

# **Železniční trať č. 331 Otrokovice - Zlín - Vizovice jako faktor rozvoje zlínské aglomerace**

Ing. Martin Habuda

---

Diplomová práce  
2010



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky

---

# ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Ing. Martin HABUDA**  
Studijní program: **N 6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

Téma práce: **Železniční trať č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice  
jako faktor rozvoje zlínské aglomerace**

Zásady pro vypracování:

## Úvod

### I. Teoretická část

- Provedte rešerši dostupných informačních zdrojů zabývajících se problematikou vlivu dopravní infrastruktury na regionální rozvoj.
- Shrňte historii výstavby a provozu železniční trati Otrokovice – Vizovice.

### II. Praktická část

- Provedte posouzení vlivu trati na rozvoj zlínské aglomerace.
- Navrhněte projekt rozvoje trati a provozu na ni s přihlédnutím k záměrům samospráv a vlastníka infrastruktury.
- Ověřte proveditelnost projektu a zhodnoťte jeho rizika.

## Závěr

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

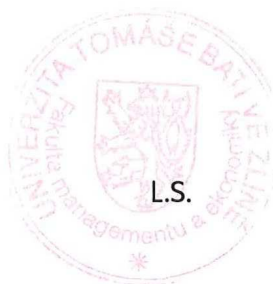
Seznam odborné literatury:

- [1] BEDNAŘÍK, Ivan, ERBEN, Ludvík, VRCHOVSKÝ, Jakub. 100 let místní dráhy Otrokovice – Zlín – Vizovice. Zlín: [s.n.], 1999. 48 s.  
[2] BLAŽEK, Jan, UHLÍŘ, David. Teorie regionálního rozvoje : nástin, kritika, klasifikace. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2002. 211 s. ISBN 80-246-0384-5.  
[3] MAIER, Karel, ČTYROKÝ, Jiří. Ekonomika územního rozvoje. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2000. 144 s. ISBN 80-7169-644-7.  
[4] MELICHAR, Vlastimil, JEŽEK, Jindřich. Ekonomika dopravního podniku. 3. přeprac. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. 192 s. ISBN 80-7194-711-3.  
[5] WOKOUN , René, et al. Regionální rozvoj : východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování. 1. vyd. Praha: Linde, 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.

Vedoucí diplomové práce: Ing. Jiří Macháček  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
Datum zadání diplomové práce: 29. března 2010  
Termín odevzdání diplomové práce: 3. května 2010

Ve Zlíně dne 29. března 2010

doc. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková  
*děkanka*



prof. RNDr. René Wokoun, CSc.  
*ředitel ústavu*

## PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby <sup>1)</sup>;
- beru na vědomí, že diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí;
- 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 <sup>2)</sup>;
- podle § 60 <sup>3)</sup> odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 <sup>3)</sup> odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Ve Zlíně dne 3.5.2010

  
.....  
Ing. Martin Habuda

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

*(1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.*

*(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě*

pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

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

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

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

3) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

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

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlédne k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

## **ABSTRAKT**

Cílem práce je posoudit vliv železniční trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice na rozvoj zlínské aglomerace a navržení projektu dalšího rozvoje trati. Teoretická část shrnuje obecné poznatky o vlivu dopravní infrastruktury na regionální rozvoj a přináší pohled na historický vývoj této trati v kontextu rozvoje aglomerace. V praktické části práce je provedena analýza současného stavu trati, provozu na ni a jejích vazeb na aglomerační struktury. Dále je navržen reálný projektový záměr rozvoje trati, který přihlíží k zájmům vlastníka infrastruktury a k zájmům samospráv. V závěru je provedena verifikace navrženého projektu, která zejména hodnotí očekávané přínosy projektu, jeho rizika a realizovatelnost.

**Klíčová slova:** doprava, dopravní infrastruktura, železniční trať, přepravní výkony, regionální rozvoj, zlínská aglomerace.

## **ABSTRACT**

The main aim of this thesis is to explore the influence of the railway line number 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice on the Zlin agglomeration development and suggest the project of the railway line development. In theoretical part general knowledge about influence of traffic infrastructure on regional development are summarized and there is also introduced view on historical evolution of this railway line in the context the agglomeration development. In practical part of the thesis, there is analysed present state of the railway line, its operation and its contextures on agglomerative structures. There is also made a proposal of real project of the railway line development which respect the preferences of infrastructure owners and the preferences of local governments. At the end of the thesis there is done the project proposal verification which comprehend especially evaluation of expected contributions of the project, as well as its diversification and feasibility.

**Keywords:** traffic, traffic infrastructure, railway line, carriage performances, regional development, zlín agglomeration.

Děkuji především Ing. Jiřímu Macháčkovi za odborný dohled a cenné rady při tvorbě mé diplomové práce.

Dále děkuji Ing. Miroslavu Řihákovi, specialistovi na IDS ze společnosti Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o. za jeho ochotu, za poskytnutí cenných informací, konzultací, rad a za čas, který mi věnoval při tvorbě diplomové práce.

Mé poděkování také patří Ing. arch. Dagmar Nové, vedoucí Útvaru hlavního architekta Magistrátu města Zlína za poskytnutí cenných informací, a také mé rodině za trpělivost a podporu při studiu.

*Motto:*

*Železniční tepny ve státě mají stejný účinek jako tepny a žíly v živém těle. Kam nedosahují, tam údy umírají.*

*J. A. BAŤA*

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

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>11</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>13</b>
<b>1 ROLE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V REGIONÁLNÍM ROZVOJI</b> ....	<b>14</b>
1.1 VYSVĚTLENÍ POJMŮ.....	14
1.2 EKONOMICKÉ OPODSTATNĚNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY .....	15
1.3 POZNATKY Z HISTORICKÉHO VÝVOJE.....	16
1.4 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA JAKO LOKALIZAČNÍ FAKTOR.....	17
1.5 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA JAKO FAKTOR REGIONÁLNÍHO ROZVOJE .....	19
1.5.1 Kategorizace vlivů dopravní infrastruktury na regionální rozvoj .....	19
1.5.2 Praktické poznatky o vlivech působení dopravní infrastruktury v území .....	21
1.5.3 Politika územního rozvoje ČR a rozvoj dopravní infrastruktury .....	22
1.6 VLIV EXTERNÍCH NÁKLADŮ DOPRAVY NA REGIONÁLNÍ ROZVOJ .....	23
1.7 METODY HODNOCENÍ INVESTIC DO DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY.....	23
1.7.1 Cost-Benefit Analysis.....	24
1.7.2 Multikriteriální hodnocení .....	24
1.7.3 Aplikace metod hodnocení investic do železniční infrastruktury v ČR.....	25
<b>2 HISTORIE VÝSTAVBY A PROVOZU ŽELEZNIČNÍ TRATI Č. 331 OTROKOVICE – VIZOVICE</b> .....	<b>26</b>
2.1 VÝSTAVBA TRATI .....	26
2.2 HISTORIE PROVOZU NA TRATI.....	26
2.3 VÝZNAMNÉ ROZVOJOVÉ ZÁMĚRY .....	29
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>30</b>
<b>3 METODIKA ANALYTIKÉ ČÁSTI PRÁCE</b> .....	<b>31</b>
<b>4 PROBLÉMY ŽELEZNICE V ČR</b> .....	<b>32</b>
<b>5 POSOUZENÍ VLIVU TRATI NA ROZVOJ ZLÍNSKÉ AGLOMERACE</b> .....	<b>34</b>
5.1 VYMEZENÍ ZLÍNSKÉ AGLOMERACE .....	34
5.2 CHARAKTERISTIKA ZLÍNSKÉ AGLOMERACE .....	34
5.2.1 Geografické poměry a sídelní struktura .....	34
5.2.2 Správní členění.....	35
5.2.3 Demografická charakteristika.....	35
5.2.4 Ekonomická charakteristika .....	36
5.2.5 Stručné shrnutí dalších charakteristik (školy, výzkumu, kultury, sociální péče, zdravotnictví a dalších).....	39
5.2.6 Charakteristika dopravní infrastruktury .....	39
5.2.7 Charakteristika systému veřejné dopravy v aglomeraci .....	42
5.3 ANALÝZA POZICE TRATI V AGLOMERACI .....	45
5.3.1 Základní údaje o trati.....	45



5.3.2	Vazby trati na strukturu osídlení v aglomeraci .....	46
5.3.3	Vazby trati na ekonomickou strukturu v aglomeraci .....	46
5.3.4	Výkony osobní přepravy .....	50
5.3.5	Analýza alternativních možností osobní přepravy .....	51
5.4	NEGATIVNÍ PŮSOBENÍ TRATI.....	52
5.5	CHARAKTERISTIKA ROZVOJOVÝCH ZÁMĚRŮ TRATI.....	53
5.5.1	Původní rozvojové záměry firmy Baťa .....	53
5.5.2	Rozvojové záměry Zlínského kraje .....	54
5.5.3	Aktuální stav přípravy .....	55
5.6	SWOT ANALÝZA TRATI.....	59
5.7	ZÁVĚR ANALÝZY .....	60
<b>6</b>	<b>PROJEKTOVÝ ZÁMĚR ROZVOJE TRATI .....</b>	<b>63</b>
6.1	VŠEOBECNÉ INFORMACE O PROJEKTU .....	63
6.1.1	Název projektu .....	63
6.1.2	Zaměření projektu a jeho zdůvodnění.....	64
6.1.3	Popis výchozí situace .....	64
6.1.4	Cílové skupiny projektu .....	64
6.1.5	Umístění projektu.....	64
6.1.6	Realizátoři projektu .....	65
6.1.7	Partneři projektu a zainteresované subjekty .....	65
6.1.8	Vazby projektu na strategické plánovací dokumenty.....	65
6.2	DEFINICE SOUSTAVY CÍLŮ PROJEKTU .....	66
6.2.1	Formulace strategické vize.....	66
6.2.2	Hlavní cíl a účel projektu .....	67
6.2.3	Specifické cíle projektu .....	67
6.3	STANOVENÍ OPATŘENÍ PRO DOSAŽENÍ CÍLŮ .....	67
6.3.1	Definice přestupních bodů IDS .....	68
6.3.2	Rámcový návrh fyzické podoby trati.....	70
6.3.2.1	Stavební úpravy železničního svršku a spodku a vyvolané silniční stavby .....	70
6.3.2.2	Elektrizace trati .....	72
6.3.2.3	Relokalizace stávajících zastávek.....	72
6.3.2.4	Vybudování zcela nových zastávek .....	73
6.3.2.5	Úpravy kolejíšť železničních stanic a vleček.....	73
6.3.2.6	Modernizace stanic a zastávek.....	74
6.3.3	Rámcový návrh provozu na trati .....	77
6.3.3.1	Návrh zásad zapojení osobní dopravy na trati do IDS.....	77
6.3.3.2	Návrh relací a frekvence spojů.....	78
6.3.4	Přehledný výčet vlastních návrhů.....	80
6.4	STRUČNÝ POPIS AKTIVIT PROJEKTU .....	80
6.5	ČASOVÝ HARMONOGRAM REALIZACE PROJEKTU .....	82
6.5.1	1. etapa .....	82
6.5.2	2. etapa .....	83

6.6	INDIKÁTORY PROJEKTU .....	83
6.7	UDRŽITELNOST PROJEKTU .....	85
6.8	FINANČNÍ RÁMEC PROJEKTU .....	85
6.8.1	Odhad nákladů pro 1. etapu.....	86
6.8.2	Odhad nákladů pro 2. etapu.....	87
<b>7</b>	<b>VERIFIKACE PROJEKTU.....</b>	<b>88</b>
7.1	PROJEKTOVÁ RIZIKA.....	88
7.2	PŘIPRAVENOST PROJEKTU K REALIZACI.....	90
7.3	OVĚŘENÍ REALIZOVATELNOSTI PROJEKTU .....	91
7.4	HODNOCENÍ PŘÍNOSŮ NAVRŽENÉHO PROJEKTU .....	91
7.4.1	Posílení pozice trati v konkurenčním prostředí.....	91
7.4.2	Ekonomické hodnocení přínosů projektu.....	92
7.4.3	Dopady projektu na řešenou aglomeraci .....	94
7.4.4	Závěry vyplývající z hodnocení přínosů navrženého projektu.....	95
7.5	ALTERNATIVNÍ ŘEŠENÍ A JEJICH HODNOCENÍ.....	96
7.5.1	Nulová varianta .....	96
7.5.2	Maximalistická varianta modernizace.....	96
7.5.3	Prodloužení trati do Valašské Polanky (napojení na trať č. 280).....	97
7.5.4	Shrnutí alternativ .....	98
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>99</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>101</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK .....</b>	<b>107</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>110</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>111</b>
	<b>SEZNAM GRAFŮ .....</b>	<b>112</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>113</b>

## ÚVOD

V devatenáctém století dochází k prudkému rozvoji průmyslu, hovoříme o tzv. průmyslové revoluci. Současně docházelo k rychlým změnám ve struktuře osídlení a využití území. Průmyslová výroba se koncentrovala ve městech, do kterých se hojně stěhovalo venkovské obyvatelstvo. Průmysl značně zvyšoval požadavky na vnitrozemskou přepravu. Ta byla dříve zabezpečována výhradně formanskými vozy, které však nebyly schopny zvýšené požadavky průmyslu uspokojit. Díky novým technologiím se ke slovu dostává železnice. Tento nový a mnohem efektivnější způsob přepravy umožnil pokračování a akceleraci industrializace. „Kamkoli přišla železnice, přinášela rozvoj podnikání, rozkvět regionu, prospěch občanů.“ [35, s.7]

Většina tratí na našem území byla postavena v devatenáctém století. Před 1. světovou válkou již byla železniční síť dobudována, a získala tak v podstatě dnešní podobu. Ve dvacátém století dochází k masovému rozšíření dalších druhů dopravy – silniční automobilové a letecké. Po 2. světové válce tak kralování železnice končí, její význam začíná postupně upadat, železnice není tak pružná a konkurenceschopná jako nové druhy dopravy. Deindustrializace evropských ekonomik na konci 20. století zasazuje železnici další ránu, dochází k poklesu poptávky po přepravě nákladů. Své opodstatnění však železnice neztratila, stále je schopna uspokojovat určité segmenty poptávky po přepravě nejefektivněji.

V roce 1899 byl zahájen provoz na nově vybudované železniční trati Otrokovice – Zlín – Vizovice. Trať obsluhovala města a obce dřevnického údolí a v Otrokovicích se napojovala na Severní dráhu císaře Ferdinanda. S rozvojem průmyslu ve Zlíně, představovaného zejména firmou Baťa, se zvyšují nároky na nákladní i osobní železniční dopravu na této trati, dochází k jejímu rozvoji a k rozvoji provozu na ni, objevily se také plány na její prodloužení až do Valašské Polanky a dále na Slovensko. Deindustrializace a růst automobilizace se však nevyhnuly ani Zlínu, což se citelně projevilo na poklesu výkonů nákladní i osobní dopravy na trati Otrokovice – Vizovice.

**Tato práce sleduje železniční trať č. 331 Otrokovice – Vizovice jak faktor, který může skrývat určitý potenciál pro rozvoj Zlínské aglomerace. Cílem práce je získat poznatky o úloze trati v řešené aglomeraci a přinést konkrétní realistický návrh jejího rozvoje.**

Pro dosažení cíle práce je zapotřebí provést studium vazeb mezi rozvojem dopravní infrastruktury a regionálním rozvojem popsanych v literatuře a ve studiích zabývajících se touto problematikou. Dále je nutné získat informace o historii výstavby a provozu na řešené trati č. 331.

Projektová část práce musí vycházet z podrobné analýzy, jejímž úkolem je získat přehled o řešené aglomeraci, o současném stavu předmětné trati, o konkrétních vazbách trati na strukturu osídlení a na ekonomické aktivity v aglomeraci, o provozu na trati, o konkurenčních možnostech přepravy a o konkrétních zájmech a záměrech podniků a samospráv ve vztahu k provozu a rozvoji trati. Klíčové poznatky z analýzy budou přehledně seříděny metodou SWOT.

Pro provedení analýzy budou využity primární informační zdroje představované osobními konzultacemi s představiteli zainteresovaných subjektů a terénním průzkumem. Sekundární data budou získána především z dostupných klasických map a on-line mapových serverů, z územně plánovacích dokumentů, z jízdních řádů dopravců a z již provedených studií, analýz a projektů.

V projektové části práce bude předložen reálný návrh rozvoje trati respektující terénní a urbanistické poměry v aglomeraci a střednědobý potenciál poptávky ze strany stávajících i možných budoucích cestujících a podniků.

V závěru bude provedeno posouzení proveditelnosti projektu. Projekt bude podroben rizikové analýze, budou posouzeny jeho přínosy a alternativní řešení.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

# 1 ROLE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V REGIONÁLNÍM ROZVOJI

Vliv dopravní infrastruktury na regionální rozvoj nemůže vnímavé oko přehlédnout. Tam kde vidíme masivní průmyslové aktivity, tam vidíme i čilý dopravní ruch představovaný materiálovými toky vstupů a výstupů mezi podniky. Všude v našem okolí můžeme pozorovat dopravní ruch mezi sklady a v distribučních sítích, osoby cestující z práce a do práce. Bez ekonomických aktivit by však nebylo potřeba realizovat dopravní toky. Bez realizace dopravních toků by nemohly probíhat ekonomické aktivity. A realizace dopravních toků je přímo závislá na dostupné dopravní infrastruktuře.

## 1.1 Vysvětlení pojmů

Ještě před samotným teoretickým rozbohem tématu je potřebné provést vysvětlení některých klíčových pojmů ve vztahu k tématu, se kterými bude dále v práci operováno.

**Regionální rozvoj** – regionální rozvoj je vyšší využití a zvýšení potenciálu vymezeného prostoru (území) vznikající v důsledku prostorové optimalizace socioekonomických aktivit a využití přírodních zdrojů. [17]

**Doprava** – existuje mnoho pohledů na pojem dopravy a z toho vyplývající množství definic, pro potřeby této práce použijeme definici: „Doprava je cílevědomá změna místa osob anebo nákladů uskutečňovaná pomocí dopravního prostředku po dopravní síti.“ [10, s. 12]

**Přeprava** – i pro pojem přepravy existuje celé spektrum definic, pro účely práce využijeme tuto modifikaci: „Přeprava je cílevědomé přemístění osob, nákladu či zvířat dopravními prostředky z místa A do místa B po dopravních komunikacích, zakládající se na přepravní smlouvě.“ [10, s. 11]

**Dopravní infrastruktura** – je síť dopravních cest, ve které se uskutečňuje doprava, je představována železničními tratěmi, silničními komunikacemi, uměle zbudovanými vodními cestami, přístavy, letišti a dalšími podpůrnými systémy a příslušenstvím.

**Lokalizace** – „Lokalizace je proces výběru místa pro konkrétní socioekonomické aktivity. Každé místo disponuje určitými zdroji a každá hospodářská aktivita se vyznačuje určitými potřebami. Nejlepší umístění dané socioekonomické aktivity je tam, kde jsou optimální

zdroje pro dané socioekonomické aktivity. Tyto zdroje i potřeby se v čase mění a proto dochází ke změně umístění ekonomických aktivit.“ [17]

**Aglomerace** – jedná se o seskupení vzájemně blízkých sídel, kde většinou jedno dominuje, tato sídla jsou propojeny do funkčního systému urbánního prostoru. Dominujícím sídlem je město se svými předměstími, na něj navazují okolní obce a případně i okolní města a dále nově vzniklá satelitní sídla. [14], [15]

**Aglomerační efekty (úspory)** – jsou to vnější výhody vyplývající ze sdružování a prostorové koncentrace činností ve městech (vznikají při prostorové interakci podniků, domácností a veřejného sektoru). Jsou představovány zejména sdílením pracovního trhu (zaměstnancům i zaměstnavatelům poskytuje větší možnost volby), šířením technologií z blízkých firem a společným využíváním specializované infrastruktury a specializovaných dodavatelů. Aglomerační úspory a specializace jsou hlavním ekonomickým opodstatněním existence měst. [2], [6]

**Jádro rozvoje** – území plně využívající aglomeračních efektů. [16]

**Periferie** – území nedostatečně integrované v prostoru a čase do dominantních struktur, procesů a systémů, s vysokými dopravními náklady a nedostatečnými úsporami z rozsahu. [16]

## 1.2 Ekonomické opodstatnění dopravní infrastruktury

Realizace dopravních toků je nutná pro překonání prostorového rozporu mezi zdroji surovin, polotovarů, výrobků a místem jejich dalšího zpracování nebo konečné spotřeby a mezi místem bydliště člověka a místem uspokojení jeho potřeb. Realizace ekonomických aktivit je tak přímo závislá na realizaci dopravních toků. A jak již bylo konstatováno výše, realizace dopravních toků je umožněna právě díky dostupné a dostatečně kvalitní infrastruktuře.

**Funkční dopravní infrastruktura je tedy jednou z nutných podmínek pro provádění ekonomických aktivit v daném místě, umožňuje územní dělbu práce, mobilitu výrobních faktorů, efektivnější sdílení ekonomických zdrojů v prostoru a je důležitým předpokladem pro dosažení aglomeračních úspor.**

Někteří autoři chápou dopravu jako součást výrobního procesu: „Hlavní úlohou dopravy, jejím funkčním posláním, je přeprava průmyslových a zemědělských výrobků, resp. surovin potřebných pro jejich výrobu. Svou kvalitou a rychlostí doprava urychluje a zefektivňuje

je výrobní proces. Z tohoto hlediska můžeme dopravu charakterizovat jako ekonomický fenomén, jako pokračování výrobního procesu v oblasti oběhu zboží do té míry, do jaké vytváří podmínky pro upotřebení užitečných hodnot výrobků.“ [10, s. 14-15]

### 1.3 Poznatky z historického vývoje

Vznik a vývoj dopravy a dopravní infrastruktury je přímo spojen s rozvojem lidské společnosti. Lidé si už v pravěku upravovali cesty, odstraňovali překážky přes bažiny a potoky, aby zlepšili dostupnost ekonomických zdrojů, později se objevují souvislé jednoduše upravené pozemní cesty, objevují se jednoduchá říční a mořská plavidla a později i složité lodě, pro jejich provoz se budují přístaviště. Ještě před začátkem našeho letopočtu je doložena existence pozemních cest táhnoucích se skrz celé kontinenty, například Jantarová stezka spojující sever a jih Evropy směřující od Pobaltí do apeninského poloostrova na území Římské říše a Hedvábná stezka spojující Čínu se Středomořím, táhnoucí se v délce 8 000 km. Římané dokonce stavěli dlážděné sinice i mezi městy. Doprava byla po pozemních cestách realizována vozy taženými zvířaty. Ve středověku dochází k rychlému rozvoji námořní plavby, centrem obchodu se stávají přístavní města (např. Benátky, Janov, Bruggy, Londýn a další), která rychle rostou jak z hlediska počtu obyvatel, tak i z hlediska ekonomické a geopolitické pozice. V 18. a v 19. století dochází k budování koněspřežných drah, které díky nižšímu odporu umožnily přepravu většího množství nákladu. Nicméně našly jen lokální uplatnění v příhodných místech. [19], [20], [22] [25]

Revoluce přichází v 19. století, kdy došlo k uplatnění vynálezu parního stroje ve výrobě i v dopravě – začíná éra železnice. První železniční trať byla pro osobní přepravu otevřena v roce 1825, spojovala Stockholm s Darlingtonem, do konce 19. století byl celý Evropský kontinent protkán železničními tratěmi. Dominantní těžký průmysl vyžadoval značnou koncentraci, dovoz surovin a vývoz výrobků a na tyto potřeby byla železnice schopna reagovat. S probíhající koncentrací docházelo ke vzniku velkoměst. Doprava se stala díky železnici mnohem efektivnější a levnější, železnice umožnila vytvářet trhy v národních měřících a snižovala transakční náklady, výroba se tak mohla dále koncentrovat a využívat úspor z rozsahu a aglomeračních úspor. [6], [25]

Ve 20. století je parní pohon na železnici postupně nahrazen elektrickou a motorovou trakcí, nicméně kralování železnice i tak končí po 2. světové válce. Došlo k masivnímu rozvoji silniční a letecké dopravy, který byl umožněn vynálezem spalovacího motoru a později



ještě proudového motoru využívaného v letadlech. Tyto nové formy dopravy poskytují oproti železnici vyšší flexibilitu za nižší náklady, navíc dochází k deindustrializaci společnosti, kdy právě průmysl nejvíce využíval železnici, která tak přichází o významný díl poptávky. Nastává prudké tempo výstavby silnic a dálnic a infrastruktury pro leteckou dopravu. Ve druhé polovině 20. století je ve vyspělých Evropských zemích většina sídel dostupná po zpevněné silniční komunikaci, téměř každé velkoměsto je napojeno na dálniční systém a má vlastní letiště s mezinárodním provozem. Obyvatelstvo i ekonomické aktivity se ještě více koncentrovaly do velkých aglomerací a metropolitních regionů, které umožnily ekonomickým subjektům požívat ještě větších úspor z rozsahu a aglomeračních efektů. Současný fenomén globalizace a integrace trhů, kdy výroby byly přesunuty do rozvojových zemí, dále působí ve směru posilování významu dopravní infrastruktury.

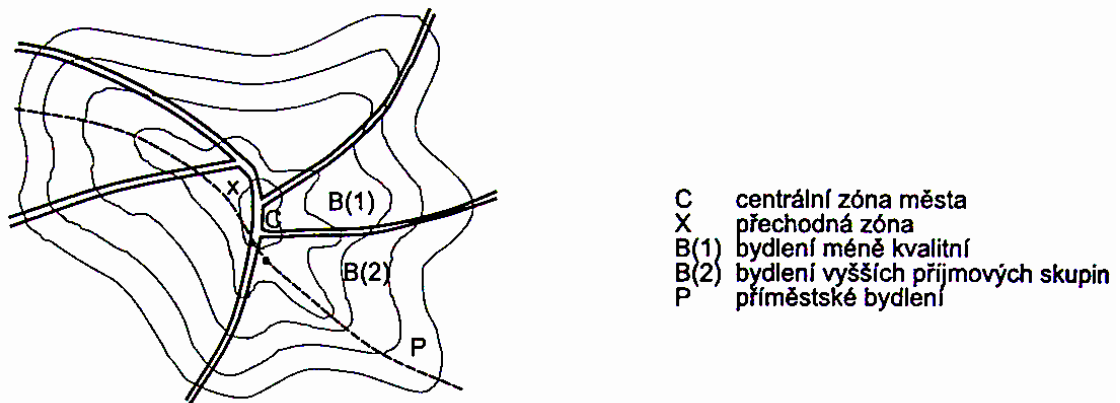
#### 1.4 Dopravní infrastruktura jako lokalizační faktor

Lokalizační teorie začínají vznikat na počátku 19. století. Bezprostředně se vztahují k vlastním teoretickým základům prostorové ekonomiky, resp. socioekonomické geografie. Hledají zákonitosti při umísťování (lokalizaci) daného ekonomického, zejména výrobně podnikatelského subjektu.

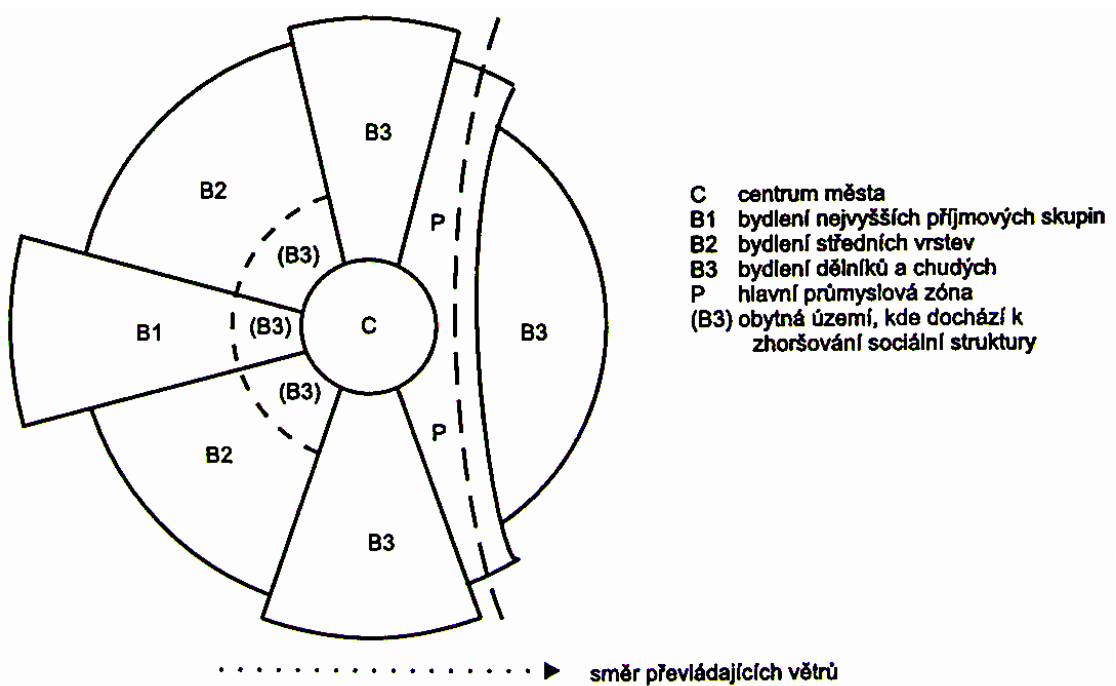
Mezi první a nejznámější patří teorie lokalizace zemědělských činností podle J. H. von Thüneny a model lokalizace průmyslových činností A. Webera. Obě tyto teorie respektují ekonomické podmínky, které panovaly v tehdejší době, jako hlavní faktor lokalizace vidí dopravní náklady. Ty jsou obecně dány vzdáleností a dostupnou dopravní infrastrukturou. Dopravní infrastruktura může mít podstatný vliv na podnikové dopravní náklady a tak v rámci těchto teorií zásadním způsobem vstupuje do lokalizačního rozhodování. [2], [6]

Další lokalizační teorie řeší uspořádání měst (umístění městských center, různých druhů zón bydlení, umístění závodů a administrativy). Za výchozí je zde považován koncentrický model uspořádání města podle W. Alonsy, který rovněž považuje náklady na dopravu za významný lokalizační faktor. Alonsův model má příliš akademický charakter a tak není schopen dobře vysvětlit reálné jevy. „V méně abstraktní podobě můžeme koncentrickou teorii modifikovat do modelu radiálního rozvoje, který alespoň částečně zobrazuje skutečné poměry ve městech a regionech závislých na mechanické dopravě, kde je okolí hlavních komunikací z hlediska dostupnosti centra výhodnější.“ [6, s. 36-37] Další modifikaci před-

stavuje sektorální teorie H. Hoyta. Přihlíží v první řadě k vlivu hlavních komunikačních os a následně k dalším faktorům jako je vliv přírodních podmínek a dalším. Výroba se podle Hoyta přimyká k hlavnímu komunikačnímu tahu (dříve představovanému řekou, následně železnicí a dnes silnicemi a dálnicemi).



