

Význam dopravní infrastruktury pro rozvoj Zlínského kraje

Bc. Zuzana Valchářová

Diplomová práce
2019

 Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
akademický rok: 2018/2019

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Zuzana Valchářová**
Osobní číslo: **M170270**
Studijní program: **N6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Význam dopravní infrastruktury pro rozvoj Zlínského kraje**

Zásady pro vypracování:

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

I. Teoretická část

- Definujte základní pojmy v oblasti dopravy a dopravní infrastruktury.
- Popište problematiku dopravy ve vztahu k regionálnímu rozvoji.

II. Praktická část

- Představte sociálně-ekonomickou charakteristiku Zlínského kraje.
- Analyzujte současný stav dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji.
- Navrhněte opatření pro zlepšení dopravní infrastruktury v kraji.

Závěr

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

Seznam odborné literatury:

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2011, 286 s. ISBN 978-80-245-1759-9.

HUTTON, Barry. *Planning Sustainable Transport*. 1st ed. London: Routledge, 2013, 430 s. ISBN 978-1-84971-391-7.

MACHARIS, Cathy et al. *Sustainable Logistic*. 1st ed. Bingley: Emerald group publishing, 2014, 310 s. ISBN 978-1-78441-062-9.

ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. 2. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2014, 281 s. ISBN 978-80-7395-852-7.

Vedoucí diplomové práce: Ing. Lukáš Danko, Ph.D.
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání diplomové práce: 14. prosince 2018
Termín odevzdání diplomové práce: 16. dubna 2019

Ve Zlíně dne 14. prosince 2018

L.S.

doc. Ing. David Tuček, Ph.D.
děkan

RNDr. Pavel Bednář, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové práce bude uložen na elektronickém nosiči v příruční knihovně Fakulty managementu a ekonomiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s přípuští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem diplomové práce jakýkoliv softwarový produkt, považuji se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

1. že jsem na diplomové práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
2. že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně

Jméno a příjmení: Zuzana Valchářová

.....
podpis diplomanta

ABSTRAKT

Cílem této diplomové práce je zjistit, jaký význam má dopravní infrastruktura pro rozvoj Zlínského kraje a navrhnout možnosti pro její zlepšení a modernizaci. Teoretická část je zaměřena na vysvětlení základních pojmů z oblasti dopravy a na obecný popis dopravní infrastruktury. V části praktické je charakterizován Zlínský kraj a současný stav dopravní situace v kraji. Na základě zjištěných poznatků z praktické části jsou vytvořeny návrhy modernizace dopravy v kraji, které přispějí k rozvoji Zlínského kraje.

Klíčová slova: veřejná doprava, doprava, Zlínský kraj, dopravní infrastruktura, regionální rozvoj.

ABSTRACT

The aim of this Thesis is to find out the importance of the transport infrastructure for the development of the Zlín region and propose options for its improvement and modernization. The theoretical part is focused on explanation of basic concepts of transport and general description of transport infrastructure. The practical part describes the Zlín Region and the current state of the traffic situation in the region. Based on the knowledge from the practical part, there are created proposals for modernization of transport in the region, which will contribute to the development of the Zlín Region.

Keywords: public transport, transport, Zlín region, transport infrastructure, regional development.

Ráda bych poděkovala panu Ing. Lukáši Dankovi, Ph.D., za ochotu, vstřícnost a odbornou pomoc při zpracování mé diplomové práce.

Dále bych také chtěla poděkovat společnosti KOVED za poskytnuté materiály týkající se veřejné dopravy a za možnost konzultování dané problematiky.

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

OBSAH

ÚVOD.....	8
CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE.....	9
I TEORETICKÁ ČÁST.....	10
1 DOPRAVA V KONTEXTU VEŘEJNÉ SPRÁVY A REGIONÁLNÍHO ROZVOJE.....	11
1.1 ZÁKLADNÍ POJMY	11
1.1.1 Doprava	11
1.1.2 Přeprava.....	12
1.1.3 Dopravce x přepravce	12
1.2 DRUHY DOPRAVY	12
1.2.1 Silniční doprava	13
1.2.2 Železniční doprava	14
1.2.3 Vodní doprava	15
1.2.4 Letecká doprava	16
1.3 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST.....	17
1.4 INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY	18
1.4.1 Faktory ovlivňující vznik a existenci IDS.....	20
1.4.2 Organizační struktura a financování	21
1.5 LEGISLATIVA V OBLASTI DOPRAVY	22
1.5.1 Legislativa dopravy v obecné rovině	22
1.5.2 Legislativa jednotlivých druhů dopravy.....	22
1.6 EKONOMICKÁ STRÁNKA DOPRAVY	24
1.6.1 Financování dopravy	25
1.6.2 Financování dopravy z EU.....	28
1.7 FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ VÝVOJ DOPRAVY.....	29
1.7.1 Politické aspekty	30
1.7.2 Ekonomické aspekty	30
1.7.3 Sociální aspekty	30
1.7.4 Ekologické aspekty	30
1.7.5 Technické aspekty	31
1.7.6 Migrace	31
1.7.7 Vývoj měst	31
1.7.8 Problémy meziměstské dopravy	31
2 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA.....	33
2.1 OBECNÁ CHARAKTERISTIKA	33
2.2 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA V EU	34
2.2.1 Priority EU	34
2.2.2 Regulace EU v jednotlivých druzích dopravy	35
2.3 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA V ČR	36
2.3.1 Rozvoj dopravní infrastruktury v ČR.....	37
3 DOPRAVA JAKO NÁSTROJ REGIONÁLNÍHO ROZVOJE	39

II PRAKTICKÁ ČÁST	41
4 CHARAKTERISTIKA ZLÍNSKÉHO KRAJE	42
4.1 ZÁKLADNÍ VYMEZENÍ REGIONU	42
4.2 EKONOMICKÉ UKAZATELE	43
4.3 GEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA	44
5 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVNÍ SITUACE VE ZLÍNSKÉM KRAJI	47
5.1 DOPRAVNÍ SPOLEČNOSTI V KRAJI	47
5.1.1 Dopravci linkové dopravy	47
5.1.2 Dopravci železniční dopravy	48
5.1.3 Systém městské hromadné dopravy	49
5.2 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST A JEJÍ FINANCOVÁNÍ	49
5.2.1 Centrální dispečink	52
5.3 VÝZNAMNÉ KORIDORY	53
5.3.1 Silniční doprava	54
5.3.2 Železniční doprava	56
5.3.3 Cyklistická doprava	59
5.4 STRATEGICKÉ DOPRAVNÍ PLÁNOVÁNÍ	61
5.4.1 Dopravní sektorové strategie	61
5.4.2 Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR	62
6 NÁVRH MODERNIZACE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY PŘÍSPÍVAJÍCÍ K ROZVOJI ZLÍNSKÉHO KRAJE	64
6.1 NÁVRH Č. 1 – PODPORA CYKLODOPRAVY PRO ROZVOJ MĚST A BUDOVÁNÍ SYSTÉMU BIKE+RIDE	64
6.2 NÁVRH Č. 2 – ZLEPŠENÍ NÁVAZNOSTI MEZI ŽELEZNICEMI A AUTOBUSY	68
6.3 VYHODNOCENÍ NÁVRHŮ	71
ZÁVĚR	72
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	73
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	78
SEZNAM OBRÁZKŮ	80
SEZNAM TABULEK	81
SEZNAM PŘÍLOH	82

ÚVOD

Doprava je neodmyslitelnou součástí života každého z nás. Zabezpečuje nejen přepravu osob a věcí, ale také energií či informací. Pomocí dopravy jsou spojena města, státy i kontinenty a zajišťuje vzájemnou komunikaci mezi lidmi. Jedná se však o složitý systém služeb, technologií a sítí, který je potřeba řídit a usměrňovat.

Je důležitou částí národního hospodářství, která má dopad téměř na všechny oblasti soukromého i veřejného života a podnikatelské sféry. Na jednu stranu jde o oblast hodně finančně náročnou, na druhou stranu však přispívá do příjmové stránky veřejných rozpočtů. Doprava je však nezbytnou podmínkou pro zvyšování konkurenceschopnosti České republiky, proto je potřeba o tuto oblast pečovat, zajišťovat její rozvoj a modernizaci.

Má diplomová práce se zabývá problematikou vlivu dopravní infrastruktury na rozvoj Zlínského kraje. Jelikož je doprava nedílnou podmínkou pro rozvoj kraje a zajištění jeho konkurenceschopnosti, je potřeba, aby kraj dbal na její rozvoj. Jistým problémem může být fakt, že doprava je málo výdělečnou činností. Z toho důvodu není pro kraj jednoduché dosáhnout veškerých stanovených vizí v této oblasti. Řešení, které pomůže naplnit tyto vize, představuje možnost čerpání financí z Evropských strukturálních fondů. Zejména díky nim mohou být uskutečněny akce, které by kraj bez podpory EU nikdy nemohl realizovat.

V současné době je hodně diskutovaným problémem v souvislosti s neustále rostoucí intenzitou dopravy vliv na životní prostředí. Dochází k nárůstu dopravy nákladní, ale také individuální, která představuje z pohledu zátěže životního prostředí značný problém. S růstem přepravních výkonů v individuální automobilové dopravě (IAD) dochází k poklesu vytiženosti automobilů, což má za následek zvýšení jejich počtu na silnicích. Podle dostupných statistik by se dalo říci, že jezdíme v automobilech už téměř sami. Takové chování je však velice neekonomické a nešetrné k životnímu prostředí. Proto bychom se v rámci udržitelného rozvoje měli více soustředit na ochranu životního prostředí a jeho zachování pro další generace. Z tohoto pohledu je důležité zaměřit se i na alternativní druhy dopravy jako je cyklistika, či na podporu veřejné dopravy, díky které může dojít k poklesu využití IAD.

CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Primárním cílem této práce je zjistit, jaký vliv má dopravní infrastruktura na rozvoj Zlínského kraje. Na základě informací vycházejících z této práce budou navržena určitá opatření, která k jeho rozvoji pozitivně přispějí.

Úkolem první části práce je především vymezení základních pojmů z oblasti dopravy a obecný popis dopravní infrastruktury. Tato část bude vypracována zejména z knižních zdrojů. Další bodem bude analýza současné dopravní situace v kraji.

Vzhledem k tomu, že pro oblast dopravy existuje velké množství dostupných zdrojů, zvolila jsem pro její vypracování metodu tzv. desk research („výzkum od stolu“). Jde o metodu, která vychází z již existujících dat a zahrnuje vyhledávání, sběr, zpracování a analýzu sekundárních dat. Zdrojem těchto dat jsou zejména instituce veřejné správy, státní statistiky, veřejně dostupné databáze či soukromé instituce. V práci jsem navíc hodně čerpala informace z interních zdrojů společnosti KOVED.

Cílem druhé části bude zpracování stručné socioekonomické analýzy Zlínského kraje – základní údaje o kraji, jeho ekonomická a geografická situace. Dále se zaměříme na přestavení konkrétních dopravních společností v kraji, u kterých v průběhu roku 2019 dojde k významným změnám. Zásadním bodem je analýza dopravní obslužnosti kraje včetně způsobu financování – tato kapitola popisuje, jak aktuálně doprava v kraji funguje a z čeho je hrazen její provoz. V rámci aktuálního stavu dopravní situace je také důležité zmínit významné dopravní koridory v kraji a dokumenty strategického dopravního plánování.

Návrhová část má za cíl nastínit možnosti modernizace dopravní infrastruktury, které přispějí k rozvoji Zlínského kraje. První návrh je zaměřen na podporu cyklodopravy ve městech. Druhý návrh se zabývá podporou veřejné dopravy s cílem přilákat více cestujících a snížit podíl IAD.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 DOPRAVA V KONTEXTU VEŘEJNÉ SPRÁVY A REGIONÁLNÍHO ROZVOJE

Doprava je jednou ze základních činností člověka. S dobou došlo pouze ke změnám její dimenze, organizování a způsobů. Je tedy pochopitelné, že patří mezi nejdůležitější intenzifikační faktory rozvoje hospodářství a přispívá ke globálnímu rozvoji lidské společnosti. (Pastor, 2007, s. 8)

Významnou pozici zastává v ekonomice, jelikož se podílí i na tvorbě HDP České republiky. Ovlivňuje také migraci obyvatelstva, poskytování služeb či přepravu zboží. Jedná se o nezbytnou součást fungování naší společnosti. (Brůhová-Foltýnová, 2009, s. 9)

1.1 Základní pojmy

Obvykle čím známější a základnější pojmy, tím bývá jejich správný výklad složitější. Je tomu tak i v případě dopravní problematiky. Zejména hodně používané pojmy jako je přeprava, doprava, přepravce a dopravce jsou často nesprávně interpretovány. (Pastor, 2007, s. 11)

1.1.1 Doprava

Podle Zeleného (2017, s. 1) jde o činnost spjatou s přemísťováním osob a hmotných předmětů v různých časových, objemových a prostorových souvislostech pomocí dopravních prostředků a technologií.

Pastor (2007, s. 12) definuje dopravu velice podobně – „*Cílevědomá změna místa osob anebo nákladů uskutečňovaná pomocí dopravního prostředku po dopravní cestě.*“

Naopak podle Huttona (2013, s. 19) by se definice dopravy neměla zaměřovat pouze na pohyb zboží a osob. Energie pro domácnosti se dříve dovážely zejména pomocí vlaků, nyní je však energie dopravována elektrickými kabely či plynovody. Došlo k nahrazení klasického dopravního prostředku méně obvyklým prostředkem. Z toho důvodu by měla definice dopravy zahrnovat pohyb zboží, osob, energií, informací i odpadu.

Jinou definici zase uvádí Brůhová-Foltýnová (2009, s. 14) a to, že doprava je prostředkem k naplnění mobility. Představuje „nástroje“, pomocí kterých se lidé přemísťují - infrastrukturu.

turu, energie, dopravní prostředky apod. Z pohledu ekonomie se jedná o odvozenou poptávku, protože lidé nepoptávají dopravu samu o sobě, ale proto, že chtějí naplnit jiné potřeby (nakoupit).

1.1.2 Přeprava

Eisler (2011, s. 14) považuje přepravu za výsledek činnosti dopravy (přemístění věcí nebo osob). Podle něj můžeme i přepravu dělit na osobní a nákladní. Přeprava nám vyjadřuje, kolik zboží nebo osob bylo přemístěno, při jakých nákladech, na jakou vzdálenost, v jaké lhůtě a za jakých dalších obchodních či právních podmínek. Na základě toho jsou stanoveny ukazatele, které popisují dané okolnosti.

Pastor (2007, s. 11) říká, že přepravou se rozumí přemístění věcí či osob, které je uskutečněno na základě uzavřené přepravní smlouvy a již se přepravce zavazuje k provedení požadované přepravy. Zájemce o přepravu se musí podrobit přepravním podmínkám, především však uhrazení dovozného.

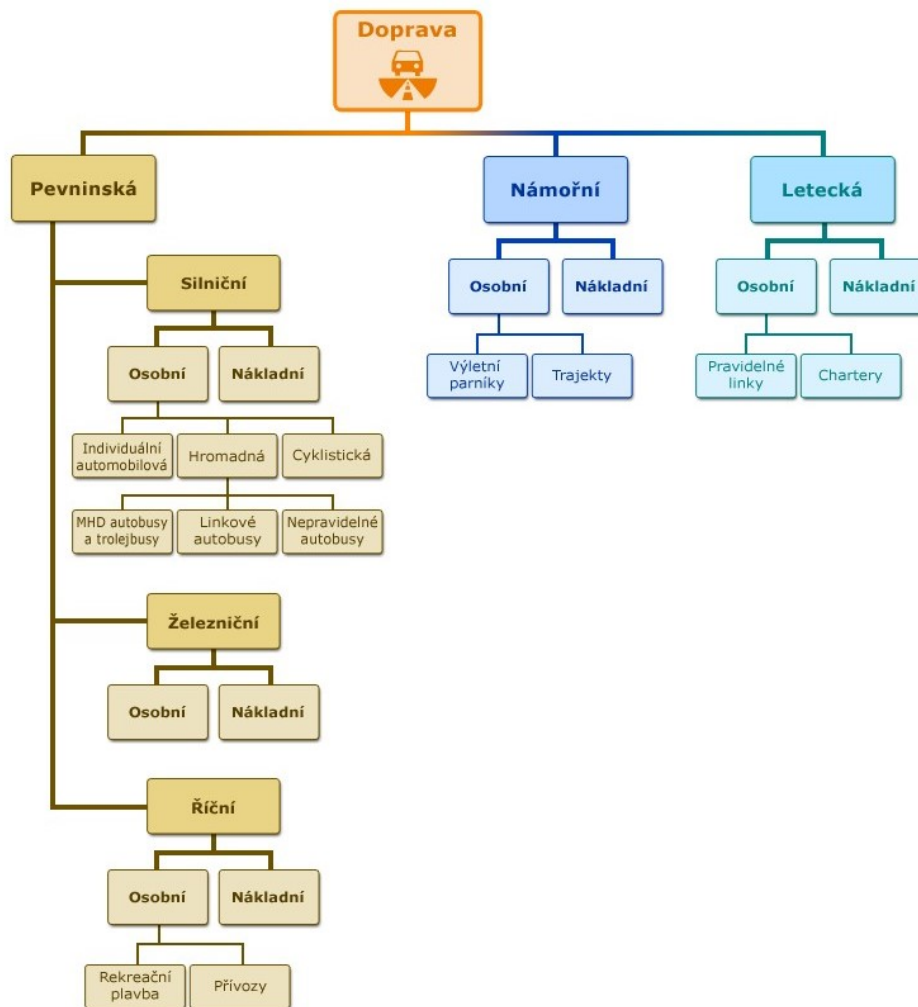
1.1.3 Dopravce x přepravce

Rozdíl mezi pojmy dopravce a přepravce vysvětluje Pastor (2007, s. 12). Dopravce je podle něj ten, kdo dopravuje (zejména soukromá podnikající osoba) a kdo provádí veškeré úkony před započítáním dopravy a po jejím ukončení. Zatímco přepravcem je každá smluvní strana, která má smlouvu s dopravním podnikem, resp. s dopravcem.

1.2 Druhy dopravy

Druhem dopravy rozumíme způsob, jakým jsou osoby či zboží přepravovány. Jako nejčastější způsob dělení dopravy je dělení podle prostoru, ve kterém se nachází dopravní cesta, a to na dopravu pozemní, leteckou a vodní. Dále pak dopravu můžeme dělit podle dopravního prostředku.

Na níže uvedeném schématu můžeme vidět, jaké druhy dopravy zahrnuje doprava pozemní, vodní i letecká. Mezi zvláštní druhy dopravy se řadí dopravy potrubní, kterou používáme pro přepravu kapalin či plynů. Dopravu dále dělíme také na nákladní a osobní, a to podle toho, co je přepravováno. (Jak se doprava dělí? © 2019)



Obr. 1 Dělení druhů dopravy (Jak se doprava dělí? © 2019)

1.2.1 Silniční doprava

Tento druh dopravy patří sice k nejmladším, ale také k nejrychleji se rozvíjejícím druhům dopravy. Vzhledem ke své operativnosti a rychlosti může konkurovat tzv. tradičním druhům dopravy. S postupem času se silniční doprava vypracovala z původně doplňkové dopravy k dopravě železniční v samostatný systém přepravy a její celkový podíl na světovém přepravním trhu neustále roste.

Mezi hlavní přednosti silniční přepravy patří zejména její dostupnost, rychlost, operativnost, přizpůsobivost změnám poptávky a zejména pak schopnost bez problémů zajistit přepravu „z domu do domu“, což například u železniční dopravy není možné.

Spolu s nárůstem provozu na pozemních komunikacích však v posledních letech dochází ke vzniku problémů s tímto spojených. Jedná se zejména o potřebu rozšiřování dálniční a silniční sítě, nárůst nákladů na správu a údržbu komunikací a nákladů na provoz, růst nehodovosti a zejména pak zvýšení negativních dopadů na životní prostředí.

