

Udržitelná doprava jako faktor rozvoje na příkladu Zlínského kraje

Bc. Richard Mokroš

Diplomová práce
2011



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Richard MOKROŠ**
Osobní číslo: **M09342**
Studijní program: **N 6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

Téma práce: **Udržitelná doprava jako faktor rozvoje na příkladu Zlínského kraje**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Definujte metody a cíle práce.
- Uvedte základní pojmy a proveďte literární rešerši k uvedenému tématu.
- Představte dotčenou legislativu a představte strukturální dokumenty v oblasti dopravy.

II. Praktická část

- Popište současný stav dopravní obslužnosti Zlínského kraje.
- Analyzujte kritické úseky z pohledu dopravní obslužnosti Zlínského kraje.
- Navrhněte opatření směřující k plynulejší dostupnosti území Zlínského kraje.

Závěr

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

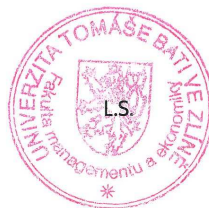
Seznam odborné literatury:

- [1] ADAMEC, V. Doprava, zdraví a životní prostředí. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2008. 160 s. ISBN 978-80-247-2156-9.
[2] HÁJEK, O. a kol. I. Sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji". 1. vyd. Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005. 101 s. ISBN 80-7318-351-X.
[3] Ředitelství silnic a dálnic ČR. Silnice a dálnice v České republice 2009[online]. 2009 [cit 2010-11-18]. Dostupný z www: <http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/>

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání diplomové práce: 20. června 2011
Termín odevzdání diplomové práce: 15. srpna 2011

Ve Zlíně dne 20. června 2011

prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka



RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské/diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby¹;
- bakalářská/diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí:
 - bez omezení;
 - pouze prezenčně v rámci Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- na mou bakalářskou/diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3²;
- podle § 60³ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

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

(1) Vysoká škola 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 nahlédnutí 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). Odírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

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

Prohlašuji, že:

- jsem bakalářskou/diplomovou práci zpracoval/a samostatně a použité informační zdroje jsem citoval/a;
- odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 15.8.2011



⁴ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

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

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

ABSTRAKT

Tato práce je zaměřena na problematiku udržitelnosti dopravy ve Zlínském kraji, jedná se o aktuální problematiku, je úzce spojena s životním prostředím. Cílem práce je vymezit a analyzovat kritické úseky z pohledu dopravní obslužnosti a navrhnout možná řešení této situace. Práce je rozdělena na dvě části. V první, teoretické, části jsou objasněny základní pojmy v oblasti dopravy a rozvoje včetně dotčené legislativy a zahrnuje teoretická východiska pro zpracování analytické části práce. Praktická část je zaměřena na analýzu a vymezení kritických úseků z pohledu dopravní obslužnosti, je vypracována SWOT Analýza a následně jsou formulována doporučení ke zkvalitnění dopravní obslužnosti kraje.

Klíčová slova: udržitelná doprava, udržitelný rozvoj, doprava, intenzita dopravy, kritický úsek

ABSTRACT

This diploma is focused on problems of sustainable transport in the Zlin region. It is an actual problem closely connected with the environment. The aim is to identify and analyze critical parts of transport in the Zlin region and to suggest improvements. This work is divided into two parts. Theoretical part explains definitions of terms in transport and development, including legislation. And also includes theoretical bases for the processing of analytical part. Analytical part is aimed on analysis and defining critical parts Zlin region's transport and the SWOT Analysis is processed. Afterwards, recommendations are given to improve and keep sustainable transport.

Keywords: sustainable transport, sustainable development, transport, traffic intensity, critical part

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

Na tomto místě bych rád poděkoval RNDr. Oldřichu Hájkovi, Ph.D. za jeho cenné rady, připomínky, shovívavost a trpělivost. Děkuji také své rodině za podporu při studiu.

OBSAH

ÚVOD	10
I TEORETICKÁ ČÁST	11
1 METODY A CÍLE PRÁCE	12
2 POJMY V OBLASTI DOPRAVY	14
2.1 ROZVOJ	14
2.2 TRVALE UDRŽITELNÝ ROZVOJ	15
2.3 UDRŽITELNÁ DOPRAVA	18
2.4 PROSTOROVÁ DIFERENCIACE.....	20
2.5 HIERARCHICKÁ USPOŘÁDÁNÍ	20
2.6 VLIV KOMPLEXNÍ SÍDELNÍ HIERARCHIE.....	23
2.7 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	23
2.8 HISTORICKÝ PŘÍSTUP	24
2.9 DRUHY DOPRAVY, KOMBINOVANÁ DOPRAVA	25
3 LEGISLATIVA V OBLASTI DOPRAVY	26
3.1 SILNIČNÍ DOPRAVA	26
3.2 DRÁŽNÍ DOPRAVA	26
3.3 LETECKÁ DOPRAVA	26
3.4 VODNÍ DOPRAVA	26
3.5 OSTATNÍ ZÁKONY V OBLASTI DOPRAVY.....	26
4 INSTITUCE A ORGÁNY V OBLASTI DOPRAVY	27
4.1 MINISTERSTVO DOPRAVY	27
4.2 VÝKON STÁTNÍ SPRÁVY PODLE § 40 ZÁKONA Č. 13/1997 SB. O POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH.....	28
5 OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA	32
5.1 SWOT ANALÝZA OPD	33
5.2 PRIORITYNÍ OSY	35
5.3 FINANCOVÁNÍ OPD.....	37
6 VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	39
6.1 PROCESY EIA, SEA	39
II PRAKTICKÁ ČÁST	40
7 CHARAKTERISTIKA VYBRANÉHO ÚZEMÍ – ZLÍNSKÝ KRAJ	41

7.1	SPRÁVNÍ USPOŘÁDÁNÍ.....	41
7.2	STATISTICKÉ ÚDAJE ÚZEMÍ	44
7.3	GEOGRAFICKÝ POHLED.....	45
8	SOUČASNÝ STAV DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ZLÍNSKÉHO KRAJE.....	47
8.1	SILNIČNÍ DOPRAVA	47
8.1.1	Správa silnic v kraji.....	54
8.1.2	Moravská křižovatka	55
8.1.3	Strategická průmyslová zóna Holešov	56
8.1.4	Rychlostní silnice R49	58
8.1.5	Rychlostní silnice R55	59
8.2	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	60
8.3	LETECKÁ DOPRAVA	62
8.4	VODNÍ DOPRAVA	63
8.5	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	65
8.6	IDS ZLÍNSKÉHO KRAJE (ZID)	66
9	ZÁKLADNÍ STRATEGICKÉ DOKUMENTY ZLÍNSKÉHO KRAJE.....	68
9.1	GENEREL DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE	68
9.2	ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE ZLÍNSKÉHO KRAJE 2009 -- 2020.....	68
9.3	STRATEGIE ROZVOJE ZLÍNSKÉHO KRAJE 2009 – 2020.....	69
10	ANALÝZA KRITICKÝCH ÚSEKŮ Z POHLEDU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ZLÍNSKÉHO KRAJE.....	70
10.1	VYMEZENÍ KRITICKÝCH ÚSEKŮ V SILNIČNÍ DOPRAVĚ	70
11	SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ZLÍNSKÉHO KRAJE.....	77
11.1	SWOT ANALÝZA	77
12	FORMULACE DOPORUČENÍ KE ZKVALITNĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ZLÍNSKÉHO KRAJE.....	79
	ZÁVĚR	81
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	84
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	88
	SEZNAM OBRÁZKŮ	90
	SEZNAM TABULEK.....	92
	SEZNAM PŘÍLOH.....	93

ÚVOD

Každý z nás potřebuje ke svému životu jisté prostředí. A každý očekává, že prostředí do jisté míry zajistí a uspokojí naše potřeby. V Bibli se píše, že Bůh řekl Adamovi a Evě, aby si podmanili Zemi a vládli nad ní. Lidstvo tento příkaz vzalo skutečně vážně. Dnes žijeme v době, kdy denně vymírají živočišné druhy. Žijeme v době, kdy většina Evropanů trpí nějakou civilizační chorobou. Žijeme v době, kdy se lidstvo samo ovlivňuje více, než kdy dříve.

Česká republika se v současné době nachází v prostředí tržní ekonomiky. Tržní prostředí je prostředí tvrdé, nekompromisní, a pokud chce organizace v tomto prostředí přežít, musí se velmi snažit, být aktivní a lepší než konkurence. Stejně tak je tomu také v dopravě. Dnes záleží na přesnosti, záleží na rychlosti, aby byly prostoje co možná nejmenší. Všechny ekonomické subjekty se snaží být co nejefektivnější. Za co nejkratší dobu stihnout co nejvíce.

Pojem doprava, v takové míře, jako ji známe dnes, je fenomén posledních několika desetiletí. Doprava jako pojem je způsob pohybování objektů z místa na místo. Jedná se o přemísťování. V dnešní tržní ekonomice je přemísťování, neboli doprava, velmi důležitá, téměř až určující. Je to velmi důležité téma právě proto, že je jí dnes všude tolik. Každý se chce přemísťovat, žijeme v době, kdy se snažíme stihnout co nejvíce věcí, být na co nejvíce místech. Ale každý špás něco stojí. A v podobě civilizačních nemocí a jiných zdravotních obtíží se nám naše chování začíná pomalu vracet.

Tato práce se zabývá otázkou udržitelné dopravy jako faktorem rozvoje na příkladu Zlínského kraje. Definice pojmu udržitelná doprava vychází z definice pojmu udržitelný rozvoj a ten v sobě nese tři aspekty. Ekonomický rozvoj, rozvoj společnosti a zachování životního prostředí v, pokud možno, nezměněné formě. A to není snadný úkol. Tato práce objasňuje pojmy jako je udržitelná doprava a snaží se o reflexi současného stavu dopravní situace ve Zlínském kraji. Téma jsem si vybral, protože mi budoucí vývoj není lhostejný. Zjistil jsem, že nejsem sám, protože se tímto problémem intenzivně zabývá i Zlínský kraj a celou situaci dlouhodobě sleduje.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 METODY A CÍLE PRÁCE

Hlavním cílem této diplomové práce je identifikace a zhodnocení klíčových dopravních úseků ve Zlínském kraji, a to zejména v dopravě silniční. Mimo jiné se jedná o výstavbu rychlostních komunikací v kraji, které mají na celkový rozvoj a především dostupnost území ústřední vliv. Od její výstavby se očekává zlepšení dostupnosti jak pro občany, tak pro domácí i zahraniční investory.

Díličními cíli teoretické části je vymezení pojmů, charakteristika a vymezení legislativního rámce týkajícího se oblasti dopravy, dále představení strukturálních dokumentů týkajících se otázky dopravy a v neposlední řadě také dokumenty týkající se dopadu výstavby dopravních staveb na životní prostředí.

Cíli praktické části je popis současného stavu dopravní obslužnosti Zlínského kraje a zejména analýza kritických úseků z pohledu dopravní obslužnosti v dopravě silniční. V závěru praktické části potom autor sestavuje SWOT Analýzu a navrhuje opatření, která budou směřovat k plynulejší dostupnosti území a zároveň zachování principů udržitelného rozvoje.

V této práci je použita, mimo jiné, metoda Analýzy textu. Tato metoda napomáhá získat elementární informace obsažené v použitých textech a zdrojích. Díky této metodě je možné zkoumat text a nacházet vztah mezi různými částmi textu. Lze vysledovat, jak se jednotlivé části textu ovlivňují, či podmiňují.

Text je v drtivé většině případů podle určitého klíče logicky uspořádán. Je uspořádán do určité struktury. Pro její analýzu bývá vytvořen formální obsah textu. Tedy seznam všech úrovní textu – kapitoly, či podkapitoly. Obsah je zvláště užitečný v případě, že je text rozsáhlý a že množství informací značně narůstá. Kromě této organizační funkce je vytvoření a používání obsahu užitečné ve chvíli, kdy chce autor, popřípadě čtenář, strukturu znovu zkontrolovat při rozvíjení svých myšlenek a argumentů. Velmi často potom vyplynou na povrch nové skutečnosti a vztahy.

Jednou z metod, jak analyzovat statistické údaje nebo získat informace ze všeobecně dostupných zdrojů je Sekundární výzkum. Nevýhodou může být, že závěry mohou rychle ztratit aktuálnost, struktura zkoumaných podkladů nemusí odpovídat potřebám výzkumu a také nemusí být vždy jasné, jakou metodikou byly podklady zpracovávány. Naopak jeho

nespornou výhodou je nízká nákladovost, rychlá dostupnost výstupů. A také jím lze postihnout celou řadu různorodých podkladů a zdrojů.

Další metodou použitou v této práci je metoda studia legislativy. Legislativní rámec je určující složkou v právním státě. Dále v teoretické části uvádím dotčenou legislativu z pohledu dopravy.

Mezi další metody použité v této Diplomové práci patří SWOT Analýza. Jedná se o typ strategické analýzy stavu firmy, projektu, či organizace a to z hlediska silných stránek (Strengths), slabých stránek (Weaknesses), příležitostí (Opportunities) a hrozeb (Threats). SWOT Analýza je dnes již standardní metodou v oblasti regionálního rozvoje.

SWOT Analýza poskytuje zdroje a východiska pro další formulaci rozvojových směrů a aktivit, strategického nasměrování a cílů. Analýza silných a slabých stránek je zaměřena především na interní prostředí v organizaci. Jedná se zejména o faktory, jako jsou výkonnost, efektivita, aktiva, kvalita výrobních faktorů, apod. Silné a slabé stránky jsou obvykle měřeny vnitřním hodnotícím procesem nebo benchmarkingem, což je srovnávání s konkurencí. Silné a slabé stránky jsou ty hodnoty, které vytvářejí nebo naopak snižují hodnotu organizace. [14]

Naopak klasifikace příležitostí a hrozeb se zaměřuje do externího prostředí organizace. Externí prostředí se vyznačuje zejména tím, že organizace jej nemůže nijak ovlivnit. Přestože organizace nemůže externí prostředí ovlivnit, má možnost jej identifikovat a analyzovat. Může k tomu použít vhodnou studii politických, demografických, sociálních, ekonomických nebo legislativních vlivů působících v okolí podniku. Mezi externí faktory může patřit například vývoj legislativy, politické zřízení, kurz měny, hospodářský cyklus, apod.

SWOT tabulka je velice dobrým a přehledným nástrojem pro analýzu jak interních (silných, slabých stránek), tak externích (příležitosti a hrozby) procesů. Pro silné stránky obecně platí, že organizace se je snaží maximalizovat. Pro slabé stránky naopak platí pravidlo jejich minimalizace. Stejně jako v případě silných stránek, tak i v případě příležitostí platí, že organizace se snaží o jejich maximální využití. [14]

2 POJMY V OBLASTI DOPRAVY

Tato část diplomové práce uvádí výňatky z odborných prací autorů, kteří jsou do problematiky určitým způsobem zainteresováni. Věnují se otázkám jak z oblasti dopravy jako jsou trvale udržitelný rozvoj, udržitelná doprava, rozvoj, dopravní infrastruktura nebo zkoumají různé přístupy k dopravě jako je např. historický a rozebírají témata, jako jsou prostorová diferenciacce nebo uspořádání středisek, které je vhodné zde také zmínit.

Doprava bývá považována za faktor, který výrazně formuje utváření sídelní a hospodářské struktury světa. Toto její působení se přitom postupně stále více a více zintenzivňuje, v období několika posledních desetiletí lze hovořit dokonce o vytváření globálních prostorových vazeb. [11]

Právě z těchto důvodů je třeba vyzdvihnout témata jako je udržitelný rozvoj či udržitelná doprava.

2.1 Rozvoj

Jan Sucháček uvádí, že v obecné rovině můžeme rozvoj označit jako „proces pozitivních změn, obvykle jde o zlepšení kvantitativních (extenzivní rozvoj), ale zejména kvalitativních (intenzivní rozvoj) charakteristik daného jevu či dané oblasti (nejčastěji přírodní a sociálně-ekonomické oblasti). Je ale nutné odlišit od sebe posouzení toho, jak se zlepšilo naplnění kvantitativních charakteristik (délka vybudovaných komunikací, vybudování ubytovacích kapacit apod.), od toho, jakých cílů (dopadů) mělo být dosaženo realizací jednotlivých aktivit (zlepšení dopravní dostupnosti – zrychlení dopravy, usnadnění dojížděky za prací, zajištění průjezdnosti pro různé typy vozidel; zkvalitnění podmínek pro rozvoj cestovního ruchu – zkvalitnění poskytovaných služeb, zajištění potřebné infrastruktury cestovního ruchu, prodloužení doby pobytu hostů atd.).“ [9]

Konkrétní představa o (žádoucím) rozvoji je spojena s vnímáním jednotlivých proměn ze strany příslušných aktérů (obyvatelé, podnikatelé, političtí představitelé, úředníci veřejné správy atd.). Rozvoj se stává ryze subjektivní veličinou, která se odvíjí od hodnotové orientace občanů, lokálních autorit apod. Směřování rozvoje se odvíjí od místních zdrojů a rozvoj získává obrysy přeměnou zdrojů na rozvojové potenciály. [9]

Regionální rozvoj je poté komplexem procesů, které probíhají uvnitř regionů a které se týkají pozitivních ekonomických, sociálních, environmentálních a jiných proměn regionu.

Rozvoj bývá často zjednodušován a zaměňován za růst. Zatímco regionální růst je chápán jako zvýšení celkového produktu regionu v daném časovém období, regionální rozvoj je oproti tomu představován celým komplexem procesů, které probíhají uvnitř regionu. Růst vede k polarizovanému rozvoji a regionální rozdíly spíše zvětšuje. [9]

2.2 Trvale udržitelný rozvoj

PhDr. Ivan Rynda [13] soudí, že trvale udržitelný rozvoj již patří k pojmům obecně známým v odborné veřejnosti zabývající se životním prostředím, ale stále častěji používaným a citovaným ve školství a v souvislosti s obecným vzděláním a osvětou. I přes tyto skutečnosti je výklad pojmu často velmi rozmanitý. Nejvýznamnější světová organizace ochrany přírody, Mezinárodní svaz ochrany přírody a přírodních zdrojů, definuje předmět své činnosti s přihlédnutím k fenoménu udržitelnosti: „Ochrana je takový způsob managementu, (obsahující inspekci, výzkum, záchranu, využívání) ovzduší, vody, půdy, minerálních zdrojů a živých systémů včetně člověka, aby byla dosažena nejvyšší udržitelná kvalita života.“ V souvislosti s dramatickým růstem znečištění všech složek životního prostředí v šedesátých letech se začínají problémem zabývat skutečně systémově, celkovostně i významné vědeckovýzkumné organizace a docházejí tak k závěru, jenž se dnes může jevit banální, který se však do obecného povědomí prosazoval jen ztěžka a postupně, že v uzavřeném systému konečných zdrojů není kvantitativní růst trvale možný.

Problematika udržitelnosti se objevuje ve sféře **sociální, ekonomické, přírodní** a posléze začíná být otázka po udržitelnosti kladena **i obecně, systémově**. Méně zdůrazňován a chápán je přitom i fakt zásadně důležitý, že totiž v globálním světě se právě naše planeta její příroda a osídlení lidskou civilizací stává jediným uzavřeným systémem. Lidstvo, nebo přesněji dnes zdánlivě tak úspěšná civilizace euroamerického typu však přitom prožila celé své dějiny v systémech otevřených, v neustálém dobývání nových kolonií, přírodních zdrojů, úložišť a odbytišť – žila tedy jaksi na dluh prostoru. [13]

Cesta k udržitelnému rozvoji, je podle výše uvedené definice, podmíněna kvalitou veřejné správy, kterou se na lokální a regionální úrovni zabývá místní Agenda 21. Řešení problémů i tvorba rozvojových plánů, které mají směřovat k udržitelnosti, vyžaduje respektování určitých principů. Základní principy udržitelného rozvoje obsahuje dokument Agenda 21. Agenda 21 je dokument OSN, který byl přijat na konferenci o životním prostředí v Rio de Janieru roku 1992 (na tzv. "Summitu Země"). Je programem pro 21. století, ukazuje cestu

k udržitelnému rozvoji na naší planetě. Je komplexním návodem globálních akcí, které mohou poznamenat nebo ovlivnit přechod na udržitelný rozvoj. [12]

Místní Agendou 21 (MA21) je poté nástroj pro uplatnění principů udržitelného rozvoje na místní a regionální úrovni v praxi. Vychází přímo z Agendy 21 a je prováděna v konkrétním čase a místě a v obci nebo regionu. Je to proces, který prostřednictvím zkvalitňování správy věcí veřejných, strategického plánování (řízení), zapojování veřejnosti a využívání všech dosažených poznatků o udržitelném rozvoji v jednotlivých oblastech zvyšuje kvalitu života ve všech jeho aspektech a směřuje k zodpovědnosti občanů za jejich životy i životy ostatních bytostí v prostoru a čase. [12]

Jan Keller uvádí, že trvale udržitelný rozvoj je takovým způsobem rozvoje lidské společnosti, který uvádí v soulad hospodářský a společenský pokrok s plnohodnotným zachováním životního prostředí. Mezi hlavní cíle trvale udržitelného rozvoje patří zachování životního prostředí dalším generacím v co nejméně pozměněné podobě. Evropský parlament definoval udržitelný rozvoj jako „zlepšování životní úrovně a blahobytu lidí v mezích kapacity ekosystémů při zachování přírodních hodnot a biologické rozmanitosti pro současné a příští generace.“ [8]

Jan Keller dále uvádí, že jestliže vycházíme ze zjištění, že hospodářská úroveň globálního severu je založena na intenzivním zneužívání přírodních zdrojů a následném znečišťování, často i destrukci mnohých ekosystémů, je třeba se obávat, že cesta zemí globálního jihu k podobnému stavu prosperity přinese ještě masivnější degradaci biosféry, než jaká probíhá dnes. A jelikož je jasné, že není možné ani účelné bránit chudým populacím v dosažení stejné míry úrovně života, jaká je ve vyspělých zemích standardem, mezi hlavní úkoly trvale udržitelného rozvoje patří zejména definovat koncepty, které by dokázaly omezit dopad lidské populace na životní prostředí (v podstatě snížit tzv. ekologickou stopu). Hlavními principy trvale udržitelného rozvoje jsou:

- Obnovitelné zdroje by měly být čerpány maximálně rychlostí, kterou se stačí obnovovat.
- Vyčerpitelné zdroje by měly být čerpány maximálně rychlostí, kterou budou budovány jejich náhrady, na něž bude možno plynule přejít.
- Intenzita znečišťování nesmí přesáhnout asimilační kapacitu životního prostředí.

- Část současných technologií by měla být investována na redukcí znečištění, snížení plýtvání a zvýšení efektivity (výrobků, energie, výrobních postupů, ...) [8]

Princip trvale udržitelného rozvoje je jasný, je však obtížnější jej uvést do praxe. Mezi otázky, které trvale udržitelný rozvoj často vyvolává, patří:

- Není trvale udržitelný rozvoj v podstatě jen způsobem, jak lépe nakládat s neobnovitelnými zdroji?
- Chce trvale udržitelný rozvoj zachovat výhradně hodnotu přírodního kapitálu?
- Jak lze definovat případné potřeby budoucích generací?
- Je silný ekonomický růst slučitelný s potřebami dnešní i budoucí populace?
- Je trvale udržitelný rozvoj (v kontextu neustále se rozevírajících nůžek mezi bohatými a chudými zeměmi) vůbec realizovatelný?
- Hodnotí koncept trvale udržitelného rozvoje problém budoucnosti správně? (Tj. zda počítá se všemi možnými faktory budoucího vývoje.)
- Jak mohou bohaté země rozvojovým zemím tvrdit, že se během svého vývoje musí vydat odlišnou cestou, jestliže my sami jsme se jí vyhnuli?
- Neklade tedy koncept trvale udržitelného rozvoje příliš velké nároky na rozvojové země?
- Dává dostatečný důraz na potřebu řešení problémů od obyvatel globálního severu?
- Je vůbec v našem zájmu starat se o to, co přijde po nás? [8]

Trvale udržitelný rozvoj v ČR

Před rokem 1989 nebyly u nás principy trvale udržitelného rozvoje nijak zohledňovány. V roce 1991 byl schválen první zákon o životním prostředí (17/1992 Sb., nyní ve znění zákona č. 123/1998 Sb. a zákona č. 100/2001 Sb.), který obsahuje mj. i definici trvale udržitelného rozvoje: „Trvale udržitelný rozvoj společnosti je takový rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů.“ [41]

Zákon zdůrazňuje též právo člověka na příznivé životní prostředí.

