různých městech. Jeho výsledky jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. 12. Výsledky průzkumu priorit uživatelů cyklistické infrastruktury

Pořadí	Preference při volbě trasy pro cestu na kole po městě	Preference cyklistických komunikací pro cestu na kole po městě
1.	Bezpečnost	Samostatná a zcela oddělená stezka pro cyklisty
2.	Kvalita povrchu	Samostatná stezka pro chodce a cyklisty se vzájemným oddělením
3.	Typ cyklistické komunikace	Cyklistický pruh vyznačený na chodníku
4.	Délka trasy	Cyklistický pruh vyznačený na vozovce
5.	Kvalita a četnost značení	Komunikace pro chodce a cyklisty bez vzájemného oddělení
6.	Rovinatost trasy	Jízda ve vozovce s ostatní dopravou

Zdroj: Silniční obzor, čís. 2., rok 2005

5.6 Pěší doprava

Návrhy na řešení pěší dopravy a její organizace leží především v kompetenci jednotlivých měst a obcí. Přesto uvádím své návrhy, které mohou být přínosem pro pěší dopravu.

Návrh 1 – Bezpečnost a komfort pěších

Hlavním cílem rozvoje pěší dopravy je zajištění maximální bezpečnosti a komfortu pěších na celém území centra jednotlivých měst. Nabídka kvalitních a bezpečných pěších tras vede ke snížení podílu cest automobily na krátkou vzdálenost a tím přispívá významným způsobem ke zlepšování životního prostředí ve městě.

Tohoto návrhu lze dosáhnout jednak stavebními, a jednak organizačními opatřeními. Rozvoj pěší dopravy je možné rozdělit do následujících oblastí, které mohou být realizovány víceméně nezávisle jedna na druhé:

- organizace dopravy v městském centru, zaměřená na omezení automobilové dopravy v místech velké koncentrace pěších,
- vytváření obytných ulic a zón s omezenou rychlostí vozidel (např. „tempo 30“) v obytných částech,
- výstavba chybějících chodníků v obcích,
- zajištění bezpečných přechodů pro pěší na frekventovaných komunikacích (osvětlení přechodů v noci, kvalitní dopravní značení, světelná signalizace),
- zlepšování kvality povrchů komunikací pro pěší, bezbariérové řešení pěšího provozu,
- vytváření a značení procházkových tras jak v intravilánu, tak v extravilánu města.

Úpravy komunikací pro pěší mohou být v mnoha případech prováděny současně s rekonstrukcemi komunikací nebo s výstavbou cyklistických stezek.

Návrh 2 – Města bez bariér

Pomoc občanům se zdravotním postižením je nedílnou součástí koncepce vývoje pěší dopravy. Počet zdravotně postižených osob neustále narůstá, a proto jsou příslušná opatření, která těmto lidem pomohou začlenit se do normálního života, nezbytná.

Některé kroky ke zpřístupnění města pro občany s pohybovým handicapem již městské úřady učinily. Jedním z významných opatření je nákup nízkopodlažních (bezbariérových) autobusů, jež jsou využívány pro městskou hromadnou dopravu.

Cílem je vytvořit podmínky pro nezávislý pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace v ulicích a objektech ve městě, což je základním předpokladem pro možnost jejich integrace do společnosti a nezbytnou podmínkou pro vyrovnání příležitostí těchto občanů.

Koncepce je založen na vytvoření bezbariérových přístupů do veřejných institucí (banka, pošta, knihovna), budov úřadů, ale i do kulturních a historicky-památkových objektů a do zařízení lékařské péče, včetně jejich příslušného označení symboly. Pohybově handicapovaným občanům by měl být umožněn zejména volný pohyb ve městě, k čemuž je potřeba zajistit na všech parkovištích v centru města vyhrazená místa pro tyto osoby a rovněž bezbariérové úpravy chodníků.

5.7 Veřejná osobní doprava

Zajištění fungujícího systému veřejné osobní dopravy ve Zlínském kraji má velký význam, a to nejen ve smyslu zajištění dostupnosti pracovní síly, ale také s příznivými dopady na životní prostředí. Z průběžných výsledků sčítání obyvatelstva z roku 2001 vyplývá, že za prací do jiné obce dojíždí celých 47,5 % pracujícího obyvatelstva, čímž Zlínský kraj zaujímá 2. místo v ČR. Středočeský kraj dosahuje nejvyšší hodnoty 56 % z důvodu dojíždění obyvatelstva za prací do hospodářsky dominantního centra Prahy. Vzhledem k tomu, že silniční i železniční síť kraje vykazuje nejnižší hustotu v ČR, představuje podpora veřejné dopravy, která snižuje zatížení silniční sítě, významnou součást řešení akutních dopravních problémů kraje.

Návrh 1 – Integrovaný systém hromadné dopravy

Cílem je vytvoření jednotného systému hromadné dopravy, který by přispíval ke zlepšení dopravní obsluhy nejen pro dopravu v rámci městského regionu, ale v rámci celého kraje. Jedná se o společný systém městské, autobusové a železniční dopravy. Jde o propojení všech druhů a provozovatelů hromadné osobní dopravy do jednoho systému, kteří budou využívat všech svých předností.

Integrovaný systém hromadné dopravy by měl obsahovat následující opatření:

- harmonizace jízdních řádů ČD a autobusových dopravců,
- jednotný systém jízdného a jednotný informační systém,
- přímá vazba autobusových zastávek na nádraží a zastávky ČD (úprava tras, výstavba zastávek),
- rekonstrukce nádraží a zastávek ČD,
- rozšíření služeb pro handicapované.

Zavedení integrovaného systému hromadné dopravy přinese zlepšení nabídky a četnosti spojů a zvýšení podílu hromadné dopravy na celkové dělbě dopravní práce.

Velmi důležité je také zlepšení dopravní obslužnosti venkovských sídel jako klíčový faktor jejich plnohodnotné integrace do ekonomické, sociální i kulturní infrastruktury kraje formou zajištění funkční a efektivní dopravní obslužnosti regionu veřejnou hromadnou dopravou.

Zákon o silniční dopravě a nově také zákon o drahách definuje základní dopravní obslužnost jako přiměřenou dopravu po všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, tedy především do škol, k úřadům, soudům, do zdravotnických zařízení a do zaměstnání, včetně dopravy zpět.

Návrh 2 – Podpora městské hromadné dopravy

Cílem je podporovat městskou hromadnou dopravu a redukovat automobilovou dopravu ve městech. Omezování automobilové dopravy závisí na dostupnosti veřejné dopravy. Prostředky veřejné dopravy přináší vysoký společenský prospěch a jsou považovány za ekologické a přijatelné v městském prostředí. Naproti tomu osobní automobil je označován jako nositel individuálních výhod. Snahou by tedy měla být kombinace společenského a individuálního prospěchu.