Obr. 1. Model radiálního rozvoje [6, s. 36]



Obr. 2. Upravený Hoytův model [6, s. 36]

Teorie Von Thünera a Webera již byly překonány, neboť byly stavěny na premisách, které panovaly v jejich době a také na určitých geografických podmínkách. Navíc podíl dopravních nákladů na cenách produktů významně poklesnul vlivem technologického pokroku

a vlivem změn ve struktuře ekonomiky. Lokalizační rozhodování v podnicích je dnes daleko složitější, přihlíží k celému spektru faktorů. V moderních lokalizačních teoriích jsou za hlavní lokalizační faktory na národní úrovni považovány politická a ekonomická stabilita (úroveň daňových a úrokových sazeb, míra ekonomického růstu, a další), kvalita legislativního prostředí, tržní potenciál a cenová hladina, na regionální úrovni pak blízkost domácích a zahraničních trhů, dostupnost a kvalita pracovních sil, rozvinutost dopravní, podnikatelské, komunikační a znalostní infrastruktury, cena práce a nemovitostí atd. U faktoru dopravní infrastruktury se hodnotí zejména kvalita silniční a železniční sítě (s důrazem na silniční síť) a vzdálenost k letišti (důležité zejména u high-tech investic) – opět ve vztahu k dopravním nákladům. Podle některých empirických výzkumů se však investoři rozhodují nejen na základě lokalizačních faktorů, ale také na základě subjektivních (psychografických) faktorů, hledají jakousi optimální kombinaci mezi nimi. [12], [14]

Je tedy zřejmé, že i dnes dopravní infrastruktura představuje významný lokalizační faktor. Kvalitní a funkční dopravní infrastruktura představuje ve většině případů nutnou podmínku pro lokalizaci podniku v konkrétním místě, nejedná se však o podmínku postačující.

## 1.5 Dopravní infrastruktura jako faktor regionálního rozvoje

### 1.5.1 Kategorizace vlivů dopravní infrastruktury na regionální rozvoj

Vlivy vyvolané dopravní infrastrukturou na regionální rozvoj jsou nejčastěji kategorizovány podle Rietvelde a Bruinsma (1998) na přímé a nepřímé a na distribuční, generativní a odsávací. Pojednává o nich např. Marada a kol. [23]:

- **Přímé** – jedná se o působení vyvolané využíváním dané komunikace, její údržbou a obsluhou (na jedné straně jde o vznik pracovních míst spojených s obsluhou a údržbou infrastruktury a o úsporu pohonných hmot a času, na straně druhé jde o negativní vlivy na životní prostředí v podobě produkce zplodin, expozice obyvatelstva vůči hlukové zátěži, růst nehodovosti atd.).
- **Nepřímé** – zahrnují dlouhodobé vlivy dopravy, jsou dále členěny dle veličiny, kterou ovlivňují:
  - Změna produktivity regionální ekonomiky – nová nebo zlepšená infrastruktura povede u firem k poklesu dopravních nákladů a k dalším úsporám (ča-

sové úspory, efektivnější skladové hospodářství, atd.), následně se mohou projevit i v růstu úspor z rozsahu.

- Změna kvality pracovní síly – může být vyvolána prostřednictvím příchodu nových firem do regionu, na druhé straně i možným poklesem produkce místních podniků v důsledku konkurenční poptávky po práci ze strany firem v okolním vyspělejších regionu, který se stal pro pracovní sílu dostupnějším. Tyto nové síly působí na flexibilizaci pracovních sil v regionu.
  - Podpora lokalizace firem – dopravní dostupnost, resp. kvalita infrastruktury hraje v současnosti významnou roli v rámci lokalizačního rozhodování firem. Více je zmíněno v předcházející kapitole 1.4.
  - Změna chování domácností – v periferních regionech se může v první fázi jednat o vyjížďku za prací díky zlepšené dopravní dostupnosti vyspělejších regionů, která může být později nahrazena emigrací obyvatel do těchto regionů. Naopak v širším zázemí metropolí se projevuje opačný efekt - suburbanizace. Zlepšení dopravní dostupnosti, a tudíž zkrácení doby vyjížďky do centra, vede k rozšíření zázemí dále od městského regionu.
  - Změna ceny půdy – změna ceny půdy v okolí nové infrastruktury se bude vyvíjet na základě očekávaného či již probíhajícího rozvoje, resp. poptávky po pozemcích. Růst cen pozemků vlivem nové infrastruktury by měl nastat v zázemí měst, naopak v periferních oblastech či v regionech bez rozvojevého potenciálu by měly ceny půdy zůstat stejné nebo klesat.
- **Generativní** – nová dopravní infrastruktura vyvolá vznik zcela nových ekonomických aktivit, nejedná se tedy o realokaci činností z jiného místa.
  - **Distribuční** – do regionu se zlepšenou dopravní infrastrukturou je realokována stávající ekonomická aktivita z jiného regionu, tento region je změnou negativně postižen a hovoříme zde o **odsávacím efektu**.

Dopravní infrastruktura, její vývoj a využití vyvolává pozitivní i negativní efekty, které ovlivňují nejen region, ve kterém došlo ke zlepšení dopravní infrastruktury, ale prostřednictvím změněného chování podniků a obyvatel působí na široké okolí.

### 1.5.2 Praktické poznatky o vlivech působení dopravní infrastruktury v území

Názory ekonomů i geografů na roli dopravní infrastruktury na regionální rozvoj nejsou jednotné, přestože je tato problematika dlouhodobě sledována a zkoumána. Někteří považují dopravní infrastrukturu za katalyzátor ekonomického rozvoje, jiní ji chápou spíše jako nutnou, nikoli však postačující podmínku rozvoje. Jednoznačné však je, že dopravní infrastruktura představuje složitý systém, který ovlivňuje celou ekonomiku.

Efekty investic do dopravní infrastruktury jsou často přeceňovány. Státy a samosprávy předpokládají nastartování či akceleraci rozvoje v celcích, tedy v jádrech i v periferních oblastech, mnohdy se však očekávané efekty nákladných investic vůbec nedostavily. Zlepšená dostupnost totiž sama o sobě nevytváří žádný přínos. Ten je dosahován zprostředkovaně tehdy, je-li nově vzniklý potenciál využit prostřednictvím ekonomických a sociálních interakcí. To je kritický faktor zejména pro periferní regiony, dochází k oboustrannému otevření trhů, místní podniky jsou na místním trhu nově vystaveny konkurenci podniků z jádra a stejně tak se jim otevírají trhy v jádru, zaměstnancům se stávají dostupnými pracovní příležitosti v jádrech a firmy o ně soupeří. Pokud subjekty v periferním regionu nejsou na novou situaci připraveny (technologicky, marketingově, v oblasti lidských zdrojů a dalších) nebo zareagují nesprávně a nebo pokud periferní region nemá růstový potenciál, výsledným efektem potom bude pokračování polarizace ve vývoji jádra a periferie, tedy divergence jejich ekonomické úrovně namísto očekávané konvergence. Takovým případem je ekonomický růst Pardubic napojením na hlavní železniční trať na úkor historicky významnější Chrudimi.

Dalším kritickým bodem, v jehož důsledku je výstavba nové dopravní infrastruktury v některých případech na hranici efektivity nebo až za ní, je skutečnost, že sítě městských aglomerací se formovaly v době průmyslové revoluce, tehdy mělo budování dopravní infrastruktury významný vliv na rozmístění rozvojových center. Dnes již je sídelní síť vytvořena, vykazuje stabilitu a je propojena dopravní infrastrukturou, nová dopravní infrastruktura pak v takto organizovaném území přináší stále menší efekty. To je případ zejména Západní Evropy a USA, v našich podmínkách panuje v dopravní infrastruktuře kapacitní deficit, který je ještě dědictvím minulého režimu. [16], [23]

Někteří ekonomové proto spíše doporučují přednostně podporovat jiné investice v regionech, které si následně vynutí vybudování potřebné dopravní infrastruktury. Takovým případem může být meziválečný rozvoj Zlína<sup>1</sup>.

Dopravní infrastruktura má zásadní vliv na lokalizaci obchodů a obchodních center. V tradičním městě musely být všechny obchody v docházkové vzdálenosti. S rozvojem dopravní infrastruktury a hromadné dopravy osob prorůstají města do svého okolí a obchody se soustřeďují v centrech, a později s růstem motorizace obyvatel se lokalizují v nákupních centrech, která se nacházejí na okrajích měst v blízkosti křižovatek kapacitních komunikací. [6]

Dopravní infrastruktura je také jedním ze zásadních faktorů suburbanizačních procesů. Města expandují do volné krajiny, zastavěné území při suburbanizaci ztrácí kompaktní charakter. Pohyb obyvatel do zaměstnání, do škol a za nákupy ztrácí dostředný směr a roste význam tangenciálních vazeb (vazby mimo centrum), vznikají polycentrické městské struktury a dopravní uspořádání se přeměňuje z dostředně paprskovitého na okružní nebo rastrové. To pochopitelně vyžaduje masivní veřejné investice do infrastruktury v suburbanizačním prostoru, v opačném případě by na stávajících nedostatečně kapacitních komunikacích narůstaly dopravní problémy, což by negativně ovlivnilo celou aglomeraci. [6]

### 1.5.3 Politika územního rozvoje ČR a rozvoj dopravní infrastruktury

Politika územního rozvoje ČR (2008) je nástrojem územního plánování, který určuje strategii a základní podmínky pro naplňování úkolů územního plánování. Dopravní infrastruktura významně vstupuje i do tohoto procesu. Dokument vymezuje rozvojové oblasti a rozvojové osy jako místa se zvýšenými požadavky na změnu využití území v důsledku soustředění aktivit mezinárodního a republikového významu. Rozvojové osy jsou vymezeny územím obcí v nichž existují nebo lze reálně očekávat zvýšené požadavky na změnu území vyvolané vazbami do stávající nebo připravované kapacitní silnice. Lze je také charakterizovat jako kanály, kterými se šíří socioekonomický růst z rozvojových pólů. Dokument obecně vymezuje koridory a plochy dopravní infrastruktury, a to za účelem ochrany ploch,

---

<sup>1</sup> Například J. A. Baťa ve své publikaci „Budujeme stát“ (1938) vyslovuje požadavek na vybudování hlavní Československé silniční magistraly ve směru západ – východ přes Zlín, který v té době zažíval mimořádně dynamický rozvoj..

kteřé jsou potřebné pro uspokojení územních požadavků stávající a plánované dopravní infrastruktury a pro zajištění nezbytné koordinace umístění jednotlivých systémů dopravní infrastruktury. Konkrétnější vymezení koridorů je pak realizováno v zásadách územního rozvoje krajů a v územních plánech obcí. [24]

## **1.6 Vliv externích nákladů dopravy na regionální rozvoj**

Externí náklady dopravy jsou generovány přímými účastníky dopravního a přepravního procesu, aniž by je tito přímo hradili, dopadají tak na celou společnost, což je zvláště nepříznivé pro ty, co stojí mimo dopravní a přepravní procesy. Společnost pociťuje externí náklady dopravy v podobě drastického poškozování životního prostředí (emise skleníkových plynů a vysoce toxických látek, zvýšená hlučnost a prašnost, snížení estetické hodnoty krajinného rázu, snížení atraktivity městského jádra), ztrát na životech, zhoršení zdravotního stavu obyvatelstva, nákladů dopravních nehod a nákladů kongescí. Odborníci se nejčastěji shodují, že v členských zemích OECD dosahuje výše externích nákladů dopravy podílu 5 % HDP a z toho na automobilovou dopravu připadá podíl 90 %. [8], [33, s. 14]

Zmíněné negativní efekty generované dopravou pochopitelně nepříznivě působí na místní a regionální ekonomiky. Intenzivní dopravní ruch na jedné straně přitahuje obchod a dostupná infrastruktura přitahuje podniky, na druhé straně je odpuzováno bydlení, obyvatelé touží po zdravějším prostředí a stěhují se do okrajových částí aglomerací. Externí náklady dopravy tak působí na změny v sídelních strukturách a akcelerují suburbanizační procesy se všemi jejich negativy. V některých specifických případech mohou externí náklady dopravy převýšit nad pozitivními efekty dopravních cest. To se týká zejména regionů, ve kterých je jádro ekonomiky tvořeno sektorem cestovního ruchu. Nová nevhodně navržená a intenzivně využívaná dopravní cesta může znehodnotit celou turistickou oblast.

## **1.7 Metody hodnocení investic do dopravní infrastruktury**

S ohledem na vzácnost zdrojů stojí společnost neustále před problémem efektivnosti jejich alokace. Pro rozhodování o využití zdrojů existuje celá škála hodnotících metod. U investic do dopravní infrastruktury se nejčastěji používají metody vycházející z principů metody CBA. Pro účel této práce bude stručně představena metoda CBA a metoda multikriteriálního hodnocení.

### 1.7.1 Cost-Benefit Analysis

Cost-Benefit Analysis (zkráceně „CBA“, v překladu: „analýza nákladů a přínosů“) je jednou z mnoha nákladově-užitkových metod, avšak právě tato podává relativně nejpřesnější kvantifikaci nákladů a přínosů. CBA je založena na transformaci nepeněžních dopadů investičních projektů na peněžní vyjádření. Její uplatnění je především v oblastí hodnocení veřejně prospěšných projektů. [5], [9]

Základní hodnotící kritérium použité u CBA je založeno na sledování současného přínosu, kdy kritériem je platnost vztahu:

$$B > C \quad (1)$$

*B* ... současná hodnota přínosů (v peněžních jednotkách),

*C* ... současná hodnota nákladů (v peněžních jednotkách).

Jaké vstupy a výstupy zahrneme do kalkulace na straně nákladů a na straně přínosů v podstatné míře závisí na tom, jakou formu CBA použijeme (užší, širší redukováná, širší neredukovaná). Pro širší CBA používáme označení „analýza společenských nákladů a společenských přínosů“. Při její kalkulaci bereme v úvahu nejen přímé náklady, které se bezprostředně vztahují k dané investiční akci a tzv. přímé přínosy, které plynou přímo k cílové skupině, ale i nepřímé náklady a nepřímé přínosy související s pozitivními a negativními externalitami, které se týkají společnosti jako celku.

Protože v praxi je často nemožné přesně kvantifikovat všechny společenské přínosy a veškeré společenské újmy v peněžních jednotkách, je možné použít tzv. redukovanou formu analýzy. Při ní peněžně kvantifikujeme ty položky, které lze relativně přesně stanovit. Ty efekty na straně společenských přínosů a společenských nákladů, které jsou obtížně peněžně kvantifikovatelné, vyjádříme slovně a doplníme je komentářem.

### 1.7.2 Multikriteriální hodnocení

Tento přístup je založen na vícekriteriálním hodnocení investičních projektů vzhledem k určitému souboru kritérií různé povahy (např. hodnota ukazatele NPV, zvýšení podílu na trhu a dopad projektu na image, atd.). Výsledkem vícekriteriálního hodnocení je stanovení celkového ohodnocení (hodnoty, užitku) projektu v podobě čísla od nuly do jedné,



resp. v procentech od nuly do sta, přičemž čím vyšší je ohodnocení projektu, tím je projekt celkově výhodnější. Postup tohoto hodnocení probíhá v následujících krocích:

1. Stanovení souboru kritérií hodnocení;
2. Určení vah kritérií charakterizujících odlišnou významnost kritérií;
3. Stanovení dílčího ohodnocení projektu na základě každého kritéria a jeho váhy (u kvantitativních kritérií se toto ohodnocení stanovuje lineární interpolací);
4. Výpočet celkového ohodnocení projektu ve tvaru váženého součtu dílčích ohodnocení. [5]

### 1.7.3 Aplikace metod hodnocení investic do železniční infrastruktury v ČR

Ekonomické hodnocení investic do železniční infrastruktury je v naší zemi upraveno vyhláškou Ministerstva dopravy ČR č. 18 ze dne 30.8.2006 „Metodika pro hodnocení efektivnosti investic železničních staveb, stanovující jednotný postup Správy železniční dopravní cesty, státní organizace<sup>2</sup> (SŽDC, s. o.) při vyhodnocení jejich ekonomické efektivnosti.“ Vyhláška byla v červenci r. 2009 aktualizována. Provedení ekonomického hodnocení je součástí zdůvodnění nezbytnosti dané stavební akce.

Metoda vychází z metody CBA a je postavena na oborovém kalkulačním vzorci, referenční období má délku 30 let. Samotná ekonomická analýza projektu zohledňuje na straně nákladů celkové investiční náklady a celkové provozní náklady, na straně přínosů zohledňuje příjmy z poplatků za použití železniční dopravní cesty, zbytkovou hodnotu investice na konci hodnoceného období, přínosy z úspory času, přínosy ze zvýšení bezpečnosti železniční dopravy, přínosy dosažené snížením externích nákladů (snížení nehodovosti, hluchnosti a znečištění ovzduší) a přínosy dosažené prostřednictvím projektem vyvolaných úspor v silniční dopravě. Metodika dále obsahuje základní kalibrovaná data pro zaručení jednotného přístupu ke všem projektům. V případě posuzování více alternativ, kdy ekonomické hodnocení je nedostatečné a je potřeba zohlednit další cíle projektu, pak se použije multi-kriteriální analýza. [18]

---

<sup>2</sup> Správa železniční dopravní cesty s.o. byla zřízena zákonem č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

## **2 HISTORIE VÝSTAVBY A PROVOZU ŽELEZNIČNÍ TRATI Č. 331 OTROKOVICE – VIZOVICE**

### **2.1 Výstavba trati**

Historie parních železnic na našem území začíná v roce 1839, kdy přijel z Vídně do Břec-lavi první vlak tažený parní lokomotivou. Tato trať nesla název „Severní dráha císaře Fer-dinanda“ (v němčině „Kaiser Ferdinands-Nordbahn“, zkráceně „KFNB“). V následujících letech rychle pokračovala její výstavba, trať měla spojit Vídeň s Haličí, přičemž byly sta-věny odbočné tratě do blízkých významných měst. O pouhý měsíc později přijel první vlak do Brna. Úsek do Přerova byl zprovozněn 1. září 1841, v roce 1847 se trať dostává do Bo-humína a v roce 1856 je zahájeno vlakové spojení Vídně s Krakovem. Nově vybudovaná trať sice vedla přes Otrokovice, ale nebyla zde zřízena zastávka, vlaky zastavovaly v tehdy významnějších sousedních Napajedlech a v Tlumačově. Změna nastala až v roce 1882 vy-budováním zastávky Otrokovice. [1]

Rozhodující pro vznik Vizovicko – Zlínsko – Otrokovické dráhy bylo sdružení Vizovic-kých občanů, kteří vydávají provolání o potřebě nové trati a zahajují opatřování potřebného kapitálu. Trať měla napojit Vizovice a dřevnické údolí v Otrokovicích na KFNB. Byla za-ložena akciová společnost, která měla stavbu financovat. Plných 10 let trvalo, než původní záměr občanů nabyl konkrétních obrysů, samotná příprava stavby trvala dalších 5 let. Kon-cese na výstavbu trati byla vydána až v září roku 1898. Stavební práce byly zadány Buda-pešťské stavební firmě, stavba byla dokončena ve velmi krátké době, provoz na trati byl zahájen již 8. října 1899. Zastávka Otrokovice byla přeměněna na nádraží a nová trať zde byla napojena velmi úsporným způsobem téměř až před výpravní budovou. Trať byla po-stavena v celkové délce 24,7 km, byla dimenzována na maximální rychlost 30 km/h a na nápravové zatížení 12,5 tuny. [1]

### **2.2 Historie provozu na trati**

Jak je uvedeno výše, provoz na trati Otrokovice – Zlín – Vizovice byl zahájen dne 8. října 1899. Provoz byl zpočátku zajišťován společností KFNB. Po trati byly denně vedeny tři páry spojů smíšených vlaků, skládající se ze dvou osobních vozů a několika nákladních, které někdy nebyly vytíženy ani z poloviny.

KFNB byla zestátněna a provozu na trati se tak od 1. ledna 1907 ujímají c. k. Rakouské státní dráhy (z němčiny zkráceně „ckStB“), a v roce 1918 po vzniku Československé republiky Československé státní dráhy (zkráceně „ČSD“). Po dlouhá léta „venkovská trať“ nedoznala zásadnějších změn, přibýlo jen pár spojů včetně pravidelného přímého nočního lůžkového vlaku do Prahy. [1]



*Obr. 3. Železniční stanice Zlín v r. 1922 [3]*

Zato město Zlín, ležící asi v polovině délky trati, začínalo svůj velký průmyslový rozmach. V roce 1894 zde sourozenci Tomáš a Antonín Baťovi zakládají obuvnickou dílnu. Po počátečních problémech se jejich podnikání začíná rychle rozvíjet. V roce 1900 již firmě nepostačovaly původní prostory a tak se přestěhovala do nové tovární budovy, její poloha byla vybrána strategicky v sousedství zlínské železniční stanice. Produkce firmy rychle rostla, stavěly se nové tovární budovy a celé nové městské čtvrtě. Doprava se však stává limitním faktorem dalšího růstu, Zlín ležel mimo hlavní silniční a železniční tahy a stávající trať nebyla schopna uspokojit požadavky podniku. Proto firma Baťa skupuje na konci 20. let akcie místní dráhy a od r. 1931 se provozu na trati ujímá namísto ČSD přímo vlastník trati, tedy společnost „Otrokovicko – Zlínsko – Vizovická dráha“ (zkráceně „OZVD“). Firma Baťa zahájila rozsáhlé investice do dráhy. Původně venkovská trať tak začala postupně získávat charakter městské dráhy. Byla výrazně zvýšena frekvence osobních spojů (až na 46 denně), prudce narůstají výkony nákladní přepravy, vznikají nové zastávky, staré se upravují, na nádražích je zaváděn rozhlas, dochází k úpravám železničního svršku, který měl lépe snášet intenzivní ruch na trati, stavějí se nové mosty a přejezdy a do továrních areálů jsou zaváděny husté sítě vleček. [1], [11], [32]



*Obr. 4. Obslužná část stanice Zlín (1951) [32]*

Po 2. světové válce dochází k přerušení vývoje. V roce 1945 byl podnik Baťa zestátněn a v roce 1948 potkal stejný osud i akciovou společnost OZVD. V té době dochází k útlumu provozu na trati, zejména v traťovém úseku mezi Zlínem a Vizovicemi. Existovaly i úvahy o převedení úseku na vlečku nebo o jeho úplném zrušení a také probíhaly jednání o úplném zrušení osobní přepravy na celé trati. Tyto úvahy a záměry nakonec nebyly realizovány.

Naopak, postupem času požadavky na přepravu začaly opět narůstat a trať tak prochází v letech 1962-1963 další rozsáhlou rekonstrukcí. Je obnoven svršek i samotná konstrukce drážního tělesa, aby bylo dosaženo vyšší únosnosti, traťová rychlost je v celé délce zvýšena na 60 km/hod. Dochází také k rušení několika nákladišť (Otrokovice-Kvítkovice, Podvesná a Zádveřice) a k budování dalších vleček. Trať tak v podstatě získala dnešní podobu.

Osobní doprava na trati dlouhou dobu stagnovala, počty spojů za den se po léta držely ve stálé výši. Naopak vrchol intenzity nákladní přepravy nastává v 80. letech, využívají ji zejména n.p. Svit, Závody přesného strojírenství v Malenovicích, Uhelné sklady, JZD agrokombinát Slušovice. Pro poslední jmenovaný podnik muselo být vybudováno nové nákladiště v Zádveřicích. [1]

Po pádu socialismu v roce 1989 dochází k rozpadu obchodních vazeb v rámci RVHP<sup>3</sup>. Téměř ze dne na den se po železnici ze Zlína z n.p. Svit přestávají vyvážet boty. Vlivem postupující plynofikace zásadně klesá význam podniku Uhelné sklady a tedy i jeho požadavky na přepravu, další podniky krachují nebo přerušují výrobu, ostatní přecházejí na silniční dopravu, která nabízí novým přepravním požadavkům lepší operační flexibilitu. [1]

Místní železnici po drastické redukci nákladní dopravy se podaří oživit dopravou osobní, v roce 1991 zde projelo 64 osobních vlaků denně oproti dřívějším 24. V roce 1992 je osobní doprava zařazena do Integrovaného dopravního systému města Zlína, kdy některé cestovní doklady v místní MHD jsou platné i na železnici. Dále přibývají 3 nové zastávky (Otrokovice-Trávníky, Malenovice-U Mlýna a Zlín-Dlouhá). V roce 1999 je ze Zlína znovu obnoveno přímé rychlíkové spojení do Prahy. Po drastickém útlumu nákladní přepravy na počátku 90. let začíná poptávka opět růst, zatím jen velmi pozvolna. Nejvýznamnějším krokem je převzetí překladiště v Želechovicích-Lípě firmou Metrans a.s., zabývající se kombinovanou dopravou, tj. přepravou kontejnerů. [1], [34]

### 2.3 Významné rozvojové záměry

V historii trati se objevují tři významné rozvojové záměry, které dosud nebyly realizovány. Jedná se o zkapacitnění trati v úseku Otrokovice – Zlín přidáním druhé koleje, protažení trati z Vizovic dále na východ s připojením na trať Vsetín – Horní Lideč – Púchov (Slovensko) a elektrifikace trati. Tyto záměry budou blíže popsány v praktické části práce.

---

<sup>3</sup> Rada vzájemné hospodářské pomoci

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

### 3 METODIKA ANALYTIKÉ ČÁSTI PRÁCE

Cílem analytické části práce je získat přehled o problémech, které panují v železniční dopravě v ČR, o řešené aglomeraci, o současném stavu předmětné trati, o konkrétních vazbách trati na strukturu osídlení a na ekonomické aktivity v aglomeraci, o provozu na trati, o konkurenčních možnostech přepravy, a o konkrétních zájmech a záměrech samospráv ve vztahu k provozu a rozvoji trati. Nejprve bude provedeno vymezení aglomerace a následně budou analyzovány její klíčové charakteristiky, které mají zásadní vliv na utváření dopravních potřeb a dopravních proudů.

Pro provedení analýzy budou využity primární informační zdroje představované osobními konzultacemi s představiteli zainteresovaných subjektů, zejména s představiteli společnosti Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o. a terénním průzkumem. Sekundární data budou získána především z internetových stránek Českého statistického úřadu, z dostupných klasických map a on-line mapových serverů, z územně plánovacích dokumentů, z jízdních řádů dopravců a z již provedených studií, analýz a projektů.

Klíčové poznatky z analýzy budou přehledně seříděny metodou SWOT.

## 4 PROBLÉMY ŽELEZNICE V ČR

Ještě před samotným posouzením vlivu řešené trati na rozvoj zlínské aglomerace je potřebné získat obecné poznatky o postavení železniční dopravy v ČR a poměry, které v ní panují.

Česká železniční síť v zásadě odpovídá původním požadavkům Rakousko-Uherska, po konci 1. světové války se stavělo již jen minimum nových tratí. České země, jako sídlo průmyslové základny tehdejší monarchie získaly mimořádně hustou železniční síť, která i v současnosti patří k nejhustším na světě.

Deindustrializace zasáhla naší zem až v devadesátých letech po opuštění centrálně-direktivního systému řízení národního hospodářství. Pokles průmyslu a současné snahy o zvýšení efektivity přeprav vedlo k prudkému poklesu výkonů nákladní dopravy po železnici. Strukturální změny v ekonomice měly za důsledek i změnu charakteru nákladní dopravy. Ta dříve měla vlivem požadavků průmyslu silně hromadný charakter, dnes jsou realizovány méně objemné přepravy, včetně jednovozových a kusových a to za současného požadavku rostoucí rychlosti doručení. To vyžaduje operační flexibilitu na straně dopravců, které železnice může jen stěží dosáhnout.

Stejně tak dochází k růstu motorizace obyvatel a růstu výkonů individuální automobilové dopravy na úkor hromadných způsobů dopravy. Je těžké vzdorovat trendu, kdy lidé bohatnou a touží po větším pocitu svobody, vyšším komfortu cestování a vyšší flexibilitě, což jim vlastnictví a užívání osobního automobilu poskytuje.

U některých tratí regionálního a místního významu došlo v důsledku těchto jevů ke snížení jejich významu, což vede k úvahám, zda má na nich vůbec být zachován provoz. [7]

Externí náklady, které jsou u silniční dopravy mnohem vyšší, než u železnice, nejsou internalizovány a výkonové zpoplatnění silniční dopravní cesty se vztahuje jen na omezenou část silniční sítě a jen pro určité segmenty dopravy, narozdíl od plošného výkonového zpoplatnění železniční dopravní cesty pro všechny železniční dopravce. Díky nižší flexibilitě a nerovnému hrazení nákladových břemen se železnice ocitá v nezáviděníhodné konkurenční pozici.

Flexibilitu a efektivitu železnice ohrožují i faktory, které se nacházejí přímo v tomto oboru, jedná se zejména o „zkostnatělé struktury“, které brání rychlému průběhu transformace



ze státního monopolu na pružně fungující obchodní organizace, až křečovitě snahy o udržování neefektivních kapacit, přezaměstnanost a další. Ve snaze zefektivnit železniční dopravu proto Evropská unie požaduje nezávislost řízení železničních dopravních podniků na státech a jejich rozpočtech, oddělení správy železniční infrastruktury od provádění dopravních služeb, finanční sanaci minulých dluhových břemen a volný přístup dopravců na infrastrukturu. [4]

I přes všechny uvedené nevýhody má zachování železnice své opodstatnění. Stále je schopna nejefektivněji uspokojit určité segmenty poptávky po přepravě nákladů, například přepravu sypkého stavebního materiálu, přepravu uhlí z místa těžby do elektráren a tepláren, přepravu automobilů z montážních závodů k distributorům, přepravu tekutých chemických produktů a dalších. V hromadné dopravě osob spolu s autobusovou dopravou nezastupitelně zajišťuje přepravu osob, kterým je individuální automobilová doprava nedostupná<sup>4</sup>, důležitá je také v případech, kdy je využití individuální automobilové dopravy nevhodné<sup>5</sup>. V posledních letech se železnice začíná prosazovat v kombinované dopravě<sup>6</sup>.

Svou budoucnost železnice jistě má, nicméně je nutné brát v potaz fakt, že „zlatou éru“ má již za sebou. Musí se zaměřit na ty segmenty poptávky, které je schopna efektivně uspokojovat, musí se lépe přizpůsobit současným tržním podmínkám a nesmí bezhlavě trvat na zachování provozu na každé trati nebo vlečce.

---

<sup>4</sup> Jedná se o osoby bez řidičského oprávnění, například studenti cestující do školy, nebo osoby, které z finančních důvodů individuální automobilovou dopravu nevyužívají.

<sup>5</sup> Jedná se zejména o případy turistických či rekreačních cest a o případy cestování mezi velkými aglomeracemi, které trpí kongescemi.

<sup>6</sup> Jedná se o multimodální přepravu nákladu. Náklad je umístěn v přepravních jednotkách (kontejnerech), které jsou operativně v logistických centrech překládány mezi automobily, vlaky a loděmi.

## 5 POSOUZENÍ VLIVU TRATI NA ROZVOJ ZLÍNSKÉ AGLOMERACE

### 5.1 Vymezení zlínské aglomerace

Pro potřeby této práce je zlínská aglomerace vymezena územím měst a obcí, které svými socioekonomickými a dopravními vazbami silně gravitují k jádru aglomerace a zároveň mají silné stávající či potenciální vazby na řešenou trať č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice. Jsou to:

*Tab. 1. Seznam obcí vymezené aglomerace (vlastní zpracování)*

statutární město Zlín	obec Želechovice n/Dřev.	obec Lutonina
město Otrokovice	obec Lípa	Obec Ublo
město Napajedla	obec Hvozdná	Obec Bratřejov
město Slušovice	obec Veselá	
město Vizovice	obec Zádveřice – Raková	
obec Tečovice	obec Jasenná	

Znázornění vymezené aglomerace na mapovém podkladu je provedeno v příloze P I.