90. léta byla ve znamení restrukturalizace průmyslu a omezení znečišťování ovzduší i vody. Narůstal podíl tříděného i recyklovaného odpadu. Přesto však energetická náročnost výroby v ČR zůstává vysoká, výrazně nad průměrem EU.

V roce 2005 byl schválen zákon o podpoře využívání obnovitelných zdrojů energie (180/2005 Sb.), který garantuje minimální výkupní ceny a umožňuje výrobcům z obnovitelných zdrojů uzavírat dlouhodobé smlouvy. [32]

Podle dokumentu „Strategie udržitelného rozvoje České republiky“ z roku 2004 je udržitelný rozvoj novým rámcem strategie civilizačního rozvoje. Vychází z klasické a široce přijaté definice Komise OSN pro životní prostředí a rozvoj z r. 1987, která považuje rozvoj za udržitelný tehdy, naplní-li potřeby současné generace, aniž by ohrozil možnosti naplnit potřeby generací příštích. [15]

2.3 Udržitelná doprava

Udržitelná doprava nemá žádnou obecně akceptovanou definici. Udržitelnou dopravu najdeme nejčastěji definovanou jako „uspokojení potřeb mobility současných generací bez omezení potřeb mobility budoucích generací“. Tato definice je modifikací známější definice udržitelného rozvoje, jak je uvedena výše.

Obecně panuje shoda o tom, že udržitelná doprava by měla trvale přispívat k rostoucímu socioekonomickému blahobytu a zároveň nevyčerpávat přírodní bohatství a neníčit životní prostředí. Nicméně Konference evropských ministrů dopravy (ECMT 2004) ve svém prohlášení uvádí, že se definice a kritéria udržitelnosti dopravy v městských oblastech liší mezi zeměmi i jednotlivými městy. Nejčastěji je, však spojují společné cíle zajistit určitou kvalitu života, která zahrnuje čisté ovzduší, tiché rezidenční čtvrti a ekonomickou prosperitu bez škodlivých dopadů na zdraví a životní prostředí a vyčerpávání omezených přírodních zdrojů. [7]

Problém udržitelnosti dopravy není pouze technický (poskytování kvalitní dopravní infrastruktury a vývoj vozidel), ale dotýká se též společensko-ekonomických otázek. Jim dominuje problematika poskytování dopravní infrastruktury a hromadné dopravy z veřejných prostředků. Veřejné výdaje do dopravní infrastruktury a dopravních služeb významně ovlivňují nabídku dopravy, a tudíž i budoucí společenské přínosy a náklady dopravy. Úro-

veň, kvalita a struktura nabídky dopravy jsou tak hlavními parametry ovlivňujícími udržitelnost dopravy. [7]

Je zřejmé, že mnohé z ukazatelů udržitelné mobility jsou ze své podstaty protichůdné, a hlavní cíl tedy spočívá v nalezení rovnováhy v jejich dosahování. Stejně jako při definici udržitelného rozvoje, tak také při definici udržitelné dopravy můžeme rozlišit tři pilíře udržitelnosti (ekonomika, životní prostředí a sociální oblast – spravedlnost), jejichž cíle se snaží udržitelná mobilita sledovat. [7] Aby se vývoj situace dal sledovat, porovnávat a vyhodnocovat, je nutné určit ukazatele (indikátory). Indikátory slouží k zachycení vývojových trendů nebo k vzájemnému porovnání vybraných ukazatelů, a to buď mezi zeměmi (na státní úrovni) nebo mezi regiony, anebo porovnání v čase. V České republice existuje celá řada indikátorů, např. z hlediska infrastruktury, dopravních výkonů, vozidel, energie, znečištění ovzduší, nehodovosti, apod. Všechny vypovídají o tom, zda se doprava vyvíjí udržitelným směrem. [16]

Projekt OECD „Environmentálně udržitelná doprava“ (Environmentally Sustainable Transport, EST), který probíhal mezi léty 1994 až 2001, jehož cílem bylo zaměřit se na dopravu směrem k cílům udržitelného rozvoje, definoval pojem environmentálně udržitelné dopravy. Použil k tomu kritéria, která mohou být kvantifikována a mají dopad na životní prostředí. Dále poskytoval poradenství a politická doporučení, jak dosáhnout environmentálně udržitelné dopravy. Projekt nabízí alternativní definici udržitelné dopravy. Je to systém dopravy, který:

- poskytuje bezpečný, ekonomicky realizovatelný a sociálně akceptovatelný přístup k lidem, místům, zboží a službám,
- splňuje obecně akceptovatelné hygienické a environmentální limity (např. týkající se znečištění ovzduší a hluku),
- ochraňuje ekosystémy tím, že se vyhýbá překračování kritických zátěží a kritérií pro celistvost ekosystémů, např. týkajících se acidifikace, eutrofizace a přízemního ozónu,
- nezhoršuje nepříznivé globální fenomény, jako jsou globální změna klimatu, poškozování stratosférického ozónu (tzv. ozonová díra) a šíření perzistentních organických látek. [17]

Podle Průvodce trvale udržitelnou dopravou je pojem udržitelná doprava definován jako doprava, která vytváří podmínky pro takové přemísťování osob a nákladů, které je na jedné straně funkční, bezpečné a ekonomické, a na druhé straně není v rozporu s udržitelnou spotřebou přírodních zdrojů. Soubor opatření vedoucích k udržitelnému vývoji dopravy je součástí principů tzv. trvale udržitelného rozvoje, o kterých je pojednáno výše. [16]

2.4 Prostorová diferenciac

Autor uvádí, že vzhledem ke skutečnosti, že doprava je projevem mobility lidské populace, je její prostorová diferenciac samozřejmě silně vázána na rozložení obyvatelstva a na jeho aktivity. Intenzita a koncentrace dopravy proto, zjednodušeně řečeno, přímo souvisí s hustotou zalidnění. Zároveň je zřejmé, že jednotlivé druhy dopravy vznikaly postupně s rozvojem příslušných technologií, a proto jsou v různých oblastech zastoupeny různým podílem. Pro dopravní systémy méně rozvinutých regionů světa je charakteristický relativně vysoký podíl nemechanizované dopravy, řídká dopravní síť s převahou prašných silnic apod. [10]

Naproti tomu pro vyspělé regiony je typické zastoupení všech dopravních odvětví, technologicky vyspělé rychlé dopravní a komunikační prostředky a dopravní sítě vysokých kvalit s výrazným podílem dálnic, vysokorychlostních železničních tratí apod. [10]

Z uvedených příkladů je zřejmé, že koncentrace moderních dopravních technologií je vázána na hustotu zalidnění především v rámci národních systémů, resp. v rámci seskupení států podobné úrovně vyspělosti. V nadnárodních úrovních je pak významnějším podmiňujícím faktorem této koncentrace právě ekonomická vyspělost. Specifickým diferencujícím faktorem je ovšem samotná vzdálenost, neboť objem kontaktů mezi sídly/regiony klesá s jejich vzdáleností. Zvyšování rychlosti zvláště automobilové dopravy a rozvoj letecké dopravy, internetu apod. však v posledních desetiletích tuto „fyzickou“ bariéru kontaktů značně zeslabují, resp. modifikují i ve smyslu měřítkových posunů a prohlubování selektivnosti sítí. [10]

2.5 Hierarchická uspořádání

Dopravní jevy, jako jevy komplexního charakteru mají samozřejmě tendenci k vytváření krajně asymetrických, hierarchických uspořádání. Vlastní dopravní síť je tvořena jednak

dopravními body (či nody, vrcholy), jednak jejich spojnicemi - dopravními cestami (resp. hranami). [10]

Hierarchii dopravních sítí lze proto posuzovat z hlediska těchto dvou částí sítě izolovaně, tedy jako hierarchii dopravních nódů a hierarchii jejich spojnic. Silniční zákon a zákon o drahách shodně definují tzv. základní dopravní obslužnost jako zajištění přiměřené dopravy, tj. dopravy do škol, úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení a do zaměstnání, včetně dopravy zpět. Základní dopravní obslužnost dotuje stát a v praxi odpovídá alespoň dvěma párům spojů denně. Dopravní dostupnost můžeme v rámci Česka zjednodušeně měřítkově diferencovat do tří úrovní:

a) **Dostupnost v rámci střediska** (nodální úroveň)

Lze konstatovat, že cíle dojížděky v rámci města jsou v podstatě shodné jako ve venkovských oblastech, díky vysoké územní koncentraci aktivit ve městech jsou však cesty městského obyvatelstva kratší. Také v rámci města ovlivňuje dostupnost funkční využití ploch, ceny pozemků, bydlení, popř. i dalších služeb.

b) **Dostupnost střediska z jeho zázemí** (mikroregionální úroveň)

Vzhledem k lokalizaci obslužných aktivit ve významnějších centrech osídlení a k úbytku pracovních míst v místě bydliště, je řada malých sídel silně závislá na dojížděce za prací, službami a školskými a zdravotnickými zařízeními. Dojížděka je realizována buď hromadnou dopravou, nebo dopravou individuální automobilovou. Statistická analýza prokazuje, že automobilizace obyvatelstva okresů nemá přímý vztah k perifernosti okresů, neboť svoji roli zde hraje také životní úroveň obyvatelstva a řada subjektivních faktorů jako je konzumní chování apod. Podle výzkumů [Nutleye (1998)] existuje v organizaci dopravní obslužnosti venkova/periferie hromadnou dopravou „bludný kruh“, který lze zjednodušeně popsat následovně: rostoucí náklady na hromadnou dopravu vedou ke zvýšení tarifů a k redukci počtu nabízených spojů, což vede ke ztrátě části cestujících ve prospěch individuální automobilové dopravy a k opětovnému prohloubení ztrát dopravce.

Zhruba takto lze charakterizovat také vývoj dopravní obslužnosti u nás po roce 1989, kdy docházelo k plošné redukci např. prvních a posledních spojů

dne, spoju o víkendech apod. K tomuto závěru dochází např. [Kubeš, Slezáková (2000)] při analýze bývalých okresů Tábor a Písek. K odlišnému závěru dochází [Seidenglanz (2001)] v případě okresů Šumperk a Jeseník, když na Jesenicku dokonce zjišťuje nárůst místní autobusové dopravy. Svoji roli zde však mohlo sehrát vytvoření nového okresu Jeseník. Lze shrnout, že rentabilita dopravní obslužnosti se odvíjí od velikosti poptávky, nikoliv od její prosté potřeby, a proto bude dopravní obslužnost zvláště malých sídel vždy problematická a bude třeba ji dotovat.

c) **Mezistředisková dostupnost** (meziregionální úroveň)

Cesty mezi středisky vyššího řádu jsou zpravidla zajišťovány dálkovou dopravou, jsou nepravidelné a jejich účely jsou velmi různorodé. Je zřejmé, že časoprostorová konvergence významných středisek osídlení na jedné straně zvyšuje jejich vzájemnou konkurenci a může vést k různým přesunům řídicích pravomocí apod., na straně druhé naopak podporuje kooperaci středisek a šíření inovací. Vzájemná dostupnost a vztahy mezi těmito sídly jsou často předmětem matematického modelování. [10]

Je zřejmé, že hierarchické postavení dopravního uzlu má vliv také na typ dopravy ve středisku a na typ zprostředkovaných svazků. Na mikroregionální úrovni dominuje spojení střediska s jeho zázemím, na mezoregionální spojení mezi hlavními centry státu, na makroregionální pak propojení jádrových oblastí států a na kontinentální, event. globální pak soustavy vazeb mezi světovými metropolemi. [10]

Na různých řádovostních úrovních zároveň doprava vykonává různý účel, od dojížděky do škol po obchodní cesty v rámci nadnárodních společností. Různí se také převládající použití dopravních prostředků podle jejich efektivnosti v přepravě na určitou vzdálenost, a to od automobilu a autobusu na nejnižších úrovních po letadlo na úrovni globální. Z uvedených elementárních případů je zřejmé, že hierarchicky méně významné nody jsou obsluhovány spíše lokální dopravou, u středně významných nódů se již výrazněji uplatňuje dálková doprava a nody nejvýznamnější jsou komplexně dopravně obsluhovány všemi druhy i všemi hierarchickými úrovněmi dopravy. [10]

2.6 Vliv komplexní sídelní hierarchie

Třetím významným faktorem ovlivňujícím kvalitu dopravy ve střediscích je vliv komplexní sídelní hierarchie. Je zřejmé, že dopravní poloha a komplexně-geografická poloha sídla se může značně lišit. Výrazné odlišnosti v poloze v rámci těchto systémů lze nalézt zvláště u menších středisek, která „těží“ z polohy na hierarchicky významné dopravní linii. Příklady takto vysoce dopravně specializovaných středisek nacházíme spíše v oblasti železniční dopravy. [10]

Zajímavou otázkou je vzájemné ovlivnění sídelní hierarchie a hierarchie dopravní. Jejich asociace je intuitivně patrná, je však obtížné rozlišit jejich vzájemnou podmíněnost. Vliv železniční dopravy na rozvoj sídel v 19. století je dostatečně znám. Lze uvést množství příkladů středně velkých měst, jejichž význam díky napojení na železnici výrazně vzrostl a jež převzala funkce měst historicky významnějších, která se dostala do horší dopravní polohy (viz např. Kolín - Kutná Hora nebo Pardubice - Chrudim). Napojení střediska na železnici také často vedlo k získání administrativních, tedy řídicích funkcí. [10]

Rozvoj dnešní dálniční sítě je silněji podmíněn potřebami propojování hierarchicky nejvýznamnějších center národní i nadnárodní hierarchie. Oba příklady dokládají kromě vzájemného ovlivnění systému osídlení a dopravního systému také určitý rozdíl mezi oběma hlavními typy dopravní infrastruktury u nás. [10]

Silniční síť jako síť flexibilnější více odráží hierarchii sídel, zatímco historicky dříve vzniklá síť železniční vycházela z ekonomických potřeb v době industriální, její síť je podstatně řidší a je dlouhodobě stabilizovaná. Má proto „nutně“ liniový charakter a využití spíše v dálkové dopravě. Právě tento fakt je - speciálně v dopravě železniční - častým důvodem rozdílů v dopravní a komplexně-geografické poloze sídel. [10]

2.7 Dopravní infrastruktura

Doprava bezesporu patří mezi nejvýznamnější společenské složky krajiny. Z geografického hlediska je třeba zdůrazňovat, že je nástrojem integrace regionů od úrovně mikroregionální až po úroveň globální a je podmiňujícím faktorem rozvoje územní dělby práce. Postupně se prohlubující územní diferenciaci a funkční specializace vyvolává zvýšené nároky na kvalitu současné dopravy a spojů. Doprava a její klíčový význam ve společenském životě je

proto tématem studia širokého spektra vědních disciplín. V souvislosti s územním a regionálním plánováním se užívá pojem „dopravní infrastruktura“. [10]

Infrastruktura je skupina národohospodářských odvětví, které zajišťují předpoklady pro celkový rozvoj ekonomiky. Sem patří zejména budování dopravního a spojového systému, energetických zdrojů, vodohospodářských zařízení, bytů, škol, zdravotnictví, výzkumných institucí apod. Podle toho se infrastruktura dělí na ekonomickou (např. dopravní a energetický systém) a sociální (např. zdravotnictví). [3]

Aby infrastruktura pomáhala účinně ekonomickému a sociálnímu rozvoji, musí být budována v předstihu. Převážně jde o oblast státních investic, neboť kapitálové vklady do infrastruktury jsou značné a návratnost vložených prostředků pomalá. To je obvykle pro soukromý sektor málo přitažlivé a často také nad jeho kapitálové síly a možnosti. [3]

Dopravní infrastruktura jako oblast národního hospodářství zabezpečuje podmínky pro rozvoj ekonomiky z dopravních hledisek. [10]

V souvislosti s diskusí objektu studia je nutné zmínit i otázku zařazení dopravy do sektorové struktury hospodářství. Podle některých názorů patří nákladní doprava do výrobní sféry a osobní doprava do sféry nevýrobní. Nelze však dopravu takto rozdělovat, neboť osobní doprava má často charakter dojížděky do zaměstnání nebo přepravy osob za výrobky/službami. Dopravu tedy chápe jako součást sekundéru, neboť její hlavní funkce jsou svázány s výrobou. Jiní autoři však přisuzují dopravě čistě obslužnou funkci a řadí ji celou do terciárních odvětví. K tomuto názoru se lze přiklonit, neboť činnost dopravy nemá charakter materiální výroby a její funkce v oblasti služeb (např. ve využití volného času) neustále narůstají. Zařazení dopravy do uvedených sektorů ekonomiky je nutné zohledňovat např. při komparaci ekonomických statistických dat pocházejících z různých zdrojů. [10]

2.8 Historický přístup

Doprava je také častým objektem zkoumání věd historických. V rámci rozvoje disciplín jako jsou regionální a hospodářské dějiny nebo mezioborová historická geografie dochází v posledním desetiletí také v případě historických věd k posunu od převážně popisného studia historického vývoje dopravních odvětví, vedení starých dálkových tras apod. ke komplexnějším výzkumům, kdy jsou sledovány např. vztahy mezi rozvojem železnic, industrializací, koncentrací obyvatelstva či typem zemědělské výroby. [10]



Obr. 1. Historické stezky na Kroměřížsku.

2.9 Druhy dopravy, kombinovaná doprava

Je zajímavé sledovat fenomén rozštěpení dopravních odvětví a vztahů mezi nimi. Nejvýrazněji se rozštěpení dopravy projevuje mezi železniční a silniční dopravou, kdy železnice postupně ztrácí pozici páteřní dopravy a některé dálkové vazby přebírá doprava silniční.

Zvláštním tematickým blokem je sledování kombinované dopravy, která je dynamicky se rozvíjícím fenoménem posledních desetiletí. To zároveň dokládá, že rozštěpení druhů dopravy lze překonat, a to se značnou ekonomickou efektivitou. Sledovány jsou jednak trasy kombinované dopravy, jednak překladiště kombinované dopravy (ve vnitrozemí někdy nazývaná suché přístavy) a jejich dopad na region. Často je řešena podobná, ovšem širší problematika logistických center a jejich distribučního zázemí. [10]

3 LEGISLATIVA V OBLASTI DOPRAVY

Legislativní rámec je určujícím atributem také v oblasti dopravy. Uvádím zde proto základní právní předpisy týkající se dopravy, a to dopravy silniční, drážní, letecké a vodní.

3.1 Silniční doprava

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích upravuje zejména práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích. Dále upravuje pravidla provozu, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řídicí oprávnění a působnost a pravomoc Policie ČR ve věcech řízení provozu na pozemních komunikacích.

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích upravuje registraci vozidel a vyřazování vozidel z registru, upravuje technické požadavky na provoz silničních vozidel. Dále práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel.

3.2 Drážní doprava

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách implementuje příslušné předpisy Evropských společenství a dále upravuje podmínky staveb železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových drah a také stavby na těchto drahách.

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících řeší postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní dopravou.

3.3 Letecká doprava

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.

3.4 Vodní doprava

Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě.

3.5 Ostatní zákony v oblasti dopravy

Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury.

4 INSTITUCE A ORGÁNY V OBLASTI DOPRAVY

4.1 Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy je ústřední orgán státní správy zřízený zákonem č. 272/1996 Sb. ze dne 11. 10. 1996. Ministerstvo dopravy je ústřední orgán ve věcech dopravy, který zodpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování. Odbory ministerstva jsou členěny do úseků, v jejichž čele stojí náměstek ministra nebo vrchní ředitel (s výjimkou úseku ministra, v jehož čele stojí samotný ministr). [18]

Podle § 40, odst. 2, písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění je uvedeno, že Ministerstvo dopravy vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu podle tohoto zákona ve věcech dálnic a rychlostních silnic.

Ministerstvo dopravy působí také jako zakladatel nebo zřizovatel dalších organizací. Ministerstvo k **31. 12. 2009** založilo nebo zřídilo tyto společnosti, organizace, podniky:

Obchodní společnosti

České dráhy, a. s.

Státní organizace

Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Státní podniky

Řízení letového provozu ČR, s. p.

Centrum pro informace a mechanické testování obalů – CIMTO, s. p.

Správa Letiště Praha, s. p.

Příspěvkové organizace

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Centrum služeb pro silniční dopravu

Veřejná výzkumná instituce

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Organizační složky státu

Drážní úřad

Drážní inspekce

Ředitelství vodních cest ČR

Státní plavební správa

Úřad pro civilní letectví

Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod

Státní fondy

Státní fond dopravní infrastruktury

Nadace

Nadace BESIP

Koordinovaným přístupem v oblasti prevence se BESIP snaží o zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích. K této snaze přispívá Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, kterou vytváří, koordinuje a následně vyhodnocuje. Přispívá k udržitelné dopravě.

[18]

4.2 Výkon státní správy podle § 40 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, respektive § 40 tohoto zákona (v pozdějším znění), upravuje příslušnost k jednotlivým pozemním komunikacím.