Dopravní strategie měst by měly být založeny na těchto principech:

- Podpora veřejné dopravy – cílem je zvýšit atraktivitu a prestiž MHD v očích veřejnosti.
- Redukce motorové dopravy – jestliže zvýšíme atraktivitu MHD, tím můžeme pozitivně působit na rozhodování občanů o tom, zda budou více používat MHD přinejmenším při cestách do centra města a při cestách za prací.
- Usměrnění motorové dopravy a zklidňování obytných oblastí.
- Redukce parkovišť v centru měst a ne jejich nárůst. Budování záchytných parkovišť na okrajích měst, systémy P+R což znamená parkoviště, ze kterého lze pokračovat v jízdě prostředkem hromadné dopravy nebo B+R což znamená dojížděka kolem a dále pokračovat hromadnou dopravou.
- Rozvoj a podpora nemotorové dopravy.

To souvisí i s regionálním a městským plánováním. Rozvojové plány pro budoucí městské oblasti musejí být orientované na vytvoření území s krátkými přepravními vzdálenostmi. Urbanizace území by tedy měla navazovat na trasy veřejné dopravy.

Pro podporu MHD můžeme použít např. tato opatření:

- Oddělení autobusových pruhů od jízdních pruhů pro automobily,
- Kontrola signalizačních zařízení pro snížení čekací doby MHD na křižovatkách,

- Odstranění zbytečných přestupů,
- Zvýšení pravidelnosti provozu a přesnosti dodržování jízdních řádů,
- Zavedení efektivního systému, který monitoruje síť MHD a zajišťuje optimální jízdní doby.

Určité rezervy lze spatřovat i ve využití železniční dopravy. Stav a vybavení nádraží ČD ani jízdní řády neumožňují v současnosti větší zapojení kolejové dopravy do systému hromadné dopravy v městském regionu.

5.8 Životní prostředí

Kvalitní životní prostředí je jedním z předpokladů udržitelného rozvoje. Životní prostředí České republiky bylo v minulosti poškozeno intenzivním a nešetrným hospodařením ve všech oblastech lidské činnosti. To se velmi negativně projevilo na stavu složek životního prostředí. Od počátku 90. let postupně dochází ke zlepšení, stále však zůstává řada environmentálních problémů. Jejich řešení je vysoce finančně náročné.

Největší podíl na znečištění životního prostředí dopravou má především silniční doprava. Negativní vlivy se projevují především v produkci emisí znečišťujících ovzduší, ve vyšší hladině hluku i v záboru půdy při výstavbě nebo rekonstrukcích silniční a dálniční sítě.

Návrh 1 - Zlepšování environmentální infrastruktury

Jde především o opatření v oblasti ochrany ovzduší směřující ke zlepšení kvality ovzduší podle požadavků evropské legislativy. Automobilová doprava je podle údajů odboru životního prostředí zdrojem 60% emisí dusíku na území kraje. Proto je třeba při navrhování posuzovat jednotlivé uliční prostory na hlavních komunikacích z hlediska přípustných koncentrací oxidu uhličitého.

Dopravu je potřeba řešit tak, aby se maximálně přispělo ke snížení koncentrací znečišťujících látek v nejvíce postižených oblastech. Jedná se o sídla, kde centrem prochází hlavní dopravní tepny např. Zlín, Otrokovice, Napajedla, Uherské Hradiště, Vsetín a Valašské Meziříčí. Řešením je lepší koordinace dopravy a snížení nutnosti brzdění a rozjíždění v prostoru křižovek realizací efektivnějších systémů řízení provozu.

V Městských aglomeracích bychom měli podporovat spolupráci individuální a veřejné hromadné dopravy systémem P+R (park and ride) a B+R (bike and ride), zlepšit organizaci a regulaci silniční dopravy.

Kde je to možné, tam bychom měli budovat obchvaty měst a obcí a kapacitní rychlostní komunikace pro dálkovou a tranzitní osobní i nákladní dopravu a tím zvyšovat její plynulost a snižovat zatížení okolního prostředí hlukem a emisemi. Důležité je však, ještě předtím než začneme budovat nové dopravní stavby, posoudit jejich vlivy na životní prostředí, tak aby následné dopady byly co nejnižší.

Návrh 2 – Zóny se stanovenou rychlostí 30km/hod

Zastánci motorové dopravy se snaží přesvědčit, že nižší rychlosti způsobují zvýšení exhalací, projekty dopravního zklidňování však dokazují, že rychlost 30 km/hod představuje i nižší emise. Zlepšení je způsobeno kombinovaným efektem: nižší rychlost = změna způsobu jízdy, neboť jsou odstraněny prudké akcelerace (zrychlování) a decelerace (zpomalování). Plynulá jízda je tedy zdrojem menších emisí škodlivin.

Škodlivý účinek hluku způsobeného dopravou je často přehlížen. Bývá spojován s obtížemi zhodnotit situaci odpovídajícím způsobem. Hluk je totiž pocíťován především subjektivně. Na základě měření rychlosti a objemu dopravy lze stanovit, že snížení současné hladiny hluku na polovinu (o 10dB) vyžaduje snížení dopravy o 90%. Podobného efektu však může být rovněž dosaženo celkovým snížením rychlosti dopravy na 30 km/hod.

Musíme brát zřetel na základní environmentální požadavky na dopravu, které jsou stanovené Státní politikou ŽP např. podporovat vhodná technická a infrastrukturní opatření, jako jsou obchvaty a protihlukové bariéry, vedoucí k minimalizaci zdravotních rizik a negativních vlivů na životní prostředí – hluk, emise. Podporovat veřejnou osobní dopravu všech druhů – železniční, linkovou autobusovou a městskou hromadnou. Podporovat změnu podílu silniční nákladní dopravy ve prospěch dopravy přijatelnější pro životní prostředí. Také podporovat cyklistickou a pěší dopravu.

5.9 Bezpečnost silničního provozu

Nejen, že rozvoj dopravy výrazně přispívá k rozvoji ekonomiky, ale přináší také mnoho negativních dopadů při nehodách v silničním provozu. K nejzávažnějším patří ztráty na životech a zdraví osob a vysoké finanční a materiální ztráty.

Vývoj v této oblasti je stále negativní a nekoresponduje s vývojem ve většině zemí Evropské unie, kde dochází k trvalému snižování počtu nehod a zejména jejich následků včetně těch nejhorších. 1300 až 1500 usmrcených osob průměrně za rok v ČR je opravdu vysoké číslo. Dle prohlášení ministra dopravy by se měl počet usmrcených do roku 2007 snížit na polovinu. Jednou z priorit dopravní politiky ČR je proto také zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Vývoj nehod vždy ovlivňují tři základní faktory: lidský činitel, vozidlo a komunikace.

Také počet dopravních nehod ve Zlínském kraji rok od roku narůstá, což můžeme vidět z přílohy číslo P IV. Do konce května roku 2004 byl v kraji vyšší počet dopravních nehod než za celý rok 2003.

