

# **Vybrané aspekty dopravní infrastruktury obce s rozšířenou působností Vsetín**

Bc. Marie Lišková

---

Diplomová práce  
2013



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky

---

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

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Marie Lišková**  
Osobní číslo: **M11821**  
Studijní program: **N6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**  
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Vybrané aspekty dopravní infrastruktury obce s rozšířenou působností Vsetín**

Zásady pro vypracování:

### Úvod

#### I. Teoretická část

- Stručně popište význam dopravní infrastruktury v obcích.
- Vymezte dané téma z hlediska jeho legislativního rámce a zakotvení ve strategických dokumentech.

#### II. Praktická část

- Zhodnoťte současný stav dopravní infrastruktury obce s rozšířenou působností Vsetín.
- Specifikujte stěžejní problémy vybraných aspektů dopravní infrastruktury v dané oblasti.
- Navrhněte možná řešení definovaných problémů.

### Závěr

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

Seznam odborné literatury:

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2011, 286 s. ISBN 978-80-245-1759-9.  
MARADA, Miroslav et al. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. 1. vyd. Praha: Česká geografická společnost, 2010, 165 s. ISBN 978-80-904521-2-1.  
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.

Vedoucí diplomové práce: **JUDr. Jiří Zicha, Ph.D.**  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
Datum zadání diplomové práce: **3. února 2013**  
Termín odevzdání diplomové práce: **2. května 2013**

Ve Zlíně dne 3. února 2013

  
prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková  
*děkanka*



  
RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.  
*ředitel ústavu*

## PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby<sup>1</sup>;
- diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému,
- na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3<sup>2</sup>;
- podle § 60<sup>3</sup> odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

---

<sup>1</sup> 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 nevydělěčně 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 nahlázení 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.

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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). Odpirá-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 § 60<sup>4</sup> odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

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

Ve Zlíně 30. 4. 2013 .....

.....  
Křiváková M.

---

<sup>4</sup> 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 přihlédne k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

## **ABSTRAKT**

Téma mé diplomové práce je „Vybrané aspekty dopravní infrastruktury obce s rozšířenou působností Vsetín“. Cílem práce je analýza a definování problémů v dopravní infrastruktuře ve městě Vsetín a ve správním území města Vsetína jako obce s rozšířenou působností. V teoretické části jsou definovány základní druhy dopravní infrastruktury a její členění, dále je specifikována působnost orgánů v oblasti dopravy a možnosti financování obnovy a výstavby dopravních sítí.

Praktická část konkretizuje aktuální stav dopravní sítě a dopravní infrastruktury ve městě Vsetín a ve správním území města Vsetína jako obce s rozšířenou působností. Součástí práce je SWOT analýza a v závěru jsou uvedeny návrhy řešení v oblasti dopravy, které přispějí k rozvoji města a regionu.

Klíčová slova:

Dopravní infrastruktura, doprava, silniční síť, pozemní komunikace, městská hromadná doprava, silniční doprava, železniční doprava, cyklistická doprava, pěší doprava, doprava v klidu, orgány a organizace v oblasti dopravy.

## **ABSTRACT**

The theme of this thesis is “The Traffic Infrastructure Chosen Aspects of the Municipality with Extended Competence of Vsetin”. The aim of my work is to analyse and define the problems in the traffic infrastructure in the town of Vsetin as the administrative territory of the Vsetin municipality with extended competence. In the theoretical part there are defined the basic kinds of the traffic infrastructure and its zoning then there is specified the competence of traffic bodies and possibilities to finance the renewal and construction of roads and road networks.

The practical part is more specific about the up-to-now state of the traffic network and traffic infrastructure in the Vsetin administrative territory as the municipality with extended competence. As a part of my thesis there is included the SWOT analysis and at the very end there are described suggestions how to solve the problems in the sphere of transport that should contribute to the development of the town and region.

Keywords:

Traffic infrastructure, transport, road network, surface transport, urban-public transport, road transport, railway transport, cycle paths, footpaths, resting transport, bodies and organization in the sphere of transport.

Děkuji vedoucímu mé diplomové práce panu JUDr. Jiřímu Zichovi, Ph.D., za metodické a odborné vedení, poskytnuté informace, připomínky a věnovaný čas. Děkuji rovněž svému manželovi za podporu a trpělivost po celou dobu mého studia a při psaní diplomové práce.

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



# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>11</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>13</b>
<b>1 DOPRAVA A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA</b> .....	<b>14</b>
1.1 ČLENĚNÍ DOPRAVY .....	15
1.2 DEFINICE VYBRANÝCH DRUHŮ DOPRAVY .....	16
1.2.1 Osobní doprava .....	16
1.2.2 Nákladní doprava .....	18
1.2.3 Silniční doprava .....	18
1.2.4 Městská hromadná doprava.....	21
1.2.5 Železniční doprava .....	22
1.2.6 Cyklistická doprava.....	23
1.2.7 Pěší doprava .....	24
1.2.8 Doprava v klidu.....	25
1.2.9 Integrovaná doprava .....	25
<b>2 ORGÁNY A ORGANIZACE STÁTNÍ SPRÁVY PŮSOBÍCÍ V OBLASTI DOPRAVY</b> .....	<b>27</b>
2.1 MINISTERSTVO DOPRAVY .....	27
2.2 KRAJSKÝ ÚŘAD .....	28
2.3 OBECNÍ ÚŘADY S ROZŠÍŘENOU PŮSOBNOSTÍ.....	29
2.4 OBECNÍ ÚŘAD.....	30
<b>3 FINANCOVÁNÍ DOPRAVY</b> .....	<b>31</b>
3.1 VEŘEJNÉ ZDROJE .....	31
3.1.1 Domácí .....	31
3.1.2 Zdroje poskytované Evropskou unií.....	33
3.2 SOUKROMÉ ZDROJE .....	35
3.2.1 Úvěry od domácích a zahraničních bank, od národních finančních institucí.....	35
3.2.2 Projekty založené na partnerství veřejného a soukromého sektoru.....	36
<b>4 LEGISLATIVNÍ RÁMEC A STRATEGICKÉ DOKUMENTY</b> .....	<b>37</b>
4.1 LEGISLATIVA ČR.....	37
4.2 DOPRAVNÍ POLITIKA ČR.....	38
4.3 DALŠÍ STRATEGICKÉ DOKUMENTY .....	40
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>41</b>
<b>5 OBEC S ROZŠÍŘENOU PŮSOBNOSTÍ VSETÍN</b> .....	<b>42</b>
5.1 PROFIL ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ.....	42
5.2 POSTAVENÍ A PŮSOBNOST MĚSTSKÉHO ÚŘADU VSETÍN.....	42
<b>6 ANALÝZA SOUČASNÉHO DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V ORP VSETÍN</b> .....	<b>48</b>

6.1	STAV INFRASTRUKTURY SILNIČNÍ DOPRAVY .....	48
6.1.1	Vymezení základní silniční sítě ve městě Vsetín .....	48
6.1.2	Vymezení základní silniční sítě ve správním obvodu obce s rozšířenou působností Vsetín .....	51
6.2	VEŘEJNÁ LINKOVÁ DOPRAVA .....	54
6.3	MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA .....	55
6.4	STAV INFRASTRUKTURY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY .....	57
6.5	STAV INFRASTRUKTURY CYKLISTICKÉ DOPRAVY .....	59
6.6	PĚŠÍ DOPRAVA .....	62
6.7	DOPRAVA V KLIDU .....	63
6.8	SWOT ANALÝZA.....	68
<b>7</b>	<b>SPECIFIKACE DOPRAVNÍCH PROBLÉMŮ V ORP VSETÍN .....</b>	<b>70</b>
<b>8</b>	<b>NÁVRH ŘEŠENÍ NA ZLEPŠENÍ SITUACE .....</b>	<b>73</b>
8.1	REKONSTRUKCE SILNIČNÍ SÍTĚ.....	73
8.2	NÁVRH NA ROZŠÍŘENÍ CYKLISTICKÉ SÍTĚ.....	73
8.3	NÁVRH PROVOZU A ORGANIZACE PARKOVACÍHO SYSTÉMU.....	76
8.4	NÁVRH VÝSTAVBY NOVÝCH PARKOVACÍCH PLOCH .....	78
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>80</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>	<b>82</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK .....</b>	<b>86</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>88</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>89</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>90</b>

## ÚVOD

Doprava a dopravní infrastruktura představuje nedělitelnou součást našeho života. Denně se stáváme součástí provozu na pozemních komunikacích buď jako chodci, řidiči nebo spolujezdci motorových případně nemotorových vozidel. A právě proto je potřeba věnovat problematice dopravy pozornost.

Téma „Vybrané aspekty dopravní infrastruktury obce s rozšířenou působností Vsetín“ jsem zvolila z toho důvodu, že je mi blízké, protože se větší část svého života věnuji řešení otázek v této oblasti a jsou mi známé její problémy a úskalí. Problematiku dopravní infrastruktury vnímám jak z pohledu jejího uživatele, tak z pohledu investora, a v neposlední řadě také z pozice orgánu veřejné správy, který představují ve vztahu k dopravě výkon státní správy i samosprávy.

Ve své diplomové práci se budu snažit definovat základní druhy dopravní infrastruktury, která je tvořena jak z dopravních prostředků, tak z dopravních cest, a její členění, které bude odpovídat potřebám mé diplomové práce. Dále budu specifikovat působnost orgánů v oblasti dopravy zejména Ministerstva dopravy, krajů a obcí. Uvedu možné způsoby financování obnovy a výstavby dopravních sítí, konkrétněji se zaměřím na veřejné a soukromé (alternativní) zdroje. V neposlední řadě se zmíním o legislativním rámci s uvedením vybraných právních předpisů, které nastavují základní pravidla fungování dopravy v ČR.

V praktické části diplomové práce budu specifikovat vybrané dopravní problémy v obci s rozšířenou působností Vsetín a v jejím územním obvodu, který zahrnuje 31 obcí. Problémy budou strukturovány dle jednotlivých druhů dopravy, mezi které patří veřejná linková doprava, městská hromadná doprava, železniční doprava, cyklistická doprava, pěší doprava a doprava v klidu. Na základě vtipovaných problémů, zkušeností a poznatků vytvořím SWOT analýzu, ve které definuji silné stránky, slabé stránky, příležitosti a ohrožení.

Na základě provedených rozborů a SWOT analýzy bude následně vypracována návrhová část. Ta bude zaměřena především na oblast cyklistické dopravy, která představuje napojení cyklotras ze směru Horní Lideč a Lhota u Vsetína na páteřní cyklostezku Bečva a řešení cyklistické dopravy na území města s využitím tělesa bývalé železniční trati ve směru do Jasenic. A dále se budu zabývat návrhem opatření vedoucích ke zlepšení v oblasti dopravy v klidu na území města.

Jedním z limitujících faktorů je i hospodárnost a efektivnost navržených opatření, a proto je řešení dopravních problémů posuzováno i z těchto hledisek. V současné době, kdy je finanční zátěž měst a obcí vysoká, je nutno hledat sice kvalitní řešení, ale za přijatelnou cenu.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 DOPRAVA A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Doprava jako taková je definována jako služba, která slouží k uspokojování potřeb po mobilitě a obsluze území.

Doprava patří mezi činnosti, se kterými se seznámí každý člověk a je jednou z nejdůležitějších a nepostradatelných součástí infrastruktury. Dopravu můžeme definovat jako záměrné a organizované přemísťování věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky na dopravních cestách. Přemísťuje zboží, osoby a zprávy a tím umožňuje vyšší dostupnost různého zboží na různých místech, a tím taky významně ovlivňuje (snižuje) cenu v místě poptávky. Rozsah a kvalita dopravy a také kultura cestování je ukazatelem technické a sociálně ekonomické úrovně každého územního celku. Ekonomický, sociální a kulturní význam dopravy uspokojuje potřeby společnosti v oblasti přepravy, zboží a obyvatel, ovlivňuje rozvoj výroby služeb a tím podporuje ekonomický růst společnosti. (Peková, Pilný a Jetmar, 2008, s 500)

Dopravní prostředky (představují soubor pohyblivých prostředků - letadlo, automobil, vlak apod., kterými se uskutečňuje přeprava. Jedná se o mobilní část technické základny dopravy.) a dopravní cesty (obecně lze říci, že dopravní cesta je koridor, který spojuje dva body, mezi nimiž probíhá přeprava). Dopravní cesta může být vodní, vzdušná, pozemní, podzemní, železniční, lanová neboli nadzemní. Dopravní infrastruktura je dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu tvořena např. stavbami pozemních komunikací, drahami vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení. Dopravní infrastruktura je spojovacím článkem mezi jednotlivými odvětvími národního hospodářství, plní funkce v mezinárodní dělbě práce, v devizovém hospodářství, významně ovlivňuje společenskou úroveň života obyvatel obcí, měst a regionů. Vývoj dopravní infrastruktury je spjat s vývojem osídlení (urbanizací) a také s rozvojem ekonomiky. Vzhledem ke své důležitosti musí dopravní infrastruktura splňovat určité podmínky, jednou z hlavních je bezpečnost všech účastníků dopravy, dále nesmí zatěžovat životní prostředí, musí splňovat určitou kvalitu a standard, kterou uživatelé požadují.

Dopravní infrastruktura v České republice je ve srovnání s úrovní v rozvinutých evropských státech nedostatečná a zanedbaná kvalitativně i kvantitativně, což je důsledkem vývoje před rokem 1990. Potřebná náprava bude dlouhodobá a přirozeně limitovaná omezenými finančními prostředky.

## 1.1 Členění dopravy

Dopravní infrastrukturu můžeme dělit podle mnoha hledisek, záleží na využití a potřebě zpracovatele, např. podle druhu dopravních cest a druhu dopravních prostředků.

Další kategorie třídění dopravy jsou dle:

- dopravní cesty – pozemní doprava, podzemní doprava – prováděna na podzemních dopravních cestách pod úrovní inženýrských sítí, podpovrchová doprava - prováděná na podpovrchových dopravních cestách v úrovni nebo nad úrovní inženýrských sítí, letecká doprava, vodní doprava a potrubní doprava,
- pravidelnosti – doprava pravidelná a sezónní – doprava pravidelně se opakující mezi stanovenými místy, ve stanových časech a v určeném období, doprava nepravidelná,
- polohy výchozího a určujícího místa přepravy – doprava vnitrostátní, doprava zahraniční a doprava tranzitní,
- určení a provozovatele – doprava veřejná – doprava určena pro cizí potřebu a přístupnou pro každého dle předem vyhlášených podmínek; doprava neveřejná - závodová, vnitrozávodová; doprava městská – doprava provozovaná na území města, jejíž významnou součástí je městská hromadná doprava; doprava kombinovaná - doprava, které se účastní více dopravních oborů, doprava technologická – doprava prováděna zvláštními zařízeními – dopravní pásy, dopravníky, výtahy,
- druhu dopravního zařízení – doprava závislá – s vlastním zdrojem pohonu dopravního prostředku; doprava nezávislá – např. s odběrem trakční elektrické energie ze sítě,
- druhu pohonu – doprava na parní pohon, doprava na elektrický pohon, doprava na turbínový pohon, doprava na spalovací motory,
- formy vlastnictví – doprava státní, doprava komunální, doprava družstevní, doprava soukromá – provozovaná fyzickými osobami nebo obchodními společnostmi, doprava individuální – prováděna osobami vlastními dopravními prostředky, obvykle pro vlastní potřebu. Její rozsah a úroveň vyjadřujeme stupněm motorizace, tj. počtem obyvatel na 1 motorové vozidlo. (Žemlička a Mynařík, 2008, s 33-35)

## 1.2 Definice vybraných druhů dopravy

V následující kapitole jsou konkretizovány vybrané druhy dopravy, které jsou využívány v územním obvodu obce s rozšířenou působností. Dopravní cesty a dopravní prostředky budou podrobně rozpracovány v rámci praktické části.

### 1.2.1 Osobní doprava

Osobní doprava je neodmyslitelnou součástí dopravního systému, který je velmi různorodý. Jsou používány různé druhy dopravních prostředků, všechny na místní, regionální, národní i mezinárodní úrovni. Doprava osob je organizována buď individuálně nebo jako hromadná, zajišťovaná veřejnými dopravními prostředky. (Regionální kontaktní organizace pro jižní Moravu, 2005; 2013)

V současné době se veřejná doprava potýká s poměrně hlubokou krizí, kdy její využití klesá, následně klesá i její rozsah, načež samozřejmě dále klesne využití a spirála se otáčí do dalšího závitu, kdy na jejím konci pak může následovat úplný rozpad systému veřejné dopravy. Příčiny jsou jasné: změny životního stylu, stále větší role individualismu, ohromná ekonomická, a tedy i mocenská síla některých odvětví průmyslu, ale také neschopnost či neochota odpovědných činitelů přesvědčit občany o výhodách využívání veřejné dopravy na úkor individuální. To vše působí neustále rostoucí podíl individuální dopravy se všemi negativními důsledky z toho plynoucími. Cestující se rozhoduje pro různé dopravní prostředky či pro různé dopravce. Přitom bere v úvahu zejména tato kritéria: doba přepravy, spolehlivost, bezpečnost, cena, kultura cestování, doplňkové služby, informovanost.

Osobní doprava jako celek je ovšem jen těžko uchopitelná a neexistuje jeden univerzální postup na její optimalizaci, proto je záhodno celou oblast rozdělit na několik segmentů, definovat je a každému z nich vyhradit na základě jeho charakteristik a také významu a současného stavu určitá řešení a postupy. Na základě toho rozlišujeme pět základních segmentů a to dopravu městskou, příměstskou, místní, vnitrostátní dálkovou a mezinárodní dálkovou. (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008, s 45-46)

### Osobní hromadná silniční doprava

Veřejnou dopravou rozumíme tu oblast dopravy, kterou představují dopravní podniky (dopravci). Veřejnou dopravu provozují podniky a podnikatelé, jejichž předmětem činnosti je podnikání v osobním druhu dopravy. Základní dopravní obslužnost je úkolem státu. Její



parametry konkretizuje ze zákona příslušný dopravní úřad. Zákon blíže neurčuje alespoň základní standardy této dopravní obslužnosti, ale přenechává povinnost zajistit tyto přepravní potřeby obyvatelstva krajskému úřadu, který je součástí státní správy.

Stát využívá dopravy k dosažení svých cílů v rámci své hospodářské a zejména sociální politiky. Na tratích a linkách, na nichž je intenzita osobní přepravy nízká jsou výkony osobní dopravy dotovány dopravním podnikům.

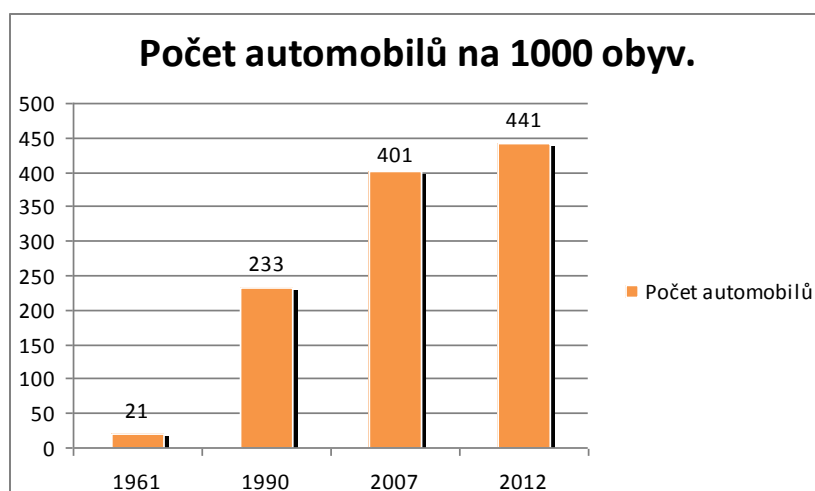
### Individuální automobilová doprava

Substitutem veřejné dopravy je použití vlastního dopravního prostředku, např. automobilu. Použijeme-li k přepravě zboží a pro přemístění osob vlastní automobil jedná se o individuální automobilovou dopravu.

V posledních letech dochází k nárůstu vlastnictví osobních automobilů, což má za následek změny v sociálních zvycích obyvatelstva. Proto se v poslední době lze setkat například se situací, že obyvatelé města k cestám ve volném čase raději využít svého automobilu než veřejné dopravy. Rozvoj nákupních center na okraji měst (hypermarketů a megamarketů) a sportovních komplexů vede k poptávce po silničních komunikacích s parkovišti a k redukci poptávky po cestování veřejnou hromadnou dopravou. (Žemlička, 2010, s. 78)

Následující tabulka zobrazuje vývoj počtu automobilů na 1000 obyvatel. Mezi lety 1990 a 2007 je možné pozorovat rapidní nárůst, který sebou nese řadu problémů.

Graf 1: Počet automobilů na 1000 obyvatel v ČR.



Zdroj: vlastní zpracování

### 1.2.2 Nákladní doprava

Nákladní doprava je přeprava nákladu spojená s přemísťováním hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií. Druhy nákladní dopravy: železniční, silniční, vodní a letecká nákladní doprava. Charakteristickým rysem dosavadního vývoje v nákladní silniční dopravě je přesun poptávky na dopravu silniční. Počet nákladních automobilů od r. 1990 do 2012 stoupl o 35 % a v roce 2012 dosahoval cca 600 000 vozidel. Nejvíce poklesly výkony železniční nákladní přepravy, kde nejsou vyčerpány traťové kapacity. (Peková, Pilný, Jetmar, 2008, s. 345)

### 1.2.3 Silniční doprava

Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.