Ovšem stále významnější pozici má snižování energetických nároků dopravy. Silniční doprava se největší částí podílí na spotřebě energie v dopravním sektoru a vzhledem k závislosti na ropě je nejohroženějším druhem dopravy. (Zelený, 2017, s. 107)

Spolu se zvyšováním životní úrovně a rozvojem podnikatelské činnosti dochází také ke zvyšování individuální silniční přepravy. V následujících letech to bude představovat čím dál větší problém, zejména z důvodu poškozování životního prostředí. S touto problematikou je spojen vývoj silničních vozidel na alternativní pohony, který se v současné době slibně rozvíjí. (Macharis, 2014, s. 113)

Z celospolečenského pohledu jsou náklady na silniční dopravu vyšší než na dopravu železniční, i když jsou ceny za přepravu častokrát opačné. To je způsobeno zejména tím, že v ceně přepravy po silnicích téměř nejsou zohledněny náklady na odstranění negativních dopadů na životní prostředí a náklady na infrastrukturu. Jedná se o tzv. problém internalizace nákladů dopravy, který však v současné době zůstává nevyřešen nejen v České republice ale i v rámci celé Evropské unie. (Zelený, 2017, s. 107)

1.2.2 Železniční doprava

I navzdory tomu, že je železnice řazena k tzv. starým dopravním oborům, stále patří mezi nejvýznamnější druhy dopravy vůbec. I přes počáteční nedůvěru v první polovině 19. století se během pár desetiletí vlak stal nejsnadnějším a nejrychlejším dopravním prostředkem pro spojení s okolním světem. Místa, kterými železnice procházela, zaznamenávala rychlý hospodářský růst. Železnice také ovlivňovala rozvoj územní dělby práce, podporovala technický rozvoj, přinášela s sebou pracovní příležitosti, napomáhala rozšíření mezinárodního obchodu a zastávala významnou roli ve vojenské oblasti. Do jisté míry určuje charakter a směr vývoje světové dopravní soustavy. (Zelený, 2007, s. 120-121)

Z jakého důvodu je důležité vůbec železnice provozovat? Určitě je potřeba uvědomit si veškeré její výhody. Evidentně největší výhodou tohoto druhu dopravy je šetrnost k životnímu prostředí, která se projevuje nižším znečištěním, hlukovým zatížením i zábořem půdy. Železnice je také ve výhodě, co se týká kapacitních možností, které jsou daleko větší než u

jiných systémů. Železniční vozy mají kapacity v řádech stovek osob, takže jsou schopny vyrovnat se letecké dopravě, nebo ji i překonat. Dalším pozitivem železniční dopravy je její bezpečnost a také zajištění rychlejší dopravy, např. proti dopravě silniční. (Zurynek, 2008, s. 110)

Na evropském kontinentu je však na železniční dopravu vyvíjen tlak ze strany konkurenčních druhů dopravy. Rázný rozmach silniční a letecké dopravy znamená pro železniční dopravu úbytek uživatelů. Silniční doprava na rozdíl od železniční je daleko pružnější a rychlejší v reakci na změnu v poptávce osob po přepravě. Je to zejména z důvodu husté silniční sítě a v oblasti individuální automobilové dopravy i nezávislosti na jízdních řádech. V důsledku toho se sektor trhu osobní dopravy značně zužuje. V některých zemích to pro železniční správu představovalo vážné problémy. Ve výsledku docházelo k rušení některých nevýnosných tratí a ke škrtům v oblasti pracovních sil.

Navzdory těmto obtížím má železnice do budoucna stále velkou perspektivu. Je málo ovlivněna vlivy počasí, její provoz je rychlý, pravidelný a spolehlivý. Z důvodu omezené železniční infrastruktury sice není na některých trzích konkurenceschopná, ale i přesto má nezapustitelnou úlohu v regionech s velkou koncentrací obyvatelstva. S postupem času budou kladeny stále vyšší nároky na dostupnost a kvalitu osobní dopravy. Proto si Evropská dopravní politika stanovila jako jeden ze základních cílů posílit pozici železnice na dopravním trhu a podpořit její konkurenceschopnost. (Zelený, 2007, s. 120-121)

1.2.3 Vodní doprava

Jedná se o jeden z nejstarších druhů dopravy. Lidé odedávna využívali vodní toky a moře k přepravě osob i nákladů. Ani v současné době však neztratila svůj význam i přesto, že je česká vnitrozemská vodní doprava méně významná než doprava silniční či železniční. Patří k těm druhům dopravy, které svojí činností nejméně zatěžují životní prostředí. Přímé znečištění vody je minimální, stejně tak znečištění ovzduší a okolí je minimální vzhledem k menší spotřebě energie. Ovšem v případě havárie lodi může docházet k velkým škodám s dlouhodobými následky na přírodu. (Zelený, 2007, s. 213)

Vodní dopravu dělíme z teritoriálního hlediska na:

- vnitrozemskou – realizuje se na vodních cestách a využívá přírodní zdroje (řeky) a také umělé zdroje (nádrže, přehrady, kanály) a
- námořní – která využívá teritoriální vody, moře a oceány.

Z pohledu vnitrozemské vodní dopravy má v oblasti cestovního ruchu největší význam řeka Vltava. Na Vltavě je provozována tzv. rekreační plavba, která je pro turisty atraktivní a pro provozovatele výnosnou formou udržitelného cestovního ruchu. V oblasti námořní dopravy má rozhodující význam pro cestovní ruch trajektová doprava, která doplňuje spojení mezi pevninou a ostrovy či mezi blízkými kontinenty. (Zurynek, 2008, s. 182)

Zákon č. 114/1995 upravuje podmínky pro provozování platby na vnitrozemských vodních cestách. Cesty se dělí na:

- sledované (musí odpovídat plavebně provozním podmínkám),
- ostatní. (Eisler, 2011, s. 189)

Jelikož Česká republika leží ve vnitrozemí, vodní doprava zde není příliš rozvinutá. Infrastrukturu vodních cest můžeme rozdělit na přirozené či upravené splavné říční toky a umělé vodní kanály neboli průplavy. Pokud je plavba uskutečňována uvnitř země má národní charakter, pokud propojuje více zemí, má mezinárodní charakter. (Široký a kol., 2014, s. 32)

Proto, aby vodní doprava mohla být konkurenceschopnější a výkonnější, je potřeba zlepšit plavební podmínky a zejména propojení evropských vodních cest. Rozvoj vodních cest je na nadnárodní úrovni a blízce souvisí se záměry okolních států. Vzhledem k poloze naší republiky nemáme pro tento obor ideální podmínky. Největším problémem je především omezený ponor na Labi při hranicích s Německem. Z toho důvodu u nás říční plavba nemá takový význam jako v jiných zemích. (Zelený, 2007, s. 228)

1.2.4 Letecká doprava

Stejně jako veškerá dopravní odvětví se letecká doprava výrazně rozvíjí. V rámci světové ekonomiky je stále více významná a podílí se také na rozvoji mezinárodních vztahů a spolupráce. Má nezanedbatelný hospodářský význam, jelikož zajišťuje rychlou a relativně nejbezpečnější přepravu osob a také výrazně ovlivňuje cestovní ruch, jak z pohledu globálního, tak z pohledu regionálního. Má také význam při zajišťování pracovních příležitostí. Přímé pracovní příležitosti – zejména v leteckých společnostech, na letištích atd. Nepřímé pracovní příležitosti – v oblasti výroby letadel, výpočetní a zabezpečovací techniky apod. (Zurynek, 2008, s. 149)

Letecká doprava je primárně zaměřena na rychlé spojení na transkontinentálních relacích a také na rychlé spojení evropských regionů. Díky rozmachu nízkonákladových leteckých

společností narůstá počet přímých letů mezi menšími letišti. Jistým problémem může v některých případech být vzdálenost letišť od center měst a nenávaznost ostatních druhů dopravy. (Zelený, 2007, s. 229)

V oblasti správy letectví jsou hlavními orgány Úřad pro civilní letectví a Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod. Mezi nejvýznamnější letiště mezinárodního charakteru v České republice patří:

- letiště Václava Havla Praha,
- letiště Brno – Tuřany,
- letiště Leoše Janáčka Ostrava,
- letiště Pardubice a
- letiště Karlovy Vary.

Letectví můžeme klasifikovat do tří oblastí:

- komerční letectví - je provozováno za účelem dopravy pasažérů a nákladu,
- vojenské letectví – zde náleží jak vlastní bojové aktivity tak i lety, které vojenské aktivity podporují,
- všeobecné letectví – jedná se o provoz soukromě vlastněných strojů i letadel vlastněných neleteckými společnostmi, sportovní létání, letecké práce.

Mezi přednosti letecké dopravy patří její spolehlivost a bezpečnost, jelikož vzhledem k výkonům ji řadíme k nejbezpečnějším druhům dopravy, i když následky případných nehod bývají obvykle katastrofální. Naopak mezi zápory letecké dopravy patří negativní dopady na životní prostředí – zejména hluk a exhalace. (Zelený, 2007, s. 229-230)

1.3 Dopravní obslužnost

Pojmem dopravní obslužnost se rozumí zajišťování dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu. Systém veřejné dopravy je důležitým aspektem sociální politiky, ale také udržitelného rozvoje sídelních aglomerací a vyváženého regionálního rozvoje. (Zelený, 2007, s. 112)

Podle Eislera (2011, s. 78,79) si pod pojmem dopravní obslužnost můžeme představit závazky veřejné služby, které byly v roce 1998 definovány schválením „Dopravní politiky ČR“. Jde o závazky dopravního podniku uskutečnit přepravy, které by jinak nerealizoval díky podnikatelskému principu dosáhnout zisk. Můžeme pak rozlišit závazky, které dopravce nepřevzme vůbec, nebo v totožném rozsahu či jen za odlišných podmínek. Závazky veřejné služby jsou tvořeny přepravními, provozními a tarifními závazky.

Základní dopravní obslužnost (propojení jednotlivých linek a spojů a jejich propojení s drážní dopravou) je zajišťována rozhodováním o udělení licence jednotlivým dopravcům a schvalováním jízdních řádů dopravců. Pokud by tímto způsobem nebyla zajištěna potřebná základní dopravní obslužnost, může dopravní úřad použít ustanovení o závazcích veřejné služby. Závazek veřejné služby, jak bylo zmíněno výše, spočívá v závazku provozu, závazku přepravy a tarifním závazku.

Při plnění závazků veřejné služby může dopravci vzniknout prokazatelná ztráta z provozování dopravní obsluhy. Tuto ztrátu je pak povinen dopravci příslušný orgán nahradit. V případě zajišťování základní dopravní obslužnosti, hradí vzniklé ztráty dopravní úřad z rozpočtu Krajského úřadu. Pokud jde o zajišťování základní dopravní obslužnosti mezinárodní veřejnou linkovou dopravou, hradí vzniklé ztráty Ministerstvo dopravy.

Kromě základní dopravní obslužnosti existuje též ostatní dopravní obslužnost. Pojmem ostatní dopravní obslužnost rozumíme zajištění dopravních potřeb v územním obvodu obce nad rámec základní dopravní obslužnosti území kraje. Aby byla ostatní dopravní obslužnost zajištěna, musí obec s dopravcem uzavřít závazek veřejné služby. Prokazatelnou ztrátu, která dopravci při plnění závazku veřejné služby může vzniknout, pak obec hradí ze svého rozpočtu. (Eisler, 2011, s. 78,79)

Zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících upravuje veškeré organizační zajištění a postupy státu, krajů a obcí při zabezpečování dopravní obslužnosti.

1.4 Integrované dopravní systémy

Podle Zeleného (2017, s. 201) začala historie IDS v 70. letech v Německu, kde dopravní problémy ve městech vedly k úvahám o potřebě posílení role veřejné dopravy. Nejprve byly do jednoho celku integrovány městské dopravy s nejbližším okolím měst, v současné době se však prosazuje integrace na rozsáhlých územích, obvykle podle státoprávního uspořádání.

Dochází tedy k propojování klasické MHD do větších celků, do podoby tzv. integrovaných dopravních systémů (IDS). Toto propojení se snaží zvýšit atraktivitu dopravy pro cestující pomocí zvýšené rychlosti dopravy, zjednodušení a zpřehlednění systémů a také snížením ceny. Stejně jako MHD coby segment, nemá ani IDS v ČR jednotnou právní úpravu. Cílem integrace je zrychlení a zjednodušení dopravy a z toho důvodu je postavena na těchto základních pilířích:

- tarifní integraci,
- provozní integrace,
- územní integrace,
- preference veřejné dopravy.

Tarifním pilířem rozumíme, že v rámci IDS je zaveden jednotný tarif nehledě na dopravní prostředek a dopravce, integrované jízdenky platí univerzálně. Tento krok je jistým zjednodušením pro uživatele systému integrované dopravy a díky přestupnému tarifu také může dojít ke zlevnění dopravy. U jednotlivých jízdenek je využíván princip jedna jízdenka = jedna cesta.

Provozní integrace znamená plánování dopravy a její koordinaci, tzn. časové i místní návaznosti.

Územní integrace se snaží o zapojení veškeré dopravy v území do integrace takovým způsobem, aby uživatel nebyl nucen přemýšlet nad tím, který dopravce v IDS je a který není. Jelikož jsou do systému zapojeni všichni dopravci, dojde k odstranění duplicitních spojů a zároveň ke snížení nákladů.

Preference veřejné dopravy je snahou přesvědčit veřejnost, aby využívala systému integrované veřejné dopravy. (Zelený, 2017, s. 201)

Integrovaný dopravní systém, má jako každý jiný systém, své kladné i záporné stránky. Mezi jeho přednosti můžeme zařadit:

- jednoduše a rychleji fungující dopravu,
- zlepšení návaznosti spojů,
- větší atraktivitu pro občany,
- omezení negativních dopadů na životní prostředí,

- tarifní jízdné,
- větší frekvenci spojů.

Naopak mezi jeho záporné stránky řadíme zejména:

- vysoké náklady na zprovoznění systému,
- rekvalifikaci zaměstnanců,
- náročnou administrativu a organizaci systému.

1.4.1 Faktory ovlivňující vznik a existenci IDS

Pokud se zpracovává projekt IDS, je vždy nutné vymežit rozsah území regionu, na kterém bude IDS zaváděn. Základními kritérii stanovení rozsahu vybraného území jsou především:

- socio-demografické a geografické vazby,
- povaha provozované veřejné hromadné dopravy (VHD),
- velikost nabízené VHD,
- cena a kvalita služeb,
- ekonomické vztahy,
- celistvost území,
- vazby mezi funkčními plochami,
- přirozená spádovost.

Z těchto kritérií tedy vyplývá, že území zvolené pro provozování IDS není závislé jen na geografii daného území a z ní vycházejících vazeb mezi jednotlivými územními celky. Ovlivňuje je také rozsah, charakter, kvalita a cena dopravní obslužnosti obcí a měst veřejnou hromadnou dopravou uvnitř tohoto území a sladění funkčních ploch měst a obcí (služby, školy, bydlení, výroba, zdravotnická zařízení, zemědělství apod.) tak, aby byla zajištěna a posílena přirozená rovnováha regionu za přijatelných životních podmínek. (Mojžíš, Graja, Vančura, 2008, s. 35)

1.4.2 Organizační struktura a financování

V integrované dopravě bývá na straně poskytovatelů více subjektů a tím se liší od klasické MHD, kde jsou na straně poskytovatelů služby jen dva subjekty, a to dopravce a objednatel dopravy, tedy město. Je proto nutné zvolit vhodnou organizační strukturu, protože dochází ke zvyšování počtu dopravců, dopravních prostředků a v případě rozšíření územní integrace např. na území kraje roste také množství objednatelů. V ČR jsou vedle měst objednateli také kraje i obce, které na dopravní obslužnost připlácejí. (Zelený, 2017, s. 202)

Oblast komunikace a toku informací je obtížnější, z toho důvodu jsou zavedeny dvě základní formy organizační struktury – dvouúrovňová a tříúrovňová. Podstata dvouúrovňové organizační struktury spočívá v tom, že je mezi úrovně dopravců a objednatelů vložen usměrňovač informačních toků. Může se jednat o vybraný subjekt z účastníků, jehož role je pouze pasivní zprostředkování a usměrňování toků. Tříúrovňová struktura mezi popsányi dvěma úrovněmi obsahuje úroveň koordinační, kde je zřízen subjekt koordinátora. Koordinátor působí aktivně v řízení dopravy, přičemž některé procesy provádí sám (v těchto případech může být nazýván organizátorem), nebo zajišťuje jednotné vystupování IDS navenek. Řeší také klíčování tržeb a dalších finančních toků. Zásadním rozdílem je uspořádání smluvních vztahů. U dvouúrovňové struktury uzavírají smlouvu dopravci a objednatelé, zatímco v tříúrovňové struktuře jsou dvě řady smluv – mezi organizátorem a dopravci a mezi organizátorem a objednateli. (Zelený, 2017, s. 202)

Zásadní podmínkou pro fungování celého systému IDS je stanovení způsobu financování. Je zde velké množství subjektů, které finance poskytují (objednatelé), a které je potřebují (doprovci). Pro zajištění jednotného tarifu je potřeba vytvořit kvalitní metodiku na výběr dotací od objednatelů, úhradu ztráty jednotlivým dopravcům a klíčování tržeb (tzn., že díky přestupním jízdenkám dopravce inkasuje tržby i za přepravní výkon, který zajistil jiný dopravce a naopak). Výběr financí na pokrytí ztráty může být zajištěn více kritérii, např. objemem objednané dopravy jednotlivými subjekty, nebo i jinými vlastnostmi objednatelů. Úhrada ztráty dopravcům a klíčování tržeb vychází obvykle z nabízené kapacity v místokm a reálného dopravního či přepravního výkonu. Tato metodika však může být narušena komplikací, kterou představuje rozdělení ztráty do oddílů. Neexistuje totiž jen prostá provozní ztráta, ale také ztráta protarifovací – ta vyjadřuje rozdíl mezi výší tržeb dle tarifu IDS a původního tarifu dopravce. Celý systém financování není tedy možné úplně zobecnit, jelikož vždy záleží na počtu dopravců, místních podmínkách apod. (Zelený, 2017, s. 202)

1.5 Legislativa v oblasti dopravy

V oblasti dopravy existuje velké množství právních předpisů, které upravují celou dopravu obecně, či její jednotlivé druhy. Právní normy uvedené níže budou tedy ty, které jsou pro danou oblast stěžejní.

1.5.1 Legislativa dopravy v obecné rovině

Základním právním předpisem, který upravuje oblast dopravy v obecné rovině je zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury. Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) je právnickou osobou, která je podřízena Ministerstvu dopravy. Fond má postavení služebního úřadu ve smyslu zákona č. 234/2014 Sb. o státní službě, přičemž jeho nadřízeným orgánem je Ministerstvo dopravy. Jeho právní a finanční postavení je upraveno zákonem a majetek, se kterým nakládá je zcela ve vlastnictví státu. (Statut fondu, 2016)

Hlavními příjmy SFDI jsou zejména silniční daně, příjmy z dálničních známek, příjmy z mýta, příspěvky z evropských fondů, příjmy ze spotřební daně z minerálních olejů, dotace ze státního rozpočtu, úvěry, úroky, penále a další. Tyto příjmy pak SFDI využívá pro výstavbu, modernizaci, údržbu a opravy silnic, dálnic, drah a významných vnitrozemských vodních cest. Dále také poskytuje příspěvky pro realizaci projektů zaměřených na zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupnění osobám s omezenou schopností pohybu, poskytuje příspěvky na stavbu a údržbu cyklostezek a financuje zavedení a provozování systému elektronického mýta. (Státní fond dopravní infrastruktury, © 2019)

Pro každý rozpočtový rok je sestaven návrh rozpočtu Fondu, který SFDI předkládá vládě a spolu s ministerstvem dopravy sestavuje střednědobý výhled na období následujících dvou let. Rozpočet i střednědobý výhled je sestavován vždy v souladu s Dopravní politikou ČR a návaznými dokumenty. Při jejich tvorbě se vychází z celkových výdajů, které schvaluje vláda.

1.5.2 Legislativa jednotlivých druhů dopravy

Silniční doprava

V podmínkách silniční dopravy můžeme mezi nejdůležitější zákony zařadit zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. „*Zákon upravuje v návaznosti na přímo použitelné předpisy Evropské unie podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti*

právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku.“ (Zákon č. 111/1994 Sb.)

Dalším významným zákonem je zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, který zpracovává předpisy Evropské unie. Jeho hlavním úkolem je rozčlenění pozemních komunikací (I., II, III. třídy apod.), jejich výstavba, podmínky používání či jejich ochrana. Zabývá se také právy a povinnostmi vlastníků těchto komunikací i jejich uživatelů a prováděním státní správy v této oblasti. (Zákon č. 13/1997 Sb.)

Zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích jsou upraveny zejména práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích. Jeho pravomoc se vztahuje také na úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích a řídicí průkazy a oprávnění.