Návrh 1 – Zvýšení bezpečnosti provozu společným zájmem

Základní podmínkou pro úspěšnou realizaci opatření není jen to, že odpovědní činitelé přijmou a zařadí do svých priorit náležitá opatření, ale musí je přijmout a podporovat i široká veřejnost. Zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích se proto musí stát společným zájmem a prioritní oblastí činnosti všech zúčastněných:

- *Stát* – investovat do bezpečné infrastruktury,
- *Správci komunikací* – dostatečně udržovat a opravovat komunikace,
- *Poslanci* – schvalovat účinné zákony,
- *Dopravní policie* – účinně postihovat neukázněné řidiče,
- *Autoškoly* – dostatečně připravit budoucí řidiče,
- *Státní technické kontroly* – pouštět do provozu jen bezpečná vozidla,
- *Dopravci* – nenutit řidiče k vyšším výkonům,
- *Masmédia* – věnovat bezpečnosti provozu dostatečnou pozornost,
- *Projektanti* – navrhovat bezpečné silnice.

Každý z nich nese svůj díl spoluzodpovědnosti. Na druhé straně to znamená, že každý z nich může ve své činnosti přispět k tomu, aby doprava byla bezpečná, bez tragických následků. Klíčovou roli zde nepochybně hraje Ministerstvo dopravy jako ústřední orgán státní správy odpovědný za bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Co však nedokážeme změnit, alespoň ne hned, je chování některých řidičů na silnicích. Souvisí to s nízkou úrovní sociálního chování mnoha z nás. Bezohlednost a egoismus vidíme všude kolem nás. Snížení nehodovosti je tedy otázkou morálních hodnot společnosti a stálého preventivního působení na člověka.

Návrh 2 – Kvalitní a bezpečná komunikace s odpovídajícím vybavením a dopravním značením

I Když příčinou mnoha nehod může být jistě lidský faktor, při podrobné analýze dopravních nehod, hlavně v místech nehodových lokalit, může mít na nehodovost vliv právě stav povrchu vozovky nebo stav komunikace jako takový. Zde je potom nutná podrobná analýza nehodového místa s návrhem opatření pro zlepšení stávajícího stavu z hlediska komunikace.

Opatření můžeme rozdělit na krátkodobá a dlouhodobá. Cílem dlouhodobých opatření je zlepšení stavebních parametrů komunikace, jsou však časově i finančně náročná (např. celková rekonstrukce vozovky, vybudování okružní křižovatky). Krátkodobá opatření může podle potřeby operativně provádět správce komunikace (např. zdrsnění povrchu). Z hlediska účinnosti však mohou mít tato opatření i trvalý charakter.

Mezi bezpečnostní prvky na pozemních komunikacích tedy patří:

- *Vybudování okružní křižovatky* – je vhodné např. při vjezdu do intravilánu měst a obcí nebo u velkých obchodních center jako prostředek zklidnění dopravy.
- *Zdrsnění povrchu* – dojde ke zvýšení tření na hladkém povrchu vozovky a tím k zabránění smyku vozidla.
- *Ochranný ostrůvek pro pěší* – je to v zájmu bezpečnosti pěších při přechodu přes širokou komunikaci, musí se dát ale pozor, aby nebyla příliš velká vzdálenost od vnější hrany komunikace po ostrůvek, která tak prodlužuje dobu přecházení.
- *Vjezdové ostrůvky v obcích* – uspořádání vjezdu do obce má být takové, aby znemožnilo přenos vysokých rychlostí z extravilánu do intravilánu.

- *V obytných zónách užší šířka komunikace* – má efekt žádoucího snížení rychlosti vozidel pomocí fyzického zúžení komunikace
- *Zpomalovací retardéry* – především kde je větší pohyb dětí např. u škol, při vjezdu do bytných zón apod.
- *Opticko-psychologická brzda* nebo *opticko-akustická brzda* – navrhuje se před místy vyžadujícími snížení rychlosti, jako je křižovatka, přechod pro chodce, vjezd do obce nebo zklidňované oblasti. U akustické brzdy řidič navíc vnímá vibraci.

Nápravná opatření v nehodových lokalitách by měla být navrhována komplexně, jinak se může stát, že neúplná řešení se mohou zcela minout účinkem.

Návrh 3 – Úprava na komunikacích pro zrakově postižené

Do bezpečnosti můžeme také zařadit stavební úpravy na komunikacích pro zrakově postižené osoby. Cílem je, aby lidé s tímto postižením mohli jako občané uplatňovat stejná práva a plnit stejné povinnosti jako ostatní lidé. Bariéry pro tyto občany nejčastěji vznikají realizací staveb, kde nebylo uvažováno s tím, že stavbu budou užívat i tyto osoby. Těžiště problematiky stavebních úprav pro zrakově postižené občany je především v územním, stavebním a kolaudačním řízení. Právě v rámci těchto procesů je možné odpovídajícím způsobem prosadit požadavky zabezpečující naplnění smyslu vyhlášky.

Možnosti použití jednotlivých opatření na komunikacích:

- *Vodící pás pro nevidomé a slabozraké na přechodech pro chodce* – určuje zrakově postiženým osobám přesný směr chůze při přecházení vozovky. Používá se především na přechodech které mají šikmý sklon nebo na přechodech přes širokou komunikaci. Provádění vodícího pásu na přechodech pro chodce je chráněno patentem. [29]
- *Varovný pás* – ohraničuje místo, které je pro zrakově postižené osoby trvale nebezpečné a není možné je vyhodnocovat jen hmatově bílou holí. Jedná se zejména označení hranice mezi chodníkem a vozovkou na přechodu.
- *Signální pás* – označují nevidomému nebo slabozrakému orientačně důležité místo, které potřebuje přesně identifikovat např. z důvodu nástupu do vozidla hromadné dopravy, přecházení ulice apod.

5.10 Aktivity a zásady realizace

Řešení dopravní infrastruktury je v současných podmínkách velmi závislé na přístupu centrálních orgánů k rozvoji daného území. Základním problémem je většinou zařazení realizace jednotlivé dopravní akce do státního plánu, potřeba zvýšení její podpory od samosprávy, malá provázanost s podnikatelskými subjekty a neochota, či někdy až neschopnost, diskutovat o problému a řešit jej. Svoji roli musí sehrát stát, regiony i jednotlivá města, která projeví zájem o zlepšení dopravní situace. To platí i pro širokou veřejnost.

Pro uskutečnění návrhů řešení vývoje dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji jsou významné především tyto aktivity a zásady realizace na těchto úrovních:

Na národní úrovni

Veškerá nadřazená silniční síť a také železniční tratě zůstává v rozhodovací kompetenci Ministerstva dopravy a spojů respektive odborných organizací, jako jsou Ředitelství silnic a dálnic, České dráhy a Státní fond dopravní infrastruktury. Dosažení krajských cílů spočívá v prosazení staveb do závazných národních harmonogramů a ve zvýšení zdrojů financování např. koncesní výstavbou.