Zákon č. 13/1997 Sb., § 40, odst. 1 (v pozdějším znění) určí, že: „Státní správu ve věcech dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace vykonávají silniční

správní úřady, kterými jsou Ministerstvo dopravy a spojů, krajský úřad a obecní úřad obce s rozšířenou působností a celní úřad. Působnost silničního správního úřadu vykonávají v rozsahu stanoveném tímto zákonem též obce v přenesené působnosti.“ [39]

Ministerstvo dopravy (§ 40, odst. 2)

Ministerstvo, podle § 40 tohoto zákona:

- a) rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice nebo silnice I. třídy a o změnách těchto kategorií,
- b) rozhoduje o zrušení dálnice nebo silnice I. třídy po dohodě s Ministerstvem obrany,
- c) vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu 4) podle tohoto zákona ve věcech dálnic a rychlostních silnic,
- d) povoluje zvláštní užívání silnic formou přepravy zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy, 10) pokud trasa přepravy přesahuje územní obvod jednoho kraje,
- e) rozhoduje o opravných prostředcích proti rozhodnutím orgánu kraje v přenesené působnosti,
- f) uplatňuje stanovisko k politice územního rozvoje,
- g) uplatňuje stanovisko k územně plánovací dokumentaci a závazné stanovisko v územním řízení z hlediska řešení dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy. [39]

Krajský úřad (§ 40, odst. 3)

Krajský úřad, podle § 40 tohoto zákona:

- a) povoluje zvláštní užívání silnic II. a III. třídy formou přepravy zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy, 10) pokud trasa přepravy nepřesahuje územní obvod kraje,

- b) rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorií silnic II. a III. třídy a o změnách těchto kategorií,
- c) rozhoduje o zrušení silnic II. a III. třídy po udělení souhlasu Ministerstvem obrany a Ministerstvem dopravy a spojů,
- d) vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic I. třídy s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy a spojů,
- e) rozhoduje o opravných prostředcích proti rozhodnutím obecního úřadu obce s rozšířenou působností a proti rozhodnutím obcí, 17)
- f) uplatňuje stanovisko k územně plánovací dokumentaci a závazné stanovisko v územním řízení z hlediska řešení silnic II. a III. třídy,
- g) zajišťuje a provádí vysokorychlostní kontrolní vážení na silnicích, které se nacházejí v územním obvodu kraje,
- h) projednává správní delikty podle § 42a odst. 4 písm. e) a podle § 42b odst. 1 písm. r), s) a t), které byly spáchány na silnicích nacházejících se v územním obvodu kraje. [39]

Obecní úřady obcí s rozšířenou působností (§ 40, odst. 4)

Obecní úřady obcí s rozšířenou působností, podle tohoto zákona:

- a) vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací a působnost silničního správního úřadu ve věcech silnic s výjimkou věcí, o kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy a spojů nebo orgán kraje v přenesené působnosti,
- b) projednávají správní delikty podle § 42a a 42b ve věcech dálnic a silnic podle tohoto zákona a podle zvláštního právního předpisu s výjimkou věcí, k jejichž projednávání je příslušný celní úřad 17, s výjimkou správních deliktů podle § 42a odst. 2 až 4 a § 42b odst. 2, k jejichž projednávání je příslušný

celní úřad, a s výjimkou správních deliktů, které projednává krajský úřad podle § 40 odst. 3 písm. h),

- c) uplatňují stanovisko k územním plánům a regulačním plánům a závazné stanovisko v územním řízení, pokud není příslušné Ministerstvo dopravy nebo krajský úřad. [39]

Obce (§ 40, odst. 5)

Obce, podle tohoto zákona:

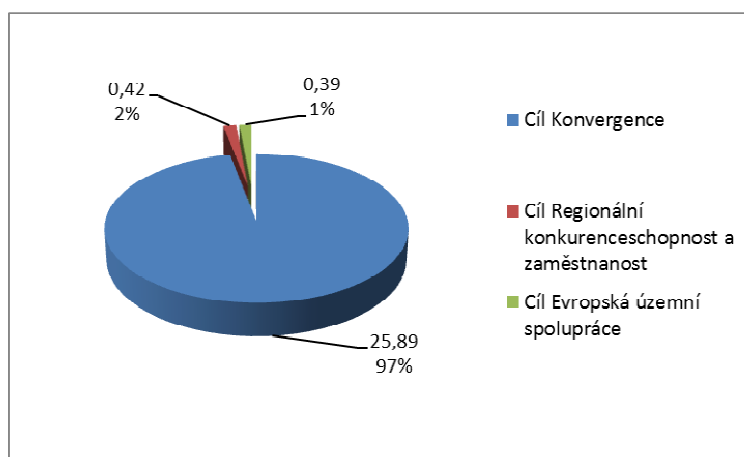
- a) rozhodují o zařazení pozemní komunikace do kategorie místních komunikací a o vyřazení místní komunikace z této kategorie,
- b) projednávají správní delikty podle § 42a a § 42b ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací, s výjimkou správních deliktů, k jejichž projednávání je příslušný celní úřad nebo krajský úřad.
- c) vykonávají působnost silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací,
- d) zajišťují a provádí vysokorychlostní kontrolní vážení na místních komunikacích, které se nacházejí v územním obvodu obce. [39]

5 OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA

Operační program Doprava je v této práci představen jako klíčový strukturální dokument v oblasti dopravy. Je zaměřen na zkvalitnění infrastruktury a vzájemné propojenosti železniční, silniční a říční dopravy v rámci tzv. transevropských dopravních sítí (TEN-T). Jedná se tedy o infrastrukturu celostátního významu, v případě silniční infrastruktury jde o dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. třídy. Z programu je také podporován rozvoj a modernizace pražského metra.

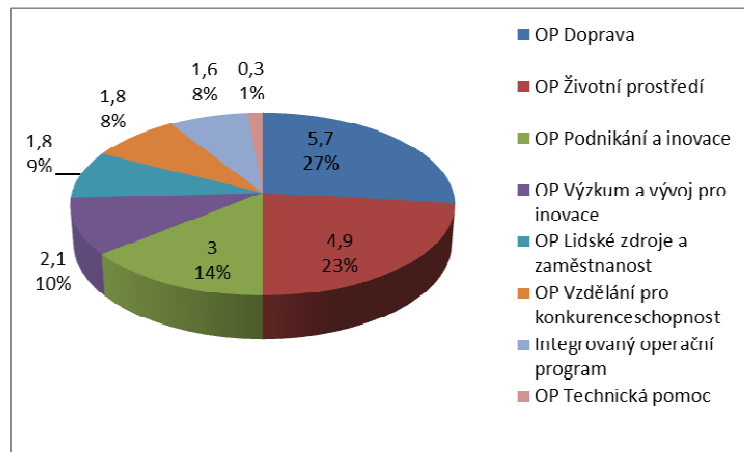
V programovém období 2007 – 2013 se v České republice využívá celkem 26 operačních programů, které jsou rozděleny mezi tři cíle politiky hospodářské a sociální soudržnosti. Na obrázku (Obr. 1.) vidíme rozdělení finančních prostředků mezi tři cíle politiky hospodářské a sociální soudržnosti.

Operační program Doprava (OPD) spadá mezi tematické operační programy v cíli Konvergence a z pohledu finančních prostředků je největším českým operačním programem. Z fondů EU je pro něj vyčleněno 5,77 mld. €, což činí přibližně 21,6 % veškerých prostředků určených z fondů EU pro Českou republiku. [19]



Obr. 2. Cíle politiky hospodářské a sociální soudržnosti.

Na obrázku (Obr. 2.) vidíme rozdělení finančních prostředků mezi tematické operační programy. Nejvíce je skutečně vyhrazeno pro Operační program Doprava. Dalším velkým operačním programem je OP Životní prostředí. Toto jsou dva největší (co do množství finančních prostředků) operační programy. Operační program Doprava byl schválen Evropskou komisí dne 11. 12. 2007. [19]



Obr. 3. Tematické operační programy.

5.1 SWOT Analýza OPD

V rámci přípravy OP Doprava byla také zpracována SWOT Analýza, ze které dále vychází formulace cílů a následných kroků v oblastech, které jsou předmětem podpory z EU.

Tabulka (Tab. 1.) je výňatkem z této SWOT Analýzy. SWOT Analýza v původním rozsahu je základem pro formulaci cílů OP Doprava. [19]

Tab. 1. SWOT Analýza OP Doprava. [19]

Železniční doprava	
Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> - Vliv železniční dopravy na životní prostředí - Vedení přepr. proudů do městských center bez velkých územních nároků 	<ul style="list-style-type: none"> - Nevybudované železniční koridory, které jsou součástí sítě TEN-T (III. a IV. TŽK) - Napojení všech krajů na kvalitní železniční síť - Technický stav a vybavenost zabezpečovacím zařízením
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> - Státní objednávka rychlé meziregionální dopravy v režimu integrovaného jízdního řádu - Rostoucí objednávka intervalové regionální dopravy jako páteřního systému IDS - Posilování významu kombinované dopravy ve 	<ul style="list-style-type: none"> - Klesající konkurenceschopnost železniční dopravy v důsledku zlepšování parametrů silniční sítě - Bezpečnost na železničních přejezdech

vazbě na rozvoj logistiky	
Silniční doprava	
Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> - Flexibilita a efektivita silniční přepravy - Vysoká hustota silniční sítě - Vysoká kvalita nově dokončených a zrekonstruovaných úseků dálnic, rychlostních silnic a ostatních silnic I. třídy 	<ul style="list-style-type: none"> - Nedokončená síť D a R, nedostatečné napojení všech krajů na síť D, R - Technický stav objektů na síti D, R a ostatních silnic I. třídy - Chybějící obchvaty a nedořešené průtahy obcemi na značné části silnic I. třídy - Vliv provozu na životní prostředí
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> - Zavedení telematických aplikací pro zajištění vyšší bezpečnosti silniční dopravy - Snížení časových ztrát, tam, kde nebude možno řešit rozvojem telematiky, vybudováním kapacitních D a R ve směrech vysoké přepravní poptávky - Snížení negativního vlivu dopravy výstavbou D, R a obchvatů měst a obcí 	<ul style="list-style-type: none"> - Vzrůst počtu úseků trpících pravidelnými zácpami, především v hl. m. Praha - Nízká bezpečnost - Vliv silniční dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva (vč. vlivů globálních)
Vnitrozemská vodní doprava	
Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> - Nejmenší vliv provozu na životní prostředí - Volná kapacita na kanalizovaném úseku labsko-vltavské vodní cesty - Nejnižší nehodovost, nízké přepravní náklady a nejnižší míra kongescí (dopravní zácpy) vodní dopravy 	<ul style="list-style-type: none"> - Nedostatečná podjezdová výška na některých dopravně významných vodních cestách - Nedostatečné propojení vodní dopravy s logistickými procesy - Nedostatečná plavební infrastruktura na regulovaném úseku labské vodní cesty - Nedostatečná kapacita a technický stav plavidel
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> - Posilování významu kombinované dopravy zejména ve vazbě na rozvoj logistiky 	<ul style="list-style-type: none"> - Odliv kapacity plavidel do zahraničí v důsledku nespolehlivosti vodní cesty

- Nárůst objemu přepravy v případě zlepšení spolehlivosti vodní cesty	- Pokračující marginalizace významu vodní dopravy na přepravním trhu
-----------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------

5.2 Prioritní osy

OP Doprava obsahuje 7 prioritních os rozdělujících operační program na logické celky, a ty jsou dále konkretizovány prostřednictvím tzv. oblastí podpor, které vymezují, jaké typy projektů mohou být v rámci příslušné prioritní osy podpořeny. V tabulce (Tab. 2.) vidíme, jakým způsobem je OP Doprava dělen a v jakých oblastech (prioritních osách) jsou projekty a jednotlivé aktivity realizovány. [19]

Tab. 2. Prioritní osy OP Doprava a rozdělení finančních prostředků.

Prioritní osa	Účel prioritní osy	Vyčleněno (v mld. EUR)	V %
Prioritní osa 1	Modernizace železniční sítě TEN-T	2,196	38,05 %
Prioritní osa 2	Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T	1,614	27,96 %
Prioritní osa 3	Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T	0,393	6,81 %
Prioritní osa 4	Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	1,051	18,21 %
Prioritní osa 5	Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze	0,33	5,72 %
Prioritní osa 6	Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy	0,119	2,06 %
Prioritní osa 7	Technická pomoc	0,069	1,20 %
Celkem		5,772	100 %

Nejvíce finančních prostředků připadne na Prioritní osu 1 (viz níže), tedy modernizaci železniční sítě v rámci TEN-T (38,05 %). Druhou největší (co se přidělených finančních prostředků týká) je Prioritní osa 2, tedy výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T. Na tuto osu připadne 1,614 mld. EUR, což tvoří 27,96 % z celkových prostředků určených pro OPD. Velkou osou je také Prioritní osa 4, v rámci které je k profinancování 1,051 mld. EUR, což tvoří 18,21 % část. [19]

První oblastí, **Prioritní osou 1**, je v rámci OPD řešena problematika modernizace železniční sítě TEN-T na českém území. I přes skutečnost, že se Česká republika řadí k zemím s vysokou hustotou železniční sítě, síť TEN-T v ČR nedosahuje potřebné kapacity, která je vyžadována nepřetržitým vývojem náročného dopravního trhu. Jedná se především o čtyři mezinárodní železniční koridory. Dva z těchto koridorů se teprve začínají budovat. Realizací projektů v rámci Prioritní osy 1 bude ČR napojena na sousední státy. Respektováním parametrů EU při stavbě těchto sítí se také zvýší konkurenceschopnost ČR v rámci EU. [19]

V rámci **Prioritní osy 2** je řešena výstavba dálniční sítě a především její napojení na síť TEN-T. Stejně jako v případě železniční sítě je situace na českých silnicích taková, že silniční síť je sice hustá, ale nenapojená na mezinárodní síť TEN-T. Tato skutečnost působí negativně na vytváření podmínek pro zahraniční investice. Realizace Prioritní osy 2 si slibuje zkvalitnění napojení České republiky na silniční síť sousedních států. Implementací parametrů EU přibudování zmiňovaných sítí je zajištěno zvýšení kvality, kapacity a také bezpečnosti a také podpoří konkurenceschopnost ČR. [19]

Další oblastí, kterou se OPD zabývá je železniční síť mimo zmiňovanou síť TEN-T. Tato otázka je řešena v rámci **Prioritní osy 3**. Také tyto železniční sítě mají velký význam, a to především vnitrostátní. Také na těchto tratích se počítá s modernizací, případně pouze s optimalizací, což je nižší úroveň modernizace. Uvažuje se zvýšení traťové rychlosti, v některých případech se jedná také o zlepšení přístupu osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Zlepšením výše popsaných stavů, na tratích mimo TEN-T, přispěje ke zlepšení dostupnosti regionů dopravou, která je ohleduplná k životnímu prostředí. Přínos je tedy především v užití ekologičtější dopravy. [19]

Oblast č. 4, tedy **Prioritní osa 4** se zabývá zlepšením situace na silnicích I. třídy mimo síť TEN-T. Zlepšení této situace, vedle zlepšení situace v otázce dálnic a rychlostních silnic,

pozitivně ovlivní dostupnost všech regionů v ČR. Také dojde ke zlepšení podmínek pro tranzitní dopravu proudící přes území ČR. Výrazně slabou stránkou v této oblasti je neexistence obchvatů měst a obcí. Zlepšením stavu na silnicích I. třídy, které nespádají do Prioritní osy 2 a zároveň nejsou součástí TEN-T sítě přinese především zvýšení konkurenceschopnosti a také zlepšení životního prostředí v dotčených lokacích. Uvolní se totiž místa s častými kongescemi (dopravními zácpami) a také budou budovány obchvaty měst a obcí. [19]

Prioritní osa 5 se týká území Hlavního města Prahy. Praha je místem s velkou intenzitou dopravy, a to jak osobní, tak nákladní. Praha leží na křižovatce evropských koridorů a je nezbytné, aby dopravní infrastruktura byla schopna zatížení pojmout. Z těchto důvodů je zapotřebí budovat systémy řízení dopravy, lokalizační a navigační systémy. Jedná se především o systémy sledující intenzitu dopravy, monitoring počasí, telematické systémy pro sledování bezpečnosti v tunelech apod. Praha je hlavním městem a tím tedy také určitou vizitkou celého regionu. Hlavní město je nejvýznamnější lokalitou v ČR, je zde soustředěno nejvíce obyvatel, nejvíce zařízení a také institucí. Rovněž nelze opomenout nejsilnější cestovní ruch v pražské aglomeraci. [19]

V rámci **Prioritní osy 6** je řešena multimodální přeprava. Jedná se o přepravu kombinující více druhů dopravy při přepravě nákladu. V rámci multimodální se počítá s využitím železniční a také vodní dopravy a za těchto předpokladů se na tento druh dopravy nahlíží jako na dopravu ekologickou. Předmětem podpory je zejména vznik multimodálních terminálů, výstavba překladišť, případně podpora nákupu dopravních prostředků. Největším přínosem realizace Prioritní osy 6 je zmírnění negativních vlivů na životní prostředí. [19]

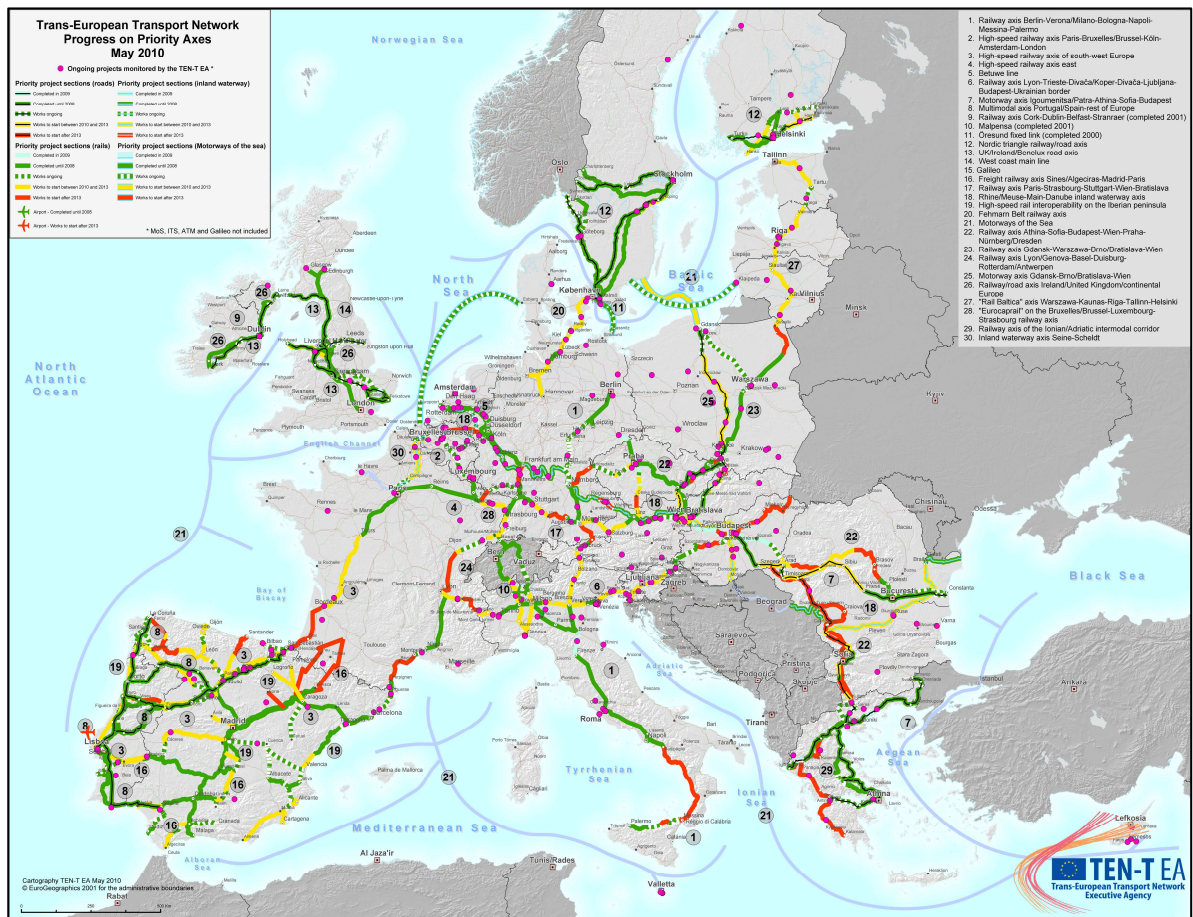
Technická pomoc v rámci **Prioritní osy 7** se týká především řízení celého OP. Výdaje jsou určeny především na platy zapojených pracovníků, výběr projektů, kontrolu programu a jednotlivých projektů, publicitu OPD nebo na podporu schopnosti čerpat finanční prostředky potencionálních příjemců. [19]

5.3 Financování OPD

Operační program Doprava je financován z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF) a Fondu soudržnosti (FS). Podle článku 53 Nařízení Rady 1083/2006 a přílohy III tohoto nařízení je míra financování stanovena na 85 % způsobilých výdajů projektu. [19]

V rámci Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF) jsou podporovány investiční (infrastrukturní) projekty, jako např. výstavba silnic a železnic, odstraňování ekologických zátěží, budování stokových systémů, výstavby poldrů a úpravy koryt řek, podpora inovačního potenciálu podnikatelů, podpora začínajícím podnikatelům atd. [19]

Fond soudržnosti (FS) je na rozdíl od strukturálních fondů (jako je např. ERDF) určený na podporu rozvoje chudších států, nikoli regionů. Podobně jako u ERDF jsou z něj podporovány investiční (infrastrukturní) projekty, avšak jen se zaměřením na dopravní infrastrukturu většího rozsahu (dálnice a silnice I. třídy, železnice, vodní doprava, řízení silniční, železniční, říční, námořní a letecké dopravy) a ochranu životního prostředí. [19]



Obr. 4. Síť TEN-T.

6 VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Posuzování vlivů na životní prostředí je v České republice upraveno zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, který nahradil původní zákon č. 244/1992 Sb.

Proces posuzování vlivů záměrů a koncepcí na životní prostředí je založen na systematickém zkoumání a posuzování jejich možného působení na životní prostředí. Smyslem je zjistit, popsat a komplexně vyhodnotit předpokládané vlivy připravovaných záměrů a koncepcí na životní prostředí a veřejné zdraví ve všech rozhodujících souvislostech. Cílem procesu je zmírnění nepříznivých vlivů na životní prostředí. [40]

6.1 Procesy EIA, SEA

V rámci procesu EIA (Environmental Impact Assessment) jsou posuzovány stavby, činnosti a technologie uvedené v příloze č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. Projekty posuzované v procesu EIA jsou například stavby, komunikace, výrobní haly, těžby nerostných surovin, provoz – nově budované, ale i jejich změny, tj. rozšiřování, změny technologií, zvýšení kapacity apod.

Proces EIA probíhá vždy dříve, než jsou záměry povoleny a než se započne s jejich vlastní realizací. Bez závěru procesu EIA nesmí povolující úřad (např. stavební úřad) rozhodnout o povolení záměru.

V rámci procesu SEA (Strategic Environmental Assessment) jsou posuzovány koncepce uvedené v § 3 písm. b) a § 10a odst. 1) zákona č. 100/2001 Sb. Proces SEA provádí posuzování koncepcí na úrovni celostátní (rozvojové koncepce a programy), regionální (územní plány velkých územních celků) a místní (územní plány obcí). Jedná se o strategickou činnost nalezení co nejpříjemnějšího řešení z hlediska celkového rozvoje řešené oblasti. Posuzují se např. územní plány, regulační plány, krajské plány odpadového hospodářství a jiné. Smyslem procesu je zjištění a zhodnocení negativních důsledků programů, politik či plánů, na jejichž základě může dojít k realizaci konkrétních staveb nebo jiných záměrů. [40]

II. PRAKTICKÁ ČÁST

7 CHARAKTERISTIKA VYBRANÉHO ÚZEMÍ – ZLÍNSKÝ KRAJ

Zlínský kraj se nachází v jihovýchodní části území České republiky. Na severovýchodě sousedí s Moravskoslezským krajem, na severozápadě s Olomouckým krajem, na jihozápadě s Jihomoravským krajem a jeho východní strana sahá a tvoří státní hranici se Slovenskem – Trnavský a Trenčianský kraj na Slovensku.

Spolu s Olomouckým krajem tvoří Zlínský kraj Statistickou jednotku NUTS 2 s názvem Střední Morava. V rámci přeshraniční spolupráce je Zlínský kraj součástí Euroregionu Bílé Karpaty, více na obrázku.

7.1 Správní uspořádání

Zlínský kraj je tvořen čtyřmi okresy, Zlín, Vsetín, Kroměříž a Uherské Hradiště, jak vidíme na obrázku.

Správní rozdělení kraje člení Zlínský kraj na správní obvody obcí s rozšířenou působností. Začátkem roku 2003 zanikly okresní úřady a území samosprávných krajů se od té doby pro účely státní správy dělí na správní obvody obcí s rozšířenou působností, ty pak dále na správní obvody obcí s pověřeným obecním úřadem.

V tabulce (Tab. 3.) jsou uvedeny počty obyvatel správních obvodů obcí s rozšířenou působností. Tabulka (Tab. 4.) potom uvádí rozlohu a podíly zemědělské půdy, lesních pozemků a zastavěných ploch v těchto obvodech obcí s rozšířenou působností.

Z tabulky (Tab. 3.) je zřejmé, že v případě Zlínského kraje krajské město, jako obec s rozšířenou působností, nezahrnuje nejvíce obcí. Naopak je to Uherské Hradiště, které zaštiťuje nejvíce obcí, podle tabulky (Tab. 3.) se jedná o 48 obcí.

Přestože má oblast krajského města nejvíce obyvatel, a to 99 023 (údaj k 31. 12. 2009), Uherské Hradiště jako obec s rozšířenou působností se krajskému městu blíží s více než 90 000 obyvateli. Jestliže vezmeme v úvahu hustotu osídlení, tak v tomto případě má zlínská aglomerace o 60 % vyšší hustotu osídlení, 283 obyvatel/km oproti 175 obyvatel/km v případě Uherského Hradiště.

Tab. 3. Počty obcí, částí obcí, katastrů a počty obyvatel v kraji.