### 5.2 Charakteristika zlínské aglomerace

#### 5.2.1 Geografické poměry a sídelní struktura

Zlínská aglomerace se nachází na východě ČR v centrální části Zlínského kraje, poblíž státní hranice se Slovenskou republikou a přibližně 300 kilometrů od hlavního města Prahy. Jako taková patří k nejodlehlejší v zemi. Terénní poměry jsou dány východo-západní osou řeky Dřevnice, která je sevřena od severu podhůřím Hostýnských vrchů a od jihu podhůřím Vizovických vrchů. Dřevnice pramení v Hostýnských vrších a na západě vstupuje do širokého údolí Moravy, kde se v Otrokovicích vlévá do této nejvodnatější moravské řeky. Délka západο-východní osy aglomerace je 30 km.

Osídlení je koncentrováno v hlavní údolní ose a v údolích bočních přítoků Dřevnice, zejména v centrální a západní části aglomerace, kde je území souvisle urbanizováno. Na západě jsou situována města Otrokovice a Napajedla a městská část Zlín-Malenovice. V centrální části se nachází nejlidnatější Zlín a dále Želechovice a Lípa a na východě malá města Slušovice a Vizovice a rozptýlené množství malých sídelních útvarů.

### 5.2.2 Správní členění

Vymezená aglomerace se nachází v centrální části Zlínského kraje, v okrese Zlín, na území tří obcí s rozšířenou působností (zkráceně „ORP“): Otrokovice, Zlín a Vizovice. Příslušnost jednotlivých měst a obcí z vymezené aglomerace k ORP zachycuje následující tabulka.

Tab. 2. Příslušnost měst a obcí z vymezené aglomerace k jednotlivým OR (vlastní zpracování)

Název ORP	Příslušnost měst a obcí z vymezené aglomerace k jednotlivým ORP
Otrokovice	město Otrokovice, město Napajedla
Zlín	statutární město Zlín a obce Hvozdná, Lípa, Tečovice a Želechovice nad Dřevnicí
Vizovice	město Vizovice, město Slušovice a obce Bratřejov, Jasenná, Lutonina, Ublo, Veselá, Zádveřice-Raková

Největším městem je statutární město Zlín, které je zároveň krajským městem Zlínského kraje. Město se skládá z celkem patnácti katastrálních území.

### 5.2.3 Demografická charakteristika

#### Počet obyvatel

Ve vymezené aglomeraci bylo k 1.1.2009 přihlášeno k trvalému pobytu celkem 119 122 osob, což představuje podíl 61,7 % na počtu obyvatel okresu Zlín a podíl 20,2 % na počtu obyvatel Zlínského kraje. Jednoznačně dominuje město Zlín s přibližně 76 tis. obyvateli, což představuje podíl 63,7 % z celé aglomerace. Významné je také postavení Otrokovic s 18,5 tis. obyvateli (15,6 %). Podíl městského obyvatelstva činí 91 %. Přehled počtu obyvatel jednotlivých sídelních útvarů je uveden v příloze P II.

Z pohledu do statistik ČSÚ o vývoji počtu obyvatel v jednotlivých ORP za posledních sledovaných pět let je zřejmý stabilní stav. ORP Zlín vykazuje mírný pokles -0,66 %, v případě ORP Otrokovice pokles činí -0,42 % a ORP Vizovice vykazuje přírůstek 1,03 %. Nicméně do budoucna je nutné počítat s o něco výraznějšími poklesy počtu obyvatel. Věková struktura v aglomeraci vykazuje obdobnou dynamiku vývoje, jako struktura populace

celé ČR. Dochází k růstu počtu obyvatel ve věku nad 60 let, například v ORP Zlín za posledních sledovaných 5 let vzrostlo zastoupení této skupiny na obyvatelstvu o 1,3 %.

Počet ekonomicky aktivních obyvatel v aglomeraci byl v roce 2001 celkem 65 tis., tj. 53 % (to je o něco více než hodnota 50,2 % za celý Zlínský kraj).

### **Dojíždka za prací**

Podle sčítání Lidu, domů a bytů uskutečněného v r. 2001 (dále jen „SLBD“) byla provedena analýza dojíždky a vyjíždky obyvatel za prací a do škol ve vymezené aglomeraci. V saldu dojíždky a vyjíždky jednoznačně dominuje město Zlín, kde dojíždí 19,3 tis. osob a vyjíždí 7,2 tis. osob, saldo činí 12,2 tis. osob. Podíl dojíždějících k počtu obyvatel Zlína byl tehdy 24 %. Výrazně kladné saldo vykazují ještě města Otrokovice, Vizovice a Slušovice. Naopak malé obce vykazují záporná salda, obyvatelé dojíždějí za prací do měst. Výjimkou je město Napajedla, které je podle počtu obyvatel v aglomeraci na 3. pozici, nicméně vykazuje nejhorší saldo. Naopak obec Lípa, která patří k nejmenším, vykazuje výrazně kladné saldo. Je však nutno zdůraznit, že analýza byla provedena na základě poměrně starých dat, tedy nezachycuje následnou dynamiku. Nicméně pro potřeby této práce poskytuje poměrně jasný obraz o dominanci center. Lze předpokládat, že zejména vlivem vzniku a intenzivního růstu Univerzity T. Bati<sup>7</sup> byla dominance města Zlína ještě více posílena.

## **5.2.4 Ekonomická charakteristika**

### **Údaje o HDP**

Český statistický úřad sleduje údaje o HDP v rozlišení na jednotlivé kraje. Následující tabulka shrnuje tyto údaje za Zlínský kraj.

---

<sup>7</sup> Univerzita Tomáše Bati byla založena v roce 2000, v době svého vzniku měla přibližně 3 500 studentů, v současném akademickém roce 2009/2010 zde studuje již 13 000 studentů.

Tab. 3. Údaje o HDP ve Zlínském kraji (zdroj: ČSÚ; vlastní zpracování)

Ukazatel	Měrná jednotka	1998	2003	2008
Hrubá přidaná hodnota	mil. Kč	91 642	111 365	152 296
- podíl primárního sektoru	%	4,8	3,8	2,6
- podíl sekundárního sektoru	%	46,2	46,8	48,8
- podíl terciárního sektoru	%	48,9	49,4	48,5
HDP v běžných cenách	mil. Kč	100 926	122 489	169 153
Podíl kraje na tvorbě HDP ČR	%	5,1	4,8	4,6
HDP na 1 obyvatele	Kč	168 480	206 803	286 172
HDP na 1 obyvatele vztažený k průměru ČR	%	86,9	81,9	80,9
HDP na 1 obyvatele vztažený k průměru EU27	%	61,1	60,2	64,8

V dlouhodobém pohledu HDP ve Zlínském kraji roste, zejména v posledních sledovaných pěti letech nabral růst na dynamice. Podíl sekundárního sektoru vykazuje mírný růst a v poslední době přesahuje i terciérní sektor. To je opačný případ než ve vyspělých regionech, kde podíl terciérního sektoru dominuje a běžně tvoří podíl 70 – 90 %. HDP na 1 obyvatele vztažený k průměru EU27 vykazuje silný podprůměr a pomalou konvergenci. Při pohledu na ukazatel HDP na 1 obyvatele ve vztahu k průměru ČR je rovněž zřejmý silný podprůměr, ovšem s divergujícím trendem. V přehledu nejsou naplno zachyceny vlivy současné globální ekonomické krize, které se projeví zejména v roce 2009. Nejedná se o nijak lichotivé výsledky. V řešené aglomeraci, která je rozvojovým pólem kraje, předpokládáme o něco lepší hodnoty ukazatelů.

### Nezaměstnanost

Míru nezaměstnanosti sleduje Úřad práce v rozlišení na obvody obcí s rozšířenou působností. Je patrné, že obvody ORP náležející do sledované aglomerace ve sledovaném období vykazují lepší výsledky ve srovnání se Zlínským krajem a s celou ČR, platí to i nyní v době globální ekonomické krize.

Tab. 4. Vývoj míry nezaměstnanosti v aglomeraci podle ORP v % (zdroj: portal.mpsv.cz; vlastní zpracování)

ORP	XII.06	XII.07	XII.08	XII.09
Otrokovice	6,5	5,4	5,3	9,8
Zlín	5,6	4,2	4,2	8,3
Vizovice	5,9	4,4	4,5	8,7
Zlínský kraj	7,8	6,0	6,1	10,8
ČR	7,7	6,0	6,0	9,2

## Mzdy

Dle šetření ČSÚ průměrná hrubá měsíční mzda zaměstnanců ve Zlínském kraji v roce 2009 dosáhla výše 20 049 Kč a byla v mezikrajském porovnání druhou nejnižší. Zlínská průměrná mzda se proti předchozímu roku zvýšila o 1,2 % (tj. o 238 Kč) a tento nárůst byl mezi kraji nejnižší, republikový průměr mzdového nárůstu byl 4,0 % (tj. o 908 Kč). Spotřebitelské ceny v roce 2009 vzrostly o 1,0 %, reálná mzda ve Zlínském kraji tedy vzrostla o 0,2 % (v České republice o 3,0 %).

## Zaměření místní ekonomiky

Zlínská aglomerace je tradičně průmyslovým regionem. Proto byla o to více postižena při strukturálních změnách po r. 1989, kdy se v naší zemi naplno projevila deindustrializace. Největší podíl na zaměstnanosti tvořil průmysl obuvnický, strojírenský, gumárenský a plastikářský. V září roku 2000 byl vyhlášen konkurz na největší obuvnický podnik v ČR - SVIT, a.s. Zlín. Jeho pád v podstatě znamenal konec výroby obuvi ve Zlíně ve velkém. Dodnes zde fungují již jen asi čtyři malé obuvnické firmy. Zato plastikářskému a gumárenskému průmyslu se daří, vyrábějí se zejména pneumatiky (Barum Otrokovice, Mitas Zlín a Otrokovice), gumárenské směsi (KONTY G Trade Zlín), granuláty, podlahové krytiny a fólie (Fatra Napajedla), obaly (Greiner packaging Slušovice), plastové součástky pro automobilový průmysl a řada dalších. Firmy tohoto odvětví se sdružily v Plastikářském klastaru. Strojírenský průmysl doznal částečného útlumu, ale i nadále si zachoval určitý podíl na tvorbě HDP i zaměstnanosti. Vyrábějí a renovují se zejména stroje pro obuvnický průmysl a přesné elektronicky řízené obráběcí stroje. Z významných strojírenských podniků můžeme jmenovat Tajmac-ZPS, Frema nebo SVIT Machinery, z kovodělnických pak Kovárna Viva. Dále je zastoupeno stavebnictví a energetický, potravinářský, dřevozpracující, nábytkářský a papírenský průmysl. Průmysl je dislokován zejména ve velkých areálech v Otrokovicích, v centrální a západní části Zlína v areálu bývalého SVITu a v nové průmyslové zóně Zlín-východ.

Velmi významné zastoupení mají finanční služby a obchod. Banky a finanční instituce jsou koncentrovány zejména v centru Zlína. Z významných progresivních obchodních firem uvádíme HP Tronic (rozsáhlá obchodní síť s elektronikou) a aukční portál Aukro.cz. V centru Zlína a prostoru mezi Otrokovicemi a Malenovicemi se nacházejí regionální ná-

kupní centra. Z hlediska cestovního ruchu je významná ZOO Zlín-Lešná, která je 7. nejnavštěvovanějším turistickým cílem v ČR.

### **5.2.5 Stručné shrnutí dalších charakteristik (školství, výzkumu, kultury, sociální péče, zdravotnictví a dalších)**

Aglomerace je krajským centrem školství a vzdělávání, vrcholnou institucí je Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, na jejíchž 6 fakultách dnes studuje přibližně 13 tis. studentů, od svého založení v roce 2000 stále prochází dynamickým rozvojem. V aglomeraci dále sídlí výzkumné ústavy a vývojová centra mezinárodních firem. Zlín je také centrem kultury, mezi nejvýznamnější kulturní infrastrukturu patří Městské divadlo Zlín, multikino Golden Apple Cinema, Dům umění se zasídlenou Krajskou galerií výtvarného umění a Filharmonií B. Martinů, Muzeum jihovýchodní Moravy a zejména v současné době budované Kongresové centrum, které poskytne nové důstojné zázemí pro filharmonii a dále připravované Krajské kulturní a vzdělávací centrum v areálu bývalého SVITu. Každoročně se zde konají četné kulturní a sportovní akce (Film Festival Zlín, Barum rallye a další), na které do Zlína přijíždějí tisíce návštěvníků z ČR i ze zahraničí. Na vysoké úrovni je rovněž infrastruktura pro sociální služby a zdravotnictví (vrcholná je v této oblasti Krajská nemocnice T. Bati ve Zlíně). Specifikem aglomerace je kvalitní životní prostředí, zejména v její východní části. Tomáš Baťa se svými architekty budoval Zlín jako „město v zahradách“, jeho odkaz je v tomto směru dodnes zachováván, jsou bodovány nové parky (Centrální park na Jižních Svazích), péče o městskou zeleň je na vysoké úrovni. Baťovská meziválečná architektura se stává velmi zajímavou pro historiky, architekty i pro širokou veřejnost.

### **5.2.6 Charakteristika dopravní infrastruktury**

Jádro aglomerace a její východní část leží mimo hlavní vnitrostátní a mezinárodní dopravní tahy, na ty je napojena na západě v Otrokovicích, které se tak stávají klíčovým regionálním dopravním uzlem. Při pohledu na celý Zlínský kraj můžeme konstatovat, že patří k dopravně nejzanedbanějším v zemi, podle hustoty železniční sítě se řadí na poslední místo, chybí zde kvalitní napojení na nadřazenou síť dálnic a rychlostních silnic.

## Silniční infrastruktura

Páteř silniční dopravy v aglomeraci je představována silnicí I/49, která je vedena v západovýchodní údolní ose řeky Dřevnice, respektuje tak geografické poměry a strukturu osídlení aglomerace vymezenou tímto údolím, v úseku Malenovice – Zlín východ je čtyřproudá. V Otrokovicích-Kvítkovicích se napojuje na silnici č. I/55 (Olomouc – Přerov – Hulín – Otrokovice – Napajedla – Uherské Hradiště – Břeclav / Rakousko, Slovensko) a poměrně komplikovaně tak zajišťuje napojení na hlavní republikové silniční tahy, neboť ty dnes leží mimo Zlínský kraj. Na východě za Vizovicemi v Bratřejově opouští aglomeraci a míří přes Vizovické vrchy do Valašské Polanky, kde se napojuje na silnici č. I/57 a z Horní Lidče míří dále na Slovensko (Púchov). Ve Vizovicích se na ni napojuje silnice č. I/69 spojující zlínskou aglomeraci s Valašskem, musí přitom překonat značné převýšení přes Vizovické vrchy. Dalšími významnými tahy v aglomeraci jsou silnice č. II/490, která zajišťuje napojení z centra Zlína na sever do Fryštáku a Holešova a na jih do Luhačovic a Uherského Brodu, silnice č. II/491, která napojuje Slušovice na páteřní silnici č. I/49 a silnice č. III/49018, která zajišťuje napojení největšího sídliště v aglomeraci Jižní Svahy<sup>8</sup> s centrem Zlína (I/49) a na druhé straně na severní tah II/490.

Vlivem terénu a urbanizační struktury je páteřní tah veden jádrem aglomerace – centrem Zlína, zde se také kříží s dalšími komunikacemi, představuje klíčovou městoobslužnou komunikaci s vysokou hustotou a s vysokým počtem křižovatek vybavených světelnými signalizačními zařízeními. Vznikají tak úzká místa, ve kterých se kumulují enormně intenzivní dopravní proudy<sup>9</sup>, v dopravních špičkách se průjezd centrem Zlína stává velmi obtížným. Jen drobná dopravní nehoda je schopná způsobit dopravní kolaps v centru. Dalšími úzkými místy jsou křížení páteřní I/49 a I/55 v Otrokovicích-Kvítkovicích (současně je v prostoru křižovatky i úrovněvé křížení s tratí č. 331), napojení nákupních center mezi Otrokovicemi a Malenovicemi a hrdlo v Malenovicích, kde se I/49 mění z dvouproudé na

---

<sup>8</sup> Počet obyvatel sídliště Jižní Svahy není samostatně sledován. Odborně je odhadován na cca 25 tis. obyvatel. Mnoho bytů je nájemních, a jejich obyvatelé zde většinou nemají hlášen trval pobyt. Na sídlišti se tak pohybuje ještě podstatně větší počet osob.

<sup>9</sup> Podle aktualizovaného matematického modelu z prosince r. 2008, vypracovaného firmou DHV, intenzity dopravy na I/49 v některých místech přesahují 40 tis. průjezdů za den.



čtyřproudou komunikaci. Drtivá většina silničních dopravních toků je realizována v rámci aglomerace, nebo zde jen začíná či končí, tranzit aglomerací tvoří jen malou část.

### **Železniční infrastruktura**

Hlavní železniční tah je představován modernizovanou mezinárodní dvoukolejnou elektrifikovanou tratí II. železničního koridoru č. 330, vedenou ve směru Polsko – Bohumín – Ostrava – Přerov – Otrokovice – Břeclav – Rakousko, Slovensko. Prochází pouze západní částí aglomerace Otrokovicemi a Napajedly. V Otrokovicích se z ní odpojuje jednokolejná neelektrifikovaná trať č. 331, která zajišťuje obsluhu aglomerace a stejně jako hlavní silniční tah respektuje západo-východní údolní osu, vede paralelně v jeho těsné blízkosti, vzdaluje se od něj pouze v centru Zlína a ve Vizovicích. V úseku Otrokovice – Zlín střed se jedná o trať celostátního významu a v úseku Zlín střed – Vizovice jde o trať regionálního významu. Ve Vizovicích je trať slepě ukončena a aglomerace tak zcela postrádá přímé železniční spojení s východní částí kraje. Na území aglomerace se nachází 5 železničních stanic a 10 zastávek. Nejdůležitější železniční stanicí jsou Otrokovice, dále Zlín-střed a Lípa. Řešená trať č. 331 je podrobněji popsána v kapitole 5.3 „Analýza pozice trati v aglomeraci“

### **Letecká a vodní doprava**

Agglomerace nemá vlastní letiště, cestující musí využívat vzdálenější letiště v Brně a v Ostravě, případně malá letiště v Přerově nebo v Kunovicích. Vodní doprava je provozována na splavném Baťově kanálu, který prochází Otrokovicemi, slouží pouze pro rekreační účely.

### **Plánovaný rozvoj dopravní infrastruktury v aglomeraci**

Špatné silniční napojení aglomerace by se do budoucna mělo podstatně zlepšit. U Hulína bude vybudována „Moravská křižovatka“ (křížení D1, R55 a R49). D1 po svém dokončení spojí Prahu a Brno s Ostravou a Moravská křižovatka bude tvořit strategický bod. Z ní bude vycházet rychlostní silnice R55 ve směru Otrokovice – Břeclav – Vídeň, Bratislava a R49 ve směru Holešov – Fryšták – Slušovice – Vizovice – Horní Lideč – Púchov (Slovensko). Napojení Zlína na R55 bude zajištěno rozšířením stávající silnice I/49 na 4 pruhy

od stávajícího hrdla v Malenovicích po obchvat Otrokovice a na R49 vybudováním přivaděče od Fryštáku. V současné době probíhá čilý stavební ruch na D1 v úseku od jejího stávajícího ukončení v Kroměříži přes Moravskou křižovatku do Říkovice a na R55 v úseku od Moravské křižovatky po stávající obchvat Otrokovice. Tyto úseky budou podle informací uveřejněných na internetových stránkách Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále „ŘSD“) uvedeny do provozu na podzim tohoto roku. [29] Stavební práce na R49 v úseku Moravská křižovatka – Fryšták byly zahájeny již v roce 2008, ale nijak znatelně nepokročily, stavba se opakovaně potýká s administrativními problémy, chybí potřebná povolení a jasné není ani její financování. Stavební práce na rozšíření zbývajících úseků silnice I/49 by měly být zahájeny ještě letos a dokončeny by měly být podle ŘSD v březnu r. 2012.

Do budoucna by se také mělo zlepšit železniční napojení aglomerace. Podle současných plánů správce infrastruktury SŽDC by trať měla do roku 2015 projít zásadní modernizací, zahrnující její kapacitní a elektrifikaci. Současný rozvojový záměr bude blíže charakterizován v dalších kapitolách práce. Zlínský kraj jde ještě dále a výhledově uvažuje o protažení trati z Vizovic do Valašské Polanky.

### **5.2.7 Charakteristika systému veřejné dopravy v aglomeraci**

Stejně jako v celé ČR, je i v řešené aglomeraci většina dopravních toků realizována individuální automobilovou dopravou, její výkony jsou dlouhodobě rostoucí a stejně tak roste i její podíl na dělbě přepravní práce. Nicméně hromadné způsoby přepravy osob jsou jako udržitelné formy dopravy nenahraditelné a do budoucna s nimi musí být počítáno. Dělbá přepravní práce veřejné dopravy v aglomeraci je rozdělena mezi městskou hromadnou dopravu, železniční dopravu a regionální linkovou autobusovou dopravu.

#### **MHD**

V rámci hromadných způsobů přepravy osob v aglomeraci jednoznačně dominuje městská hromadná doprava (dále jen „MHD“), kterou zajišťuje Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o. (dále jen „DSZO“), vlastněná a dotována městy Zlín a Otrokovice. Dopravce v současné době provozuje 13 trolejbusových linek a 11 autobusových, kterými zajišťuje obsluhu ve Zlíně, Otrokovicích a v Želechovicích, což představuje 80 % populace ve vymezené aglomeraci. Využíváno je více než 230 zastávek, z nichž některé jsou zařazeny do systému IDS. DSZO v roce 2009 přepravila dle sdělení vedoucího úseku osobní do-

pravy Ing. Nosálka celkem 35,9 mil. cestujících<sup>10</sup>, což v průměru představuje 98,4 tis. cestujících za den. Klíčové jsou linky č. 2 a 6, které začínají v prostoru dopravního terminálu v Otrokovicích a pokračují do centra Zlína po páteřní komunikaci I/49, paralelně s železniční tratí č. 331, v městské části Prštné se s tratí rozcházejí a pokračují na nám. Práce, odsud linka č. 6 pokračuje severně na sídliště Jižní Svahy a linka č. 2 dále do centra a kolem Krajské nemocnice T. Bati na východ do Bartošovy čtvrti. Další klíčovou linkou je č. 55, která zajišťuje obsluhu Otrokovic na trase sever-jih s významnými body Štěrkovické – Společenský dům – nám. 3. května – dopravní terminál – Kvítkovice. Schéma obsluhované sítě je uvedeno v příloze P III.

Za účelem zrychlení a zefektivnění provozu MHD připravuje město Zlín ve spolupráci s Otrokovicemi projekt „Preference a plošná koordinace MHD ve Zlíně“. Současný provoz MHD na klíčových linkách je komplikován vysokými intenzitami dopravy, častými kongescemi a množstvím světelných signalizačních zařízení, což zpomaluje jízdu a vyvolává častá zpoždění. Cílem projektu je zlepšit řízení provozu na světelných signalizačních zařízeních s důrazem na zajištění preference vozidel MHD, zejména těch zpožděných oproti jízdnímu řádu. Výsledkem by mělo být podstatné odbourání zpoždění a později díky efektivnějšímu řízení i zkrácení cestovních dob. Zprovoznění preferenčního systému je plánováno na počátek roku 2012.

### **Železniční doprava**

Osobní železniční dopravu zajišťují ČD, a.s. Dálková železniční doprava je realizována na trati č. 330 prostřednictvím stanice Otrokovice, denně zde zastavuje téměř čtyřicet vlaků kategorie IC, EC, R a Expres a množství osobních vlaků. Obsluha aglomerace je zajištěna tratí č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice, která má charakter městské dráhy, nachází se na ní 5 stanic a 10 zastávek, frekvence spojů ve špičkách je 2 páry vlaků za hodinu, což je horní limit daný kapacitou jednokolejné trati. Aktuální traťový jízdní řád je uveden v příloze P IV. Dopravce ročně přepraví na trati přibližně 2,66 mil. cestujících, což v průměru představuje 7,3 tis. cestujících za den. Tato čísla nepřisuzují železnici natolik

---

<sup>10</sup> Počet přepravených cestujících v roce je stanoven na základě výpočtu dle platné metodiky Sdružení dopravních podniků ČR.

zásadní význam pro vnitroaglomerační dopravu, jak je mnohdy prezentováno. Srovnání s výše uvedenými ročními výkony MHD umožňuje učinit celkem jasné závěry.

### **Regionální autobusová doprava**

Regionální autobusová doprava hraje ve vnitroaglomerační přepravě důležitou roli v její východní části, kde není zajištěna obsluha službami MHD a kde je neakceptovatelná docházková vzdálenost k železniční trati. V ostatních částech je spíše významná pro propojení aglomerace s ostatními částmi kraje. Klíčovým bodem je autobusové nádraží Zlín, nacházející se nedaleko od centra města v sousedství železniční stanice Zlín-střed. Dále pak dopravní terminál v Otrokovicích, zastávka Vizovice-náměstí a Slušovice-Dlouhá. Přepřevu zajišťují zejména dopravci ČSAD Vsetín, a.s. a Karel Housa – Housacar.

### **Dálková autobusová doprava**

Dálková autobusová doprava zajišťuje meziaglomerační přepravu. Výchozím a cílovým bodem je autobusové nádraží Zlín, mnoho dálkových linek dále zastavuje na některých významných zastávkách, jako jsou Malenovice-křižovatka, Otrokovice-Kvítkovice, Otrokovice-náměstí, Napajedla-autobusové stanoviště, Vizovice-náměstí a další. Jsou vedeny přímé linky v rámci ČR do Prahy, Liberce, Hradce Králové, Olomouce, Přerova, Brna a Ostravy a na Slovensko do Trenčína, Zvolena a Lučence.

### **Integrovaný dopravní systém**

Integrovaný dopravní systém (dále jen „IDS“) nebyl ve Zlínském kraji dosud zaveden. V omezené míře funguje jen ve zlínské aglomeraci pod hlavičkou „Zlínská integrovaná doprava“. Železniční dopravce České dráhy, a.s. (dále jen „ČD“) uznává na trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice některé jízdní doklady vydané Dopravní společností Zlín-Otrokovice, s.r.o. Od 1.5.2010 platí v systému nové tarifní podmínky, které reagují na disproporci v cenách dražších jízdních dokladů ČD a levnější v MHD. Například běžné předplatní časové kupóny pro MHD již není možné využít na železnici a cestující si musí zakoupit speciální k tomu určený kupón, v případě jednorázové jízdenky pro kombinaci železnice-MHD došlo ke zdražení. Zlínská integrovaná doprava se tak stává pro cestující méně zajímavou.

V dopravním terminálu Otrokovice dochází ke styku železnice, MHD a linkové autobusové dopravy, avšak bez dostatečné synchronizace jízdních řádů. Dále v centru Zlína jsou některé zastávky MHD využívány pro výstup z linkových autobusů a pro možný přestup na MHD. Za účelem přípravy, zavedení a řízení integrovaného dopravního systému zřídil Zlínský kraj samostatnou společnost Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o. (dále jen „KOVED“)

### 5.3 Analýza pozice trati v aglomeraci

#### 5.3.1 Základní údaje o trati

Trať č. 331 Otrokovice – Vizovice je v úseku Otrokovice – Zlín střed tratí celostátního významu a v úseku Zlín střed – Vizovice tratí regionálního významu. Jedná se o jednokolejnou trať s nezávislou trakcí (neelektrifikovaná) v celé délce. V km 0,00 se v žel. stanici Otrokovice odpojuje od trati II. železničního koridoru (Ostrava – Přerov – Břeclav), který je napájen stejnosměrnou trakční proudovou soustavou 3kV, v km 24,860 je slepě ukončena v žel. stanici Vizovice. Traťová rychlost je 60 km/hod. V následující tabulce je uveden přehled stanic a zastávek na trati.

Tab. 5. Seznam stanic a zastávek na trati č. 331 (zdroj: [1], [31]; vlastní zpracování)

Číslo zast.	Název	Zastávka /stanice	Vzdálenost mezi zastávkami (km)	Vzdálenost kumulovane (km)	Vazba na IDS
1	Otrokovice	stanice		0,000	IDS
2	Otrokovice-Trávníky	zastávka	1,374	1,374	IDS
3	Zlín-Malenovice zastávka	zastávka	2,053	3,427	IDS
4	Zlín-U mlýna	zastávka	0,84	4,267	IDS
5	Zlín-Malenovice	stanice	1,328	5,595	-
5	Zlín-Louky	zastávka	1,686	7,281	-
7	Zlín-Prštné	zastávka	1,26	8,541	IDS
8	Zlín-střed	stanice	1,599	10,140	IDS
9	Zlín-Dlouhá	zastávka	1,105	11,245	-
10	Zlín-Podvesná	zastávka	1,479	12,724	-
11	Zlín-Přiluky	zastávka	1,836	14,560	IDS
12	Želechovice nad Dřevnicí	zastávka	2,163	16,723	-
13	Lípa nad Dřevnicí	stanice	1,908	18,631	-
14	Zádveřice	zastávka	3,06	21,691	-
15	Vizovice	stanice	2,934	24,625	-

V Otrokovicích a v části Zlína je trať vedena v souběhu s hlavními trolejbusovými linkami MHD. Některé vlakové stanice a zastávky přímo navazují na zastávky MHD a vytváří tak přestupní body IDS. Stanice Otrokovice je součástí multimodálního terminálu vlak / bus / MHD, stanice Zlín-střed přímo navazuje na autobusové nádraží a v docházkové vzdálenosti jsou zastávky MHD. Na trati se nachází několik vleček, které zajišťují obsluhu přilehlých průmyslových areálů.

### 5.3.2 Vazby trati na strukturu osídlení v aglomeraci

Výchozí stanice Otrokovice se nenachází ani v těsné blízkosti centra, ani v blízkosti hlavních obytných struktur města, nicméně je součástí multimodálního terminálu, ke kterému zajíždí pro Otrokovice klíčová linka č. 55, cestující mají možnost přestupu na vlak, nebo na trolejbusy směřující do Zlína. Ve Zlíně je trať vedena podél nebo skrz hlavní sídelní struktury, ovšem několik zastávek je umístěno nevhodně. To je případ stanice Zlín-Malenovice, která se nachází až 300 metrů za klíčovým dopravním bodem v centru lokality – tzv. Malenovicovou křižovatkou. Nevhodně je také umístěna stanice Zlín-střed, která je zbytečně vzdálena od centra, „schovaná“ za naddimenzovaným autobusovým nádražím, jehož část přiléhající k žel. stanici není vůbec využívána. Za Zlínem můžeme ještě uvést nevhodné umístění stanice Vizovice, která se nachází na okraji města, daleko od hlavních míst pohybu lidí. Umístění ostatních stanic a zastávek na trati lze považovat při stávajících provozních podmínkách za dostačující a vhodné, v některých místech lze uvažovat o zřízení nových zastávek.