Na úrovni kraje

Nejdůležitější návrhy řešení lze podpořit nepřímo. Kraj by měl vyvíjet politický lobbying za prosazení svých požadavků a účelově ho posilovat ve shodě se sousedními kraji.

V mezích kompetencí kraje a obcí je přispět v úvodních investičních fázích např. stabilizací území v trasách dle územní projektové dokumentace.

Síť silnic II. a III. třídy by měla být rozvíjena na základě víceletého plánu respektive koncepce, ze které vychází i plán údržby a činnosti organizací Správy a údržby silnic. Kraj má přímé rozpočtové zdroje a zdroje z Státního fondu dopravní infrastruktury. Efektivnost akcí a činností lze mimo jiné zajistit otevřenou soutěží dodavatelů, včetně krajských organizací SÚS a výkonnostním plánováním.

Rozvoj železniční dopravy by měl být koordinován podle společné potřeby kraje a Českých drah v uvedených úsecích tratí a v jejich využití pro integrovaný dopravní systém.

Na úrovni obce:

Obce by měli připravit územně plánovací podklady a stabilizace území v záměrových trasách dopravní infrastruktury. Sem spadá především:

- Příprava víceletých finančních a investičních výhledů,
- Příprava projektů cyklotras,
- Motivace zřízených organizací a plánování s ohledem k specifickým cílům,
- Spoluúčast na řešení dopravní obslužnosti,
- Vypracování havarijních plánů,
- Příprava projektů na omezení rizika záplav.

5.11 Možná rizika návrhů

Jedno z rizik koncepce rozvoje dopravních infrastruktury ve Zlínském kraji spočívá v rychlém růstu individuální automobilové dopravy, který v současné době podstatně předstihuje tempo výstavby silnic a zpomalením výstavby silniční sítě se tento nesoulad bude prohlubovat s vážnými negativními důsledky např. zatížením ŽP.

Proto je nutné především podporovat projekty snižující zatížení životního prostředí a rozvoje druhů dopravy příznivých životnímu prostředí a vhodnými opatřeními přenést zájem na tyto druhy dopravy. Dále je to nutnost kvalitního napojení na mezinárodní dopravní síť, což byla jedna z podmínek přijetí do EU.

Ke snížení těchto rizik je ovšem třeba získat potřebné finanční prostředky nebo příslušné úvěry. Nedostatek finančních prostředků, který se ukazuje velmi vážným, může časově značně odsunout realizaci prioritních záměrů v rozvoji sítě dopravních cest až k nepřijatelnému vzdálenému horizontu.

Pouze za podmínky dobře připravených projektů a programů je možno počítat u projektů společného zájmu s EU s doplňkovými zdroji ze strukturálních fondů EU. Dalšími závažnými riziky jsou také:

- nedostatek finančních prostředků na údržbu dopravních sítí, což zapříčiňuje zhoršování jejich technického stavu,

- nedostatek finančních prostředků na lokální dopravní řešení, což zapříčiňuje kongesce v určitých směrech nebo oblastech,
- nedostatek finančních prostředků na návaznost a propojení transevropských dopravních sítí, což může zapříčinit dopravní izolaci kraje.

Doporučuji vzhledem k dosavadnímu tempu výstavby a budoucímu nárůstu intenzit provozu respektovat cílové rozvojové záměry Ministerstva dopravy a spojů ve všech oblastech, zejména z hlediska územního plánování, přípravy projektů a programů i projednávání pomoci EU a zaměřit se na získávání dodatečných finančních prostředků ze strukturálních fondů EU i soukromých zdrojů.

5.12 Shrnutí koncepce vývoje dopravy

Cílem mé práce byla koncepce vývoje dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji. Jsou zde řešeny všechny základní druhy dopravy. Výsledkem je definování návrhů na zlepšení dopravní infrastruktury především silniční, ale i železniční, letecké, vodní, cyklistické, pěší a veřejné osobní dopravy. Koncepce jsou navrženy s ohledem na komplexní přístupy k dopravní infrastruktuře a její výhledové plánování.

Výhledová silniční síť Zlínského kraje je jednoznačně založena na existenci silničních tahů mezinárodního a celostátního významu. Jedná se o dálnici D1, rychlostní silnice R55, R49 a R35. Tyto silniční tahy společně se silničními tahy krajského významu tvoří základní komunikační síť.

Co se týká koncepce silniční dopravy, ta zabrala převážnou část mé práce. Brala jsem v úvahu, že kvalitní dopravní infrastruktura je nezbytnou podmínkou pro rozvoj ekonomiky ve Zlínském kraji a pro zajištění její konkurenceschopnosti na českém trhu.

U silniční dopravy je největší nevýhodou, že Zlínský kraj nemá ani jeden kilometr dálnice. Vybudování dálnice D1 do Hulína a její napojení na rychlostní silnici R55 a R49 proto považuji za jeden z nejdůležitějších úkolů.

Doprava je na některých úsecích příliš zatížená, a po vybudování výhledové silniční sítě, se tento stav ještě zhorší. Proto jsem navrhla zkapacitnění nejdůležitějších silnic tzn. z dvoupruhového uspořádání na čtyřpruhové. Součástí koncepce silniční dopravy je i efektivní údržba silnic II. a III. tříd. Podporou regionální dopravní infrastruktury, se

zlepší dopravní obslužnost obcí. Dále by se měla zlepšit především dopravní situace ve městech a její vnější dopravní napojení..

Dalším úkolem je výstavba nových komunikací vedoucích tranzitní a těžkou dopravu mimo zastavěné území města. Rekonstrukce stávající silniční sítě na standard vyspělých evropských zemí přispěje k atraktivitě bydlení ve Zlínském kraji. Cílem je umožnit snadnou dopravu obyvatel do zaměstnání, do škol a za zábavou. Vytvořit atraktivní nabídku nových ploch pro podnikání a celkově přispět k rozvoji ekonomiky v rámci celého kraje.

Také jsem se zabývala tím, zda je lepší využít stávající silniční síť pomocí její optimalizace nebo budovat novou infrastrukturu.

U železniční dopravy je důležité zlepšení parametrů a modernizace významných železničních mimokoridorových tratí. Dále podporovat postupnou změnu podílu nákladní přepravy ve prospěch železniční a kombinované dopravy. Výrazně se tak může ulehčit hlavním silničním tahům.

Pro leteckou dopravu je důležité využít letiště v Kunovicích. Především aby se vyřešili majetkoprávní otázky a vlastníkem nebo-li prioritním akcionářem letiště se stal Zlínský kraj, případně jednotlivé městské úřady (Kunovice, Uherské Hradiště, Zlín). Tím by zde mohla být provozována pravidelná letecká doprava. Zlínský kraj se tak může stát těžištěm obchodu a služeb.