Subsystémy osobní dopravy členíme na:

- **pro vlastní potřebu** – je doprava, kterou se zajišťuje podnikatelská činnost, k níž je osoba provozující silniční dopravu oprávněna podle zvláštních předpisů a při níž nedochází ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí,
- **pro cizí potřebu** – zde vzniká závazkový vztah mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba je uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí,
- **vnitrostátní silniční doprava** – výchozí místo, celá dopravní cesta a cílové místo leží na území jednoho státu,
- **mezinárodní silniční doprava** – místo výchozí a místo cílové leží na území dvou různých států, nebo doprava, při níž místo výchozí a cílové sice leží na území téhož státu, ale část jízdy se uskuteční na území jiného státu,

- **linková osobní doprava** – pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, kdy cestující nastupují a vystupují na předem určených zastávkách, která se provozuje formou:
  - veřejné linkové dopravy, kdy přepravní služby jsou nabízeny dle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb; pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města, jedná se o městskou autobusovou dopravu,
  - zvláštní linkové dopravy, kdy je doprava určená pro vybrané skupiny cestujících s vyloučením ostatních osob,
- **kyvadlová doprava** – osobní doprava pro předem vytvořené skupiny cestujících, které jsou přepravovány více jízdami tam i zpět ze stejné výchozí oblasti do stejné oblasti cílové,
- **taxislužba** – veřejná silniční doprava pro přepravu osob a jejich zavazadel osobními motorovými vozidly, obsaditelnost maximálně devět osob včetně řidiče, nabídka a objednávka se uskutečňuje prostřednictvím řidiče na stanovišti taxislužby, veřejných prostranstvích a komunikacích nebo prostřednictvím radiodispečinku taxislužby,
- **náhradní autobusová doprava** – veřejná linková doprava nahrazující dočasně přerušenu dopravu drážní,
- **kombinovaná doprava** – systém přepravy zboží v jedné a téže přepravní jednotce (např. ve velkém kontejneru, výměnné nástavbě, odbavovacím kontejneru) nebo silničním vozidle, které při jedné jízdě využije též železniční nebo vodní dopravu. (zákon č. 111/1994 Sb., § 2, 1994)

Současný vývoj dopravy jak v ČR, tak v Evropě směřuje k výrazné dominanci silniční dopravy. K jejím hlavním výhodám patří relativní rychlost, operativnost, cenová dostupnost, rychlá přizpůsobivost změnám poptávky a schopnost realizovat přepravu „z domu do domu“. V silniční dopravě se tak projevují negativní stránky spojené se zvýšením ekologické zátěže, s rychlým růstem individuální dopravy a těžké silniční dopravy.

V rámci plánovitého hospodářství předchozího hospodářsko politického systému byla zanedbávána údržba a rozvoj silniční infrastruktury dnešní ČR. Nedostatky silniční a dálniční

sítě u nás jsou postupně odstraňovány, ale díky tomu, že ČR se stává tranzitní zemí, se pozornost soustřeďuje především na výstavbu, event. rekonstrukci hlavních tahů. Na silnice nižších tříd nezbyvá mnoho finančních prostředků a dlouhodobě tak přibývá komunikací, jejichž stav je havarijní. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008, s. 105-106)

### **Druhy pozemních komunikací**

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace dělíme podle dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů na:

- **Dálnice** – je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd, a která má směrově oddělené jízdni pásy.
- **Silnice** – je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:
  - silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezinárodní dopravu
  - silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy
  - silnice III. třídy, která je určena ke vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace
- **Místní komunikace** – je veřejně přístupná komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení to těchto tříd:
  - místní komunikace I. třídy, kterou je zejména rychlostní místní komunikace
  - místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí.
  - místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace

- místní komunikace IV třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel, nebo na které je umožněn smíšený provoz. (zákon č. 13/1997 Sb., § 4 - § 6, 1997)



Obr. 1: Mapa silniční sítě ČR v roce 2013. Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2013

#### 1.2.4 Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava je segmentem, jež má největší podíl na celkovém objemu veřejné dopravy. Důvod je logický: díky obsluhovanému území, kdy ve městech je pochopitelně nejvyšší hustota osídlení, osídlení je zpravidla kompaktní, a tak zde vznikají nejvyšší přepravní potřeby (silné a pravidelné přepravní proudy).

Pro tento segment je typické uplatnění kolejové (vlak, metro, tramvaj, nekonvenční doprava) i silniční dopravy (trolejbus, autobus), v různé míře podle velikosti a charakteru města. Doprava probíhá většinou v rámci tzv. denních špiček, kdy nejvyšší vypravenost je ve špičkách ranní a odpolední, slabší je v poledním a večerním sedle. Ve větších městech bývá zavedena také noční doprava. Intervaly jsou většinou pravidelné a relativně krátké. (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008, s. 57-59)

V současnosti je také hojně využíván integrovaný dopravní systém (dále jen IDS), ve kterém je pro MHD využívána kombinace dopravy silniční a kolejové. (Žemlička a Mynařík, 2008, s. 41)

### 1.2.5 Železniční doprava

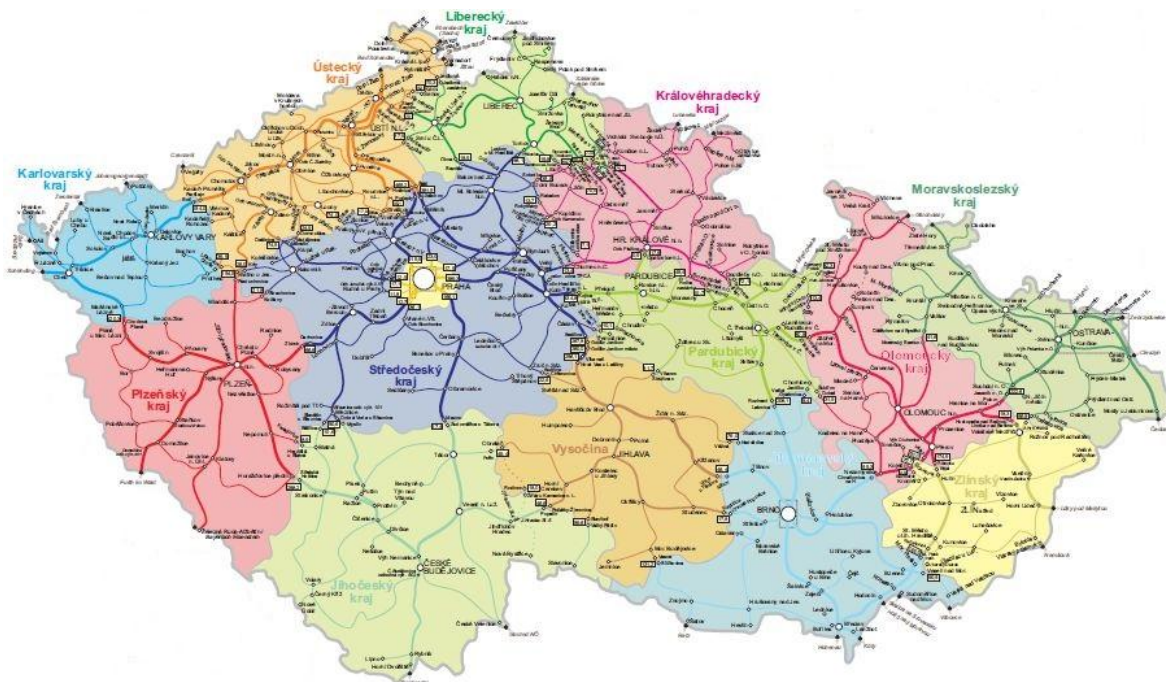
Železniční doprava je vedena po jednokolejných, dvoukolejných a vícekolejných drahách. Dráhou je cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. (zákon 266/1994 Sb., § 2, 1994)

Tento dopravní systém existuje ve své současné podobě necelá dvě století, v průběhu nichž se střídala období zásadních inovací, bouřlivého rozvoje, stagnace i úpadku. První pokusy s dopravou po kolejích se odehrávaly už v raném novověku a použití železa jako kolejnice je doloženo v 18. století.

Již od počátku se prosazovaly výhody dané technickým charakterem tohoto dopravního systému, zejména vyšší výkonnost na jednotku. Doprava tak mohla postupně překonávat limity dané tehdejší úrovní silniční dopravy, především se stala rychlejší, výhodnější, postupem doby i bezpečnější a pro cestující pohodlnější. (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008, s. 107)

Silnou stránkou naší železniční dopravy je hustota sítě, avšak velmi zaostává kvalitou. K 1.1.2012 činí délka železniční dráhy 9470 km (7557 km jednokolejných drah; 1913 km dvou a vícekolejných drah). (Správa železniční dopravní cesty, 2012; 2013)

V současnosti je největším vlastníkem železničních tratí České republiky stát, zastoupený Správou železniční dopravní cesty, s. o. a největším národním dopravcem jsou České dráhy, a.s. České dráhy jsou rovněž majitelem sedmi souprav Pendolina, které jsou v současnosti jejich nejluxusnější, nejdražší a nejrychlejší vlaky provozované v České republice. Konkurenčními podniky Českých drah jsou LEO Express, a.s. a REGIOJET, a.s., které nabízí stejně pohodlné cestování jako soupravy Pendolina, avšak cenově dostupnější.



Obr. 2: Železniční mapa ČR v roce 2012. Zdroj: Správa železniční dopravní cesty, 2012

### Typologie železničních drah

Železniční dráhy členíme do jednotlivých kategorií z hlediska významu, účelu a technických podmínek. Kategorie železničních drah:

- dráha celostátní – slouží pro mezinárodní a celostátní veřejnou železniční dopravu a je jako taková označena,
- dráha regionální – má regionální nebo místní význam, slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěna do celostátní nebo jiné regionální dráhy,
- vlečka – určena pro vlastní potřebu provozovatele nebo jiného podnikatele, která je zaústěna do celostátní nebo regionální dráhy nebo jiné vlečky,
- speciální dráha – slouží k zabezpečení dopravní obslužnosti obce, např. dráhy tramvajové a trolejbusové. (zákon č. 266/1994 Sb., § 3, 1994)

### 1.2.6 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava je samostatným dopravním oborem a nedílnou součástí dopravního systému, přispívá ke zlepšení životního prostředí i k upevnění zdraví obyvatel a je přínosnou alternativou dopravy automobilové. Cyklistická infrastruktura je nedílnou součástí

dopravní soustavy obce a má být především plánováním nabídky pro rozvoj této dopravy. Obce vytvářejí ucelenou síť, která umožňuje plošnou dopravní obsluhu a kvalitní spojení zdrojů a cílů, včetně širších regionálních vazeb. Trasy pro cyklisty jsou zřizovány všude, kde to prostorové podmínky umožní. Cyklistický provoz se ve vztahu k ostatním účastníkům navrhuje jako společný (po komunikacích společně s ostatní dopravou), nebo oddělený od ostatní dopravy včetně pěší.

U cyklistické dopravy existují rovněž dva příklady, které je třeba vzpomenout: systém míst na odstavování jízdních kol **“bike and ride“** („dojed’ na jízdním kole a pokračuj veřejnou dopravou“), kde cyklista v záchytném místě s úschovnou jízdních kol ponechá své kolo (zadarmo nebo mírný poplatek) a přestoupí na veřejnou dopravu. Druhý systém **půjčování jízdních kol CityBike** je založený na principu zapůjčování veřejných jízdních kol pro cestování na vymezeném území (zapůjčení kola ze stojanu za zálohu nebo pomocí čipové karty). Jízdní kolo lze vrátit i do jiného stojanu, než ze kterého bylo kolo zapůjčeno. (Žemlička, 2010, s. 79)

Cílem je vybudovat hustou síť bezpečných cyklostezek v sídlech i v krajině po celém území České republiky včetně související infrastruktury. Znamená to zlepšit dopravní obsluhu na venkově i ve městech, rozšířit volbu občanů ve způsobu denní osobní dopravy a vytvořit tak zásadní příležitost pro zlepšení prevence a zdravotního stavu obyvatel. Cyklistika je v České republice celonárodně oblíbená, je zábavou a často fyzickou aktivní náplní volného času. Výběrem vhodných produktů můžeme upozornit na širší využití kola, a to jako běžného dopravního prostředku i pro požitek z jízdy v daleko hlubším smyslovém kontaktu s přírodou, než při pohybu v autě či prostředcích hromadné dopravy. Využití současného zájmu o cyklistiku u nás a vůbec celé Evropě můžeme rozšířit cestovní ruch i do posud málo známých oblastí České republiky.

### 1.2.7 Pěší doprava

Pěší doprava, nebo-li chůze se uskutečňuje v prostoru určeném zejména pro chodce. Tento prostor pro přesun můžeme členit na horizontální (podchody, nadchody, chodby, nástupiště, chodníky, pohyblivé chodníky) a vertikální (schodiště, rampy, eskalátory, výtahy, páterostery).

I když se na první pohled zdá, že pěší doprava nemůže podstatným způsobem ovlivnit dělbu přepravní práce v osobní dopravě, je třeba si uvědomit, že na vzdálenost do jednoho



kilometru je chůze jak nejlacinější, tak i nejrychlejší formou pohybu. Peší doprava je i součástí všech přepravních řetězců (přemístění na zastávku veřejné dopravy, na parkoviště k osobnímu autu apod.).

Podpora chůze spočívá ve zkracování vzdáleností, které je třeba překonávat, včetně zvýšení pohodlnosti a bezpečnosti. Jen tak mohou být vytvořeny podmínky pro to, aby se chůze stala atraktivní alternativou pro motorizované formy přemístování. (Žemlička, 2010, s. 79)

### 1.2.8 Doprava v klidu

Parkování je ve své podstatě doprava v klidu. Parkování je umístění vozidla mimo jízdní pruhy pozemní komunikace, zpravidla po dobu nákupu, návštěvy, zaměstnání, naložení nebo vyložení nákladu, nebo dlouhodobé stání v místě bydliště. Každá skupina uživatelů má jiné nároky na rozmístění a časové využití parkovacích ploch.

Podle ČSN 736110 je třeba pro všechna zařízení občanské vybavenosti a objekty bytové výstavby zabezpečit dostatečný počet parkovacích stání, závislých na účelových jednotkách. Protože nelze u většiny zařízení občanské vybavenosti přesně stanovit kapacity těchto jednotlivých zařízení a navíc jsou to v čase značně proměnlivé veličiny, musí být otázka kapacit parkování řešena pro konkrétní případ zejména v územním a stavebním řízení. Kapacita těchto ploch musí odpovídat požadavkům ČSN 736110 pro výhledový stupeň 1:2,5 a místním podmínkám. Při nové výstavbě musí být požadavky na statickou dopravu řešeny na pozemcích investora bez nároků na další urbanistickou plochu pro dopravu. (UDIMO, 2013)

### 1.2.9 Integrovaná doprava

Jde o propojení městské hromadné dopravy, příměstské hromadné dopravy, místní dopravy, vnitrostátní dálkové dopravy a mezinárodní dopravy. Nejtypičtějším spojením je městská plus příměstská doprava. Integrovat lze logicky také dopravu přeshraniční. Základními pilíři jsou integrace územní, tarifní, provozní a preference veřejné dopravy. Při integraci si segmenty dopravy některé charakteristiky logicky zachovávají (četnost spojení plynoucí ze síly přepravních proudů), řada z nich však musí být sjednocena. V rámci toho se např. odstraňují souběhy linek a dopravních prostředků. Výsledným tvarem je tzv. integrovaný dopravní systém (IDS). Výhodou vytvoření IDS je zlepšení služeb a větší pohodlí pro cestující, kteří mohou využívat sjednocené přepravní nabídky v území. Cílem IDS

je zabezpečení účelné a hospodárné dopravní obsluhy zájmového území z hlediska ekonomických a mikroekonomických potřeb osob a organizací systémem dotčených. (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008 s. 63 a 219; Žemlička, 2010, s. 100)

## 2 ORGÁNY A ORGANIZACE STÁTNÍ SPRÁVY PŮSOBÍCÍ V OBLASTI DOPRAVY

Výkon samostatné a přenesené působnosti v oblasti dopravy zajišťují obce a kraje, a to následujícími způsoby:

- komplexně specializovanými odbory dopravy silničního hospodářství a dopravně-správních agend,
- partikulárně výše uvedenými odbory dopravy nebo odbory územního plánování, majetku a investic, odbory vnitřních věcí, matričními úřady apod.

Nejvýše postaveným orgánem v oblasti dopravy je Ministerstvo dopravy, které zřizuje příspěvkové organizace, organizační složky a státní fondy.

### 2.1 Ministerstvo dopravy

Ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy je Ministerstvo dopravy ČR, které odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování. (zákon č. 2/1969 Sb., § 17, 1969). Agendy ministerstva dopravy se týkají drážní dopravy, silniční dopravy a pozemních komunikací, letecké dopravy a vodní dopravy. Ministerstvo dopravy: rozhoduje o zařazení nebo zrušení pozemních komunikací do kategorie dálnice nebo silnice I. třídy a o změnách těchto kategorií, vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech dálnic a rychlostních silnic podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, uplatňuje stanovisko v politice územního rozvoje, uplatňuje stanovisko k územně plánovací dokumentaci a závazné stanovisko v územním řízení z hlediska řešení dálnic rychlostních silnic a silnic I. třídy. (zákon č. 13/1997 Sb., § 40, 1997)

Mezi organizace podřízené a řízené Ministerstvem dopravy (MD) patří např. Správa železniční a dopravní cesty, o.s.; Ředitelství silnic a dálnic ČR; Centrum služeb pro silniční dopravu; Státní fond dopravní infrastruktury; Centrum dopravního výzkumu.

**Správa železniční a dopravní cesty, o.s. (SŽDC)** je státní organizace, která zastupuje stát při plnění funkce vlastníka železniční dopravní cesty, hospodaří s majetkem státu a je správcem závazků a pohledávek Českých drah, státní organizace (ČD, a.s.). Její čin-

nost spočívá v zajištění provozuschopnosti, provozování, modernizaci a rozvoji železniční dopravní cesty. (Žemlička, 2010, s. 15)

**Ředitelství silnic a dálnic ČR** působí v oblasti silniční dopravy jako státní příspěvková organizace, jejímž zřizovatelem je MD. Předmětem její činnosti je péče o provoz, údržbu a rozvoj dálnic a rychlostních komunikací, včetně výstavby a modernizace dálnic a silnic. Údržba je financována z příslušných veřejných rozpočtů tj. ze státního rozpočtu (SR), rozpočtů krajů a obcí. (Peková, Pilný, Jetmar, 2008, s. 504).

**Centrum služeb pro silniční dopravu** je státní příspěvkovou organizací, která zabezpečuje vzdělávání pracovníků státní správy, školení techniků stanic technické kontroly, kontrolních mechaniků měření emisí, distribuci potřebných tiskopisů pro potřeby dopravně správních činností, distribuci registračních značek, logistiku na úseku výroby řidičského průkazu vzoru EU. Dále zabezpečuje systém kontrolního vážení vozidel, dodržování právního řádu a mezinárodních smluv v oblasti práce osádek silniční dopravy (AETR – Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě) a silniční přepravy nebezpečných věcí (ADR – Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí). (Ministerstvo dopravy, 2012; 2013)

**Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)** je právnickou osobou v působnosti Ministerstva dopravy, která hospodaří s majetkem ve vlastnictví státu. Účelem Státního fondu dopravní infrastruktury je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic, dálnic, železničních dopravních cest. SFDI má vlastní rozpočet. (Peková, Pilný, Jetmar, 2008, s.503).

Veřejná výzkumná organizace **Centrum dopravního výzkumu** je výzkumná instituce resortu dopravy v působnosti Ministerstva dopravy. Provádí výzkumnou, vývojovou a expertní činnost pro všechny dopravní obory, zajišťuje servisní činnost pro MD a organizace veřejné správy a soukromého sektoru.

## 2.2 Krajský úřad

Krajský úřad plní úkoly v samostatné působnosti uložené mu zastupitelstvem a napomáhá činnosti výboru a komisí. Rada může ukládat úkoly krajskému úřadu jen v rozsahu své působnosti svěřené jí zákonem. Krajský úřad rozhoduje v samostatné působnosti v případech stanovených tímto zákonem nebo zvláštním zákonem.

Krajský úřad vykonává přenesenou působnost s výjimkou věcí, které jsou zákonem svěřeny zastupitelstvu a radě nebo zvláštnímu orgánu. Krajský úřad přezkoumává rozhodnutí vydaná orgány obce v řízení podle zvláštních zákonů, pokud není zákonem tato působnost svěřena zvláštnímu orgánu nebo zákon nestanoví jinak, ukládá sankce podle zákona, poskytuje odbornou a metodickou pomoc obcím, zabezpečuje koordinaci výstavby a provozu informačního systému kompatibilního s informačními systémy veřejné správy, provádí podle zvláštního právního předpisu kontrolu výkonu přenesené působnosti obcí, zřizuje funkci koordinátora pro romské záležitosti, vykonává další působnosti svěřené mu zákonem. (zákon č. 129/2000 Sb., § 67, 2000)

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, pokud trasa přepravy nepřesahuje územní obvod kraje.