Obec s rozšířenou působností	Počet				Hustota osídlení (ob. / km ²)
	obcí	částí obcí	katastrů	obyvatel	
Bystřice pod Hostýnem	14	19	21	16 019	98
Holešov	19	25	25	21 880	165
Kroměříž	46	84	85	70 137	140
Luhačovice	15	22	21	19 270	108
Otrokovice	10	11	11	34 987	314
Rožnov pod Radhoštěm	9	10	12	35 321	148
Uherské Hradiště	48	59	59	90 686	175
Uherský Brod	30	39	38	53 701	113
Valašské Klobouky	20	29	30	23 841	92
Valašské Meziříčí	16	37	39	42 235	184
Vizovice	16	18	18	16 591	114
Vsetín	32	37	37	67 351	102
Zlín	30	48	47	99 023	283
Kraj celkem	305	438	443	591 042	149

1) k 31. 12. 2009

Tab. 4. Počty obcí, částí obcí, katastrů a počty obyvatel v kraji.

Obec s rozšířenou působností	Rozloha v km ²	Podíl v %		
		zemědělské půdy	lesních pozemků	zastavěných ploch
Bystřice pod Hostýnem	163,95	40,3	51,1	1,4
Holešov	132,82	74,7	12,7	2,3
Kroměříž	499,24	64,8	23,4	1,9
Luhačovice	178,38	42,4	47,7	1,5
Otrokovice	111,57	60,2	21,3	3,4
Rožnov pod Radhoštěm	239,12	31,5	58,3	1,3
Uherské Hradiště	518,08	59,6	28,2	2,4
Uherský Brod	473,47	56,5	33	1,6
Valašské Klobouky	259,05	44,4	46,4	1,3
Valašské Meziříčí	229,68	52,8	33,6	2,2
Vizovice	146,16	44	44,4	1,7
Vsetín	662,58	30,8	59,7	1,2
Zlín	350,37	45,2	42,6	2,4
Kraj celkem	3964,47	49,78	38,65	1,89

Dáno je to především existencí faktu, že v samotném krajském městě žije 75 714 obyvatel na rozloze 102,83 km², což znamená, že samo město má hustotu 735 obyvatel na km². Uherské Hradiště má 25 551 obyvatel a rozkládá se na území o výměře 21,26 km² a hustota osídlení je tedy 1202 obyvatel na km² [20], ovšem Uherské Hradiště, jako obec s rozšířenou působností, má o téměř 170 km² větší rozlohu než zlínská oblast (350 km²), (Tab. 4.).

Na obrázku (Obr. 4.) je území rozděleno podle obcí s rozšířenou působností a na obrázku (Obr. 6.), je území kraje rozděleno do obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem.



Obr. 5. Obce s rozšířenou působností v kraji.



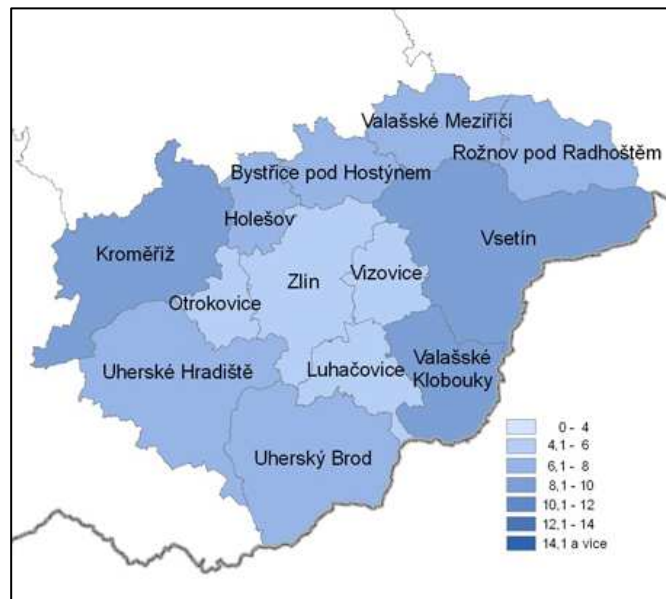
Obr. 6. Obce s pověřeným obecním úřadem v kraji.

7.2 Statistické údaje území

V tabulce (Tab. 5.) jsou uvedeny aktuální statistické údaje k území Zlínského kraje, jakými jsou aktuální počet obyvatel, HDP, nezaměstnanost nebo průměrná mzda. Obrázek (Obr. 7.), ukazuje míru nezaměstnanosti v kraji rozdělenou podle obcí s rozšířenou působností.

Tab. 5. Základní statistické údaje Zlínského kraje.[20]

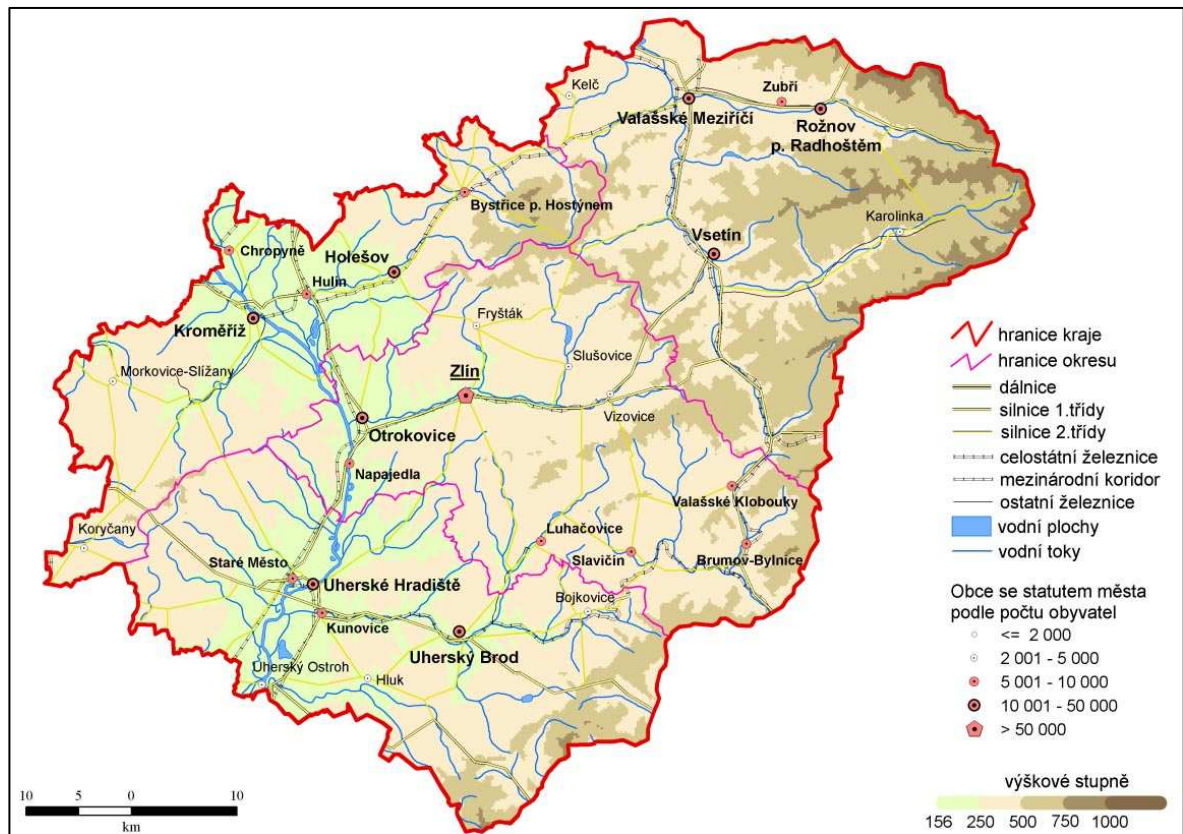
Ukazatel	Měřicí jednotka	Období	Hodnota ukazatele	Růst (pokles) v %	Poslední aktualizace
Počet obyvatel		k 31. 3. 2011	590 067	-0,1	13. 6. 2011
Regionální HDP	mil. Kč	2009	169 690	-7,5	30. 11. 2010
Tvorba hrubého fixního kapitálu na obyvatele	Kč	2009	44 480	-10,3	10. 6. 2011
Disponibilní důchod domácností na obyvatele	Kč	2009	168 431	-2,2	30. 11. 2010
Vývoz	mil. Kč	1. - 4. Q. 2010	115 277	+17,2	14. 2. 2011
Průměrná mzda	Kč	1. Q. 2011	20 241	+3,7	8. 6. 2011
Míra registrované nezaměstnanosti	%	k 31. 7. 2011	8,95	+0,19	8. 8. 2011
Obecná míra nezaměstnanosti	%	1. Q. 2011	8,9	-0,8	14. 6. 2011
Počet ekonomických subjektů		k 30. 6. 2011	135 493	+1,6	18. 7. 2011
Počet stavebních ohlášení a povolení		1. - 2. Q. 2011	2 432	-3,7	8. 8. 2011
Zahájené byty		1. - 2. Q. 2011	601	-15,2	8. 8. 2011
Dokončené byty		1. - 2. Q. 2011	468	+1,3	8. 8. 2011
Základní stavební výroba	mil. Kč	1. Q. 2011	1002	+9,9	13. 6. 2011
Mzdy v průmyslu	Kč	1. Q. 2011	22 587	+7,1	8. 6. 2011
Tržby v průmyslu	mil. Kč	1. Q. 2011	34 618	+11,7	8. 6. 2011
Počet hostů v hromadných ubytovacích zařízeních		1. pololetí 2011	216 166	+4,3	5. 8. 2011



Obr. 7. Míra nezaměstnanosti podle obcí s rozšířenou působností.

7.3 Geografický pohled

Území má členitý charakter. Z převážné části je kopcovitý, tvořený pahorkatinami a pohořími. V části kraje, v povodí Moravy, se táhne rovinatá úrodná oblast - Haná na Kroměřížsku a Slovácko na Uherskohradištsku. Severní částí kraje probíhají Moravskoslezské Beskydy, na východě se rozkládají Javorníky a dále směrem k jihu Bílé Karpaty, které také tvoří hranici se Slovenskem. Směrem k jihu od Moravskoslezských Beskyd vybíhá Hostýnsko – Vsetínská hornatina a Vizovická vrchovina. Na jihozápadě kraje se zvedají. Mezi Chřiby a výše zmíněnými pahorkatinami probíhá od západu z Olomouckého kraje Hornomoravský úval přes okres Kroměříž až do okresu Zlín. Kolem řeky Moravy, v okrese Uherské Hradiště, probíhá Dolnomoravský úval, který dále pokračuje do Jihomoravského kraje. Od západu k jihu, přes oba úvaly, protéká největší řeka kraje Morava, do které se vlévá většina toků protékajících územím. Jsou to především v severní části řeka Bečva a v jižní části řeka Olšava, ale také například Zlínem protékající Dřevnice. [21]



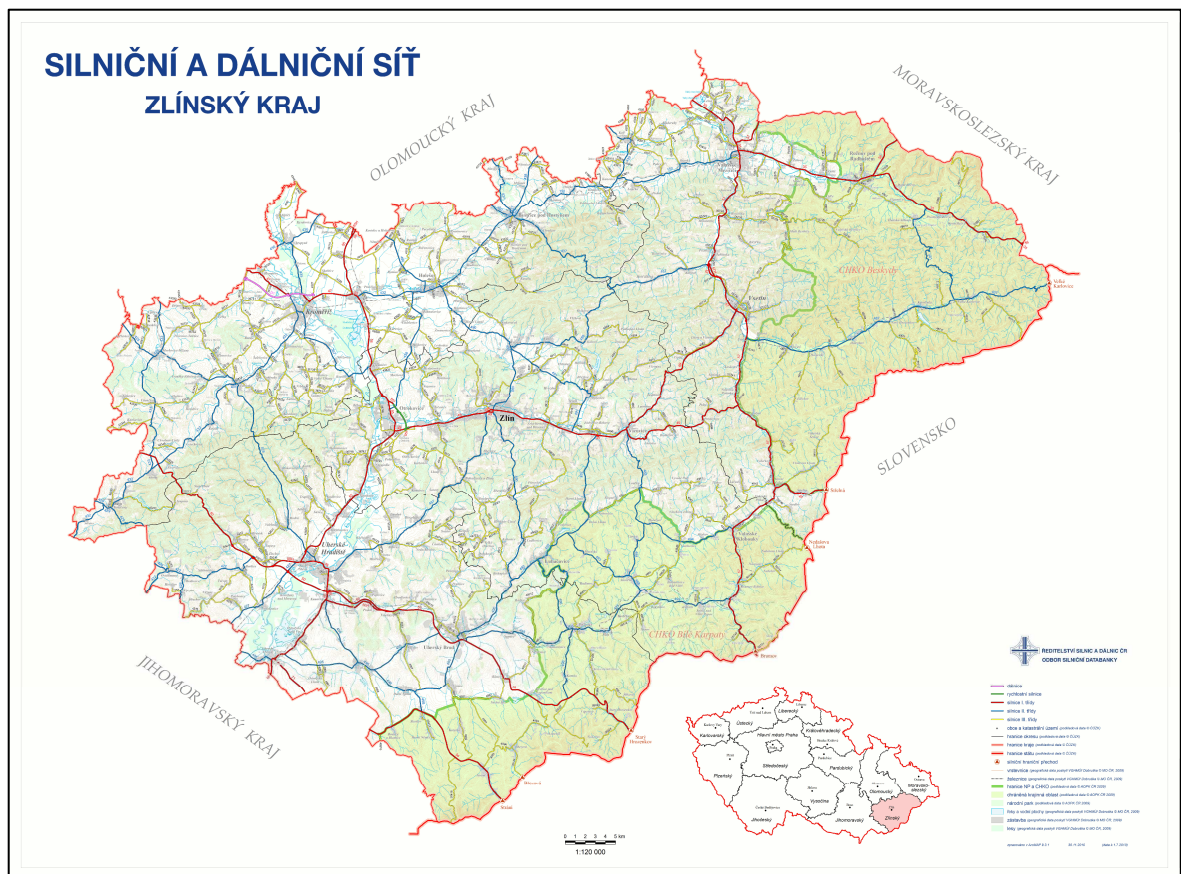
Obr. 8. Geografická mapa Zlínského kraje.

8 SOUČASNÝ STAV DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ZLÍNSKÉHO KRAJE

8.1 Silniční doprava

Předmětem této kapitoly je zhodnocení dopravní obslužnosti Zlínského kraje, a to především z hlediska silniční, železniční, letecké a vodní dopravy.

8.1 Silniční doprava



Obr. 9. Silniční a dálniční síť Zlínského kraje.

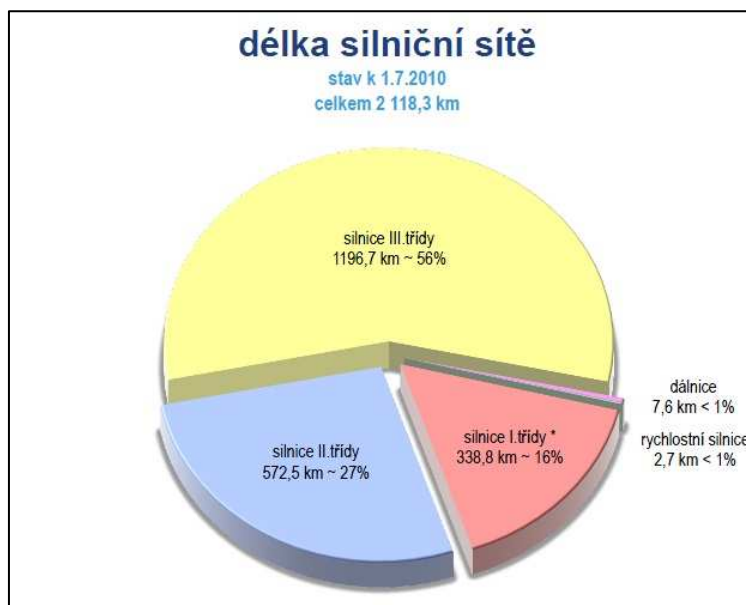
Silniční síť Zlínského kraje tvoří 2 118,3 km (údaj k 1. 7. 2010) dálnic, rychlostních silnic a silnic I., II. a III. třídy, hustota silniční sítě 0,53 km silnic na 1 km² území je o 24% nižší než průměrná hustota na území České republiky. I přes nižší hustotu silniční sítě, která je dána konfigurací terénu v některých oblastech, její rozsah odpovídá potřebám dopravního napojení a dopravní obsluhy území kraje. [22]

Tab. 6. Délka silnic a dálnic v ČR (stav k 1. 1. 2009).

Přehled délek silnic a dálnic v ČR k 1. 1. 2009						
	Dálnice	Rychlostní silnice	I. třída (bez rychlostních)	II. třída	III. třída	Celkem
název	délka [km]	délka [km]	délka [km]	délka [km]	délka [km]	délka [km]
HLAVNÍ MĚSTO PRAHA	10,600	20,962	10,915	30,376		72,853
KRAJ STŘEDOČESKÝ	194,241	140,520	655,468	2 368,037	6 254,924	9 613,190
KRAJ JIHOČESKÝ	15,481		661,177	1 635,687	3 819,197	6 131,542
KRAJ PLZEŇSKÝ	109,238		420,140	1 512,221	3 088,078	5 129,677
KRAJ KARLOVARSKÝ		14,828	211,670	486,610	1 330,816	2 043,924
KRAJ ÚSTECKÝ	52,568	7,043	484,187	901,318	2 753,794	4 198,910
KRAJ LIBERECKÝ		22,243	310,369	486,680	1 608,437	2 427,729
KRAJ KRÁLOVÉHRADECKÝ	16,077		437,277	894,235	2 418,252	3 765,841
KRAJ PARDUBICKÝ	8,152		457,821	909,253	2 221,453	3 596,679
KRAJ VYSOČINA	92,625		424,617	1 629,987	2 946,103	5 093,332
KRAJ JIHMORAVSKÝ	134,349	28,426	417,947	1 474,724	2 437,465	4 492,911
KRAJ OLOMOUCKÝ	22,240	90,925	350,099	923,556	2 185,935	3 572,755
KRAJ ZLÍNSKÝ	7,240	2,742	336,630	573,935	1 199,970	2 120,517
KRAJ MORAVSKOSLEZSKÝ	27,721	32,001	671,724	765,641	1 896,679	3 393,766
Celkem	690,532	359,690	5 850,041	14 592,260	34 161,103	55 653,626

V tabulce (Tab. 6.) vidíme, že z celkové délky 55 653,626 km spadá na Zlínský kraj jen relativně malá část (poměrově je to pouze 3,8 %). Méně má už jen Karlovarský kraj (2043,924 km) a Hlavní město Praha (72,853 km). Podle délky dálnic v jednotlivých krajích lze také vyvodit, že dálniční propojenost ČR není optimální.

Přes zprovoznění úseků dálnice D1 (hranice kraje – Kroměříž východ), rychlostní silnice R55 (SV obchvat Otrokovice) a silnice I/50 (obchvat Uherské Hradiště) přetrvává významný nedostatek komunikací vyšší kvality, tj. dálnic a rychlostních silnic, které by zajistily rychlé spojení kraje s okolím a zároveň umožnily rychlé a bezpečné přemísťování osob mezi jeho významnými centry a oblastmi. Jejich absenci nahrazují silnice I. třídy a z části také významné silnice II. třídy, které přebírají funkci komunikací vyšší kvality v převádění tranzitní dopravy. Tento stav je příčinou velkého množství průjezdných úseků s vysokou intenzitou dopravy, jehož důsledkem jsou silně negativní dopady na obyvatelstvo a kvalitu životního prostředí. [21]



Obr. 10. Délka silniční sítě v ZLK.

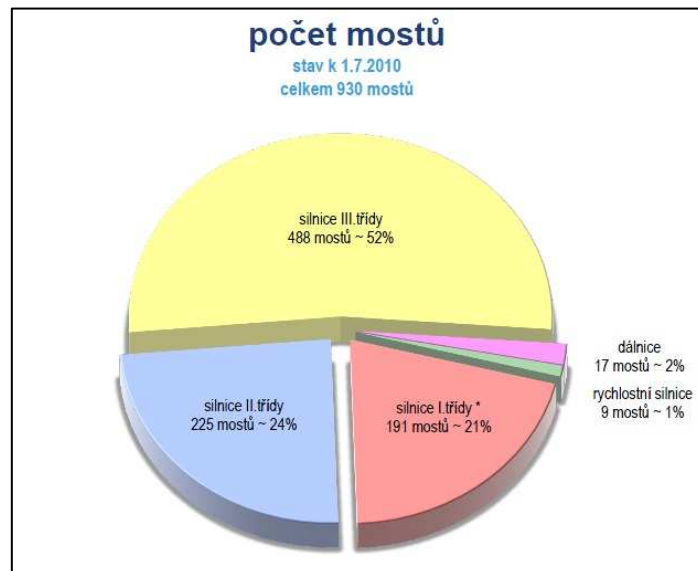
Na obrázku (Obr. 10.), je zachycen stav silniční sítě ve Zlínském kraji ke dni 1. 7. 2010, tedy zastoupení jednotlivých úrovní silnic. Je patrné, že největší zastoupení mají silnice III. třídy. V absolutním vyjádření v délce 1196,7 km, což je cca 56 % podíl na celkové silniční síti v kraji. Silnice II. třídy jsou zastoupeny 27 % podílem, absolutně je to 527,5 km. Silnice I. třídy jsou v kraji v délce 338,8 km, což je 16 % na celkové síti. Dále dálnice jsou v kraji zastoupeny v délce 7,6 km a rychlostní silnice (což jsou také silnice I. třídy) v délce 2,7 km. Jak podíl dálnic tak rychlostních silnic je méně než 1 %.

Tab. 7. Délka silniční sítě dle krytu vozovky.

Kryt vozovky	Dálnice	Silnice I. Třídy	Silnice II. Třídy	Silnice III. Třídy	Celkem [km]
dlážděný	---	1,6	6,5	19,5	27,5
betonový	---	0,1	---	0,1	0,2
živičný těžký	---	298,3	128,6	185,8	612,6
živičný střední	---	41,5	373,6	536,9	952
živičný lehký	---	---	62,6	433,1	495,7
válcový náhradní	---	---	0,3	3	3,3
šterkový	---	---	---	9,6	9,6
bez určení	7,6	---	1	8,9	17,4
Celkem	7,6	341,5	572,5	1196,7	2118,3

(stav k 1. 7. 2010)

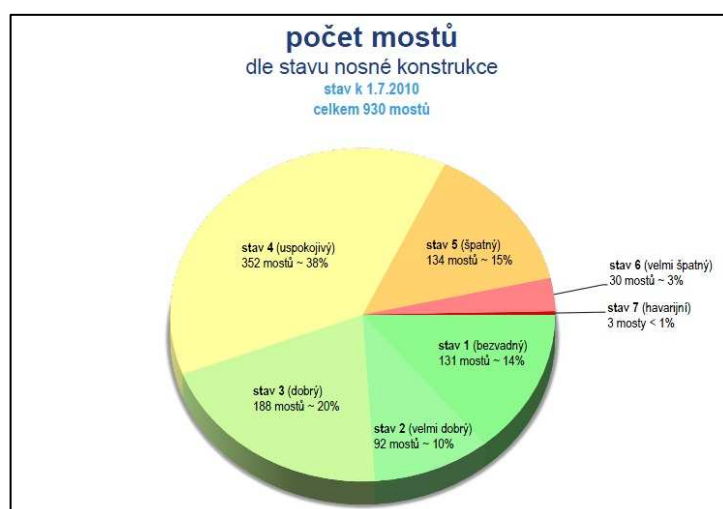
Tabulka (Tab. 7.), ukazuje, jaké je použito technologie na krytu vozovky. Je patrné, že velké zastoupení má „živičný těžký“ podklad (612,6 km) a také „živičný lehký“ kryt (495,7 km). Celkově společně pokrývají 52,3 % silniční sítě v kraji. Ovšem největší část zabírá a pokrývá „živičný střední“ podklad. Kryje prakticky 952 km silniční sítě v kraji, což je 45 % z celkové délky 2118,3 km.



Obr. 11. Počet silničních mostů v ZLK.