Co se týká vodní dopravy, cílem je využít vodní trasu Otrokovice – Rohatec pro rekreační účely a také pro vodní dopravu. K rozvoji turistického ruchu na této trase je přínosné vybudování turistických terminálů.

Cílem cyklistické dopravy je vybudovat bezpečné cyklotrasy, které budou sloužit nejen rozvoji cestovního ruchu, ale především běžnému, dennodennímu využití kola. Neméně důležitým úkolem je podpora bezpečnosti cyklistů. Dále eliminovat provoz cyklistů na silnicích I. třídy. Navržená kvalitní hustá síť cyklistických stezek pomůže vytvořit ze Zlínského kraje vzorový příklad zdravého regionu, propagujícího díky vhodnému funkčnímu uspořádání nový životní styl bez závislosti na automobilu.

Cílem rozvoje pěší dopravy je zajištění maximální bezpečnosti a komfortu pěších. Nedílnou součástí koncepce vývoje pěší dopravy je také pomoc občanům se zdravotním

postižením. Měli bychom vytvořit podmínky pro nezávislý pohyb osob s omezenou schopností pohybu.

Pokud jde o veřejnou osobní dopravu, tak považuji za důležité redukovat automobilovou dopravu ve městech, tím že budeme podporovat městskou hromadnou dopravu. A dále zavést integrovaný systém hromadný dopravy ve Zlínském kraji.

Zabývám se také životním prostředím, na které má především silniční doprava velký vliv. Jde především o opatření v oblasti ochrany ovzduší. Kde je to možné, tam by se měly budovat obchvaty měst nebo zkapacitnit silnice pro plynulejší průjezd. Naopak v obytných zónách ke snížení hluku i emisí přispěje stanovení rychlosti 30km/hod.

Neméně důležitá je i bezpečnost silničního provozu. Zvýšení bezpečnosti provozu by se mělo stát společným zájmem. Cílem je vybudovat kvalitní a bezpečné komunikace s odpovídajícím vybavením a dopravním značením.

Pro dosažení návrhů řešení vývoje dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji jsem popsala významné aktivity a zásady realizace, a to na úrovni národní, na úrovni Zlínského kraje i jednotlivých obcí. Také jsem ve stručnosti popsala možná rizika návrhů. Jedním z nich je, že růst automobilové dopravy bude větší než tempo výstavby silnic. Dalším možným rizikem je nedostatek finančních zdrojů na opravy, údržbu a výstavbu dopravní infrastruktury.

ZÁVĚR

V této diplomové práci jsem se zabývala dopravní infrastrukturou ve Zlínském kraji. Smyslem této práce bylo vytvořit koncepci rozvoje dopravní infrastruktury, která by jasným způsobem definovala a podporovala rozvoj jednotlivých druhů doprav za předpokladu udržitelného stavu životního prostředí a za zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

V první části jsem rozebrala dopravu z teoretického hlediska. Popsala jsem dopravní systém v podmínkách České republiky a základní charakteristiky jednotlivých druhů dopravy. Čím se zabývá dopravní politika a jaké faktory ji ovlivňují. Jaké jsou směry rozvoje dopravy v České republice pro léta 2005 až 2013. Dále jsem popsala možnosti financování dopravní infrastruktury. Také jsem se zabývala tím, jaké má doprava negativní vlivy na životní prostředí. Důležitou součástí je také bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Ve druhé části jsem podrobněji charakterizovala řešené území, tedy Zlínský kraj. Zabývala jsem se vazbou kraje na vnější dopravní síť a širšími dopravními souvislostmi i z hlediska České republiky. Dále jsem provedla rozbor současného stavu dopravní situace v kraji. Zde jsem popsala nejen přednosti jednotlivých druhů doprav, ale i nedostatky, které je třeba zlepšit. Součástí je i popsání výhledové silniční sítě, která je pro veřejnost v současné době nejaktuálnější.

Kapitola koncepce rozvoje dopravy už zahrnuje mé návrhy na zlepšení dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji. Zde jsem se zabývala všemi druhy dopravy, a to silniční, železniční, vodní, leteckou, cyklistickou, pěší a veřejnou osobní dopravou. Neméně důležitá jsou i témata, které s dopravou souvisejí, a to životní prostředí a bezpečnost provozu. Ve stručnosti jsem popsala také aktivity a zásady realizace pro uskutečnění návrhů a možná rizika návrhů.

Snažila jsem se navrhnout rozvoj dopravních infrastruktury tak, aby došlo ke zlepšení současného stavu, aby výstavba dopravních sítí nezaostávala za vývojem dopravy a potřebou společnosti. Aby došlo ke zlepšení kvality života obyvatel v kraji a k hospodářskému rozvoji kraje srovnatelného s evropskou úrovní.

RESUMÉ

The name of my diploma thesis is Development concept of transport infrastructure in Zlin region. I deal with road, rail, air, water, public, cycling and pedestrian transport.

Industry and economical development of Zlin region depends on traffic. That is why is so important to sort out very quickly the main problem of Zlin – traffic availability and transmittance.

There isn't any ☐ oběžovic of motorway in Zlin region. One of the most important things is to build motorway D1 from Vyskov to the northward of Moravia. Zlin should be connected with this motorway in Hulin. Without this motorway the living standard for local people could be worse because the investors could choose better region with better traffic conditions.

Other task is construction new road and reconstruction of existing network. Objective is easy transport of peoples to school, to business and so on. Transport is on some stage much too loaded. The worst situation is on road I/49. The reconstruction of this road should be finished in short time. Is important also effective service on road.

Next must improve transport situation in town. I thing it could accelerate the traveling. It won't be necessary to stop and start all the time on cross-roads. It could also help as for air pollution and traffic noise.

It's important also people to travel by bus or by train to persuade. I would prefer mainly the trains before the buses. The trains are quicker, more ☐ oběžovic ☐ e to environment and the roads won't be so full up. Of course we should build the cycling tracks as well. Objective of cycling transport is build safe cycling trail. Objective of pedestrian transport is maximum safety and comfort of hikers.

Electric railways have the local meaning. The nearest terminal important for international combined traffic is in Prerov. There isn't any international airport in Zlin region. It would be useful to use airport in Kunovice for periodic traffic. The tendency in water road is to use route from Otrokovice to Rohatec for recreational purposes.