Rozhoduje o zařazení pozemních komunikací do kategorií silnic II. a III. třídy a o změnách těchto kategorií, rozhoduje o zrušení silnic II. a III. třídy po udělení souhlasu Ministerstvem obrany a Ministerstvem dopravy, vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic I. třídy s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy, rozhoduje o opravných prostředcích proti rozhodnutím obecního úřadu obce s rozšířenou působností a proti rozhodnutím obcí, uplatňuje stanovisko k územně plánovací dokumentaci a závazné stanovisko v územním řízení z hlediska řešení silnic II. a III. třídy. (zákon č. 13/1997 Sb., § 40, 1997)

Krajský úřad odpovídá za plnění některých úkolů a činností svěřených úřadu dle zákona 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, vykonává působnost dopravního úřadu, uděluje pokuty, kontroluje výkon působnosti dopravního úřadu ve věcech taxislužby. (zákon č. 111/1994 Sb., § 12, 1994 )

### **2.3 Obecní úřady s rozšířenou působností**

Obecní úřady obcí s rozšířenou působností jsou mezistupněm přenesené působnosti státní správy mezi krajskými úřady a obecními úřady. Vykonávají působnost nejen pro svůj správní obvod, ale zpravidla pro další obce v okolí.

Obecní úřady s rozšířenou působností vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy, místních komunikací a veřejně přístupných účelových ko-

munikací a působnost silničního správního úřadu ve věcech silnic s výjimkou věcí, o kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy nebo orgán kraje v přenesené působnosti, projednávají správní delikty ve věcech dálnic a silnic s výjimkou věcí k jejichž projednávání je příslušný celní úřad a s výjimkou správních deliktů, které projednává krajský úřad, uplatňují stanovisko k územním plánům a regulačním plánům a závazné stanovisko v územním řízení, pokud není příslušné Ministerstvo dopravy nebo krajský úřad. (zákon č. 13/1997 Sb., § 40, 1997)

Dalším typem výkonu přenesené působnosti je: evidence motorových vozidel, stanovení místní úpravy provozu dopravním značením na silnicích II. a III. třídy a místních komunikacích, evidence bodů za přestupky v silničním provozu. (zákon č. 361/2000 Sb., § 77, § 124, 2000)

Obecní úřad s rozšířenou působností je dopravní úřad pro městskou autobusovou dopravu a taxislužbu. (zákon č. 111/1994 Sb., § 12, § 21, 1994)

## **2.4 Obecní úřad**

Obecní úřad vykonává přenesenou působnost s výjimkou věcí, které patří do působnosti jiného orgánu obce.

Obecní úřady rozhodují o zařazení pozemní komunikace do kategorie místních komunikací a o vyřazení místní komunikace z této kategorie, projednávají správní delikty ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací s výjimkou správních deliktů, jejichž projednávání je příslušný celní úřad nebo krajský úřad, vykonávají působnost silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací, zajišťují a provádí vysokorychlostní kontrolní vážení na místních komunikacích, které se nacházejí v územním obvodu obce. (zákon č. 13/1997 Sb., § 40, 1997)

### 3 FINANCOVÁNÍ DOPRAVY

Finanční prostředky, které jsou rozdělovány do oblasti dopravy, jsou natolik nízké, že není možné dostatečně financovat údržbu a rozvoj dopravní sítě. Prostředky, které jsou vynakládány na výstavbu a rozvoj dopravy v EU je na úrovni 1,5 – 2 % HDP, v ČR je úroveň podstatně nižší, tvoří asi 1 % HDP.

Základní zdroje financování lze rozdělit do dvou skupin: veřejné zdroje a soukromé zdroje.

#### 3.1 Veřejné zdroje

Veřejnými zdroji je myšlen objem finančních prostředků, který je poskytován veřejnou institucí (státem, organizační složkou státu, příspěvkovou organizací státu, krajským úřadem, obecním úřadem, organizační složkou a příspěvkovou organizací územních samosprávných celků, EU). Tyto organizace rozdělují peníze v rámci svých předem připravených rozpočtů.

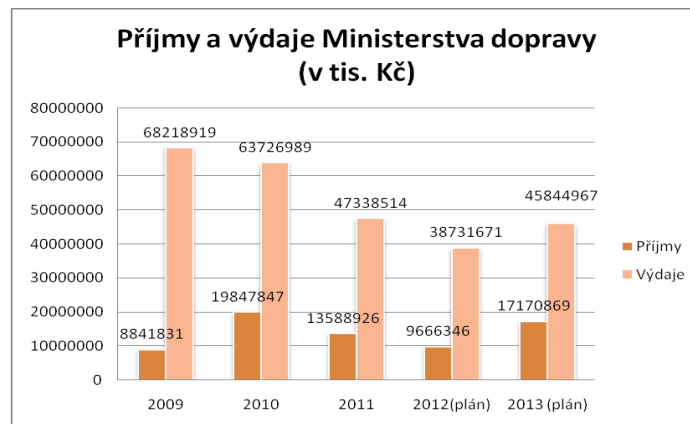
##### 3.1.1 Domácí

Mezi prostředky z domácích zdrojů patří finance poskytované z rozpočtu ministerstva dopravy, rozpočtu SFDI, rozpočtu územních samosprávných celků.

Rozpočet Ministerstva dopravy je součástí státního rozpočtu, je začleněn v kapitole 327. Mezi příjmy patří: správní poplatky, příjmy z pronájmu majetku, výnosy z finančního majetku, přijaté sankční platby, ... Výdaje tvoří: úhrada ztráty ze závazků veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě, dotace SFDI, příspěvek na dopravní cestu nehrazený ze SFDI, výdaje na zabezpečení činnosti státní správy, výdaje na financování společných programů EU a ČR. (Ministerstvo dopravy, 2012; 2013)

Z grafu č. 2 vyplývá, že výdaje dlouhodobě převyšují příjmy Ministerstva dopravy, proto je potřeba dofinancování výdajů z různých zdrojů.

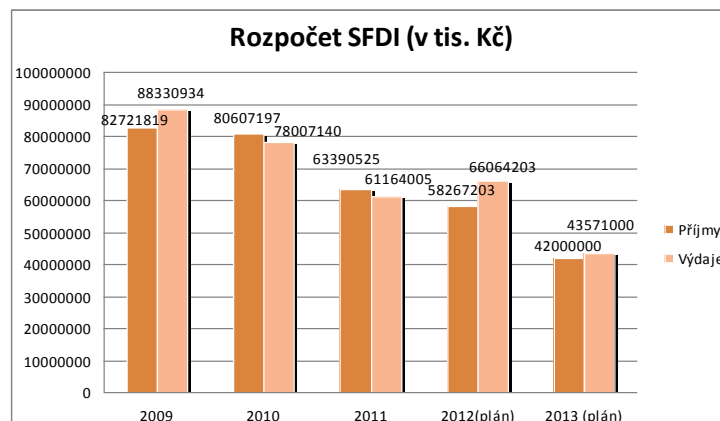
*Graf 2: Příjmy a výdaje Ministerstva dopravy  
v letech 2009 - 2013*



Zdroj: Závěrečný účet a rozpočet Ministerstva dopravy (vlastní zpracování)

SFDI taktéž jako ministerstvo dopravy sestavuje rozpočet. Na straně příjmů jsou výnosy z mýtného, silniční daně, časového poplatku, dotace ze státního rozpočtu, dary a dědictví, příspěvky z příslušných Evropských fondů (operační program dopravy, komunitární programy,...). Výdaje jsou tvořeny náklady na výstavbu, modernizaci, opravy a údržby silnic, dálnic, celostátních a regionálních drah, vodních cest, také na financování náklady na výstavbu cyklistických stezek. (Žemlička, 2010, s. 30-32)

*Graf 3: Příjmy a výdaje SFDI*



Zdroj: Rozpočet SFDI (vlastní zpracování)

Výše uvedený graf zobrazuje, že v letech 2010 – 2011 byly příjmy vždy vyšší než výdaje. V plánu na rok 2012 a 2013 jsou výdaje vyšší než příjmy, ale státní fond počítá s tím, že je



možné dofinancování výdajů z úvěru u Českomoravské záruční a rozvojové banky a.s. a České spořitelny, a.s.

### 3.1.2 Zdroje poskytované Evropskou unií

Doprava a dopravní infrastruktura je v současné době také financována ze zdrojů EU, která má podpůrné fondy a programy (Phare, ISPA, fond soudržnosti, operační programy, komunitární programy).

Program **Phare** byl první formou finanční pomoci v ČR a byl využíván od roku 1990. Tento program je ekonomický nástroj ES zaměřený na podporu reforem v zemích střední a východní Evropy (SVE) a stal se co do objemu prostředků tím nejvýznamnějším, z toho programu byl financován zejména vývoj dopravní a technické infrastruktury.

Dále byl ČR využíván předvstupní program **ISPA**, který podporoval kandidátské země v rozvoji hospodářské a sociální soudržnosti s důrazem na sektory životního prostředí a dopravy. (Wokoun et al, 2004, s. 155-158)

V současném programovacím období 2007 -2013, jsou operační programy rozděleny do 3 celků: tématické operační programy (operační program doprava), regionální operační programy, operační programy Praha a Evropská územní spolupráce (operační program Přeshraniční spolupráce Slovenská republika – Česká republika).

**Operační program Doprava (OPD)** je zaměřen na zkvalitnění dopravní infrastruktury a na propojení transevropské dopravní sítě tzv. TEN-T, především dálnic a silnic I. třídy, železnic, vodní dopravy a ochrana životního prostředí. Tento operační program je jedním z největších v České republice, který je financován z Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti. Ministerstvo dopravy-odbor fondů EU je řídicím orgánem. OPD obsahuje 7 prioritních os: Prioritní osa 1 – modernizace železniční sítě TEN-T, Prioritní osa 2 – výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T, Prioritní osa 3 – modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T, Prioritní osa 5 – modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze, Prioritní osa 6 – podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy, Prioritní osa 7 – technická pomoc (Operační program Doprava, 2011).

**Regionální operační programy** poskytují finanční prostředky pro rozvoj regionů na úrovni NUTS II. Regionální operační program NUTS II Střední Morava je určen pro region

soudržnosti, který tvoří Olomoucký a Zlínský kraj. Zaměřuje se na zlepšení dopravní dostupnosti a propojení regionu včetně modernizace prostředků veřejné dopravy, podporu rozvoje infrastruktury dopravy i služeb cestovního ruchu (výstavbu cyklostezek), přípravu menších podnikatelských ploch a zlepšování podmínek k životu v obcích a na venkově zejména prostřednictvím zkvalitnění vzdělávací, sociální a zdravotnické infrastruktury, odstraňování ekologických zátěží. Řídícím orgánem ROP SM je Regionální rada regionů soudružnosti Střední Morava a obsahuje 4 prioritní osy: Prioritní osa 1 Doprava (rekonstrukce a výstavba silnic II. a III. třídy, obchvaty, protihlukové stěny, terminály veřejné dopravy); Prioritní osa 2 Integrovaný rozvoj a obnova regionu (technická infrastruktura staré ekologické zátěže, úpravy veřejných prostranství, vzdělávací, sociální, zdravotnická infrastruktura); Prioritní osa 3 Cestovní ruch (ubytovací zařízení, technické památky, sportovní zařízení, propagace CR); Prioritní osa 4 Technická pomoc (pro ŘO programů – školení, publicita, apod.). (Regionální rozvojová agentura Východní Morava, 2013)

**Operační program Evropská územní spolupráce** zahrnuje oblast podpory pro hraniční regiony NUT III sousedící s regiony v jiném členském státu. Program přeshraniční spolupráce Slovenská republika – Česká republika 2007 – 2013. Program je určen pro kraj Jiho-moravský, Moravskoslezský, Zlínský, Trenčínský, Trnavský a Žilinský. Program se zaměřuje na zlepšení dopravní dostupnosti, ochrany životního prostředí, podporu rozvoje infrastruktury a služeb cestovního ruchu v přeshraničním regionu. Program je realizován ve 3 prioritních osách: Prioritní osa 1 – Podpora sociokulturního a hospodářského rozvoje přeshraničního regionu a spolupráce; Prioritní osa 2 – Rozvoj dostupnosti přeshraničního území a životního prostředí; Prioritní osa 3 – Technická pomoc. (Strukturální fondy EU, 2007, 2013)

Dalším zdroje pro financování jsou **komunitární programy**. Komunitární programy představují jeden z finančních nástrojů Evropské unie. Na rozdíl od mediálně známějších strukturálních fondů jsou komunitární programy ve většině případů administrovány přímo příslušným útvarem Evropské komise v Bruselu nebo Lucembursku a finanční prostředky jsou alokovány dle jednotlivých programů, nikoliv jednotlivých států. Komunitární programy jsou nástrojem Evropské unie, který má sloužit k prohlubování spolupráce a řešení společných problémů členských zemí EU v oblasti konkrétních politik EU. Tyto programy jsou vždy víceleté a jsou financovány přímo z rozpočtu EU. V roce 2012 v oblasti dopravy působí 4 komunitární programy, a to:

**Easy way – TEN-T** – je nový evropský program, který navazuje na program CONNECT. Jeho cílem je podpořit rozvoj inteligentních dopravních systémů a služeb koordinovaným způsobem na trans-evropské dopravní síti. A podpoří budoucí investiční programy na síti TEN-T.

**IRIS Europe III – TEN-T** – je implementačním pilotním projektem programu IRIS Europe III podporovaný Evropskou unií. Navazuje na předchozí projekty tohoto typu IRIS Europe a IRIS Europe II, jehož cílem je pokračovat v rozvoji říčních informačních služeb dle evropských směrnic. Tento projekt řeší rozšíření mezinárodních výměny dat, automatické generování statistik ve vnitrozemské plavbě a taky definuje další aspekty říčních informačních služeb např. standardy kvality a jejich zavedení do praxe.

**Dálnice D47 – TEN-T** - je to projekt obecného zájmu ve smyslu článku 7 Pravidel TEN-T. Předmětem je dálnice D47 v úseku km 163,800 – 169,913 na území města Bohumín a obce Dolní Lutyně. Stavba Bohumín-státní hranice ČR/PR jako závěrečný úsek dálnice D47 na území ČR. Ve Věřňovicích na státní hranici s propojením na budoucí dálnici A1 na území Polska, směr Katovice.

**eCall/HeERO – Ten-T** - je součástí nového rámcového programu pro konkurenceschopnost a inovace (CIP). Řeší problematiku celoevropského tísňového volání 112, zahrnující národní a mezinárodní pilotní projekty. (Ministerstvo dopravy, 2012; 2013)

## 3.2 Soukromé zdroje

### 3.2.1 Úvěry od domácích a zahraničních bank, od národních finančních institucí

Česká republika je oprávněna využívat prostředky z úvěrů Evropské investiční banky (EIB) i na financování projektů. EIB je hlavním zdrojem bankovních financí pro infrastrukturu transevropské dopravy, rozšiřuje významné financování půjček v EU a kandidátských zemích. Je schopna zajistit velké sumy peněz a poskytovat půjčky ušité na míru podle rozsahu prací – dlouhodobé termíny, prodloužená doba splatnosti – a mobilizovat další zdroje financí, zejména vytvářením partnerství veřejného a soukromého sektoru kombinujíc silné stránky obou sektorů ve výstavbě infrastruktury. Např. EIB poskytuje středomoravskému městu Olomouc úvěr ve výši 500 mil. CZK (přibližně 20 mil. EUR) na financování projek-

tů komunální infrastruktury – zlepšení, zrekonstruování, zmodernizování a rozšíření infrastruktury měst v oblasti dopravy, ochrany životního prostředí, vzdělávání, ...

### **3.2.2 Projekty založené na partnerství veřejného a soukromého sektoru**

Model Partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP –Public Private Partnership) založený na partnerství veřejného a soukromého sektoru nachází nově podporu v závazných předpisech ES upravujících podmínky čerpání dotace z fondů EU v programovém období 2007-2013.

Základem PPP projektu je dlouhodobý smluvní vztah, ve kterém veřejný a soukromý sektor vzájemně sdílejí užitky a rizika vyplývající ze zajištění veřejné infrastruktury nebo veřejných služeb. Výhodou PPP je sloučení zkušeností, znalostí a dovedností obou sektorů a přenesení odpovědnosti za rizika na sektor, který je dokáže lépe řídit.

Ve většině případů veřejný sektor svěřuje výkon určité služby soukromému sektoru, a tím využívá jeho organizačních a odborných znalostí a dovedností, které jsou stimulovány nejen výnosem vloženého kapitálu, ale také rizikem jeho ztráty. (Operační program Doprava, 2011)

## 4 LEGISLATIVNÍ RÁMEC A STRATEGICKÉ DOKUMENTY

Legislativní normy a strategické dokumenty významné pro realizaci dopravní politiky jsou vydávány na všech úrovních hierarchie právního řádu.

Na úrovni **mezinárodní** lze zmínit zejména – předpisy typu dvou- či vícestranných mezinárodních smluv, především v dopravě letecké a námořní (Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí – ADR; Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy – ATP; Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů TIR – Úmluva TIR; Úmluva o přepravní smlouvě mezinárodní silniční nákladní dopravě – CMR. (Žemlička, 2010, s. 146-160)

Jedním ze základních východisek pro tvorbu národních dopravních strategií členských zemí EU je **unijní** dopravní politika. Jejím cílem je utváření konkurenceschopné, bezpečné a k životnímu prostředí ohleduplné dopravy s tím, že bude zajištěna mobilita obyvatel v souladu s platnou legislativou a záměry EU.

Právně závazné normy jsou obsaženy v právu primárním (Smlouva o EU a Smlouva o fungování EU) a řadě pramenů práva sekundárního (nařízení, směrnice, rozhodnutí, doporučení a stanoviska). Dalšími dokumenty upravující oblast dopravy jsou Bílá a Zelená kniha.

Na **národní** úrovni lze zmínit např. zákon o silniční dopravě, zákon o drahách, zákon o pozemních komunikacích, zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, zákon o získávání a zdokonalování způsobilosti k řízení motorových vozidel a jejich prováděcí předpisy. Na úrovni regionální (krajské) a místní (obecní) jsou pak vydávány – nařízení a obecně závazné vyhlášky, případně opatření obecné povahy.

### 4.1 Legislativa ČR

Právní předpisů k dopravě existuje celá řada, uvádím pouze ty, na které se budu odkazovat ve své diplomové práci.

**Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích**, ve znění pozdějších předpisů – definice hlavních pojmů, kategorizace pozemních komunikací, jejich stavbu, ochranu a podmínky užívání, stanoví práva a povinnosti vlastníků a uživatelů, vymezuje výkon státní správy silničními úřady a státní dozor.

**Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů**, ve znění pozdějších předpisů – upravuje práva a povinnosti účastníků provozu pozemních komunikací, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a policie ČR ve věcech provozu na pozemních komunikacích.

**Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě** ve znění pozdějších předpisů – upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku a vymezuje státní odborný dozor.

**Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách**, ve znění pozdějších předpisů – zapracovává a navazuje na předpis Evropské unie a upravuje podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových a jejich provozování. Dále upravuje práva a povinnosti fyzických a právnických osob, které provozují drážní dopravu a dále výkon státní správy a státního dozoru ve věcech drah.

**Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)** ve znění pozdějších předpisů – upravuje ve věcech územního plánování zejména cíle a úkoly, soustavu orgánů, nástroje územního plánování, vyhodnocování vlivů na udržitelný rozvoj území. Tento zákon dále upravuje posuzování vlivů na životní prostředí, podmínky pro výstavbu a rozvoj území pro přípravu veřejné infrastruktury a klasifikační požadavky pro územně plánovací činnost. Ve věcech stavebního řádu upravuje povolování staveb a jejich změn, dohled a zvláštní pravomoci stavebních úřadů, soustavu stavebních úřadů, povinnosti a odpovědnost osob při přípravě a provádění staveb.

## 4.2 Dopravní politika ČR

Základním koncepčním dokumentem je Dopravní politika pro léta 2005 – 2013. Tento dokument stanovuje hlavní směry vývoje sektoru dopravy ve střednědobém horizontu, ve kterém jsou jednotlivá opatření rozpracována v návazných strategických dokumentech, kterými jsou Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury a Strategie podpory dopravní obsluhy území.

Dokument Dopravní politika ČR pro daná léta identifikuje problémové oblasti sektoru doprava, stanovuje strukturu cílů a priorit a navrhuje opatření. Návažné strategické dokumenty určují vstupy, a řeší proto finanční rámec dopravní politiky. Ve fázi implementace se uplatňují navržená opatření a monitoruje se průběh realizace a postupně plní indikátory. Ve výsledku se identifikují nové problémy a aktualizují se cíle dopravní politiky.

Globálním cílem dopravní politiky je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principu udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy.

**Specifické priority Dopravní politiky jsou:** Dosažení vhodné dělby práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu; Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury; Zajištění financování v sektoru dopravy; Zvýšení bezpečnosti dopravy; Podpora rozvoje dopravy v regionech, které respektují obecné zásady s průřezovým charakterem: Zavádění výsledků výzkumu a vývoje, nových progresivních technologií včetně telematiky; Rovnost šancí a sociální politika; Vytváření podmínek pro zachování konkurenceschopnosti českých dopravců v podmínkách otevřeného trhu; Omezování vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví v souladu s principy udržitelného rozvoje.

**Základními tématy** pro dosažení svých cílů je harmonizace podmínek na přepravním trhu, modernizace, rozvoj a oživení železniční dopravy, zlepšení kvality silniční dopravy, omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému, panevropská dopravní síť včetně prioritních projektů EU, zvýšení bezpečnosti dopravy, výkonové zpoplatnění dopravy, práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb, podpora multimodálních přepravních systémů, rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS a zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu.