Z hlediska veřejné dopravy nesmíme opomenout zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. Je zaměřen na postup státu, krajů a obcí při zabezpečování dopravní obslužnosti pomocí veřejné silniční a drážní dopravy, přičemž dohlíží také na problematiku výběru provozovatelů veřejné přepravy a uzavírání smluv se stanovenými přepravci. (Zákon č. 194/2010 Sb.)

Železniční doprava

Stěžejním zákonem je zákon č. 266/1994 Sb., o drahách. Podle §1 odst. 1), písm. a) „*zákon o drahách upravuje podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových a stavby na těchto drahách.*“ V jeho pravomoci je také upravování podmínek pro provozování drah uvedených výše, pro uskutečňování drážní dopravy na dráhách a především také upravuje práva a povinnosti právnických i fyzických osob s tímto spojené. Důležitou roli má také při výkonu státní správy a státního dozoru v oblasti drah trolejbusových, železničních, tramvajových a lanových. Dráhy důlní a průmyslové v tomto zákoně nejsou zahrnuty. (Zákon č. 266/1994 Sb.)

Druhým významným zákonem je zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku. Předmětem úpravy zákona je postup zřízení a činnost akciové společnosti České dráhy a společnosti Správa železniční dopravní cesty, jakožto právních nástupců státní organizace České dráhy. (Zákon č. 77/2002 Sb.)

Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, důležitým zákonem i v oblasti železniční dopravy je zákon č. 194//2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

Vodní doprava

V rámci vodní dopravy v České republice je nejdůležitějším zákonem zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské vodní plavbě. Mezi jeho hlavní úkoly patří stanovení pravidel plavebního provozu, vytyčení vodních cest a jejich správa, určení podmínek provozování plavidel na vnitrozemských vodních cestách a také úprava působnosti a pravomoci správních orgánů v oblasti plavby. (Zákon č. 114/1995 Sb.)

Letecká doprava

V oblasti letecké dopravy je stěžejním zákonem zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání. Tímto zákonem jsou upraveny předpoklady pro:

- zřizování a provozování letišť,
- letecké stavby,
- činnost personálu v letectví,
- stavby a provoz letadel,
- zajišťování leteckých služeb a činností apod. (Zákon č. 49/1997 Sb.)

1.6 Ekonomická stránka dopravy

Zásadním dokumentem v oblasti dopravy je Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050. Za implementaci je odpovědno Ministerstvo dopravy, jedná se o vrcholový strategický dokument Vlády ČR v oblasti dopravy. Dokument vymezuje hlavní problémy v dopravním sektoru a navrhuje opatření pro jejich řešení. Spolu s tímto dokumentem jsou zpracovány sektorové dokumenty, které rozpracovávají opatření z dokumentu Dopravní politika a navrhují strategii k jejich naplnění včetně finančního zabezpečení.

Sektor dopravy se řadí mezi nejnáročnější oblasti, co se týče provozních i investičních nákladů. Z toho důvodu je potřeba využívat systém vícezdrojového financování. Na množství využitých finančních prostředků jsou nejvíce náročné oblasti:

- obnova dopravních prostředků,

- provoz, rozvoz a údržba infrastruktury a
- výzkum a vývoj v dopravě. (Široký, 2014, s. 31)

1.6.1 Financování dopravy

Dopravní sektor je ve vysoké míře závislý na financích plynoucích z veřejných rozpočtů. Je však jako jediný sektor zatížen dodatečnou spotřební daní a v případě jejího zpětného převedení do sektoru dopravy by mohly být uspokojivě vyřešeny problémy jak v oblasti výstavby dopravní infrastruktury, tak s financováním dopravní obslužnosti. Avšak v případě převedení celé této spotřební daně by došlo ke značným problémům v oblasti financování ostatních potřeb státu. Za fungování a údržbu dopravní infrastruktury je odpovědný veřejný sektor, tudíž je jeho povinností, zajistit efektivní financování. Za největší zdroj neefektivnosti lze považovat nepředvídatelné meziroční změny rozpočtových rámců (příprava dopravní infrastruktury se provádí na 10-15 let). Je tedy velice důležité stabilizovat příjmy pro financování dopravní infrastruktury, přičemž minimální roční částka pro efektivní uplatnění Dopravní politiky ČR (2014-2020) činí 43 mld. Kč. (Dopravní politika pro období 2014-2020, 2013, s. 42)

Dalším zdroj financování, který je již zavedený, je zpoplatnění provozu. V následujících letech se počítá s rozšířením rozsahu zpoplatněných silničních sítí a také kategorií zpoplatněných vozidel. Dle smyslu ustanovení směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, musí být daná opatření v souladu s rozvojem technologií výběru a režie výběru nesmí být vyšší než 30 % vybrané částky. V návaznosti na rozšiřování zpoplatněných úseku bude nutné na silnicích nižších tříd zavádět opatření, která budou infrastrukturu chránit před objížděním zpoplatněných úseků zejména těžkou dopravou. Mezi tato opatření můžeme zařadit:

- zpoplatnění či
- omezování provozu (zejm. omezení využívání určitých částí infrastruktury nákladními vozidly).

Část zodpovědnosti na rozvoji dopravní infrastruktury by mohly postupně převzít i kraje. (Dopravní politika pro období 2014-2020, 2013, s. 42)

Co se týká železniční dopravy, bude i nadále docházet k harmonizaci zpoplatnění, přičemž se musí zabránit přílišnému snižování plateb, které by mohlo mít výrazný negativní dopad na příjmy SŽDC, z nichž je provozování železniční infrastruktury hrazeno.

Tak jako i v předcházejících obdobích je i v období 2014-2020 sektor dopravy významným příjemcem financí z evropských fondů. Oproti období 2007-2013 je celková alokace financí sice nižší, ale zároveň se sníží počet financovaných priorit. Jelikož dopravní infrastruktura je jednou ze stěžejních priorit, je snahou, aby podíl na evropských prostředcích selektovaných pro ČR byl vyšší. Současně však bude potřeba zabezpečit národní podíl spolufinancování, což je současně další důvod pro zvýšení stability financování dopravní infrastruktury. (Dopravní politika pro období 2014-2020, 2013, s. 42)

Státní rozpočet

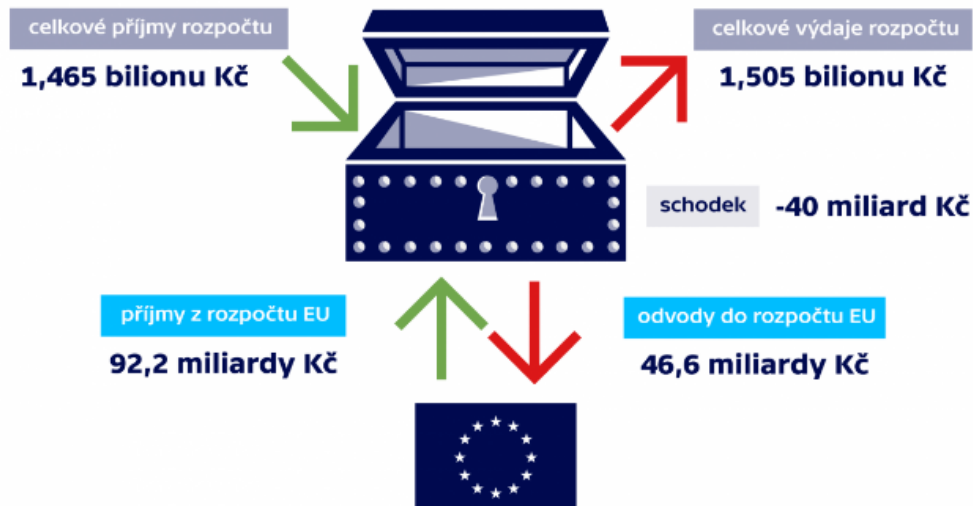
Jelikož se státní rozpočet značnou mírou podílí na financování dopravního sektoru, je důležité udělat si představu o tom, jak je vlastně pro letošní rok sestaven. Oproti roku 2018 je počítáno se zvýšením příjmů celkem o 150,8 mld. Kč, a to zejména na základě:

- příjmů daňových,
- příjmů z pojistného na sociální zabezpečení,
- příjmů z rozpočtu Evropské unie a
- přijatých transferů.

Dojde také k navýšení výdajů státního rozpočtu oproti roku 2018 a to celkem o 140,8 mld. Kč. V roce 2019 budou finanční prostředky využity zejména na posílení těchto oblastí rozpočtu:

- navýšení průměrného starobního důchodu,
- kapitálové výdaje,
- celkové výdaje Státního fondu dopravní infrastruktury,
- výdaje na platy a ostatní platby (příspěvkové organizace, organizační složky státu),
- výdaje na výzkum, vývoj, inovace a zvýšení výdajů na sport. (Státní rozpočet na rok 2019 v Poslanecké sněmovně, 2018)

Výdaje a příjmy státního rozpočtu



Obr. 2 Výdaje a příjmy státního rozpočtu (Rozpočet na příští rok bude mít schodek 40 miliard, 2018)

Abychom si mohli reálně představit, jak jsou finance ze státního rozpočtu rozdělovány, je níže zpracována tabulka, která nám říká, jakou alokaci státní rozpočet přidělí jednotlivým ministerstvům a dalším orgánům. Samozřejmě největší alokace (cca 42 %) plyne do resortu Ministerstva práce a sociálních věcí, které je ústředním orgánem v pracovněprávní oblasti, v oblasti sociálního zabezpečení a sociální péče. Co se týká oblasti dopravy, zde je přidělena částka podstatně nižší (cca 5 %), ale přesto se jedná o čtvrtou největší alokaci prostředků ze StR.

Tab. 1 Alokace státního rozpočtu v roce 2019 (Rozpočet na příští rok bude mít schodek 40 miliard, 2018)

	Alokace (mld. Kč)
Ministerstvo práce a sociálních věcí	635,9
Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy	204,7
Ministerstvo vnitra	76,7
Ministerstvo dopravy	72,5
Ministerstvo obrany	66,7
Ministerstvo zemědělství	57,4
Ministerstvo průmyslu a obchodu	39,6
Ministerstvo spravedlnosti	29,7
Ministerstvo financí	23,4
Ministerstvo kultury	14,7
Ministerstvo životního prostředí	14,4
Ministerstvo pro místní rozvoj	11,8
Ministerstvo zdravotnictví	8,2
Ministerstvo zahraničních věcí	8,1
Akademie věd České republiky	6
Kancelář prezidenta republiky	0,389

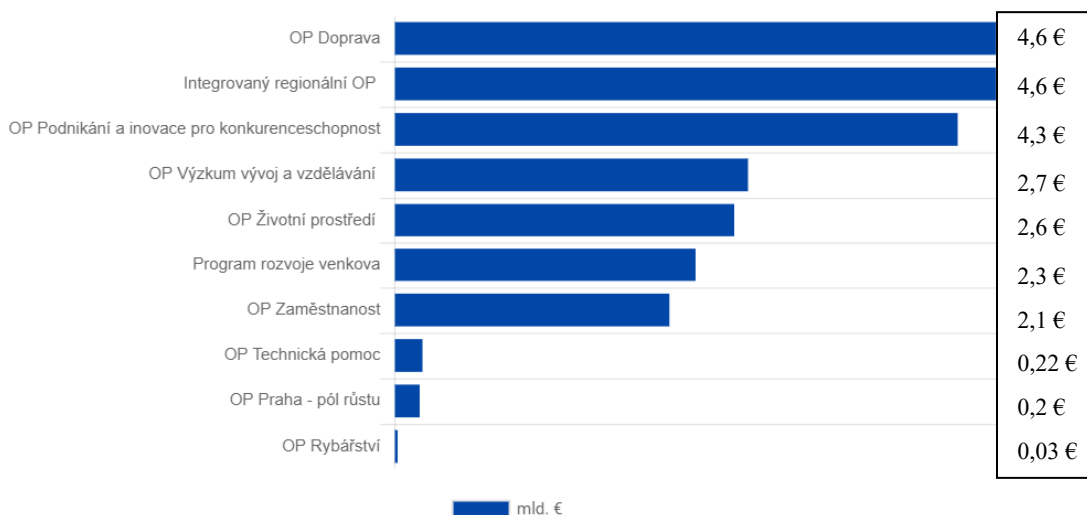
1.6.2 Financování dopravy z EU

Jak již bylo zmíněno výše, důležitým zdrojem financování dopravní infrastruktury jsou finanční prostředky z Evropské unie. V programovém období 2014-2020 bylo pro Českou republiku vyčleněno z Evropských strukturálních fondů téměř 24 miliard eur. Tyto prostředky ČR čerpá prostřednictvím 10 tematických programů. Další finanční prostředky jsou k dispozici také v rámci programů Evropské územní spolupráce.

V oblasti dopravy se jedná konkrétně o Operační program Doprava. Jde o nástroj, pomocí kterého může Česká republika čerpat finance z ESI fondů zejména na velké dopravní projekty. V současné době je aktuální Operační program Doprava 2014-2020, který se zaměřuje na tři základní prioritní osy:

- PO1 Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu,
- PO2 Silniční infrastruktura na síti TEN-T,
- PO3 Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T.

Alokace ESI fondů mezi programy v období 2014-2020



Obr. 3 Alokace ESI fondů (Programy, © 2019)

Pomocí OP Doprava lze však financovat pouze velké projekty, které se týkají sítí TEN-T nebo silnic I. kategorie. V oblasti rozvoje dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji je důležitý zdroj financí Integrovaný regionální operační program (IROP). Tento operační program můžeme v rámci dopravy využít např. na financování v oblasti silnic II. a III. kategorie – pro modernizaci, výstavbu nových úseků silnic či rekonstrukce. Jeho cílem je zlepšit propojení těchto silnic se sítí TEN-T a jejich kvalitu.

1.7 Faktory ovlivňující vývoj dopravy

Doprava patří z globálního hlediska mezi nejrychleji se rozvíjející hospodářská odvětví, která mají podstatný význam pro ekonomiky jednotlivých států. V oblasti osobní dopravy došlo na začátku 21. století k daleko prudšímu růstu než u dopravy nákladní. V rámci modernizace a pokroku se neustále snažíme o zdokonalování a rozvoj dopravy. Figuruje zde však určité aspekty, které ovlivní vývoj dopravní infrastruktury. Patří mezi ně aspekty:

- politické,
- ekonomické,
- sociální,
- ekologické,
- technické,

- migrace,
- vývoj měst,
- problémy meziměstské dopravy a další.

1.7.1 Politické aspekty

Koncem 80. let se klíčovým problémem ve světě stávají geografické disparity, které se objevují v pozadí konfliktů a etnických problémů. Prosazování tzv. nového světového řádu bude mít zásadní dopad na rozvoj a uspořádání dopravy. V Evropě se jedná spíše o otázku vývoje a dynamiky přepravních proudů ve směrech centrum-periferie a západ-východ. Středoevropské země spíše obnovují své postavení na kontinentu, ale budou narážet na tranzitní státy. (Zelený, 2017, s. 8)

1.7.2 Ekonomické aspekty

V rámci očekávaného růstu je od rozvoje dopravy předpokládána větší míra dostupnosti k místům a zdrojům ekonomického růstu. Vzdálenost jako taková naopak přestává hrát významnější roli. Předpokládá se, že rozvoj ekonomiky povede k expanzi sektoru dopravy. Mohou však nastat okolnosti, které tuto expanzi utlumí, jako např.: ohled na životní prostředí, omezená kapacita dopravní infrastruktury, výše přepravních nákladů. (Zelený, 2017, s. 8)

1.7.3 Sociální aspekty

Sociálními aspekty se rozumí zejména změny týkající se sjednocování životních podmínek, odbourávání kulturních bariér v evropské společnosti, včetně silících konzumních prvků v méně ekonomicky vyspělých zemích. Tyto jevy v konečném důsledku vedou k růstu hybnosti a ke zvýšení turistické a rekreační dopravy. (Zelený, 2017, s. 9)

1.7.4 Ekologické aspekty

Ekologické aspekty patří mezi nejdůležitější aspekty vůbec. Nabývají téměř stejného významu jako faktory ekonomické, přičemž mnohými jsou považovány za primární. Při rozvoji dopravy ekologická omezení ovlivňují zejména oblast stavebních nákladů a prodloužení dopravních tras (obvykle z důvodu vyhnutí se citlivým oblastem), a to pak vede k nákladnějším projektovým řešením (protihlukové stěny, tunely atd.) (Zelený, 2017, s. 9)

1.7.5 Technické aspekty

Technický pokrok se orientuje spíše na zvyšování výkonů a provozu dopravních prostředků, na snižování škodlivých účinků, na bezpečnost a standardizaci. Co se týká oblasti použití informačních technologií, předpokládá se vývoj v oblasti telematiky a výpočetní techniky. (Zelený, 2017, s. 9)

1.7.6 Migrace

Příčinou vzniku migrace jsou v podstatě přetrvávající ekonomické a sociální disparity. Oblasti dopravy se však dotýkají všechny formy migrace:

- sociálně-etnická – tzv. touha po „spotřebním ráji“,
- vnitřní – zejména v důsledku měnící se skladby pracovišť a bydlišť,
- sezónní – relativně levná doprava umožňuje rozvoj turistiky s inklinací ke kulturnímu typu turistiky.

V případě sociálně-etnické migrace se pro rozvoj dopravy jedná spíše o komplikaci (hraniční kontroly), ostatní druhy migrace jsou spjaty s rostoucími nároky na dostupnost a kvalitu dopravy. (Zelený, 2017, s. 9)

1.7.7 Vývoj měst

Většina velkých měst, která v minulosti patřila mezi centra hospodářského rozvoje, již v tomto směru dosáhla stropu svých možností. Jako příčiny se uvádějí změny sociálních postojů, špatné prostředí včetně nárůstu kriminality a omezení úlohy ústředních úřadů.

Doprava ve spojení s telekomunikačními službami je schopna vytvořit vhodné podmínky pro rozvoj většiny odvětví i ve městech střední velikosti. Předpokladem však je, aby města byla vybavena výkonnou dopravní infrastrukturou, rychlostními spoji, dobrým přístupem k letišťům, dálnicím apod. V budoucnu tyto změny v urbanistické struktuře budou vyžadovat přiměřené změny v síti dopravních cest a modernizaci dopravních systémů. (Zelený, 2017, s. 10)

1.7.8 Problémy meziměstské dopravy

V současné době je stav dopravního spojení mezi městy ve vyspělých zemích na dobré úrovni. K problémům může dojít v budoucnu, pokud by z jakýchkoliv důvodů vznikl nárok

na zvýšení kapacit. Tyto problémy budou tím větší, čím bude průměrná vzdálenost mezi městy menší (kritická je obvykle vzdálenost mezi 50-60 km) a stávající zejména silniční infrastruktura rozvinutější. Především se jedná o problematiku v oblasti nákladní dopravy, kde se pro přepravu zboží bude těžko hledat alternativní dopravní systém. Přitom zvýšení kapacit silnic vyššího řádu (zejména dálnic), je technologicky i ekologicky velice obtížné. V oblasti přepravy osob je situace poněkud jednodušší. Systémy rychlostních železnic jsou jako alternativa pro dopravu osobními automobily konkurenceschopné a přijatelné. Avšak ani v tomto případě není situace jednoznačná. (Zelený, 2017, s. 10)

2 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Doprava představuje součást odvětví infrastruktury, která zabezpečuje kompletní rozvoj ekonomiky. Náleží sem nejen dopravní systém, ale také spoje, energetické zdroje, vodohospodářská zařízení, školy, zdravotnictví apod.

Podle druhu výtěžnosti dělíme infrastrukturu na ekonomickou (dopravní ekonomické systémy) a sociální (zdravotnictví, školy). V současnosti je tendence prosazovat výtěžný princip ve většině součástí infrastruktury. Aby byla infrastruktura nápomocna ekonomickému rozvoji, musí být budována s předstihem. (Eisler, 2011, s. 152)

2.1 Obecná charakteristika

Podle Zuryňka (2008, s. 30) můžeme na dopravní infrastrukturu nahlížet jako na soubor dopravních sítí, jejich vybavení různými zařízeními, stavbami a dopravních prostředků, které se na síti pohybují. V tomto pojetí je dopravní infrastruktura chápána jako více méně ekvivalentní se souhrnem věcných prvků, které charakterizují dopravu a mění se pod vlivem chování a ekonomických rozhodnutí různých skupin subjektů.