Co se týče mostů, tak obrázek (Obr. 11.) ukazuje, že nejvíce mostů je postaveno na silnicích III. třídy, celkem 488 staveb. Což je 52 % z celkového počtu 930 mostů.

Na silnicích II. třídy je postaveno 225 mostů, což je 24 % z celkového počtu. Silnice I. třídy vedou přes 191 mostů, což je 21 %. Dále je evidováno 9 mostů na rychlostních silnicích a 17 mostů na dálnicích. Celkově mosty na rychlostních silnicích a dálnicích tvoří 2,79 % část.



Obr. 12. Mosty dle stavu nosné konstrukce.

Z obrázku (Obr. 12.) je patrné, že celkem 167 mostů v kraji, což je téměř 18 % (téměř každý pátý most) jsou ve špatném respektive velmi špatném respektive v havarijním stavu. Dále 352 mostů, což tvoří 38 % z celkového počtu 930 mostů v kraji, jsou ve stavu, který je označen jako „uspokojivý“. Dalších 188 mostů je, podle ŘSD, v současné době v „dobrém“ stavu. 92 mostů (10 %) je ve stavu „velmi dobrý“ a 131 mostů (14 %) ve stavu „výborný“.

Tabulka (Tab. 8.) informuje o rozmístění mostních staveb v kraji, a to podle jejich aktuálního stavu (stav: bezvadný, velmi dobrý, dobrý, uspokojivý, špatný, velmi špatný a havarijní), podle umístění v jednotlivých okresech a také rozdělení podle třídy silnice, na které se nachází.

Budiž uspokojivým faktem, že všechny dálniční mostové stavby v kraji jsou ve stavu 1 nebo 2. Taktéž mosty v okrese Kroměříž na silnicích I. třídy jsou v bezvadném až uspokojivém stavu. Také většina (48 z 58) mostů na silnicích II. třídy je v bezvadném až uspokojivém stavu. Stejně tak většina (55 ze 70) mostů na silnicích III. třídy v okrese Kroměříž je v bezvadném až uspokojivém stavu.

Situace v okrese Uherské Hradiště je, co se týče mostů, dosti podobná jako situace v okrese Kroměříž. Pouze 16 staveb z celkových 186 (což je 8,6 %) je ve špatném či velmi špatném stavu. Zřejmě nejhorší situace je v okrese Vsetín, kde je ve špatném, velmi špatném či havarijním stavu hned 87 staveb z celkových 344 (25,3 %, neboli každá 4. stavba). Situace ve zlínském okrese je o něco lepší než v okrese Vsetín, ovšem není uspokojivá. Největší počet mostů je ve stavu „uspokojivý“ (47,6 %) a 16 % (39) mostů je ve stavu špatný nebo velmi špatný. Není dobrou vizitkou, že 14 z těchto 39 mostů se nachází na silnicích I. třídy.

Tab. 8. Rozmístění mostů v kraji dle stavu nosné konstrukce.

		stav 1 bezvadný	stav 2 velmi dobrý	stav 3 dobrý	stav 4 uspoko- jivý	stav 5 špatný	stav 6 velmi špatný	stav 7 havarijní	Celkem
okres Kroměříž CZ0721	D	14	3	---	---	---	---	---	17
	I.	1	2	1	5	---	---	---	9
	II.	6	10	18	14	7	3	---	58
	III.	7	6	20	22	9	6	---	70
	celkem	28	21	39	41	16	9	---	154
okres Uherské Hradiště CZ0722	D	---	---	---	---	---	---	---	0
	I.	23	7	6	13	6	1	---	56
	II.	6	---	13	25	3	---	---	47
	III.	7	5	21	44	5	1	---	83
	celkem	36	12	40	82	14	2	---	186
okres Vsetín CZ0723	D	---	---	---	---	---	---	---	0
	I.	14	5	12	15	25	6	---	77
	II.	5	6	9	25	6	2	---	53
	III.	19	28	47	72	39	6	3	214
	celkem	38	39	68	112	70	14	3	344
okres Zlín CZ0724	D	---	---	---	---	---	---	---	0
	I.	17	5	5	17	12	2	---	58
	II.	---	5	15	34	12	1	---	67
	III.	12	10	21	66	10	2	---	121
	celkem	29	20	41	117	34	5	---	246
kraj Zlínský CZ072	D	14	3	---	---	---	---	---	17
	I.	55	19	24	50	43	9	---	200
	II.	17	21	55	98	28	6	---	225
	III.	45	49	109	204	63	15	3	488
	celkem	131	92	188	352	134	30	3	930

(stav k 1. 7. 2010)

Tab. 9. Délka silniční sítě v kraji podle okresů.

	dálnice	rychlostní silnice	silnice I. třídy	silnice II. třídy	silnice III. třídy	Celkem [km]
okres Kroměříž CZ0721	7,6	---	29,9	188,9	314,8	541,2
okres Uherské Hradiště CZ0722	---	---	118,3	139,9	262,9	521,1
okres Vsetín CZ0723	---	---	113,5	83,6	309,9	507
okres Zlín CZ0724	---	2,7	77,1	160,1	309,2	549,1
Celkem	7,6	2,7	338,8	572,5	1196,8	2118,4

(stav k 1. 7. 2010)

Tab. 10. Délka a počet mostů v ZLK.

	dálnice		rychlostní silnice		silnice I. třídy		silnice II. třídy		silnice III. třídy		celkem	
	počet	délka [m]	počet	délka [m]	počet	délka [m]	počet	délka [m]	počet	délka [m]	počet	délka [m]
okres Kroměříž CZ0721	17	936	---	---	9	244	58	492	70	754	154	2426
okres Uherské Hradiště CZ0722	---	---	---	---	56	1911	47	566	83	690	186	3166
okres Vsetín CZ0723	---	---	---	---	77	2598	53	732	214	2620	344	5949
okres Zlín CZ0724	---	---	9	687	49	510	67	699	121	1559	246	3455
Celkem	17	936	9	687	191	5263	225	2489	488	5623	930	14996

(stav k 1. 7. 2011)

Tabulky (Tab. 9.) a (Tab. 10) uvádí další statistické údaje týkající se silniční dopravy ve Zlínském kraji. Tabulka (Tab. 9.) uvádí délku silniční sítě v kraji v rozdělení podle okresů.

Tabulka (Tab. 10.) uvádí délku a počet mostů v kraji podle okresů. Průměrná délka mostu ve Zlínském kraji je 16 m. Je zajímavé, že nejvíce staveb (488) je na silnicích III. třídy s celkovou délkou 5,623 km a průměrnou délkou 11,5 m. Průměrná délka mostů na silni-

cích II. třídy je 11 m. Na silnicích I. třídy je celkem 191 mostů, ovšem svou celkovou délkou dosahují téměř k mostům silnic III. třídy. Průměrná délka mostů na silnicích I. třídy je 27,6 m.

Tab. 11. Přejezdy a podjezdy v ZLK.

	dálnice		rychlostní silnice		silnice I. třídy		silnice II. Třídy		silnice III. Třídy		celkem	
	podjezdy	přejezdy	podjezdy	přejezdy	podjezdy	přejezdy	podjezdy	přejezdy	podjezdy	přejezdy	podjezdy	přejezdy
okres Kroměříž CZ0721	4	---	---	---	1	4	3	8	1	20	9	32
okres Uherské Hradiště CZ0722	---	---	---	---	14	4	4	6	2	9	20	19
okres Vsetín CZ0723	---	---	---	---	11	6	1	5	3	13	15	24
okres Zlín CZ0724	---	---	2	---	3	2	3	4	10	15	18	21
Celkem	4	0	2	0	29	16	11	23	16	57	62	96

(stav k 1. 7. 2010)

Tabulka (Tab. 11.) informuje o počtech podjezdů a železničních přejezdů v kraji. Nejvyšší četnost je na silnicích III. třídy, celkem 16 podjezdů a 57 železničních přejezdů. Podle okresů je nejvíce těchto staveb v okrese Kroměříž.

8.1.1 Správa silnic v kraji

Silnice I. třídy, které jsou ve vlastnictví státu, jsou ve správě Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD), správa Zlín (Fügnerovo nábřeží 5476, Zlín). Na internetových stránkách ŘSD lze nalézt dopravní informace, informace o ukončených, probíhajících i připravovaných projektech.

Majetkovým správcem silnic II. a III. třídy, které jsou ve vlastnictví Zlínského kraje, je příspěvková organizace Ředitelství silnic Zlínského kraje (ŘSZK), (K Majáku 5001, Zlín). Vlastní údržbové práce na silnicích ve Zlínském kraji provádějí jednotlivé Správy a údržby silnic, které navazují na tradice údržbových organizací, fungujících od roku 1963. V roce

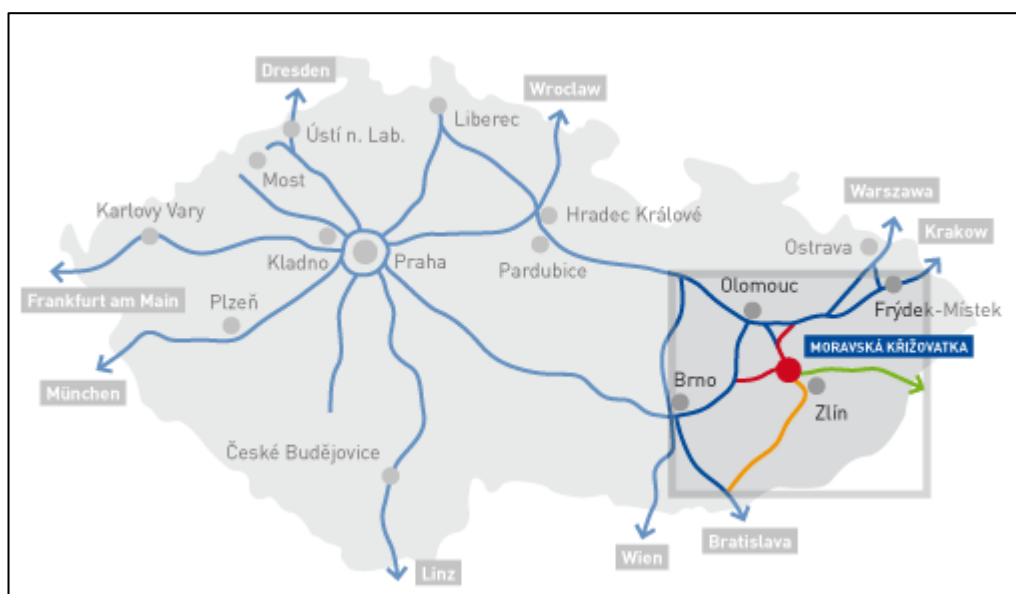
2004 došlo k transformaci těchto organizací v obchodní společnosti ve formě společností s ručením omezeným (s. r. o.). Jejich územní působnost je dána dle jednotlivých okresů:

- Správa a údržba silnic Kroměřížska, s.r.o. (www.suskm.cz)
- Správa a údržba silnic Slovácka, s.r.o. (www.sus.uh.cz)
- Správa a údržba silnic Valašska, s.r.o. (www.susvs.cz)
- Správa a údržba silnic Zlínska, s.r.o. (www.suszlin.cz)

Správu silnic na území krajského města Zlín vykonává a zabezpečuje společnost Technické služby Zlín, s. r. o. (Louky 321, Zlín). [23]

8.1.2 Moravská křižovatka

Důležitým silničním úsekem na území Zlínského kraje je tzv. Moravská křižovatka. Jedná se o dálniční tah dálnice D1 spojující hlavní průmyslové oblasti ČR na ose Praha – Brno – Ostrava a dále také souvisejících tahů rychlostních silnic R55 a R49. Tímto krokem byla splněna jedna ze základních podmínek efektivního napojení české ekonomiky na strukturu evropského významu. Pro budoucnost je tímto krokem také zajištěn další rozvoj České republiky, ale také evropské infrastruktury. Obrázek (Obr. 13.) znázorňuje lokaci této silniční stavby. [24]



Obr. 13. Moravská křižovatka.

Jedná o největší mimoúrovňovou křižovatku v České republice. Její vybudování přinese kraji mnoho dobrého. Premiér Petr Nečas v den otevření, tedy 11. července 2011, uvedl: „Je to jeden z klíčových dálničních tahů v České republice, je důležité pokračovat v této stavbě, aby ta základní, páteřní infrastruktura byla dokončena, a také aby bylo zaručeno efektivní čerpání prostředků Evropské unie.“ [25]

Nový úsek dálnice D1 je součástí stavby Kroměříž-východ – Píkovice. Provoz první z částí, která napojila město Zlín na dálniční síť byl zahájen již v prosinci 2010. Nová část dálnice zlepší životní prostředí ve městech Kroměříž, Hulín díky vyvedení dopravy ze zastavěného území.



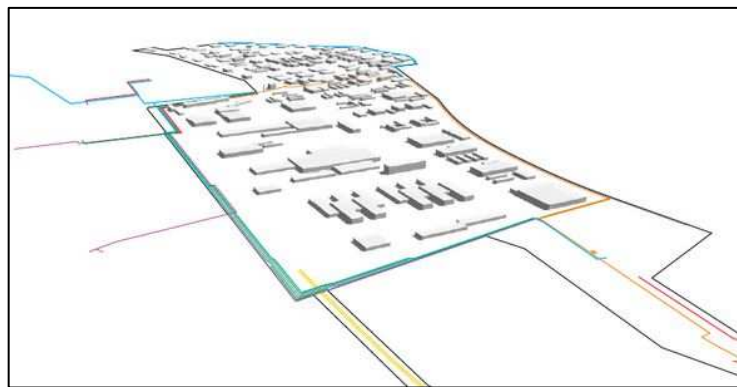
Obr. 14. Moravská křižovatka.

8.1.3 Strategická průmyslová zóna Holešov

Průmyslová zóna Holešov se řadí k největším realizovaným rozvojovým plochám v České republice. Její celková plocha činí 3,6 km². Technická i dopravní infrastruktura byla dokončena v roce 2009.

Průmyslová zóna těží z dobré dopravní dostupnosti. Výborně dostupná silniční síť zabezpečuje plynulou dostupnost zóny. Pouze 6,5 km, u Hulína, se nachází již zmiňovaná Mo-

ravská křižovatka. Jedná se o křižovatku dálnice D1 a rychlostní silnice R55. Tato křižovatka zabezpečuje napojení holešovské průmyslové zóny na evropskou silniční síť TEN. Moravská křižovatka společně s přímým napojením na železnici (neboť byla vybudována vlečka odbočující z tratě Valašské Meziříčí – Kojetín v mezistaničním úseku Holešov – Třebětice) poskytuje ty nejlepší podmínky pro úspěšnou realizaci investorů. Tato trať ústí v nedalekém Hulíně na železniční koridory. V dosahu je i několik mezinárodních letišť. V dosahu jsou letiště v Kunovicích (40 min vozem), Brno-Tuřany (45 min) a Ostrava-Mošnov (60 min). Dále také Praha-Ruzyně (150 min), Bratislava (170 km) a Vídeň (200 km). Důležité je ale zatím spíše vojenské letiště v Přerově-Bochoři, které je od zóny vzdáleno 20 minut vozem. Zde se jedná o zavedení smíšeného provozu (vojenského i civilního), a to především civilní nákladní dopravy. Díky těmto skutečnostem lze holešovskou průmyslovou zónu považovat za ideální pro obsluhu trhu Evropské Unie. [26]



Obr. 15. Maketa Průmyslové zóny.



Obr. 16. Napojení průmyslové zóny na evropskou síť TEN.

8.1.4 Rychlostní silnice R49

Historie rychlostní silnice R49 sahá pouze do roku 1996, kdy byla změněna trasa pokračování dálnice D1 od Vyškova. Podle plánů nepovede dálnice D1 dál na Slovensko (jak bylo rozhodnuto ještě za Československa), ale bude pokračovat směrem na Ostravu a Polsko. Druhé dálniční spojení se Slovenskem (první je D2) se ale nezavrhl. Plánovaná část trasy D1 na Slovensko bude od budoucí hulínské křižovatky (u Kroměříže) nahrazena rychlostní silnicí R49. Ta se stane významnou trasou na území východní Moravy a na hranicích bude navazovat na 19 km dlouhou slovenskou rychlostní silnici R6. Ta se bude u Púchova napojovat na slovenskou dálnici D1 a tak bude zabezpečeno spojení s Tatrami a Košicemi. [24]

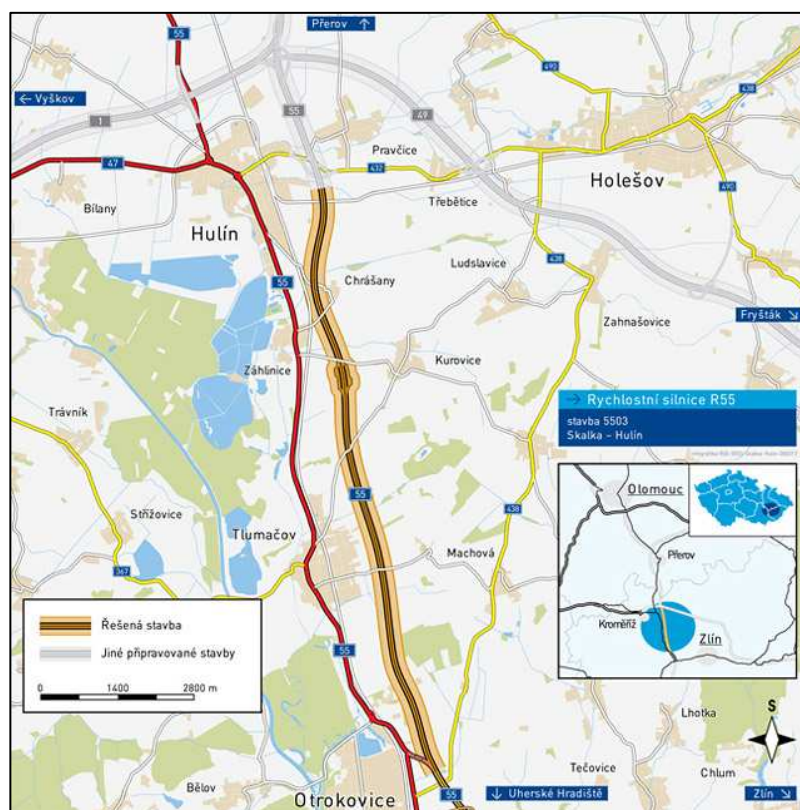
Účelem stavby 4901 Hulín-Fryšták je vybudování kapacitní komunikace. Ta má umožnit převést vysoké intenzity silniční dopravy z komunikací vedených zástavbou Zlína, Otrokovic, Holešova i Hulína.



Obr. 17. Stavba 4901 Hulín – Fryšták.

8.1.5 Rychlostní silnice R55

Usnesením vlády Československé socialistické republiky č. 286 ze dne 10. dubna 1963 byla vymezena jako čtyřpruhová silnice H55 v úseku Oloumouc – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – státní hranice. Několikrát byla výstavba této rychlostní silnice potvrzena vládními usneseními. Rychlostní silnici R55 si vynucují přetěžované silniční tahy v poměrně hustě obydlené oblasti při řece Moravě. Na trase dnešní silnice I/55 leží mnoho měst v těsné blízkosti a doprava mezi nimi je vedena jejich centry (Uherské Hradiště, Strážnice, Veselí nad Moravou). Intenzita dopravy v této oblasti je již dnes vysoká. Projekt R55 je poměrně velkorysý, v jižní části vede v souběhu s železničním koridorem. [24]

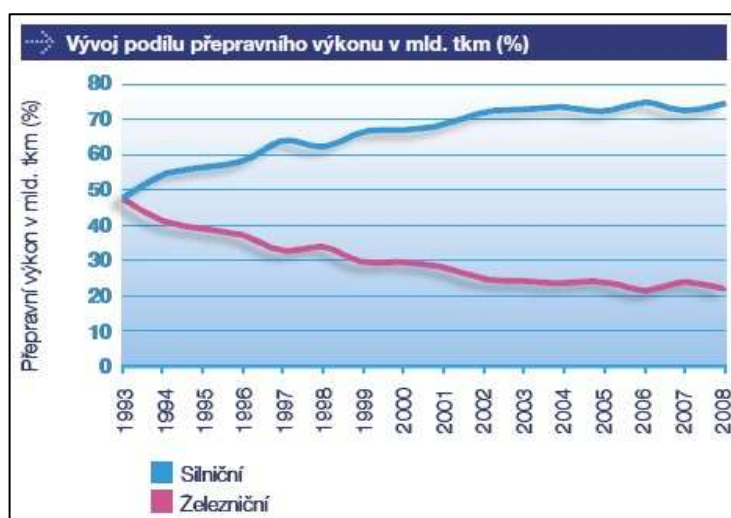


Obr. 18. Stavba 5503 Hulín – Otrokovice.

V současné době je z celé R55 v provozu necelých 18 km dlouhý úsek Hulín – Otrokovice, který spolu s již zprovozněnými úseky dálnice D1 výrazně přispěl k lepšímu napojení Zlínského kraje na republikovou síť silnic a dálnic. Tříkilometrový severovýchodní obchvat Otrokovice byl zprovozněn v říjnu 2006, severního prodloužení k mimoúrovňové křižovatce Hulín s dálnicí D1 se R55 dočkala 3. 12. 2010, kdy byl zprovozněn jak 2,7 km dlouhý úsek

Železniční doprava se podílí na dopravní obsluze území 77 měst a obcí, ve kterých bydlí 401,3 tisíc osob, což je 67,9 % z celkového počtu obyvatel kraje. Na místě je hledání koncepce v organizování osobní dopravy v rámci IDS pro oblasti, kde dochází ke společné nabídce autobusové a železniční dopravy.

V železniční dopravě byla za rok 2008 zaznamenána celková přeprava zboží v objemu 3,65 milionů tun, dovoz (nakládka) tvořila 40,1 % a vývoz (vykládka) 59,9 %. Železniční stanicí s největší přepravou zboží za rok 2008 je stanice Lhotka nad Bečvou na železniční trati 280 s objemem 1,32 milionu tun, což je přibližně 36,2 % z celkového objemu. [21]



Obr. 20. Vývoj přepravního výkonu silniční a železniční přepravy.

Tab. 12. Vývoj nákladní dopravy.