**Nástroje dopravní politiky** jsou právní, ekonomické a informační. Jedním z hlavních právních nástrojů je vytvoření nového právního rámce novelizací zákonů v působnosti dopravy. Povinnost předávání garantovaných informací jak ze strany EU, tak z české strany se zvyšuje v souvislosti s procesem zapojování ČR do struktur EU. K ekonomickým nástrojům jen tolik, že je potřeba hledat takové zdroje, aby nedocházelo k nepřijatelným nárokům na veřejné rozpočty na všech stupních.

Na základní strategický dokument DP navazují sektorové dokumenty, které rozpracovávají opatření ze základního dokumentu a navrhují strategii k jejich naplnění včetně finančního zajištění. Klíčovým dokumentem v této oblasti je **Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI)**, který rozpracovává značnou část opatření DP týkajících se dopravní infrastruktury, jejího dalšího rozvoje včetně stanovení finančního rámce a harmonogramu jejich realizace klíčových opatření. Dalším dokumentem je **Strategie podpory dopravní obsluhy území**, která je zaměřena na nastavení systému financování závazků veřejné služby v dopravě. (Dopravní politika pro léta 2005 – 2013, s. 9, 40)

### 4.3 Další strategické dokumenty

**Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020 (BESIP)** – hlavním cílem je snížit do roku 2020 počet usmrčených osob při dopravních nehodách na úroveň průměru evropských zemí a prevence zejména u dětí, chodců, cyklistů, motocyklistů, nových a mladých řidičů a důchodců. (BESIP, 2012, 2013)

**Strategie inovačních technologií v dopravě (INOTECH)** – pojem „inovační technologie“ doslovně znamená „zdokonalená znalost dovedností“ a v oblasti dopravy v souladu s cíli evropské a národní dopravní politiky zahrnuje výzkum a vývoj nových postupů a systémů s využitím nových poznatků a jejich následnou implementaci a aplikaci. Je pro uživatele dopravních služeb a cílem je zmírnění dopadu vlivu dopravy na ŽP a snížení počtu zranění a úmrtí v souvislosti s provozováním dopravy zejména tvorba nástrojů, prostředků a technologií pro lepší organizování a plánování dopravy. (Český kosmický portál, 2009)

**Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR** je programový dokument, ve kterém se český stát zavázal k podpoře cyklistické dopravy a k budování cyklostezek. Vytvořen byl usnesením Vlády ČR ze dne 7. července 2004 pod č. 678. Garantem strategie je MD ČR a vykonavatelem Centrum dopravního výzkumu Olomouc. Základem jsou tyto prioritní osy: Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území; Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu; Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví a Zajištění koordinace s dalšími rezorty a subjekty. (Observatoř bezpečnosti silničního provozu, 2007, 2013)



## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 5 OBEC S ROZŠÍŘENOU PŮSOBNOSTÍ VSETÍN

### 5.1 Profil řešeného území

Vsetín, město s cca 28 tis. obyvatel o rozloze cca 5 800 ha, představuje významné hospodářské a kulturní středisko východní Moravy. Nachází se v severovýchodní části Zlínského kraje na hranicích se Slovenskou republikou. Město se rozprostírá v údolí řeky Vsetínské Bečvy a jejích přítoků. Řeka rozděluje město na dvě části, na Horní město a Dolní město, které však spolu tvoří jeden celek.

Vsetín je centrem vyšší občanské vybavenosti a centrem pracovních příležitostí zejména v rozsahu území obce s rozšířenou působností, což představuje 31 obcí od Vsetína až po Velké Karlovice na východě a po Horní Lideč, Valašskou Senici a Střelnou na jižním okraji správního území.

Vsetín patří mezi aktivní členy Národní sítě zdravých měst. Vsetín společně s dalšími městy a obcemi také dokončuje unikátní projekt Čistá řeka Bečva, díky němuž bude mít Valašsko jeden z nejdokonalejších systémů čištění odpadních vod v Evropě.

Poloha města na úpatí Vsetínských, Hostýnských a Vizovických vrchů nabízí ideální podmínky pro pěší turistiku i cyklistiku. Přímo ze Vsetína vychází pět značených okruhů pro horská kola. Pro rekreační cyklistiku je páteční trasou cyklostezka Bečva vedená podél toku Vsetínské Bečvy směrem východním na Velké Karlovice a severo-západně do Valašského Meziříčí. Optimální podmínky pro pěší turistiku jsou vytvořené prostřednictvím husté sítě turisticky značených tras vedoucích do okolí města, a také dále do území Chráněné krajinné oblasti Beskydy, které leží ve správním území východně od města. (Město Vsetín, 2012, 2013)

### 5.2 Postavení a působnost Městského úřadu Vsetín

Městský úřad je ve smyslu zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve zněních pozdějších předpisů, jedním z orgánů města, který plní úkoly v samostatné a přenesené působnosti. V samostatné působnosti se zodpovídá Radě města a Zastupitelstvu města, v přenesené působnosti je pak podřízen Krajskému úřadu Zlínského kraje. Výkon státní správy v určeném správním obvodu je upraven zvláštními právními předpisy.

Městský úřad Vsetín je podle zákona č. 314/2002 Sb., o stanovení obcí s pověřeným obecním úřadem a stanovení obcí s rozšířenou působností, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky Ministerstva vnitra č. 388/2002 Sb. o stanovení správních obvodů obcí s pověřeným obecním a správních obvodů obcí s rozšířenou působností:

- Pověřeným obecním úřadem pro 21 obcí – Bystřička, Hošťálková, Hovězí, Huslenky, Jablůnka, Janová, Kateřince, Leskovec, Lhota u Vsetína, Liptál, Lužná, Malá Bystřice, Pozděchov, Prlov, Pržno, Ratiboř, Růžďka, Seninka, Ústí, Valašská Polanka, Vsetín, Zděchov
- Obcí s rozšířenou působností pro těchto 32 obcí - Bystřička, Francova Lhota, Halenkov, Horní Lideč, Hovězí, Hošťálková, Huslenky, Jablůnka, Janová, Karolinka, Kateřince, Lačnov, Leskovec, Lhota u Vsetína, Lidečko, Liptál, Lužná, Malá Bystřice, Nový Hrozenkov, Pozděchov, Prlov, Pržno, Ratiboř, Růžďka, Seninka, Střelná, Ústí, Valašská Polanka, Valašská Senice, Velké Karlovice, Vsetín, Zděchov
- Správní obvod pro obecný stavební úřad - Bystřička, Halenkov, Hovězí, Hošťálková, Huslenky, Jablůnka, Janová, Kateřince, Leskovec, Lhota u Vsetína, Liptál, Lužná, Malá Bystřice, Pozděchov, Prlov, Pržno, Ratiboř, Růžďka, Seninka, Ústí, Valašská Polanka, Vsetín, Zděchov

### **Organizační struktura Městského úřadu Vsetín**

Město Vsetín je dle zákona o obcích právnickou osobou. Orgánem města zabezpečujícím plnění úkolů samosprávy a zabezpečujícím výkon státní správy je Městský úřad (dále jen „MěÚ“) Vsetín.

Orgánem, který rozhoduje ve věcech patřících do samostatné působnosti města je zastupitelstvo. Zastupitelstvo města Vsetín tvoří 21 členů. Zastupitelstvo města schvaluje program rozvoje města, rozpočet města, zřizuje a ruší příspěvkové organizace a organizační složky města, rozhoduje o založení nebo rušení právnických osob, vydává obecně závazné vyhlášky v samostatné působnosti, ze svých členů volí starostu a členy rady a odvolává je z funkce, zřizuje a ruší městskou policii, vydává územní plán, aj.

Rada města Vsetín má 7 členů, je výkonným orgánem města v oblasti samostatné působnosti. Radě města je vyhrazeno zabezpečovat hospodaření města podle schváleného roz-

počtu, vydávat nařízení města, zřizovat a zrušovat odbory a oddělení městského úřadu, komise rady města, odborné pracovní skupiny a kontrolovat plnění úkolů uložených městským úřadem a komisemi v oblasti samostatné působnosti města aj. V oblasti přenesené působnosti jí přísluší rozhodovat, jen stanoví-li tak zákon.

Základní organizační normou úřadu je Organizační řád MěÚ Vsetín (platný od 1. ledna 2013), který upravuje vnitřní organizaci úřadu, postavení a působnost úřadu a jeho vztah k orgánům města, zásady činnosti a způsob řízení. Schéma členění MěÚ Vsetín viz příloha (P 1).

V čele MěÚ Vsetín je starostka města, která zodpovídá za celkovou činnost MěÚ a organizačních složek zřízených městem Vsetín a zastupuje město navenek.

Město Vsetín má tři místostarosty. Určený místostarosta zastupuje starostku v době její nepřítomnosti, jedná a rozhoduje ve všech věcech, které jsou starostce svěřeny. Místostarosta zabezpečuje plnění konkrétních činností a úkolů (zejména ve vztahu k určeným odborům) v samostatné působnosti, které byly svěřeny zastupitelstvem města.

Tajemník MěÚ je odpovědný za plnění úkolů městského úřadu v samostatné působnosti i přenesené působnosti starostce.

MěÚ se člení na odbory, které zřizuje a ruší Rada, takto:

- Odbor správních agend
- Odbor finanční
- Odbor sociálních věcí
- Odbor územního plánování, stavebního řádu a dopravy
- Odbor životního prostředí
- Odbor školství a kultury
- Obecní živnostenský úřad
- Útvar interního auditu
- Pracovník vztahu k veřejnosti
- Odbor správy a údržby majetku
- Manažer kvality a řízení lidských zdrojů

- Odbor investic a strategického rozvoje města
- Odbor vnitřní správy

Odbory zabezpečují úkoly v samostatné i přenesené působnosti a dále se mohou členit na oddělení a úseky činnosti.

Odbory, které se podílejí na výkonu veřejné správy v oblasti dopravy, zejména:

### **Odbor správních agend**

Základní úloha odboru je, že vykonává přenesenou působnost na úseku matriky, evidence obyvatel, občanských průkazů, cestovní dokladů, vidimace a legalizace, registru a registrace vozidel, schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného vozidla a technické způsobilosti jednotlivě dovezeného silničního vozidla, řidičského oprávnění, řidičských průkazů a registru řidičů, získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a přestupkové agendy.

### **Odbor územního plánování a stavebního řádu a dopravy:**

Odbor je obecným stavebním úřadem v rozsahu správního obvodu obce s obecným stavebním úřadem Vsetín, úřadem územního plánování ve správním obvodu obce s rozšířenou působností, obecným stavebním úřadem pro správní obvod obce s rozšířenou působností dle zákona o urychlení výstavby dopravní a technické infrastruktury, vyvlastňovacím úřadem ve správním obvodu obce s rozšířenou působností.

### **Oddělení dopravy zajišťuje výkon státní správy v oblasti dopravy a pozemních komunikací**

Zabezpečuje výkon přenesené působnosti vyplývající ze zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a prováděcích předpisů, zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších a souvisejících předpisů. Je speciálním stavebním úřadem ve správním obvodu obce s rozšířenou působností, silničním správním úřadem ve správním obvodu města a obce s rozšířenou působností, dopravním úřadem ve správním obvodu města, je obecním úřadem obce s rozšířenou působností, který stanovuje místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace na silnicích II. a III. třídy a na místních komunikacích. Řeší

správní delikty, přestupky a pokuty na úseku dopravy a silničního hospodářství v rozsahu svěřené působnosti.

Na oddělení dopravy rovněž funguje dopravní úřad, který vykonává přenesenou působnost pro městskou hromadnou dopravu ve městě Vsetín, dále vykonává přenesenou působnost pro taxislужbu jako úřad obce s rozšířenou působností, provádí činnost státního odborného dozoru v silniční dopravě, ukládá pokuty a řeší přestupky na vymezeném úseku svěřené působnosti. Mezi ostatní činnosti oddělení dopravy patří osvětová činnost o bezpečnosti silničního provozu se zaměřením na dopravní tematiku, podílí se na akcích města s touto tematikou – BESIP. Dále se podílí na návrzích koncepcí dopravní infrastruktury města, území obce s rozšířenou působností s vazbami na území Zlínského kraje a změnách v dopravním systému města.

### **Odbor správy a údržby majetku**

Úsek majetkoprávní a komunálních služeb zpracovává návrhy na veškeré právní úkony souvisejících se správou nemovitého majetku města. Vede a aktualizuje pasport místních komunikací, zajišťuje agendu týkající se záboru veřejného prostranství a vydává příslušné stanovisko týkající se místních a účelových komunikací, zpevněných ploch a městské zeleně. Provádí úkony týkající se správy místních komunikací v souladu se zákonem č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, jako vlastník a správce místních a účelových komunikací, uděluje souhlas s uložením inženýrských sítí do místní komunikace včetně překopů, vydává jménem města Vsetína souhlas vlastníka se zvláštním užíváním komunikace, zajišťuje běžnou údržbu a čištění místních komunikací a údržbu zastávek MHD a kontroluje provedení těchto prací a dodávek. Zastupuje město v řízeních před příslušným silničním správním úřadem, vztahujících se k místním komunikacím ve vlastnictví města Vsetína, poskytuje součinnost úsekům odboru při tvorbě vyjádření města k řízením a postupům před správními orgány. (Organizační řád MěÚ Vsetín, 2013)

### **Odbor investic a strategického rozvoje města**

Zabezpečuje v souladu s příslušnými právními předpisy a rozhodnutí orgánů města Vsetín přípravu a realizaci investičních akcí města, dále zajišťuje strategické plánování města, podílí se na zpracování aktualizací rozvojových koncepcí města. Poskytuje nezbytnou součinnost ministerstvu a kraji při přípravě a realizaci strategie regionálního rozvoje, státních

programů regionálního rozvoje a programů rozvoje územního obvodu kraje. Zabezpečuje program obnovy venkova. Dále odbor zastupuje město Vsetín v řízeních a postupech před správními orgány jako účastníka, stavebníka, žadatele, v rozsahu jemu svěřených činností.

### **Odbor finanční**

Odbor spravuje městský rozpočet a finanční fondy, zajišťuje financování města, jeho organizací a organizačních složek, vede komplexní účetní evidenci, evidenci městského majetku, vede agendu půjček z prostředků fondu rozvoje bydlení, vykonává pokladní službu a je správcem místních poplatků.

### **Obecní živnostenský úřad**

Vykonává státní správu na úseku živnostenského podnikání pro město Vsetín a stanovené obce dle příslušných zákonů.

## 6 ANALÝZA SOUČASNÉHO DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V ORP VSETÍN

### 6.1 Stav infrastruktury silniční dopravy

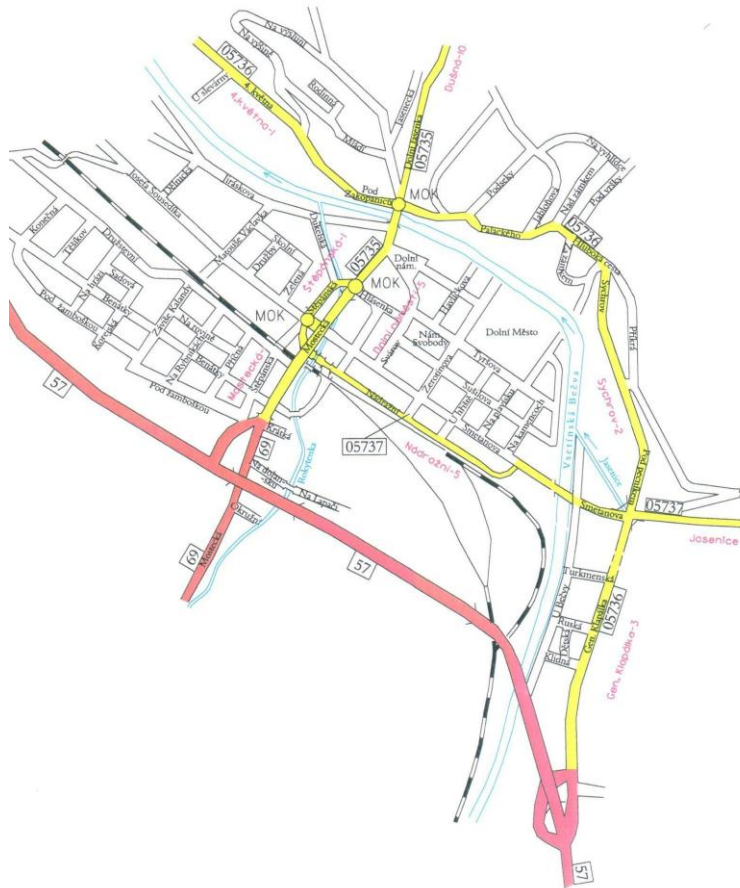
Řešeného území ve správním obvodu obce s rozšířenou působností Vsetína a města Vsetína se dotýkají zájmy dopravy silniční tj. silnic I., II. a III. třídy, místních a účelových komunikací, veřejné linkové dopravy a městské hromadné dopravy, dále dopravy železniční, dopravy v klidu (statické), cyklistické a pěší. Území leží mimo zájmy dopravy lodní, veřejné letecké i mimo zájmy výstavby dálnic. Nejbližší mezinárodní letiště Ostrava se nachází v Mošnově, je autem dobře dostupné po silnici I/57 a I/58. Součástí areálu vsetínské nemocnice je pouze heliport pro přistávání vrtulníků v případě akutních případů záchranu lidských životů.

#### 6.1.1 Vymezení základní silniční sítě ve městě Vsetín

Hlavními komunikačními tahy procházejícími městem je silnice I/69, propojující město Vsetín s krajským sídlem Zlínem a silnice I/57 (st. hranice s Polskem – Bartultovice - Krnov – Opava – Fulnek – Nový Jičín – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Broumov- Bylnice – státní hranice se Slovenskem). V současné době je v provozu kapacitní komunikace mezi Vsetínem a obcí Jablůnka. Městem jsou vedeny další krajské silnice III/05735 přes Horní Jasenku, silnice III/05736 ulice 4. května přes Horní náměstí, Sychrov a ulici Gen. Klapálka a silnice III/05737 z centra po ulici Nádražní do Jasenic (směrem do areálu bývalé Zbrojovky Vsetín). Pátevní komunikací v místní části Semetín je silnice III/05734. Stavební a technický stav některých komunikací ve městě Vsetín zejména v okrajové zástavbě není vyhovující.

Výhodou je, že město Vsetín má část tranzitu po silnici I/57, avšak po silnici I/69 v zástavbě je stav kritický zvláště s přihlédnutím ve vztahu k charakteru zástavby.





Obr. 3: Silniční síť ve městě Vsetín. Zdroj: Ředitelství silnic  
Zlínského kraje, p.o., 2012

Město Vsetín v řešení dopravy ve městě respektuje dokumentace zpracované jednak z hlediska širších dopravních vztahů jakož i místní úpravy komunikační sítě. K problematice jednotlivých komunikací a ploch pro dopravu na území města Vsetín patří:

**Silnice I/57** – dopravně silně zatížený tah bude dle studií zpracovaných HBH Brno ve výhledu rozšířen na dělenou čtyřpruhovou komunikaci kategorie S-22,5/100. V prostoru čerpací stanice severně od Vsetína je v současné době vybudována část nové trasy obchvatu Jablůnky, která navazuje na provedené rozšíření silnice I/57 v oblasti Bobrky. Rozšíření silnice I/57 bude postupně provedeno v celém jejím průběhu městem. Součástí stávajícího stavu i výhledového řešení jsou mimoúrovňové křižovatky napojující komunikace zastavěné části řešeného území na silnici I/57.

**Potůčky (Tataláky) tzv. Severní příčka** – řeší napojení severní části zástavby na silnici I/57 (v návaznosti MÚK Potůčky), křižení trati ČD, přemostění Bečvy a obsluhu stávající

zástavby až po napojení na silnic III/05736, která přinese odklonění těžké dopravy mimo centrum města.

**Rampa Rokytnice I/57** – napojení silnice I/69 a centra Vsetína – vybudování rampy Mostecká - současný stav představuje bodovou závalu na silnici I/57. Ze strany města byly zahájeny výkupy pro realizaci rampy. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu s možností vyvlastnění.

**Silnice I/69** – v průtahu zastavěnou částí je uvažováno s úpravou profilu komunikace na dvoukruhovou komunikaci s řadícími pruhy v křižovatkách podle studie HBH z roku 2002. Obsluha zástavby je navržena přes sjízdné souběžné chodníky. Úprava bude provedena od místní účelové komunikace (MÚK) se silnicí I/57 po hranice obce.

**Silnice III/05735 a III/05736** –obě silnice budou v průtahu zastavěnou částí města řešeny v městském profilu tj. komunikace s obrubami a příslušným odvodněním. Rekonstrukce se vzhledem k vedení tras v zastavěném území týkají pouze místních směrových úprav.

**Úprava Nádražní ulice** – je řešena v souvislosti s převedením trasy silnice III/05737 z ulice Smetanovy do ulice Nádražní. Úprava je navržena podle studií (HBH 2000, diplomová práce, atd.) a současně řeší i úpravy autobusového nádraží ve vztahu k průjezdní dopravě vč. prodloužení Nádražní ulice na ulici Gen. Klapálka (silnice III/05736).

Dopravní přístup průmyslové zóny mezi sportovním areálem Na Lapači a plochou ČD je navržen novými napojeními z MK Benátky a rampou z ulice Mostecká (silnice III/05735) u trati ČD.