V užší souvislosti může být dopravní infrastruktura chápána jako soubor dopravních cest a jejich vybavení. Velký důraz se klade zejména na stabilní, pevný charakter těchto prvků na rozdíl od mobilních dopravních prostředků a také na rozdílný sociálně-ekonomický charakter dopravní infrastruktury a mobilních prostředků. (Zurynek, 2008, s. 30)

Fungující dopravní infrastruktura je nejen základním předpokladem dopravy, ale především limitujícím faktorem rozvoje národního hospodářství a zároveň regionálního rozvoje, jelikož zabezpečuje mobilitu výrobních faktorů. Spolu s postupující globalizací roste její význam. V současné době dopravní dostupnost regionů a regionální politiku ovlivňují zejména dva trendy, a to:

- rostoucí mobilita společnosti a
- zvýšení významu individuální dopravy na úkor veřejné hromadné dopravy. (Dopravní infrastruktura, © 2019)

2.2 Dopravní infrastruktura v EU

Dopravní sektor patří do okruhu veřejných politik, které byly zahrnuty již do Smlouvy o založení EHS v roce 1958. Jedná se o přirozené vyústění myšlenky o vybudování společného trhu a principu volného pohybu osob, zboží a služeb.

Zásadním dokumentem na evropské úrovni je Bílá kniha o vnitřním trhu, která v oblasti dopravy iniciovala legislativní akty směřující ke zdokonalení právních předpisů. To mělo směřovat k odstranění překážek skutečné realizace tzv. čtyř svobod a postupnému otevření členských států v oblasti silniční, železniční, letecké i námořní dopravy. V jednotlivých oblastech k tomuto cíli EU směřuje, ale liberalizační proces stále není u konce.

Dle údajů z Evropské komise z roku 2015 se doprava a související služby podílí 4,8 % na HDP EU a 5 % na celkové zaměstnanosti v EU. (Doprava, 2018)

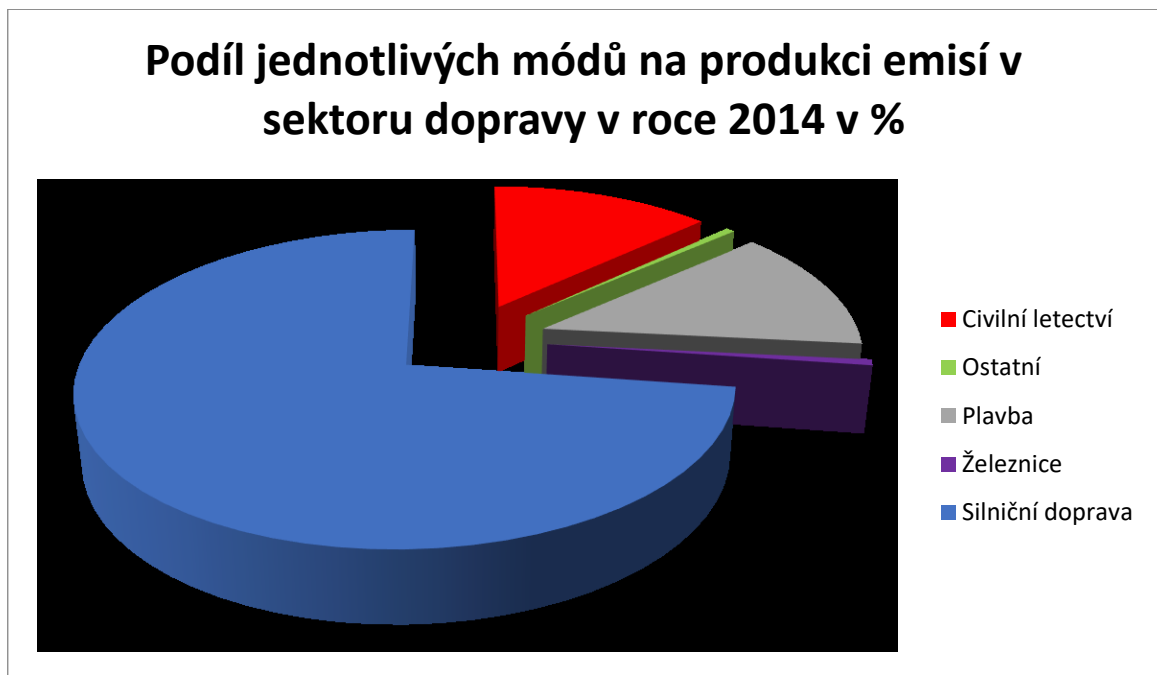
2.2.1 Priority EU

Fungování společného trhu EU je negativně ovlivňováno slabým propojením západní a východní části evropského kontinentu. Z toho důvodu dochází také ke vzniku překážek v systému volného pohybu zboží a osob. EU se snaží k propojení kontinentu přispět budováním transevropských dopravních sítí (TEN-T). TEN-T síť se zaměřuje zejména na páteřní evropské projekty resp. koridory, které odstraňují tyto bariéry s cílem snížit přetížení dopravy, zvýšit bezpečnost a posílit multimodální dopravu, která pozitivně působí na životní prostředí pomocí snižování emisí z dopravy. Podporou multimodální dopravy rozumíme přesun silniční dopravy na další formy dopravy – železnice, vnitrozemské vodní cesty apod. (Doprava, 2018)

Vedle dokončení společného trhu EU je tedy zásadním motivem EU v dopravě zajištění bezpečnosti a ochrana ŽP před negativními vlivy plynoucími nejen ze silniční, ale také z letecké a námořní dopravy. Tento cíl odpovídá jedné z priorit EU ve Strategii Evropa 2020, jejímž cílem je budování nízkoemisní ekonomiky a účinně využívající zdroje. Dle údajů EK z roku 2015 představuje podíl sektoru dopravy na celkových emisích skleníkových plynů 73 %. Z toho 44,5 % je vyprodukováno osobními automobily a 18,8 % těžkými vozidly. (Doprava, 2018)

V letech 2016 a 2017 EK představila Evropskou strategii pro nízkoemisní mobilitu a Strategii průmyslové politiky, jejichž cílem je urychlit přechod na vozidla s nízkými či nulovými emisemi. Načež v letech 2017-2018 na tyto strategie navázala třemi legislativními balíčky

s názvem Evropa v pohybu. V rámci těchto balíčků jsou například navrženy nové normy pro CO₂ u všech nových osobních vozidel a dodávek v EU s cílem snížit emise.



Obr. 4 Podíl jednotlivých módů na produkci emisí v sektoru dopravy v roce 2014 (Doprava, 2018)

2.2.2 Regulace EU v jednotlivých druzích dopravy

Mezi druhy dopravy, které EU reguluje, patří:

- silniční,
- železniční,
- letecká,
- námořní a
- vnitrozemská vodní doprava. (Doprava, 2018)

Silniční doprava

V rámci silniční dopravy EU reguluje zejména bezpečnostní a environmentální parametry osobních vozidel, lehkých užitkových vozidel, nákladních vozidel i autobusů v podobě různých technických norem, které regulují míru hluku, rozměry a spotřebu dopravních prostředků. Jak v rámci operačních programů, tak i na evropské úrovni může jít např. o financování vozidel, která jsou poháněna alternativními palivy nebo infrastruktury, které s nimi souvisí. (Doprava, 2018)

Železniční doprava

Již od 90. let probíhá v oblasti železniční dopravy proces postupné liberalizace – počínaje mezinárodní nákladní dopravou a konče vnitrostátní osobní dopravou. Dosud byly EU přijaty tři tzv. železniční balíky, které obsahují jednotlivé liberalizační fáze v oblasti mezinárodní a vnitrostátní nákladní dopravy a posléze mezinárodní osobní dopravy.

Zatím poslední velkou reformou byl 4. železniční balík, který má za cíl dokončení jednotného evropského trhu pro služby na železnici. Z důvodu složitého procesu přijímání legislativy byl však rozdělen na část „technickou“ a část „tržní“. Technická část byla zaměřena na vytvoření Evropské železniční agentury, která bude zajišťovat bezpečnostní certifikáty a autorizaci jednotlivých lokomotiv. Tržní část má pak za úkol dokončení jednotného trhu – veřejné soutěže na železniční služby, možnost podnikání ve všech zemích EU apod. (Doprava, 2018)

Letecká doprava

Priority EU v této oblasti se zaměřují na efektivní řízení často přetížené a roztržité letecké dopravy a současně na snižování negativních dopadů na životní prostředí. V roce 2004 byl představen základní koncept - tzv. projekt Jednotného evropského nebe (Single European Sky – SES). V roce 2009 došlo k jeho doplnění další legislativy v rámci balíku SES II. Evropská komise za účelem posílení globální role evropských aerolinek a větší efektivity provozu v rámci Evropy představila Leteckou strategii pro Evropu.

Komise se rovněž snaží reagovat na nový trend v letectví – drony, jež mají velký potenciál pro tvorbu nových pracovních míst a hospodářský růst v EU. Podle odhadů by do roku 2035 evropské odvětví dronů mohlo zaměstnávat více než 100 000 lidí. (Doprava, 2018)

2.3 Dopravní infrastruktura v ČR

Česká republika patří k zemím s velmi vysokou hustotou sítě železnic i silnic. Na 1km² má 0,12 km železnic a 0,7 km silnic. Hustotou železnic se tak řadíme mezi nejlepší na světě, ale hustotou silnic ve srovnání s Evropou spíše patříme k průměru. Například Japonsko ji má asi pětinasobnou, Německo pak více než dvojnásobnou. Od roku 1990 se síť rychlostních silnic a dálnic začala rozšiřovat, přičemž současně stoupala intenzita silniční dopravy. Např. v roce 2005 zajišťovaly dálnice cca 12 % dopravního výkonu, i když dálnice tvoří jen asi 1 % celkové délky silniční sítě ČR. Co se týká železnic, zde v uplynulých 20 letech nedošlo k jejímu prodloužení, ovšem došlo ke zvýšení kvality. Počátek 21. století byl ve znamení

přestavby původních tratí na železniční koridory (tzn. trať upravena pro větší rychlost, jezdí zde mezinárodní rychlíky či vlaky vyšší kvality), které zajišťují rychlejší dopravu ve srovnání s původními tratěmi. Za povšimnutí také stojí množství cyklostezek, kterých navíc neustále přibývá a cyklistika se tak stává nejen sportem, ale také druhem dopravy. (Dopravní infrastruktura v ČR, © 2019)

2.3.1 Rozvoj dopravní infrastruktury v ČR

Dopravní infrastruktura je velice významným prvkem, díky kterému se ČR může hospodářsky rozvíjet. Pokud však chce dohánět bohatší země EU, bude muset zapracovat na své dopravní infrastruktuře a také na dalších oblastech investic. Zde v současné době mohou být problémem například složitá povolovací řízení. Pro ulehčení by měla být přijata novela stavebního zákona. Mohou zde také nastat problémy ze strany posuzování vlivů na životní prostředí EIA. (Kvalita dopravní infrastruktury v Česku je nízká, 2016)

Podle Evropské komise investicím brání zejména regulační překážky a vysoká administrativní zátěž. Jde například o zdlouhavé postupy při udělování územních povolení či zpoždění při řešení stížností u antimonopolního úřadu. Obecně je pak podnikatelské, a tedy i investiční prostředí negativně ovlivňováno vysokými náklady spojenými s placením daní, nízkou dostupností služeb online a nedostatečnou předvídatelností právních předpisů.

Obecně má taky ČR v porovnání s jinými zeměmi EU horší silniční síť. Vyšší investice, které by mohly pomoci změnit tento stav, byly zaznamenány až v posledních zhruba čtyřech letech. Nízká kvalita silnic se pak odráží například v indexu kvality dopravní infrastruktury Světového ekonomického fóra (z roku 2015), který měří spokojenost uživatelů. Ukazatel kvality silniční infrastruktury v EU je 4,9, pro ČR je 4,0 - tedy výrazně pod průměrem EU. Na druhé straně je potřeba uznat, že od roku 2014 došlo ke zlepšení, jelikož tehdy dostala silniční síť hodnocení 3,7. (Kvalita dopravní infrastruktury v Česku je nízká, 2016)

Podle názoru EK je potřeba modernizovat i železnice v ČR. Síť je sice hustá, ale k elektrifikaci došlo např. v roce 2013 pouze u 34 % tratí, zatímco v EU se jednalo o 54 %. Dalším problémem může být absence vysokorychlostních železnic a příhraniční spojení, které nefunguje úplně nejlépe.

Během celého programového období 2007-2013 docházelo k problémům spojeným se špatným čerpáním evropských fondů. Veřejné investice do dopravní infrastruktury během let 2008-2013 klesly z 3,3 miliardy eur na 2 miliardy eur v roce 2013. Tím se ČR zařadila mezi

nejhorší unijní státy. V letech 2014-2015 naopak došlo k růstu investic, jelikož se národní úřady snažily dočerpát peníze, které zbyly po konci programového období (na základě pravidla $n+3$ – umožňuje finanční prostředky přidělené pro členský stát vyčerpat nejpozději do tří let od konce programovacího období). V současném programovém období by již mělo být zajištěno plnohodnotné vyčerpání evropských peněz na smysluplné projekty. (Kvalita dopravní infrastruktury v Česku je nízká, 2016)

Dalším problémem, který má vliv na rozvoj dopravní infrastruktury, je proces posuzování vlivu na životní prostředí, tzv. EIA. Zejména jde o situaci, kdy má dopravní stavba schváleny posudky podle starých předpisů, které neodpovídají evropskému právu. U většiny těchto projektů bude muset dojít k novému posouzení. Jde přitom o stavby za desítky miliard korun. Dle vyjádření SFDI nemá s procesem posuzování vlivů na životní prostředí žádný jiný členský stát EU takové problémy. Ostatní státy se umí se svým regulačním nastavením v této oblasti vypořádat lépe, proto bychom si z nich měli vzít příklad. (Kvalita dopravní infrastruktury v Česku je nízká, 2016)

3 DOPRAVA JAKO NÁSTROJ REGIONÁLNÍHO ROZVOJE

Doprava je sama o sobě velice složitým socioekonomickým systémem, který má vliv na celou ekonomiku. Jako ekonomické odvětví vytváří přidanou hodnotu a pracovní místa, nabaluje na sebe další obslužné činnosti a současně zajišťuje kontakt ekonomických subjektů v prostoru. To zabezpečuje tomuto odvětví značný územní rozměr, což vede i mnoho výzkumníků k tomu, že dopravu považují za významný faktor regionálního rozvoje.

Již tvůrci teorií regionálního rozvoje vyzdvihovali význam dopravy ve svých pracích. Jednalo se zejména o německé ekonomické geografy jako je Weber, von Thünen, Christaller. Jde především o klasické lokalizační teorie, které vycházejí ekonomických teorií a na přední příčky tzv. lokalizačních faktorů (např. nové průmyslové areály) staví význam dopravních nákladů. Na základě veřejně přístupných studií zabývajících se vztahem mezi úrovní dopravní dostupnosti a úrovní ekonomického rozvoje, je možné předpokládat, že při lepší dopravní dostupnosti dochází k rozdílné dynamice v rámci jednotlivých odvětví ekonomické činnosti v regionu. U některých odvětví dochází k růstu, zatímco u jiných dochází zejména v důsledku relokace ekonomických aktivit k poklesu či úplnému zániku. Je potřeba mít také na vědomí, že rychlostní komunikace podporuje především růst v obcích, kterými prochází a naopak ekonomicky „vysává“ okolní obce. Třebaže region jako celek může teoreticky růst, v rámci něho samého se disparity mohou zvětšovat. Či naopak díky nové infrastruktuře dojde k relokaci ekonomických činností v rámci nižší regionální úrovně, zatímco u zkoumaného makroregionu současně dojde k ekonomickému poklesu. (Chvátal, 2017, s. 21)

Z všeobecného pohledu patří k jedněm z hlavních dopadů změn dopravní dostupnosti dopady na trh práce ve směrech a intenzitě dojížděky za prací a v migraci pracovní síly v regionu. Veškeré tyto údaje se pak týkají zejména venkovských regionů, jejichž poloha je určena vzhledem k centrům, která umožňují přístup k širším trhům a větší poptávce.

Podle Banistera a Berechmana se rozlišují čtyři základní situace vztahu ekonomického rozvoje na regionální úrovni a dopravy a to podle pohybu na ose dynamiky ekonomického systému a hypotetické ose dostupnosti. Ekonomický růst tedy není možno nastartovat jen zlepšením na ose dopravní dostupnosti, ale je také vyžadována přítomnost politických a ekonomických podmínek. (Chvátal, 2017, s. 22)

<i>Otevřené dynamické systémy</i>	
Ekonomika založená na samozásobitelství, závislá na přírodních podmínkách <i>investice do dopravy je důležitá a bude mít maximální efekt</i>	Stagnující, či klesající ekonomika <i>samo dopravní napojení situaci nezlepší</i>
Nedostupnost	Dostupnost
Dostupnost je dobrá okolo hlavních tahů, region je kromě jednotlivých křižovatek v recesi <i>další investice budou mít malý dopad na rozvoj</i>	Mezinárodní a národní trh se silným potenciálem pro další růst - <i>dopravní investice jsou na poměrně vysoké úrovni a podporují ekonomický růst, ale nejsou nezbytnou podmínkou</i>
<i>Uzavřené statické systémy</i>	

Obr. 5 Základní situace vztahu dopravy a ekonomického rozvoje

Existují ještě další podmínky, za kterých může investice do dopravy pomoci ekonomickému růstu. Jedná se o:

- kvalitu dopravní sítě a zralost ekonomiky,
- úroveň efektivity řízení dopravní sítě a
- další externí faktory potřebné pro růst a produktivitu.

Proto, aby došlo k ekonomickému růstu indukovaného dopravou, je nezbytná přítomnost tržních předpokladů, zejména firemní aglomerace, trhu práce, trhu s půdou a dopravní sítě. Tedy zdokonalená dopravní dostupnost převedená do snížených cestovních dob a vyšších objemů dopravy nebude dostatečná pro vznik ekonomického růstu. (Chvátal, 2017, s. 22)

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4 CHARAKTERISTIKA ZLÍNSKÉHO KRAJE

Zlínský kraj patří k 14 vyšším územně samosprávným celkům v České republice, které byly zřízeny zákonem č. 347/1997 Sb. Zlínský kraj je tvořen čtyřmi okresy a nachází se ve východní až jihovýchodní části ČR.

Kraj má postavení veřejnoprávní korporace, která má vlastní příjmy vymezené zákonem, vlastní majetek a hospodaří na základě svého rozpočtu. Jeho hlavním úkolem je pečovat o potřeby svých občanů a také o všeobecný rozvoj svého území. Jako každý kraj vykonává činnosti jak v samostatné tak v přenesené působnosti.

4.1 Základní vymezení regionu

Zlínský kraj je díky své rozloze 3 963 km² čtvrtým nejmenším krajem v ČR a zaujímá zhruba 5 % její plochy. Jak již bylo zmíněno výše, je tvořen čtyřmi okresy:

- Kroměříž,
- Uherské Hradiště,
- Vsetín a
- Zlín.

Nachází se ve východní části střední Moravy a svým východním okrajem sousedí se Slovenskou republikou. Severní část kraje sousedí s Moravskoslezským krajem, jihozápadní část s krajem Jihomoravským a severozápadní část pak s krajem Olomouckým. Kraj je převážně kopcovitého charakteru, tvořený vrchovinami a pahorkatinami. Můžeme zde nalézt i dvě chráněné krajinné oblasti: Bílé Karpaty a Beskydy.

Velikost využití území se odvíjí v závislosti na přírodních podmínkách. Z celkové rozlohy kraje je zhruba 50 % zemědělská půda a 40 % lesní půda. Zatímco v okrese Vsetín je skoro 55 % celkové výměry okresu tvořeno lesní půdou, v Uherském Hradišti zabírá 58 % okresu zemědělská půda. V oblasti hospodářství má silnou pozici tradiční strojírenský průmysl.

K 31.12.2018 žilo na území kraje 582 860 obyvatel, což je asi 5,5 % celkového počtu obyvatel ČR. Vysoká hustota zalidnění (149 obyv./km²) výrazně převyšuje i celorepublikový průměr, který je 133 obyv./km². Věkové složení obyvatel je charakteristické zvyšujícím se podílem obyvatel v poproduktivním věku, ale přitom je z ekonomického hlediska věková struktura stále dobrá.

Zlínský kraj je považován za oblíbenou turistickou oblast a to zejména z důvodu množství kulturních, historických i přírodních památek. Jinde v ČR nejspíše nenajdeme oblast, kde by se prolínaly současně hory, lázně, vinařská údolí, církevní památky a pozůstatky Velkomoravské říše či baťovská funkcionalistická architektura.