Vývoj nákladní dopravy		1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008*
Přepravní výkon																	
Celkem	mld. tkm	51,646	53,716	56,483	58,266	62,417	53,496	54,61	57,34	57,87	61,49	62,98	61,56	59,17	66,24	65,38	67,33
Železniční	mld. tkm	25,14	22,70	22,63	22,34	21,01	18,71	16,71	17,50	16,88	15,81	15,86	15,09	14,87	14,89	16,30	15,55
Silniční	mld. tkm	25,26	29,81	32,50	34,55	40,64	33,91	36,96	39,04	40,26	45,06	46,56	46,01	43,45	50,37	48,14	50,88
Vodní vnitrozemská	mld. tkm	1,22	1,18	1,32	1,35	0,74	0,82	0,91	0,77	0,70	0,59	0,51	0,41	0,81	0,94	0,90	0,86
Letecká	mld. tkm	0,026	0,026	0,033	0,026	0,027	0,056	0,030	0,038	0,029	0,032	0,042	0,05	0,05	0,05	0,04	0,04
Podíly na přepravních výkonech																	
Železniční	%	48,68	42,24	40,06	38,34	33,66	35,04	30,60	30,51	29,17	25,71	25,19	24,52	25,12	22,48	24,94	23,10
Silniční	%	48,91	55,49	57,54	59,30	65,11	63,33	67,67	68,08	69,57	73,28	73,94	74,74	73,43	76,04	73,63	75,57
Vodní vnitrozemská	%	2,36	2,22	2,34	2,32	1,19	1,53	1,67	1,34	1,21	0,96	0,81	0,66	1,37	1,41	1,37	1,28
Letecká	%	0,05	0,05	0,06	0,04	0,04	0,10	0,06	0,07	0,05	0,05	0,07	0,08	0,08	0,07	0,06	0,05

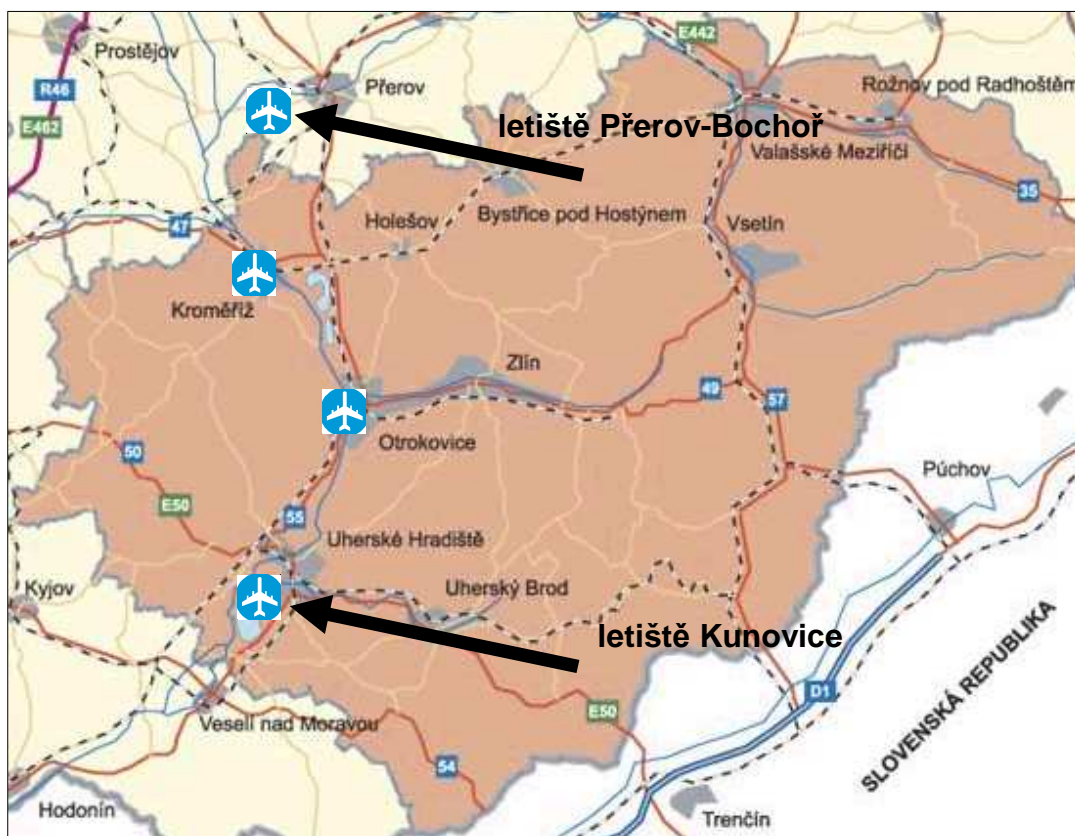
* předběžné údaje

Jak z obrázku (Obr. 20.), tak z tabulky (Tab. 12.) je patrný vztah mezi železniční a silniční nákladní dopravou. V minulých letech to byla právě železniční nákladní doprava, která tvořila páteřní nákladní přepravní síť. V současné době tomu tak není. V současné době tvoří železniční nákladní přeprava pouze cca 23 % podíl na celkově přepraveném nákladu.

Z obrázku (Obr. 20.) je patrné, že ta část nákladu, která se nepřepravila po železnici, se přepravila po silnici.

8.3 Letecká doprava

Letecká doprava se na území Zlínského kraje uplatňuje v přepravě osob pouze okrajově prostřednictvím letiště v Kunovicích. K dispozici jsou ještě další 2 civilní neveřejná letiště v Otrokovicích a v Kroměříži. To je dáno zejména nedostatečným počtem obyvatel (a tím i zákazníků), relativně blízkou polohou mezinárodních dopravních letišť Brno-Tuřany a Ostrava-Mošnov (cca 1:45 – 2:00 hod. jízdy osobním autem), která jsou lokalizována v sousedních krajích, a intenzivní pravidelnou mezinárodní dopravou na letišti Praha-Ruzyně. V současné době však chybí také kvalitní komunikační spojení se Zlínským krajem. Z hlediska Průmyslové zóny Holešov je významné letiště Přerov-Bochoř. Toto letiště, původně však vojenské, je dnes okrajově využíváno již zmiňovanou Průmyslovou zónou. V kraji se nachází také 6 přistávacích ploch pro Leteckou záchrannou službu (Kroměříž, Uherské Hradiště, Valašské Meziříčí, Vsetín, Zlín). [21]

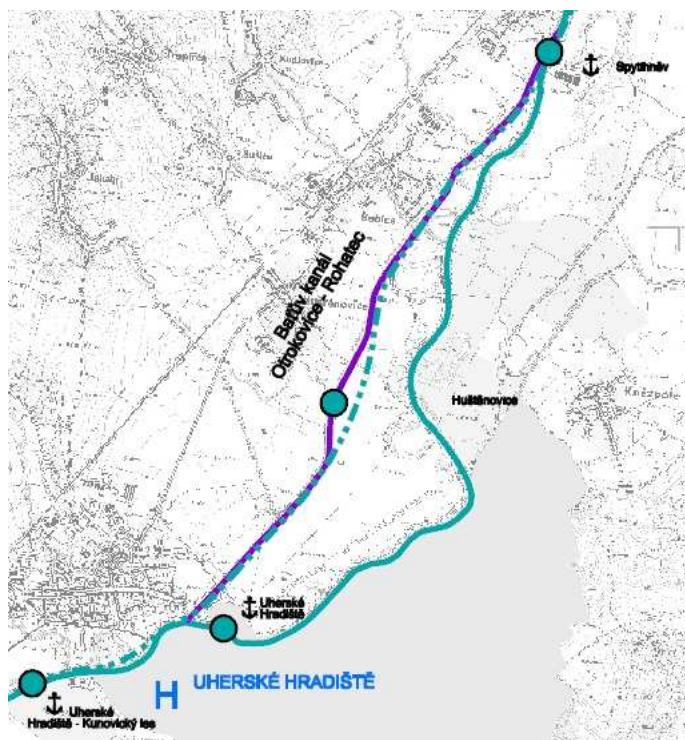


Obr. 21. Letiště v ZLK.

8.4 Vodní doprava

Mezi vodní cesty dopravně významné a využívané patří na území Zlínského kraje vodní tok Moravy, vodní cesta je vymezena od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně průplavu Otrokovice-Rohatec. Rozvoj infrastruktury vodní dopravy zajišťuje svým působením Ředitelství vodních cest ČR jako investorský orgán v oblasti vodních cest, některé investice jsou zajišťovány správcí vodní cesty, na území Zlínského kraje to je Povodí Moravy.

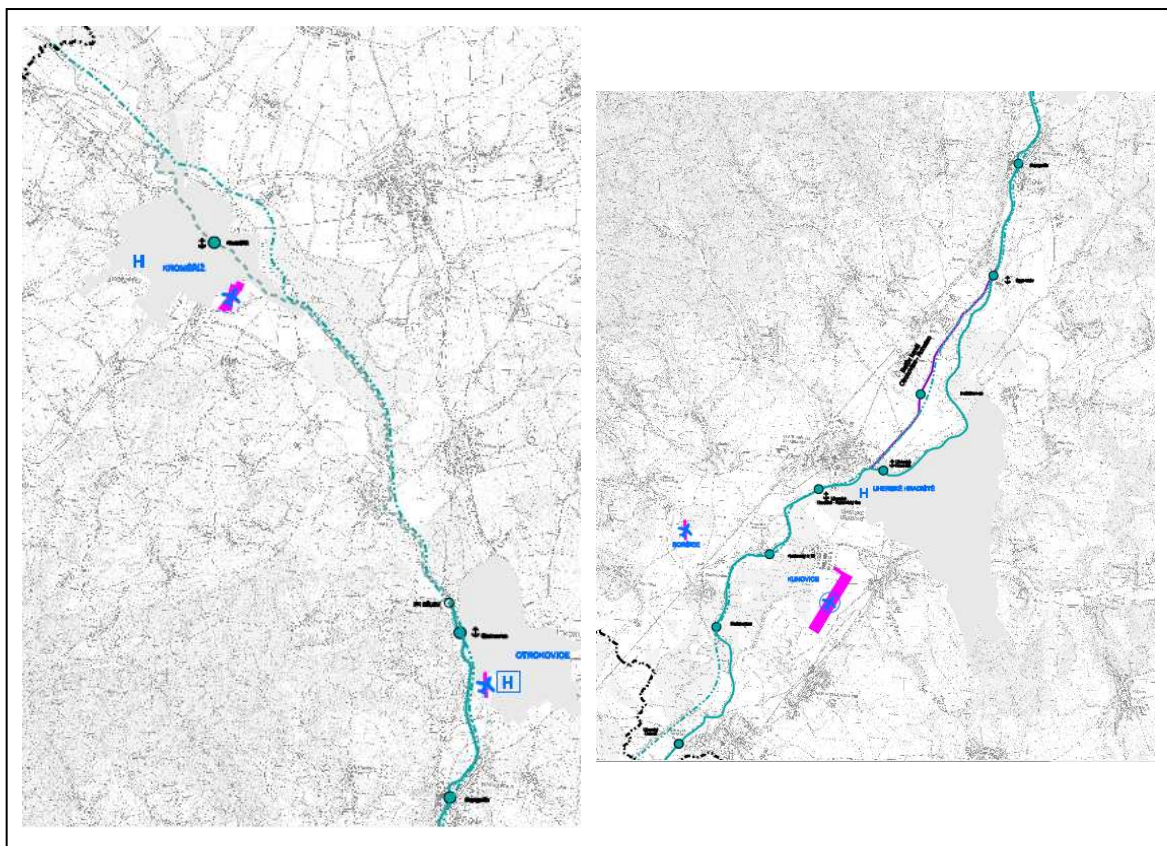
Územím Zlínského kraje prochází historická vodní cesta Bařův kanál. V současné době je přístupno a propojeno 43 km původní trasy Bařova kanálu a 17 km navazujících říčních úseků. Tato historická vodní cesta vznikla v letech 1934-1938. U Otrokovic byl vybudován přístav, dílny na opravu lodí a překladiště. Odtud byla trasa vedena řekou Dřevnicí, dále korytem Moravy do Spytihněvi, plavebním kanálem do Starého Města u Uherského Hradiště, vodním tokem Morava až do Veselí nad Moravou, dále plavebním kanálem, který u Vnorov křížuje řeku Moravu, u Strážnice Veličku a končí v Rohatci. Na trase bylo vybudováno 14 plavebních komor (dnes již neexistující Otrokovice, dále Spytihněv, Babice, Huštěnovice, Staré Město, Kunovský les, Nedakonice, Uherský Ostroh, Veselí, Vnorovy I, Vnorovy II, Strážnice I, Strážnice II, Petrov). [21]



Obr. 22. Bařův kanál.

Vedoucí provozního úseku Závodu Střední Morava (ZSM) Povodí Moravy, s. p. Mgr. Jiří Barouš bilancoval výsledky roku 2010 takto: „Letošní rok nebyl z hlediska plavby tak úspěšný, jako roky předchozí. Důvodem je nám všem známá skutečnost - dvě vlny povodní v květnu a červnu. Více než 60 dní byl na řece Moravě vyhlášen zákaz plavby. Ani deštivější počasí začátku letošního léta příliš nelákalo ke krátkodobé rekreaci. Všechny tyto okolnosti se projeví i na celkové návštěvnosti. Ta byla 53 tisíc návštěvníků, což znamená pokles o 25 % oproti sezóně loňského roku. Přes všechny patné okolnosti, které plavební sezónu provázely, pokračoval trend velkého zájmu o obytné lodě, tedy o dlouhodobou rekreaci. Veškerá kapacita hausbótů byla plně využita, zde byl zaznamenán nárůst o 10 % na 2 500 osob. Významnou měrou se na tomto podílelo PM, které rozšířilo manipulace na plavebních komorách kromě července a srpna také na měsíc červen, a to na celý týden mimo pondělí.“ [28]

Obrázek (Obr. 23.) znázorňuje podobu vodní dopravy ve Zlínském kraji.



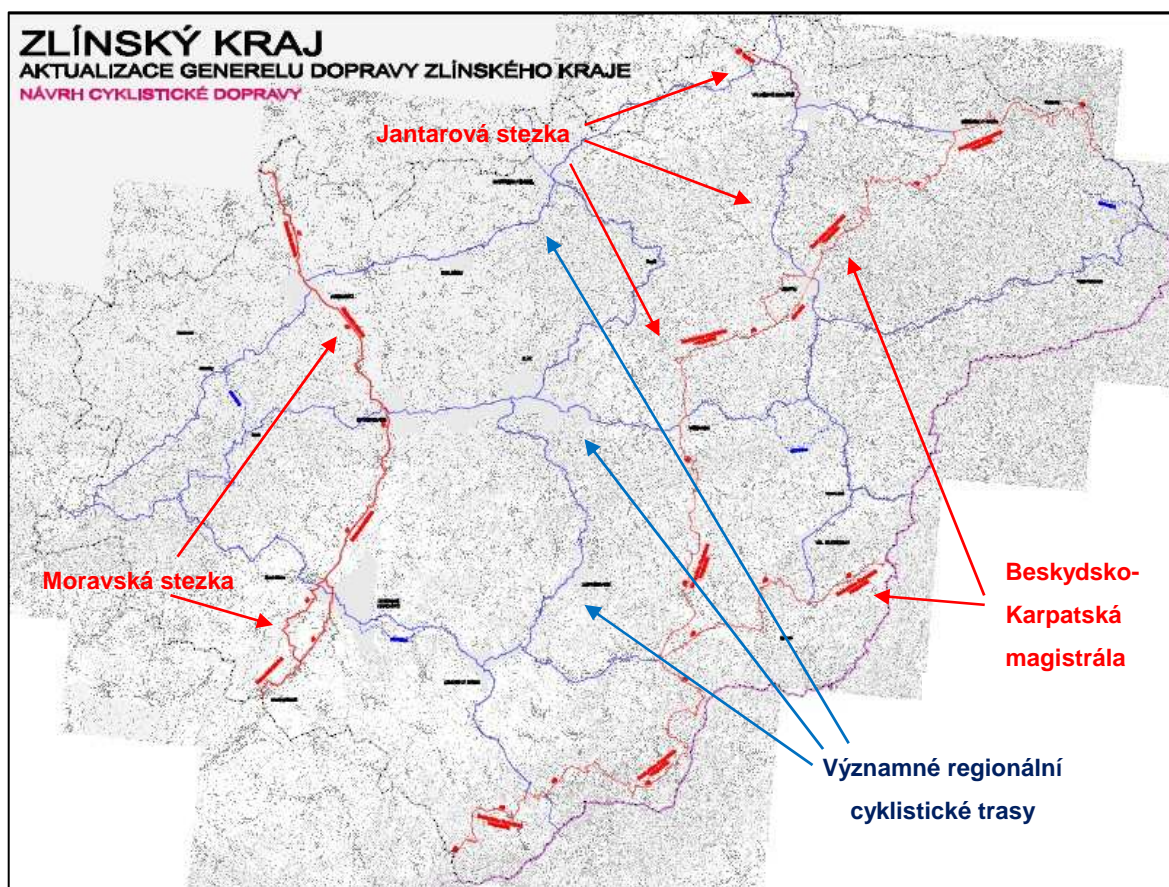
Obr. 23. Splavná část Moravy.

8.5 Cyklistická doprava

Z pohledu cyklistické dopravy probíhají v současnosti územím Zlínského kraje tři dálkové trasy, které jsou převážně součástí mezinárodní cyklistické sítě EuroVelo, a dvě významné trasy regionální.

Na území Zlínského kraje jsou z dálkových tras vyznačeny:

- **Jantarová stezka** (trasa č. 6 EuroVelo Roscoff - Oděsa) vedoucí cípem severní částí kraje
- **Moravská stezka** (trasa č. 9 EuroVelo Polsko - Chorvatsko) sledující tok řeky Moravy ve směru sever – jih
- **Jihovýchodní příhraniční trasa** (Beskydsko-karpatská magistrála), která vede podél hranice se Slovenskou republikou s odbočkou na slovenské území.



Obr. 24. Cyklistické stezky v ZLK.

Zlínský kraj je rájem cykloturistů. Na 175 km kvalitních cyklostezek lze pozorovat rozmanitost přírody regionu, ale také celou řadu památek. Zlínský kraj je rok od roku mezi cyklisty oblíbenější. Vybudovaných stezek stále přibývá, jejich trasy jsou rozmanité a rozdílně náročné. Nachází se zde pestrá nabídka cyklostezek a tras pro různé cílové skupiny. V roce 2009 bylo ve Zlínském kraji vybudováno nejvíce kilometrů cyklostezek v celé České republice. V celé ČR bylo v roce 2009 vystavěno 221,32 km, na Zlínský kraj připadá téměř 25 % z tohoto množství. Ve Zlínském kraji se v roce 2009 vybuďovalo 52,96 km nových cyklostezek. K 1. 1. 2010 měli tedy cyklisté k dispozici 166,17 km cyklostezek. Ve srovnání s ostatními kraji je hustota cyklostezek nejvyšší. [29]

Mezi významné trasy patří:

Cyklostezka Bečva (silniční kola)

- Vsetínská Bečva – úsek Velké Karlovice – Valašské Meziříčí (50 km)
- Rožnovská Bečva – úsek Dolní Bečva – Valašské Meziříčí (33 km)
- Bečva – úsek Valašské Meziříčí – Tovačov (65 km)

Pátevní cyklostezka podél Bat'ova kanálu (silniční kola)

- Kroměříž – Hodonín (80 km)

Hostýnská magistrála (MTB)

- Hostýn – Troják – Lázy (19 km)

Valašská Bike Tour (MTB)

- přes Vsetínské vrchy a Javorníky (340 km značených tras)

Bikemaraton Drásal České spořitelny (MTB)

- cyklistický závod v rámci seriálu Kolo pro život (18. ročník)
- trasy: 115 km: převýšení 3200 m nebo 53 km: převýšení 1500 m [29]

8.6 IDS Zlínského kraje (ZID)

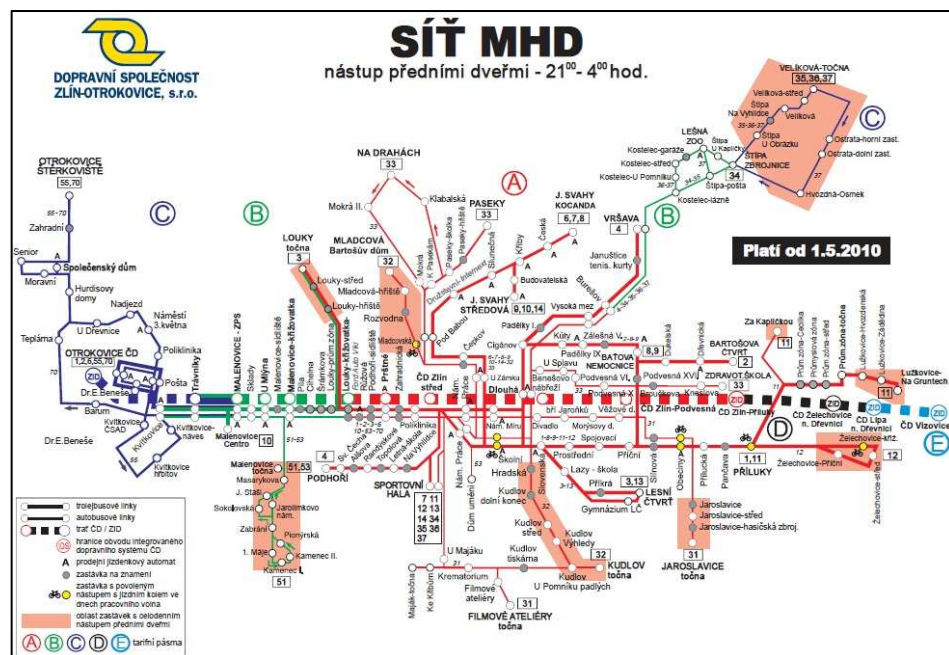
Zlínská integrovaná doprava je dopravní systém, který umožňuje cestujícím přepravu na území města Zlína a v přilehlých vnějších pásmech na jeden přepravní doklad. [31]

Základem ZID je železnice. České dráhy jsou v ZID zastoupeny osobními vlaky na trati 331 Otrokovice – Vizovice. Území, na kterém působí ZID, je rozděleno do pěti pásem:

- Pásmo A: Zlín-Louky – Zlín-Přiluky
- Pásmo B: Zlín-Louky – Otrokovice-Trávníky
- Pásmo C: Zlín-Malenovice zastávka – Otrokovice
- Pásmo D: Zlín-Přiluky – Lípa nad Dřevnicí
- Pásmo E: Lípa nad Dřevnicí – Vizovice.

Ve spojích ČD se používá jednotná jízdenka Zlínská integrovaná doprava, která má dvě označovací pole. Dopravci zapojení do ZID:

- České dráhy, a. s.
- Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s. r. o.



Obr. 25. Integrovaný systém přepravy Zlínského kraje.

9 ZÁKLADNÍ STRATEGICKÉ DOKUMENTY ZLÍNSKÉHO KRAJE

9.1 Generel dopravy Zlínského kraje

Výchozím dokumentem při pořizování územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů je Generel dopravy Zlínského kraje. V současné době lze pracovat s jeho aktualizovanou podobou, neboť původní Generel dopravy ZLK vznikl v letech 2001 – 2004. I nadále slouží jako podklad pro rozhodování orgánů Zlínského kraje. Protože ale vznikl v letech 2001 – 2004, je v současné době tato verze v některých ohledech neaktuální. Proto Zlínský kraj zadal jeho aktualizaci, jejímž cílem je zajistit, aby Generel dopravy mohl i v dalších letech sloužit jako podklad pro strategická rozhodnutí týkající se rozvoje Zlínského kraje v oblasti dopravy. Generel dopravy Zlínského kraje je zařazen mezi územně plánovací dokumenty. Jedná se o základní rozvojový dokument odvětví dopravy, zpracováváný převážně v návaznosti na platnou územně plánovací dokumentaci. Cílem dokumentu je především návrh hlavních směrů rozvoje dopravního systému jako celku, definování dopravní politiky, prostorových nároků jednotlivých druhů doprav a návrh postupu realizace a stanovení ekonomické náročnosti navrhovaných opatření. Generel dopravy Zlínského kraje definuje pro dlouhodobý výhled 15 až 20 let dopravní politiku kraje a slouží pro strategická rozhodování o rozvoji dopravní infrastruktury v kraji. [21]

9.2 Zásady územního rozvoje Zlínského kraje 2009 -- 2020

Zastupitelstvo Zlínského kraje vydalo Zásady územního rozvoje usnesením č. 0761/Z23/08 a to nabylo účinnosti dne 23. 10. 2008. Jedná o dokument obsahující opatření obecné povahy.

Prioritami v oblasti dopravy jsou:

- Podporovat vytváření vhodných územních podmínek pro umístění a realizaci potřebných staveb a opatření pro účinné zlepšení dopravní dostupnosti, dopravní vybavenosti a veřejné dopravní obsluhy kraje a současně pamatovat na rozvoj a zkvalitnění železniční dopravy a infrastruktury pro každodenní i rekreační využití jako rovnocenné alternativy k silniční dopravě, včetně možnosti širšího uplatnění systémů

mu lehké kolejové dopravy jako součásti integrovaného dopravního systému pro ekologicky šetrnou formu dopravní obsluhy území kraje.

- Rozvoj cyklistické dopravy pro každodenní i rekreační využití jako součásti integrovaných dopravních systémů kraje, včetně potřeby segregace cyklistické dopravy a její převádění do samostatných stezek, s využitím vybraných účelových a místních komunikací s omezeným podílem motorové dopravy. [21]

9.3 Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009 – 2020

Cílem Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009 – 2020 je nabídnout scénář jeho významného přiblížení či dosažení průměrné hospodářské úrovně Evropské unie, při respektování principů udržitelného rozvoje. Pokud se vývoj české ekonomiky a společnosti bude i nadále odehrávat v předpokládaných konvergenčních intencích, je v silách regionu Zlínského kraje v roce 2020 dosáhnout průměrné hodnoty EU.