**Úprava Jiráskovy ulice** – jedná se o stavební úpravy průjezdního profilu pod železničním a silničním mostem ve stávající trase. Zajištění potřebné podjezdné výšky vyloučí nutnost napojení areálu ČOV přímo ze silnice I/57 v jejím čtyřpruhovém směrovém děleném profilu.

**U stadionu Ohrada** – úprava stávající křižovatky. (Územní plán Vsetín, 2010)

Zbývající silnice III. třídy na území města jsou stabilizovány, předpokládají se pouze bodové úpravy (směrové a šířkové).

Obecnými problémy, se kterými se potýká každé město je dopravní zatížení a hluk z dopravy. Největší dopravní zatížení města dle celostátního sčítání dopravy z roku 2010 je ve směru na sever po silnici I/57 (směr Valašské Meziříčí), kde bylo vykázáno 11 068

vozidel/24 hodin, úsek silnice I/57 jižně od města Vsetína po odbočku na Velké Karlovice 8 235 vozidel/24 hodin. Silnice I/69 směrem na Zlín 10 486 vozidel/24 hodin.

V prosinci 2006 si nechalo město Vsetín zpracovat „Hlukovou mapu města Vsetína“ u společnosti ADIAS s.r.o., Brno, která podrobně hodnotí dopad provozu silniční dopravy na akustickou situaci ve městě včetně vyhodnocení podílu populace vystavené dlouhodobě vysokým hladinám hluku. Výsledkem je, že výstavba protihlukových stěn by byla neúčinná nebo nereálná. Zpracovatel hlukové mapy vidí řešení především v organizaci dopravy, omezení rychlosti, kvalitě povrchu komunikací apod. Každý z těchto návrhů je otázkou samostatného řešení a samozřejmě taky otázkou finančních prostředků.

Jen lehce se zmíním o výhledových záměrech v širším kontextu, které se dotknou obce s rozšířenou působností Vsetín a byly zpracovány k problematice přepravních vztahů v celém území Zlínském kraji z hlediska trasování popř. dopravní zátěže. Jedná se o propojení krajského města Zlína na hlavní komunikační síť, které bude zabezpečeno rychlostní komunikací R-49 spojující českou a slovenskou D-1. Dále bude komunikační kostra hlavní sítě doplněna silnicí I/57 spojující silnici E-442 a R-49 přes Vsetín. Chci jen připomenout, že pokud by byla vybudována silnice R-49 a na ní přivaděč, odpadne dopravní zátěž na silnici I/69 v Rokytnici ve Vsetíně.

Jednotlivé varianty a etapy výstavby silniční sítě ovlivňují směřování dálkové dopravy a tím i celkové množství a podíl těžké dopravy v jednotlivých jejích úsecích, potažmo v úsecích přímo s výstavbou komunikací nesouvisejícími.

### **6.1.2 Vymezení základní silniční sítě ve správním obvodu obce s rozšířenou působností Vsetín**

Stav pozemních komunikací silniční sítě ve správním obvodu obce s rozšířenou působností Vsetín je zejména v některých úsecích nevyhovující až havarijní. Ve své práci se chci zmínit jen o těch komunikacích, které jsou dopravně významné, nebo si jejich stavební stav vyžaduje nutnou opravu. Pro představu a porovnání jsem uvedla tabulku (Tab. 2), která hodnotí stav vozovek silnic II. a III. třídy ve Zlínském kraji rozdělenou dle územních a statických jednotek LAU 1 (např. LAU 1 Vsetín se skládá s ORP Vsetín, ORP Valašské Meziříčí a ORP Rožnov pod Radhoštěm).

Přestože tabulka neuvádí stav vozovek přímo v ORP Vsetín, hodnoty, které jsou uvedeny pro okres, jsou velmi podobné pro ORP Vsetín, např. v LAU 1 Vsetín má havarijní stav vozovky zhruba 39 % silnic z celkového počtu.

Z tabulky dále plyne, že LAU 1 má nejvíce vozovek v havarijním stavu, a to se odráží na průměrném hodnocení stavu komunikací. Toto hodnocení je ovlivněno také velmi špatným stavem silnice II/487, kterou čeká v nejbližším období rozsáhlá rekonstrukce.

Tab. 1: Stav vozovek silnic II. a III. třídy Zlínského kraje podle TP87 k 30.9.2012.

II.+ III. třída	Stav podle TP87					Celkem [m]	Průměrné hodnocení
	výborný	dobrý	vyhovující	nevyhovující	havarijní		
Okres							
<b>Kroměříž</b>	76 609	64 110	52 047	79 379	232 550	504 695	3,65
<b>Uh. Hradiš- tě</b>	38 566	93 332	59 041	99 527	112 324	402 790	3,38
<b>Vsetín</b>	32 347	56 923	52 227	96 043	155 196	392 736	3,73
<b>Zlín</b>	59 073	72 313	75 886	130 623	133 112	471 007	3,44
<b>Celkem [m]</b>	<b>206 595</b>	<b>286 678</b>	<b>239 201</b>	<b>405 572</b>	<b>633 182</b>	<b>1 771 228</b>	<b>3,55</b>

Zdroj: Ředitelství silnic Zlínského kraje

Pro snazší orientaci a lepší představu ve vztahu k tabulce č. 2 jsem zpracovala přehled délky komunikací silniční sítě ve správním obvodu ORP Vsetín.

Tab. 2: Délka komunikací silniční sítě ve správním obvodu ORP Vsetín.

Silniční síť v ORP Vsetín	Počet m silnice
I. třída	58 844
II. třída	60 948
III. třída	124 365

Zdroj: Ředitelství silnic Zlínského kraje, p. o. (vlastní)

### Silnice silniční sítě ve správním obvodu obce s rozšířenou působností Vsetína:

**I. třídy:** I/57 – státní hranice - Krnov – Vsetín – státní hranice SR; I/69 – Vsetín – Vizovice – Hrádek nad Vlčí; I/49 – Otrokovice – Zlín – státní hranice SR; I/57H – Vsetín – Jablůnka;

**II. třídy:** II/487 – Ústí – Velké Karlovice – státní hranice SR; II/481 – Prostřední Bečva – Soláň – Velké Karlovice; II/437 – Lipník nad Bečvou – Bystřice pod Hostýnem - Jablunka

**III. třídy:** III/05741 – Seninka – spojovací; III/0499 – Prlov – průjezdná; III/0498 – Pozděchov - průjezdná; III/04943 – Val. Klobouky – Lačnov – Horní Lideč; III/04946 – Lačnov – průjezdná; III/04910 – Horní Lideč – Francova Lhota – Valašská Senice; III/05743 – Lidečko – Pulčín; III/05742 – Val. Polanka – příjezdná; III/4871 – Janová – spojovací; III/4872 – Hovězí – Hovízky; III/4873a – Hovězí – Hořansko; III/4874 – Hovězí – Zděchov; III/4875 – Huslenky – Kychová; III/4876 – Huslenky – příjezdná; III/4877 – Halenkov – Dinotice; III/4878a – Halenkov – Lušová; III/4879 – Nový Hrozenkov – Vranča; III/48710 – Nový Hrozenkov – příjezdná; III/48711 – Karolinka – Stanovnice; III/48712 – Velké Karlovice – Bzové; III/48713 – Velké Karlovice – Pluskovec; III/48714 – Velké Karlovice – příjezdná; III/48715 – Velké Karlovice – Podřaté – Javorník; III/48716 – Velké Karlovice – Malé Karlovice; III/4887 – Lhota u Vsetína – Liptál; III/4915 – Slušovice – Všemina - Liptál; III/05735 – Vsetín – Jasenka – Dušná – Malá Bystřice; III/05722 – Podlesí – Velká Lhota – Bystřička; III/05726 Bystřička – Valašská Bystřice – Rožnov pod Radhoštěm; III/05727 – Růžka – spojovací; III/05734 – Vsetín – Semetín.

Ve vztahu ke stavebnímu a technickému stavu výše uvedených komunikací, bych upozornila jen na tu nejkritičtější, která je již výše zmiňována. Jedná se o páteřní silnici II/487 z Ústí do Velkých Karlovic, která je komunikací lokálního významu a v návaznosti na silnici I/57 také mezinárodního významu (hraniční přechod se Slovenskou republikou/Makov). Tato silnice spojuje obce Ústí, Janová, Hovězí, Huslenky, Halenkov, Nový Hrozenkov, Karolinka a Velké Karlovice. Silnice je vedena zastavěnými částmi obcí, kde je převážně individuální obytná zástavba, místy jsou vystavěny provozovny lehkého průmyslu, skladovací plochy či zemědělské areály. V zimní sezóně se přilehlé svahy využívají pro lyžování, což do lokality přivádí novou cílovou dopravu. Složení dopravního proudu pohybujícího se po předmětném úseku poměrně výrazně ovlivňuje blízkost hraničního přechodu, kde je podíl i nákladní dopravy poměrně značný. Silnice II/487 je vedena v souběhu s Vsetínskou Bečvou, kterou několikrát kříží mostními objekty a také v souběhu se železniční tratí Vsetín – Velké Karlovice, kterou také několikrát kříží.

Problémovou silnicí III. třídy je silnice vedoucí z Lidečka do Francovy Lhoty – místní části Pulčín, III/05743. Silnice je vedena pod klenbovým železničním mostem pod tratí ČD.

V minulosti zde již došlo ke zřícení části opěrné zdi pod nákladním autem s kulatinou. Silnice rovněž nevyhovuje šířkovému uspořádání.

## 6.2 Veřejná linková doprava

Dopravu ve veřejné linkové dopravě v ORP Vsetín zajišťuje převážně společnost ČSAD Vsetín, a.s., která má provozovny ve Zlíně, Luhačovicích, Slavičíně, Valašském Meziříčí, Rožnově pod Radhoštěm a Vsetíně. Tyto provozovny jsou vedeny jako střediska osobní dopravy. Středisko osobní dopravy Vsetín zajišťuje pravidelnou linkovou osobní dopravu, městskou hromadnou osobní dopravu Vsetín, tuzemskou a zahraniční zájezdovou dopravu.

Z důvodu nízkého počtu cestujících a finančních prostředků klesá počet linek jak dálkových tak příměstských. V roce 2008 byly v provozu 2 dálkové linky a 34 příměstských linek, v roce 2010 byla pouze 1 dálková (dálková linka Vsetín – Praha byla převedena do střediska Luhačovice z provozních důvodů) a 35 příměstských s tím, že během roku 2010 byla zavedena nová linka Horní Lideč – Střelná. V roce 2012 zůstává i nadále 1 dálková linka (Vsetín - Ostrava), ale poklesl počet příměstských linek na 31, protože došlo ke sloučení 4 linek z provozních důvodů. V roce 2013 zůstává stav nezměněn, středisko osobní dopravy Vsetín provozuje 1 dálkovou linku, 31 příměstských linek a 11 linek městské hromadné dopravy. Příměstské linky v roce 2008 provozovaly 808 spojů, v roce 2010 provozovaly 833 spojů a v roce 2012 byl provoz snížen na 818 spojů.

Ostatní dopravci v oblasti Vsetínska:

- **ČSAD Havířov a.s.** – provozuje dálkovou linku Havířov – Frýdek Místek – Frýdlant n.O. – Frenštát pod Radhoštěm – Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín - Luhačovice
- **Karel Housa – HOUSACAR** – provozuje příměstskou linku Zlín – Všemina – Vsetín
- **KRODOS BUS a.s.** – provozuje sezónní linku (cyklobus od 20.04. do 29.09.2013) Kroměříž – Rajnochovice, Troják – Zlín – Bystřička, přehrada – Valašské Meziříčí – Uherské Hradiště – Stupala, samota a příměstskou linku Bystřice p. Host. – Chvalčov – Tesák - Troják

- **Tourbus, a.s.** – provozuje dálkovou linku Brno – Kroměříž – Zlín – Bystřice pod Hostýnem – Vsetín
- **Veolia Transport Morava a.s.** – provozuje dálkovou linku Ostrava – Valašské Meziříčí – Vsetín – Zlín, příměstské linky Ostrava – Frýdek-Místek – Frenštát p.Radhoštěm - Rožnov p.Radhoštěm – Velké Karlovice, Přerov – Tesák – Troják – Vsetín, Hranice n.M. - Rajnochovice, Troják – Zlín a sezónní linky (cyklobus od 14.06. do 01.09.2013) Nový Jičín – Kopřivnice – Frenštát p.R. – Rožnov p.R. – Velké Karlovice – Bílá, (skibus od 26.12.2012 do 03.03.2013) Ostrava – Frýdlant n.O. – Bílá – Velké Karlovice

Autobusové nádraží ve Vsetíně je dobře situované v blízkosti centra mezi ulicemi Nádražní a Smetanova a v těsné vazbě na nádraží ČD. Na území města jsou dobře situované zastávky s docházkovou vzdáleností 10 – 15 min. Problémovými územími jsou však odlehlé části města – Luh, Jasenice, Červenka, Janišov, Jasenka a Semetín. Obyvatelé těchto částí mohou k přepravě příměstskou dopravou využívat městské hromadné dopravy, protože docházková vzdálenost je 20 min. a více.

Rovněž vybavení zastávek (čekárny, samotné zastávkové pruhy, navazující chodníky) není na všech zastávkách kompletní a je nutno je postupně zabezpečovat.

Vozový park ČSAD Vsetín, a.s. vlastní 287 autobusů, jejich průměrné staří je 9 let, což je hraniční zákonná norma doby bezpečného provozu. V letošním roce bude provedena obnova vozového parku. ČSAD Vsetín, a.s. pořídí 17 nových příměstských autobusů, z toho 5 autobusů bude pro Středisko osobní dopravy Vsetín. Koupě těchto autobusů proběhne díky přidělení dotace z EU ve výši 30 mil. Kč, dopravce přispěje z vlastních zdrojů 45 mil. Kč. Jeden autobus vyjde zhruba na 4 mil. Kč.

### 6.3 Městská hromadná doprava

V poměrně členité oblasti města Vsetína jsou trasy linek městské hromadné dopravy soustředěny do jednotlivých údolí, která se spojují v jádrovém území města.

Poskytovatelem služeb městské hromadné dopravy je Středisko osobní dopravy ČSAD Vsetín, a.s., jak již bylo výše zmíněno.

V letech 2008 a 2010 bylo v provozu 10 linek MHD, z toho byly 4 linky účelové – zrychlené. V roce 2012 se počet linek MHD navýšil o 1linku, na základě požadavku Městského

úřadu Vsetín, a to o linku Rokytnice – Ohrada – Sychrov. V roce 2013 má MHD 11 linek. Linky městské hromadné dopravy jsou vedeny následovně:

- linka č. 1 - Trávníky, točna – náměstí – aut. nádr. – Jasenice I. – Jasenice XV.
- linka č. 2 – Jasenka, U Zemánků – náměstí – aut. nádr. – Jasenice I.
- linka č. 3 – Semetín, konečná – náměstí – aut. nádr. – Jasenice I.
- linka č. 4 – Janišov, točna – Rokytnice, Lipta – náměstí – aut. nádr. – Jasenice I.
- linka č. 5 – Rokytnice, sídliště – náměstí – aut. nádr. – Ohrada, rest. - Jasenice I. - Červenka
- linka č. 6 – Sychrov – aut. nádr. – náměstí – Rybníky, Konečná – aut. nádr. – náměstí – Sychrov
- linka č. 7 – Rokytnice, sídliště - - náměstí – aut. nádr. – Ohrada, rest. – Sychrov

Zrychlené spoje:

- linka č. 10 – Rybníky, Konečná – Sychrov – Jasenice XV.
- linka č. 12 – Rokytnice, sídliště – Ohrada, sportovní stadion – Jasenice XV.
- linka č. 14 – Jasenka, U Zemánků – Trávníky, škola – Benátky, škola – Rokytnice, škola
- linka č. 15 – Jasenka, U Zemánků – Sychrov – Ohrada (Jízdní řád 2012/2013)

Městská hromadná doprava v roce 2008 provozovala 493 spojů, v roce 2010 provozovala 494 spojů a v roce 2012 provozovala městská hromadná doprava 445 spojů.

Jeden z negativních faktorů městské hromadné dopravy je pokles dominantní a nejvíce příjmové skupiny obyvatel. Tato skupina obyvatel se přesídluje do okrajových částí města nebo přilehlých obcí do svých nových rodinných domků a ke své dopravě používají své osobní automobily. Také s rostoucí nezaměstnaností bohužel klesá počet cestujících. Další negativní faktor je nárůst cen pohonných hmot, včetně dalších nákladů spojených s provozem MHD. K tomuto bych chtěla dodat, že město poskytuje ČSAD a.s. Vsetín každoroční finanční příspěvek na provoz dopravy, který ale z důvodu nedostatku financí nehodlá zvyšovat, a proto přistupuje k opatřením takovým jako je slučování linek a snižování počtu spojů, přičemž se snaží zajistit komfort obyvatel a obslužnost území.





Obr. 4: Schéma linek MHD Vsetín. Zdroj: Jízdní řád 2012/2013

## 6.4 Stav infrastruktury železniční dopravy

Stávající železniční tratě na území obce s rozšířenou působností Vsetín jsou dlouhodobě stabilizované, základní páteřní dvojkolejná elektrifikovaná trať ČD a.s. číslo 280 Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Střelná – státní hranice Slovenská republika je součástí významného dopravního koridoru. Ve Vsetíně se na tuto páteřní trať napojuje jednokolejná neelektrifikovaná trať č. 282 Vsetín – Velké Karlovice a v Horní Lidči se na ní napojuje trať č. 283 Horní Lideč – Bylnice.



Obr. 5: Železniční síť ve Zlínském kraji. Zdroj: České dráhy, 2010

Železniční trať z Valašského Meziříčí do Vsetína je vedena v blízkosti silnice I/57 a dále pokračuje v souběhu se silnicí I/57 směrem k hranicím se Slovenskou republikou. Vlakové nádraží ve Vsetíně se nachází v centru města v blízkosti Dolního náměstí. Správní budova vlakového nádraží ve Vsetíně se konečně dočká v letošním roce plánované rekonstrukce. Velké negativum tohoto nádraží je, že zde nejsou vybudována nástupiště pro bezbariérový přístup do vlakových souprav. Pracovníci ČD cestujícím s tímto handicapem musí zajišťovat nástup do vlaků za poměrně obtížných situací. Obecně lze konstatovat nízkou bezpečnost a kvalitu těchto dopravních služeb, zejména v zimním období.

Další nedostatek je malá četnost vlaků a taky, že v noci nejezdí žádný rychlík. Některé rychlíky sice projíždí, ale bohužel ve Vsetíně nezastavují. V železniční osobní dopravě by posílení její konkurenceschopnosti mohlo být přínosem. Mělo by být podmíněno modernizací tratí s ohledem na bezpečnost, četnost nabídky a zvyšování průměrných cestovních rychlostí. Na místě by mělo být rovněž hledání koncepce v organizování osobní dopravy v rámci IDS pro oblasti, kde dochází ke společné nabídce autobusové a železniční dopravy. V železniční nákladní dopravě přednostně při hlavních dopravních koridorech mezinárodního republikového významu je nutné pro zvýšení podílu na celkových výko-

nech rozvíjet logistiku a kombinovanou dopravu. (Generel dopravy Zlínského kraje, 2010; 2013)

Dalším nedostatkem je, že není železnice mezi Vsetínem a Zlínem. Přestože vzdálenost mezi středem města Vsetín a krajského města Zlín je vzdušnou čarou pouze 27 km, spojení po stávající železniční síti dosahuje vzdálenosti 87 km přes Valašské Meziříčí, Holešov a Hulín, přes Valašské Meziříčí a Přerov je to vzdálenost 113 km. Při absolvování těchto tras je nutné 2 krát až 3 krát přestupovat. Ze Zlína je spojení po železnici pouze do Vizovic. V posledních letech se uvažovalo a taky hodně diskutovalo o dostavbě železniční tratě Vizovice – Valašská Polanka tzv. „Baťova železnice“. Dneska jsme zase o krok dál tím, že Krajský úřad Zlínského kraje má zpracovaný návrh územní studie „Řešení koridoru železnice Vizovice – trať č. 280“. V této studii jsou zpracovány varianty řešení a jedna navržená varianta je zaměřena na přímé napojení Vsetína se Zlínem.

Řešení veřejné osobní dopravy na území obce s rozšířenou působností Vsetín vyžaduje vedle zlepšení přímé dopravní obsluhy území také kvalitní zabezpečení přestupních vazeb na návaznou linkovou autobusovou dopravu do všech obcí, zejména do těch obcí, kde není možné vlakové spojení a ve městě Vsetín na městskou hromadnou dopravu. Návaznost linkové autobusové dopravy do těchto obcí a městské hromadné dopravy na železniční dopravu je nutné řešit komplexně na celém území obce s rozšířenou působností Vsetín.

Technický stav železničních tratí je dlouhodobě stabilizovaný a udržovaný průběžnými opravami. V roce 2012 Správa dopravní železniční cesty střední Morava zahájila rekonstrukci železničních přejezdů na jednokolejné neelektrifikované trati č. 282 Vsetín – Velké Karlovice. V letošním roce se na pracích pokračuje. Rovněž na trati č. 280 Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Střelná – st. hr. SR byla zahájena v minulém roce velká rekonstrukce železniční trati Horní Lideč – Střelná, železničního tunelu ve Střelné a železničních mostů v této oblasti.