4.2 Ekonomické ukazatele

Krajská ekonomika byla a je založena zejména na zhodnocování vstupních surovin a polotovarů. Zlínský kraj se v tvorbě hrubého domácího produktu řadí na 8. místo mezi ostatními kraji ČR. Např. v roce 2016 byla průměrná hodnota HDP/obyv. kraje 391 336 Kč. (Charakteristika kraje, 2016)

Oblast průmyslu v kraji je primárně zastoupena podniky zpracovatelského průmyslu, kterých je 16 % z registrovaných subjektů celkem. Jedná se především o podniky kovodělného a dřevozpracujícího průmyslu. Ve srovnání s ČR je pro tyto podniky v kraji charakteristická nízká úroveň modernizace výroby. 43,6 % zaměstnaných osob v kraji je zaměstnáno v průmyslových podnicích, což ve srovnání s dalšími kraji ČR představuje nejvyšší podíl v republice. Tato skutečnost pouze potvrzuje průmyslovou tradici regionu a kvalifikovanost pracovních sil. Nejdůležitějším odvětvím zpracovatelského průmyslu v kraji je strojírenství, resp. výroba kovodělných výrobků a kovových konstrukcí. V tomto odvětví v kraji podniká 29,8 % průmyslových subjektů. Gumárenský a plastikářský průmysl mají v kraji nejvýznamnější postavení z hlediska tržeb. (Hospodářství Zlínského kraje, © 2019)

Dominance zpracovatelského průmyslu se projevuje zastoupením větších podniků. Např. k 31.3.2016 fungovalo v průmyslovém sektoru 189 podniků se 100 a více zaměstnanci. To znamenalo 5. pozici v mezikrajském srovnávání (více podniků mají hl. m. Praha, Středočeský, Moravskoslezský a Jihomoravský kraj). Rovněž oblast stavebnictví je pro kraj významnou, jelikož je zde zaměstnáno 7,4 % osob. Nejedná se sice o sektor metodologicky zařazený do průmyslu, ale stavební činnosti jsou s průmyslem úzce spojené. (Hospodářství Zlínského kraje, © 2019)

Pokud mluvíme o velikosti podniků, při celorepublikovém srovnávání vykazoval ZK nejvyšší podíl malých podniků (kategorie s 10-49 zaměstnanci) a to 17,1 %. Měl také čtvrtý nejvyšší podíl středně velkých podniků (kategorie s 50-249 zaměstnanci), který činil 4,3 % a průměrný podíl velkých podniků. Na druhou stranu podíl mikropodniků (kategorie s 1-9 zaměstnanci) je třetí nejnižší mezi kraji ČR. Je zde tedy poměrně silná základna podniků,

které zaměstnávají 10-249 zaměstnanců, což ukazuje na relativně zdravou ekonomiku s vysokým podílem koncentrace malého a středního podnikání. (Hospodářství Zlínského kraje, © 2019)

V roce 2017 došlo k meziročnímu nárůstu výdajů na vědu a výzkum, který činil 3,5 % a představuje 1,1 % regionálního HDP. Na tomto nárůstu výdajů se podílel zejména podnikatelský sektor, ve kterém se v roce 2016 vynaložilo 88,6 % (tj. 2,3 mld. Kč) z celkových výdajů na výzkum a vědu v kraji.

V Registru ekonomických subjektů bylo na konci roku 2017 evidováno 142 502 podniků. Došlo k meziročnímu navýšení počtu o 1 % (tj. 1 432 jednotek). Na fyzické osoby připadl největší podíl.

Rok 2017 byl v oblasti bytové výstavby ve znamení velkého množství zahájených bytů, proti bytům dokončeným. Za toto období bylo dokončeno 5,6 tisíc bytů, z toho jich bylo 70 % v rodinných domech. (Základní tendence demografického, sociálního a ekonomického vývoje Zlínského kraje, 2017)

Co se týká zaměstnanosti bylo k 31.12.2018 ve Zlínském kraji evidováno 10 954 uchazečů o zaměstnání. V evidenci úřadu práce bylo 11 849 volných pracovních míst. Podíl nezaměstnaných osob byl 2,61 %, jedná se o sedmou nejnižší hodnotu nezaměstnanosti mezi kraji. Nejvyšší podíl nezaměstnaných v rámci kraje byl v okresech Vsetín (3,07 %) a Kroměříž (3,14 %). Oproti roku 2017 vzrostl počet volných míst o 3,9 tis. a klesl počet uchazečů o zaměstnání o 3,1 tis. osob. (Nezaměstnanost ve Zlínském kraji, 2018)

4.3 Geografická charakteristika

Zlínský kraj tvoří celkem 307 obcí, z nichž je 30 měst. Za nejdůležitější průmyslové a městské aglomerace jsou považovány aglomerace:

- Zlín-Otrokovice-Napajedla, kde je soustředěno více než 100 tisíc obyvatel,
- Uherské Hradiště-Kunovice-Staré Město, zde je zhruba 40 tisíc obyvatel a
- města Vsetín, Valašské Meziříčí a Kroměříž, přičemž každé má kolem 25-30 tis. obyvatel. (Základní charakteristika kraje, © 2019)

Jak již bylo zmíněno výše, Zlínský kraj se skládá ze čtyřech okresů. V každé obci se nacházejí obce s rozšířenou působností (zvýrazněno žlutými body na mapě) a obce s pověřeným obecním úřadem (černé body na mapě). Krajským městem je město Zlín.



Obr. 6 Správní dělení Zlínského kraje (Zlínský kraj, © 2019)

Co se týká zeměpisného určení kraje, za nejdůležitější prvky v kraji můžeme považovat zejména dvě chráněné krajinné oblasti, které se na území kraje nacházejí.

CHKO Beskydy se rozkládá na vnějších Západních Karpatech a zabírá téměř celé území Moravskoslezských Beskyd, značnou část Vsetínských vrchů a část Javorníků, které tvoří hranici se Slovenskem. CHKO Beskydy byla založena 5.3.1973 a svojí rozlohou 116 000 ha je považována za největší CHKO v České republice. Sídlo správy CHKO se nachází v Rožnově pod Radhoštěm. Jedná se o rekreační oblast s nadregionálním významem. Její území se navíc překrývá s mezinárodně významným ptačím územím (IBA) a s chráněnou oblastí přirozené akumulace vod. (Chráněná krajinná oblast Beskydy, 2016)

CHKO Bílé Karpaty byla vyhlášena 3.11.1980 a rozkládá se na ploše cca 71 500 ha. Zaujímá oblast vnějších Západních Karpat a téměř celou oblast Bílých Karpat. Význam území je podtržen vyhlášením CHKO Biele Karpaty na slovenské straně (v roce 1979), udělení Evropského diplomu pro chráněná území v roce 2000 a zařazení mezi biosférické rezervace organizace UNESCO. Velká část CHKO Bílé Karpaty je navíc zařazena do soustavy chráněných území evropského významu, tzv. Natura 2000. (Chráněná krajinná oblast Bílé Karpaty, 2016)

Geografie Zlínského kraje je velice členitá. Oblast Kroměřížska je známá zejména díky Podzámecké a Květné zahradě a arcibiskupskému zámku, které jsou zapsány na seznam chráněných památek UNESCO. Uherskohradištsko je zase spojeno s vinnými oblastmi, ale nachází se zde také množství architektonických památek. Naopak Vsetínsko je proslulé spíše horskou turistikou a lyžováním, jde totiž o nejhornatější část Zlínského kraje. Zlín pak můžeme považovat za obchodní a průmyslové centrum celého kraje.



Obr. 7 Květná zahrada Kroměříž – památka UNESCO

5 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVNÍ SITUACE VE ZLÍNSKÉM KRAJI

Dopravní infrastruktura ve Zlínském kraji je tvořena hustou silniční sítí v délce přesahující 2 tisíce kilometrů a na ní navazující sítí železniční. Vodní dopravní cesty se v kraji nenacházejí, Baťův kanál a navazující úseky řeky Morava se využívají pouze pro rekreační účely. Nacházejí se zde také dvě civilní letiště: v Kunovicích a Otrokovcích.

5.1 Dopravní společnosti v kraji

Veřejná doprava je ve Zlínském kraji zajišťována pomocí smluvních dopravců. S těmito dopravci má Zlínský kraj uzavřenou smlouvu o závazku veřejné služby pro zajištění základní dopravní obslužnosti a to na dobu určitou – do 31.12.2019.

Většina obcí v kraji je obsluhována linkovou dopravou a ve větších městech fungují systémy MHD. Na železnici je v současné době regionální doprava v objednavce krajů, dálková doprava převážně v objednavce Ministerstva dopravy ČR a některé linky jezdí na komerční riziko.

5.1.1 Dopravci linkové dopravy

V současné době je linková doprava ve ZK zajišťována těmito smluvními dopravci:

- ČSAD Vsetín, a. s.,
- ARRIVA MORAVA, a. s.,
- HOUSACAR, s. r. o.,
- KRODOS BUS, a. s.,
- ČSAD BUS Uherské Hradiště, a.s.,
- ČSAD Kyjov, a. s.

V rámci smlouvy s Jihomoravským krajem zajišťují dopravu - ČAD Blansko, a. s., VYDOS BUS, a. s., ČSAD Kyjov Bus, a. s., BDS-BUS, s. r. o.

Na základě smlouvy s Olomouckým krajem pak – First Transpor Lines, a. s. a VOJTILA TRANS, s. r. o.

Zmíněné mezikrajské smlouvy vycházejí z principu objednání linek krajem, ze kterého spoje vyjíždějí. Takto jsou vedeny rovněž spoje ČSAD Vsetín do Moravskoslezského kraje, spoje ČSAD BUS Uherské a KRODOS BUS do kraje Jihomoravského.

V návaznosti na vyhlášené výběrové řízení v linkové dopravě potvrdil Zlínský kraj na období 10 let od jízdního řádu 2019/2020 výběr dopravců usnesením Rady Zlínského kraje 25.3.2019 takto:

- ČÁST 1 - oblast Zlín s uchazečem ARRIVA MORAVA a. s.,
- ČÁST 2 - oblast Uherské Hradiště s uchazečem ČSAD BUS Uherské Hradiště a. s.,
- ČÁST 3 - oblast Kroměříž s uchazečem KRODOS BUS a. s.,
- ČÁST 4 - oblast Vsetín s konsorciem uchazečů Transdev Morava s. r. o. a TQM - holding s. r. o., Těšínská 1028/37,
- ČÁST 5 - oblast Valašské Meziříčí s konsorciem uchazečů Transdev Morava s. r. o. a TQM - holding s. r. o.,
- ČÁST 6 - oblast Valašské Klobouky s uchazečem ČSAD BUS Uherské Hradiště a. s. (Interní materiály společnosti KOVED, 2018)

5.1.2 Dopravci železniční dopravy

System železniční dopravy ve Zlínském kraji byl vždy zajišťován výhradně dopravcem České dráhy a.s. V roce 2018 zahájil Zlínský kraj jednání se čtyřmi dopravci s cílem uzavřít smluvní vztah na zajištění regionální železniční dopravy formou přímého zadání od jízdního řádu 2019/2020.

Rada Zlínského Kraje dne 7.1.2019 schválila dokument "Doprava - záměr uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní dopravě s vybranými dopravci (dále jen "smlouvy"). Schválení záměru předcházela akceptace navrhovaného řešení jak ve výběru varianty vybraných dopravců, tak v navrženém finančním krytí střednědobého výhledu rozpočtu, Zastupitelstvem Zlínského kraje dne 7.1.2019. Oznámení o předpokládaném uzavření smluv bylo dne 11.1.2019 zveřejněno na úřední desce ZK. Oznámení musí být zveřejněno nejméně 2 měsíce před uzavřením smluv. (Interní materiály společnosti KOVED, 2018)

Rada Zlínského kraje schválila 11.3.2019 smlouvy s vybranými dopravci na jednotlivé provozní soubory takto:

- 1 - Zlínský kraj střed (soubor A) za cenu 126,50 Kč/vlkm s dopravcem České dráhy, a. s.,
- 2 - Zlínský kraj východ (soubor B) za cenu 165,95 Kč/vlkm s dopravcem ARRIVA vlaky s. r. o.,
- 3 - Zlínský kraj vozba závislé (elektrické) trakce (soubor C) za cenu 163,50 Kč/vlkm s dopravcem České dráhy, a. s.

V provozním souboru 3 (C) objednává Zlínský kraj dopravní výkony na celé trati 330 Přerov – Břeclav a součástí této objednávky jsou tedy osobní vlaky zajišťující dopravní obsluhu též pro Olomoucký a Jihomoravský kraj.

V dálkové dopravě potvrdilo Ministerstvo dopravy ČR uzavření smluv přímým zadáním na 10 let s dopravcem České dráhy a.s. pro relace Olomouc – Otrokovice – Břeclav – Brno (od roku 2016), Praha – Olomouc – Otrokovice – Luhačovice a Praha – Olomouc – Vsetín – Žilina. (Interní materiály společnosti KOVED, 2018)

5.1.3 Systém městské hromadné dopravy

V současné době zajišťují MHD ve Zlínském kraji dopravci:

- ČSAD Vsetín, a. s. – ve Vsetíně a Valašském Meziříčí
- ČSAD BUS Uherské Hradiště, a.s. – v Uherském Hradišti a Uherském Brdě
- Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o. – ve Zlíně, Otrokovících a Želechovicích
- Kroměřížské technické služby, s.r.o. – v Kroměříži.

Zlínský kraj přispívá na meziměstské spojení v relaci Zlín – Otrokovice, které je zajišťováno na dráze trolejbusové. (Interní materiály společnosti KOVED, 2018)

5.2 Dopravní obsluha a její financování

Podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících se dopravní obsluha rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především:

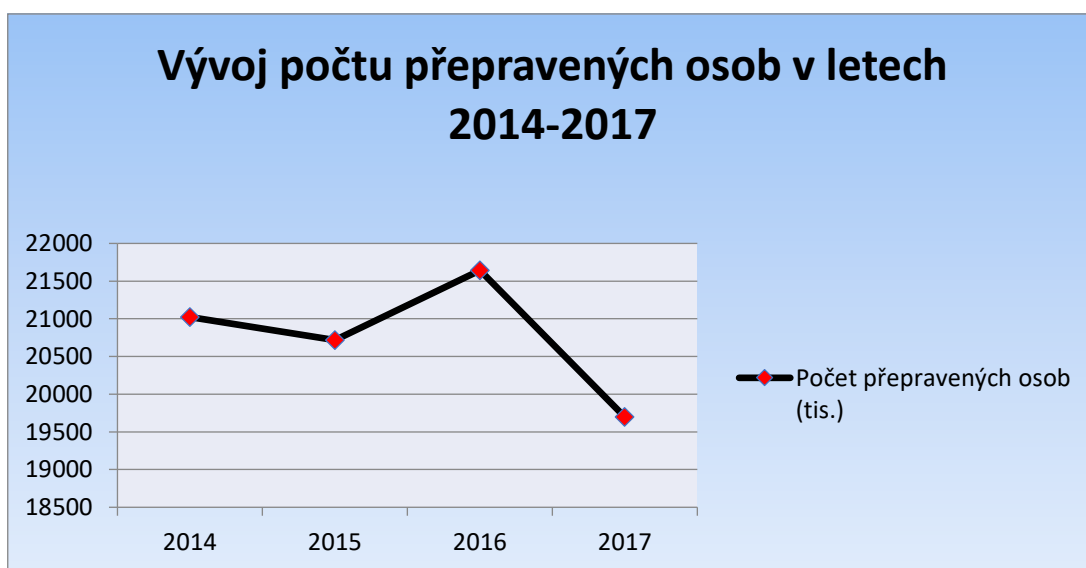
- do škol a školských zařízení,
- do zaměstnání,

- k orgánům veřejné moci,
- do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a
- k uspokojení společenských, kulturních a rekreačních potřeb.

Dopravní obslužnost Zlínského kraje můžeme řadit mezi nejlépe fungující v rámci celé ČR. Co se týká linkové (autobusové) dopravy, kraj ji zabezpečuje pro všechny obce v území. U dopravy železniční ovšem takové pokrytí není. Hlavním důvodem je řídká síť železničních tratí na území kraje. Tento problém je způsoben hornatým charakterem kraje, což při výstavbě železnic představuje významnou překážku. Výstavba nových železnic by z tohoto důvodu byla velice nákladná, proto se v budoucnu nedá očekávat zásadní zlepšení obslužnosti železniční dopravou.

Zajištění obslužnosti pomocí linkové i drážní dopravy přes pracovní dny je na vynikající úrovni. O víkendech však v některých oblastech (zejm. Valašskokloboucko, Slavičínsko a Kroměřížsko) nastává problém. Některé obce jsou o víkendech či státních svátcích úplně bez jakýchkoli spojů. Kraj by se určitě na tento nedostatek měl zaměřit a učinit opatření vedoucí k jeho nápravě.

Na grafu níže je vidět, jak se vyvíjí počet přepravených osob pomocí linkové i drážní dopravy ve Zlínském kraji. Zatímco od roku 2015 do roku 2016 se počet osob využívající služeb veřejné dopravy zvyšoval, od roku 2016 do roku 2017 dochází naopak ke snížení. Hlavním důvodem je větší využití individuální automobilové dopravy - zejména z důvodu flexibility a pohodlí občanů.



Obr. 8 Vývoj počtu přepravených osob ve ZK v letech 2014-2017 (KOVED)

V tabulce níže je zobrazeno financování dopravní obslužnosti ve Zlínském kraji v roce 2017. Na první pohled je patrné, jak v linkové tak v drážní dopravě provozní náklady výrazně převyšují tržby z provozu. Chybějící finanční prostředky na provoz jsou zabezpečeny pomocí dotací. Na linkovou dopravu jsou využívány dotace Zlínského kraje, zatímco na dopravu drážní přispívá jak kraj, tak Ministerstvo dopravy. Ve výsledku sice linková doprava dosáhla ke konci roku provozního zisku, avšak doprava drážní měla provozní ztrátu. Ve finále tedy v roce 2017 byla dopravní obslužnost Zlínského kraje ve ztrátě.

Tab. 2 Financování dopravní obslužnosti ZK v roce 2017 (v tis. Kč)

	Provozní ná- klady	Tržby	Dotace ZK	Dotace MD ČR	Dotace celkem	Provozní zisk/ztráta
Linková doprava	705 178	337 694	399 696	-	399 696	32 212
Drážní doprava	512 539	90 377	295 840	95 842	386 663	-35 533
Dopravní obsluž- nost ZK celkem	1 217 771	428 071	695 536	95 842	786 359	-3 341

Když srovnáme léta 2017 a 2018 došlo k celkovému navýšení nákladů, ale v návaznosti na to, také k růstu tržeb. K určitému navýšení došlo u dotací ze Zlínského kraje a částečně u dotací z Ministerstva dopravy. V celkovém výsledku však linková doprava dosáhla v roce 2018 ztráty, na rozdíl od roku 2017. Drážní doprava naopak dosáhla zisku. Tak jako v roce 2017 i v následujícím roce byla dopravní obslužnost ve ztrátě.

Tab. 3 Financování dopravní obslužnosti ZK v roce 2018 (v tis. Kč)

	Provozní ná- klady	Tržby	Dotace ZK	Dotace MD ČR	Dotace celkem	Provozní zisk/ztráta
Linková doprava	789 381	358 670	407 836	-	407 836	-22 875
Drážní doprava	520 809	130 029	299 287	96 513	390 781	1
Dopravní obsluž- nost ZK celkem	1 310 190	488 699	702 104	96 513	798 617	-22 874

Jak je patrné z informací uvedených výše, z tržeb získaných linkovou a drážní dopravou není možné pokrýt veškeré provozní náklady vynaložené na fungování systému dopravní obslužnosti. Z toho důvodu jsou z krajského rozpočtu rozdělovány dotace a to mezi jednotlivé dopravce.

Dopravní obslužnost ZK – dotace 2016 až 2018

Dopravce	Dotace ZK (v tis. Kč)			(tis. Kč)	Výkony (km)
	2016	2017	2018		
ČSAD Vsetín a.s.	155 221	191 318	196 586		9 680 000
ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s.	75 187	94 371	96 488		5 500 000
KRODOS BUS a.s.	65 648	78 649	83 487		3 970 000
HOUSACAR, s.r.o.	16 524	20 782	21 135		1 100 000
ARRIVA MORAVA a.s.	7 401	9 296	6 395		290 803
FTL Prostějov a.s.	1 246	1 598	-		-
ČSAD Kyjov a.s.	2 897	3 682	3 745		148 500
Celkem	324 124	399 696	407 836		20 689 303
	2016	2017	2018	Stát	Výkony
ČD, a.s.	289 257	290 821	294 268	96 513	3 550 790
DSZO, s.r.o.	5 019	5 019	5 019		995 444
Celkem	294 276	295 840	299 287	96 513	4 546 234

Obr. 9 Dotace na dopravní obslužnost v letech 2016-2018 (KOVED)

5.2.1 Centrální dispečink

Ke spuštění centrálního dispečinku Zlínského kraje došlo 7.12.2015. Aktuálně jsou do něj zapojeni tyto dopravci:

- ČSAD BUS Uherské Hradiště (zapojen od srpna 2013),
- ČSAD Vsetín a. s. (zapojen od března 2015),
- HOUSACAR s. r. o. (zapojen od března 2015),
- KRODOS BUS a. s. (zapojen od března 2015),
- Arriva Morava a. s. (zapojen od května 2015),
- ČD a. s. (zapojen od června 2013).