S výhledem do roku 2020 si Zlínský kraj stanovil úkoly ve čtyřech rovinách:

- konkurenceschopná ekonomika (podnikání malých a středních podnikatelů a služby; průmysl, věda, výzkum a inovace, informační a komunikační technologie)
- úspěšná společnost (školy a celoživotní učení; trh práce; sociální služby; zdravotnictví)
- efektivní infrastruktura (životní prostředí a energetika; zemědělství a rozvoj venkova; doprava)
- atraktivní region (cestovní ruch; kultura a památková péče) [21]

10 ANALÝZA KRITICKÝCH ÚSEKŮ Z POHLEDU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ZLÍNSKÉHO KRAJE

Na základě studie Celostátního sčítání dopravy, která byla provedena v roce 2010 Ředitelstvím silnic a dálnic, jsou v této části práce vymezeny kritické nebo obtížné úseky v oblasti dopravy ve Zlínském kraji. Je zřejmé, že na základě této studie lze hovořit a diskutovat pouze úseky spadající do silniční dopravy. [30]

Je nutno podotknout, že silniční doprava je nejpálčivějším problémem v oblasti dopravy Zlínského kraje, ale také problémem vůbec. Jsou vymezeny úseky s nejvyššími naměřenými hodnotami.

Tato problematika je dlouhodobě řešena, přesto se vyskytují lokality, které svojí intenzitou výrazněji negativně působí na obyvatelstvo a také nadměrně zatěžují životní prostředí.

10.1 Vymezení kritických úseků v silniční dopravě

Z uvedené studie Celostátní sčítání dopravy 2010, kterou provedlo Ředitelství silnic a dálnic ČR, vyčnívá několik silničních úseků. V těchto úsecích byly naměřeny nejvyšší hodnoty intenzity dopravy (10 001 a více vozidel během 24 hodin). [30]

Jedná se o silnice:

- **R55** (úsek Otrokovice - Malenovice),
- **I/35** (úsek Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm),
- **I/47** (úsek Kroměříž – Hulín),
- **I/49** (úsek Otrokovice – Zlín – Vizovice),
- **I/50** (úsek Buchlovice – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Brod),
- **I/55** (úsek Hulín – Otrokovice – Staré Město),
- **I/57** (úsek křižovatka s II/487 – Vsetín) a dále (úsek Vsetín – Valašské Meziříčí),
- **I/69** (úsek Rokytnice - Vsetín),
- **II/150** (centrum Valašského Meziříčí),
- **II/367** (centrum Kroměříže),

- **II/438** (úsek Hulín – Holešov),
- **II/490** (úsek v centru Zlína),
- **II/490** (centrum Uherského Brodu),
- **II/497** (úsek v centru Zlína),
- **II/497** (centrum Uherského Hradiště),
- **III/4867** (centrum Rožnov pod Radhoštěm),
- **Místní komunikace č. 36733** (centrum Kroměříže),
- **Místní komunikace č. 49030** (centrum Uherského Brodu)
- **Místní komunikace č. 49018** (Zlín, Jižní Svahy),
- **Místní komunikace č. 05735** (centrum Vsetína)
- **Místní komunikace č. 05737** (centrum Vsetína)

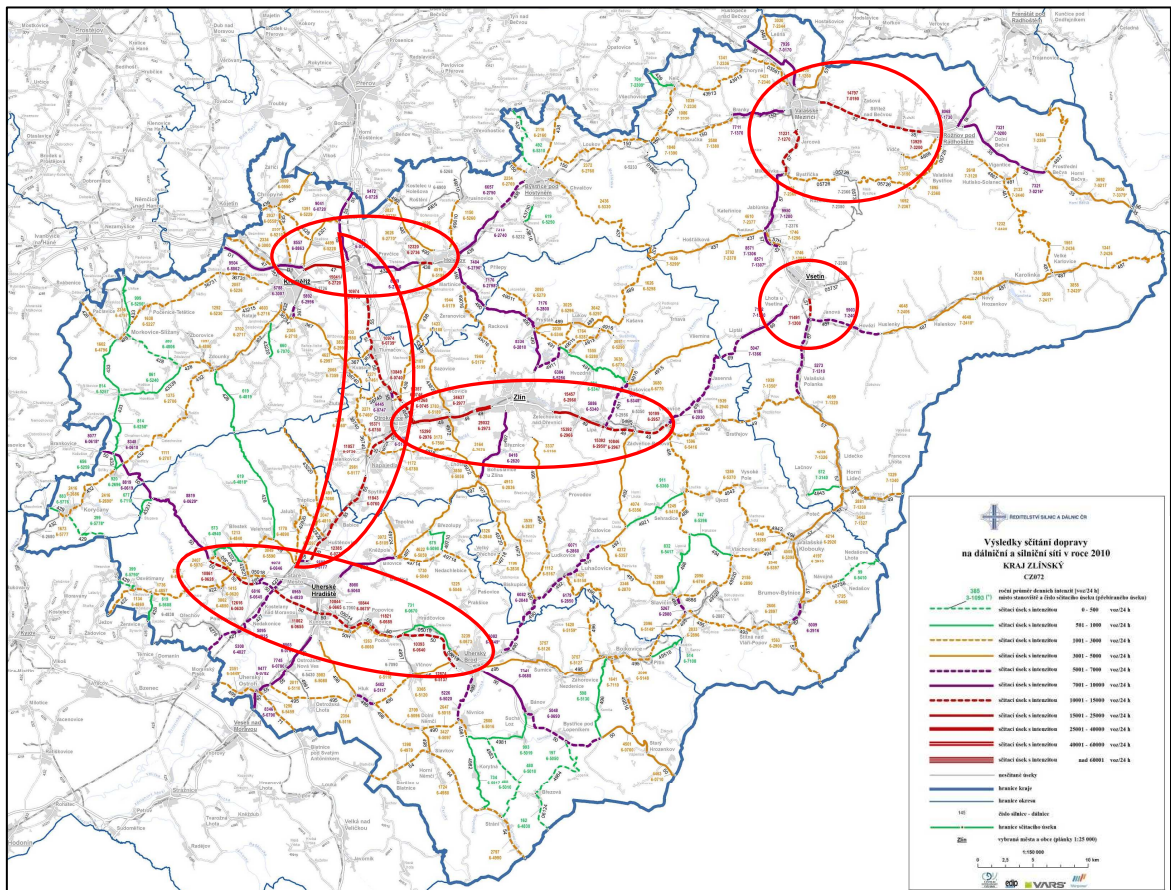
A dále se jedná o silnice, kde byly naměřeny vyšší hodnoty (7 001 – 10 000 vozidel za 24 hodin):

- **I/35** (úsek Rožnov pod Radhoštěm – Prostřední Bečva),
- **I/50** (úsek Brankovice [JHM] – Buchlovice) a dále (úsek Uherský Brod – Bánov),
- **I/55** (úsek Hulín – Říkovice), dále (úsek Kunovice – Veselí nad Moravou),
- **I/58** (úsek Rožnov pod Radhoštěm – Frenštát pod Radhoštěm [MSK]),
- **I/69** (úsek Liptál – Vsetín),
- **II/150** (úsek Valašské Meziříčí – Branky),
- **II/432** (úsek Hulín – Holešov),
- **II/490** (úsek Zlín – Holešov),
- **II/497** (úsek Zlín – Bohuslavice u Zlína) a dále (Uherské Hradiště – Bílovice).

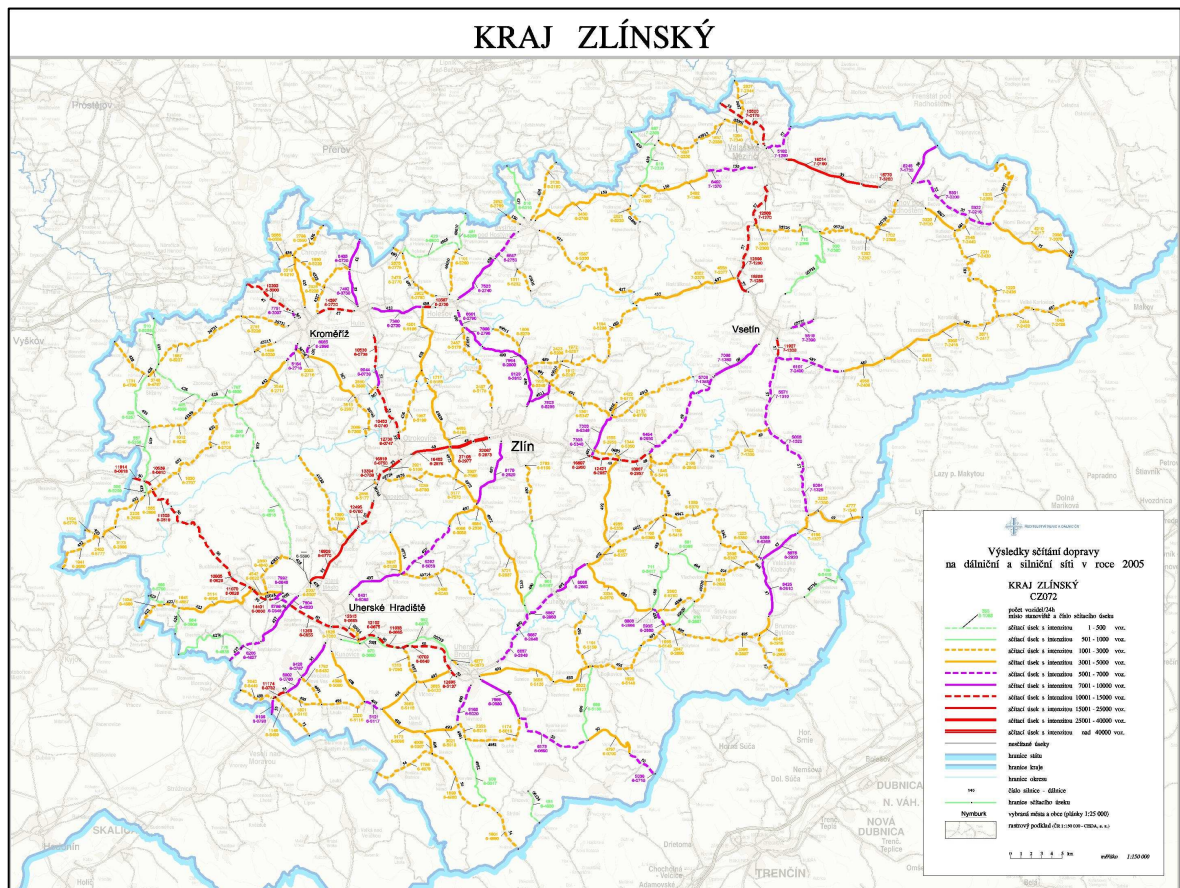
Vše je vidět na obrázku (Obr. 26), který znázorňuje výsledky pořízené Celostátním sčítáním dopravy 2010.

Úseky s nejvyšší intenzitou dopravy jsou rozděleny jako úseky:

- s intenzitou v rozmezí **10 001 – 15 000** během 24 hodin, tj. 9 vozidel / min. - v mapě jsou tyto komunikace vyznačeny přerušovanou červenou čarou.
- S intenzitou v rozmezí **15 001 – 25 000** vozidel během 24 hodin, tj. 14 vozidel / min. Takové jsou vyznačeny nepřerušovanou červenou čarou.
- S intenzitou v rozmezí **25 001 – 40 000** vozidel během 24 hodin, tj. průměrně 23 vozidel / min. Tyto komunikace jsou vyznačeny tlustou červenou čarou.



Obr. 26. Výsledky Celostátního sčítání dopravy 2010.



Obr. 27. Sčítání dopravy 2005.

Na obrázku (Obr. 26.) jsou tyto úseky vyznačeny červenou kružnicí či elipsou. Úseky, které jsou uvedeny, jako úseky s vyššími hodnotami (7 001 – 10 000 vozidel za 24 hodin), jsou v obrázku (Obr. 26.) vyznačeny fialovou plnou čarou.

Je zajímavé srovnat tyto úseky s měřením, které bylo prováděno při Sčítání dopravy v roce v roce 2005. Z obrázku (Obr. 27.) je patrné, že některé úseky byly zahlceny ještě více a na některých se situace nezměnila. Dáno je to jistě především faktem, že během těchto pěti let se stavba dálnice D1 dostala až do Zlínského kraje. Odlehčilo se trase silnice I. třídy I/55 v úseku z Otrokovic do Starého Města a dále silnice I. třídy I/50 ze Starého Města přes Buchlovice směrem na Brno, respektive na dálnici D1, respektive doprava odtud byla přesunuta.

Problémem ovšem není pouze nákladní doprava, ale především osobní, jak ukazuje tabulka (Tab. 13.). Následující tabulka ukazuje úseky s nejvyššími naměřenými hodnotami v roce 2010 společně s podílem nákladní dopravy na celkovém počtu.

Tab. 13. Úseky s nejvyššími intenzitami silniční dopravy. [vlastní]

Sčítací úsek	Sčítací úseky dle ŘSD 2010	Průměrná intenzita dopravy v úseku	Z toho nákladní (lehká + těžká)	
I/35 (úsek Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm)	7-0176, 7-0181, 7-1261, 7-0191, 7-0196, 7-0192, 7-0190, 7-3200, 7-3201, 7-3251	14694	2244	15,27%
II/150 (centrum Valašského Meziříčí)	7-1376	11351	1092	9,62%
III/4867 (centrum Rožnov pod Radhoštěm)	7-3121	12220	1108	9,07%
I/47 (úsek Kroměříž – Hulín)	6-2722, 6-2720, 6-2721, 6-2975	13932	2481	17,80%
II/367 (centrum Kroměříže)	6-3002	12177	1481	12,16%
II/438 (úsek Hulín – Holešov)	6-2736, 6-2737, 6-2743, 6-2742	11249	1789	15,90%
R55 (úsek Otrokovice - Malenovice)	6-0746, 6-0745	10813	2784	25,75%
I/49 (úsek Otrokovice – Zlín – Vizovice)	6-2976, 6-2977, 6-2973, 6-2971, 6-2961, 6-2962, 6-2960, 6-2966, 6-2967, 6-2957	17593	2734	15,54%
II/490 (centrum Zlína)	6-2811, 6-2813	16325	1400	8,57%
Místní komunikace č. 49018 (centrum Zlína)	6-2911	19326	1896	9,81%
I/50 (úsek Buchlovice – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Brod)	6-0628, 6-0630, 6-0655, 6-0665, 6-0675, 6-0685, 6-0640, 6-5137, 6-5140	11358	2923	25,73%
II/497 (centrum Uherského Hradiště)	6-5071	15634	1791	11,46%
II/490 (centrum Uherského Brodu)	6-5021, 6-0681	11091	1236	11,14%
Místní komunikace č. 49030 (centrum Uherského Brodu)	6-0682	10096	1104	10,94%
I/55 (úsek Hulín – Otrokovice – Staré Město)	6-0731, 6-0732, 6-0738, 6-0739, 6-0740, 6-0741, 6-0742, 6-0751, 6-0750, 6-0756, 6-0752, 6-0761, 6-0760, 6-0770, 6-0642, 6-0643, 6-0651, 6-0652, 6-0653, 6-0662	15010	3017	20,10%
I/57 (úsek křižovatka s II/487 – Vsetín)	7-1300	11491	1573	13,69%
I/57 (úsek Vsetín – Valašské Meziříčí)	7-1287, 7-1270, 7-1277, 7-1276, 7-1272, 7-1271, 7-1266	12180	1970	16,18%
I/69 (úsek Rokytnice - Vsetín)	7-1362	10486	1677	15,99%
Místní komunikace č. 05735 (centrum Vsetína)	7-1361	13649	1453	10,65%
Místní komunikace č. 05737 (centrum Vsetína)	7-1301	10962	1135	10,35%

Tabulka (Tab. 13.) znázorňuje sčítací úseky s nejvyššími naměřenými hodnotami. Podle označení ŘSD je uvedeno, ve kterém úseku byly hodnoty naměřeny a jaké jsou celkové hodnoty v průměru pracovních dní (Po – Pá) a volných dní (mimo svátky). Je rozčleněna podle místní příslušnosti, tedy ne hierarchicky podle třídy komunikace. Takové seřazení je

vhodnější pro hledání mezi hodnotami. Snáze lze nalézt hodnoty z blízké lokace. Tabulka také ukazuje, jaký je vztah mezi podílem osobních automobilů a nákladních automobilů (těžkých motorových vozidel).

Nejvyšší hodnoty byly naměřeny na silnici I/49 ve sčítacím úseku 6-2973, což je Třída Tomáše Bati ve Zlíně, sčítací úsek je vymezen křižovatkami Třídy T. Bati a ulicí U Dřevnice (Zlín – Louky) a ulicí Topolová (Zlín – Prštné), která se napojuje na Tř. T. Bati. V tomto sčítacím úseku bylo naměřeno 29032 všech vozidel (tj. 20 vozidel každou minutu / 24 hodin). Hodnota je opět průměrem dopravy v pracovní dny a volné dny. Podíl nákladních vozidel je 4071, což je 14,02 %.



Obr. 28. Sčítací úsek 6-2973.

Druhá největší hodnota byla naměřena ve sčítacím úseku 6-2971. Tento úsek se nachází opět na Třídě T. Bati ve Zlíně a přípojnou ulicí Topolová a končí křižovatkou Tř. T. Bati s ulicí Březnická. Zde bylo naměřeno 26317 všech vozidel, tj. 18 vozidel každou minutu / 24 hodin. Zde je podíl nákladních vozidel 3538, což je 13,44 %.



Obr. 29. Sčítací úsek 6-2971.

Podle tabulky (Tab. 23.) lze komunikace s nejvyšší intenzitou dělit do dvou skupin.

Za prvé jsou to komunikace v centrech měst ve Zlínském kraji. Především centrum Zlína, ale také centrum Vsetína, Kroměříže, Uherského Brodu, Valašského Meziříčí i Rožnova pod Radhoštěm. Každý den jsou tato centra pod náporom vysoké intenzity dopravy. Nejenom komunikace, ale především obyvatelé těchto měst jsou vystaveni zvýšenému hluku a exhalacím. Z těchto skutečností je zřejmé, že nejhůře zasažena jsou centra měst v kraji. Dáno je to také skutečností, že velká část dopravy v centrech je pouze průjezdová a v centru se nezdržuje. V případě Zlína působí také geografická poloha, v údolí mezi kopci, na kterých je obytná zástavba. A uprostřed hlavní tah.

Za druhé to jsou silnice mimo městské aglomerace. Mezi nejvytíženější patří I/49: Otrokovice – Zlín – Vizovice (17593 vozidel), I/55: Hulín – Otrokovice – Staré město (15010 vozidel), I/35: Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm (14694 vozidel), I/47: Kroměříž – Hulín (13932 vozidel), I/57: Vsetín – Valašské Meziříčí (12180 vozidel), I/50: Buchlovice – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Brod (11 358 vozidel). Nákladní doprava v tomto ohledu není vůbec zanedbatelná. Na I/47 v úseku z Kroměříže do Hulína je celých 17,8 % (2481) podíl nákladních vozidel. Na I/50 z Buchlovic do Uherského Brodu je tento podíl ještě vyšší, 25,73 % (2923), tedy každé čtvrté vozidlo je nákladní. V absolutních hodnotách nejvíce těžkých vozidel projede na komunikaci I/55 z Hulína do Starého Města, bylo průměrně naměřeno 3017 těžkých vozidel za každých 24 hodin, což je 20,10 % z celkového počtu vozidel na této komunikaci. Je třeba zmínit Rychlostní silnici R55, která podle Sčítání dopravy 2010 pojme denně 10813 vozidel, z toho 2784 (25,75 %) těžkých a tak ulehčí Otrokovickým a především křižovatce silnic I/55 a I/49 ve Zlíně Kvítovicích.

V oblasti nákladní dopravy lze dlouhodobě sledovat opačný trend než přesun k ekologičtějším druhům dopravy a tedy snaha o udržitelnost dopravy. Nákladní přeprava se dlouhodobě přesouvá z železnice na silnici. Vypovídá o tom již zmiňovaný obrázek (Obr. 20. Vývoj přepravního výkonu silniční a železniční přepravy.). Tak jak je možné nalézt také ve strategických dokumentech ZLK, ve všech třech, které jsou zde uvedeny, je třeba se věnovat otázkám udržitelnosti životního prostředí nejen pro budoucí generace, ale také pro ty současné. Ovšem argument pro silniční nákladní přepravu je především v její velké flexibilitě.

11 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ZLÍNSKÉHO KRAJE

V této kapitole je zhodnocena dopravní obslužnost území Zlínského kraje metodou SWOT. Definice této metody je uvedena v první kapitole, kde je společně s cíli práce popsána také metodika práce.

11.1 SWOT Analýza

Silné stránky

- dálniční síť na území kraje
- ideální podmínky pro cykloturistiku, ale i cyklistickou dopravu jako takovou na území celého kraje
- započatá výstavba kapacitních rychlostních silnic R49, R55
- plánovaný odvod tranzitní dopravy z center měst v kraji
- napojení průmyslových zón na kvalitní dopravní infrastrukturu
- dobrá návaznost systémů MHD v okolí krajského města
- dokončená modernizace tranzitní celostátní železnice č. 330
- významná poloha v otázce propojení dálniční sítě se Slovenskem
- v rámci MHD a IDS využívání ekologické přepravy (trolejbusy)

Slabé stránky

- nízká využitelnost Integrovaného dopravního systému (ve srovnání s např. IDS JMK)
- neexistence obchvatů větších měst
- tranzitní doprava probíhá centry měst
- neprovázanost železniční a autobusové dopravy
- úbytek zemědělské půdy a volné krajiny v kontextu výstavby rychlostních silnic

Příležitosti

- zvyšování veřejného povědomí o udržitelném rozvoji, udržitelné dopravě
- příliv investic a investorů
- zvýšení hodnoty a atraktivity území
- rozvoj cestovního ruchu, turismu
- vyšší přístupnost regionu
- efektivní zapojení Strategické průmyslové zóny Holešov
- zlepšení životního prostředí ve městech kraje
- elektrizace trati č. 331 a její napojení na železniční síť vyššího významu
- rozvoj cyklistické dopravy ve městech
- rozvoj letecké dopravy a zvýšení významu otrokovického letiště
- větší propagace ZID

Hrozby

- nedostatek finančních prostředků na výstavbu rychlostních silnic
- nedodržení termínů zadání stavebních prací rychlostních silnic
- tlak ze strany zájmových skupin (environmentálních)
- neřešení stávající situace – nárůst automobilizace
- přílivem velkých investorů způsobený úbytek drobného podnikání

12 FORMULACE DOPORUČENÍ KE ZKVALITNĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ZLÍNSKÉHO KRAJE

Formulace doporučení k plynulejší dopravní obslužnosti vycházejí především z poznatků ze současného stavu dopravy ve Zlínském kraji a také z údajů zjištěných z Celostátního sčítání dopravy 2010.

Vezmeme-li v potaz formulace cílů udržitelné dopravy, tak jak vycházejí z formulace cílů udržitelného rozvoje, tedy tři základní oblasti: sociální oblast, ekonomickou oblast a environmentální oblast, musíme zároveň připustit, že v rámci Zlínského kraje je skutečně pole působnosti široké.

V současné době se Zlínský kraj potýká s neutuchající situací v silniční dopravě. Situace v krajském městě Zlín odráží situaci i v jiných městech kraje. Nebylo tedy takovým překvapením, že zlínská Třída Tomáše Bati si udržela prvenství, co se intenzity dopravy týká.

Již ve SWOT Analýze bylo formulováno doporučení k řešení situací ve městech. Nutno podotknout, že kroky směřující ke zlepšení situace jsou zachyceny ve strategických dokumentech kraje, tedy jak v Generelu dopravy, tak v Zásadách územního rozvoje, tak i ve Strategii rozvoje Zlínského kraje.