## 6.5 Stav infrastruktury cyklistické dopravy

Vzhledem k místním terénním podmínkám jsou pro cyklisty vhodné směry podél Bečvy eventuálně podél jejich přítoků. Páteřní trasou Horního Vsacka je Cyklostezka Bečva, na kterou navazuje mnoho dalších cyklotras, které vedou do romantických zákoutí celého

Valašska i na malebné hřebeny z mnoha výhledy do okolí. Místní i dálkové cykloturistické trasy jsou značeny a navázány na celorepublikový systém.

Jednou z realizovaných a velmi úspěšných aktivit v rámci cyklistiky ve Vsetíně a jeho okolí je Cyklostezka Bečva. Hlavním cílem její realizace bylo a je zvýšení bezpečnosti projíždějících cyklistů, jejich odkloněním ze silnice I/57, která je dle nehodovosti a jejich následků nejhorší na území okresu Vsetín. Zde je tedy cyklistům nabídnuta kvalitní trasa mimo silně zatížené a svými parametry nevyhovující silnice I/57 vedoucí do Valašského Meziříčí a silnice II/487 vedoucí do Velkých Karlovic. Cyklostezka střídá pravý a levý břeh řeky Bečvy a je páteří trasou Hornovsacka. Vede postupně všemi obcemi v údolí a nabízí pohodovou vyjížďku nejen pro rodiče s dětmi. Na trase se nachází nespočet občerstvovacích bodů, možností k návštěvě kulturních památek, míst k odpočinku či ke koupání nebo možností využití dalších sportovních aktivit. Délka cyklostezky z Velkých Karlovic do Vsetína je 38 km, ze Vsetína do Bystřičky je délka trasy 11 km a z Bystřičky dále do Valašského Meziříčí se jedná o délku cca 8,5 km.

Vsetín je geograficky umístěn v horských podmínkách a jeho 3 katastrální území se rozkládají v nadmořských výškách od 340 m.n.m. až do 827 m.n.m. Tento kopcovitý terén je protkán hustou sítí účelových komunikací, které jsou využívány a značeny jako místní cyklotrasy. Budování cyklostezek ve Vsetíně a okolí je založen na historii regionu, kdy základním dopravním prostředkem na cestě do zaměstnání bylo kolo.

Přehled cyklotras vedených ze Vsetína:

- Cyklotrasa č. 472 – délka trasy 46 km, obtížnost středně náročná, vhodná pro rodiny s dětmi a pro vyznavače horských kol. Tato trasa je vedena po nové cyklostezce Bečva po rozcestí Miloňov ve Velkých Karlovicích, po účelové nezpevněné komunikaci lesem až na Bumbálku. Průběh cyklotrasy: Vsetín – Ústí – Huslenky – Velké Karlovice – Třeštík – Bumbálka.
- Cyklotrasa č. 501 – délka trasy 32 km, obtížnost lehká, vedena po silnici II. třídy, místních komunikacích. Povrch: asfaltový. Trasa je vhodná pro všechny typy bicyklů. Průběh cyklotrasy: Vsetín – Semetín – Pržno – Mikulůvka – Valašské Meziříčí – Lešná – Palačov.
- Cyklotrasa č. 6117 - délka trasy cca 80 km, obtížnost středně těžká až těžká, je vedena po silnicích II. a III. tříd, místních a účelových komunikacích. Povrch: asfalt,

zpevněný i nezpevněný povrch. Vhodná spíše pro horská kola. Okružní trasa spojuje hřebeny Vsetínských a Vizovických vrchů a Javorníků. Průběh cyklotrasy: Vsetín - Janišov – Chléviska – Vařákovy paseky – Lidečko – Pulčín – Zděchov – Huslenky – Dinotice – Svrčín – Červenka – Vsetín.

- Cyklotrasa č. 6118 – délka trasy 52 km, středně náročná trasa pro horská kola, je to okružní trasa ve východní části Hostýnských vrchů, vedena po místních a účelových komunikacích. Povrch: asphalt, zpevněný povrch. Průběh trasy: Vsetín – Horní Jasenka – Vesník – Dušná – Bystřička – Velká Lhota – Malá Lhota – Brňov – Mikulůvka – Lázký – Búdy – Hošťálková – Semetín – Vsetín.
- Cyklotrasa č. 6119 – délka trasy je 37 km, s obtížností středně těžkou až těžkou, vedena po silnicích III. třídy, místních a účelových komunikacích. Povrch: asphalt, zpevněný povrch. Trasa vhodná pro horská kola. Průběh trasy: Vsetín – Putýrka – Dušná – Cáb – Ptácnice – Santov – Malá Bystřice – Bystřička – Růžka – Vesník – Horní Jasenka – Vsetín.
- Cyklotrasa č. 6120 – délka trasy je 33 km, středně náročná trasa pro horská kola, vedena po místních a účelových komunikacích. Povrch: asphalt, zpevněný i nezpevněný povrch. Průběh trasy: Vsetín – U Krošenků – Žebračka – Lušovka – Ptácnice – Cáb – Dušná – Vsetín.
- Cyklotrasa č. 6121 – délka okružní trasy je 24 km, s obtížností středně těžkou až těžkou, vedena po silnicích III. třídy, místních a účelových komunikacích. Povrch: asphalt, zpevněný i nezpevněný povrch. Průběh trasy: Vsetín – Semetín – Chléviska – Janišovský vrch – Rokytnice – Vsetín.

Stavební a technický stav zpevněných povrchů cyklistických tras je v celku dobrý, u nezpevněných povrchů bývá problém za nepříznivého počasí nebo po deštivém období.

Vsetínští občané mohou ve městě také využívat stávající síť cyklostezek a či stezek smíšeného provozu cyklistů a pěších, což je způsobeno charakterem města, kdy není možno z technických důvodů realizovat samotné cyklistické komunikace. Jako příklad ve městě uvedu jeden vybudovaný krátký úsek (spojnice ulice Štěpánská, Dukelská), který je veden po vozidlových komunikacích a po komunikacích se smíšeným pěším provozem poměrně velmi frekventovaným. Dále bych se chtěla zmínit o pruhu pro cyklisty na ulici Jasenická do průmyslového areálu v prostorách bývalé „Zbrojovky Vsetín“, který byl zřízen

v minulých letech na silnici III/05737. Na této silnici je velmi frekventovaný provoz, především v brzkých ranních a odpoledních hodinách. Vzhledem k poměrně vysoké frekvenci cyklistů, kteří dojíždí po této ulici nejen do bývalého areálu vsetínské Zbrojovky do zaměstnání, zde bylo po pravé straně ve směru staničení silnice III/05737 zakresleno vodorovné dopravní značení a umístěno svislé dopravní značení pro cyklisty. Šířka komunikace však nedovoluje vybudovat pruh pro cyklisty i směrem do města, a proto zde cyklistům při cestě ze zaměstnání slouží místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace v přilehlém sídlišti Luh, kde byl upraven dopravní režim (např. zjednosměrnění části ulic, omezení parkování, apod.) a byl zde označen prostor pro cyklisty.

Musím také konstatovat, že zastupitelstvo města se otevřeně hlásí k zdravému životnímu stylu, což dokazují přijaté deklarace a dokumenty jako Místní agenda 21, Zdravé město, Bezpečná komunita aj. Ze stany města je kladen důraz na cyklistickou politiku ve směru budování nových páteří cyklostezek a oprav stávajících úseků.

## 6.6 Pěší doprava

Pro pěší dopravu se ve městě a v ORP Vsetín využívají chodníky, podchod pod železniční dráhou (spojuje sídliště Trávníky – Rybníky) a nadchod nad na silnici v místní části města Vsetín – Bobrky.

Plochy vymezené pouze pro pěší jsou v městském parku a dále propojovací chodníky mezi bytovou zástavbou. Provoz pěších podél průtahů silnic a místních komunikací závisí na uličním prostoru, terénních a majetkových podmínkách. V nové zástavbě – na sídlištích jsou řešeny prostory pro pěší v dostatečných profilech podle možnosti odděleně od automobilového provozu.

Musím říct, že se v posledních letech velmi zlepšila síť místních komunikací pro pěší a chodníků v celém městě, zejména v sídlištích Vsetína, a to díky finančním příspěvkům z dotačních programů. Například v roce 2011 byla provedena stabilizace chodníku v rámci projektu „Svah pod zámek - stabilizace chodníku“ financovaného z podprogramu Ministerstva životního prostředí „Povodně 2010“. Chodník pod zámek slouží ke spojení Horního města a Dolního města, přestože jeho sklon přesahuje normové parametry, je vsetínskými občany hodně používán a oblíben pro příjemné prostředí kolem Vsetínské Bečvy a taky spojením zámeckého a městského parku. Dále bude město Vsetín pokračovat

v revitalizacích za přispění finančních prostředků z Integrovaného operačního programu a Státního fondu dopravní infrastruktury v následujících letech na akcích uvedených v tabulce č. 3. Všechny připravované programy počítají s dotacemi ve výši 85 % nákladů.

Tab. 3: Finanční příspěvky na revitalizaci území města v letech 2013 – 2015

Projekt	Program	Předpokládané výdaje	Rok dokončení
Revitalizace území města Vsetín část Trávníky (ul. ŠKOLNÍ)	Integrovaný operační program	6 mil.	2013
Revitalizace území Rybníky - ulice Pod Žamboškou - MK + stavební úpravy	Integrovaný operační program	8 mil.	2013
Revitalizace parku Rybníky - Trávníky (zpevněné plochy a chodníky)	Integrovaný operační program	28 mil.	2013 - 2014
Revitalizace veřejného prostranství města Vsetín - část KOLONIE	Integrovaný operační program	10 mil.	2014 - 2015
Přístupová komunikace pro pěší a cyklisty Bobrky, Vsetín	Státní fond dopravní infrastruktury	18 mil.	2013

Zdroj: Město Vsetín, 2013.

Pěší dopravu ve stávající zástavbě je nutno řešit buď výstavbou nových chodníků nebo organizačními opatřeními podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění. Pro pohyb chodců jsou rovněž použitelné plochy cyklotras, které slouží smíšenému provozu.

## 6.7 Doprava v klidu

S problémy v parkování se potýká každé město a Vsetín není výjimkou, proto jsem se rozhodla uvést do své práce tento nejvíce diskutovaný problém, který se řeší na všech setkáních a veřejných debatách s občany města Vsetín. Situace není uspokojivá, v oblasti dopravy v klidu je kritický nedostatek parkovacích míst na sídlištích, kde v odpoledních a nočních hodinách dochází ke kolizním situacím, kdy mají problém projet i vozidla záchranného integrovaného systému – sanitky, požární vozidla. Město Vsetín již v minulých letech zahájilo řešení tohoto naléhavého problému a zrealizovalo v nejkritičtějších lokalitách nová parkoviště dle prostorových možností. Jejich počet však stále neodpovídá potřebám současného stupně automobilizace.

Podkladem pro změny v dopravě v klidu byly studie a analýzy, které si nechalo město Vsetín zpracovat. Jedná se např. o „Studii možnosti výstavby garážových objektů a parkovacích ploch a objektů“, která byla zpracována Ateliérem Utilis v r. 2004. Průzkum byl proveden ve všech vsetínských sídlištích: Rokytnice, Rybníky, Trávníky, Jasenka, Sychrov, Luh a Ohrada. Výstupem průzkumu byly návrhy na zlepšení v těchto částech města Vsetín. Některé návrhy byly již realizovány. (Územní plán města Vsetín, 2010)

Dále byly ve městě zpracovány tyto analýzy: Analýza parkování na území celého města Vsetína byla řešena: studií Doprava v klidu (1999), kde byly podrobně zmapovány plochy, na kterých by mohla být vybudována další místa pro parkování; studie Dopravy v klidu na území města Vsetína respektující výsledky hlukové a imisní studie (Dopravoprojekt Ostrava – průzkumy a analýza Nexten Val. Meziříčí 2007); studie proveditelnosti řešení systému parkování na sídlišti Vsetín – Sychrov (2011); studie proveditelnosti vybudování parkovacího domu na sídlišti Vsetín – Sychrov (Dopravoprojekt Ostrava 2011).

Navrhované kroky z předmětných analýz lze shrnout takto: patrové parkoviště Sychrov nad školou, obslouží nejkritičtější část sídliště, možno budovat etapovitě a postupně prodlužovat po vrstevnici; parkovací dům Nádražní, Nemocniční obslouží potřebu nádraží ČD, ČSAD i nemocnice a polikliniky; úprava komunikace v horní části Sychrova s výhybnami, který sice legalizuje současný stav, ale reálný nárůst parkovacích míst bude poměrně malý; vyhrazená parkovací místa placená a pro ZTP nechat podle stávajícího systému, na další období povolovat jen pro ZTP; budovat méně nákladná jednoúrovňová parkovací místa na sídlištích Trávníky, Rybníky, Luh; další uvažované parkovací domy (Sychrov u Maxu, u nádraží komerční objekt) nechat prostor pro případné komerční investory; změna organizace parkování. (Koncepce parkování ve městě Vsetín pro období 2011 - 2016, 2012, 2013)

Na základě těchto studií a následných realizačních projektů byla ve městě Vsetín vybudována v minulých letech celá řada parkovacích stání za prostředky z Integrovaného operačního programu. Za pozornost stojí uvést alespoň pár ulic, celkový počet parkovacích míst uvedu později v přehledné tabulce. Na ulici Dukelská bylo vybudováno 26 kolmých parkovacích stání, která jsou situována mezi vzrostlými stromy. Podmínkou realizace stavby bylo vyloučení kácení vzrostlé zeleně. Na ulici Jiráskova bylo postupně vybudováno 25 kolmých parkovacích stání s drobnými úpravami. Po vybudování nové opěrné zdi v rámci revitalizace sídliště Sychrov, bylo zde vybudováno 10 podélných parkovacích stání.



V rámci výstavby lékařského domu v lokalitě Rybníky bylo vybudováno nových 11 kolmých parkovacích stání. Dále nebudu vyjmenovávat vybudovaná parkovací stání, ale zaměřím se na ty, které jsou navrženy ve studiích. Vypracované studie dopravy města Vsetín v minulých letech byly v letošním roce předloženy odborem investic a strategického rozvoje předloženy k odbornému posouzení dopravnímu specialistovi Ing. Petru Chytilovi. Níže uvádím studie, dle kterých bude město budovat nová parkovací stání:

- Studie parkovací stání Vsetín, střed města Václavkova řeší v předmětné lokalitě umístění 33 šikmých parkovacích stání ve dvou lokalitách a to v počtu 17 + 16 parkovacích stání.
- Studie parkovací stání Vsetín, Rybníky, Těšíkov řeší v předmětné lokalitě umístění 20 podélných parkovacích stání, včetně vyčlenění místa pro zeleň.
- Studie parkovací stání Vsetín, Rybníky, Družstevní řeší v předmětné lokalitě umístění 28 kolmých parkovacích stání ve dvou lokalitách a to v počtu 14 + 14 parkovacích stání.
- Studie parkovací stání Vsetín, Rybníky, Benátky řeší v předmětné lokalitě umístění 22 podélných parkovacích stání ve dvou lokalitách a to v počtu 11+11 parkovacích stání.
- Studie parkovací stání Vsetín, sídliště Sychrov popisuje současný stav dopravy v klidu a navrhuje přijmout opatření k nápravě nepříznivého stavu, tj. zejména vybudovat hromadná parkovací stání na plochách v místě zrušené vodárny a nad Základní školou. V dolní části sídliště Sychrov je možno zvýšit kapacitu parkovacích stání zřízením nového podlaží nad stávající parkovací plochou s využitím pro parkování vozidel.

V následující tabulce je znázorněn přehled stávajících parkovacích míst v jednotlivých částech města Vsetín.

Tab. 4: Přehled parkovacích míst v jednotlivých částech města Vsetín

Části města	Počet parkovacích míst
Střed města	1214
Horní město	178
Sychrov	556
Luh	528
Ohrada	376
Trávníky	479
Rokytnice	648
Rybníky	214
Hrbová	81
Jasenka	482
Semetín	41
Nákupní centra	513
<b>Celkem</b>	<b>5310</b>

Zdroj: Koncepce parkování ve městě Vsetín pro období 2011-2016 (vlastní zpracování)

Na území města Vsetín máme pouze 7 veřejných placených parkovišť. Jedná se o tato parkoviště: u obchodního domu Jednota, ulice Smetanova, u budovy městských lázní, ulice Jiráskova, na Dolním náměstí, na ulici Na Příkopě, na ulici Tyršova před Masarykovým gymnáziem, na ulici Hlásenka a u věžového domu (u nádraží ČD a ČSAD). Správcem a provozovatelem těchto parkovišť a parkovacích automatů je město Vsetín, odbor správy a údržby majetku. Tento odbor zajišťuje obsluhu a běžnou údržbu těchto automatů. Cena za parkování včetně DPH u obchodního domu Jednota, na ulici Na Příkopě, u městských lázní, na ulici Tyršova a Hlásenka je minimální poplatek - do 30 minut je 5,- Kč, za první hodinu stání 10,- Kč, za každou další započatou hodinu 10,- Kč. Na Dolním náměstí je minimální poplatek do 30 minut 10,- Kč, za první započatou hodinu stání 20,- Kč a za každou další započatou hodinu 20,- Kč. Veřejné parkoviště u věžového domu u nádraží minimální poplatek do 30 minut 5,- Kč, za první hodinu stání 10,- Kč a celodenní stání je zde za 30,- Kč. Právnícké a fyzické osoby mají možnost si zakoupit roční průkazy opravňující vlastníka motorového vozidla parkovat na kterémkoliv placeném parkovišti s výjimkou Dolního náměstí za cenu 7.000 Kč včetně DPH za rok (tuto kartu má do dneš-

ního dne zakoupeno 7 osob) nebo parkovací kartu platící pouze na parkovišti u věžového domu za zvýhodněnou cenu 4.000 Kč včetně DPH za rok. Vozidla musí být viditelně označena parkovacím lístkem nebo parkovací kartou umístěnou za předním sklem vozidla tak, aby byla patrna jejich platnost.

Město při jednorázovém sběru dat v centru města na stávající obsazenost a respektovanost vybraných placených parkovištích zjistilo, že parkoviště na ulici Na Příkopě je obsazeno na 95 % a zaplaceno mělo jen 29 % řidičů zaparkovaných vozidel. Na parkoviště ulice Smetanova u obchodního domu Jednota byla obsazenost 92 %, s tím že zaplatilo 59 % řidičů zaparkovaných vozidel. Dolní náměstí mělo obsazenost 100 % a zaplaceno mělo pouhých 45 % řidičů zaparkovaných vozidel. Ulice Jiráskova u Městských lázní Vsetín v centru města byla obsazenost 78 % a z toho 53 % řidičů zaplatilo za zaparkované vozidlo.

Město zvažuje varianty spolupráce se soukromými firmami a to na prodej parkovací technologie (parkovacích automatů, závorových systémů atd.) včetně záručního servisu a dalších volitelných možností. Druhá varianta je nájemně-servisní smlouva, která umožňuje provozování parkovacích technologií bez nutnosti jakékoliv vstupní investice. Na základě měsíčního nájmu je zajištěn servis, provoz, funkce My Parkfolio, základní spotřební materiál atd. Pro město by to bylo nejjednodušší řešení. Třetí varianta je spolupráce správy městského parkovacího systému se soukromou firmou, která by přinesla do rozpočtu města nemalé finanční prostředky. Jednalo by se o placení formou SMS. Cena za operátorské služby by byla na základě dohody s městem. Pro město Vsetín byla průzkumem navržena cena za služby – fixní část na krytí základních provozních nákladů operátora ve výši 1,8 mil/rok a následné dělení celkových tržeb z městského parkovacího systému v poměru 25 % soukromá firma a 75 % město. (Koncepte parkování ve městě Vsetín pro období 2011 -2016, 2012, 2013)

## 6.8 SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>- stabilizace nadřazených sítí dopravní i technické infrastruktury</li> <li>- řešení koncepce dopravy v rozvojových dokumentech, zejména v územním plánu</li> <li>- existence obchvatu kolem města Vsetín, odklon transitní dopravy po silnici I/57</li> <li>- dálková železniční přeprava přes Vsetín (Vsetín – Praha, Vsetín – Slovenská republika)</li> <li>- realizovaná cyklostezka Bečva vedoucí z Velkých Karlovic přes Vsetín do Valašského Meziříčí</li> <li>- revitalizace sídlišť a vybudování nových parkovacích ploch v těchto sídlištích</li> <li>- dostatečné pokrytí MHD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nedostatečná průjezdnost (propustnost) významných silničních tahů</li> <li>- vysoká silniční zátěž na stávajících silnicích I. třídy</li> <li>- špatný technický stav, nevhodné směrové a sklonové poměry na stávajících silnicích II. a III. třídy</li> <li>- absence napojení na dálniční síť a síť rychlostních komunikací</li> <li>- špatné a nedostatečné zázemí vlakového nádraží (neexistence bezpečných nástupních ploch do vlaků)</li> <li>- absence napojení na cyklostezku Bečva ze směru Horní Lideč a Lhota u Vsetína</li> <li>- nedostatek parkovacích míst</li> </ul>

Příležitosti	Ohrožení
<ul style="list-style-type: none"> <li>- napojení na nadřazenou silniční síť - (vyřešení problému nadměrného zatížení silnice I/57 výstavbou páteřní komunikace Valašské Meziříčí – Vsetín)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nerealizace nových nadřazených komunikací (např. absence výstavby silnice I/57 v nové stopě – riziko růstu dopravních nehod)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- zlepšení spojení Vsetína – Zlín (např. silnice I/57 – R/49)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- odkládání realizace výstavby silnice I/57 v nové stopě – riziko růstu dopravních nehod</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- možnost čerpání finančních prostředků z fondů EU pro rozvoj dopravy a dopravní infrastruktury</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zhoršování technického stavu silniční sítě nárůstem tranzitní a osobní dopravy</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- řešení dopravní problematiky na silnicích I., II., a III. třídy (např. I/69 – MÚK Vsetín – Rokytnice, doplnění rampy „Mostecká“)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- neprůjezdnost místní komunikace na sídlišti Sychrov ve večerních hodinách</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- stavební investice do oprav výpravní budovy železniční stanice Vsetín a rekonstrukce nádraží</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- špatná příprava projektů pro možnosti čerpání finančních prostředků z dotačních zdrojů</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- podpora rozvoje cyklistiky a možnost rozšíření cyklistické sítě a její napojení na stávající cyklosíť</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nevyřešené majetkoprávní vztahy znemožňující dostavbu záměrů (např. cyklostezek) nebo oddálení realizace projektů s důsledkem zmeškání možnosti využití finančních prostředků</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zvyšování cen jízdného ve veřejné dopravě</li> </ul>

## 7 SPECIFIKACE DOPRAVNÍCH PROBLÉMŮ V ORP VSETÍN

Na základě své provedené analýzy současného stavu dopravy a dopravní infrastruktury ve městě Vsetín a v územním obvodu obce s rozšířenou působností Vsetín, SWOT analýzy a zejména zkušeností a poznatků ze své praxe v daném oboru jsem vybrala problémy v dané oblasti.