### 5.3.3 Vazby trati na ekonomickou strukturu v aglomeraci

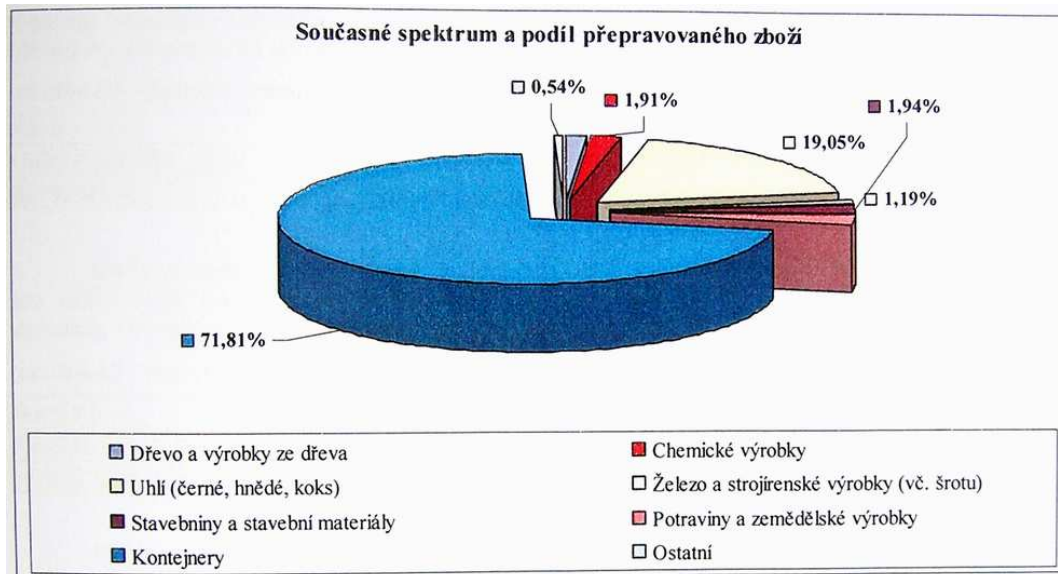
Vazby trati na ekonomickou strukturu aglomerace posuzujeme ve třech rovinách:

1. Přeprava nákladů (vstupů a výstupů místních podniků);
2. Přeprava pracovních sil;
3. Přeprava zákazníků.

#### Ad 1. Přeprava nákladů

Nákladní doprava je realizována prostřednictvím vleček napojujících průmyslové areály v blízkosti trati a prostřednictvím staničních nákladišť. V objemu přepravy dominují kon-

tejnery, s velkým odstupem následovány uhlím, podíl ostatních komodit je velmi nízký. Situaci zachycuje následující graf (Graf 1).



Graf 1. Skladba přepravovaného zboží v oblasti [39]

Následující tabulky podávají přehled o přepravovaných komoditách podle železničních stanic na trati (Tab. 6) a přehled o pohybu nákladních vlaků na trati v rozlišení podle úseků mezi železničními stanicemi (Tab. 7), ve kterých se nacházejí nákladniště a vlečková kolejiště.

Tab. 6. Přehled přepravovaných komodit podle stanic (zdroj: [39]; vlastní zpracování)

Stanice	Kontejnery	Uhlí	Dřevo a výrobky ze dřeva	Ocel a strojírenské výrobky	Stavebniny a stavební materiály	Chemické výrobky	Potravinářské a zemědělské výrobky
Malenovice			X			X	
Zlín-střed	X	X		X	X	X	
Lípa	X	X	X	X	X	X	X
Vizovice		X	X	X	X	X	
Dynamika vývoje	+	0	-	+	+	+	0

Tab. 7. Přehled pohybu vlaků (zdroj: [30]; vlastní zpracování)

Druh vlaku	Otrokovice Zlín–Malenovice	Zlín-Malenovice Zlín střed	Zlín střed Lípa	Lípa Vizovice
Nex	4	4	4	-
Pn	1	1	-	-
Vn	1	1	-	-
Mn	7	7	4	2
VI	2	-	-	-
<b>Celkem</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>2</b>
<b>Začínající a končící ve stanicí</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>2</b>

Nex nákladní expresní vlak

Pn nákladní průběžný vlak

Vn nákladní vyrovnávkový vlak (převáží prázdné vagóny)

Mn nákladní manipulační vlak

VI nákladní vlečkový vlak

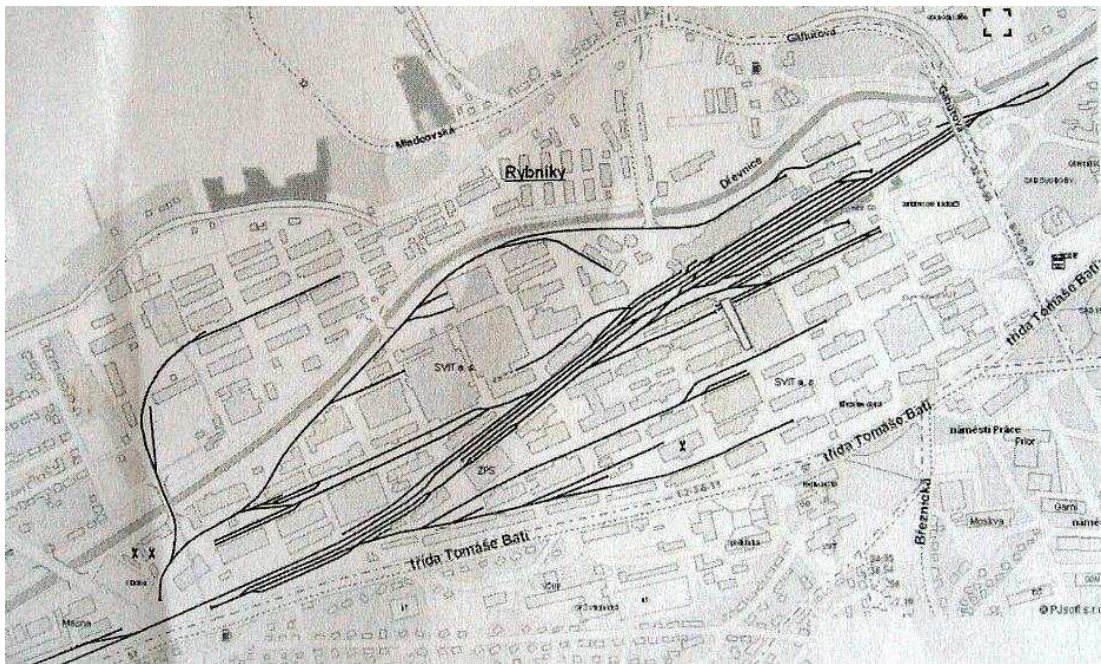
Z hlediska nákladní dopravy je v současné době nejvýznamnější stanicí Lípa, ve které probíhá manipulace se všemi sledovanými komoditami a je zde nejvyšší počet začínajících a končících vlaků. Dále uvádíme podrobnější údaje o ekonomických vazbách jednotlivých stanic:

**Stanice Zlín-Malenovice** – místní nákladiště využívá zejména Malenovická pila, s.r.o., která se nachází v těsné blízkosti stanice. V blízkosti stanice se z trati v km 4,104 odpojuje vlečka, která zajišťuje napojení rozsáhlého areálu Tajmac-ZPS v Malenovicích.

**Stanice Zlín-střed** – stanice disponuje poměrně rozsáhlým nákladištěm, v jejím obvodu v km 8,665 je napojena vlečka „Masna“ (v současnosti je bez využití). Přímo ve stanici je pak napojeno rozsáhlé vlečkové kolejiště areálu bývalého SVITu<sup>11</sup>. V současné době je využíváno jen pět kolejí. Kolejiště je v nevyhovujícím stavu s výjimkou využívaných kolejí. [37] Dominuje zde přeprava uhlí pro místní teplárnu a elektrárnu společnosti Alpiq, s.r.o., dále pak přeprava chemických produktů společnosti Konty G Trade, a.s., vyrábějící gumárenské směsi, přeprava kontejnerů a další.

<sup>11</sup> Po roce 2000 došlo k pádu největšího podniku v regionu - SVIT, a.s. Zlín. To mělo za následek podstatné změny ve využití areálu a značný pokles využití vlečkového kolejiště.





Obr. 5. Vlečkové kolejiště v areálu SVIT [26]

**Stanice Lípa** – ve stanici jsou prostřednictvím vleček napojeny 4 firemní areály a podle objemu nákladní přepravy je nejvytíženější. Je to klíčová stanice pro kontejnerovou dopravu v širokém okolí. Nachází se zde kontejnerové překladiště firmy Metrans, a.s. Z tohoto multimodálního nákladního terminálu směřují nákladní expresní vlaky mimo jiné do hlavního firemního překladiště v Praze a do přístavu v německém Hamburku. Okruh obsluhy je přibližně 100 km, zasahuje daleko za hranice zlínské aglomerace a Zlínského kraje, hojně je využíván i přepravci ze Slovenska. Dalším významným podnikem napojeným na stanici vlečkou je Lukrom, s. r.o. (zemědělská a potravinářská výroba a obchod).

**Stanice Vizovice** – ze stanice se odpojuje vlečka do areálu CE Wood, a.s. (přeprava dřeva a dřevěných výrobků), v blízkosti stanice je papírna, která využívá možnosti železniční přepravy.

Marketingový průzkum osobní a nákladní dopravy na trati [39] uvádí celkem 36 firem z aglomerace a širokého okolí, které nákladní dopravu na řešené trati alespoň občas využívají. Je zřejmé, že trať má poměrně velký význam pro nákladní dopravu, která zde vykazuje pozvolný růst.

## **Ad. 2. Přeprava pracovních sil**

Mnoho lidí využívá trať k přepravě do a ze zaměstnání, klíčovým bodem je zde stanice Zlín-střed, která se nachází v jádru ekonomických aktivit aglomerace, pochopitelně je v této stanici největší obrátka cestujících. Využití trati za tímto účelem je pohodlné zejména pro osoby žijící na západním okraji aglomerace (Otrokovice, Napajedla) či na východním okraji aglomerace (Vizovice), kteří žijí v blízkosti železnice. Železnice pro ně představuje rychlý způsob dopravy do centra Zlína.

## **Ad. 3. Přeprava zákazníků**

Maloobchod je koncentrován v centru Zlína, kde se nacházejí dvě nákupní centra, další je nyní ve výstavbě a další je plánováno, dále se v centru nachází obchodní dům Prior a množství drobných specializovaných obchodů a provozoven služeb. Tyto jsou poměrně dobře dostupné ze stanice Zlín-střed a Zlín-Dlouhá. Po roce 2000 vznikla ve volném prostoru mezi Malenovicemi a Otrokovicemi rozsáhlá nákupní zóna, která je dobře dostupná ze zastávky Zlín-Malenovice zastávka. Dostupnost maloobchodu je prostřednictvím řešené trati tedy poměrně dobře zajištěna, ale nesmí být přeceňována. Při hodnocení proto bereme v úvahu současné charakteristiky nákupního chování, kdy je zákazníky preferována doprava vlastním autem přímo ke vchodu nákupního centra.

### **5.3.4 Výkony osobní přepravy**

Trať je obsluhována jedním párem expresního vlaku na trase Zlín střed – Praha hlavní nádraží a osobními vlaky. Těch jede v celé délce trati na trase Otrokovice – Zlín - Vizovice, v běžném pracovním dni 20 párů a v úseku Otrokovice – Zlín střed jede ještě dalších 8 párů navíc. Celkem se jedná o 58 spojů v běžném pracovním dni. Některé osobní vlaky v Otrokovicích nekončí, pokračují dále do Kojetína, Kroměříže, Hulína, Uherského Hradiště a do Bojkovic. Obsluha je zajištěna přibližně v intervalu od 3 hod. do 23 hod., jedná se o jeden pár spojů za hodinu, ve špičkách pak dva páry za hodinu.

Podle průzkumu provedeného v listopadu roku 2006 bylo na trati přepraveno v běžném pracovním dni 9 117 osob, o sobotách 3 263 osob a o nedělích 2 783 osob, výpočtem pak

získáme hrubý odhad celoroční přepravy ve výši 2,66 mil. cestujících. Následující graf zachycuje celkové využití jednotlivých zastávek<sup>12</sup> v běžném pracovním dni.



Graf 2. Pohyb cestujících na zastávkách v běžném pracovním dni [36; vlastní zpracování]

Z grafu (Graf 2) je patrná polarita dvou dominantních stanic. Největší pohyb cestujících je zaznamenán ve stanici Zlín-střed, což potvrzuje její vazbu na ekonomické centrum aglomerace. Následuje stanice Otrokovice, kde je vysokého využití dosaženo zejména vlivem návazností na II. železniční koridor. Lokální maxima se nacházejí na zastávkách Zlín-Malenovice zastávka (vazba na areál ZPS a na rozsáhlou nákupní zónu) a Želechovice nad Dřevnicí, poslední lokální maximum je ve stanici Vizovice (konec trati, poměrně velké sídlo).

### 5.3.5 Analýza alternativních možností osobní přepravy

V centrální a západní části aglomerace alternativu představuje MHD ve východní části jí je regionální linková autobusová doprava.

Cesta z centra Zlína vlakem do Otrokovic trvá 17 minut, trolejbus tuto vzdálenost překoná podle jízdního řádu za 26 minut, někdy se vlivem kongescí v dopravních špičkách cestovní doba značně protáhne. Trolejbus ale na této trase obslouží větší počet zastávek na rozdíl od

<sup>12</sup> Celkovým využitím je myšlen počet uskutečněných nástupů a výstupů na zastávce bez rozlišení směru jízdy, jedná se tedy o celkový pohyb cestujících.

vlaků, jehož některé zastávky jsou ještě situovány nevhodně (viz. již zmíněná stanice Zlín-Malenovice). MHD lépe pokrývá centrum aglomerace, disponuje množstvím přestupních bodů v rámci své sítě a jezdí s podstatně vyšší frekvencí spojů, než železnice. MHD je tedy vhodnější pro vnitroaglomerační přepravu, výhody železnice se projevují zejména při cestování z centra Zlína mimo aglomeraci, nebo na okrajové části aglomerace od Otrokovic a Napajedel.

Cesta z centra Zlína vlakem do Vizovic trvá 24 minut, linkovým autobusem přibližně stejně (20 až 25 minut). Železnice má lepší vazbu na osídlení v Zádveřicích, kde autobusy zastavují na okraji obce, opačná situace je ve Vizovicích, kde autobusy zajíždějí do centra a vlaky končí na západním okraji města. Spoje autobusové dopravy zde jezdí s daleko větší frekvencí, než vlaky. Využití železnice ve východní části aglomerace poskytuje výhody cestujícím zejména při cestování západním směrem dále až za centrum Zlína. V ostatních případech je autobusová doprava rovnocenná nebo výhodnější.

#### 5.4 Negativní působení trati

Negativní působení trati, resp. generované externí náklady představují zejména:

- **Hluk a vibrace** – vibrace jsou citelné pouze v bezprostřední blízkosti trati, jsou způsobeny nevyhovujícím železničním svrškem a spodkem a hlučnou motorovou trakcí, hluková zátěž se přes den projevuje rovněž v blízkosti trati, v noci se však díky parametrům terénu nese údolím, noční nákladní provoz ruší i obyvatelé Jižních Svahů.
- **Emise** – na trati je používána motorová trakce, nicméně frekvence vlaků není tak vysoká, aby se emisní zátěž mohla výrazně projevit.
- **Fragmentace osídlení** – jako každá liniová stavba vytváří i tato trať prostorovou bariéru, omezuje pohyb lidí a oslabuje vazby. Komplikací je souběh trati s s vysoce frekventovanou páteří silnicí č. I/49, znemožnění odbočení v křižovatce vlivem projíždějícího vlaku komplikuje již tak dost špatnou dopravní situaci.

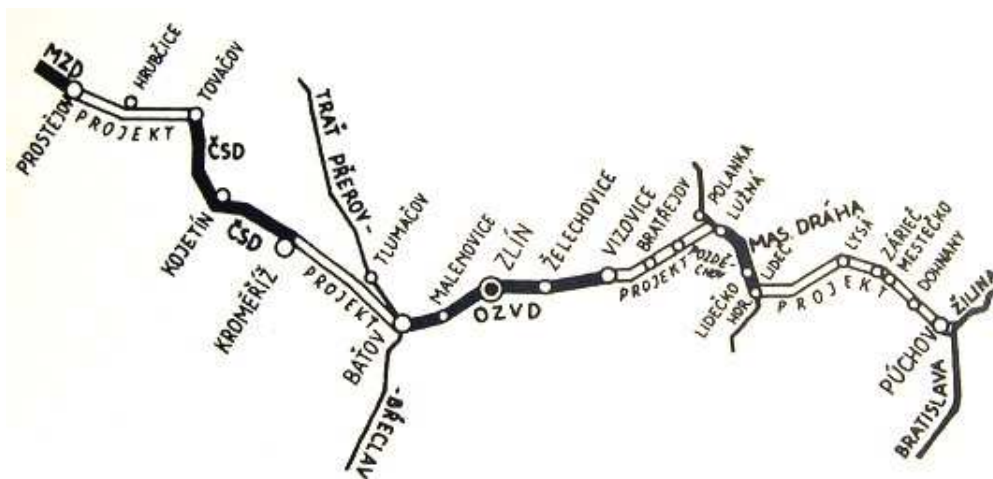
V porovnání s externími náklady individuální automobilové dopravy v aglomeraci je negativní působení železniční trati velmi nízké.

## 5.5 Charakteristika rozvojových záměrů trati

### 5.5.1 Původní rozvojové záměry firmy Baťa

Jako první usiloval o rozvoj trati T. Baťa a jeho nástupce J. A. Baťa. Rozvoji jejich podniku nesevřídčí fakt, že Zlín se nachází mimo hlavní dopravní cesty, a ty byly navíc v Československu v zanedbaném stavu. Podle jejich plánu měla být vedena trasa hlavního železničního tahu ze západu na východ ČSR a Zlín měl být důležitým uzlem na plánované trati. Přímé vlaky měly jezdit z Prahy do České Třebové, tedy po stávající trati, dále po nové spojnici do Prostějova, Kojetína, Kroměříže a přes Otrokovice, Zlín, Vizovice, Lužnou, Horní Lideč, Púchov do Žiliny a odsud dále na východ po stávající trati. [38]

Navrhované nové spojení bylo podstatně kratší, než severní trať přes Ostravu, prosazovaná ČSD, a to o plných 91 km. Bylo také strategicky výhodnější, protože mělo vést hluboko ve vnitrozemí, daleko od severní státní hranice s Německem a Polskem. Pro realizaci tohoto záměru bylo zapotřebí vybudovat čtyři nové traťové úseky, a to Prostějov – Tovačov, Kroměříž – Otrokovice, Vizovice – Lužná a Horní Lideč – Púchov. Ze strany ČSD nebyl o tento projekt zájem, jelikož stavba nebyla v souladu s již schválenou a realizovanou koncepcí modernizace a výstavby železnic ČSR. [1], [38]



Obr. 6. Plán nového spojení [27]

Přesto byla firmou Baťa v roce 1934 v podstatě „načerno“ bez potřebné koncese zahájena stavba části nového spojení v úseku Vizovice – Horní Lideč. Trať měla být podle původních plánů 15 km dlouhá, po nutném přeprojektování kvůli obtížnému napojení na Masa-

rykovu dráhu Hranice – H. Lideč se její plánovaná délka prodloužila na 21,7 km, projekt počítal s konstrukční rychlostí 80 km/h. Měly být vybudovány stanice a zastávky Vizovice vodárenská stanice, Vizovice-město, Lutonina, Jasenná, Ublo, Pozděchov, Prlov, Lužná a Lidečko. Koncese byla přece jen v roce 1937 udělena a stavba tratě měla být dokončena do pěti let. Současně s výstavbou nové dráhy byla zahájeny i práce na zdvoukolejnění úseku Malenovice – Zlín. [1]

Druhá světová válka znamenala podobně jako i na jiných dopravních stavbách zastavení prací<sup>13</sup>. Po osvobození byla stavba v režii OZVD obnovena. OZVD byla sice v roce 1948 znárodněna, ale „Stavba mládeže“, jak byla tato investiční akce přejmenována, se dostala do dvouletého a následně i do prvního pětiletého hospodářského plánu. Přes velkou roze-stavěnost však byly stavební práce na trati v roce 1951 rozhodnutím státních orgánů již definitivně zastaveny. [1]

### 5.5.2 Rozvojové záměry Zlínského kraje

Po více než půlstoletí myšlenky na modernizaci trati a její prodloužení znovu ožívají. V roce 2000 vznikají kraje jako nové vyšší územně-samosprávné celky České republiky. Jedním z nich je Zlínský kraj se sídelním městem Zlínem. Kraj je složen ze čtyř značně ekonomicky, kulturně a historicky diferencovaných regionů (Valašsko, Slovácko, část Hané, Zlínsko), rozkládá se podél východní hranice se Slovenskem mimo centrum hospodářského dění ČR a z dopravního hlediska je jedním z nejzanedbanějších v zemi. Proto je potřeba posilovat vzájemné vazby oblastí uvnitř kraje a stejně tak zlepšit i napojení kraje jako celku s ostatními regiony ČR a se sousedním Slovenskem.

Proto Zlínský kraj přichází s novým návrhem rozvoje železniční trati č. 331, který by měl přispět k řešení dopravních problémů kraje. Návrh je uveden v Generelu dopravy Zlínského kraje [45], ve Studii rozvoje kolejové dopravy ve Zlínském kraji [46] a byl zanesen i do Zásad územního rozvoje Zlínského kraje [48]. Stávající trať má být v úseku Otrokovice – Vizovice modernizována a elektrifikována, v úseku Otrokovice – Zlín-střed má být zkapacitněna zdvoukolejněním (vznikne městská dráha s vysokou frekvencí spojů) a z Vizovic má být jednokolejná elektrifikovaná trať protažena do Valašské Polanky, kde se napojí na

---

<sup>13</sup> Práce byly zastaveny v roce 1941.

trať č. 280 Hranice na Moravě – Horní Lideč – Púchov (Slovensko) a značně tak posílí vnitrokrajské a mezikrajské vazby.

### 5.5.3 Aktuální stav přípravy

Projekt elektrifikace a modernizace trati Otrokovice - Vizovice dnes začíná nabývat konkrétních rozměrů. Od roku 2009 probíhají intenzivní jednání mezi vlastníkem infrastruktury (SŽDC), Českými drahami, Zlínským krajem, Koordinátorem veřejné dopravy Zlínského kraje a dotčenými městy a obcemi.

Financování projektu by mělo být zajištěno prostřednictvím Operačního programu Doprava v rámci programového období 2007 – 2013, resp. 2015. Proto je nutné rychle postupovat s přípravou a co nejdříve získat potřebná povolení, aby mohla být stavba v programovém období dokončena. V případě pomalého postupu příprav hrozí přesměrování příslibených dotací na jiné dopravní stavby mimo region.

Příprava navrženého projektu se potýká se třemi podstatnými problémy, které zde nelze nezmínit:

Na prvním místě to jsou omezené finanční zdroje z Operačního programu doprava a ze státního rozpočtu v kombinaci s vysokými náklady stavby. Je potřeba hledat úspory v investičních nákladech omezením rozsahu úprav.

Dalším problémem představuje křížení trolejbusové a železniční trakce. Trolejbusová dráha se v současné době s řešenou neelektrifikovanou tratí kříží úrovnově na dvou místech. Prvním z nich je vysoce frekventovaná křižovatka silnic I/49 a I/55 v Otrokovcích-Kvítkovicích při výjezdu z železniční stanice, druhé křížení je na východě Zlína nad Krajskou nemocnicí na ul. Podvesná XVII. Se záměrem elektrifikace trati vyvstává problém zajištění křížení těchto dvou trakcí. Úrovnové křížení trakcí pod napětím je podle platných norem nepřijatelné. Mimoúrovňové křížení představuje finančně mnohem náročnější variantu. Na ul. Podvesná XVII by mimoúrovňové křížení mohlo být zajištěno částečným zahloubením trati a nad ní vedoucí silniční estakádou. Mimoúrovňové křížení v Otrokovcích-Kvítkovicích by muselo z technologických důvodů<sup>14</sup> respektovat stávající vedení trati na úrovni terénu, tudíž silniční křižovatka by musela být řešena kruhovým objezdem nad tratí

---

<sup>14</sup> Ostrý traťový oblouk a blízkost železniční stanice.

a připojovacími estakádami. Toto řešení není přípustné pro místní samosprávu. Nabízí se ještě varianta úrovnového křížení trakcí bez napětí, tedy s využitím setrvačnosti u vlaků, resp. s využitím hybridního pohonu u trolejbusů. Toto řešení je rovněž nevhodné vzhledem ke stávajícím vysokým intenzitám automobilové dopravy v prostoru významné silniční křižovatky a také vzhledem k plánovanému zintenzivnění provozu na trati. Mohlo by tak dojít k ohrožení propustnosti křižovatky. Zátěž křižovatky může odlehčit dobudování jihovýchodního obchvatu Otrokovic<sup>15</sup>, jehož výstavba je plánována na roky 2012 až 2014.

Třetím problémem je prohloubení fragmentace města. Vyšší frekvence vlakových spojů bude mít za následek snížení propustnosti úrovnových přejezdů. Nejvíce problematické bude připojení místní části Louky na páteřní silnici I/49 a připojení nákupní zóny v Loukách na tutéž silnici.

Vlažný je také přístup měst a obcí, které v modernizaci spatřují hrozby pro své občany, a to zejména ve zvýšení hlukové a vibrační zátěže vlivem výrazného zintenzivnění provozu na trati a prohloubení fragmentace městských struktur.

Podoba projektu se stále vyvíjí, je měněn, upřesňován a doladován. Mezi nejvelkorysejší variantou zveřejněnou v roce 2009 na informačním portálu EIA<sup>16</sup> v podobě oznámení záměru „Elektrizace trati včetně PEÚ<sup>17</sup> Otrokovice - Zlín - Vizovice“, vedeným pod kódem MZP278 [30], a mezi poslední právě zpracovávanou již osmou variantou je podstatný rozdíl.

Nejvelkorysejší varianta, označená v oznámení vlivů záměru pod č. 1 ve stručném shrnutí představuje:

- elektrizaci trati stejnosměrnou soustavou IT 3kV v celé její délce,

---

<sup>15</sup> Jihovýchodní obchvat Otrokovice je součástí rychlostní silnice R55, v minulosti byla již vybudována severovýchodní část obchvatu. Obě části vytvoří ucelený obchvat, který zajistí odvedení tranzitu mimo město a tedy i mimo zatíženou kvítkovickou křižovatku.

<sup>16</sup> Posouzení vlivu záměru na životní prostředí, zkráceně z anglického originálu „EIA“ (Environmental Impact Assessment). Jedná se o řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, o posuzování vlivů na životní prostředí.

<sup>17</sup> Předelektrizační úpravy.



- zkapacitnění trati zdvoukolejněním v úseku Otrokovice - Zlín střed a výstavbou nové výhybny na zastávce Zlín-Přiluky,
- výstavbu nových zastávek Zlín Louky – obchodní centrum a Vizovice - Razov<sup>18</sup> a zrušení stanice Zlín-Malenovice a její nahrazení zastávkou,
- rekonstrukci nevyhovujícího železničního svršku a spodku, která umožní zvýšení únosnosti na zatížení 22,5 t a dosažení maximální traťové rychlosti 100 km/h,
- přeložky trati v Otrokovících-Trávnících a ve Zlíně v oblasti Boněčka dle požadavků územních plánů Otrokovice a Zlína,
- komplexní rekonstrukci stanice Zlín-střed zahrnující přestavbu kolejiště, redukci vleček, výstavbu nové výpravní budovy, výstavbu zastřešených nástupišť, výstavbu podchodu, úpravy přednádražního prostoru a výstavbu komunikačního napojení,
- další úpravy a navazující dopravní stavby, především vyřešení křížení trati a trolejbusové dráhy a výstavbu mimoúrovňových křižovatek,
- interval regionální dopravy bude 15 minut, u dálkové dopravy 60 minut.

3. varianta uvedená v oznámení záměru vůbec nepočítá se zdvoukolejněním úseku Otrokovice – Zlín střed, kapacita zde bude posílena dvěma novými výhybnami, každá o délce 0,8 km. 2. varianta představuje kompromisní řešení mezi 1. a 3. variantou.

**Zatím poslední osmá varianta modernizace, označená písmenem „D“ [49], která vzešla ze složitých jednání, představuje významnou redukci rozsahu původního plánu investice, zahrnuje zejména:**

- elektrifikaci trati stejnosměrnou soustavou 3kV pouze v úseku Otrokovice – Zlín střed, tedy v úseku kde budou provozovány dálkové spoje,
- zkapacitnění úseku Otrokovice – Zlín střed částečným zdvoukolejněním:
  - Otrokovice-Trávníky (km 2,00) – Zlín-Malenovice (km 5,8),
  - Zlín-Louky (km 7,9) – Zlín střed (km 10,1),

---

<sup>18</sup> Výstavbu zastávky Razov požaduje město Vizovice.

- Celková délka úseku Otrokovice – Zlín střed je 10,1 km, z toho 6 km je navrženo dvokolejných,
- výstavbu nové zastávky Zlín Louky – obchodní centrum, zrušení stanice Zlín-Malenovice a její nahrazení zastávkou,
- rekonstrukci nevyhovujícího železničního svršku a spodku v úseku Otrokovice – Zlín střed, která umožní zvýšení únosnosti na zatížení 22,5 t a dosažení maximální traťové rychlosti 100 km/h,
- přeložky trati na výjezdu ze stanice Otrokovice (zvětšení poloměru oblouku) a v Otrokovících-Trávnících dle požadavku územního plánu Otrokovice,
- komplexní rekonstrukci stanice Zlín-střed zahrnující přestavbu kolejiště, redukci vleček, výstavbu nové výpravní budovy, výstavbu zastřešených nástupišť, výstavbu podchodu, úpravy přednádražního prostoru a výstavbu komunikačního napojení,
- úrovně křížení trolejbusové a vlakové železniční traktce v Otrokovících-Kvítkovicích, průjezd drážních vozidel místem bude řešen setrvačným pohybem, případně u trolejbusů přídavným hybridním motorem.
- další úpravy a navazující dopravní stavby, zejména mimoúrovňové křížení ve Zlíně-Prštném, tzv. „Prštenská příčka“,
- interval příměstské osobní dopravy bude v úseku Otrokovice – Zlín střed pro oba směry v pracovních dnech ve špičkách 20 minut, u dálkové dopravy 60 minut a u nákladní dopravy 120 minut. Nákladní doprava bude provozována zejména mimo špičky.
- Výše investičních nákladů je předpokládána do 3 mld. Kč. [43], [49]

Protažení trati z Vizovic dále do Valašské Polanky není na pořadu dne. V Zásadách územního rozvoje Zlínského kraje [48] je výstavba trati zařazena v kapitole „Veřejně prospěšné stavby a opatření“ pod označením Z01 (železnice mezinárodního významu), je pro ni vymezen územní koridor. Harmonogram stavby nebyl stanoven, ani pro ni není zajištěno financování.