CED představuje lokalizačně-informační systém veřejné dopravy, který je online propojen s lokálními dispečinkami jednotlivých dopravců a jejich odbavovacími zařízeními v autobusech. Zajišťuje především sběr dat, předávání informací, organizování dopravy, zpětnou vazbu z provozu apod. Tento systém byl pořízen společností KOVED na základě partnerské smlouvy se Zlínským krajem a v současné době je v jeho majetku.

Provoz systému CED zajišťují 3 dispečeri pracující na směny:

- v pracovní dny od 04:00 h do 22:30 h,
- v sobotu od 05:30 h do 14:00 h,
- v neděli od 12:30 h do 21:00 h.

Mezi hlavní funkce CED patří:

- poskytovat aktuální informace o předjetí či zpoždění spoje v porovnání s jízdními řády,
- poskytovat informace o počtu cestujících ve vozidlech,
- zajišťovat online přehled o provozu na mapovém podkladu,
- hlídat návaznosti – zasílá zprávy na odbavovací zařízení vozidel,
- na základě informací z něj získaných lze navrhnout např. úpravy jízdní doby v jízdním řádu či posun časových poloh jednotlivých spojů. (manuál dispečinku 2017 KOVED)

V současné době společnosti KOVED zpracovává seznam garancí návazností, které bude koordinátor pomocí CED hlídat.

5.3 Významné koridory

Za nejdůležitější druhy dopravy na území Zlínského kraje můžeme považovat dopravu silniční a dopravu železniční. Zejména pomocí silniční dopravy je obsluhováno celé území kraje. Doprava železniční sice takové pole působnosti nemá, ale je důležitým prvkem při zajišťování přepravy.

Za zmínku také určitě stojí doprava cyklistická. V současné době se v celé ČR rozvíjí a stává se nejen sportem či způsobem trávení volného času, ale také plnohodnotným druhem dopravy. K tomu, aby cyklistická doprava byla alternativou pro zabezpečení mobility ve městech, je nutné, aby se tomu územní rozvoj ve městech přizpůsobil.

5.3.1 Silniční doprava

Silniční síť Zlínského kraje je tvořena dálnicemi, rychlostními silnicemi, silnicemi I., II., III. třídy a místními komunikacemi. Dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy jsou ve vlastnictví státu. Ten také zajišťuje jejich majetkovou správu, pomocí instituce Ředitelství silnic a dálnic ČR. Silnice II. a III. třídy jsou ve vlastnictví Zlínského kraje a jejich majetková správa je zajišťována pomocí Ředitelství silnic Zlínského kraje. Místní komunikace jsou ve správě jednotlivých obcí v kraji.

Délka silniční sítě v ČR je necelých 56 000 km. V porovnání tvoří silniční síť Zlínského kraje asi 3,81 % celkové délky silniční sítě ČR. Hustota silniční sítě v kraji je 0,54 km/km², při srovnání s celou ČR (0,706 km/km²) je asi 23 % pod celorepublikovým průměrem. I navzdory nízké hustotě silniční sítě, její rozsah odpovídá potřebám dopravní obsluhy kraje. Velkým nedostatkem a překážkou v dalším rozvoji je nedostatečně rozvinutá síť dálnic a rychlostních komunikací, která by zajišťovala lepší spojení s dalšími regiony či státy a neodpovídající parametry některých silnic.

Tab. 4 Přehledy silnic Zlínského kraje k 1.7.2018 (Přehled silnic ZK, 2018)

Okres	Dálnice (km)	I.třídy (km)	II.třídy (km)	III.třídy (km)	Celkem (km)
Kroměříž	24,211	29,136	169,995	334,554	557,896
Uher. Hradiště		125,545	122,957	274,038	522,540
Vsetín		115,486	83,525	306,776	505,787
Zlín	8,866	77,567	134,954	334,346	555,733
Kraj celkem	33,077	344,416	511,282	1 249,714	2 138,489

Ve Zlínském kraji se nacházejí pouze dva úseky dálnice a to:

- D1 – Kroměříž – východ – Hulín a
- D55 – Hulín – Otrokovice.

V rámci veřejné dopravy jsou tyto úseky dálnice využívány především pro dopravu dálkovou.

V tabulce níže pak můžeme vidět přehled silnic I. třídy, které se v kraji nacházejí.

Tab. 5 Silnice I. třídy ve Zlínském kraji (Dopravní plán Zlínského kraje, 2011, s. 25-28)

Číslo silnice	Oblast
I/35	hranice kraje – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm – Horní Bečva – hranice kraje
I/47	hranice kraje – Kroměříž – Hulín
I/49	Otrokovice – Zlín – Vizovice – Valašská Polanka – Střelná – státní hranice ČR / SR
I/50	hranice kraje – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Starý Hrozenkov – státní hranice ČR / SR
I/54	hranice kraje – Slavkov – Strání – státní hranice ČR / SR
I/55	hranice kraje – Hulín – Otrokovice – Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice – Uherský Ostroh – hranice kraje
I/56	Horní Bečva - hranice kraje
I/57	hranice kraje – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice – státní hranice ČR / SR
I/58	Rožnov pod Radhoštěm - hranice kraje
I/69	Vizovice – Vsetín
I/71	Uherský Ostroh – hranice kraje

Územím kraje probíhá cca 30 silnic II. třídy a velké množství silnic III. třídy, které jsou ve správě Ředitelství silnic Zlínského kraje.

Intenzita silniční dopravy

Na základě výsledků z Celostátního sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR z roku 2016 bylo pro všechny silnice I. a II. třídy ZK vypracován přehled intenzit dopravy. Pokud budeme vycházet z výsledků tohoto sčítání, můžeme zjistit, které silnice v kraji jsou nejvíce vytiženy. Počet vozidel na jednotlivých úsecích silnic se pohybuje od 1 000 vozidel/den až po 34 000 vozidel/den, je tedy zřejmé, že rozdíly ve vytiženosti silnic jsou obrovské.

Mezi nejvyužívanější silnice patří:

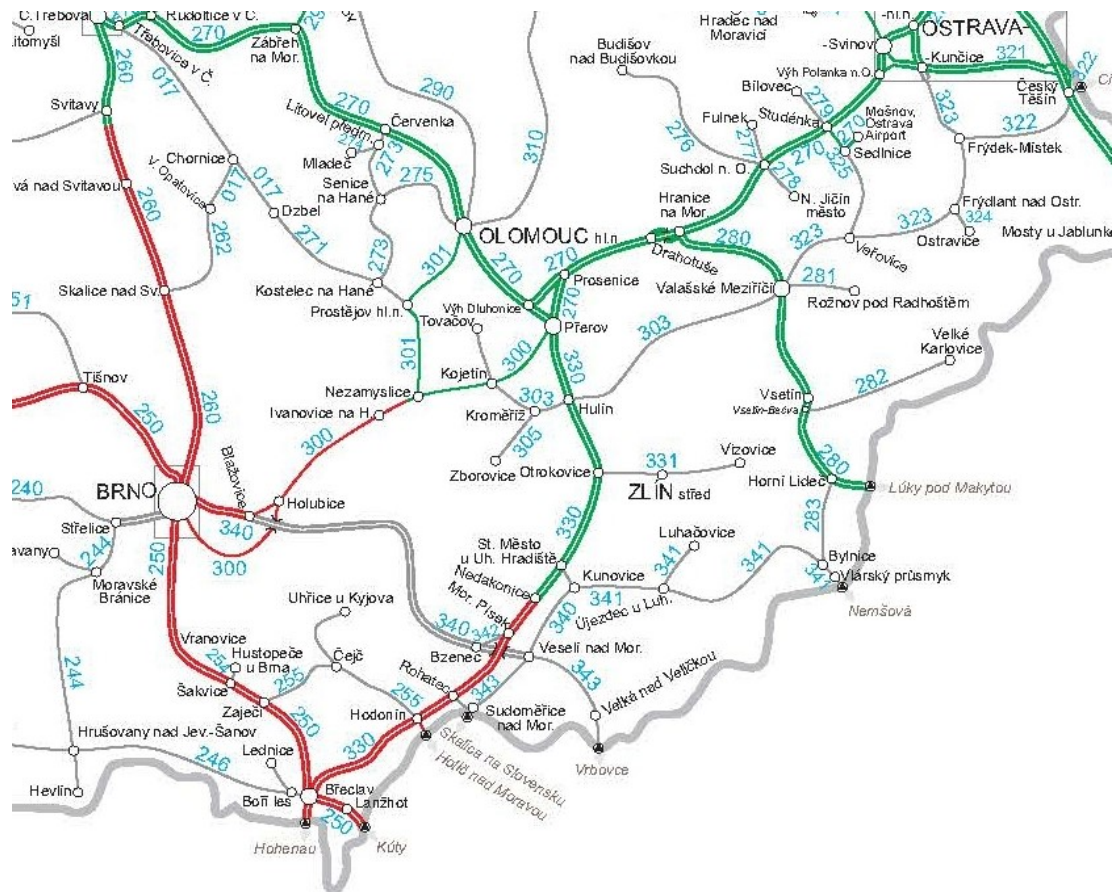
- I/35 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm,
- I/47 Kroměříž – Hulín,
- I/49 - Otrokovice – Zlín – Vizovice,

- I/50 – Buchlovice – Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice,
- I/55 Tlumačov – Otrokovice – Napajedla – Staré Město,
- I/57 Valašské Meziříčí – Vsetín. (Intenzity dopravy – Zlínský kraj, 2016)

5.3.2 Železniční doprava

Ačkoli železniční síť propojuje asi jen ¼ obcí v kraji, jsou do ní zapojena veškerá významná města. Dopravu z těchto měst do okolních obcí poté zabezpečuje doprava silniční. Snad jediným problémem v propojenosti je absence železničního spojení krajského města Zlína s územím Vsetína, Valašského Meziříčí či Rožnova pod Radhoštěm. Zde totiž neexistuje žádné spojení přímou cestou, jelikož mezi Vsetínem a Zlínem není vybudována železnice.

Z celkového pohledu jsou železnice na území kraje dlouhodobě stabilizované. Základní kostrou jsou páteřní tratě celostátního a mezinárodního významu – jde zejména o trať 330 Přerov – Břeclav a 280 Hranice na Moravě – Střelná. V severní části kraje jsou tyto hlavní tahy propojeny s tratí 303 Kojetín – Valašské Meziříčí a v jižní části s tratí 341 Staré Město – Vlárský průsmyk, která navazuje na hraniční přechod se Slovenskou republikou. Tyto hlavní tahy jsou doplněny převážně tratěmi místního významu.



Obr. 10 Mapa železničních sítí ve Zlínském kraji a okolí (Železniční mapy ČR, © 2019)

Délka železničních tratí v celé ČR činí 9 408 km, ve Zlínském kraji se nachází cca 350 km z tohoto celkového rozsahu. Železniční síť Zlínského kraje je napojena jak na sousední kraje, tak na Slovenskou republiku a je tedy dobrou výchozí základnou pro rozvoj železničního spojení. Limitujícím prvkem pro kvalitní nabídku je však stav jednokolejných regionálních tratí, kde jsou stále možnosti dalšího zlepšení. Obsluha území je zajištěna 117 železničními stanicemi a zastávkami.

V tabulce níže je uveden stručný přehled železničních tratí, které se na území kraje nacházejí.

Tab. 6 Železniční tratě ve Zlínském kraji (Dopravní plán Zlínského kraje, 2011, s. 14)

Číslo tratě	Oblast
280	(Hranice na Moravě) – Lhotka nad Bečvou – Horní Lideč st. hr. (SR)
281	Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
282	Vsetín – Velké Karlovice
283	Horní Lideč - Bylnice
300	(Brno hl. n.) – Chropyně – (Přerov)
303	(Kojetín) – Bezměrov – Valašské Meziříčí
305	Kroměříž - Zborovice
323	Valašské Meziříčí – (Ostrava hl. n.)
330	(Přerov) – Břest – Nedakonice – (Břeclav)
331	Otrokovice - Vizovice
340	(Brno hl. n.) – Uherský Ostroh – Uherské Hradiště
341	Staré Město u Uherského Hradiště – Nemšová st. hr.
346	Újezdec u Luhačovic – Luhačovice

Železniční síť v ČR patří k nejhustším v Evropě, přičemž technický stav velké části regionálních tratí je nedostatečný a není proto možný konkurenceschopný provoz v budoucnosti. Modernizaci je však potřeba zajistit zejména u tratí, které mají dostatečný přepravní potenciál. Jde zejména o tratě, které mohou být zařazeny do páteřního systému regionální dopravní obslužnosti v krajské či mezikrajské objednávce.

Z toho důvodu je důležité plánování dopravní obslužnosti, které vychází ze Zákona o veřejných službách v přepravě cestujících. Musí být brána v potaz dlouhodobá návratnost investic v železniční infrastruktuře a proto je potřeba v dopravních plánech řešit i výhledový dopravní model na 15-30 let. Je potřeba prověřit, zda každá posuzovaná trať je po jistých investičních opatřeních schopna zabezpečit požadovaný rozsah dopravy s dodržením jízdních dob. Jako konkrétní příklad může být uvedeno posouzení dostavby druhé koleje na úseku Otrokovice – Zlín střed (trať 331). Druhým příkladem může být posouzení rozsahu úprav staničních zabezpečovacích zařízení na trati 303, které má za cíl zajistit návaznosti ve stanicích Hulín a Valašské Meziříčí. (Interní materiály společnosti KOVED)

5.3.3 Cyklistická doprava

I přesto, že v současné době je nejzásadnějším druhem dopravy doprava automobilová, doprava cyklistická je stále značně využívána a to všemi generacemi. Hlavní prioritou Zlínského kraje by tak měl být rozvoj a výstavba nových cyklistických stezek, aby tak došlo k zvýšení atraktivity tohoto druhu dopravy, který je navíc šetrný k životnímu prostředí. Je také jednou z důležitých podmínek pro rozvoj cestovního ruchu v území.

Za jednu z hlavních stezek v kraji je považována cyklostezka Bečva. Její délka činí více než 160 km a vede od horských pramenů řeky Bečvy z Valašska až na rovinatou Hanou. Další významnou stezkou je stezka podél Bařova kanálu, která zmíněnou architektonickou památku lemuje v délce zhruba 80 kilometrů. Výhodou této cyklostezky je její návaznost na pravidelnou lodní dopravu, která je na Bařově kanálu provozována. Samozřejmě nemůžeme opomenout významné Moravské vinařské stezky, které se nacházejí v oblasti Slovácka. Přehled cyklostezek Zlínského kraje naleznete v příloze.

Rozvoj cyklistické dopravy

Pro Zlínský kraj představuje cyklistická doprava další nástroj, který může pomoci zlepšit dopravní dostupnost a obsluhu území. Na druhé straně také přispěje k využití možností, které má kraj především ve svém kulturním a přírodním bohatství a v potenciálu daném rozmanitostí zdejší krajiny. Z toho důvodu by se kraj měl zaměřit na podporu projektů, které povedou ke zlepšení kvality cyklotras a doprovodných služeb spojených s cykloturistikou.

Rozvoj však musí být uskutečněn v souladu s celkovou filozofií, která je zaměřena na vytvoření komplexně pojaté sítě cyklistických tras, jako nedílné součásti celého komunikačního systému, tvořené bezpečnými trasami vedenými v souladu s hlavními vazbami cyklistické dopravy. Návrh této sítě též musí respektovat funkci cyklistické dopravy dané převládajícím účelem cest.

Cyklistické trasy slouží v podstatě pro dvě základní skupiny cest:

- pravidelné cesty pracovního dne (do školy, do zaměstnání apod.) a
- cesty rekreačního charakteru (turistické, sportovní).

Je důležité, aby došlo k funkčnímu propojení těchto dvou skupin s ohledem na zajištění co největšího efektu vynaložených prostředků. (Konceptce rozvoje cyklo dopravy na území Zlínského kraje, 2004)

Cyklostezka Bečva-Vlára-Váh

Cyklostezka BEVLAVA je společným záměrem mikroregionů Hornolidečska, Jižního Valašska a slovenských partnerů – jedná se tak o cyklostezku mezinárodního významu. Cílem tohoto projektu je vybudovat spojitou cyklostezku o délce 50 km, která zajistí propojení obou příhraničních oblastí a poskytne tak obyvatelům i turistům kvalitní bezmotorové dopravní spojení.



Obr. 11 Cyklostezka Bečva – Vlára – Váh (Cyklostezka Bečva – Vlára – Váh, © 2019)

Realizace cyklostezky je aktuálně v různých územích v odlišném stavu. Zejména na území Brumova-Bylnice jsou již některé úseky zrealizované, některé úseky – např. z Horného Srnie na Svatý Štěpán či z Trenčína na Nemšovou stojí před zahájením. Jinde dochází k projektové přípravě stavby, vyřizování povolení nebo se čeká na přidělení dotací.

Co se týká oblasti Vsetínska podle nejnovějších informací z února roku 2019 sdružení obcí Hornolidečska na vybudování I. etapy dostalo dotaci ve výši 12 milionů korun. Během této etapy dojde k vybudování úseků cyklostezky v délce 5 km a to na území obcí – Ústí, Leskovec, Valašská Polanka a Lužná. Spojením nově vytvořených úseků cyklostezky a smíšené

stezky pro pěší a cyklisty se současnými místními komunikacemi dojde k vytvoření uceleného úseku využitelného pro bezmotorovou dopravu o celkové délce přes 9 km.

Aktuálně je projekt ve fázi stavebního povolení, zapojené obce do projektové přípravy investovaly již cca 6 milionů korun z vlastních prostředků. Pokud by obce nedostaly finanční podporu, nemohly by vůbec celou akci realizovat, jelikož jejich rozpočty jsou značně omezené. Celkové předpokládané náklady I. etapy činí 101,9 milionu korun. Sdružení obcí Hornolidečska podalo žádost o dotaci Státnímu fondu dopravní infrastruktury, od kterého očekává dotaci ve výši 79,17 milionu korun.

5.4 Strategické dopravní plánování

5.4.1 Dopravní sektorové strategie

Základním shrnujícím dokumentem v oblasti strategického dopravního plánování je dokument Dopravní sektorové strategie (DSS). Jedná se o mezioborový dokument, který se zabývá rozvojem dopravních sítí na území České republiky a to v členění podle Operačního programu Doprava. Zabývá se prvními čtyřmi prioritními osami železniční resp. silniční dopravy na Transevropských dopravních sítích (TEN-T) – osy 1 – železnice, osy 2 - pozemní komunikace a mimo tyto sítě, osy 3 a 4. TEN-T = síť silničních a železničních koridorů, mezinárodních letišť a vodních cest v EU, má za cíl zlepšit dopravní infrastrukturu v mezinárodní sféře. (Dopravní sektorové strategie, 2010)

První fáze DSS byla svázána se střednědobým plánovacím obdobím EU do roku 2013. Od roku 2007 bylo ve své druhé polovině a prostředky alokované pro toto období bylo díky systému n+2 možno čerpat až do roku 2015.

Hlavním posláním dokumentu je hodnocení pozice jednotlivých odvětví v širším územním a časovém kontextu. Bere v potaz přesah dopravního přístupu v návaznosti na budování transevropských dopravních sítí včetně trendů, které jsou očekávány na základě vnitrostátní i evropské situace. Cílem dokumentu je také nastínění rámcových trendů a vývoj jednotlivých odvětví v časovém horizontu do roku 2030. (Dopravní sektorové strategie, 2010)

DSS v první fázi představoval souhrnný krátkodobý koncept (do roku 2013), který tvořil základ pro vypracování druhé fáze dokumentu, jež zahrnovala podrobně rozpracovaný středně a dlouhodobý výhled – až do roku 2030. Snahou dokumentu je dopracování cílů Dopravní politiky ČR a upřesnění očekávaného plánu uskutečňování kroků pro naplnění klíčových

oblastí dopravy stanovených v OP Doprava. Součástí je také střednědobá predikce financování dopravních projektů a nástin plánu financování v dlouhodobém horizontu.