Největší problém vidím v nevyhovujícím a velmi špatném stavu páteřní silnice II/487 Ústí – Velké Karlovice, která patří mezi významné tahy silnic ve Zlínském kraji. Představuje v její celé délce dopravní propojení sídelního centra Vsetín a Karlovického údolí přes obce Ústí, Janová, Hovězí, Huslenky, Halenkov, Nový Hrozenkov, Karolinka, Velké Karlovice a je silně dopravně zatížena s akcentem na turistický ruch. Vozovka silnice v současném stavu nevyhovuje z hlediska přenášení zátěží od silničních vozidel a nesplňuje nároky na rychlou a spolehlivou přepravu a na minimální zátěž na životní prostředí (špatné parametry šířky vozovky, nezpevněné krajnice, výtlučky na komunikaci a narušena statika mostních objektů z důvodu povodní). Zejména chci zdůraznit, že úsek silnice Ústí – Janová – Hovězí je ve velmi špatném stavu. Šířka stávající komunikace v řešeném úseku je přibližně 5,60 až 6,50 m převážně bez zpevněných krajnic a je nevyhovující. V celém úseku se vyskytují souvislá povrchová opotřebení ve formě ztráty kameniva z nátěru – lokálně dochází i ke ztrátě drsnosti. Současně se zde nachází lokální výskyt poruch, jako jsou hloubková koroze, příčné trhliny, síťové trhliny, deformace a vysprávkky. Přestože příprava na opravu této silnice trvá již několik let, do dnešního dne není vydáno stavební povolení na rekonstrukci daného úseku. Další úseky ve velmi špatném stavu jsou v katastru obce Halenkov a v centru města Karolinka. V obci Halenkov se jedná o špatný stav silnice v průjezdním úseku obcí a ve městě Karolinka se jedná o úsek od čerpací stanice pohonných hmot po nákupní centrum města, včetně havarijního mostu přes vodoteč Stanovnice.

Další z hlavních závad na silniční síti v ORP Vsetín je nevyhovující stav opěrné zdi na silnici III/05743 v katastrálním území obce Lidečko. Silnice nevyhovuje šířkovému uspořádání komunikace, šířka zpevnění pod mostem je pouze 3,0 m, mimo něj jen 3,5 m, přičemž by měly být v předmětném místě dle normy dva jízdní pruhy 2 x 3,0 m a nezpevněná krajnice reps. bezpečnostní odstup 2 x 0,5 m. Dále nevyhovuje ani zatížitelnost zdi, která je nyní pouze 20 tun.

V oblasti cyklistické dopravy ve městě a jeho okolí je cílem vybudovat síť ucelených bezbariérových tras, zajišťujících relativně rychlé a hlavně bezpečné propojení důležitých cílů cest, nejen rekreačních, ale především z bydliště na pracoviště. Pro podporu cyklistické dopravy je nutno zahustit stávající síť cyklistických stezek, které by vhodně propojily zdroje a cíle dopravy. Úkolem je tedy zabývat se možnostmi dalšího rozvoje cyklotras na území města a jeho spádového obvodu. V ORP Vsetín schází napojení cyklistické trasy na páteřní cyklostezku Bečva ze směru Francova Lhota, Horní Lideč, Pozděchov, Liptál a Lhota u Vsetína. Další problém je přímo ve městě Vsetín na ul. Jesenická, kde bylo v minulých letech po pravé straně ve směru staničení silnice III/05737 vybudováno a zakresleno vodorovné dopravní značení pro cyklisty, které je nutné vzhledem k poměrně vysoké frekvenci cyklistů, kteří dojíždí nejen do bývalého areálu vsetínské Zbrojovky do zaměstnání. Pruh pro cyklisty je vyznačen a i přesto, že je na silnici velmi frekventovaný provoz, především v brzkých ranních a odpoledních hodinách. Bezpečnost pohybu cyklistů je tímto částečně zaručena. V pracovní dny je trasa využívána pro dojíždění do práce a z práce a je opravdu velmi frekventovaná. Zvláště mezi 05:00 a 08:00 a pak mezi 14:00 a 15:00 lze tuto skutečnost označit za markantní. Nedostatečné šířkové parametry silnice III/05737 nedovolují vybudování a zakreslení stejného dopravního značení ve směru do centra města. Navrženo a umístěno dopravní značení pro cyklisty je v zastavěné obytné části po ulici Svornosti, kde z výše uvedeného důvodu musel být dopravní provoz upraven tak, že ulice byla zjednosměrněna a parkování bylo upraveno na podélné stání na komunikaci. Obyvatelé této lokality se s touto úpravou neztotožnili a neustále se domáhají navrácení oboustranného provozu, což šířkové parametry komunikace neumožňují.

Doprava v klidu, jako jeden z prvních fenoménů moderní doby narazila i v centru města Vsetín na omezující limity prostředí a prostoru. Požadavky na tuto dopravu nemohou naplnit ani stále nově budovaná parkovací místa, kterých si myslím, že v našem městě stále přibývá. Klíčem k řešení je organizace celého systému s regulací poptávky.

Každý řidič se snaží zaparkovat co nejbližší svého cíle, z důvodu úspory času nebo své pohodlnosti. Díky tomu dochází k záplavě aut ve středu města, protože právě v centru města je největší koncentrace potřebných aktivit. Nejúčinnější nástroj pro regulaci dopravy v klidu je cena za parkování. Tato cena ovlivňuje chování vesměs každého řidiče při výběru místa pro parkování a měla by být rozhodně závislá na atraktivitě jednotlivých lokalit.

Město pak má možnost regulovat jevy dopravy v klidu, tj. pracovat s touto dopravou jako s pružně a cíleně utvářeným systémem.

Pro vytvoření systému dopravy v klidu, který je realizovatelný prostřednictvím hodnotových (cenových) vazeb mezi parkovacími místy je nejdůležitějším prvkem zóna placeného parkování. V zóně placeného parkování má hodnota parkovacích stání regulační roli s cílem omezení poptávky na rozdíl od záchytných parkovišť, kde má hodnota parkovací stání motivační roli s cílem využití nabízené kapacity. Město Vsetín do tohoto systému vstupuje parkovacími místy vybudovanými z IPRM, která na základě podmínek smlouvy nelze po dobu 5 let zpoplatnit. Tento jev naruší v tomto období cenovou vyváženost v centru města a vyvolá negativní reakce, především k těm motoristům, kteří zde zaparkují v ranních hodinách při příjezdu do zaměstnání a parkují zde do pozdních odpoledních hodin. (Koncepce parkování ve městě Vsetín pro období 2011 - 2016, 2012, 2013)



## 8 NÁVRH ŘEŠENÍ NA ZLEPŠENÍ SITUACE

Navržená řešení by měla být financována zejména z rozpočtů města a obcí, k doplňkovému financování je možné využít zdroje z EU (OP Doprava, ROP nebo Program přeshraniční spolupráce Slovenská republik – Česká republika) či zdroje národní (SFDI).

### 8.1 Rekonstrukce silniční sítě

Navržená rekonstrukce silnice II/487 řeší opravu a výstavbu včetně rozšíření na návrhovou kategorii v extravilánu S 9,5/70/70 a návrhovou kategorií nezastavěné části obce S 7,5/50. Rekonstrukcí této komunikace dojde k odstranění dopravních závad, nehodových míst a zvýšení plynulosti provozu. Dojde k zlepšení hlukové a emisní zátěže obyvatel obytných bloků. Dojde k růstu atraktivity regionu pro zahraniční investory v důsledku zlepšení dopravní dostupnosti. Zejména přispěje ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Cílem je zkvalitnění života obyvatel žijících v blízkém okolí, zlepšení napojení okolních obcí na regionální centra. Smyslem je rovněž snížení dopadů na životní prostředí a zvýšení bezpečnosti provozu. Dojde taky k velkému zlepšení komfortu jízdy, plynulosti jízdy a bezpečnosti provozu. A také k výrazným časovým úsporám a snížení nehodovosti, a to především díky homogenizaci šířky a povrchu vozovky. Zlepšením stavu vozovky dojde ke zlepšení technických parametrů rekonstruované komunikace, a tím ke snížení technického opotřebení vozidel, ke snížení hladiny hluku a úrovně emisí ze silničního provozu.

Navržená rekonstrukce bude financována ze strukturálních fondů EU (z Evropského fondu pro regionální rozvoj) v rámci programu ROP Střední Morava (prioritní osa 1 Doprava, oblast podpory 1.1. Regionální dopravní infrastruktura, podoblast podpory 1.1.1 Silnice II. a III. třídy).

### 8.2 Návrh na rozšíření cyklistické sítě

V této práci se snažím nastínit nové a další řešení pohybu cyklistů ve Vsetíně a nejbližším okolí. V místech kde cyklisté jezdí po silnicích I., II. a III. třídy je vhodné řešit provoz samostatnými jízdními pruhy pro cyklisty, pokud je k tomu potřebný a dostatečný prostor. Jen pokud je to trochu možné vyloučit cyklistu z hlavního dopravního prostoru pozemních komunikací - doporučuji tak učinit. Potřeba dobudování cyklistické stezky vychází z aktuálního společenského rozpoložení. Na úzkých a nebo frekventovaných komunikacích

jsou cyklisté častou obětí dopravních nehod, ve městech cyklisté, kterým chybí cyklostezky, využívají v rozporu se zákonem chodníky pro chodce.

To platí zejména pro řešení cyklistické dopravy ve městě Vsetín na ulici Jasenická, která je velmi dopravně zatížena a pro cyklisty nebezpečná. Navrhují proto řešení využít bývalé železniční vlečky do bývalého areálu „Zbrojovky Vsetín“ pro cyklostezku. Trasa je vymezena a vede za vodním tokem Jasenice, který protéká údolím místní části Vsetína Jasenice. Pro obyvatele obytné části Luh na ulici Svornosti by se vrátil obousměrný provoz a možnost parkování. Splnil by se jejich požadavek, kterého se domáhají od doby zjednosměrnění ulice a úpravy komunikace pro cyklistický provoz. Návrh je cyklostezky je zakreslen v příloze (P II).

Další návrh je řešit napojení cyklostezky Bečva směrem do Lhoty u Vsetína. Nejlepší řešení by bylo vést cyklostezku podél vodního toku Rokytenka, ale bohužel ve větší části terénu je zde problematický průchod. Jediné možné řešení je podél silnice I/69 s tím, že na konci obytné části bude trasa odkloněna k vodnímu toku Rokytenka a k silnici se přiblíží až na konci katastrálního území Rokytnice u Vsetína. Na začátku katastrálního území Lhota u Vsetína bude cyklostezka v linii opět silnice I/69, posléze bude křížit silnic I. třídy a trasa přesune na silnici III. třídy. Cyklostezka do Lhoty u Vsetína je nutná především pro obyvatele obce, protože dojíždí do Vsetína za prací, do škol, za sportem a volnočasovými aktivitami. Možné vybudování trasy cyklostezky je zachyceno v příloze (P III).

Dalším cílem je vybudovat Cyklistickou stezku Bečva – Vlára – Váh na území obcí Hornolidečska. Navržená cyklostezka bude propojovat Českou republiku se Slovenskem přes Mikroregion Hornolidečsko – Poteč – Brumov Bylnici – Valašské Klobouky – Horné Srnie. Cílem je zvýšení atraktivity území pro rozvoj turismu a zabezpečení lepšího přeshraničního propojení obyvatelstva na obou stranách hranice, usnadnění možnosti dojížděky do zaměstnání a na úřady, podpora zdravého životního stylu za použití nemotorové dopravy.

Realizací této Cyklostezky Bečva – Vlára – Váh dojde k dalšímu zkvalitnění současné sítě komunikací pro cyklisty na území obcí Hornolidečska a to jak z pohledu cyklodopravy v obci, tak i cykloturistiky. Cyklistická stezka bude rozdělena na 2 etapy. 1. etapa se týká obcí Ústí, Leskovec, Valašská Polanka, Lužná, Seninka, Pozdřechov a Prlov. 2. etapa se týká obcí Lidečko, Horní Lideč, Valašské Příkazy, Lačnov, Střelná, Francova Lhota

a Študlov. Účelem navrhované stavby je cyklistické spojení v určené trase s napojením na již vybudované okruhy cyklistických tras a to jak se sousedními mikroregiony, tak i napojením na cyklostezku na Slovenském území v místě hraničního přechodu ve Střelné. Spojení s hojně využívanými trasami ve Vizovické vrchovině, v okolí Prlova, Pulčinských skal a také k výchozímu místu do oblasti Bílých Karpat podtrhuje význam navrhované cyklistické stezky. Úpravou stávajících komunikací a výstavbou cyklistické stezky dochází ke zlepšení bezpečnosti dopravního provozu. V návrhu Cyklostezky Bečva – Vlára – Váh jde o podporu přímého příhraničního území v okolí bývalého hraničního přechodu Horné Srnie – SR/Brumov Bylnice táhnoucího se dál do ČR přes město Valašské Klobouky – obec Poteč a obce Mikroregionu Hornolidecko., kdy se vzhledem k turbulencím v ekonomice, ale též v ekosystému, stále větší pozornost věnuje rozvoji tzv. šetrné dopravy.

Celková délka Cyklostezky Bečva – Vlára – Váh by měla být 60,3 km v pohraničí ČR/SR. V SR je přes našeho přeshraničního partnera možné dále pokračovat na cyklostezku řešenou městem Nemšová. Tato je již připravena k realizaci. V úseku Brumov – Bylnice je možné pokračovat dál do SR i směrem k Červenému Kameni. Ve skutečnosti je možno teda říci, že projekt cyklotras v linii řek Bečva – Vlára – Váh je projekt s komplexním přístupem pro území značnou řešenou plochou jako i výrazným přeshraničním dopadem. (Informace poskytnuté obcí Francova Lhota)

Jednou z prvních priorit z mého hlediska je potřeba vyloučit cyklisty ze silnice I/57 směr Slovenská republika je vybudování cyklistické stezky z Ústí přes Leskovec, Valašskou Polanku, Lužnou až do Horní Lidče, jak je výše uvedeno. Doporučuji začít tímto úsekem a taky budu plně prosazovat její brzkou realizaci. Cyklistická stezka je navržena převážně po stávajících místních komunikacích a obslužných komunikacích. Pro spojky mezi obcemi bude především využito tras polních cest a zaužívaných pěších stezek, které budou stavebně upraveny. Pouze v úsecích, kde členitost a konfigurace terénu neumožňuje vést novou souběžnou trasu nebo by návrh nové trasy byl velmi nákladný je cyklistická stezka směřována po silnici I. třídy s velkým dopravním zatížením. V obci Leskovec je trasa cyklostezky navržena mezi vodním tokem Senice a tratí ČD. Část cyklistické stezky se nachází v ochranném pásmu vodního toku Senice, v ochranném pásmu silnice I/57 a v ochranném pásmu ČD. V trase cyklistické cesty budou vodní toky přes Luženku a Senici překonány dřevěnou lávkou. Trasa bude součástí základního systému cyklotras ČR. Další významnou

funkcí navrhované cyklostezky je propojení obcí mezi sebou mimo silně dopravou zatížený hlavní silniční tah, který budou využívat k individuální dopravě školáci dojíždějící do školy ve spádových obcích. Ve Valašské Polance bude možná odbočka na cyklistickou stezku z Valašské Polanky do Pozdřehova a Prlova.

### 8.3 Návrh provozu a organizace parkovacího systému

Navržené kroky městem pro následující období do roku 2016 vychází z Koncepce parkování ve městě Vsetín pro období 2011-2016. Parkování obyvatel s trvalým bydlištěm v městských lokalitách zpřijemní nové organizační řešení. Jednak budou parkovat s využitím rezidentní karty a obyvatelé, kteří nebudou využívat rezidentní karty a návštěvníci města budou parkovat po zaplacení poplatku.

**Rezidentní parkovací karta** pro občany s trvalým pobytem ve vymezené lokalitě ve Vsetíně, tyto části budou označeny dopravní značkou IP12 s dodatkovou tabulkou „pro držitele platné parkovací karty“. Možnost parkování po časově neomezenou dobu dle uvedených údajů na parkovací kartě (karta roční - za poplatek možno získat na občanský průkaz a osvědčení o registraci vozidla).

Navrhovala bych cenu 6.000,- Kč za první rezidentní parkovací kartu jednotnou a za každou další kartu o 25 % vyšší cenu. Musím však konstatovat, že obyvatelé města nemají zájem o rezidentní parkování. V roce 2012 bylo v centru města provedeno dotazníkové šetření s tím, že zájem byl minimální.

**Abonentní parkovací karta** určená pro podnikatele se sídlem či provozovnou ve vymezené lokalitě. Tato karta může být přenosná a měla by být vystavena na obchodní jméno držitele, která by ho opravňovala k parkování po neomezenou dobu s libovolným vozidlem v lokalitě uvedené na kartě.

K vydávání abonentních parkovacích karet jsem plně nakloněna a navrhovala bych cenu 12.000,- Kč za rok.

**Předplacená parkovací karta** by sloužila široké veřejnosti, podnikatelům i návštěvníkům města. Opravňovala by držitele karty ke stání v lokalitách návštěvnického parkování i v oblasti s rezidenčním stáním, byla by přenosná.

Rovněž vydávání předplacených karet budu plně podporovat. Do rozpočtu města by to byl pravidelný roční příjem. Navrhovala bych cenu 14.000,- Kč za rok.

**Návštěvnické parkování** určené pro krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé parkování občanů a návštěvníků města, na místech určených k parkování a označených dopravními značkami IP13c s dodatkovou tabulkou, která poskytne informace o provozní době place-ného parkování a úrovni tarifů. Parkovné by se platilo pouze prostřednictvím SMS (cena jedné SMS 25 Kč včetně administrativního poplatku za odeslání této SMS). Platba formou SMS spočívá v tom, že pokud řidič odešle SMS s registrační značkou svého vozidla na uvedené číslo, které nalezne na samolepce každého parkovacího automatu. Obratem dostane potvrzovací SMS, která obsahuje informaci, že toto je elektronický parkovací lístek platný pro dané vozidlo a tarifní pásmo od doby odeslání zprávy do doby uvedené na SMS parkovacím lístku. Prodloužení parkování by bylo možné provést opět pomocí další SMS.

U návštěvnického parkování navrhuji ponechání stávajícího platebního systému, tzn., že majitel by mohl zaplatit přímo v na místě mincemi v parkovacím automatu a dále bych doplnila placení, které je navrženo výše prostřednictvím SMS.

**Parkovací kotouč** – parkovací hodiny, vozidlům vybaveným tímto parkovacím kotoučem by mohlo být umožněno parkovat v místech na parkovištích, kde to bude umožněno opět dodatkovou tabulkou E12 s textem „s parkovacím kotoučem maximálně 30 minut zdarma“. Řidič by byl povinen ihned po zaparkování vozidla nastavit si na parkovacím kotouči dobu příjezdu a nesměl by s kotoučem v průběhu doby parkování již nijak manipulovat.

Parkování s parkovacím kotoučem nebudu podporovat, je obdobné parkování, jako parkování návštěvnické. Můj návrh je zůstat u návštěvnického parkování.

Pro nejbližší období jsou stanoveny následující kroky:

- Řešit průběžně výkupy pozemků a projektově připravovat parkovací plochy pro vybudování nových parkovacích míst v sídlištích.
- Vyhrazená parkovací místa ZTP, ZTP/P ponechat beze změny (pouze v místě trvalého bydliště).
- Stávající vyhrazená místa ponechat vždy maximálně na dobu jednoho roku.

- Budovat méně nákladná jednoúrovňová parkovací místa na sídlištích dle finančních možností města.
- Všechny změny mající dopad do legislativy s předstihem projednat, schválit a implementovat do příslušných předpisů města.
- Nastavit a schválit zásady pro kontrolu a vymahatelnost nastavených pravidel.