Important is safety traffic on ground road too and limit road traffic accident. With transport hangs together the environment. It is important a security environmental air.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Monografické publikace:

- [1] BAŤA, J. A. *Budujeme stát*. 2. vyd. Zlín : Tisk, 1938. 184 s.
- [2] DRAHOTSKÝ, Ivo; ŠARADÍN, Pavel. *Dopravní politika*. 1. vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2003. 127 s. ISBN 8071945110.
- [3] EISLER, Jan. *Úvod do ekonomiky dopravy*. 1 vyd. Praha : Codex Bohemia, 1998. 281 s. ISBN 80-8596354-X.
- [4] HOSKOVEC, Jiří; ŠTIKAR, Jiří. *Přehled dopravní psychologie : historie, teorie, význam, aplikace*. 1. vyd. Praha : Univerzita Karlova, 1995. 80 s. ISBN 80-7066-981-0.
- [5] JUROVÁ, Marie. *Evropská unie – odvětví a infrastruktura*. 1. vyd. Praha : Computer Press, 1999. ix, 115 s. ISBN 807226219x.
- [6] NOVÁK, Jiří; PATRIK, Miroslav. *Doprava, životní prostředí a politika : sborník názorů na věc*. 1. vyd. Brno : Český a slovenský dopravní klub, 1993. 81 s. ISBN 8090133924.
- [7] PELTRÁM, Antonín; KOŘÍNKOVÁ, Květoslava. *Jednotná evropská dopravní politika*. 1. vyd. Praha : Nakladatelství dopravy a turistiky, 1998. 68 s. ISBN 8085884860.
- [8] ROBEŠ, Martin. *Město, prostor, doprava : o rozdělení uličního prostoru a bezpečnosti dopravy z pohledu uživatele*. 1. vyd. Brno : Český a Slovenský dopravní klub, 2002. 102 s. ISBN 80-901339-8-3.
- [9] RŮŽIČKA, Jiří. *Cesty k udržitelné dopravě ve městech*. 1 vyd. Brno : Český a slovenský dopravní klub, 1993. 46 s. ISBN 8090133916.
- [10] ŘEZNÍČEK, Bohumil; ŠARADÍN, Pavel. *Marketing v dopravě*. 1. vyd. Praha : Grada, 2001. 197 s. ISBN 80-247-0051-4.
- [11] ŠOTEK, Karel. *Dopravní informační a řídicí systémy*. 1. vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, 1998. 152 s. ISBN 8071941352.
- [12] TUZAR, Antonín. *Teorie dopravy*. 1. vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, 1996. 75 s. ISBN 8071940399.

- [13] ZELENÝ, Lubomír. *Doprava : ekonomické souvislosti rozvoje*. 1. vyd. Praha : Vysoká škola ekonomická, 1995. 111 s. ISBN 80-7079-402-X.

Sborníky příspěvků:

- [14] *Alternativní trendy dopravní politiky v ČR : Dopravní seminář, Rybník u Pobeřovic, 7. – 9. března 1997 : sborník z dopravního semináře*. Brno : Český a slovenský dopravní klub, 1997. 233 s. ISBN 8090133959.
- [15] *Doprava v období globalizace : Mezinárodní vědecká konference, Praha, 19. března 2001 : sborník příspěvků*. Praha : ČVUT, Dopravní fakulta, 2001. 115 s. ISBN 80-01-02350-8.
- [16] *Přínosy XXII. Světového silničního kongresu : Kongres, Kroměříž, 20. – 21. dubna 2004 : sborník z kongresu*. Praha : Česká silniční společnost, 2004. ISBN 80-02-01630-0.

Seriálové publikace:

- [17] *Doprava*. Praha : Centrum dopravního výzkumu, 2003-2005, roč. 45-47. ISSN 00125520.
- [18] *Silniční obzor*. Praha : Česká silniční společnost, 2003-2005, roč. 64-66. ISSN 0322-7154.

Elektronické zdroje:

- [19] *Centrum dopravního výzkumu* [online]. Cit. 2005-04-30. Dostupné na WWW: <http://www.cdv.cz>.
- [20] *Česká silniční společnost* [online]. Cit. 2005-03-15. Dostupné na WWW: <http://www.silnicnispolecnost.cz>.
- [21] *Český statistický úřad* [online]. Cit. 2005-03-14. Dostupné na WWW: <http://www.czso.cz>.
- [22] *Doprava pro 21. století* [online]. Cit. 2005-01-10. Dostupné na WWW: <http://www.doprava21.ecn.cz>.
- [23] *Generel dopravy Zlínského kraje* [online]. Cit. 2005-01-16. Dostupné na WWW: <http://www.kr-zlinsky.cz/vismo/450019/Generel%20dopravy%20ZK%2004-06-01.doc>.

- [24] *Ministerstvo dopravy a spojů ČR* [online]. Cit. 2005-01-18. Dostupné na WWW: <<http://www.mdcr.cz>>.
- [25] *Ministerstvo pro místní rozvoj* [online]. Cit. 2005-01-18. Dostupné na WWW: <<http://www.mmr.cz>>.
- [26] *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. Cit. 2005-02-09. Dostupné na WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz>>.
- [27] *Ředitelství silnic a dálnic České republiky* [online]. Cit. 2005-03-31. Dostupné na WWW: <<http://www.rsd.cz>>.
- [28] *Zlínský kraj* [online]. Cit. 2005-01-20. Dostupné na WWW: <<http://www.kr-zlinsky.cz>>.

Patentový dokument:

- [29] HANAČÍK, Radek. *Vodící pás pro nevidomé a slabozraké na přechodu pro chodce*. HANAČÍK Radek. E 01 F 9/04. Úřad průmyslového vlastnictví. 9785. 2000-03-27.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

AGC	Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách
AGN	Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu
AGTC	Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy
AGR	Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem
CEMT	Evropská konference ministrů dopravy
ČD	České dráhy a.s.
ČR	Česká republika
ČSPL	Československá plavba labská
EHK OSN	Evropská hospodářská komise OSN
EU	Evropská unie
CHKO	Chráněná krajinná oblast
ISPA	Nástroj pro strukturální politiku v předvstupním období
MDS	Ministerstvo dopravy a spojů ČR
MHD	Městská hromadná doprava
NRP	Národní rozvojový plán
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
PHARE	Fond podpory rozvoje a restrukturalizace ekonomiky
ŘLP	Řízení letového provozu
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SÚS	Správa a údržba silnic
TEM	Evropská dohoda transevropských magistrálách
TEN	Evropská dohoda o transevropských sítích

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1. Ovlivňování dopravní politiky České republiky	16
Obr. 2. Trasy IV. A VI. multimodálního koridoru	36
Obr. 3. Zatížení silniční sítě kraje (sčítání rok 2000)	40
Obr. 4. Orientační mapa české dálniční a silniční sítě.....	53
Obr. 5. Délka silnic ve Zlínském kraji – stav k 1. 7. 2004.	58