## 5.6 SWOT analýza trati

Tab. 8. SWOT analýza trati (vlastní zpracování)

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ napojení trati v Otrokovicích na II. železniční koridor</li> <li>➤ poměrně vysoký počet zastávek a krátké vzdálenosti mezi nimi</li> <li>➤ situování některých zastávek v klíčových lokalitách s vynikajícími vazbami na sídelní a ekonomickou strukturu aglomerace</li> <li>➤ velký význam trati pro meziaglomerační osobní a nákladní dopravu</li> <li>➤ zařazení úseku Otrokovice – Zlín střed do systému drah celostátního významu</li> <li>➤ provoz přímého železničního spojení Zlín-Praha</li> <li>➤ provoz přímého železničního spojení s Kroměřížskem a Uherskohradišťskem</li> <li>➤ trať je schopna nejlépe uspokojit specifickou poptávku po nákladní přepravě od některých místních podniků</li> <li>➤ napojení firemních areálů vlečkami</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ nedostatečná kapacita jednokolejné trati a s tím spojená nízká frekvence spojů</li> <li>➤ nevhodné umístění některých zastávek (mají slabé vazby na sídelní a ekonomické struktury aglomerace)</li> <li>➤ nízká traťová rychlost a celková zastaralost trati</li> <li>➤ nedůstojný stav stanic a zastávek, zejména katastrofální stav stanice Zlín střed</li> <li>➤ jedná se o neelektrifikovanou trať, navazující trať II. železničního koridoru je elektrifikovaná, rozdílnost trakcí vyvolává časové ztrátu při nutné výměně hnačích vozidel</li> <li>➤ hlučný provoz způsobený motorovou trakcí a nevhodným železničním svrškem a spodkem</li> <li>➤ trať a provoz na ni fragmentuje některé městské struktury, oslabuje jejich vzájemné vazby</li> <li>➤ neexistence krajského integrovaného dopravního systému</li> </ul>
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ aglomerace je společenským, kulturním ekonomickým a správním centrem Zlínského kraje</li> <li>➤ vysoký podíl vyjížděky obyvatel za prací do centra aglomerace</li> <li>➤ vyšší integrace trati do systému veřejné dopravy, zejména vytvoření efektivních přestupních bodů MHD / železnice</li> <li>➤ Rostoucí Univerzita T. Bati ve Zlíně přitahuje do aglomerace tisíce studentů – potenciálních cestujících na trati</li> <li>➤ špatná dopravní dostupnost Zlína po</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ rostoucí automobilizace obyvatel a postupující odklon obyvatel od využívání hromadných způsobů dopravy k individuální automobilové dopravě</li> <li>➤ nerovné postavení železnice a individuální automobilové dopravy v nesení nákladových břemen, zejména co se týče externích nákladů a nákladů za použití infrastruktury</li> <li>➤ rozvoj dálkové autobusové dopravy vyšší kvality (např. Student Agency)</li> <li>➤ nové tarifní podmínky Zlínské integrované dopravy, které pro cestujícího zna-</li> </ul>

<p>silnicích, neexistence dálničního napojení, nedostatečná kapacita stávajících silničních komunikací, kongesce a pomalý průjezd exponovanými místy</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ vysoký podíl průmyslu na tvorbě regionálního HDP, tradiční a stabilizovaná průmyslová základna v aglomeraci</li> <li>➤ mimořádný zájem Zlínského kraje a Správy železniční dopravní cesty na rozvoji trati</li> <li>➤ zařazení modernizace trati do plánu financování z Operačního programu Doprava</li> <li>➤ zvýšení frekvence spojů</li> <li>➤ prodloužení trati z Vizovic do Valašské Polanky a její napojení na trať č. 280 Hranice – Horní Lideč – Púchov (Slovensko)</li> </ul>	<p>menají zdražení a omezení využití předplatných jízdních dokladů</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ možný budoucí pokles obyvatel aglomerace vlivem vystěhování a nízké porodnosti a tím i pokles poptávky po přepravě osob</li> <li>➤ ekonomické zaostávání kraje za průměrem ČR s divergentním trendem, klesající podíl kraje na tvorbě republikového HDP</li> <li>➤ připravovaný projekt „Preference a plošná koordinace MHD ve Zlíně“, který má mj. za cíl zrychlení provozu MHD mezi Zlínem a Otrokovicemi</li> <li>➤ zlepšení silničního napojení aglomerace, připojení na dálniční síť a zkapacitnění silnice I/49 mezi Malenovicemi a Otrokovicemi</li> <li>➤ vysoká finanční náročnost modernizace a možné problémy s výkupy pozemků</li> <li>➤ neuskutečnění modernizace trati vlivem pomalého postupu přípravy projektu (hrozí přesměrování finančních prostředků z OP Doprava na jiné stavby)</li> <li>➤ problematické zajištění křížení trolejbusové a železniční elektrické trakce</li> <li>➤ vlašný přístup měst a obcí k modernizaci trati</li> </ul>
--	---

## 5.7 Závěr analýzy

Posuzovaná železniční trať č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice sehrála v minulosti mimořádně významnou úlohu při rozvoji zlínské aglomerace. Největší rozmach zažil Zlín v době podnikání bratrů T. Bati a J. A. Bati, jejich koncern měl mimořádně vysoké dopravní požadavky a ty byla železnice schopna uspokojit. Převážná část vstupů a výstupů jejich podniků byla dopravována po této trati, jejich tovární areály v regionu byly protkány železničními vlečkami. Tehdejší dopravní napojení Zlína bylo celkově špatné, a tak lze konstatovat, že bez této železniční trati by Zlín zcela jistě minulo výjimečné období Baťovské prosperity.

V období dalšího vývoje se značně změnila ekonomická struktura aglomerace i charakteristika poptávky po přepravě. V regionu došlo k pádu velkých průmyslových podniků, přepravní požadavky na železnici se značně snížily. Význam trati tak byl značně oslaben, ale nevytratil se úplně a v současnosti opět pozvolna roste.

Průmysl hraje v aglomeraci stále významnou roli a trať je schopna nejlépe pokrýt poptávku po přepravě některých podniků, například přepravu uhlí pro zlínskou teplárnu a elektrárnu Alpiq, s.r.o., přepravu surovin pro společnosti KONTY G Trade, a.s. vyrábějící gumárenské směsi, přepravu zemědělské a potravinářské produkce společnosti Lukrom, s.r.o., Malenovické pily, s.r.o. a poptávku po přepravě mnoha dalších místních podniků.

Významné je i postavení trati v osobní dopravě, nicméně nesmí být přeceňováno. Železnice městskou hromadnou dopravu na páteřní trase Otrokovice – centrum Zlína zcela nahradit nemůže. MHD zde disponuje lepšími vazbami na centrum Zlína i na sídelní struktury mezi centrem Zlína a Otrokovicemi, má hustší síť lépe situovaných zastávek a v rámci přestupních bodů své sítě pokrývá i území s nepřijatelnou docházkovou dobou k trati (např. Jižní Svahy a Lesní čtvrť). Rychlejší železnice zde může být vhodným doplňkem, významu nabývá s rostoucí vzdáleností v příměstské dopravě, výhodná je pak zejména pro cestování mezi okrajem a centrem aglomerace, nebo při cestování mezi okrajem aglomerace přes centrum.

V meziaglomerační osobní dopravě význam trati dále roste. Zlínská aglomerace představuje významné mezoregionální centrum II. řádu, generuje tak množství meziaglomeračních interakcí, které se projevují intenzivními dopravními toky, jejichž intenzita nadále roste. Trať má prostřednictvím stanice Zlín střed výbornou vazbu na jádro aglomerace, ve stanici Otrokovice je napojena na II. železniční koridor a zajišťuje tak napojení jádra aglomerace na republikový a mezinárodní železniční systém. Toho každý týden využívá několik tisíc studentů Univerzity T. Bati.

Trať představuje důležitý lokalizační faktor v lokalizačním rozhodování některých místních firem (např. Metrans), regionální rozvoj dále podporuje prostřednictvím nabídky levné přepravy nákladů pro specifické segmenty poptávky a svou důležitou úlohou v meziaglomerační a příměstské osobní dopravě. Externí náklady produkované tratí jsou poměrně nízké a vůbec nesrovnatelné se silniční dopravou.

Celková dopravní situace v aglomeraci je špatná, silniční doprava je na páteřních komunikacích velmi intenzivní a trpí častými kongescemi. Dělbá přepravní práce mezi železniční a silniční dopravu tak pomáhá zmírňovat tuto kritickou situaci.

Z provedené analýzy jednoznačně vyplývá, že trať č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice má pro Zlínskou aglomeraci velký význam, který si do budoucna uchová. Zrušení trati nebo jen prosté omezení provozu na ni by pro aglomeraci představovalo velkou újmu, která by se s odstupem času nepříznivě projevila v její již dnes nelichotivé ekonomické situaci.

Trať v sobě ukrývá další rozvojový potenciál pro aglomeraci, a nyní záleží na vlastníkovi infrastruktury, krajské samosprávě a na místních samosprávách, jak s ním bude naloženo. Trať v současné podobě především nedisponuje dostatečnou kapacitou a neumožňuje dosažení provozních rychlostí, které vyžaduje charakter příměstské dopravy. Některé zastávky jsou nevhodně umístěny, takže mají slabé vazby na sídelní a ekonomické struktury v aglomeraci. Modernizací trati spočívající v jejím zkapacitnění, zvýšení traťových rychlostí, elektrifikací, modernizací vleček, přestavbou stanice Zlín střed do podoby hodné krajskému městu, relokací stávajících zastávek, výstavbou nových zastávek a úpravami dalších komponentů železniční infrastruktury mohou být tyto problémy odstraněny. Všechny tyto úpravy by vedly k posílení vnitroaglomeračních i meziaglomeračních vazeb, což by se projevilo v pozitivním působení na rozvoj aglomerace. Rozvojový potenciál trati rozhodně má.

## 6 PROJEKTOVÝ ZÁMĚR ROZVOJE TRATI

V této části práce je navržen projekt rozvoje trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice a rozvoje provozu na ni ve formě projektového záměru. Návrh reaguje na závěry provedené analýzy a pohlíží na trať jako na faktor rozvoje zlínské aglomerace, který v sobě skrývá rozvojový potenciál. Vzhledem k charakteristice projektu, jeho prostředí a vzhledem k množství již vypracovaných variant a širokého spektra diskutovaných návrhů modernizace trati není dostatek prostoru pro další originální reálné návrhy cílové podoby trati. V této práci navržený projektový záměr respektuje vývoj probíhajících jednání a tak přejímá zejména osmou variantu, označenou písmenem „D“, která je stručně popsána v analytické části práce. Nepohlíží však na ni nekriticky, ale v mnoha aspektech ji mění pomocí prvků z jiných variant a návrhů, a tam, kde je pro to ještě prostor, uplatňuje i vlastní návrhy.

Přijaté i vlastní návrhy cílové podoby trati jsou uvedeny v kapitole „Stanovení opatření pro dosažení cílů“, vlastní návrhy jsou zvlášť označeny a jsou uvedeny v přehledné tabulce na konci kapitoly. Ostatní části navrženého záměru jako kapitoly „Všeobecné informace o projektu“, „Definice projektových cílů“ a další jsou pro tento záměr původní.

Vzhledem k omezenosti finančních zdrojů je realizace projektu rozdělena do dvou etap. První (prioritní) etapa je zaměřena na modernizaci úseku Otrokovice – Zlín střed, druhá etapa bude řešit modernizaci úseku Zlín střed – Vizovice.

Tento projektový rámec řeší pouze zásadní parametry trati, které mají úzkou vazbu na rozvojový potenciál aglomerace. Proto není předmětem záměru návrh dalších technických detailů, jako jsou mostky, propustky, přejezdy, sdělovací a zabezpečovací zařízení, drobné přeložky infrastruktury apod.

### 6.1 Všeobecné informace o projektu

#### 6.1.1 Název projektu

Pro projekt byl zvolen název:

**„Modernizace trati č. 331 Otrokovice – Zlín - Vizovice“**

### 6.1.2 Zaměření projektu a jeho zdůvodnění

Projekt je zaměřen na rozvoj trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice, která zajišťuje obsluhu zlínské aglomerace a její napojení na nadřazenou železniční síť. Z analýzy vyplynul velký význam trati pro aglomeraci, zejména pro příměstskou a meziaglomerační osobní dopravu, kde je dostatečný potenciál k dalšímu rozvoji. Tuto chce projekt rozvíjet a posilovat tak vnitroaglomerační a meziaglomerační vazby. Současným limitujícím faktorem je nedostatečná kapacita trati, rozdílnost trakcí (motorová na řešené trati a elektrická na II. železničním koridoru, na který je trať v Otrokovicích napojena), nevhodné umístění některých zastávek a nevhodný až nedůstojný stav stanic a zastávek, zejména stanice Zlín střed. Tyto problémy musí projekt překonat. Projekt řeší rozvoj trati v celé její délce 24,86 km, s důrazem na úsek Otrokovice – Zlín střed a navrhuje rozvoj provozu na ni včetně zapojení do integrovaného dopravního systému.

### 6.1.3 Popis výchozí situace

Výchozí situace je podrobně popsána v analytické části práce.

### 6.1.4 Cílové skupiny projektu

Cílovými skupinami jsou:

- obyvatelé a návštěvníci zlínské aglomerace (kteří využívají hromadné způsoby dopravy osob),
- podniky, které využívají služeb nákladní dopravy na trati.

### 6.1.5 Umístění projektu

Projekt je situován ve vymezené aglomeraci. Úpravy trati zasahují do obcí, měst a katastrálních území:

- město Otrokovice (k.ú. Otrokovice, k.ú. Kvítkovice u Otrokovic)
- statutární město Zlín (k.ú. Malenovice u Zlína, k.ú. Louky, k.ú. Prštné, k.ú. Zlín, k.ú. Příluky u Zlína)
- obec Želechovice nad Dřevnicí (k.ú. Želechovice nad Dřevnicí)
- obec Lípa (k.ú. Lípa)



- obec Zádveřice – Raková (k.ú. Zádveřice)
- město Vizovice (k.ú. Vizovice).

Dále je navržena navazující autobusová linka obsluhující město Vizovice a obce Lutonina, Jasenná, Ublo, Bratřejov a Lhotsko.

### **6.1.6 Realizátoři projektu**

Realizace projektu je rozčleněna do dvou základních částí:

- Rozvoj drážní infrastruktury
- Rozvoj provozu na trati

Realizaci rozvoje drážní infrastruktury musí zajistit její vlastník – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

Rozvoj provozu trati zajistí Zlínský kraj jako objednatel dopravy, a to prostřednictvím své společnosti Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o.

### **6.1.7 Partneři projektu a zainteresované subjekty**

Partneři projektu jsou České dráhy, a.s., provozovatelé vlečkových kolejíšť a obce a města, jejichž katastry trať prochází. A dále provozovatel navržené autobusové linky.

Zainteresované subjekty jsou představovány zejména místními podniky, které trať využívají pro nákladní dopravu. Některé z nich byly specifikovány v analytické části práce.

### **6.1.8 Vazby projektu na strategické plánovací dokumenty**

- Projekt je v souladu s Dopravní politikou České republiky pro léta 2005 – 2013 [41], jejím specifickým cílem 4.2.2.1 „Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury – Hlavní projekty rozvoje železniční sítě“, s opatřeními: „Připravovat podmínky pro napojení všech krajů na kvalitní železniční síť“, „Pokračovat v programu elektrizace tratí“ a „Ostatní celostátní a významné regionální tratě uvést do optimálního stavu včetně kolejových systémů regionální a městské dopravy případně jejich kombinace“.
- Projekt je v souladu se Strategií rozvoje Zlínského kraje 2009 – 2020 [47], s jejím cílem 3.3 „Zlínský kraj se stane významnou dopravní meziregionální destinací“,

s úkolem 3.3.3 „Modernizovat železniční infrastrukturu“ (zde je přímo zmíněna modernizace trati č. 331).

- Projekt je v souladu s Generelem dopravy Zlínského kraje [45]. Cílovým stavem podle generelu je zkapacitnění trati zdvoukoleněním v úseku Otrokovice – Zlín střed, elektrizace trati v celé její délce, zvýšení únosnosti na 22,5 t v úseku Otrokovice – Lípa a výhledové prodloužení trati do Valašské Polanky s napojením na mezistátní trať č. 280.
- Projekt je v souladu se strategií Operačního programu Doprava pro léta 2007 – 2013 [42], s jeho specifickým cílem 3 „Zlepšení železniční dopravy na síti mimo TEN-T“.

## 6.2 Definice soustavy cílů projektu

### 6.2.1 Formulace strategické vize

Na základě provedené analýzy je formulována strategická vize trati:

Železniční trať č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice hraje významnou úlohu při dělbě přepravní práce ve Zlínské aglomeraci. V osobní dopravě především zajišťuje rychlou příměstskou dopravu, realizovanou v krátkých časových intervalech, ve špičkách v úseku Otrokovice – Zlín střed nejdéle dvacetiminutových. Je na ni obsluhována hustá síť stanic a zastávek, které mají silné vazby na ekonomické a sídelní struktury v aglomeraci a doplňkově tak zajišťuje i služby MHD. Vybrané zastávky jsou zařazeny do funkčního systému IDS. V meziaglomerační osobní dopravě trať zajišťuje rychlé a přímé spojení Zlína s některými blízkými důležitými krajskými centry, s významnými moravskými aglomeracemi a s hlavním městem Prahou. V nákladní dopravě uspokojuje specifické segmenty poptávky, a to zejména ze strany místních podniků napojených na trať vlečkami. Trať je plně elektrifikována, disponuje dostatečnou kapacitou pro realizaci poptávaných přepravních výkonů, železniční svršek a spodek svým řešením minimalizují vibrace a hlukovou zátěž, která je dále eliminována protihlukovými stěnami, zastávky a stanice jsou moderně vybaveny a bezbariérově upraveny, stanice Zlín střed představuje nádraží hodné významu krajského města.

Vizi stručně shrneme do znění:

**Moderní železniční trať č. 331 Otrokovice – Zlín - Vizovice se optimálním způsobem podílí na dělbě přepravní práce ve zlínské aglomeraci a představuje její efektivní napojení na nadřazenou železniční síť.**

### **6.2.2 Hlavní cíl a účel projektu**

#### **Hlavní (nadřazený) cíl:**

Podpora rozvoje zlínské aglomerace zlepšením jejího dopravního napojení.

#### **Účel / cíl projektu:**

Zvýšení kvality železniční dopravy ve zlínské aglomeraci modernizací železniční trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice a rozvojem provozu na ni.

### **6.2.3 Specifické cíle projektu**

První skupina specifických cílů je zaměřena na rozvoj infrastruktury:

**Specifický cíl 1:** Zkapacitnění trati, zejména v úseku Otrokovice – Zlín střed

**Specifický cíl 2:** Zvýšení traťové rychlosti v celé délce trati

**Specifický cíl 3:** Snížení hlukové zátěže vyvolávané provozem na trati

**Specifický cíl 4:** Elektrizace trati v celé její délce

**Specifický cíl 5:** Optimalizace vazeb trati na ekonomické a sídelní struktury aglomerace

**Specifický cíl 6:** Vybudování přestupních bodů IDS

**Specifický cíl 7:** Modernizace stanic a zastávek

Druhá skupina specifických cílů je zaměřena na rozvoj provozu na trati:

**Specifický cíl 8:** Zapojení osobní dopravy na trati do IDS

**Specifický cíl 9:** Zlepšení vnitroaglomerační a meziaglomerační osobní dopravy

### **6.3 Stanovení opatření pro dosažení cílů**

Pro dosažení projektových cílů jsou navrženy tři skupiny opatření, které specifikují budoucí podobu trati a charakter provozu na ni. Jsou to:

1. **Definice přestupních bodů IDS** – provedení definice přestupních bodů je předmětem návrhu tohoto záměru.
2. **Rámcový návrh fyzické podoby trati** – návrh bude realizován v aktivitě „Provádění stavebních prací“.
3. **Rámcový návrh provozu na trati** – návrh bude realizován v aktivitě „Příprava nového provozního schématu a jeho doladění na základě zkušebního provozu“.

### 6.3.1 Definice přestupních bodů IDS

Definování přestupních bodů je předpokladem jak pro návrh fyzické podoby železniční infrastruktury, tak i pro návrh rozvoje provozu na trati.

Jedná se o vlastní návrh vycházející z provedené analýzy.

Jsou navrženy 3 kategorie přestupních bodů:

- 1) **Klíčové přestupní body IDS** – tyto přestupní body disponují výbornými vazbami na železnici, MHD a na regionální linkovou autobusovou dopravu, jsou situovány v místech klíčového větvení sítě IDS, s vysokým pohybem cestujících s vysokou četností přestupů v rámci sítě IDS. U těchto bodů je požadováno vybudování efektivních přístupových tras mezi nástupišti jednotlivých dopravních módů, stejně tak samotná nástupiště musí být ve vzájemné blízkosti. Rovněž je zde požadována výborná návaznost jednotlivých spojů a jejich vysoká četnost a vybudování odpovídajícího zázemí pro cestující typu dopravního terminálu.
- 2) **Přestupní body IDS místního významu** – tyto body disponují výbornými vazbami železnice a MHD, případně i regionální linkové autobusové dopravy, jsou situovány v místech větvení sítě IDS s místním významem, kde je relativně vysoká četnost přestupů cestujících v rámci sítě IDS. U těchto bodů je požadováno vybudování efektivních přístupových tras, vzájemná blízkost nástupišť, relativně vysoká četnost spojů a jejich návaznost odpovídající významu místa.
- 3) **Doplňkové přestupní body IDS** – tyto body představují místa, ve kterých se ve vzájemné blízkosti nachází železniční zastávka a zastávka MHD, případně zastávka regionální linkové autobusové dopravy. Síť IDS se zde nevětví, zastávky mají pouze lokální význam, dochází zde spíše k nahodilému přestupu v rámci jednotlivých dopravního módů.

U těchto bodů je minimálně požadováno zachování stávajícího propojení, případně rekonstrukce stávajících přístupových tras mezi jednotlivými nástupišti.

**Do 1. kategorie jsou navrženy:**

- **stanice Otrokovice** – jedná se o klíčový dopravní terminál přesahující význam aglomerace. Dochází zde ke křížení železnice mezinárodního a celostátního významu, MHD a regionální linkové autobusové dopravy (která zde bude do budoucna ještě více posílena).
- **stanice Zlín střed** – klíčové dopravní centrum Zlína, do budoucna je zde navržena výstavba přestupního terminálu včetně přivedení linek MHD. V současnosti je zde výborná návaznost mezi železnicí a centrálním autobusovým nádražím, v dosahu jsou důležité zastávky MHD v centru Zlína.

**Do 2. kategorie jsou navrženy:**

- **stanice Zlín-Malenovice** – vazba na centrum Malenovic, na místní autobusovou linku MHD č. 51 obsluhující starou část Malenovic, na regionální linkovou autobusovou dopravu a na linky MHD jedoucí mezi centrem Zlína a terminálem v Otrokovcích.
- **zastávka Zlín-Prštné** – významný přestupní bod MHD / železnice. Železnice odsud poskytuje rychlé spojení do Otrokovic s výbornou návazností na celostátní a mezinárodní železniční dopravu, MHD odsud poskytuje rychlé spojení blíže do centra Zlína oproti železnici a dále na jihovýchod Zlína.
- **zastávka Zlín-Přiluky** – vazba na linky MHD obsluhující východní část Zlína (čtvrti Obeciny, Pančava, Přiluky a průmyslovou zónu Zlín-východ) a vazba na regionální linkovou autobusovou dopravu ve směru Zlín – Vizovice / Slušovice.
- **stanice Vizovice** – je navrženo zřízení navazující okružní autobusové linky, která zajistí obsluhu Vizovic a jejich těsného okolí s návazností na železnici. Trasa navržené linky: Vizovice žel. stanice – Vizovice náměstí – Lutonina – Jasenná – Ublo - Bratřejov – Lhotsko – Vizovice náměstí – Vizovice žel. stanice.

**Do 3. kategorie jsou navrženy** zastávky: Otrokovice-Trávníky, Zlín-Malenovice zastávka, Zlín-Malenovice U mlýna, Zlín-Louky obchodní centrum (nově navržená zastávka), Zlín-Louky, Zlín-Podvesná a Želechovice nad Dřevnicí.

Bez vazeb na IDS zůstávají zastávky: Zlín-Dlouhá, Lípa, Zádveřice, Vizovice-Razov (nově navržená zastávka).

### **6.3.2 Rámcový návrh fyzické podoby trati**

#### **6.3.2.1 Stavební úpravy železničního svršku a spodku a vyvolané silniční stavby**

Opatření má vazbu na specifické cíle č. 1, 2 a 3.

Za realizaci zodpovídá: SŽDC

Aktivita zahrnuje stavební úpravy spojené se zkapacitněním trati a se zvýšením traťové rychlosti.

Vlastní návrh počítá s maximální traťovou rychlostí 80 km/hod, na rozdíl od ostatních variant, které navrhují 100 km/hod. Není vhodné, aby vlaky projížděly městskou krajinou vyššími rychlostmi okolo 100 km/hod, jak navrhují jiné varianty. Vyšší rychlosti jsou omezeně využitelné pouze dálkovými spoji, nikoli v příměstské dopravě s hustou sítí zastávek. Snížením maximální rychlosti na 80 km/h nevznikne dálkové dopravě provozované v úseku mezi stanicemi Zlín střed a Otrokovice, dlouhém 10 km, závažná újma, prodloužení jízdní doby může v závislosti na dalších konstrukčních parametrech činit přibližně 60 až 90 vteřin.

Prioritně budou využity stávající drážní pozemky se stávajícím drážním tělesem. Stávající železniční svršek bude rozebrán. Železniční spodek bude upraven, aby vyhověl územním plánům a aby umožnil provést zkapacitnění trati. Společně s novým svrškem musí vyhovět požadované traťové rychlosti, požadované únosnosti 22,5 tuny, musí tlumit rázy, vibrace a minimalizovat hlukovou zátěž. Minimalizace hlukové zátěže bude dále provedena pomocí protihlukových stěn.

#### 1. etapa:

V Otrokovicích při výjezdu ze stanice a v Trávnících bude osa dráhy posunuta, aby vyhověla požadavkům územního plánu, a aby byl zvýšen poloměr oblouku při výjezdu ze stanice (za účelem dosažení vyšší rychlosti).

Zkapacitnění trati v úseku Otrokovice – Zlín střed bude provedeno částečným zdvoukolejněním, a to takovým způsobem, aby zde bylo možné dosáhnout obousměrné taktové dopravy v intervalu 15 až 20 minut. Částečné zdvoukolejnění namísto plného je navrženo z prostorových a z finančních důvodů, bude minimalizována nutnost výkupů pozemků. Místa míjení protisměrně jedoucích vlaků, tzv. „výhybny“, jsou převzaty z varianty „D“:

- Otrokovice-Trávníky (km 2,00) – Zlín-Malenovice (km 5,8),
- Zlín-Louky (km 7,9) – Zlín střed (km 10,1),

Celková délka úseku Otrokovice – Zlín střed je 10,1 km, z toho 6 km je navrženo dvoukolejných,

V Otrokovicích-Kvítkovicích v místě křižovatky silnic č. I/49 a I/55 a železniční trati č. 331 je podmíněčně navrženo s ohledem na omezené finanční zdroje a s ohledem na požadavek samosprávy úrovně křížení (v místě křížení nesmí být trakce pod napětím, drážní vozidla zde musí projet setrvačností). Předpokladem tohoto řešení je dobudování jihovýchodního obchvatu Otrokovice, který odkloní tranzitní dopravu, bez něj při zvýšení provozu na trati hrozí kolaps křižovatky.

## 2. etapa:

Návrh počítá s přeložkou trati ve Zlíně-Boněcku, dle požadavku připravovaného územního plánu Zlína<sup>19</sup>, další přeložky budou provedeny pouze omezeně, a to zejména za účelem zvýšení poloměrů některých oblouků pro dosažení vyšší traťové rychlosti.

V úseku Zlín střed – Vizovice bude zkapacitnění provedeno vybudováním výhybny Zlín-Přluky, která posílí stávající bod míjení protijedoucích vlaků ve stanici Lípa.

Ve Zlíně-Podvesné je řešeno křížení trolejbusové a vlakové elektrické trakce. Je přejat návrh mimoúrovňového křížení z první varianty. Trať bude částečně zahlobena pod úroveň terénu a silnice (ul. Podvesná XVII) bude vedena na mostní estakádě nad tratí.

Vybudování dalšího mimoúrovňového křížení trati se silnicemi je navrženo ve Zlíně-Prštém, tzv. „Prštenská příčka“ dle požadavku územního plánu Zlína. Tato stavba si vy-

---

<sup>19</sup> Pořizovatelem územního plánu Zlína je Oddělení územního plánování Útvaru hlavního architekta Magistrátu města Zlína. V současnosti je připravován nový územní plán Zlína, návrh obsahuje požadavek na přeložku trati na východě města v Přílucích, v místě zvaném Boněčko.

žádá drobný posun zastávky Zlín-Prštné blíže k centru Zlína. Vzhledem k současnému intenzivnímu provozu na ul. Přímá a tř. T. Bati a budoucímu intenzivnímu provozu na trati je úrovně křížení nevhodné.

### **6.3.2.2 Elektrizace trati**

Opatření má vazbu na specifický cíl č. 4.

Za realizaci zodpovídá: SŽDC

Je navržena elektrifikace trati v celé její délce, a to stejnosměrnou soustavou 3kV.

#### 1. etapa:

Bude provedena elektrifikace v úseku Otrokovice – Zlín střed dle návrhu varianty „D“.

#### 2. etapa:

Bude provedena elektrifikace v úseku Zlín střed – Vizovice.

### **6.3.2.3 Relokalizace stávajících zastávek**

Opatření má vazbu na specifický cíl č. 5.

Za realizaci zodpovídá: SŽDC

Jedná se o vlastní návrhy.

#### 1. etapa:

**Stanice Zlín-Malenovice** – vlastní návrh požaduje posun staničních nástupišť západně blíže k centru Malenovic a zastávce MHD, ideálně o cca 250 m. Za tímto účelem je nutné prověřit prostorové poměry a majetkoprávní vztahy.

**Stanice Zlín střed** – vhodnější umístění staničních nástupišť a výpravní budovy se jeví blíže k centru Zlína, cca 150 metrů východně. Komplikaci představuje, že pozemky potřebné pro záměr jsou součástí přilehlého autobusového nádraží, které vlastní firma Pro-next, a.s., a ta o přestavbě nádraží ani o uvolnění pozemků neuvažuje. V případě, že se vlastníka nepodaří přesvědčit, nebude posun staničních nástupišť možný.

#### 2. etapa:

**Zastávka Želechovice nad Dřevnicí** – je navržen posun nástupiště východně o cca 170 metrů, tedy blíže k centru obce, kde je také lepší vazba na sousední Lužkovice.



#### 6.3.2.4 *Vybudování zcela nových zastávek*

Opatření má vazbu na specifický cíl č. 5.

Zodpovídá: SŽDC

Jedná se o převzaté návrhy z 1. varianty studie EIA a z poslední varianty „D“.

1. etapa:

**Zastávka Zlín-Louky obchodní centrum** – navržená zastávka se nachází v úseku mezi stávající stanicí Zlín-Malenovice a zastávkou Zlín-Louky. Má vazbu na místní nákupní zónu (OBI, Terno), přilehlou zástavbu rodinných domů, a přilehlý administrativní a výrobní areál, nachází se zde Okresní soud. Plochy kolem nákupní zóny jsou nezastavěné a počítá se zde s dalším rozvojem.

2. etapa:

**Zastávka Vizovice-Razov** – navržená zastávka se nachází v úseku mezi stávající zastávkou Lípa a stanicí Vizovice. Má vazbu především na přilehlé výrobní areály.