Je důležité, aby byl dokument vnímán nejen jako prostředek pro ovlivnění krátkodobého horizontu, ale především jako materiál, který určuje delší strategický rámec ve smyslu – u jakých projektů je potřeba primárně zahájit přípravu, případně u jakých projektů je potřeba přípravu urychlit. (Dopravní sektorové strategie, 2010)

Dopravní sektorové strategie se zabývají těmito klíčovými aspekty:

- **Konkurenční pozice** – jaká je konkurenční pozice dopravních odvětví v rámci dopravního trhu ČR a očekávaných trendů.
- **Základní služby** – určení souboru základních služeb pro jednotlivé tržní segmenty (služby přepravní i doplňkové) spolu s výkonovými požadavky (kvalita, spolehlivost, cena, vztah k zákazníkům), díky kterým by mělo dojít k zajištění dlouhodobě udržitelného ekonomického rozvoje sektoru.
- **Analýza mezer** – zpracování analýzy mezer, jež vymezí další požadavky a nutné vybavení pro úspěšnou implementaci definovaných základních služeb.
- **Implementační a investiční plán** – vytvoření rámcové implementační strategie, která zvýší přínosy konečných uživatelů, sníží rizika a optimalizuje využití investičních prostředků. (Dopravní sektorové strategie, 2010)

Dopravní sektorové strategie byly schváleny dne 13.11.2013. Vláda v rámci tohoto usnesení uložila ministru dopravy předložit v návaznosti na ukončení OP Doprava 2007-2013 vyhodnocení a aktualizaci této koncepce (do roku konce 2016). Tato aktualizace je Dopravní sektorová strategie – 2. fáze. V rámci této aktualizace nebyly prováděny zásadní změny nastavené koncepce tak, jak byla v roce 2013 dokončena, projednána a schválena. Zabývá se zejména vyhodnocením úkolů a aktualizací úkolů na období dalších 5 let. Tento dokument vychází z priorit státní dopravní politiky, které jsou obsaženy v Dopravní politice ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050. (Dopravní sektorové strategie, 2010)

5.4.2 Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR

V rámci vzniku vysokorychlostních tratí v EU došlo ke vzniku několika dokumentů řešících napojení ČR na evropskou železniční síť. Jako základní koncepční podklad slouží dokument „Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR“. Na základě něj vláda rozhoduje o

tom, jestli a za jakých podmínek se má ČR vydat k přípravě, výstavbě a provozu uceleného systému rychlé železnice, nebo se přiklonit k některé z jiných alternativ – např. dostavbu konvenčního železničního systému či upřednostnění jiného dopravního módu. Do úvahy se přitom berou jak ekonomické tak technické aspekty jednotlivých možností, tak rámec a cíle dané evropskou i národní dopravní politikou. (Vysokorychlostní tratě, 2017)

Tento dokument také rozšiřuje dosavadní úkol Politiky územního rozvoje (PÚR) nad rámec územního plánování. PÚR ukládá Ministerstvu dopravy za úkol prověřit vedení jednotlivých koridorů vysokorychlostních tratí (VRT) a zhodnocení jejich reálnosti, účelnosti a požadků vůči územnímu plánování. Program rozvoje však stanovil vyšší cíl – popsat efekty plynoucí z jednotlivých řešení v širší perspektivě a stát se tak podkladem pro vytvoření dalšího postupu přípravy projektu vysokorychlostní železnice v ČR. Jeho úkolem je představit hlavní příležitosti a souvislosti a zmínit případná rizika, která vycházejí z realizace nových dopravních projektů. (Vysokorychlostní tratě, 2017)

Je důležité zmínit, že v návaznosti na projekty řešící koridorové trasy se řeší také rozvojové studie pro návazné železniční spojení. Ve Zlínském kraji jsou významnými projekty:

- elektrizace tratí v oblasti Slovácka,
- elektrizace tratí Kojetín – Kroměříž – Hulín,
- modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice. (Vysokorychlostní tratě, 2017)

6 NÁVRH MODERNIZACE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY PŘÍSPÍVAJÍCÍ K ROZVOJI ZLÍNSKÉHO KRAJE

Kvalitní dopravní infrastruktura je předpokladem pro efektivní fungování hlavních odvětví národního hospodářství a investice do ní mají významný multiplikační efekt – ovlivňují tvorbu HDP, stimulují příjmy veřejných rozpočtů, snižují výdaje veřejných rozpočtů a stabilizují zaměstnanost.

Na rozvoj kraje má zásadní vliv, je proto důležité, aby se neustále pracovalo na jejím budování a modernizaci. V případě, že by nedocházelo k jejímu rozvoji, nebude kraj na trhu konkurenceschopný. Problémem by mohl být nedostatek zdrojů v rozpočtech krajů na její financování. Naštěstí však kraje mohou na rozvoj dopravní infrastruktury využívat i finance z rozpočtů Evropské unie.

Ve Zlínském kraji je rozvoj dopravní infrastruktury jednou z hlavních priorit, jelikož díky tomu dojde ke zvýšení atraktivity pro investory a tím pádem ke zlepšení ekonomické situace v kraji. V rámci mé diplomové práce jsem zpracovala dva návrhy, které by k tomuto rozvoji mohli jistou mírou přispět.

6.1 Návrh č. 1 – Podpora cyklo dopravy pro rozvoj měst a budování systému Bike+Ride

V současné době, kdy je individuální automobilová doprava neustále na vzestupu, by se města měla zaměřit na podporu cyklistické dopravy a to zejména z důvodu:

- snížení dopravní zátěže v centrech měst a
- snížení hluku, emisí - tzn. snížení negativních dopadů na ŽP.

Vsetín

Město Vsetín může vhodně navázat na rozvoj cykloturistiky v okolí projekty, které zde budou řešit rozvoj městské cyklo dopravy. Na území města se nachází cyklostezka Bečva – ta vede ze směru Ústí u Vsetína – Ohrada - centrum města – Trávníky – Semetín a dále na Ratiboř či Jablůnku. Některé části města, jako např. Rokytnice a Jasnka na stezku nemají žádnou přímou návaznost.

Nejprve by tedy bylo vhodné vybudovat cyklostezky z těchto městských částí, které budou přímo navazovat na cyklostezku Bečva a zároveň zajistí propojení s centrem města.



Obr. 12 Cesta z Jasenky do centra Vsetína (Google maps)

Konkrétně v případě městské části Jasenka, bych volila vybudování tzv. cyklostezky se smíšeným provozem, tedy pro cyklisty i chodce dohromady. Silnice je zde relativně široká, takže rozšíření chodníku/cyklostezky na úkor silnice by nemělo představovat zásadní problém. Jak taková smíšená cyklostezka vypadá, lze vidět na obrázku níže.



Obr. 13 Cyklostezka se smíšeným provozem na třídě T. Bati ve Zlíně (Nové cyklostezky ve Zlíně v roce 2017, 2017)

V případě městské části Rokytnice by také bylo vhodným řešením vybudování cyklostezky se smíšeným provozem. Jelikož přes Rokytnici vede hlavní tah na Zlín, je zde vysoké zatížení komunikace ze strany osobní a zejména nákladní dopravy. Vybudování cyklostezky by tedy bylo žádoucí, především z důvodu bezpečnosti cyklistů, kteří jsou v současné době ohrožováni hustým provozem.



Obr. 14 Cesta z Rokytnice do centra Vsetína (Google maps)

Za dobře fungující a účelně vybudovanou cyklostezku ve městě Vsetín můžeme považovat stezku vedoucí z centra města do průmyslové zóny v Jasenicích. Její výstavba začala v roce 2015, vybudování stálo cca 17 milionu korun, přičemž město na ni dostalo od státu dotaci 6 milionů korun. Stezka byla budována zejména z důvodu zvýšení bezpečnosti cyklistů, kteří dojíždějí do průmyslového areálu v Jasenicích za prací, ale také za účelem podpory cestovního ruchu.

Dalším důležitým bodem, který by napomohl rozvoji cyklistické dopravy ve městě, by bylo vybudování systému Bike+Ride. Tímto termínem je označeno spojení cyklistické a veřejné dopravy (v našem případě autobusy a vlaky). Kolo je využito k dopravě na zastávku/nádraží, zde je odstaveno a cestující pokračuje dále pomocí veřejné dopravy.

Avšak v případě, že má cyklista využívat kolo ke každodenním cestám do práce či školy, je potřeba aby měl zajištěno snadné a bezpečné parkování v cíli své cesty. Oblasti parkování byla však dosud věnována jen minimální pozornost, přitom má významnou roli v rozvoji cyklistické dopravy. Pokud tedy budou existovat vhodné podmínky pro bezpečné a rychlé odstavení kola, může se tento systém stát konkurenceschopnou alternativou individuální automobilové dopravy. Na vybudování těchto parkovišť jsou však kladeny určité požadavky:

- měla by být umístěna tam, kde je nejkratší cesta k přestupu na vlak/autobus (obvykle jde o bezprostřední blízkost nástupiště),
- musí být bezpečná – tzn. chráněna kamerovým systémem, či umístěna v zorném poli dalších veřejných míst, uzamykatelná nebo hlídaná parkovací místa,
- jednoduchý a atraktivní přístup k zařízení z okolí,

- jasné dopravní označení zařízení B+R.

Aby celý systém kvalitně fungoval, je potřeba zajistit fyzickou dostupnost systému pro uživatele. Tzn. je potřeba do celého systému zahrnout i dopravu ke stanici či zastávce a naopak od zastávky do cíle cesty uživatele. Toho lze dosáhnout jen vytvořením bezpečné, přímé, komfortní a plynulé cyklistické infrastruktury, která přivede uživatele k nástupním uzlům železniční/silniční dopravy.

V současné době na Vsetíně probíhá projekt na výstavbu nového vlakového nádraží a s ním sousedící nákupní galerie. Ve městě tak dojde k zásadní změně, opraveno bude kolejiště i výpravní budova, která nyní bude sloužit jako odbavovací terminál jak pro drážní, tak pro autobusovou dopravu. Dojde ke vzniku společného nástupiště autobusů a vlaků, čímž se výrazně zkrátí doba přestupů. Významnou změnou bude vznik podchodu pod železnicí, který povede ze sídliště Rokytnice a bude ústít do prostoru podzemního parkoviště nákupní galerie. V rámci tohoto projektu se počítá i s výstavbou B+R, resp. cyklověže pro úschovu kol. Město tím tedy významně podpoří rozvoj cyklistické dopravy. Začátek realizace celého projektu je plánován na rok 2020. Více fotografií připravovaného návrhu lze nalézt v přílohách této práce.



Obr. 15 Návrh nového vlakového nádraží ve Vsetíně (Valašská nádraží se za dva roky začnou měnit, 2017)

6.2 Návrh č. 2 – Zlepšení návaznosti mezi železnicemi a autobusy

K tomu, aby byli cestující spokojeni s kvalitou veřejné dopravy, je potřeba zajistit správné fungování celého systému. Zajištění návaznosti mezi železnicí a autobusy patří k prioritním prvkům. Pokud by tato návaznost nefungovala, způsobilo by to značné problémy v provozu celého systému. Proto se ve městech dbá na to, aby se vlakové a autobusové nádraží stavělo v těsné blízkosti.

Vizovice

V rámci Zlínského kraje však můžeme nalézt výjimku, kterou představuje město Vizovice. Autobusové nádraží se zde nachází v centru města a je tedy pro občany dobře dostupné. Vlakové nádraží je však od centra města vzdálenější a mezi ním a autobusovým nádražím je vzdálenost přes 1 km. Cestující se musí z jednoho nádraží na druhé přesunout pěšky a není také možné hovořit o zajištění plynulé návaznosti mezi nádražími. Z tohoto důvodu může docházet k poklesu cestujících využívajících veřejnou dopravu.



Obr. 16 Autobusové nádraží Vizovice (KOVED)

Bylo by tedy vhodné, aby město zkusilo zajistit lepší návaznost mezi vlaky a autobusy. Přesunout vlakové nádraží do centra města je velice nereálné, jelikož by zde nebyly dostatečné prostorové kapacity. Naopak přesun autobusového nádraží k vlakovému by možný byl, ale

z hlediska docházky cestujících na autobus, by to nebylo žádoucí, jelikož by to pro ně znamenalo zhoršení dostupnosti.

Jediným řešením této situace by tak mohlo být vytvoření spojovacího uzlu mezi autobusovým a vlakovým nádražím, tzn. vybudování nové autobusové zastávky vedle vlakového nádraží. Poté by bylo potřeba tuto novou zastávku zahrnout do jízdních řádů. Ovšem stálo by za zvážení, zda bude nutné, aby zde jezdil každý spoj projíždějící Vizovicemi nebo jen vybrané spoje, např.:

- ráno mezi 6-8 hodinou (lidé jezdí do práce, do školy),
- po poledni mezi 14-16 hodinou (lidé jezdí z práce, ze škol) a
- několik večerních spojů.

Toto by bylo vhodné zavést spíše přes pracovní dny. Co se týká víkendu, z hlediska podpory rozvoje cestovního ruchu, by bylo dobré, kdyby zde zajížděla většina autobusových spojů.

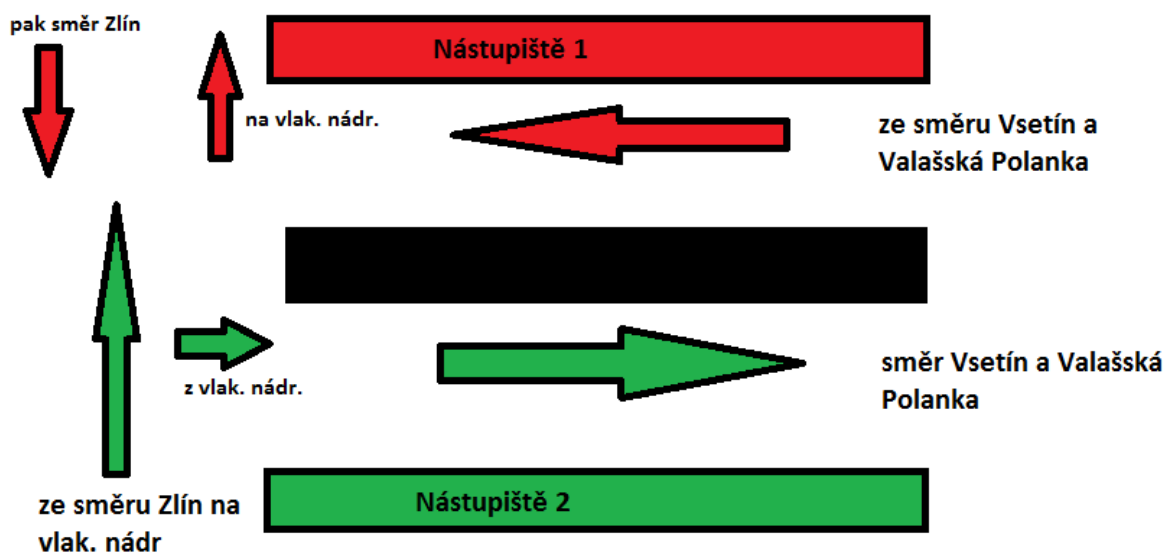


Obr. 17 Návrh vlakového nádraží Vizovice (Vizovice chystají proměnu vlakového nádraží, 2018)

Již od roku 2018 se plánuje celková modernizace železniční tratě Otrokovice – Vizovice, její realizace však začne nejdříve v roce 2020. Celkové náklady na tuto akci by měly být okolo 12 miliard korun. V rámci projektu se počítá s elektrizací celé sítě a vybudováním druhé koleje mezi Zlínem a Otrokovicemi, díky které dojde ke značnému zrychlení spojů. Součástí projektu je samozřejmě modernizace vlakových stanic Otrokovice, Zlín i Vizovice.

Vizovické nádraží a jeho blízké okolí tedy projde zásadními změnami a modernizací. Počítá se s vybudováním nové výpravní budovy, která nahradí starou a nyní již nevyhovující objekt. Budou také odstraněny veškeré bariéry, které cestujícím mohou překážet, a dojde k úpravě ploch pro parkování – resp. přibude míst na parkování. Uvažuje se také o vybudování dvou zastávek pro autobusy, které by měly k vlakovému nádraží pravidelně zajíždět. Snahou města je, aby alespoň některé spoje autobusové dopravy jezdily až na vlakové nádraží a aby zde byla zajištěna jejich návaznost na vlakovou dopravu. Otázkou ale ještě zůstává financování, město se zatím na všem domlouvá se Správou železniční dopravní cesty, která je majitelem většiny pozemků.

Pokud město uskuteční svůj plánovaný záměr a některé autobusové spoje budou skutečně pokračovat až na vlakové nádraží, bylo by určitě vhodné uvažovat o úpravě stávajícího prostoru autobusového nádraží, resp. o úpravě systému příjezdu autobusů. Určitou variantou by bylo využívat jedno nástupiště pro příjezd autobusů ze směru Vsetín a Valašská Polanka, dále by spoj pokračoval ke vlakovému nádraží a odsud rovnou na Zlín. Druhé nástupiště by pak sloužilo pro autobusy přijíždějící ze Zlína. Nejprve by spoj jel na vlakové nádraží a poté teprve na autobusové nádraží, odsud by pokračoval buď směr Vsetín, nebo Valašská Polanka.



Obr. 18 Návrh systému příjezdu autobusů na autobusové nádraží ve Vizovicích

6.3 Vyhodnocení návrhů

Dle mého názoru je cyklodoprava oblastí, která si v rámci Zlínského kraje zaslouží zvýšenou pozornost. V posledních letech došlo k masivnímu rozvoji individuální automobilové dopravy a je proto důležité, aby se více rozvíjela také doprava cyklistická. Měštům a jejich obyvatelům totiž přináší velké výhody, nejen že šetří životní prostředí, ale díky kolu je doprava ve městě rychlejší a efektivnější. Zásadní výhodou využívání cyklistické dopravy je ale fakt, že je téměř bez investic.

Do mého návrhu jsem si zvolila město Vsetín. Síť cyklistických stezek v okolí města je sice vyhovující, ale centrum města již pro cyklisty tolik atraktivní není. Město by určitě mělo zapracovat na tom, aby lidé pro dopravu ve městě začali kola více využívat. Výstavba nových cyklostezek, které navrhuji výše, by k tomu značnou měrou přispěla. Stejně také výstavba parkovací věže (B+R) by byla značným plusem. Pokud plánovaná modernizace vlakového a autobusového nádraží ve Vsetíně bude realizována podle současných návrhů, je výstavba cyklověže reálným cílem. To by být prvním krokem k zásadní změně postavení cyklistické dopravy ve městě. Realizace tohoto projektu se počítá v desítkách milionů korun, zatím však nejsou známa přesná čísla. Jedná se o společnou investici města s drahami, přičemž je snahou pokrýt to v co největší míře z dotací. Dotace by mohly být čerpány např. z IROPu, který je zaměřen na podporu regionálního rozvoje a zkvalitnění infrastruktury.

Druhý návrh se zabývá zlepšením návazností mezi vlaky a autobusy, což je jedním ze základních prvků dobře fungujícího systému veřejné dopravy. Společnost KOVED spravuje celý systém veřejné dopravy ve Zlínském kraji a má samozřejmě za úkol zabezpečit tyto návaznosti, což dle mého názoru zajišťují velice dobře. Samozřejmě žádný systém není dokonalý a i zde existují výjimky, které nefungují tak, jak bychom chtěli. V rámci kraje se jedná o problematiku návaznosti vlaků a autobusů ve Vizovicích. Jak jsem již uvedla v návrhu, v současné době je snahou města i kraje, aby došlo k zajištění alespoň „částečné“ návaznosti – tzn., aby vlakové a autobusové nádraží spojovaly vybrané spoje linkové dopravy. V aktuálně plánovaném projektu modernizace železnice na trati Otrokovice-Vizovice je změna reálně zahrnuta. Tudíž se v budoucnu předpokládá odstranění tohoto nedostatku a celý systém veřejné dopravy ve Zlínském kraji se posune o stupeň výše. Odhadované náklady na projekt se zatím pohybují okolo 12 miliard korun. Odkud bude celá akce financována, zatím město jedná spolu se Správou železniční dopravní cesty.