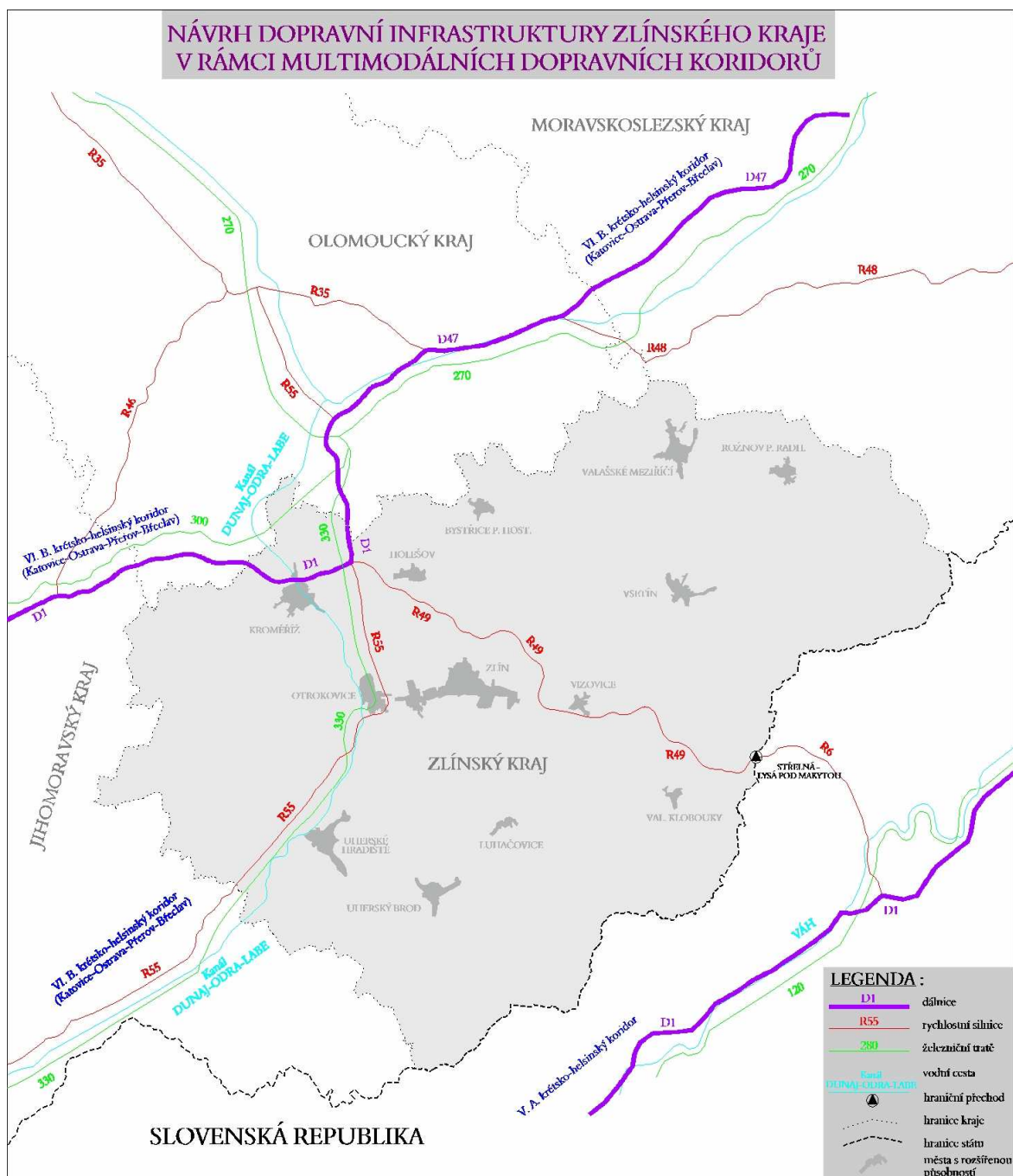
SEZNAM TABULEK

Tab. 1. Dopravní systém státu v podmínkách ČR	10
Tab. 2. Definice jednotlivých tříd silnic	12
Tab. 3. Hustota silniční a dálniční sítě (v roce 2000)	37
Tab. 4. Srovnání dopravní infrastruktury mezi jednotlivými kraji	43
Tab. 5. Přehled mostů dle stavu konstrukce na sil. II. a III. třídy ve Zlínském kraji	55
Tab. 6. Délka komunikací ve Zlínském kraji – stav k 1. 7. 2004.	58
Tab. 7. Kompletní informace o dálnici D1	59
Tab. 8. Kompletní informace o rychlostní silnici R49	61
Tab. 9. Kompletní informace o rychlostní silnici R55	63
Tab. 10. Seznam silnic I. tříd s popisem	64
Tab. 11. Přehled železničních tratí vedoucích přes území Zlínského kraje.....	68
Tab. 12. Výsledky průzkumu priorit uživatelů cyklistické infrastruktury.....	76

SEZNAM PŘÍLOH

- P I Návrh dopravní infrastruktury Zlínského kraje v rámci multimodálních
dopravních koridorů
- P II Změna zatřídění silniční sítě
- P III Stav povrchu vozovek silnic II. a III. třídy Zlínského kraje
- P IV Statistika dopravních nehod pro Zlínský kraj

PŘÍLOHA P I



Zdroj: Generel dopravy Zlínského kraje

PŘÍLOHA P II

Změna zatřídění silniční sítě

Číslo silnice	Úsek	Stávající třída	Navrhov. třída	Souvislost s výstavbou (modernizací)
I/35	hranice kraje – Val. Meziříčí	I.	II.	R35
	Val. Meziříčí – Rožnov p. R.	I.	II.	nová I/35
I/47	hranice kraje – Kroměříž – Hulín	I.	II.	D1
I/49	Otrokovice – Zlín	I.	II.	přeložka I/49- výhledově I/69
	Zlín – Vizovice	I.	II.	přeložka I/49- výhledově I/69
	Vizovice – Val. Polanka	I.	II.	R49, nová I/57
	Horní Lideč – státní hranice	I.	II.	R49
I/50	Zlechov – St. Město – Uh. Hradiště – Kunovice	I.	II.	nová I/50, nové připojení I/55
	Vésky - Veletiny	I.	III.	nová I/50
I/54	hr. kraje – Strání – st. hranice	I.	II.	I/50
I/55	hranice kraje - Hulín	I.	II.	D1
	Hulín - Otrokovice	I.	II.	R55, R49
	Otrokovice – Staré Město	I.	II.	R55
	Staré Město – Kunovice	I.	II.	R55
	Kunovice – hranice kraje	I.	II.	R55
I/56	hranice kraje – I/35	I.	II.	I/35, I/57, R49
I/57	hranice kraje – Val. Meziříčí	I.	II.	R35
	Val. Meziříčí – Vsetín	I.	II.	nová I/57
	Vsetín – Val. Polanka	I.	II.	nová I/57
	Val. Polanka – Horní Lideč	I.	II.	nová I/57, R49
	Horní Lideč – Val. Klobouky – Brumov-Bylnice – st. hranice	I.	II.	R49
I/58	Rožnov p. R. – hranice kraje	I.	II.	nová I/35
I/69	Vsetín – Vizovice	I.	II.	nová I/57, R49
I/71	Uherský Ostroh – hranice kraje	I.	II.	I/50, R55
II/150	Bystřice p. H. – Val. Meziříčí	II.	III.	nová II/150
II/367	Kroměříž - Tlumačov	II.	III.	D1, R55, R49
II/437	hranice kraje – Bystřice p. H.	II.	III.	II/150, II/438
II/438	Holešov – Otrokovice	II.	III.	R55, R49
II/488	Vizovice - Slavičín	II.	III.	jižní tah, R49
II/490	hranice kraje - Holešov	II.	III.	D1, R49
	Zlín – Biskupice	II.	III.	II/497, III/4972
II/495	hranice kraje – Uherský Ostroh – Hluk – Uherský Brod	II.	III.	R55, I/55, I/50
II/496	Luhačovice – Bojkovice – I/50	II.	III.	jižní tah, II/490