Dále požadujeme prověřit možnost výstavby zastávky Zlín-Bartošova čtvrť v úseku mezi stávajícími zastávkami Zlín-Podvesná a Zlín-Příluky, které jsou od sebe vzdáleny 1,84 km. Uvažovaná zastávka má vazby na Bartošovu čtvrť a čtvrť Obeciny a na přilehlé firemní areály. Rozdělením úseku by ale nedošlo k dodržení minimálního požadavku SŽDC na vzdálenost zastávek, který činí 1 000 m. Případná výjimka by byla předmětem dalších jednání.

#### 6.3.2.5 *Úpravy kolejí železničních stanic a vleček*

Opatření má vazbu na specifický cíl č. 7.

Za realizaci zodpovídá: SŽDC a vlastníci vlečkových kolejí

1. etapa:

Je navrženo nové zaústění trati do stanice Otrokovice (zvětšení poloměru oblouku), dále bude přidána jedna kusá kolej.

Ve stanici Zlín-Malenovice je navrženo na rozdíl od varianty „D“ zachování nákladíště. Varianta „D“ mění tuto stanici pouze na zastávku „Zlín-Malenovice obec“. Ve stanici budou dvě koleje pro průjezd vlaků (výhybna) a jedna boční kolej pro nakládku.

Vlečka do areálu ZPS bude zachována. Vlečka „Masna“ bude zrušena. Proběhne redukce vlečkového kolejiště v areálu SVIT, která se bude týkat nevyužívaných větví. Zejména je nutné zachovat vlečku do areálu teplárny Alpiq a do areálu KONTY G Trade. Úprava kolejiště ve stanici Zlín střed bude provedena podle návrhu varianty „D“.

#### 2. etapa:

Úprava kolejiště a vleček ve stanici Lípa je převzata z 1. varianty. Je požadováno zachování všech čtyř vleček (Metrans, Koramo, AG Lípa a Lukrom). Pro osobní dopravu budou sloužit 2 koleje, které umožní vyhnutí protijedoucích vlaků. Třetí kolej bude sloužit pro nákladní dopravu.

Rozsah kolejiště v žel. stanici Vizovice bude zachován přibližně v současném rozsahu.

#### **6.3.2.6 Modernizace stanic a zastávek**

Opatření má vazbu na specifický cíl č. 6 a 7 a na opatření „Definice přestupních bodů IDS“ uvedenou výše.

Za realizaci zodpovídá: SŽDC a dotčené obce a města

U všech nástupišť a veřejných objektů je požadováno zajištění bezbariérového přístupu v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích na bezbariérové užívání staveb.

#### 1. etapa

**Stanice Otrokovice** – ve stanici budou provedeny jen drobné úpravy, bude vybudováno jedno nové nástupiště pro jízdu ve směru do Zlína a jedno stávající nástupiště bude upraveno, aby vyhovovalo připojení trati do stanice se zvětšeným poloměrem oblouku. Stanice je definována jako klíčový přestupní bod IDS. V roce 2009 byl zrekonstruován přednádražní prostor do podoby terminálu. Při úpravě prostoru však nedošlo k přiblížení zastávky MHD k výpravní budově. Navrhujeme prověřit možnost úpravy terminálu spočívající v posunu zastávky MHD blíže ke staniční výpravní budově.

**Stanice Zlín-Malenovice** – jak je uvedeno výše, tento projekt navrhuje posun stanice blíže k centru Malenovic. Bude zachováno nákladiště, ale stanice bude neobsazená (bez lidské obsluhy), řízená ze stanice Otrokovice. Pro osobní dopravu budou k dispozici dvě boční nástupiště a přístřešek s lavičkami. Z hlediska IDS je stanice navržena jako přestupní bod

místního významu. Mezi ní a blízkou zastávkou MHD a regionální linkové autobusové dopravy Malenovice-křižovatka musí být zřízen efektivní pěší přístup, stejně tak je navrženo vybudování parkovacích stání K+R<sup>20</sup>.

**Zastávka Zlín-Prštné** – zastávka je navržena jako přestupní bod IDS místního významu. Vlivem výstavby mimoúrovňové křižovatky „Prštenská příčka“, kterou požaduje územní plán Zlína, bude zastávka drobně posunuta blíže ke stanici Zlín-střed. Z těchto důvodů je navržen i posun zastávky MHD Prštné a vybudování jejího efektivního pěšího propojení s železniční zastávkou, aby byly splněny požadavky definovaného bodu IDS. Nástupiště bude vybaveno přístřeškem s lavičkami.

**Stanice Zlín střed** – úprava nástupišť je navržena podle varianty „D“. Budou vybudovány 2 ostrovní nástupiště, jedno o délce 270 m určené zejména pro zastavování dlouhých souprav dálkové dopravy, druhé o délce 140 m pro zastavování příměstských vlaků jedoucích v obou směrech. Poslední nástupiště je navrženo u výpravní budovy, je určené pro zastavování příměstských vlaků jezdících mezi Zlínem a Otrokovicemi. Stávající výpravní budova podstoupí demolici a bude vybudována nová výpravní budova. Budova dle vlastního návrhu bude poskytovat komfort odpovídající potřebám krajského města, s velkou obrátkou cestujících (prostorná hala, množství laviček, ČD centrum, maloobchodní prodejny a provozovny služeb jako jsou potraviny, trafika, rychlé občerstvení, kavárna a další). Budova, nástupiště a přednádražní prostor budou propojeny mimoúrovňově podchodem pro pěší, jak předpokládají i předcházející varianty modernizace. Stanice bude vybavena přehledným informačním systémem pro cestující.

Rozsah úprav přednádražního prostoru závisí na poloze stanice – tedy zda zůstane ve stávajícím místě, jak navrhuje varianta č. 8, nebo zda se podaří prosadit její posun blíže k centru města podle tohoto návrhu. V případě zachování stávající polohy neexistuje dostatek

---

<sup>20</sup> „K+R (kiss and ride) je formou kombinované přepravy s návazností individuální automobilové dopravy na veřejnou hromadnou dopravu. Umožňuje se zřizováním míst pro krátké zastavení nebo vyčkávání osobních vozidel v blízkosti nádraží, stanic metra a jiných terminálů a zastávek veřejné dopravy. Je určena pro sdílenou automobilovou dopravu (spolujízdu), kdy řidič přepravuje automobilem k místu veřejné dopravy ještě další osobu nebo osoby, například svého manžela, manželku, děti nebo souseda, tam jim umožní přestup na veřejnou dopravu a následně pokračuje vozidlem do cíle své cesty. Obdobně lze tato místa použít i v opačném směru.“ [21]

prostoru pro rozsáhlé úpravy přednádraží. V případě posunu stanice blíže k centru města vlastní návrh předpokládá provedení úpravy přednádražního prostoru takovým způsobem, aby na něj mohlo být později navázáno kompletní přestavbou autobusového nádraží na ucelený multimodální terminál, který umožní efektivní přesuny cestujících mezi železnicí, MHD, regionální a dálkovou linkovou autobusovou dopravou, taxislužbou, podporován musí být i způsob K+R vhodně situovanými parkovacími stáními, a také systém P+R, který navrhuje již 1. varianta vyslovením požadavku na přípravu výpravní budovy na budoucí nadstavbu patrového parkoviště.

**Ostatní zastávky v úseku Otrokovice – Zlín střed** projdou modernizací, délka nástupišť bude upravena, aby vyhovovala délce souprav příměstské dopravy, tedy 130 m. Přístup k zastávkám bude upraven, aby vyhověl požadavkům vyslovených v definici bodů IDS.

## 2. etapa

**Zastávka Zlín-Přiluky** – návrh vychází z varianty č. 1. V místě bude zřízena dvoukolejná výhybna, po stranách budou zřízeny boční nástupiště. Podle požadavků definice bodů IDS bude k tomuto bodu místního významu vybudován vhodný přístup zajišťující propojení s blízkou zastávkou MHD.

**Stanice Lípa** – jsou navrženy úpravy v malém rozsahu podle 1. varianty, tedy zajištění bezbariérového přístupu do stávající staniční budovy, modernizace interiéru a přístavba technologického objektu. Vzhledem k silné vazbě na sousední Slušovice bude před staniční budovou podle vlastního návrhu zřízeno nejméně 10 stání K+R.

**Stanice Vizovice** – je navržena modernizace stávajících nástupišť, bude vybudován bezbariérový přístup do budovy, navržena je dále modernizace interiéru, v prostoru před železniční stanicí bude vybudována autobusová zastávka a parkovací stání K+R.

**Ostatní zastávky v úseku Zlín střed - Vizovice** projdou modernizací, délka nástupišť bude upravena, aby vyhovovala délce souprav příměstské dopravy, tedy 130 m. Přístup k zastávkám bude upraven, aby vyhověl požadavkům vyslovených v definici bodů IDS (aktivita č. 6).

### 6.3.3 Rámcový návrh provozu na trati

#### 6.3.3.1 Návrh zásad zapojení osobní dopravy na trati do IDS

Opatření má vazbu na specifický cíl č. 8 a na opatření „Definice bodů IDS“.

Za realizaci zodpovídá: KOVED

Na realizaci se dále podílí: České dráhy (případně další železniční dopravce), DSZO a autobusoví dopravci

Opatření bude realizováno v 1. etapě.

Jedná se o vlastní návrh.

Předpokladem je, že ve Zlínském kraji, nebo alespoň ve Zlínské aglomeraci bude zaveden integrovaný dopravní systém se všemi podstatnými znaky (tarifní systém, elektronické jízdní doklady, clearing mezi dopravci, zajištění návaznosti spojů, apod.), a to nejpozději do r. 2015, kdy by měla být modernizovaná trať uvedena do plného provozu.

Návaznost jednotlivých spojů železnice, regionální a dálkové linkové autobusové dopravy a MHD bude prioritně zajištěna v klíčových bodech IDS, tedy ve stanicích Otrokovice (terminál) a Zlín střed (autobusové nádraží a blízké zastávky MHD). Na vrcholu hierarchie systému je navržena dálková železniční doprava. Od rychlíků a spěšných vlaků musí být z klíčových bodů zajištěna návaznost spojů příměstské železniční dopravy, regionální linkové autobusové dopravy a hlavních linek MHD.

Ve všech čtyřech bodech IDS místního významu je požadováno zajištění návaznosti spojů příměstské železniční dopravy a hlavních linek MHD.

Frekvence jízd hlavních linek MHD je již dnes v denních hodinách dostatečně vysoká, což zajišťuje požadovanou návaznost. Důraz musí být kladen na návaznost ve večerních hodinách, kdy je frekvence jízd spojů MHD nižší. Vhodné je také zkoordinovat i návaznost s některými dalšími linkami MHD.

#### Návrh navazující autobusové linky

Vizovice a jejich okolí není obsluhováno službami MHD. Proto je navrženo zřízení specifické navazující okružní autobusové linky, která zajistí obsluhu Vizovic a jejich těsného okolí na trase: Vizovice žel. stanice – Vizovice náměstí – Lutonina – Jasenná – Ublo - Bratřejov – Lhotsko – Vizovice náměstí – Vizovice žel. stanice (variantně může zajíždět

ještě na další zastávky uvnitř Jasenné a Bratřejova). Na linkou obsluhovaném území žije více než 7 000 obyvatel. Délka základní trasy je přibližně 17 km, na trase je 13 zastávek, s variantním prodloužením 20 km a 16 zastávek. Spoje linky budou navazovat pouze na některé vlakové spoje ve špičkách. Základní trasu je spoj schopen obsloužit do 30-ti minut, což je interval mezi dvěma vlaky ve špičce. Schéma trasy linky je uvedeno v příloze P V.

### 6.3.3.2 *Návrh relací a frekvence spojů*

Opatření má vazbu na specifický cíl č. 9.

Za realizaci zodpovídá: KOVED

Na realizaci se dále podílí: České dráhy, případně jiný železniční dopravce.

Návrh vychází z konzultace s Koordinátorem veřejné dopravy Zlínského kraje a z výhledu dopravy na trati uvedeného v Souhrnné technické zprávě z 1. varianty návrhu [44] a v záznamu z jednání „Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice – Zlín - Vizovice“, uskutečněného dne 8.4.2010. [49].

#### 1. etapa

Po provedené modernizaci v úseku Otrokovice – Zlín střed bude možné realizovat obousměrnou dopravu v minimálním taktu 15 minut, pro úsek Zlín střed – Vizovice zůstane minimální interval 28 minut.

V době dopravní špičky<sup>21</sup> umožní kapacita dráhy v intervalu 120 minut v obou směrech vedení 2 párů dálkových spojů v taktu 60 minut, 6 párů osobních vlaků v taktu 20 minut a jednoho páru nákladních vlaků. Tj. za oba směry celkem 18 vlaků za 120 minut.

**Jsou navržena obousměrná dálková spojení v relacích:**

- Zlín střed – Praha hl. nádraží (a zpět) – vlak kategorie R, nebo Expres; 7 párů za den, jezdí přibližně ve dvouhodinových intervalech; odjezdy do Prahy od 5,00 do 18,00; příjezdy z Prahy do Zlína od 9,00 do 22,00; zastavuje v Otrokovících, Hulíně, Přerově, Olomouci a dále jako běžné spoje vedené mezi Olomoucí a Prahou.

---

<sup>21</sup> Dopravní špičky jsou v pracovních dnech v době od 4 hod. do 9 hod. a od 12 do 17 hod.

- Zlín střed – Olomouc (a zpět) – spěšný vlak; 7 párů za den, jezdí přibližně ve dvouhodinových intervalech; odjezdy ze Zlína od 6,00 do 17,00; příjezdy z Olomouce do Zlína od 7,00 do 19,00; zastavuje v Otrokovicích, Tlumačově, Hulíně, Horních Moštěnicích, Přerově, Brodku u Přerova, Grygově a v Olomouci.

**Jsou navrženy spoje příměstské dopravy v relacích:**

- Otrokovice – Vizovice (a zpět) – osobní vlak, bude zachován stávající počet 20 párů spojů za den s intervalem ve špičkách přibližně 30 minut, mimo špičku přibližně 60 minut, a to vzhledem k neprovedení modernizace a elektrifikace úseku Zlín střed – Vizovice. Vzhledem k rozdílnosti trakcí je nutné zajistit dopravu v relaci kolejovými vozidly s hybridním pohonem.
- Otrokovice – Zlín střed (a zpět) – osobní vlak, 18 párů spojů za den pouze pro tuto relaci + 20 párů spojů za den z výše uvedené relace, celkem tak úsekem projede 38 párů osobních vlaků za den. Nejkratší interval mezi spoji ve špičkách bude 15 až 20 minut, mimo špičku přibližně 30 minut.
- Některé spoje z obou relací budou ve špičkách dle vlastního návrhu zajíždět dále do
  - Kroměříže (případně i Kojetína) přes Hulín (4 páry),
  - Přerova (4 páry),
  - Uherského Hradiště a Veselí nad Moravou přes Staré Město (2 páry).

## 2. etapa

### **Dálková spojení:**

Relace Zlín střed – Praha hl. nádraží zůstává bez změny.

Je navržena nová relace Zlín střed – Brno hl. nádraží (a zpět), a to za předpokladu provedení plánované elektrifikace trati Kojetín – Kroměříž – Hulín. Obsluhu relace bude zajišťena spěšným vlakem o 5 párech za den, o tento počet spojů bude ponížena relace Zlín střed – Olomouc. Vedení relace je navrženo se zastaveními ve stanicích a zastávkách: Zlín střed – Otrokovice - Tlumačov – Hulín – Kroměříž – Kojetín – Němčice n. Hanou – Nezamyslice – Ivanovice na Hané – Vyškov – Rousínov – Brno.

### **Příměstská doprava:**

Po dokončení modernizace a elektrizace zbývajících úseku Zlín střed – Vizovice je pro relaci Zlín střed - Vizovice navrženo vedení 26 párů spojů za den, s intervalem ve špičkách 20 až 30 minut, mimo špičku až 60 minut.

Počet spojů jezdících pouze v relaci Otrokovice – Zlín střed bude snížen na 12 párů za den, aby celkový počet spojů v tomto traťovém úseku zůstal z kapacitních důvodů stejný, tedy jako v 1. etapě realizace projektu, tj. 38 párů za den.

### 6.3.4 Přehledný výčet vlastních návrhů

Tab. 9. Přehledný výčet vlastních návrhů (vlastní zpracování)

Vlastní návrh	Uvedeno v opatření (číslo podle nadpisu)
Definice přestupních bodů IDS	7.3.1
Maximální traťová rychlost 80 km/hod.	7.3.2.1
Relokalizace stávajících zastávek (posuny do výhodnějších poloh)	7.3.2.3
Návrh na prověření možnosti výstavby zastávky Zlín-Bartošova čtvrť	7.3.2.4
Zachování nákladíště ve stanici Zlín-Malenovice	7.3.2.5
Posun nástupní zastávky MHD na terminálu v Otrokovicích blíže ke staniční výpravní budově (zajištění lepší návaznosti na vlakové spoje)	7.3.2.6
Stručný ideový návrh nové výpravní budovy stanice Zlín střed	7.3.2.6
Stručný ideový návrh řešení přednádražního prostoru stanice Zlín střed	7.3.2.6
Požadavky na přístupové cesty k bodům IDS	7.3.2.6
Návrh zásad zapojení osobní dopravy na trati do IDS včetně návrhu nové autobusové linky	7.3.3.1

## 6.4 Stručný popis aktivit projektu

Jsou navrženy aktivity, jejichž realizace je nebytná pro dosažení cílů projektu. Výše navržená opatření budou realizována v aktivitách „Provádění stavebních prací“ a „Příprava nového provozního schématu“. Aktivity jsou navrženy pro realizaci 1. etapy, nicméně výčet aktivit pro 2. etapu bude v podstatě shodný.

1. **Řízení přípravy a realizace projektu** – představuje činnosti spojené s projektovým managementem a nezbytnou administrativou, zahrnuje vytvoření projektového týmu a jeho schůzky, řízení a správu finančních toků, předkládání monitorovacích zpráv se žádostmi o platbu, organizaci drobných výběrových řízení, apod.



2. **Příprava a vyhotovení technické dokumentace** – v rámci aktivity budou odbornou externí firmou vypracovány jednotlivé stupně dokumentace (dokumentace pro vydání územního rozhodnutí, dokumentace pro vydání stavebního povolení, realizační dokumentace).
3. **Řízení EIA včetně vyhotovení dokumentace** – v rámci aktivity bude odbornou externí firmou vypracována dokumentace pro řízení EIA a proběhne řízení dle zákona č. 100/2001, Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, v platném znění.
4. **Zpracování a předložení žádosti o dotaci** – bude vypracována projektová žádost o dotaci z Operačního programu Doprava, prioritní osy 3, a to včetně všech požadovaných příloh. Zpracování zajistí odborná externí firma.
5. **Administrativní postupy od předložení žádosti o dotaci do uzavření smlouvy o poskytnutí dotace** – aktivita zahrnuje komunikaci s poskytovatelem dotace a dokládání všech náležitostí nutných pro uzavření Smlouvy o poskytnutí dotace.
6. **Publicita projektu** – aktivita zahrnuje informování veřejnosti o projektu a jeho spolufinancování ze Strukturálních fondů EU, jedná se zejména o billboardy na staveništi, zvláštní tiskové zprávy, informace na webových stránkách apod.
7. **Vyřízení územního rozhodnutí a stavebního povolení** – jedná se o řízení podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění.
8. **Výběrová řízení na zhotovitele a technický dozor investora (TDI)** – v rámci aktivity budou ve spolupráci s odbornou právní kanceláří připraveny zadávací dokumentace, budou vyhlášeny výzvy k předkládání nabídek, proběhne jejich hodnocení a uzavření Smlouvy o dílo (resp. Mandátní smlouvy v případě TDI), a to vše v souladu se zákonem č. 137/2006, Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění.
9. **Provádění stavebních prací a dodávky technologií** – budou provedeny stavební práce a dodány potřebné drážní technologie, realizace proběhne v souladu s výše specifikovanými opatřeními.
10. **Výkon technického dozoru investora** – vybraný mandatář (odborná firma) zajistí dohled nad prováděnými pracemi, bude garantovat soulad díla se schválenými dokumentacemi.

11. **Příprava nového provozního schématu** – aktivita představuje vypracování podrobného návrhu řešení provozu na trati a zajištění jeho realizace, vychází z navržených opatření „Návrh zásad zapojení osobní dopravy na trati do IDS“ a „Návrh relací a frekvence spojů“. Realizaci zajistí Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje.
12. **Zkušební provoz** – proběhne zkušební provoz, během něhož bude odzkoušena a doladěna funkčnost vybudované infrastruktury a navrženého provozního schématu.
13. **Předání a převzetí díla** – po ukončení zkušebního provozu a odstranění případných závad dojde k předání a převzetí hotového díla zahrnující důkladné kontroly.
14. **Závěrečné vyhodnocení a vyúčtování projektu** – bude vypracována závěrečná monitorovací zpráva se závěrečnou žádostí o platbu a bude proveden audit projektu.
15. **Běžný provoz** – Bude zahájen běžný provoz.

## 6.5 Časový harmonogram realizace projektu

### 6.5.1 1. etapa

Zahájení projektu: 2008

Zahájení realizační fáze: 3/2012

Ukončení projektu: 2015

V následující tabulce je uveden orientační harmonogram projektu. Přípravné práce byly zahájeny již v roce 2008 a představují zejména přípravu technické dokumentace a řízení EIA. Aktivity jsou rozděleny podle fází (P = přípravná, R = realizační, U = fáze udržitelnosti). Podle aktuálního znění Pokynů pro žadatele z Operačního programu Doprava musí být projekty dokončeny do 31.8.2015.

Tab. 10. Orientační harmonogram aktivit projektu pro 1. etapu (vlastní zpracování)

Fáze	Číslo	Název aktivity	Zahájení aktivity	Ukončení aktivity
P+R	1	Řízení přípravy a realizace projektu	2008	6/2015
P	2	Příprava a vyhotovení technické dokumentace	2008	10/2010
P	3	Řízení EIA včetně vyhotovení dokumentace	2009	12/2010
P	4	Zpracování a předložení žádosti o dotaci	8/2010	11/2010
P	5	Administrativní postupy od předložení žádosti o dotaci po uzavření smlouvy o poskytnutí dotace	12/2010	12/2011
R	6	Publicita projektu	3/2012	6/2015
R	7	Vyřízení územního rozhodnutí a stavebního povolení	1/2010	12/2010
R	8	Výběrová řízení na zhotovitele stavby a technický dozor investora (včetně přípravy VŘ)	1/2011	12/2011
R	9	Provádění stavebních prací a dodávky technologií	3/2012	7/2014
R	10	Výkon technického dozoru investora	3/2012	7/2014
R	11	Příprava nového provozního schématu a jeho doladění na základě zkušebního provozu	9/2013	2/2015
R	12	Zkušební provoz	8/2014	2/2015
R	13	Předání a převzetí díla	3/2015	4/2015
R	14	Závěrečné vyhodnocení a vyúčtování projektu	5/2015	6/2015
U	15	Běžný provoz ve fázi udržitelnosti	7/2015	

### 6.5.2 2. etapa

Pro druhou etapu není zajištěno financování, její realizace je však žádoucí v co nejkratším termínu. Je stanoven předpoklad:

Zahájení přípravné fáze: 2017

Zahájení realizační fáze: 2019

Ukončení projektu: 2021

## 6.6 Indikátory projektu

Ze soustavy indikátorů Operačního programu doprava pro prioritní osu 3 Modernizace železniční sítě mimo TEN-T byly pro každou úroveň vybrány pro projekt relevantní indikátory

ry. Soustava projektových indikátorů byla dále rozšířena o vlastní indikátory definované pro projekt. Indikátory jsou uvedeny v následujících tabulkách.

Tab. 11. Soustava projektových indikátorů podle programového dokumentu OP Doprava (zdroj: [42]; vlastní zpracování)

Kód NČI*	Úroveň indikátoru	Název indikátoru	Jednotka	Výchozí hodnota	Cílová hodnota**
37 07 13/ core 19	Výstup	Délka rekonstruovaných železničních tratí mimo TEN-T	km	0	10,95 24,86
37 09 00	Výstup	Délka elektrizovaných železničních tratí	km	0	10,95 24,86
37 01 00/ core 13	Výstup	Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu	ks	0	1
37 11 00/ core 21	Výsledek	Hodnota úspory času v železniční dopravě v EUR	EUR	0	***
37 11 02	Výsledek	Dostupnost – zvýšení ESS	%	0	***
37 32 15	Dopad	Zvýšení přepravních výkonů v osobní dopravě	%	100	128**** 135****

\* NČI – Národní číselník indikátorů

\*\* Cílová hodnota je nejprve uvedena za 1. etapu a následně souhrnně za obě etapy.

\*\*\* Kvantifikace cílové hodnoty indikátoru obnáší provedení poměrně náročného výpočtu, který přesahuje rámec této práce.

\*\*\*\* Jedná se o vlastní odhad.

Tab. 12. Soustava vlastních doplňkových projektových indikátorů (vlastní zpracování)

Číslo	Úroveň indikátoru	Název indikátoru	Jednotka	Výchozí hodnota	Cílová Hodnota*
1	Výstup	Počet rekonstruovaných železničních stanic	ks	0	3 5
2	Výstup	Počet nově vybudovaných zastávek	ks	0	1 2 (3)**
3	Výstup	Počet nově vybudovaných výpravních budov se zázemím pro cestující	ks	0	1 1
4	Výstup	Počet rekonstruovaných výpravních budov se zázemím pro cestující	ks	0	0 2
5	Výstup	Počet mimoúrovňových křížení trati a silničních komunikací	ks	4	5 6
6	Výsledek	Počet spojů dálkové dopravy za den	ks	2	14 14
7	Výsledek	Počet spojů příměstské dopravy za den v úseku Otrokovice – Zlín střed	ks	56	76 76
8	Výsledek	Počet spojů příměstské dopravy za den v úseku Zlín střed - Vizovice	ks	40	40 52
9	Výsledek	Maximální traťová rychlost v úseku Otrokovice – Zlín střed (zvýšení rychlosti)	km/h	60	80 80
10	Výsledek	Maximální traťová rychlost v úseku Zlín střed – Vizovice (zvýšení rychlosti)	km/h	60	60 80

\* Cílová hodnota je nejprve uvedena za 1. etapu a následně souhrnně za obě etapy.

\*\*Cílové hodnoty 3 nově vybudovaných zastávek bude dosaženo za předpokladu výstavby zastávky Zlín-Bartošova čtvrť.

## 6.7 Udržitelnost projektu

Doba udržitelnosti projektu je v Pokynech pro žadatele stanovena na 5 let od dokončení projektu. V této době nesmí dojít ke změně v povaze vlastnických vztahů modernizované infrastruktury, ani k přemístění či ukončení její produktivní funkce.

## 6.8 Finanční rámec projektu

Je proveden odhad nákladů navrženého projektu, náklady spojené s rozvojem provozu (příprava nového provozního schématu) nejsou zohledněny. Odhad investičních nákladů stavebních objektů vychází z původního odhadu uvedeného ve studii „Rozvoj kolejové

dopravy ve Zlínském kraji – Zkapacitnění železniční trati Otrokovice - Vizovice“, vyhotovené v roce 2004 [46]. Ve studii je navrženo plné zdvoukolejnění v úseku Otrokovice – Zlín střed a elektrizace trati v celé její délce, investiční náklady stavebních objektů jsou kalkulovány na částku 5,27 mld. Kč vč. DPH.

Odhad přihlíží k současnému redukovanému rozsahu investice, k cenovému vývoji a ke změnám v sazbách DPH. Například dochází k poklesu cen slaboproudých zařízení a zabezpečovacích zařízení.

### 6.8.1 Odhad nákladů pro 1. etapu

Financování první etapy bude zajištěno prostřednictvím Operačního programu Doprava a prostřednictvím státního rozpočtu.

Tab. 13. Odhad nákladů 1. etapy (vlastní zpracování)

Název položky	Vazba položky na aktivity	Investiční náklady [tis. Kč vč. DPH]
Řízení projektu	1	3 000
Technická dokumentace vč. vyřízení nutných povolení	2, 7	38 000
Řízení EIA vč. dokumentace	3	2 000
Zpracování žádosti o dotaci	4	500
Dotační a finanční poradenství	5, 14	2 500
Publicita projektu	6	2 000
Příprava a organizace velkých výběrových řízení	8	1 700
Stavební práce a dodávka technologií (vybudování infrastruktury)	9, 12, 13	2 844 000
- Dispečerská a řídicí technika		10 000
- Napájecí a spínací stanice		0
- Sdělovací zařízení		24 000
- Zabezpečovací zařízení		180 000
- Trakční vedení		180 000
- Silnoprúdové vedení		120 000
- Železniční svršek, spodek, nástupiště, přejezdy, komunikace		850 000
- Mostní objekty a umělé stavby		1 430 000
- Pozemní objekty		60 000
Technický dozor investora	10	55 000
<b>Celkem</b>		<b>2 948 700</b>

Celkové náklady investice:	2 948,7 mil. Kč
- z toho dotace z Operačního programu Doprava (85 %):	2 506,4 mil. Kč
- z toho dofinancování ze státního rozpočtu:	442,3 mil. Kč

Část nákladů projektu bude neuznatelných pro financování z Operačního programu Doprava. Určení podílu neuznatelných nákladů vyžaduje podrobnější znalost položek rozpočtu. Pro potřeby této práce jsou neuznatelné náklady zanedbány.

### 6.8.2 Odhad nákladů pro 2. etapu

Financování druhé etapy bude plně pokryto ze státního rozpočtu.