Prvním doporučením je jistě odvést dopravu z center měst. Jak již bylo uvedeno, kroky ke zdárnému splnění tohoto cíle a doporučení již byly učiněny. A to především zahájením výstavby rychlostních silnic R49 a R55. Do budoucna je jistě poloha Zlínského kraje výhodná z hlediska kraje sousedícího přímo přes hranici se Slovenskem. Ovšem do té doby, než bude kapacitní rychlostní silnice R49 dokončena, tak jak zlínská aglomerace, tak i uherskohradištská a okolí budou úpět pod náparem tranzitní dopravy. Nejen ony, ale i další, jako například Valašské Meziříčí, či Kroměříž nebo Hulín. Také rychlostní silnice R55 by mohla do budoucna ulehčit silnici I. třídy I/55 a pomoci vyřešit otázku Kroměřížska, Uherskohradištska i Otrokovic. Zlínský kraj má své cíle jasně stanoveny. Má definovány své priority a jednou z nich jsou právě R49 a R55. Úsilí, vynaložené na rozběhnutí stavby a také na dostavbu těchto rychlostních komunikací a také přivedení dálnice D1 na území kraje, bylo enormní. Vedení kraje by mělo dále usilovat a ve spolupráci se státem dále jednat a prosazovat výstavbu jednotlivých tahů rychlostních komunikací, usilovat o vyčlenění prostředků na tyto stavby a tím podporovat i celkový rozvoj kraje.

Dalším způsobem, jak ulehčit dopravě ve velkých městech a zachovat si tak zdravé prostředí pro život, a uchovat jej pro příští generace, je zapojení integrovaného dopravního systému do přepravy, jako alternativy k osobní automobilové přepravě. Toto téma je ještě více aktuální díky faktu, že do velké části MHD jsou zapojeny trolejbusy. Doporučení směřuje určitě také k propagaci ZID. Zřejmě se nikdy nedočkáme takového pokrytí regionu integrovaným systémem přepravy jako například v Jihomoravském kraji, protože zatím chybí páteřní přeprava, kterou je železnice. Ale i toto je jistě krok správným směrem, protože železnice jednoduše přepraví, bez dalšího přímého zvyšování nákladů, velký počet pasažérů na dlouhou vzdálenost. Krokem správným směrem jistě bylo zavedení společných jízdenek pro MHD i vlak. Kdy na jednu jízdenku lze cestovat vlakem a následně i MHD. Díky tomuto kroku nelze v současné době dosáhnout levnější hromadné přepravy mezi Otrokovicemi a Zlínem.

Nesporným zlepšením by také bylo zavedení organizované cyklistické dopravy ve městech. Například po vzoru některých zahraničních měst. Před nějakou dobou již o podobném záměru informovalo i Hlavního města Praha. Systém funguje na jednoduchém principu zaplacení zálohy, nahrání kreditů na kartu a potom si cyklista jezdí, jak chce a kredity se mu odečítají. Poté kolo vrátí na některý ze stojanů a jde si po svých. Domnívám se, že by se tímto způsobem (ve spolupráci s větším využitím MHD) dalo ušetřit i spoustu parkovacích míst ve městech.

Výbornou příležitostí je i prodloužení plavby po Moravě až do Kroměříže, odkud by se mohlo využívat multimodální přepravy. Silnice I/55 prakticky kopíruje v tomto úseku Moravu a tímto způsobem by se dalo ušetřit životní prostředí a také využít neekologičtější způsob přepravy směrem na jih k hranicím se Slovenskem.

Není sporu o tom, že Zlínský kraj velmi úspěšně buduje cyklostezky a že zlínský region je pro cyklisty učiněným rájem. Rovinatá oblast kolem Baťova kanálu se může lehce vystřídat s kopcovitou oblastí Beskyd. Kladně hodnotím úroveň cyklostezek ve Zlínském kraji, byla odvedena spousta dobré práce. Velmi kladně působí také fakt, že uměle vytvořené asfaltové stezky se v přírodě mění na přírodní a s přirozeným podkladem. Přírodní a historické bohatství je velmi silnou stránkou Zlínského kraje, které bychom ale měli chránit, aby vydrželo i pro další generace.

ZÁVĚR

Cílem této práce bylo zhodnotit současný stav dopravní obslužnosti Zlínského kraje. Vymezit kritické úseky a navrhnout opatření směřující k plynulejší dostupnosti území.

V teoretické části jsou nejprve vymezeny cíle práce a poté jsou pomocí odborné literatury identifikovány základní pojmy, jako je udržitelná doprava, rozvoj, udržitelný rozvoj či dopravní infrastruktura. V další části je objasněna legislativa v oblasti dopravy. Především se jedná o legislativu v silniční dopravě a dále v drážní, letecké a vodní. Jsou uvedeny také příslušnosti k jednotlivým komunikacím podle zákona č. 13/1997 Sb., respektive podle § 40 tohoto zákona. V první řadě je to Ministerstvo dopravy, které mimo jiné rozhoduje o zařazení komunikace do kategorie dálnice nebo silnice I. třídy. Dále jsou to Krajské úřady, které mají na základě tohoto zákona svěřeny silnice II. a III. třídy. V další fázi teoretické části je popsán Operační program Doprava, jako klíčový strukturální dokument v oblasti dopravy. Je zaměřen především na zkvalitnění infrastruktury a vzájemné propojenosti železniční, silniční a říční dopravy v rámci Transevropských sítí (TEN-T). Na závěr teoretické části jsou okrajově zmíněny procesy SEA a EIA. Jedná se o posuzování vhodnosti staveb nebo činností na životní prostředí. Jejich smyslem je zjistit, popsat a komplexně vyhodnotit předpokládané vlivy připravovaných záměrů na životní prostředí. Hlavním cílem procesu je zmírnit nepříznivé vlivy na životní prostředí.

V praktické části je nejprve vymezeno a charakterizováno vybrané území. Také je diskutováno správní uspořádání a demografické ukazatele. Další fáze praktické části se zabývá geografii regionu a poté zhodnocení současného stavu dopravní obslužnosti území. Nutno podotknout, že na území se nachází 2 118,3 km (údaj k 1. 7. 2010) dálnic, rychlostních silnic i silnic I., II. a III. třídy. Hustota silniční sítě v území je nižší než celorepublikový průměr, ale i přesto odpovídá potřebám dopravního napojení a dopravní obsluhy. Analýze současného stavu byla podrobena také doprava železniční, letecká, vodní, cyklistická a také Zlínský dopravní systém (ZID). Jsou zde také uvedeny základní strategické dokumenty Zlínského kraje, ve kterých je, mimo jiné, kladen velký důraz na udržitelnost dopravy a udržitelný rozvoj. Analýze současného stavu silniční sítě je věnován poměrně velký prostor, neboť řešící část se zabývá právě silniční dopravou. V řešící části byla provedena analýza kritických úseků z pohledu dopravní obslužnosti na základě výsledků Celostátního sčítání dopravy v roce 2010. Podle výsledků byly určeny úseky, na kterých byly naměřeny nejvyšší hodnoty. Jsou to tyto úseky: R55 (úsek Otrokovice - Malenovice), I/35 (úsek Va-

lašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm), I/47 (úsek Kroměříž – Hulín), I/49 (úsek Otrokovice – Zlín – Vizovice), I/50 (úsek Buchlovice – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Brod), I/55 (úsek Hulín – Otrokovice – Staré Město), I/57 (úsek křižovatka s II/487 – Vsetín) a dále (úsek Vsetín – Valašské Meziříčí), I/69 (úsek Rokytnice - Vsetín), II/150 (centrum Valašského Meziříčí), II/367 (centrum Kroměříže), II/438 (úsek Hulín – Holešov), II/490 (úsek v centru Zlína), II/490 (centrum Uherského Brodu), II/497 (úsek v centru Zlína), II/497 (centrum Uherského Hradiště), III/4867 (centrum Rožnov pod Radhoštěm), Místní komunikace č. 36733 (centrum Kroměříže), Místní komunikace č. 49030 (centrum Uherského Brodu), Místní komunikace č. 49018 (Zlín, Jižní Svahy), Místní komunikace č. 05735 (centrum Vsetína), Místní komunikace č. 05737 (centrum Vsetína). Na všech těchto úsecích byly naměřeny nejvyšší hodnoty v kraji. Jsou to hodnoty od 10 001 – 40 000 vozidel během 24 hodin (souhrnně). Nutno podotknout, že od roku 2005, kdy bylo poslední sčítání dopravy, se situace nepatrně vyvinula, neboť stavba dálnice D1 se během těchto pěti let dostala na území Zlínského kraje. Tedy některým úsekům se odlehčilo, jiným naopak. Problémem ovšem, jak by se mohlo zdát, není pouze nákladní doprava, ale také osobní. Výsledky měření byly dále rozděleny do dvou skupin. První skupina jsou vysoké výsledky v centrech měst v kraji. Druhá skupina jsou naměřené výsledky na hlavních tazích. Absolutně nejvyšší hodnota byla naměřena na sčítacím úseku č. 6-2973, což je část Třídy T. Bati, a to v části mezi Zlín – Louky a Zlín – Prštné. Zde byla naměřena hodnota 29032 vozidel během 24 hodin, což je přibližně 20 vozidel každou minutu / 24 hodin. Ovšem úseků s vysokými hodnotami je celá řada. Jsou to všechna větší města (Zlín, Vsetín, Uherské Hradiště, Kroměříž, Hulín, Valašské Meziříčí). A dále jsou to hlavní tahy. Nejvyšší hodnoty byly naměřeny na silnici I/49: Otrokovice – Zlín – Vizovice (průměrně 17593 vozidel), dále I/55: Hulín – Otrokovice – Staré Město (15010 vozidel), I/35: Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm (14694 vozidel), I/47: Kroměříž – Hulín (13932 vozidel), I/57: Vsetín – Valašské Meziříčí (12180 vozidel), I/50: Buchlovice – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Brod (11 358 vozidel). Ovšem nákladní doprava v tomto ohledu není vůbec zanedbatelná. Pohybuje se kolem 18 % podílu.

Formulace doporučení se týká především dopravy ve městech. Kroky potřebné ke snížení dopravy (odvedení dopravy) ve městech ZLK jsou zachyceny ve strategických dokumentech, v Generelu dopravy, v Zásadách územního rozvoje a také ve Strategii rozvoje Zlínského kraje. K odvedení dopravy z měst přispějí nedokončené rychlostní silnice R49 a

R55, protože Zlínský kraj je tranzitní oblastí, což může být výhodou ve chvíli, kdy bude silniční infrastruktura plně připravena, do té doby bude zřejmě situace dosti podobná jako v dnešních dnech. Podrobněji o doporučeních pojednává kapitola 12 a také kapitola 11, ve které zpracována SWOT Analýza. Domnívám se, že jsem splnil cíle, které jsem vytýčil na začátku teoretické části a jsem rád, že jsem se mohl touto problematikou zabývat.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Monografická publikace

- [1] ADAMEC, V. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha : Grada Publishing, 2008. 160 s. ISBN 978-80-247-2156-9.
- [2] HÁJEK, Oldřich. a kol. *I. Sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji."* 1. vyd. Zlín : Univerzita Tomáše Bati, 2005. 101 s. ISBN 80-7318-351-X.
- [3] EISLER, J. *Podniky a podnikání v dopravě*. Praha : VŠE, 2000. 101 s. ISBN 80-245-0111-2.
- [4] 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.
- [5] STEJSKAL, Jan; KOVÁRNÍK, Jaroslav. *Regionální politika a její nástroje*. 1. vydání. Praha: Portál, 2009. 212 s. ISBN 978-80-7367-588-2.
- [6] MOLDAN, Bedřich, et al. *Ekonomické aspekty ochrany životního prostředí: situace v České republice*. 1. vydání. Praha: Karolinum, 1997. 307 s. ISBN 80-7184-434-9.
- [7] BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, H; MÁCA, V. *European research on socio-economic barriers to sustainable mobility. A text prepared for the first Mobidays – Sustainable Mobility Days – conference in Prague*. Praha : UK, 2007. 89 s. ISBN 978-80-87076-04-0.
- [8] KELLER, J. *Přemýšlení s Josefem Vavrouškem*. Praha : G plus G, 1995. 175 s. ISBN 80-901896-1-X.

Seriálové publikace

- [9] SUCHÁČEK, J. Regionální vývoj v České republice po roce 1990: reformace či deformace?. *Ekonomická revue*. 2005, 8., 4, s. 37-51. ISSN 1212-3951.

Absolventské práce

- [10] MARADA, Miroslav. *Dopravní hierarchizace středisek v Česku: vztah k organizaci*. Praha, 2003. 116 s. Dizertační práce. UK v Praze.

- [11] SEIDENGLANZ, Daniel. *Dopravní charakteristiky venkovského prostoru*. Praha, 2003. 195 s. Dizertační práce. Masarykova Univerzita v Brně.

Webové stránky

- [12] Česká informační agentura životního prostředí [online]. 2011 [cit. 2011-08-15]. Udržitelný rozvoj. Dostupné z WWW: <[http://www.cenia.cz/__C12571B20041E945.nsf/\\$pid/MZPMSFHV0HSB](http://www.cenia.cz/__C12571B20041E945.nsf/$pid/MZPMSFHV0HSB)>.
- [13] RYNDA, Ivan. Trvale udržitelný rozvoj. *Trvale udržitelný rozvoj* [online]. 2007, [cit. 2011-08-15]. Dostupný z WWW: <[http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/\\$pid/MZPMSFHV0HSB/\\$FILE/tur.pdf](http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/$pid/MZPMSFHV0HSB/$FILE/tur.pdf)>.
- [14] Česká informační agentura životního prostředí [online]. 2011 [cit. 2011-08-15]. Středoevropské centrum pro management. Dostupné z WWW: <<http://www.finance-management.cz/080vypisPojmu.php?IdPojPass=59&X=SWOT+analyza>>.
- [15] *Strategie udržitelného rozvoje ČR 2004* [online]. Praha : -, 2004 [cit. 2011-08-15]. Dostupné z WWW: <http://www.google.cz/url?sa=t&source=web&cd=3&sqi=2&ved=0CCoQFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.esfcr.cz%2Fmodules%2Fdownload%2Ffile.php%3Frew%3D%2F1292%2FSUR.pdf&rct=j&q=strategie%20udr%20C5%BEiteln%C3%A9%20rozvoje%202004&ei=dOdITqXUBIj2sga6ouiGBA&usg=AFQjCNFuVV25b0GHc058TM2uHgTdtOzkLQ&sig2=knLBmL_3dkBYZCi94psbbw&cad=rja>.
- [16] *Průvodce trvale udržitelnou dopravou* [online]. Praha : -, 2004 [cit. 2011-08-15]. Dostupné z WWW: <http://old.cdv.cz/text/vz/vz2/pvz2_21.pdf>.
- [17] *Environmentally Sustainable Transport* [online]. Paris : -, 2004 [cit. 2011-08-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.richardgilbert.ca/Files/2004/EST,%20Concept,%20Goal,%20and%20Strategy.pdf>>.
- [18] Ministerstvo Dopravy [online]. 2011 [cit. 2011-08-15]. Ministerstvo Dopravy. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcz.cz/>>.
- [19] *Strukturální fondy* [online]. 2011 [cit. 2011-08-15]. OPD. Dostupné z WWW: <www.strukturalni-fondy.cz>.

- [20] ČSÚ [online]. 2011 [cit. 2011-08-15]. ČSÚ Zlínský kraj. Dostupné z WWW: <<http://www.zlin.czso.cz/>>.
- [21] *Generel dopravy Zlínského kraje* [online]. 2011 [cit. 2011-08-15]. Generel dopravy Zlínského kraje. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=28640&doctype=ART&&cpi=2>>.
- [22] ŘSD [online]. 2011 [cit. 2011-08-15]. ŘSD. Dostupné z WWW: <www.rsd.cz>.
- [23] *Zlínský Kraj* [online]. 2011 [cit. 2011-08-15]. Dopravní situace. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=30459&doctype=ART&nid=2656&cpi=1>>.
- [24] *Moravská křižovatka* [online]. 2011 [cit. 2011-08-15]. Moravská křižovatka. Dostupné z WWW: <<http://www.moravska-krizovatka.cz/>>.
- [25] *Vlada.cz* [online]. 2011 [cit. 2011-08-15]. Vlada.cz. Dostupné z WWW: <<http://www.vlada.cz/cz/media-centrum/aktualne/moravska-krizovatka-je-v-provozu--zlepsi-zivotni-prostredi-85686/>>.
- [26] *Strategická průmyslová zóna Holešov* [online]. 2011 [cit. 2011-08-15]. Strategická průmyslová zóna Holešov. Dostupné z WWW: <<http://www.zonaholesov.cz/about.php?kategorie=13>>.
- [27] *Silnice a dálnice 2009* [online]. Praha : ŘSD, 2009 [cit. 2011-08-15]. Dostupné z WWW: <[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/AE55C3DAD269424BC12575CB0050A3A7/\\$file/RSD2009cz.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/AE55C3DAD269424BC12575CB0050A3A7/$file/RSD2009cz.pdf)>.
- [28] *Povodí Moravy* [online]. 2011 [cit. 2011-08-15]. Povodí Moravy. Dostupné z WWW: <<http://www.pmo.cz/wp-content/uploads/2010/11/Batuv-kanal-ukonceni-plavebni-sezony-2010.pdf>>.
- [29] ONDRUŠ, Jindřich. CYKLOTURISTIKA VE ZLÍNSKÉM KRAJI. [online]. Zlín : 2011 [cit. 2011-08-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklokonference.cz/file/zastupce-zl-kraje-jindrich-ondrus/>>.
- [30] *Sčítání dopravy 2010* [online]. 2010 [cit. 2011-08-15]. Sčítání dopravy 2010. Dostupné z WWW: <<http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>>.
- [31] *CD, a. s.* [online]. 2011 [cit. 2011-08-15]. ZID. Dostupné z WWW: <<http://www.cd.cz/primestske-cestovani/zid/-3823/>>.

Legislativa

- [32] ČR. O podpoře využívání obnovitelných zdrojů. In *Zákon č. 180/2005 Sb.*. 2005.
- [33] ČR. O silničním provozu. In *Zákon č. 361/2000 Sb.*. 2000.
- [34] ČR. O podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích . In *Zákon č. 56/2001 Sb.* 2001.
- [35] ČR. O drahách . In *Zákon č. 266/1994 Sb.*. 1994.
- [36] ČR. O civilním letectví. In *Zákon č. 49/1997 Sb.*. 1997.
- [37] ČR. O vnitrozemské plavbě. In *Zákon č. 114/1995 Sb.*. 1995.
- [38] ČR. O Státním fondu dopravní infrastruktury. In *Zákon č. 104/2000 Sb.*. 2000.
- [39] ČR. O pozemních komunikacích. In *Zákon č. 13/1997 Sb.*. 1997.
- [40] ČR. O posuzování vlivů na životní prostředí. In *Zákon č. 100/2001 Sb.*. 2011.
- [41] ČR. O životním prostředí. In *Zákon č. 17/1992 Sb.*. 1992.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

ČR	Česká republika.
D	Dálnice.
EIA	Enviromental Impact Assessment (Posuzování vlivů na životní prostředí).
EU	Evropská unie.
ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj.
FS	Fond soudržnosti.
IDS	Integrovaný dopravní systém.
JHM	Jihomoravský kraj.
KD	Kombinovaná doprava.
MD	Ministerstvo dopravy.
MSK	Moravskoslezský kraj.
MTB	Mountainbike (z anglického překladu: Horské kolo).
NUTS	Nomenclature des Unites Territoriales Statistique (z francouzského překladu Nomenklatura územních statistických jednotek).
OP	Operační program.
OPD	Operační program Doprava.
Pá	Pátek.
Po	Pondělí.
PPP	Public Private Partnership.
R	Rychlostní komunikace.
SEA	Strategic Environmental Assessment (Strategické posuzování vlivů na životní prostředí)
SWOT	Analýza silných, slabých stránek, příležitostí a hrozeb.
TEN-T	Transevropská dopravní síť.

- TŽK Tranzitní železniční koridor.
ZID Zlínská integrovaná doprava.
ZLK Zlínský kraj.
ZSM Závod Střední Morava.

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obr. 1. Historické stezky na Kroměřížsku.</i>	25
<i>Obr. 2. Cíle politiky hospodářské a sociální soudržnosti.</i>	32
<i>Obr. 3. Tematické operační programy.</i>	33
<i>Obr. 4. Síť TEN-T.</i>	40
<i>Obr. 5. Obce s rozšířenou působností v kraji</i>	45
<i>Obr. 6. Obce s pověřeným obecním úřadem v kraji.</i>	45
<i>Obr. 7. Míra nezaměstnanosti podle obcí s rozšířenou působností.</i>	47
<i>Obr. 8. Geografická mapa Zlínského kraje.</i>	48
<i>Obr. 9. Silniční a dálniční síť Zlínského kraje.</i>	49
<i>Obr. 10. Délka silniční sítě v ZLK.</i>	51
<i>Obr. 11. Počet silničních mostů v ZLK.</i>	52
<i>Obr. 12. Mosty dle stavu nosné konstrukce.</i>	52
<i>Obr. 13. Moravská křižovatka.</i>	57
<i>Obr. 14. Moravská křižovatka.</i>	58
<i>Obr. 15. Maketa Průmyslové zóny.</i>	59
<i>Obr. 16. Napojení průmyslové zóny na evropskou síť TEN.</i>	59
<i>Obr. 17. Stavba 4901 Hulín – Fryšták.</i>	60
<i>Obr. 18. Stavba 5503 Hulín – Otrokovice.</i>	61
<i>Obr. 19. Železniční síť ve Zlínském kraji.</i>	62
<i>Obr. 20. Vývoj přepravního výkonu silniční a železniční přepravy.</i>	63
<i>Obr. 21. Letiště v ZLK.</i>	64
<i>Obr. 22. Baťův kanál.</i>	65
<i>Obr. 23. Splavná část Moravy.</i>	66
<i>Obr. 24. Cyklistické stezky v ZLK.</i>	67

<i>Obr. 25. Integrovaný systém přepravy Zlínského kraje.....</i>	<i>69</i>
<i>Obr. 26. Výsledky Celostátního sčítání dopravy 2010.....</i>	<i>74</i>
<i>Obr. 27. Sčítání dopravy 2005.....</i>	<i>75</i>
<i>Obr. 28. Sčítací úsek 6-2973.....</i>	<i>77</i>
<i>Obr. 29. Sčítací úsek 6-2971.....</i>	<i>77</i>

SEZNAM TABULEK

<i>Tab. 1. SWOT Analýza OP Doprava.</i>	33
<i>Tab. 2. Prioritní osy OP Doprava a rozdělení finančních prostředků.</i>	35
<i>Tab. 3. Počty obcí, částí obcí, katastrů a počty obyvatel v kraji.</i>	42
<i>Tab. 4. Počty obcí, částí obcí, katastrů a počty obyvatel v kraji.</i>	42
<i>Tab. 5. Základní statistické údaje Zlínského kraje.</i>	44
<i>Tab. 6. Délka silnic a dálnic v ČR (stav k 1. 1. 2009)</i>	48
<i>Tab. 7. Délka silniční sítě dle krytu vozovky.....</i>	49
<i>Tab. 8. Rozmístění mostů v kraji dle stavu nosné konstrukce.</i>	52
<i>Tab. 9. Délka silniční sítě v kraji podle okresů.</i>	53
<i>Tab. 10. Délka a počet mostů v ZLK.....</i>	53
<i>Tab. 11. Přejezdy a podjezdy v ZLK.</i>	54
<i>Tab. 12. Vývoj nákladní dopravy.</i>	61
<i>Tab. 13. Úseky s nejvyššími intenzitami silniční dopravy.....</i>	74

SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA P I: SČÍTÁNÍ DOPRAVY 2010 VE ZLÍNSKÉM KRAJI

PŘÍLOHA PI: SČÍTÁNÍ DOPRAVY 2010 VE ZLÍNSKÉM KRAJI

KRAJ ZLÍNSKÝ