ZÁVĚR

Doprava patří z hlediska rozvojových záměrů Zlínského kraje k nejdůležitějším. Významným nedostatkem v kraji je nízký počet dálnic a rychlostních silnic. Jejich funkci tedy musí zastávat komunikace nižšího řádu, které však nejsou pro takové zatížení staveny. Zlínský kraj proto do dopravní infrastruktury neustále investuje, aby přispěl k její modernizaci a rozvoji. Představuje totiž základní předpoklad konkurenceschopnosti kraje. Primárně by se tedy měl Zlínský kraj soustředit na dobudování rychlostních komunikací a dálnic, jelikož se jedná o jediný způsob propojení s vyšší dopravní sítí. Samozřejmě nesmíme opomenout modernizaci silnic I., II., III. třídy, které zabezpečují dopravní propojení kraje.

Dalším důležitým bodem jsou investice do železniční sítě. Je potřeba aby postupně došlo k celkové modernizaci železnic, případně i výstavbě nových tratí. V současné době se plánuje např. elektrifikace a zdvoukolejnění tratě Otrokovice-Vizovice či rekonstrukce železničních stanic ve Vsetíně, Vizovicích, Rožnově pod Radhoštěm a v Bystřici pod Hostýnem. Díky těmto investicím a pokrokům v železniční dopravě by mohlo dojít k většímu využití tohoto druhu dopravy ze strany cestujících.

Oblast veřejné dopravy dospěje k zásadnímu obratu. Využití individuální automobilové dopravy neustále narůstá, a kraj proto musí vytvářet podmínky pro zastavení negativního trendu úbytku cestujících ve veřejné dopravě. Pokud by tak neučinil, mohlo by během několika let dojít i k jejímu zániku. Proto bylo učiněno rozhodnutí veřejnou dopravu posílit a rozšířit. Snahou je, aby systém veřejné dopravy využívali nejen ti, kteří nemají jinou možnost dopravy, ale také řidiči osobních automobilů.

Silnou pozici v kraji nyní zastává také doprava cyklistická. Slouží jak k dopravě do zaměstnání či škol, ale také plní funkci volnočasových aktivit obyvatelstva. Je potřeba, aby se cyklistická doprava v kraji dále rozvíjela, jak z důvodu šetrnosti k životnímu prostředí, tak z důvodu úspory času při cestě v rámci měst apod.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Bibliografie:

- [1] EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA, 2011. *Ekonomika dopravního systému*. Vyd. 1. Praha: Oeconomica. 286 s. ISBN 9788024517599.
- [2] FOLTÝNOVÁ, Hana, 2009. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Vyd. 1. Praha: Karolinum. 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0.
- [3] HUTTON, Barry, 2013. *Planning Sustainable Transport*. 1st ed. London: Routledge, 430 s. ISBN 978-18-497-1391-7.
- [4] CHVÁTAL, Filip, 2017. *Vliv dopravní dostupnosti územní na ekonomický a regionální rozvoj v České republice*. Disertační práce. Brno: Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta. 182 s.
- [5] MACHARIS, Cathy, et al., 2014. *Sustainable Logistic*. 1st ed. Bingley: Emerald group publishing, 310 s. ISBN 978-17-8441-062-9.
- [6] MOJŽIŠ, Vlastislav, Milan GRAJA a Pavel VANČURA, 2008. *Integrované dopravní systémy*. Vyd. 1. Praha: Powerprint. 120 s. ISBN 978-80-9040-110-5.
- [7] PASTOR, Otto a Antonín TUZAR, 2007. *Teorie dopravních systémů*. Vyd. 1. Praha: ASPI, 312 s. ISBN 978-80-7357-285-3.
- [8] ŠIROKÝ, Jaromír, 2014. *Technologie dopravy*. Vyd. 2. Pardubice: Univerzita Pardubice. 281 s. ISBN 978-80-7395-852-7.
- [9] ZELENÝ, Lubomír a kol., 2017. *Osobní doprava*. Praha: C. H. Beck, 240 s. ISBN 978-80-7400-681-4.
- [10] ZELENÝ, Lubomír, 2007. *Osobní přeprava*. Vyd. 1. Praha: ASPI. 352 s. ISBN 978-80-7357-266-2.
- [11] ZURYNEK Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal Mervart, 2008. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, 280 s. ISBN 978-80-7357-335-5.

Internetové zdroje:

- [12] Cykloturistika pro každého, © 2019. *Východní morava* [online]. [cit. 2019-04-04]. Dostupné z: <http://www.vychodni-morava.cz/repositoryfile/3870>

- [13] Cyklostezka Bečva – Vlára – Váh, © 2019. *BEČVA VLÁRA VÁH CYKLOSTEZKA* [online]. [cit. 2019-04-04]. Dostupné z: <https://www.bevlava.cz/>
- [14] ČESKÁ REPUBLIKA: Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, In: *Zákony pro lidi.cz.* [online]. [cit. 2019-02-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>
- [15] ČESKÁ REPUBLIKA: Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání, In: *Zákony pro lidi.cz.* [online]. [cit. 2019-04-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>
- [16] ČESKÁ REPUBLIKA: Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/2004 Sb. o drahách a zákona č. 77/1997 Sb. o státním podniku, In: *Zákony pro lidi.cz.* [online]. [cit. 2019-04-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-77>
- [17] ČESKÁ REPUBLIKA: Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, In: *Zákony pro lidi.cz.* [online]. [cit. 2019-02-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>
- [18] ČESKÁ REPUBLIKA: Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské vodní plavbě, In: *Zákony pro lidi.cz.* [online]. [cit. 2019-04-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1995-114>
- [19] ČESKÁ REPUBLIKA: Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících o změně dalších zákonů, In: *Zákony pro lidi.cz.* [online]. [cit. 2019-04-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-194>
- [20] ČESKÁ REPUBLIKA: Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, In: *Zákony pro lidi.cz.* [online]. [cit. 2019-04-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266>
- [21] ČESKÁ REPUBLIKA: Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, In: *Zákony pro lidi.cz.* [online]. [cit. 2019-02-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>
- [22] Doprava, 2018. *EUROSKOP.CZ* [online]. [cit. 2019-02-25]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/8949/sekce/doprava/>

- [23] Dopravní infrastruktura, © 2019. *Centrum investic, rozvoje a inovací*. [online]. [cit. 2019-03-20]. Dostupné z: <https://www.cirihk.cz/doprava.html>
- [24] Dopravní infrastruktura v ČR, © 2019. *Vítejte na Zemi...* [online]. [cit. 2019-03-21]. Dostupné z: http://www.vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=dopravni_infrastruktura_v_cr&site=doprava
- [25] Dopravní plán Zlínského kraje, 2011. *Zlínský kraj* [online]. [cit. 2019-04-04]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/plan-dopravni-obsluznosti-uzemi-zlinsky-kraj-na-leta-2012-2019-cl-80.html>
- [26] Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050, 2013. *Ministerstvo dopravy*. [online]. [cit. 2019-03-22]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled>
- [27] Dopravní sektorové strategie, 2010. *Silnice železnice* [online]. [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/dopravni-sektorove-strategie/>
- [28] Hospodářství Zlínského kraje, © 2019. *Zlínský kraj* [online]. [cit. 2019-03-25]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/hospodarstvi-zlinskeho-kraje-cl-164.html>
- [29] Charakteristika kraje, 2016. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-03-26]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xz/charakteristika_kraje
- [30] Chráněná krajinná oblast Beskydy, 2016. *Chráněná území Zlínského kraje* [cit. 2019-03-29]. Dostupné z: <http://nature.hyperlink.cz/Beskydy/index.htm>
- [31] Chráněná krajinná oblast Bílé Karpaty, 2016. *Chráněná území Zlínského kraje* [cit. 2019-03-29]. Dostupné z: http://nature.hyperlink.cz/Bile_Karpaty/index.htm
- [32] Intenzity dopravy – Zlínský kraj, 2016. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. [cit. 2019-04-04]. Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/results/section/default.aspx?l=Zl%C3%ADnsk%C3%BD%20kraj>
- [33] Jak se doprava dělí?, © 2019. *Vítejte na Zemi...* [online]. [cit. 2019-03-20]. Dostupné z: http://www.vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=jak_se_doprava_deli&site=doprava
- [34] Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje, 2004. *Zlínský kraj* [online]. [cit. 2019-03-29]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/docs/clanky/dokumenty/315/navrh-cyklo.doc>

- [35] Kvalita dopravní infrastruktury v Česku je nízká, 2016. *Euractiv* [online]. [cit. 2019-03-20]. Dostupné z: <https://euractiv.cz/section/doprava/news/kvalita-dopravni-infrastruktury-je-v-cesku-nizka-na-vine-jsou-prutahy-v-povolovani-013365/>
- [36] Nezaměstnanost ve Zlínském kraji, 2018. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-03-14]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xz/nezamestnanost-ve-zlinskem-kraji-k-31-12-2018>
- [37] Nové cyklostezky ve Zlíně v roce 2017, 2017. *Cyklo Zlín* [online]. [cit. 2019-04-03]. Dostupné z: <http://www.cyklozlin.cz/nove-cyklostezky-ve-zline-v-roce-2017/>
- [38] Programy, © 2019. *Dotace EU.cz* [online]. [cit. 2019-03-20]. Dostupné z: <https://www.dotaceeu.cz/cs/Evropske-fondy-v-CR/2014-2020/Operacni-programy>
- [39] Přehled silnic Zlínského kraje, 2018. *Ředitelství silnic Zlínského kraje* [online]. [cit. 2019-04-04]. Dostupné z: https://www.rszk.cz/?ukaz=14_prehled_silnic&IdMenu=14&grafika=0
- [40] Rozpočet na příští rok bude mít schodek 40 miliard, 2018. Česká televize [online]. [cit. 2019-03-16]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2631512-rozpocet-na-pristi-rok-bude-mit-schodek-40-miliard-v-prvnim-cteni-prosel-hlasy-ano>
- [41] Statut fondu, 2016. *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. [cit. 2019-03-16]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/zakladni-informace/statut-fondu/>
- [42] Státní fond dopravní infrastruktury, © 2019. *Senát* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.senat.cz/xqw/webdav/pssenat/original/46350/39372>
- [43] Státní rozpočet na rok 2019 v Poslanecké sněmovně, 2018. *Ministerstvo financí České republiky* [online]. [cit. 2019-03-20]. Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/aktualne/tiskove-zpravy/2018/statni-rozpocet-na-rok-2019-v-poslanecke-33220>
- [44] Valašská nádraží se za dva roky začnou měnit, 2017. *iDNES.cz* [online]. [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zlin/zpravy/opravy-vlakovych-nadrazi-vsetin-bystrice-pod-hostynem-roznov-pod-radhostem.A170908_350585_zlin-zpravy_ras
- [45] Vizovice chystají proměnu vlakového nádraží, 2018. *iDNES.cz* [online]. [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zlin/zpravy/vlakove-nadrazi-vizovice-rekonstrukce-autobusy-parkovani.A180504_399440_zlin-zpravy_ras

- [46] Vysokorychlostní tratě, 2017. *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2019-04-01]. Dostupné z: <http://mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Vysokorychlostni-trate>
- [47] Základní charakteristika kraje, © 2019. *Zlínský kraj* [online]. [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/zakladni-charakteristika-kraje-cl-3685.html>
- [48] Základní tendence demografického, sociálního a ekonomického vývoje Zlínského kraje, 2017. *Český statistický úřad* [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/61449398/33012918.pdf/8789ef1a-cfbb-4bd3-a98f-daa0063c039b?version=1.7>
- [49] Zlínský kraj, 2019. *Topograf* [online]. [cit. 2019-03-29]. Dostupné z: <http://spravnimapa.topograf.cz/84359/zlinsky-kraj/>
- [50] Železniční mapy ČR, © 2019. *Správa železniční dopravní cesty* [online]. [cit. 2019-03-29]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/zeleznicni-mapy-cr.html>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

atd.	a tak dále
apod.	a podobně
B+R	Bike + Ride
CED	Centrální dispečink
ČR	Česká republika
DSS	Dopravní sektorové strategie
EK	Evropská komise
EP	Evropský Parlament
ES	Evropské společenství
ESI fondy	Evropské strukturální a investiční fondy
EU	Evropská unie
HDP	Hrubý domácí produkt
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
IROP	Integrovaný regionální operační program
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	Městská hromadná doprava
NP	Národní park
OP	Operační program
PO	Prioritní osa
PÚR	Politika územního rozvoje
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
StR	Státní rozpočet

TEN-T	Transevropské dopravní síť
VHD	Veřejná hromadná doprava
VRT	Vysokorychlostní tratě
ZK	Zlínský kraj
ŽP	Životní prostředí

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Dělení druhů dopravy (Jak se doprava dělí? © 2019)	13
Obr. 2 Výdaje a příjmy státního rozpočtu (Rozpočet na příští rok bude mít schodek 40 miliard, 2018)	27
Obr. 3 Alokace ESI fondů (Programy, © 2019)	29
Obr. 4 Podíl jednotlivých módů na produkci emisí v sektoru dopravy v roce 2014 (Doprava, 2018).....	35
Obr. 5 Základní situace vztahu dopravy a ekonomického rozvoje.....	40
Obr. 6 Správní dělení Zlínského kraje (Zlínský kraj, © 2019).....	45
Obr. 7 Květná zahrada Kroměříž – památka UNESCO	46
Obr. 8 Vývoj počtu přepravených osob ve ZK v letech 2014-2017 (KOVED)	50
Obr. 9 Dotace na dopravní obslužnost v letech 2016-2018 (KOVED)	52
Obr. 10 Mapa železničních sítí ve Zlínském kraji a okolí (Železniční mapy ČR, © 2019).....	57
Obr. 11 Cyklostezka Bečva – Vlára – Váh (Cyklostezka Bečva – Vlára – Váh, © 2019)	60
Obr. 12 Cesta z Jasenky do centra Vsetína (Google maps)	65
Obr. 13 Cyklostezka se smíšeným provozem na třídě T. Bati ve Zlíně (Nové cyklostezky ve Zlíně v roce 2017, 2017)	65
Obr. 14 Cesta z Rokytnice do centra Vsetína (Google maps)	66
Obr. 15 Návrh nového vlakového nádraží ve Vsetíně (Valašská nádraží se za dva roky začnou měnit, 2017)	67
Obr. 16 Autobusové nádraží Vizovice (KOVED)	68
Obr. 17 Návrh vlakového nádraží Vizovice (Vizovice chystají proměnu vlakového nádraží, 2018).....	69
Obr. 18 Návrh systému příjezdu autobusů na autobusové nádraží ve Vizovicích	70

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Alokace státního rozpočtu v roce 2019 (Rozpočet na příští rok bude mít schodek 40 miliard, 2018)	28
Tab. 2 Financování dopravní obslužnosti ZK v roce 2017 (v tis. Kč).....	51
Tab. 3 Financování dopravní obslužnosti ZK v roce 2018 (v tis. Kč).....	51
Tab. 4 Přehledy silnic Zlínského kraje k 1.7.2018 (Přehled silnic ZK, 2018)	54
Tab. 5 Silnice I. třídy ve Zlínském kraji (Dopravní plán Zlínského kraje, 2011, s. 25-28).....	55
Tab. 6 Železniční tratě ve Zlínském kraji (Dopravní plán Zlínského kraje, 2011, s. 14)	58

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha PI: Přehled cyklostezek ve Zlínském kraji

Příloha PII: Návrh nového autobusového a vlakového nádraží ve Vsetíně 1

Příloha PIII: Návrh nového autobusového a vlakového nádraží ve Vsetíně 2

Příloha PIV: Podchod na novém vlakovém nádraží ve Vsetíně

Příloha PV: Návrh nového autobusového a vlakového nádraží ve Vsetíně 3

Příloha PVI: Současný stav vlakového nádraží ve Vsetíně

Příloha PVII: Návrh nového vlakového nádraží ve Vizovicích 1

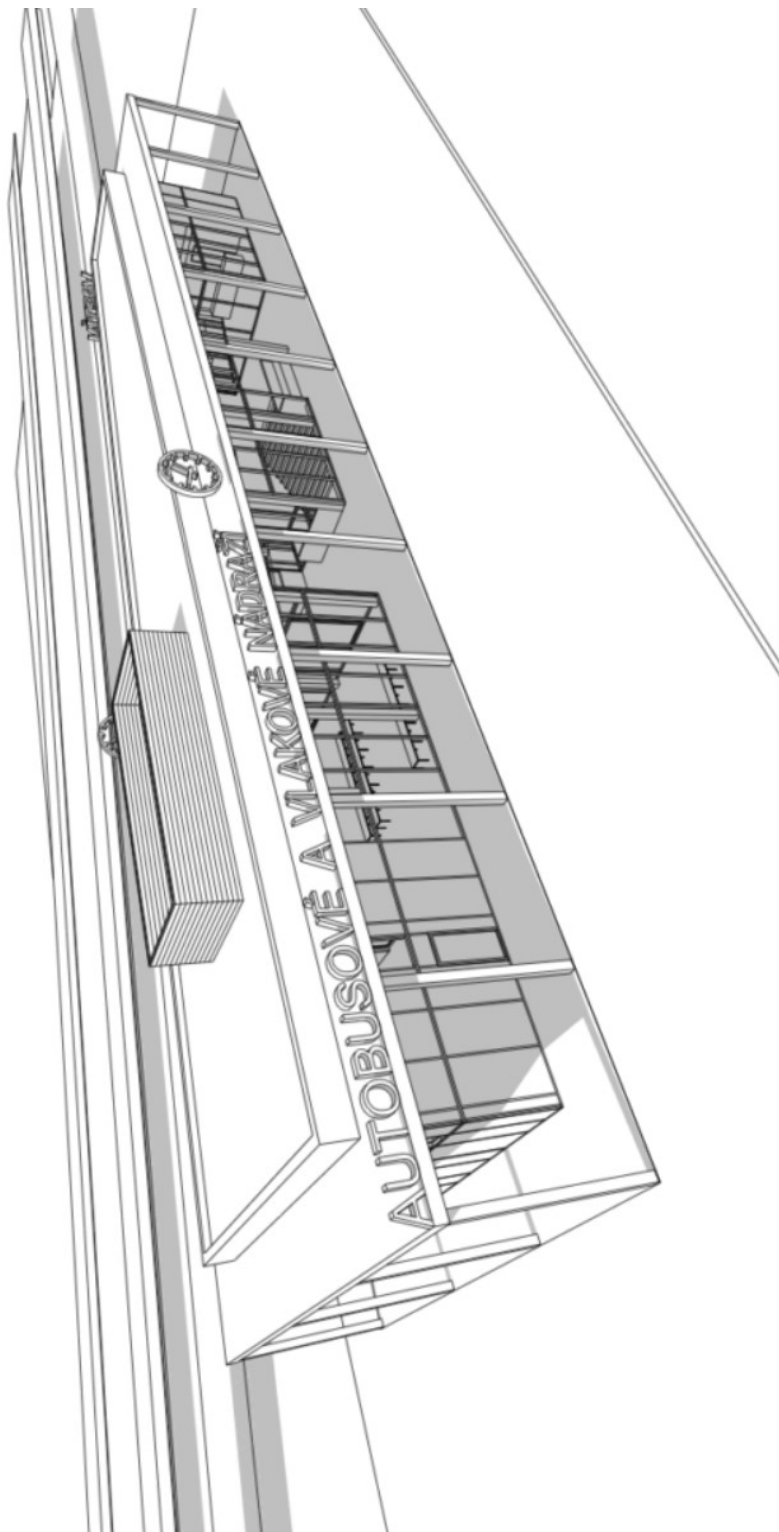
Příloha PVIII: Návrh nového vlakového nádraží ve Vizovicích 2

Příloha PIX: Současný stav vlakového nádraží ve Vizovicích

PŘÍLOHA P I: PŘEHLED CYKLOSTEZEK VE ZLÍNSKÉM KRAJI



**PŘÍLOHA P II: NÁVRH NOVÉHO AUTOBUSOVÉHO A
VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ VE VSETÍNĚ 1**



**PŘÍLOHA P III: NÁVRH NOVÉHO AUTOBUSOVÉHO A
VLA KOVÉHO NÁDRAŽÍ VE VSETÍNĚ 2**



**PŘÍLOHA P IV: PODCHOD NA NOVÉM VLAKOVÉM NÁDRAŽÍ VE
VSETÍNĚ**



**PŘÍLOHA P V: NÁVRH NOVÉHO AUTOBUSOVÉHO A VLAKOVÉHO
NÁDRAŽÍ VE VSETÍNĚ 3**



PŘÍLOHA P VI: SOUČASNÝ STAV VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ VE VSETÍNĚ



PŘÍLOHA P VII: NÁVRH NOVÉHO VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ VE VIZOVICÍCH 1



PŘÍLOHA P VIII: NÁVRH NOVÉHO VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ VE VIZOVICÍCH 2



PŘÍLOHA P IX: SOUČASNÝ STAV VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ VE VIZOVICÍCH