Tab. 14. Odhad nákladů 1. etapy (vlastní zpracování)

Název položky	Vazba položky na aktivity	Investiční náklady [tis. Kč vč. DPH]
Řízení projektu	1	2 000
Technická dokumentace vč. vyřízení nutných povolení	2, 7	21 000
Řízení EIA vč. dokumentace	3	1 700
Zpracování žádosti o dotaci	4	500
Dotační a finanční poradenství	5, 14	2 500
Publicita projektu	6	1 500
Příprava a organizace velkých výběrových řízení	8	1 500
Stavební práce a dodávka technologií (vybudování infrastruktury)	9, 12, 13	1 862 000
- <i>Dispečerská a řídicí technika</i>		3 000
- <i>Napájecí a spínací stanice</i>		85 000
- <i>Sdělovací zařízení</i>		20 000
- <i>Zabezpečovací zařízení</i>		155 000
- <i>Trakční vedení</i>		132 000
- <i>Silnoproudá vedení</i>		55 000
- <i>Železniční svršek, spodek, nástupiště, přejezdy, komunikace</i>		450 000
- <i>Mostní objekty a umělé stavby</i>		950 000
- <i>Pozemní objekty</i>		12 000
Technický dozor investora	10	32 000
<b>Celkem</b>		<b>1 924 700</b>

## 7 VERIFIKACE PROJEKTU

### 7.1 Projektová rizika

Tab. 15. Rizika projektu (vlastní zpracování)

Ozn	Popis rizika Eliminační opatření k odvrácení rizika	D	P	Pri- orita	Úroveň
A	<b>Riziko:</b> Nezískání dotace na realizaci projektu nebo její ztráta vlivem nedodržení časového harmonogramu (Příprava a realizace projektu jsou časově náročné, projekt musí být dokončen nejpozději v srpnu 2015) <b>Opatření:</b> Bude kladen důraz na efektivní projektový management. Projekt musí být ze strany samospráv maximálně podporován.	95	35 %	65	vysoké
B	<b>Riziko:</b> Nezískání dotace vlivem nesprávné přípravy projektové žádosti. <b>Opatření:</b> Důsledný výběr zpracovatele žádosti o dotaci a vhodné nastavení smluvních podmínek.	93	5 %	49	střední
C	<b>Riziko:</b> Prodražení projektu vlivem víceprací. <b>Opatření:</b> Pečlivá příprava projektové dokumentace a její důsledné projednání s partnery a zainteresovanými subjekty.	45	35 %	40	malé
D	<b>Riziko:</b> Vlažný přístup samospráv k záměru modernizace trati (zejména ze strany měst a obcí) <b>Opatření:</b> Investor musí maximálně komunikovat přípravu projektu s představiteli dotčených obcí a kraje a naslouchat jejich připomínkám.	30	55 %	42,5	střední
E	<b>Riziko:</b> Negativní reakce veřejnosti na záměr modernizace trati <b>Opatření:</b> Příprava i realizace projektu budou s veřejností komunikovány, např. prostřednictvím veřejných setkání, tiskových zpráv, internetových stránek, prvky povinné publicity dle podmínek Operačního programu Doprava, atd.	20	40 %	30	malé
F	<b>Riziko:</b> Odchod podniků závislých na trati z regionu vlivem dlouhodobých výluk na trati (zejména se týká společnosti Metrans). <b>Opatření:</b> Optimalizovat průběh stavebních prací takovým způsobem, aby byly výluky provozu minimální.	60	28 %	44	střední
G	<b>Riziko:</b> Nízká poptávka cestujících po službách osobní dopravy na trati <b>Opatření:</b> Bude kladen velký důraz na kvalitu a spolehlivost poskytovaných služeb. Zvláště klíčová je příprava celokrajského integrovaného do-	76	30 %	53	střední



	pravního systému a efektivní zapojení trati do něj.				
H	<b>Riziko:</b> Přetížení křižovatky v Otrokovicích-Kvítkovicích (křížení žel. trati a silnic I/49 a I/55) <b>Opatření:</b> Zainteresované subjekty budou maximálně usilovat o dokončení jihovýchodního obchvatu Otrokovic ještě před dokončením modernizace trati.	70	40 %	55	střední
I	<b>Riziko:</b> Oslabení pozice Zlínské aglomerace v rámci hospodářských struktur ČR (a tím snížení významu trati a jejího využití) <b>Opatření:</b> Město Zlín musí zahájit procesy strategického plánování. Strategie rozvoje města musí být v souladu se strategií rozvoje Zlínského kraje. Nutná je vzájemná koordinace.	40	25	32,5	malé

Ozn ... označení

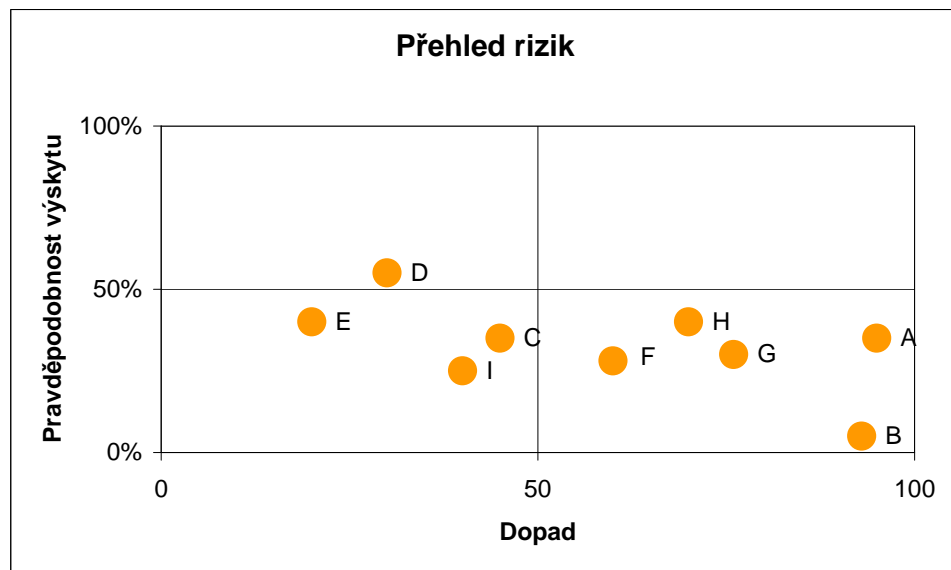
D .....dopad (0 až 100 bodů)

P .....pravděpodobnost výskytu rizika (%)

$$\text{Priorita} = (\text{dopad} + \text{pravděpodobnost}) / 2$$

Úrovně rizika podle hodnoty priority:

- 0 – 20  velmi malé
- 21 – 40  malé
- 41 – 60  střední
- 61 – 80  vysoké
- 81 – 100  velmi vysoké



Graf 3. Přehled rizik [vlastní zpracování]

Nejvyšší úroveň rizika představuje nezískání dotace nebo její ztráta vlivem nedodržení časového harmonogramu. Toto riziko vyžaduje zvláštní pozornost a důslednou aplikaci opatření vedoucích k jeho eliminaci. Naopak malou úroveň rizika představuje prodražení stavby vlivem nepředpokládaných víceprací, negativní reakce veřejnosti a oslabení pozice zlínské aglomerace v rámci hospodářských struktur státu. Žádné z rizik nepředstavuje faktor, který by vzhledem k jeho mimořádně vysokému dopadu a mimořádně vysoké míře pravděpodobnosti výskytu vedl k okamžitému rozhodnutí o nerealizaci projektu. Identifikovaná rizika vykazují relativně nízké až střední pravděpodobnosti výskytu, avšak poměrně vysoké stupně dopadu v případě jejich výskytu. Proto žádné z rizik nesmí být podceňeno, je nutné k nim přistupovat maximálně obezřetně.

## 7.2 Přípravenost projektu k realizaci

V současnosti probíhá řízení EIA, v únoru 2010 byla zpracovatelem předložena přepracovaná verze dokumentace, která se vypořádává s předloženými připomínkami. Ukončení řízení je předpokládáno do konce tohoto roku. Řízení je vedeno pro 1. variantu (maximalistická). Z hlediska dopadu na stavby na životní prostředí má největší vliv, a proto je předmětem posouzení, všechny „nižší“ varianty jsou tím zahrnuty.

Příprava projektu je investorem průběžně konzultována se samosprávami. Změny navržené v tomto záměru s nimi musí být projednány. Změny vycházejí samosprávám vstříc, zejména snížení maximální traťové rychlosti na 80 km/hod, takže je očekáváno jejich kladné přijetí.

Varianta modernizace trati navržená v této práci vyžaduje provedení několika změn v technické dokumentaci, která se již nyní nachází v rozpracovaném stavu. Některé navržené změny budou převzaty v již dříve vypracovaných variant dokumentace, některé však musí být nově neprojektovány. Časový harmonogram aktivity „Příprava a vyhotovení technické dokumentace“ tím není ohrožen.

Na internetových stránkách Operačního programu Doprava je zveřejněna kontinuální výzva k předkládání žádosti o poskytnutí dotací na projekty v prioritní ose 3, oblasti podpory 3.1 Modernizace a rozvoj železničních tratí mimo síť TEN-T. Podmínky pro přípravu a realizaci projektu s využitím dotace jsou tedy známy. V příštích měsících by měl být zahájen výběr zpracovatele projektové žádosti.

### 7.3 Ověření realizovatelnosti projektu

Trasa modernizované trati je v souladu s připravovanými novými územními plány Zlína a Otrokovic (změny oproti současným územním plánům představují drobné přeložky v Otrokovicích při výjezdu ze stanice do Trávníků a ve Zlíně-Boněcku). Předpokladem pro realizaci projektu je schválení těchto nových územních plánů.

Navržený projekt je v souladu s nadřazenými strategickými a koncepčními dokumenty, což bylo ověřeno výše v kapitole 6.1.8 „Vazby projektu na strategické plánovací dokumenty.“

Získání potřebné dotace z Operačního programu Doprava je reálné za předpokladu eliminace výše uvedených identifikovaných rizik. Na internetových stránkách Operačního programu doprava je zveřejněn „Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury“ [40], ze dne 30.8.2007, který na stavbu vyčleňuje z Operačního programu Doprava a z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury potřebné prostředky. V rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2010 s výhledem na léta 2011 a 2012 je záměr uveden pod evidenčním číslem 5723720001 s celkovými náklady akce 3,27 mld. Kč. Pro rok 2010 na stavbu nejsou vyčleněny finance. Financování bude zahájeno rokem 2011.

Úzkým místem modernizace trati stále zůstává úrovněvé křížení trati v prostoru křižovatky silnic I/49 a I/55 v Otrokovicích-Kvítkovicích, která je zatížena intenzivním automobilovým provozem, její propustnost bude dále omezena s plánovaným zintenzivněním provozu na modernizované trati. Ke zhroucení provozu křižovatky nedojde jen za předpokladu dostavby jihovýchodního obchvatu Otrokovice. Proto doporučujeme ještě jednou prověřit možnost vybudování mimoúrovňového křížení výstavbou okružní křižovatky nad železniční tratí, případně toto realizovat s časovým odstupem, a modernizaci trati provést tak, aby budoucí dostavba křižovatky nebyla znemožněna.

### 7.4 Hodnocení přínosů navrženého projektu

#### 7.4.1 Posílení pozice trati v konkurenčním prostředí

Projekt reaguje na provedenou analýzu. Snaží se využít silných stránek trati a příležitostí pro její rozvoj a usiluje o odstranění slabých stránek a eliminaci některých hrozeb.

Trať je hojně využívána cestujícími v příměstské, regionální a v meziaglomerační dopravě, své využití má i ve specifických segmentech nákladní dopravy. Navržený projekt vychází

vstříc stávajícím i potenciálním zákazníkům (cestujícím i přepravcům). Díky jeho realizaci se jim budou nabídnuty dostupnější služby s vyšší kvalitou. Bude zlepšeno postavení trati v rámci dělby přepravní práce v řešené aglomeraci.

#### 7.4.2 Ekonomické hodnocení přínosů projektu

Ekonomické hodnocení přínosů navrženého projektu, respektive jeho části týkající se modernizace infrastruktury, by mělo být provedeno podle oborového kalkulačního vzorce stanoveného v příloze B Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti investic železničních staveb [18], postaveného na metodě CBA Jedná se o komplexní a časově náročnou metodu přesahující rámec této diplomové práce. Proto je hodnocení provedeno pouze formou stručného slovního komentáře. Délka posuzovaného referenčního období činí 30 let. Posouzení je vztaženo k nulové variantě (modernizace nebude provedena).

- Investiční náklady – jsou dány finančním rámcem v navrženém projektovém záměru, pro potřeby vstupu do vpočtu musí být transformovány dle metodiky včetně výpočtu zbytkové hodnoty investice na konci referenčního období.
- Dodatečné (reziduální příjmy) – nejsou v této práci zohledněny.
- Provozní náklady železniční dopravy:
  - Náklady na údržbu a opravy infrastruktury – ve srovnání s nulovou variantou dojde k jejich výraznému snížení, zejména v první polovině referenčního období,
  - Náklady na řízení dopravy – vzhledem k efektivnějšímu řízení dopravy dojde k jejich poklesu,
  - Náklady na provoz vlaků – elektrická trakce umožní snížení této kategorie nákladů. Elektrická hnací vozidla jsou lehčí, než dnes na trati používaná vozidla s nezávislou motorovou trakcí, což má vliv na spotřebu zejména při rozjezdech, elektrická trakce také umožní rekuperaci<sup>22</sup> při brzdění vozidel.
- Provozní náklady silniční dopravy

---

<sup>22</sup> Zpětná dodávka elektrického proudu do sítě, generovaného brzdícím vozidlem.

- Snížení nákladů na údržbu a opravy silniční dopravy – realizace projektu se projeví i v převedení malé části zátěže silnic na železnici, což vede ke snížení těchto nákladů. Při výpočtu je nutné zohlednit dlouhodobý růst intenzity zatížení silnic charakterizovaný růstovými koeficienty. Modernizovaná železnice nebude mít za následek pokles intenzit silniční dopravy, povede však k mírnému oslabení růstové dynamiky, ve srovnání s nulovou variantou,
- Snížení nákladů na provoz vozidel – dojde k mírnému snížení těchto nákladů. Vysvětlení je uvedeno u předcházejícího bodu.
- Přínosy z úspory času – jedná se o klíčový přínos projektu. Modernizací tratě dojde ke zrychlení dopravy na ni, tj. ke zkrácení jízdních dob. Bude také umožněno vytvoření dalších přímých spojení bez nutnosti časově náročného přepřahu hnacích vozidel v Otrokovicích. To se projeví v časových úsporách cestujících, které lze ocenit penězi. Výstavbou mimoúrovňového křížení „Prštenská příčka“ dojde k časovým úsporám v silniční dopravě. Výpočet musí být očištěn o časové ztráty, které modernizovaná infrastruktura vyvolá. Ty vzniknou zejména na železničních přejezdech. Vlivem zintenzivnění provozu na trati dojde ke snížení propustnosti přejezdů pro silniční dopravu - v silniční dopravě na těchto přejezdech vzrostou časové ztráty.
- Přínosy ze zvýšení bezpečnosti železniční dopravy – vybudováním ostrovních nástupišť a podchodu ve stanici Zlín střed a vybudováním bezbariérových přístupů k zastávkám a stanicím dojde k zamezení části zranění a úmrtí cestujících.
- Přínosy vnějších – externích účinků:
  - Snížení nehodovosti – převedením části výkonů, které by se realizovaly po silnicích, na řešenou železniční trať, dojde k zamezení vzniku části nehod v silniční dopravě,
  - Snížení hlučnosti dopravy – výstavbou protihlukových stěn, kvalitnějším železničním spodkem a svrškem dojde ke značnému snížení hlučnosti a vibrací ve srovnání s nulovou variantou,

- Snížení znečištění ovzduší a změn klimatu – bude dosaženo zejména zavedením elektrické trakce.

Z provedeného slovního hodnocení usuzujeme, že navržený projekt bude mít značné přínosy porot nulové variantě. Zda dosahuje minimální požadované hodnoty ekonomického vnitřního výnosového procenta zjistíme až z provedeného výpočtu.

### 7.4.3 Dopady projektu na řešenou aglomeraci

#### Pozitivní dopady

- Posílení vnitroaglomeračních vazeb – realizací projektu budou usnadněny interakce mezi jednotlivými částmi aglomerace, zejména mezi jejím jádrem (Zlín) a okraji (Otrokovice, Vizovicko). To se částečně projeví i v růstu intenzity těchto vazeb. Lidé budou moci snadněji cestovat, což posílí rozvojový potenciál území v blízkosti trati, a to jak z hlediska produkčního, tak i z hlediska rozvoje bydlení.
- Posílení meziaglomeračních vazeb – realizací projektu budou usnadněny meziaglomerační interakce. Bude tak posíleny vnitrokrajské vazby, což je pro kraj složený ze čtyř značně odlišných oblastí velmi důležité. Posílení vazeb se může projevit i v generativních efektech, například do aglomerace může být situována nová pobočka mezinárodní firmy, která požaduje kvalitní dopravní napojení. To se týká zejména hi-tech firem, jež zaměstnanci hodně cestují a hodně využívají leteckou dopravu. V této souvislosti se nabízí zaveden přímého spojení na připravované mezinárodní letiště v Přerově-Bochoři. Zlepšení napojení aglomerace ocení tisíce studentů Univerzity T. Bati, kteří týdně přijíždějí a odjíždějí do/ze Zlína. Zlín a univerzita se tak stanou atraktivnějšími i pro potenciální studenty.
- Růst aglomeračních úspor – růst se projeví zejména ve zlepšeném sdílení pracovního trhu pro zaměstnavatele i pro zaměstnance. Vlivem zlepšeného dopravního napojení vstoupí na místní pracovní trh více lidí, dojde k růstu mobility práce jako výrobního faktoru.
- Zvýšení produktivity místní ekonomiky – firmám, které využívají nákladní dopravu na trati, bude nabídnut levnější a rychlejší způsob přepravy.
- Pozitivní dopad na lokalizační rozhodování – lokalizace některých podniků v aglomeraci je přímo závislá na existenci trati (zejména Metrans). Přítomnost moderní

elektrifikované trati může také sehrát důležitou roli v lokalizačním rozhodování podniků, které uvažují o vstupu do aglomerace.

- Snížení externích nákladů – snížení externích nákladů je popsáno výše v kapitole „Ekonomické hodnocení přínosů projektu“.

### **Negativní dopady**

- Prohloubení fragmentace městských struktur – zintenzivnění provozu na trati povede v některých místech, zejména v části Louky, ke zvýšení jejich separace, oslabení jejich vazeb na jiné části aglomerace. Dojde zde ke snížení kvality bydlení v bezprostřední blízkosti trati.
- Vznik lokálních problémů v silniční dopravě – zintenzivněním provozu na trati bude snížena propustnost zatížené křižovatky v Otrokovicích-Kvítkovcích a některých dalších úrovnových železničních přejezdů. Dopravní komplikace mohou v dobách dopravních špiček vznikat i v Loukách, v místě dopravního napojení obchodního centra OBI a Terno.
- Omezení dopravních služeb v průběhu výstavby – stavební práce na modernizaci trati budou probíhat přibližně dva roky. V průběhu si opakovaně vyžádají omezení provozu na trati. To bude mít vážné důsledky zejména pro společnost Metrans, která v Lípě provozuje kontejnerové překladiště a na Zlínskou teplárnu Alpiq, která je závislá na dodávkách uhlí po železnici.

#### **7.4.4 Závěry vyplývající z hodnocení přínosů navrženého projektu**

Z hodnocení pro samotnou aglomeraci vyplývá jasná převaha pozitivních dopadů nad negativními. Při celospolečenském pohledu již tato situace není tolik zřetelná. Projekt představuje značnou investici s dlouhou dobou návratnosti a není jasné, zda by společnost tyto prostředky nemohla jinde investovat efektivněji. Proto je nutné provést podrobný propočet socioekonomických přínosů projektu dle platné metodiky, aby byly celospolečenské přínosy projektu potvrzeny či vyvráceny.

## 7.5 Alternativní řešení a jejich hodnocení

### 7.5.1 Nulová varianta

Nulová varianta představuje zachování současného stavu.

Z hlediska nákladní dopravy na trati nepředstavuje tato varianta zásadnější omezení. Problematická je zejména nutnost přepřahu lokomotiv v Otrokovicích vlivem změny trakce a omezená propustnost jednokolejné trati ve špičkách, kterou vyčerpávají osobní vlaky. Vliv nulové varianty na osobní dopravu je závažnější. Pomalá cestovní rychlost, nízká četnost spojů vlivem nedostatečné kapacity, nedůstojný stav stanic a zastávek, zejména stanice Zlín střed, to všechno jsou faktory, které značně snižují kvalitu přepravních služeb a odliv cestujících k jiným formám hromadné dopravy, nebo k individuální automobilové dopravě. Neprovedení modernizace si v budoucnu vyžádá nutnost rozsáhlejších oprav a rekonstrukcí, aby mohl být zachován provoz alespoň v současném rozsahu.

Pro aglomeraci z této varianty nevyplývají žádné nové výhody ani přínosy.

### 7.5.2 Maximalistická varianta modernizace

Maximalistická varianta představuje plné zdvoukolejnění trati v úseku Otrokovice – Zlín střed, zkapacitnění úseku Zlín střed – Vizovice výstavbou nové výhybny ve Zlíně-Přlúkách, zvýšení maximální traťové rychlosti na 100 km/hod a elektrifikaci trati v celé její délce od Otrokovic do Vizovic. Počítá s výstavbou více mimoúrovňových křížení, včetně kritického mimoúrovňového křížení v Otrokovicích-Kvítkovicích. Odhadované náklady projektu se pohybují mezi 6 a 7 mld. Kč.

Tato varianta je investičně nejnáročnější. Ekonomický propočet obdobné varianty (bez mimoúrovňového křížení „Prštenská příčka“ byl proveden ve studii „Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji – Zkapacitnění železniční trati Otrokovice - Vizovice“. Výsledky analýz jsou nevyhovující. V hodnoceném období nabývá finanční vnitřní výnosové procento hodnoty 0 % což je hluboko pod diskontní sazbou 5 %, finanční i ekonomická čistá současná hodnota je záporná a doba splacení investice překračuje její životnost.

Pro obyvatele a ekonomické subjekty v aglomeraci představuje maximalistická varianta největší přínosy plynoucí z kvalitního dopravního napojení, možnosti značné intenzifikace provozu na trati, poklesu přepravních nákladů, růstu aglomeračních výhod, atd. Nicméně



tyto přínosy pro vymezené území nemohou ospravedlnit celospolečenskou újmu v podobě nerentabilní a mimořádně nákladné investice.

### 7.5.3 Prodloužení trati do Valašské Polanky (napojení na trať č. 280)

Varianta předpokládá stejný rozsah modernizace stávající trati jako maximalistická varianta. Dále počítá s vybudováním jednokolejné elektrifikované trati z Vizovic do Valašské Polanky o délce téměř 18 km s maximální traťovou rychlostí 90 km/hod. Ve Valašské Polance se trať napojí „trianglem“ na mezinárodní trať č. 280 Hranice na Moravě – Val. Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Púchov (Slovensko). Celkové náklady prodloužení trati jsou odhadnuty na téměř 6 mld. Kč, tj. za celou trasu zahrnující modernizaci stávajícího úseku a výstavbu nového téměř 13 mld. Kč.

Ve studii „Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji – Dostavba železniční tratě Vizovice – Valašská Polanka“ je provedena finanční a ekonomická analýza tohoto projektu. Výsledky obou analýz jsou nevyhovující při použití diskontní sazby 4 %. Vypočtené vnitřní výnosové procento je 0,004 %, čistá současná hodnota investice je záporná a doba jejího splacení přesahuje dobu její životnosti.

Výhody této varianty pro řešenou aglomeraci spočívají v podstatném zlepšení dopravní dostupnosti a tedy i meziaglomeračních vazeb, v růstu aglomeračních výhod, posílení postavení aglomerace v rámci lokalizačního rozhodování podniků, atd. Zlínský kraj je složen ze čtyř poměrně nesourodých oblastí, které jsou nedostatečně dopravně propojeny. Dostavbou trati by došlo ke značnému zlepšení propojení centrální oblasti kraje (zlínská aglomerace) zejména s Valašskem.

Dostavba trati by také vyvolala značná negativa dopadající na zlínskou aglomeraci. Je pochopitelné, že investor by z ekonomických důvodů vyžadoval maximální využití nově vybudované infrastruktury, a to nejen osobní dopravou, ale i nákladní dopravou směřující zejména ze Slovenska. Pro řešenou aglomeraci by se převážně jednalo o tranzitní dopravu. To by vedlo k zatížení traťového úseku Otrokovice – Vizovice až na hranici jeho kapacity. Dopady by se projeví v prohloubení fragmentace sídelních struktur a v růstu hlukového zatížení. Vedení intenzivní nákladní železniční dopravy hustě osídlenou osou dřevnického údolí a centem Zlína se jeví jako nevhodné.

Celospolečenský dopad této varianty se jeví jako nevýhodný. Dopad varianty na samotnou aglomeraci je sporný.

#### **7.5.4 Shrnutí alternativ**

Varianta modernizace, kterou navrhuje tento projektový záměr, se jeví jako realistická. Má lepší ekonomické opodstatnění, než varianta maximalistická a varianta prodloužení stávající trati, aglomeraci přináší zajímavé výhody a minimum negativních dopadů a odstraňuje nevýhody, které obnáší nulová varianta.

Hodnocení variant respektuje současné ekonomické podmínky, které v dopravním sektoru panují. Železniční doprava nese určitý handicap v podobě nerovného postavení v nákladech, což je popsáno v analytické části v kapitole „Problémy železnice v ČR“. V případě, že by došlo k narovnání nákladového postavení železniční a silniční dopravy, měly by marketingové, finanční a ekonomické analýzy výše popsaných alternativ znatelně lepší výsledky než za současných podmínek.

## ZÁVĚR

Cílem této práce bylo získat provedením podrobné analýzy poznatky o úloze železniční trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice ve strukturách zlínské aglomerace a navrhnout konkrétní realistický návrh jejího rozvoje.

V teoretické části je provedena rešerše současných poznatků o vlivech dopravní infrastruktury na regionální rozvoj. Dopravní infrastruktura, zejména železnice, sehrála klíčovou úlohu při rozvoji velkých aglomerací industriální epochy, které daly základ současným evropským sídelním strukturám. Dopravní infrastruktura působí na regionální rozvoj celou řadou efektů, může vyvolat jak pozitivní tak i negativní dopady, při nevyužití ekonomického potenciálu může prohlubovat polarizaci jádrových a periferních regionů. Dále bylo provedeno shrnutí poznatků o historickém vývoji řešené železniční trati v kontextu historického vývoje zlínské aglomerace. Můžeme spolehlivě konstatovat, že kdyby Zlín na počátku 20. století neměl železnici, minula by ho léta jeho největší prosperity představované podnikáním T. Bati, jehož průmyslový koncern měl mimořádně vysoké přepravní požadavky, které v té době byla schopna uspokojit jen železnice.

Z analytické části jednoznačně vyplynul velký současný význam trati pro zlínskou aglomeraci. V úseku Otrokovice – Zlín střed se jedná o trať celostátního významu, v úseku Zlín střed – Vizovice jde o trať regionálního významu. Trať zajišťuje přepravu surovin a produkce několika místních firem, zejména uhlí pro zlínskou teplárnu a kontejnerů z terminálu společnosti Metrans v Lípě. V osobní dopravě má trať význam zejména pro příměstskou dopravu a doplňkově zajišťuje i služby MHD. Na trati funguje jeden z nejstarších integrovaných dopravních systému v ČR – tzv. „Zlínská integrovaná doprava“. V meziaglomerační osobní dopravě význam trati dále roste, v Otrokovících je napojena na trať II. železničního koridoru Polsko – Ostrava – Přerov – Břeclav.

Trať v současné podobě především nedisponuje dostatečnou kapacitou a neumožňuje dosažení provozních rychlostí, které vyžaduje charakter příměstské dopravy. Takt osobní dopravy je příliš dlouhý. Některé stanice a zastávky jsou nevhodně umístěny, takže mají slabé vazby na sídelní a ekonomické struktury v aglomeraci, jejich stav je nevhodný až nedůstojný, to se týká zejména stanice Zlín střed. Trať je neelektrifikovaná a navazuje v Otrokovících na elektrifikovaný II. železniční koridor. Rozdílnost trakcí značně omezuje vedení dálkových spojů.

Existuje snaha vlastníka infrastruktury a Zlínského kraje tyto problémy řešit. V současnosti se naskytá možnost provést modernizaci trati s využitím prostředků z Operačního programu Doprava. Bylo již vypracováno několik variant modernizace trati. Poslední varianta představuje určitý kompromis mezi minimalistickou a maximalistickou variantu. Uvažuje s modernizací pouze v úseku Otrokovice – Zlín střed. Zde by mělo být provedeno zkapacitnění částečným zdvoukolejněním, úsek bude elektrifikován a maximální traťová rychlost bude zvýšena na 100 km/hod.

V návrhové části práce je představen vlastní projektový záměr, který vychází z poslední varianty dojednané investorem a samosprávami. Práce na tento návrh nepohlíží nekriticky, navrhuje jeho vlastní úpravy spočívající zejména ve stanovení maximální traťové rychlosti na 80 km/hod, posunu poloh některých zastávek, aby získaly lepší vazby na ekonomické a sídelní struktury, definuje zapojení jednotlivých stanic a zastávek do integrovaného dopravního systému a navrhuje jednu novou navazující autobusovou linku.

V závěru byla posouzena proveditelnost projektu. Navržený projekt se pro zlínskou aglomeraci jeví jako velmi výhodný, zlepší její dopravní napojení, posílí její vnitroaglomerační a meziaglomerační vazby, povede ke snížení externích nákladů a k růstu celkové atraktivity aglomerace pro občany, podniky i potenciální investory. Celospolečenské přínosy projektu je ještě nutné ověřit provedením analýzy založené na metodě CBA.

Železniční trať č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice v minulosti prokázala svůj mimořádný význam. Zlatá éra železnice již sice dávno odezněla, ale i přesto trať zůstává pro zlínskou aglomeraci značně důležitá. Podaří-li se prosadit projekt její modernizace, vystoupí z ústraní a zesílí své pozitivní efekty, ze kterých bude těžit celý region.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Monografie:

- [1] BEDNAŘÍK, Ivan, ERBEN, Ludvík, VRCHOVSKÝ, Jakub. *100 let místní dráhy Otrokovice - Zlín - Vizovice*. Zlín: [s.n.], 1999. 48 s.
- [2] BLAŽEK, Jan, UHLÍŘ, David. *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, klasifikace*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2002. 211 s. ISBN 80-246-0384-5.
- [3] BOBÁK, František. *Procházky starým Zlínem: v konfrontaci starého a nového*. 1. vyd. Vizovice: Lipa, 2006. 213 s. ISBN 80-86093-87-5.
- [4] EISLER, Jan. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. 1. vyd. Praha: Fakulta podnikohospodářská, VŠE, 2005. 151 s. ISBN 80-245-0772-2.
- [5] FOTR, Jiří, SOUČEK, Ivan. *Podnikatelský záměr a investiční rozhodování*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2005. 356 s. ISBN 80-247-0939-2.
- [6] MAIER, Karel, ČTYROKÝ, Jiří. *Ekonomika územního rozvoje*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2000. 144 s. ISBN 80-7169-644-7.
- [7] MATULA, Miloš. Faktory působící na dopravní obslužnost. In WOKOUN, René, et al. *Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji*. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulta managementu a ekonomiky, 2005. s. 5-10. ISBN 80-7318-351-X.
- [8] MELICHAR, Vlastimil, JEŽEK, Jindřich. *Ekonomika dopravního podniku*. 3. přeprac. vyd. Paardubice: Univerzita Pardubice, 2004. 192 s. ISBN 80-7194-711-3.
- [9] OCHRANA, František. *Nákladově užitkové metody ve veřejném sektoru*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2005. 175 s. ISBN 80-86119-96-3.
- [10] PASTOR, Otto; TUZAR, Antonín. *Teorie dopravních systémů*. Praha: ASPI, 2007. 307 s. ISBN 978-80-7357-285-3.
- [11] POKLUDA, Zdeněk. *Sedm století zlínských dějin*. 2. dopl. vyd. Zlín: ESPRINT, 2006. 174 s. ISBN 80-239-7200-6.

- [12] VITURKA, Milan. *Regionální ekonomie a politika II*. Vyd. první. Brno: ESF MU, 2007. 130 pp. skripta. ISBN 978-80-210-4478-4.
- [13] WOKOUN, René, et al. *Regionální rozvoj: východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. Praha: Linde, 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.
- [14] WOKOUN, René, et al. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 455 s. ISBN 978-80-7380-086-4.