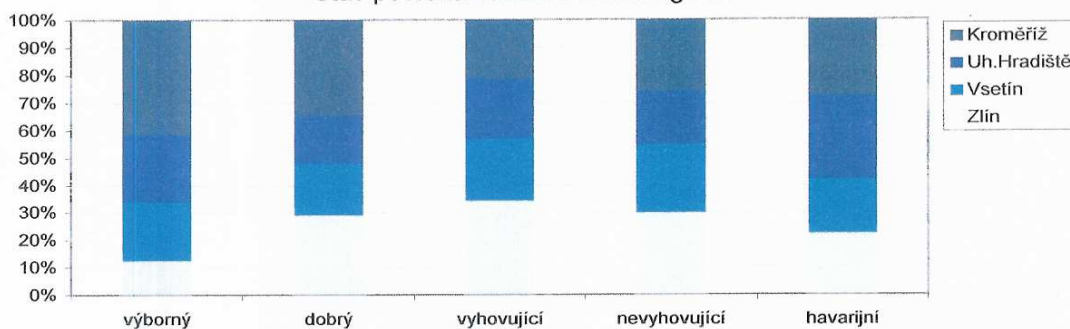
Zdroj: Generel dopravy Zlínského kraje

PŘÍLOHA P III

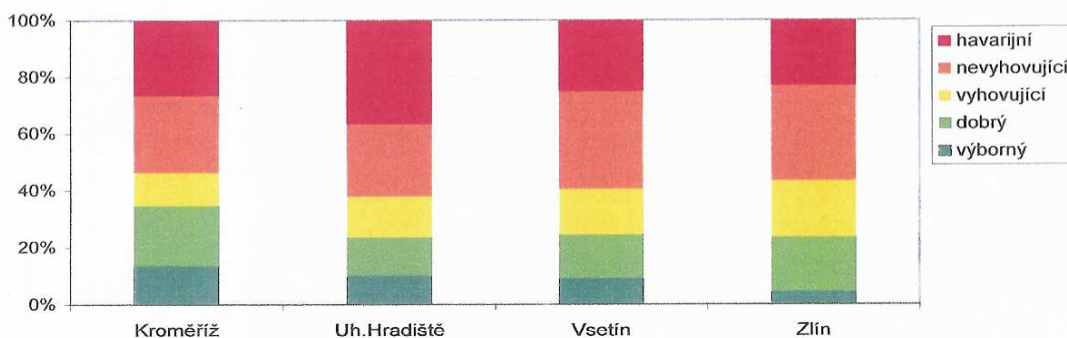
Stav povrchu vozovek silnic II. a III. třídy Zlínského kraje

II. + III. Okres	Stav					Celkem
	výborný	dobrý	vyhovující	nevyhovující	havarijní	
Kroměříž	69 011	108 500	59 151	139 021	136 089	511 772
Uh.Hradiště	41 040	54 694	58 656	103 853	149 341	407 584
Vsetín	35 367	60 222	63 234	134 610	99 157	392 590
Zlín	20 455	90 338	93 574	158 432	108 895	471 694
Celkový součet	165 873	313 754	274 615	535 916	493 482	1 783 640

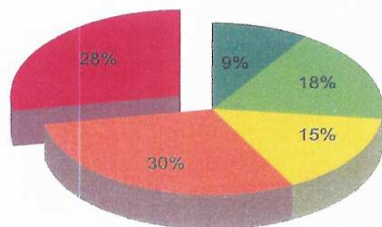
Stav povrchu vozovek dle kategorie



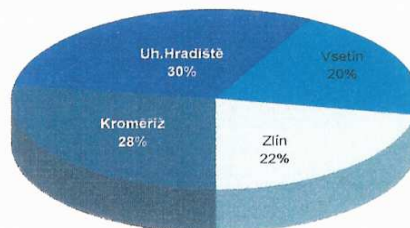
Stav povrchu vozovek v okresech



Stav povrchu vozovek II. a III. třídy



Havarijní úseky silnic II. a III. třídy



PŘÍLOHA P IV

Statistika dopravních nehod pro Zlínský kraj.

Tabulky uvádí celkové počty dopravních nehod a jejich následků v jednotlivých okresech a součet pro Zlínský kraj do 31.5.2004

Rok 2004	okres Zlín	okres Kroměříž	okres Uh.Hradiště	okres Vsetín	Zlínský kraj
Celkem DN	1168	450	825	933	3376
Zranění smrtelné	9	3	6	4	22
Zranění těžké	22	21	18	10	71
Zranění lehké	178	87	121	114	500
Hmotná škoda	48 241 700 Kč	25 557 800 Kč	38 989 100 Kč	36 085 800 Kč	148 874 400 Kč

Rok 2003	okres Zlín	okres Kroměříž	okres Uh.Hradiště	okres Vsetín	Zlínský kraj
Celkem DN	1075	468	673	845	3061
Zranění smrtelné	5	2	5	5	17
Zranění těžké	30	24	26	14	94
Zranění lehké	179	97	131	118	525
Hmotná škoda	47 617 000 Kč	24 720 800 Kč	30 262 200 Kč	63 935 400 Kč	166 535 400 Kč

Rok 2002	okres Zlín	okres Kroměříž	okres Uh.Hradiště	okres Vsetín	Zlínský kraj
Celkem DN	1030	443	621	755	2849
Zranění smrtelné	5	5	6	7	23
Zranění těžké	30	21	25	23	99
Zranění lehké	171	111	115	91	488
Hmotná škoda	41 482 400 Kč	22 843 200 Kč	27 346 200 Kč	26 802 700 Kč	118 474 500 Kč

Rok 2001	okres Zlín	okres Kroměříž	okres Uh.Hradiště	okres Vsetín	Zlínský kraj
Celkem DN	1033	432	645	705	2815
Zranění smrtelné	3	4	8	5	20
Zranění těžké	34	16	33	8	91
Zranění lehké	174	78	102	111	465
Hmotná škoda	39 701 300 Kč	17 392 800 Kč	23 725 800 Kč	21 431 700 Kč	102 251 600 Kč

Zdroj: Statistiky dopravních nehod ŘSDP PP PČR