### Internetové zdroje:

- [15] Aglomerace In *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida): Wikipedia Foundation, 17.4.2006, 28.4.2010 [cit. 2010-05-02]. Dostupné z WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/Aglomerace>>.
- [16] Český statistický úřad [online]. 2009 [cit. 2010-04-12]. Doprava v regionálním pohledu. Dostupné z WWW: <[http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/t/B70029D6F9/\\$File/e-930508a01.pdf](http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/t/B70029D6F9/$File/e-930508a01.pdf)>.
- [17] DAMBORSKÝ, Milan. *Regionální a územní rozvoj ČR* [online]. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, [cit. 2010-04-10]. Dostupné z WWW: <<http://nf.vse.cz/download/veda/workshops/reguz.pdf>>.
- [18] Fram consult. *Aktualizace metodiky pro výpočet efektivnosti investic na SŽDC, s.o.*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2009. 87 s. Dostupné z WWW: <[http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/D7DFAD23-B534-445A-A799-7E95016356DC/0/Aktualizacemetodiky\\_04\\_09\\_31\\_8\\_2009.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/D7DFAD23-B534-445A-A799-7E95016356DC/0/Aktualizacemetodiky_04_09_31_8_2009.pdf)>.
- [19] Hedvábná stezka In *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida): Wikipedia Foundation, 3.3.2007, 30.3.2010 [cit. 2010-05-02]. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Hedv%C3%A1bn%C3%A1\\_stezka](http://cs.wikipedia.org/wiki/Hedv%C3%A1bn%C3%A1_stezka)>.
- [20] Jantarová stezka In *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida): Wikipedia Foundation, 12.7.2007, 23.2.2010 [cit. 2010-05-02]. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Jantarov%C3%A1\\_stezka](http://cs.wikipedia.org/wiki/Jantarov%C3%A1_stezka)>.

- [21] K+R In *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida): Wikipedia Foundation, 2.12.2005, 23.11.2009 [cit. 2010-05-03]. Dostupné z WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/K%2BR>>.
- [22] Koněspřežná dráha In *Wikipedia : the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida): Wikipedia Foundation, 2.11.2005, 7.2.2010 [cit. 2010-05-02]. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Kon%C4%9Bsp%C5%99e%C5%BE%C3%A1\\_dr%C3%A1ha](http://cs.wikipedia.org/wiki/Kon%C4%9Bsp%C5%99e%C5%BE%C3%A1_dr%C3%A1ha)>.
- [23] MARADA, Miroslav; KVĚTOŇ, Viktor; VONDRÁČKOVÁ, Petra. *Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje*. Národohospodářský obzor. 2006, VI, 4, s. 51-59. Dostupný také z WWW: <[http://www.geografiedopravy.cz/dwnl/zeleznicni\\_doprava\\_jako\\_faktor\\_reg\\_rozvoje.pdf](http://www.geografiedopravy.cz/dwnl/zeleznicni_doprava_jako_faktor_reg_rozvoje.pdf)>.
- [24] Ministerstvo pro místní rozvoj. *Politika územního rozvoje České republiky 2008*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2008. 111 s. Dostupné z WWW: <<http://www.mmr.cz/getdoc/873d1a09-3b9d-4a12-9924-e42eb641a0ad/III--Navrh-PUR-CR-2008>>.
- [25] ONDŘÍŠKOVÁ, Iva, et al. *Silniční doprava: Učební text pro 1. ročník SOŠ KYJOV* [online]. Kyjov: SOŠ Kyjov, 2005 [cit. 2010-04-9]. Dostupné z WWW: <[www.sossoukyjov.cz/studovna/soubory/4/Silni%C4%8Dn%C3%AD%20doprava%20-%20u%C4%8Debn%C3%AD%20text.doc](http://www.sossoukyjov.cz/studovna/soubory/4/Silni%C4%8Dn%C3%AD%20doprava%20-%20u%C4%8Debn%C3%AD%20text.doc)>.
- [26] PLACHÝ, Stanislav. *Vlaky.net* [online]. 2009 [cit. 2010-04-19]. Z historie moravských tratí: Otrokovice – Zlín – Vizovice (1). Dostupné z WWW: <<http://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/003323-Z-historie-moravskych-trati-Otrokovice-Zlin-Vizovice-1.asp>>.
- [27] PLACHÝ, Stanislav. *Vlaky.net* [online]. 2009 [cit. 2010-04-19]. Z historie moravských tratí: Otrokovice – Zlín – Vizovice (2). Dostupné z WWW: <<http://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/003327-Z-historie-moravskych-trati-Otrokovice-Zlin-Vizovice-2.asp>>.

- [28] Přeprava In *Wikipedia : the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida): Wikipedia Foundation, 29.3.2009, 3.8.2009 [cit. 2010-05-02]. Dostupné z WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/P%C5%99eprava>>.
- [29] Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Moravská křižovatka* [online]. 2008 [cit. 2010-04-18]. Moravská křižovatka. Dostupné z WWW: <<http://www.moravska-krizovatka.cz>>.
- [30] SUDOP Brno. *Oznámení vlivů záměru stavby na životní prostředí : Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice-Zlín-Vizovice* [online]. 1. vyd. [s.l.] : [s.n.], 2009 [cit. 2010-04-19]. Dostupné z WWW: <[http://tomcat.cenia.cz/eia/download.jsp?view=eia\\_cr&id=MZP278&file=oznamenidoc](http://tomcat.cenia.cz/eia/download.jsp?view=eia_cr&id=MZP278&file=oznamenidoc)>.
- [31] *Trat' OZVD* [online]. 2009 [cit. 2010-04-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.ozvd.ic.cz/index.html>>.
- [32] *Zlin.estranky.cz* [online]. [cit. 2010-04-12]. Historie železnice Otrokovice - Zlín - Vizovice. Dostupné z WWW: <<http://www.zlin.estranky.cz/clanky/stary-zlin/vlakem-do-zlina>>.

### **Akademické práce:**

- [33] HABUDA, Martin. *Marketingová komunikace projektu Ekologická a bezbariérová doprava ve Zlíně*. Zlín, 2007. 101 s. Bakalářská práce. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulta managementu a ekonomiky.
- [34] HABUDA, Martin. *Posouzení možností dostavby a ekonomicko-společenského přínosu uvažované Baťovy železnice*. Zlín, 2006. 12 s. SVOČ. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulta managementu a ekonomiky. Dostupné z WWW: <<http://web.fame.utb.cz/cs/docs/Habuda.pdf>>.
- [35] KOSTELANSKÁ, O., *Perspektivy přepravy zboží pro firmy regionu při otevření železničního pohraničního přechodu Javorník nad Veličkou – Myjava*, bakalářská diplomová práce, FaME ve Zlíně VUT v Brně, 1997



**Interní materiály:**

- [36] DHV. *Komplexní posouzení dopravních investic v oblasti Zlín - hranice ČR/SR : Dopravní rešerše*. [s.l.] : [s.n.], 2007. 13 s.
- [37] *Průmyslový areál ve Zlíně*. Zlín: Magistrát města Zlína, 9 s.

**Ostatní zdroje:**

- [38] BAŤA, Tomáš. *Návrh zlepšení železničního spojení*. Sdělení. 1928, roč. XI, č. 40.
- [39] ČD Telematika. *Marketingový průzkum osobní a nákladní dopravy na trati Otrokovice - Vizovice*. Praha: [s.n.], 2008. 44 s.
- [40] Ministerstvo dopravy ČR. *Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury*. Ministerstvo dopravy ČR, 2007, 7 s. Dostupné z WWW: <<http://www.opd.cz/Providers/Document.ashx?id=76>>.
- [41] Ministerstvo dopravy ČR. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 - 2013*. Praha : Ministerstvo dopravy ČR, 2005. 64 s. Dostupné z WWW: <[http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR\\_DPCR20052013\\_UZweb.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf)>.
- [42] Ministerstvo dopravy ČR. *Operační program Doprava*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2007. 162 s. Dostupné z WWW: <<http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>.
- [43] Osobní konzultace s Ing. Řihákem, specialistou na IDS společnosti Koordinátor veřejné dopravy ve Zlínském kraji.
- [44] SUDOP. *Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice - Zlín - Vizovice: Souhrnná technická zpráva*. Brno : SUDOP, 2008. 123 s.
- [45] UDIMO. *Generel dopravy Zlínského kraje*. Zlín: Zlínský kraj, 2004. 101 s.
- [46] UDIMO. *Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji – dopravní koncepce a strategie kraje pro kolejovou dopravu*. Zlín: Zlínský kraj, 2004. 101 s. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=30463&doctype=ART&nid=2656&cpi=1>>

- [47] ZAHRADNÍK, Petr; JEDLIČKA, Jan. *Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009 - 2020*. Zlín: Zlínský kraj, 2009. 206 s. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=82335&doctype=ART&nid=8668&cpi=1>>.
- [48] *Zásady územního rozvoje Zlínského kraje*. Zlín: Zlínský kraj, 2008. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=74145&nid=2785&doctype=ART>>
- [49] Záznam z jednání k akci „Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice – Zlín - Vizovice“, konaného dne 8.4.2010 v budově Krajského úřadu Zlínského kraje.

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

a.s.	Akciová společnost.
Apod.	A podobně.
Atd.	A tak dále.
c.k.	Císařské, královské.
CBA	Cost-Benefit Analysis.
ckStB	Císařsko-královské státní dráhy.
č.	Číslo.
ČD	České dráhy.
ČR	Česká republika.
ČSD	Československé dráhy.
ČSR	Československá republika.
ČSÚ	Český statistický úřad.
DPH	Daň z přidané hodnoty.
DSZO	Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.
EIA	Environmental Impact Assessment (hodnocení vlivů na životní prostředí).
EU	Evropská unie.
EU27	Evropská unie v podobě po posledním rozšíření, čítající 27 členských států.
HDP	Hrubý domácí produkt.
hod.	Hodina.
IC, EC, R	Inter City, Euro City, Rychlík (jedná se o kategorie vlakových spojů).
IDS	Integrovaný dopravní systém.
JZD	Jednotné zemědělské družstvo.
K+R	Kiss and ride.
KFNB	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Severní dráha císaře Ferdinanda).

---

km	Kilometr.
km/hod	Kilometry za hodinu.
KOVED	Koordinátor veřejné dopravy ve Zlínském kraji, s.r.o.
m	Metr.
MHD	Městská hromadná doprava.
mil.	Milión.
mj.	Mimo jiné.
mld.	Miliarda.
n.p.	Národní podnik.
např.	Například.
NPV	Net present value (čistá současná hodnota).
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development.
OP	Operační program.
ORP	Obec s rozšířenou působností.
OZVD	Otrokovicko-zlínsko-vizovická dráha.
PEÚ	Předelektrizační úpravy.
r.	Rok.
resp.	Respektive.
RVHP	Rada vzájemné hospodářské pomoci.
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR.
s.o.	Státní organizace.
s.r.o.	Společnost s ručením omezeným.
Sb.	Sbírky.
SLBD	Sčítání lidu, domů a bytů.
SWOT	Analýza silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb.

---

SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.
t	Tuna.
TDI	Technický dozor investora.
TEN-T	Trans-European Transport Networks (Transevropské dopravní sítě).
tis.	Tisíc.
tj.	To je.
tř.	Třída.
tzv.	Takzvaný.
ul.	Ulice.
USA	United states of America (Spojené státy americké).
vč.	Včetně.
zast.	Zastávka.
žel.	Železniční.

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

<i>Obr. 1. Model radiálního rozvoje .....</i>	18
<i>Obr. 2. Upravený Hoytův model .....</i>	18
<i>Obr. 3. Železniční stanice Zlín v r. 1922 .....</i>	27
<i>Obr. 4. Obslužná část stanice Zlín (1951) .....</i>	28
<i>Obr. 5. Vlečkové kolejiště v areálu SVIT .....</i>	49
<i>Obr. 6. Plán nového spojení .....</i>	53

**SEZNAM TABULEK**

<i>Tab. 1. Seznam obcí vymezené aglomerace .....</i>	<i>34</i>
<i>Tab. 2. Příslušnost měst a obcí z vymezené aglomerace k jednotlivým OR.....</i>	<i>35</i>
<i>Tab. 3. Údaje o HDP ve Zlínském kraji.....</i>	<i>37</i>
<i>Tab. 4. Vývoj míry nezaměstnanosti v aglomeraci podle ORP v %.....</i>	<i>37</i>
<i>Tab. 5. Seznam stanic a zastávek na trati č. 331 .....</i>	<i>45</i>
<i>Tab. 6. Přehled přepravovaných komodit podle stanic .....</i>	<i>47</i>
<i>Tab. 7. Přehled pohybu vlaků .....</i>	<i>48</i>
<i>Tab. 8. SWOT analýza trati .....</i>	<i>59</i>
<i>Tab. 9. Přehledný výčet vlastních návrhů.....</i>	<i>80</i>
<i>Tab. 10. Orientační harmonogram aktivit projektu pro 1. etapu .....</i>	<i>83</i>
<i>Tab. 11. Soustava projektových indikátorů podle programového dokumentu OP Doprava.....</i>	<i>84</i>
<i>Tab. 12. Soustava vlastních doplňkových projektových indikátorů.....</i>	<i>85</i>
<i>Tab. 13. Odhad nákladů 1. etapy.....</i>	<i>86</i>
<i>Tab. 14. Odhad nákladů 1. etapy.....</i>	<i>87</i>
<i>Tab. 15. Rizika projektu.....</i>	<i>88</i>

**SEZNAM GRAFŮ**

<i>Graf 1. Skladba přepravovaného zboží v oblasti .....</i>	47
<i>Graf 2. Pohyb cestujících na zastávkách v běžném pracovním dni .....</i>	51
<i>Graf 3. Přehled rizik .....</i>	89

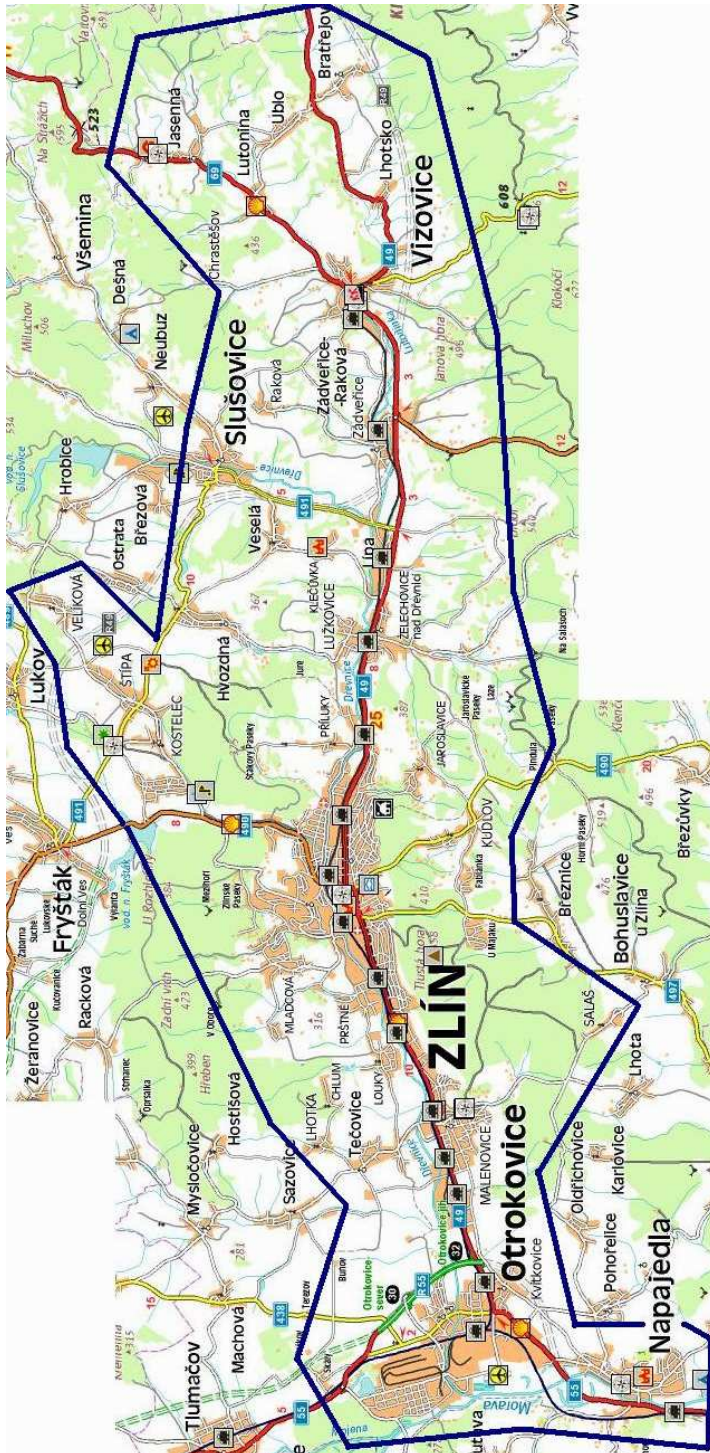


**SEZNAM PŘÍLOH**

- P I Vymezení zlínské aglomerace.
- P II Počty obyvatel v sídelních útvarech aglomerace.
- P III Schéma obsluhované sítě MHD Zlín-Otrokovice.
- P IV Aktuální traťový jízdní řád.
- P V Trasa okružní autobusové linkyokolím Vizovic.

# PŘÍLOHA P I: VYMEZENÍ ZLÍNSKÉ AGLOMERACE

Vymezení zlínské aglomerace na mapovém podkladu:



Zdroj mapového podkladu: [mapy.idnes.cz](http://mapy.idnes.cz)

Obvody obcí s rozšířenou působností, do kterých vymezená aglomerace zasahuje:



*Zdroj mapového podkladu: [www.RISY.cz](http://www.RISY.cz)*

## PŘÍLOHA P II: POČTY OBYVATEL V SÍDELNÍCH ÚTVARECH AGLOMERACE

Počty obyvatel v sídelních útvarech aglomerace k 1.1.2009

Sídelní útvar	Počet obyvatel	Podíl na počtu obyvatel aglomerace [%]
statutární město Zlín	75 860	63,7%
město Napajedla	7 528	6,3%
město Otrokovice	18 538	15,6%
město Slušovice	2 973	2,5%
město Vizovice	4 636	3,9%
obec Bratřejov	761	0,6%
obec Hvozdná	1 143	1,0%
obec Jasenná	944	0,8%
obec Lípa	715	0,6%
obec Lutonina	402	0,3%
obec Tečovice	1 311	1,1%
Obec Ublo	258	0,2%
obec Veselá	763	0,6%
obec Zádveřice – Raková	1 347	1,1%
obec Želechovice nad Dřevnicí	1 943	1,6%
<b>Celkem</b>	<b>119 122</b>	

*Zdroj: ČSÚ, zpracování vlastní*



**PŘÍLOHA P IV: AKTUÁLNÍ TRAŽOVÝ JÍZDNÍ ŘÁD**

platí od 7.3. 2010

**SZDC** JÍZDNÍ ŘÁD 2009/2010

**⇄ 331 Otrokovice - Vizovice**

km	SZDC, státní organizace / C,D, a.s. / Viak	14201	4254/5	14205	14207	14209	14251	14253	14213	14255	14217	14219	14221	14259	14223	14241
					Hulín											⇄ ZID
0	Otrokovice 330 ⇄ C	4 15	5 20	6 50	6 17	6 50	7 20	7 50	8 40	9 50	10 20	11 27	12 20	12 50	13 20	14 241
2	Otrokovice-Trávníky ⇄ B,C	× 4 17	× 5 22	6 52	6 19	6 52	7 22	7 52	8 42	9 52	10 22	11 29	12 22	12 52	13 22	14 242
4	Zlín-Malenovice zastávka ⇄ B,C	× 4 20	× 5 25	6 55	6 22	6 55	7 25	7 55	8 45	9 55	10 25	11 32	12 25	12 55	13 25	14 243
5	Zlín-U mlýna ⇄ B	× 4 21	× 5 27	6 57	6 24	6 57	7 27	7 57	8 47	9 57	10 27	11 34	12 27	12 57	13 27	14 244
6	Zlín-Malenovice ⇄ B	4 23	5 31	6 59	6 27	6 59	7 29	7 59	8 49	9 59	10 29	11 36	12 29	12 59	13 29	14 245
8	Zlín-Louky ⇄ A,B	× 4 26	× 5 33	6 02	6 30	7 02	7 32	8 02	8 52	10 02	10 32	11 39	12 32	13 02	13 32	14 246
9	Zlín-Prštné ⇄ A	× 4 28	× 5 35	6 04	6 32	7 04	7 34	8 04	8 54	10 04	10 34	11 41	12 34	13 04	13 34	14 247
11	Zlín střed ⇄ A	4 30	5 38	6 07	6 35	7 07	7 37	8 07	8 57	10 07	10 37	11 44	12 37	13 07	13 37	14 248
12	Zlín-Dlouhá ⇄ A	× 4 31	× 5 45	6 15	6 45	7 15	7 45	8 15	9 00	10 15	10 45	11 45	12 45	13 15	13 45	14 249
13	Zlín-Podvesná ⇄ A	× 4 33	× 5 47	6 17	6 47	7 17	7 47	8 17	9 02	10 17	10 47	11 47	12 47	13 17	13 47	14 250
15	Zlín-Přiluky ⇄ A,D	× 4 35	× 5 50	6 20	6 50	7 20	7 50	8 20	9 04	10 20	10 50	11 50	12 50	13 20	13 50	14 251
17	Zelevčovice nad Dřevnicí ⇄ D	× 4 41	× 5 55	6 25	6 55	7 25	7 55	8 25	9 10	10 25	10 55	11 55	12 55	13 25	13 55	14 252
19	Lipa nad Dřevnicí ⇄ D	× 4 44	× 5 59	6 29	6 59	7 29	7 59	8 29	9 13	10 29	10 59	11 59	12 59	13 29	13 59	14 253
22	Zátveřice ⇄ D	× 4 49	× 6 04	6 34	7 04	7 34	8 04	8 34	9 18	10 34	11 04	12 04	13 04	13 34	14 04	14 254
25	Vizovice ⇄ D	4 53	6 09	6 39	7 09	7 39			9 23	10 39	11 09	12 09	13 09	13 39	14 09	14 255
km SZDC, státní organizace / C,D, a.s. / Viak		14261	14225	14263	14227	14243	14265	14229	14267	14231	14233	14235	14237	Ex 523	14239	
0	Otrokovice 330 ⇄ C	18	14 17	14 50	15 20	15 27	16 50	16 17	16 50	17 20	18 40	20 07	20 42			22 10
2	Otrokovice-Trávníky ⇄ B,C	13 52	14 19	14 52	15 22	15 29	15 52	16 19	16 52	17 22	18 42	20 09		20 42		×22 12
4	Zlín-Malenovice zastávka ⇄ B,C	13 55	14 22	14 55	15 25	15 32	15 55	16 22	16 55	17 25	18 45	20 12				×22 15
5	Zlín-U mlýna ⇄ B	13 57	14 24	14 57	15 27	15 34	15 57	16 24	16 57	17 27	18 47	20 14				×22 17
6	Zlín-Malenovice ⇄ B	13 59	14 27	14 59	15 29	15 36	15 59	16 27	16 59	17 29	18 49	20 16				22 19
8	Zlín-Louky ⇄ A,B	14 02	14 30	15 02	15 32	15 39	16 02	16 30	17 02	17 32	18 52	20 19				×22 22
9	Zlín-Prštné ⇄ A	14 04	14 32	15 04	15 34	15 41	16 04	16 32	17 04	17 34	18 54	20 21				×22 24
11	Zlín střed ⇄ A	18	14 35	15 07	15 37	15 44	16 07	16 35	17 07	17 37	18 57	20 24		20 55		×22 27
12	Zlín-Dlouhá ⇄ A	14 45	14 45	15 45	15 45	15 45	16 45	16 45	17 45	17 45	18 57	20 27			20 57	22 28
13	Zlín-Podvesná ⇄ A	14 50	14 50	15 50	15 50	15 50	16 50	16 50	17 50	17 50	18 59	×20 29			×20 59	×22 30
15	Zlín-Přiluky ⇄ A,D	14 53	14 53	15 53	15 53	15 53	16 53	16 53	17 53	17 53	19 04	×20 31			×21 01	×22 32
17	Zelevčovice nad Dřevnicí ⇄ D	14 56	14 56	15 56	15 56	15 56	16 56	16 56	17 56	17 56	19 07	×20 34			×21 04	×22 35
19	Lipa nad Dřevnicí ⇄ D	14 59	14 59	15 59	15 59	15 59	16 59	16 59	17 59	17 59	19 11	×20 37			×21 07	×22 38
22	Zátveřice ⇄ D	15 04	15 04	16 04	16 04	16 04	17 04	17 04	17 59	17 59	19 15	×20 45			×21 15	×22 41
25	Vizovice ⇄ D	15 09	15 09	16 09	16 09	16 09	17 09	17 09	18 09	18 09	19 20	×20 48			×21 19	×22 46
		40	jede do 30.VI. a od 1.IX. denně, od 3.VIII. do 29.VIII. jede v ⑥, †		18	16 09	16 09	17 09	18 09	18 09	19 20	20 49			21 19	22 50
		40	jede do 30.VI. a od 1.IX. denně, od 3.VIII. do 29.VIII. jede v ⑥, †		42	jede v ⑥, † a 1.VII. – 31.VIII.			42	jede v ⑥, † a 1.VII. – 31.VIII.						
		80	jede v ⑥, † a 1.VII. – 31.VIII.		80	Kojetín - Vizovice v ④, kromě 1.VII. – 31.VIII.			80	Kojetín - Vizovice v ④, kromě 1.VII. – 31.VIII.						
		90	3941 / 14209		90	Kroměříž - Vizovice v ④			90	Kroměříž - Vizovice v ④						

# € 331 Vizovice - Otrokovice

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. / Vlak	14200	14202	Ex 522	14204	14206	14208	14210	14212	14214	14252	14216	14254	14220
0	Vizovice ⇄ D	3,34	3,54	11	4,56	5,20	6,17	6,47	7,17	7,47		9,27		11,20
3	Zádveřice ⇄ D	X 3,37	X 3,57		5,02	5,24	6,21	6,51	7,21	7,51		9,31		11,24
6	Lípa nad Dřevnicí ⇄ D	3,42	4,02		5,07	5,29	6,29	6,59	7,29	7,56		9,36		11,29
8	Zelechovice nad Dřevnicí ⇄ D	X 3,45	X 4,05		5,10	5,32	6,32	7,02	7,32	7,59		9,39		11,32
10	Zlín-Příluky ⇄ A,D	X 3,48	X 4,08		5,14	5,36	6,36	7,06	7,36	8,03		9,43		11,36
12	Zlín-Podvesná ⇄ A	X 3,51	X 4,11		5,17	5,39	6,39	7,09	7,39	8,06		9,46		11,38
13	Zlín-Dlouhá ⇄ A	X 3,53	X 4,13		5,20	5,42	6,42	7,12	7,42	8,09		9,49		11,41
14	Zlín střed ⇄ A	3,55	4,15		5,22	5,44	6,44	7,14	7,44	8,11		9,51		11,43
Zlín střed ⇄ A		3,56	4,16	4,57	5,22	5,50	6,50	7,20	7,50	8,12	9,02	9,52	10,18	11,45
16	Zlín-Prštné ⇄ A	X 3,59	X 4,18		5,25	5,52	6,52	7,22	7,52	8,15	9,05	9,54	10,18	11,48
17	Zlín-Louky ⇄ A,B	X 4,01	X 4,20		5,27	5,54	6,54	7,24	7,54	8,17	9,07	9,56	10,17	11,50
19	Zlín-Malenovice ⇄ B	4,04	4,24		5,30	6,00	6,27	7,00	8,00	8,21	9,10	10,00	10,11	11,53
20	Zlín-U mýna ⇄ B	X 4,06	X 4,26		5,32	6,02	6,29	7,32	8,02	8,23	9,12	10,02	10,12	11,55
21	Zlín-Malenovice zastávka ⇄ B,C	X 4,08	X 4,28		5,34	6,04	6,31	7,04	8,04	8,25	9,14	10,04	10,14	11,57
23	Otrokovice-Trávníky ⇄ B,C	X 4,11	X 4,31		5,37	6,07	6,34	7,37	8,07	8,28	9,17	10,07	10,17	12,00
25	Otrokovice 330 ⇄ C	X 4,13	4,33	5,10	5,39	6,09	6,36	7,39	8,09	8,30	9,19	10,09	10,19	12,02
	Do stanice			Praha h.n.										
km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. / Vlak	14256	14224	14258	14226	14260	14262	14230	14264	14232	14234	14236	14238	14240
0	Vizovice ⇄ D	12,20	13,20		14,20	15,20	16,20	16,20	17,15	18,15	19,24	20,58	20,58	22,03
3	Zádveřice ⇄ D	X 12,24	13,24		14,24	15,24	16,24	16,24	17,19	18,19	19,27	20,59	20,59	22,06
6	Lípa nad Dřevnicí ⇄ D	12,28	13,29		14,29	15,28	16,29	16,29	17,24	18,24	19,32	21,11	21,11	22,11
8	Zelechovice nad Dřevnicí ⇄ D	12,32	13,32		14,32	15,32	16,32	16,32	17,27	18,27	19,35	21,14	21,14	22,14
10	Zlín-Příluky ⇄ A,D	12,36	13,36		14,36	15,36	16,36	16,36	17,31	18,31	19,38	21,17	21,17	22,17
12	Zlín-Podvesná ⇄ A	12,39	13,39		14,39	15,39	16,39	16,39	17,34	18,34	19,41	21,19	21,19	22,19
13	Zlín-Dlouhá ⇄ A	12,42	13,42		14,42	15,42	16,42	16,42	17,37	18,37	19,43	21,22	21,22	22,22
14	Zlín střed ⇄ A	12,44	13,44		14,44	15,44	16,44	16,44	17,39	18,39	19,45	21,24	21,24	22,24
Zlín střed ⇄ A		12,50	13,50	14,20	14,50	15,20	16,20	16,50	17,20	17,45	18,40	19,46	21,24	22,28
16	Zlín-Prštné ⇄ A	12,52	13,52	14,22	14,52	15,22	16,22	16,52	17,22	17,48	18,42	19,48	21,27	22,31
17	Zlín-Louky ⇄ A,B	12,54	13,54	14,24	14,54	15,24	16,24	16,54	17,24	17,50	18,44	19,50	21,29	22,33
19	Zlín-Malenovice ⇄ B	13,00	14,00	14,27	15,00	16,00	16,27	17,00	17,30	17,53	18,50	19,53	21,32	22,36
20	Zlín-U mýna ⇄ B	13,02	14,02	14,29	15,02	16,02	16,29	17,02	17,32	17,55	18,52	19,55	21,34	22,38
21	Zlín-Malenovice zastávka ⇄ B,C	13,04	14,04	14,31	15,04	16,04	16,31	17,04	17,34	17,57	18,54	19,56	21,35	22,39
23	Otrokovice-Trávníky ⇄ B,C	13,07	14,07	14,34	15,07	16,07	16,34	17,07	17,37	18,00	18,57	19,59	21,38	22,42
25	Otrokovice 330 ⇄ C	X 13,09	14,09	14,36	15,09	16,09	16,36	17,09	17,39	18,02	18,59	20,02	21,41	22,45
	Do stanice			Kojetín		Hulín						Uherské Hradiště		
10	nejede 24., 31.XII.													
11	nejede 25.XII., 1.I.													
18	nejede v 10. a 11. nejede 25.XII., 1.I.													

40 jede od 1.I. do 30.VI. a od 1.IX. denně, od 3.VII. do 29.VIII. jede v 10. a 11. nejede 25.XII., 1.I.

50 kromě 28. – 31.XII., 1.VII. – 31.VIII.

## PŘÍLOHA P V: TRASA OKRUŽNÍ AUTOBUSOVÉ LINKY OKOLÍM VIZOVIC



*Vlastní zpracování. Mapový podklad: mapy.idnes.cz*

Modré puntíky představují návrh možných zastávek na lince. Souvislá modrá čára představuje základní trasu. Čárkovaná modrá čára představuje možnosti rozšíření trasy.