Další možností, jak přispět k omezení negativních vlivů dopravy na životní prostředí, je usměrňování dopravy dle potřeby a prostorových možností např. zjednosměrňování dopravy a omezení vjezdu do některých částí obce. Toto opatření by vedlo ke snížení hustoty automobilového provozu a počtu vozidel projíždějících po vybraných komunikacích. V rámci zjednosměrňování vybraných komunikací by byla také řešena otázka nedostatku parkovacích ploch.

Občané cestující ze Vsetína za prací do vzdálenějších míst v případě odjezdu na celý pracovní týden mají problém odstavit auto bez poměrně vysokých finančních poplatků po dobu jejich nepřítomnosti. V přilehlé obytné lokalitě nejsou volná místa pro takové dlouhodobé parkování, protože zde mají problémy s parkováním i místní obyvatelé domů. Tento nedostatek parkovacích míst, má řešení v zastřešení autobusového nádraží s možností vybudování parkování na střeše zakrytého nádraží autobusového nádraží, avšak finanční možnosti zatím tuto variantu nedovolují.

#### **8.4 Návrh výstavby nových parkovacích ploch**

Do návrhů jsem zapracovala vybudování dvou nových parkovišť, které budou sloužit obyvatelům sídliště Sychrov, kde je situace s parkováním kritická.

První návrh stavba parkovacího domu by byla v současné době pro město velká investice a do dnešního dne nejsou vyřešeny majetkoprávní vztahy, navrhuji tedy jiné řešení. Toto řešení je s ohledem na dostupnost získání pozemků potřebných pro výstavbu hromadných parkovacích stání do vlastnictví města. Jedná se o plochu přibližně pro 50 kolmých parkovacích stání v okrajové, provozně málo využívané části areálu Základní školy. Příjezd je zajištěn po komunikaci do areálu školy. Nejnákladnější bude vybudování opěrné zdi k zajištění přilehlého svahu. Možnost financování tohoto návrhu z dotačních programů, a to z OP Doprava, nebo ze Státního fondu dopravní infrastruktury popř. z Integrovaného

operačního programu nebo z prostředků města Vsetín. Možné řešení je zakresleno v příloze (P IV).

Druhým návrhem je vybudování na parkoviště na zelené louce, na okraji sídliště v blízkosti restaurace a menšího nákupního centra pro přilehlé sídliště a Horní město. Jedná se o nevyužitou plochu, na kterou je přístup z místní komunikace. Plocha, viz příloha (P V), je územním plánem Vsetín vymezena pro dopravu. Vzhledem k tomu, že pozemek není řádně využíván k jiným účelům, předpokládám, že nebude pro město problém tyto pozemky získat. Dle mého odhadu bude plocha dostatečná pro vybudování 60 parkovacích stání. Zatím je to pouze můj návrh uvedený v diplomové práci. Při hledání a vytipování nových lokalit pro parkovací stání tento návrh předložím na komisi pro dopravu.

## ZÁVĚR

Doprava je jedním z faktorů, které ovlivňují a zasahují do života nás všech. Kromě věcí pozitivních s sebou nese i negativní dopady, z nichž nejzávažnější jsou dopravní nehody, jejichž původ plyne z pochybení některé ze složek celého dopravního systému, a které mají celkový dopad na zdraví jedince. Minimalizace negativních dopadů je podmíněna jednak vytvořením smysluplných a přehledných právních norem, kterými je možno se v dané situaci řídit, ale především je postavena na dobře vybudovaných dopravních cestách a spolehlivých dopravních prostředcích.

Ve své diplomové práci jsem se věnovala dopravě a dopravní infrastruktuře ve městě Vsetín a ve správním území města Vsetína jako obce s rozšířenou působností. S uvedenou problematikou jsem velmi dobře obeznámena na základě 20leté praxe ve státní správě na úseku dopravy. Nelze popsat všechny problémy, se kterými se v praxi setkávám, a tak jsem vybrala základní aspekty, se kterými se setkává každý z nás.

Základem pro dobré spojení obcí ve správním území je kvalitní dopravní síť. Je nutné více se zaměřit na rekonstrukci a modernizaci silnic II. a III. třídy a místních komunikací, které zajišťují dopravní provázanost území obce s rozšířenou působností. Bude-li dopravní síť v dobrém technickém a stavebním stavu, bude se po těchto dopravních sítích jezdit bezpečně, plynule a taky rychleji. Prioritou města Vsetín by mělo být vybudování rampy Mostecká – napojení na silnici I/69 směr Zlín. Dále je potřeba udržet záměr pokračování stavby rychlostní komunikace I/57 ze Vsetína do Valašského Meziříčí. Realizovat rekonstrukci silnice II/487 Ústí – Hovězí do konce roku 2014 a využít financování ze strukturálních fondů EU v rámci programu ROP Střední Morava pro silnice II. a III. třídy.

Dopravní obslužnost v předmětném území se mi jeví jako dostatečná a kapacitní. I když počet cestujících stále klesá, a postupně klesá i počet linek a spojů. Situace je taková, že cestující chtějí platit za jízdné co nejméně, přičemž zájem dopravců je opačný. Stát se rovněž snaží minimalizovat svoje výdaje na dopravu. Dneska obyvatelé dávají přednost zdravému životnímu prostředí, které negativně ovlivňuje doprava. Dnešní zákazník má stále vyšší požadavky na kvalitu, spolehlivost a rychlost. Obyvatelé, zejména těch obcí, kde není vlakové spojení a autobusové pouze v omezeném počtu, preferují individuální kritéria, což se promítá v nárůstu počtu osobních automobilů a upřednostňování individuální dopravy. Obyvatelé dojíždějí za prací jedním plně obsazeným autem s tím, že cestují



levněji, rychleji a pohodlněji. Nárůst individuální dopravy ovlivňuje negativně životní prostředí a zdraví obyvatel a také makroekonomické ukazatele a příjmy státního rozpočtu. Jedním z mých pracovních cílů bude podílet se na zachování přiměřené úrovně dopravní obsluhy území přijatelné pro obyvatele všech skupin.

Stále větší nárůst příjíždějících vozidel s obyvateli z obcí, kteří příjíždějí do města za prací v poslední době zahlcují parkoviště v centru města. Proto je nezbytné učinit opatření, ke zklidnění dopravy v centru města, a to úpravou cen za parkovací stání.

Musím konstatovat, že deklaruji aktivní přístup k cyklistické dopravě a jejímu dalšímu rozvoji zejména proto, že cyklistika patří k nejméně energeticky náročným druhům dopravy, má nulový dopad na životní prostředí, podporuje zdravý životní styl obyvatelstva i zdraví samotné, z hlediska dostupnosti jednotlivých cílů dopravy je kolo nejjednodušší řešení. Jsem přesvědčena, že z těchto důvodů je nezbytné dokončit stávající síť cyklostezek a cyklotras o nově navržené úseky, které navrhuji v návrhové části a tuto síť i nadále rozvíjet. Hlavním cílem cyklistických tras by mělo být postupně zajistit nabídku bezpečného, pohodlného a přímého dopravního spojení, pokud možno s vyloučením z hlavního dopravního prostoru pozemních komunikací. Síť cyklistických komunikací by měla spojoval obytná území, zdroje pracovních příležitostí, školy, sportovní zařízení a oblasti vhodné k rekreaci. Rovněž by měla být zajištěna návaznost na regionální trasy.

**Moderní dopravní systém musí být udržitelný z hospodářského, sociálního, jakož i ekologického hlediska.**

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Monografie

- [1] EISLER, Jan. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. 2. vyd. Praha: Oeconomica, 2008, 151 s. ISBN 978-80-245-1416-1.
- [2] GEHL, Jan. *Města pro lidi*. 3. aktualiz. a rozš. vyd. Brno: Partnerství, 2012, 261 s. ISBN 978-80-260-2080-6.
- [3] MARADA, Miroslav. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. 1. vyd. Praha: Česká geografická společnost, 2010, 165 s. ISBN 978-809-0452-121.
- [4] PEKOVÁ, Jitka, Jaroslav PILNÝ a Marek JETMAR. *Veřejný sektor - řízení a financování*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. ISBN 978-807-3579-364.
- [5] PEKOVÁ, Jitka, Jaroslav PILNÝ a Marek JETMAR. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. 3. aktualiz. a rozš. vyd. Praha: ASPI, 2008, 712 s. ISBN 978-80-7357-351-5.
- [6] SVOBODA, Vladimír. *Doprava jako součást logistických systémů*. 1. vyd. Praha: Radix, 2006, 148 s. ISBN 80-860-3168-3.
- [7] WOKOUN, René et al. *Regionální rozvoj: (východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování)*. 1. vyd. Praha: Linde, 2008, 475 s. ISBN 978-807-2016-990.
- [8] WOUKOUN, René et al. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 4. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2004, 447 s. ISBN 80-86473-80-5.
- [9] ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2008, 255 s. ISBN 978-807-3573-355.
- [10] ŽEMLIČKA, Zdeněk, Jaroslav MYNAŘÍK. *Doprava a přeprava*. 1. vyd. Praha: NADATUR, 2008, 161 s. ISBN 80-727-0030-8.
- [11] ŽEMLIČKA, Zdeněk. et al. *Doprava a přeprava 2. díl*. 1. vyd. Praha: NADATUR, 2010, 207 s. ISBN 978-80-7270-036-3.

### Legislativa

- [12] Zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev, ve znění pozdějších předpisů.
- [13] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.
- [14] Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.
- [15] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- [16] Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů.
- [17] Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů.
- [18] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- [19] Zákon č. 314/2002 Sb., o stanovení obcí s pověřeným obecním úřadem a stanovení obcí s rozšířenou působností, ve znění pozdějších předpisů.
- [19] Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.
- [20] Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- [21] Zákon č. 314/2002 Sb., o stanovení obcí s pověřeným obecním úřadem a stanovení obcí s rozšířenou působností, ve znění pozdějších předpisů.
- [22] Vyhláška Ministerstva vnitra č. 388/2002 Sb., o stanovení správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem a správních obvodů obcí s rozšířenou působností, ve znění pozdějších předpisů.

### Internetové zdroje

- [23] Osobní doprava. *Regionální kontaktní organizace pro jižní Moravu*. [online]. 2005 [cit. 2013-03-13]. Dostupné z:  
[http://www.cdv.cz/rko\\_db/menu.php?category=raa&action=detail&rid=1&iid=13](http://www.cdv.cz/rko_db/menu.php?category=raa&action=detail&rid=1&iid=13).
- [24] Mapa silniční sítě ČR k 1.1.2013. *Ředitelství silnic a dálnic ČR*. [online]. 2013 [cit. 2013-04-25]. Dostupné z:  
[http://www.rsd.cz/sdb\\_intranet/sdb/img/mapy/cr\\_500vrst.jpg](http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/img/mapy/cr_500vrst.jpg).
- [25] Základní charakteristika železniční sítě SŽDC. *Správa železniční dopravní cesty*. [online]. 2012 [cit. 2013-04-25]. Dostupné z:

- <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr.html>.
- [26] Železniční mapy. *Správa železniční dopravní cesty*. [online]. 2012 [cit. 2013-04-25]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznicni-mapy-cr.html>.
- [27] MACEJKA, Petr. Statická doprava: PRINCIPY ROZLOŽENÍ FUNKČNÍCH PLOCH A PARKOVÁNÍ. *UDIMO* [online]. 2010 [cit. 2013-04-1]. Dostupné z: [http://www.udimo.cz/staticka\\_doprava.html](http://www.udimo.cz/staticka_doprava.html).
- [28] ROP NUTS II Střední Morava. *Regionální rozvojová agentura Východní Morava* [online]. 2009 [cit. 2013-04-22]. Dostupné z: [http://www.rravm.cz/Dotacni-programy/Regionalni-OP-\(ROP\)/ROP-NUTS-II-Stredni-Morava.aspx](http://www.rravm.cz/Dotacni-programy/Regionalni-OP-(ROP)/ROP-NUTS-II-Stredni-Morava.aspx).
- [29] Program přeshraniční spolupráce Slovenská republika - Česká republika 2007–2013. *Strukturální fondy EU* [online]. 2007 [cit. 2013-04-3]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2007-2013/Evropska-uzemni-spoluprace/OP-CR-Slovensko>.
- [30] Operační program doprava na léta 2007 - 2013. In: *Operační program doprava* [online]. 2007 [cit. 2013-04-15]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/f1b0a4c8-3d22-4400-ab93-26e6769b034f/Programovy-dokument-OP-Doprava-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf>.
- [31] Rozpočet Ministerstva dopravy. *Ministerstvo dopravy* [online]. 2012 [cit. 2013-02-25]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Ekonomika+a+finance/Rozpocet/>.
- [32] Národní strategie ITS. *Český kosmický portál* [online]. 2009 [cit. 2013-04-25]. Dostupné z: <http://www.czechspaceportal.cz/3-sekce/its---dopravni-telematika/narodni-strategie-its/>.
- [33] O BESIP. *BESIP* [online]. 2012 [cit. 2013-02-25]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/kdo-jsme>.
- [34] MARTINEK, Ing. Jaroslav. Opatření a cíle Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR. *Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2007 [cit. 2013-04-9]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/opatreni-a-cile-narodni-strategie-rozvoje-cyklisticke-dopravy-cr/>.
- [35] Mapy železniční sítě. *České dráhy* [online]. 2010 [cit. 2013-04-25]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/mapa-site/mapa-zeleznicnich-trati/-5958/>.

**Další zdroje**

- [36] MINISTERSTVO DOPRAVY. Dopravní politika České republiky pro léta 2005 - 2013. 2005, 60 s.
- [37] MĚSTO VSETÍN. *Město Vsetín*. Vsetín: KODIAK, 2012.
- [38] MĚSTO VSETÍN, Městský úřad Vsetín. *Organizační řád MĚÚ Vsetín*. 2013.
- [39] PŠENČÍK, Leopold. *Územní plán Vsetín*. 2010.
- [40] ŘEDITELSTVÍ SILNIC ZLÍNSKÉHO KRAJE, p.o. *Silniční mapa*. 2012.
- [41] ČSAD VSETÍN A.S. *Jízdní řád 2012/2013*. 2012.
- [42] UDIMO. *Aktualizace Generelu dopravy Zlínského kraje*. 2010. 133 s.
- [43] OBCE SERVIS. *Studie cyklotras na území města Vsetín a jeho spádového území*. 2006.
- [44] DOPRAVOPROJEKT OSTRAVA. *Doprava v klidu na území města Vsetína respektující výsledky hlukové a imisní studie*. 2007.
- [45] NEXTEN CZ. *Studio zjednosměrnění dopravy na území města Vsetín v zájmu trvalé udržitelnosti*. 2006.
- [46] MĚSTO VSETÍN. *Koncepce parkování ve městě Vsetín pro období 2011-2016*. 2012.
- [47] Informace poskytnuté obcí Francova Lhota (Ing. Kateřina Trochtová).

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

BESIP	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.
CDV	Centrum dopravního výzkumu.
ČD	České dráhy.
ČR	Česká republika.
ČSAD	Československá státní automobilová doprava.
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje.
ES	Evropské společenství.
ESF	Evropský sociální fond.
EU	Evropská unie.
EURO	Evropská měna.
GEPARDI II	Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem.
HDP	Hrubý domácí produkt.
HOD.	Hodina.
CHKOB	Chráněná krajinná oblast Beskydy.
IDS	Inteligentní dopravní systém.
IDOS	Integrovaný dopravní systém.
INOTECH	Strategie inovačních technologií v dopravě.
KÚZK	Krajský úřad Zlínského kraje.
MD	Ministerstvo dopravy.
MĚÚ	Městský úřad.
MHD	Městská hromadná doprava.
NUTS II	Územně statistická jednotka.
OP	Operační program.

---

ORP	Obec s rozšířenou působností.
OÚ	Obecní úřad.
P I – VI	Označení přílohy I - IV.
P. O.	Příspěvková organizace.
ROP	Regionální operační program.
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic.
ŘSZK	Ředitelství silnic Zlínského kraje.
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury.
SMS	Krátká textová zpráva.
S. O.	Státní organizace.
SPOL. S R.O.	Společnost s ručením omezeným.
S.R.O.	Společnost s ručením omezeným.
SWOT	Označení analýzy silných stránek a slabých stránek, příležitostí a hrozeb.
SŽDC	Správa železniční a dopravní cesty.
TENT-T	Transevropská dopravní síť.
V.V.I.	Veřejný výzkumná instituce.
ZTP	Osoba zvláště těžce postižená.
ZTP/P	Osoba zvláště těžce postižená s průvodcem.

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

<i>Obr. 1: Mapa silniční sítě ČR v roce 2013. Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2013 .....</i>	<i>21</i>
<i>Obr. 2: Železniční mapa ČR v roce 2012. Zdroj: Správa železniční dopravní cesty, 2012 .....</i>	<i>23</i>
<i>Obr. 3: Silniční síť ve městě Vsetín. Zdroj: Ředitelství silnic Zlínského kraje, p.o., 2012 .....</i>	<i>49</i>
<i>Obr. 4: Schéma linek MHD Vsetín. Zdroj: Jízdní řád 2012/2013.....</i>	<i>57</i>
<i>Obr. 5: Železniční síť ve Zlínském kraji. Zdroj: České dráhy,2010.....</i>	<i>58</i>



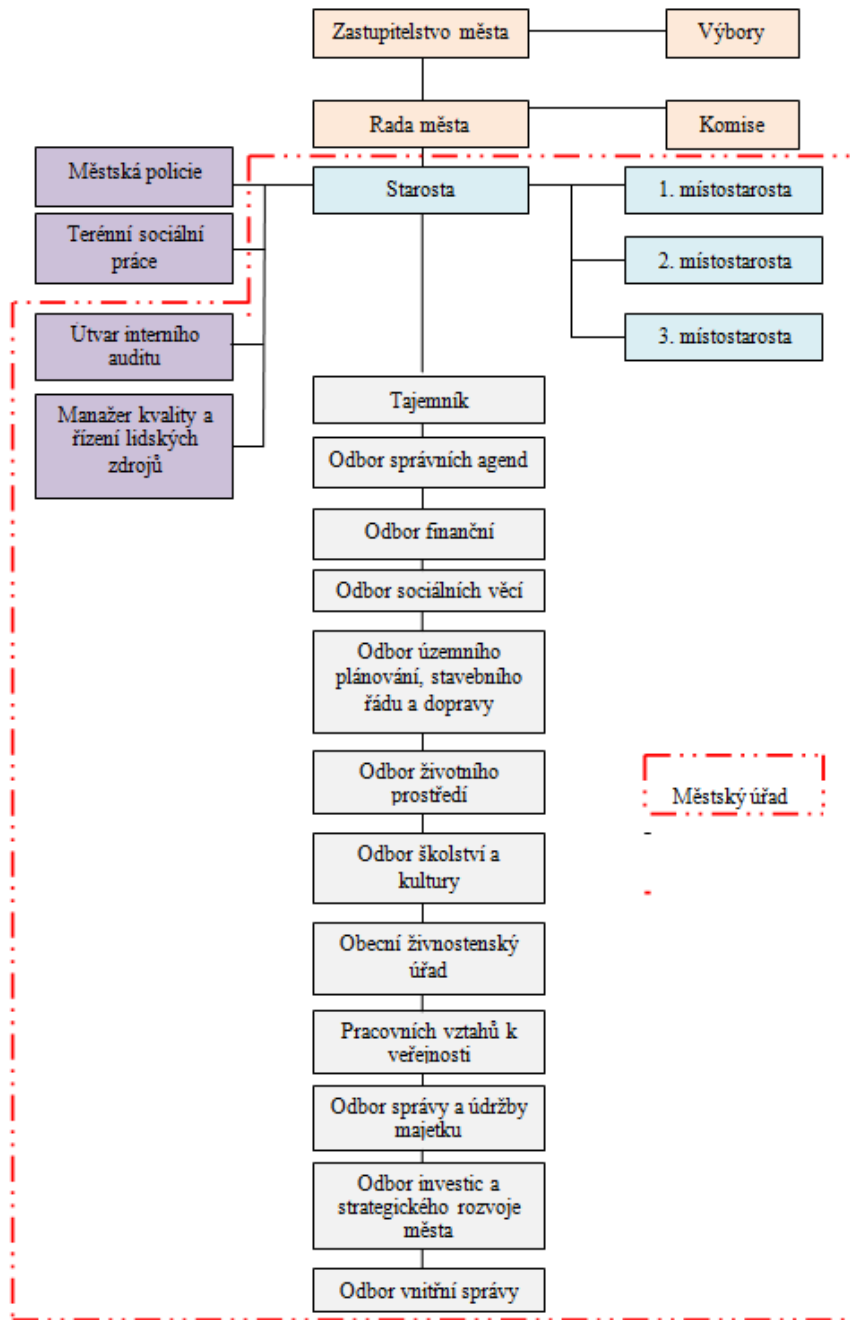
**SEZNAM TABULEK**

<i>Tab. 1: Stav vozovek silnic II. a III. třídy Zlínského kraje podle TP87 k 30.9.2012. ....</i>	<i>52</i>
<i>Tab. 2: Délka komunikací silniční sítě ve správním obvodu ORP Vsetín.....</i>	<i>52</i>
<i>Tab. 3: Finanční příspěvky na revitalizaci území města v letech 2013 – 2015 .....</i>	<i>63</i>
<i>Tab. 4: Přehled parkovacích míst v jednotlivých částech města Vsetín .....</i>	<i>66</i>

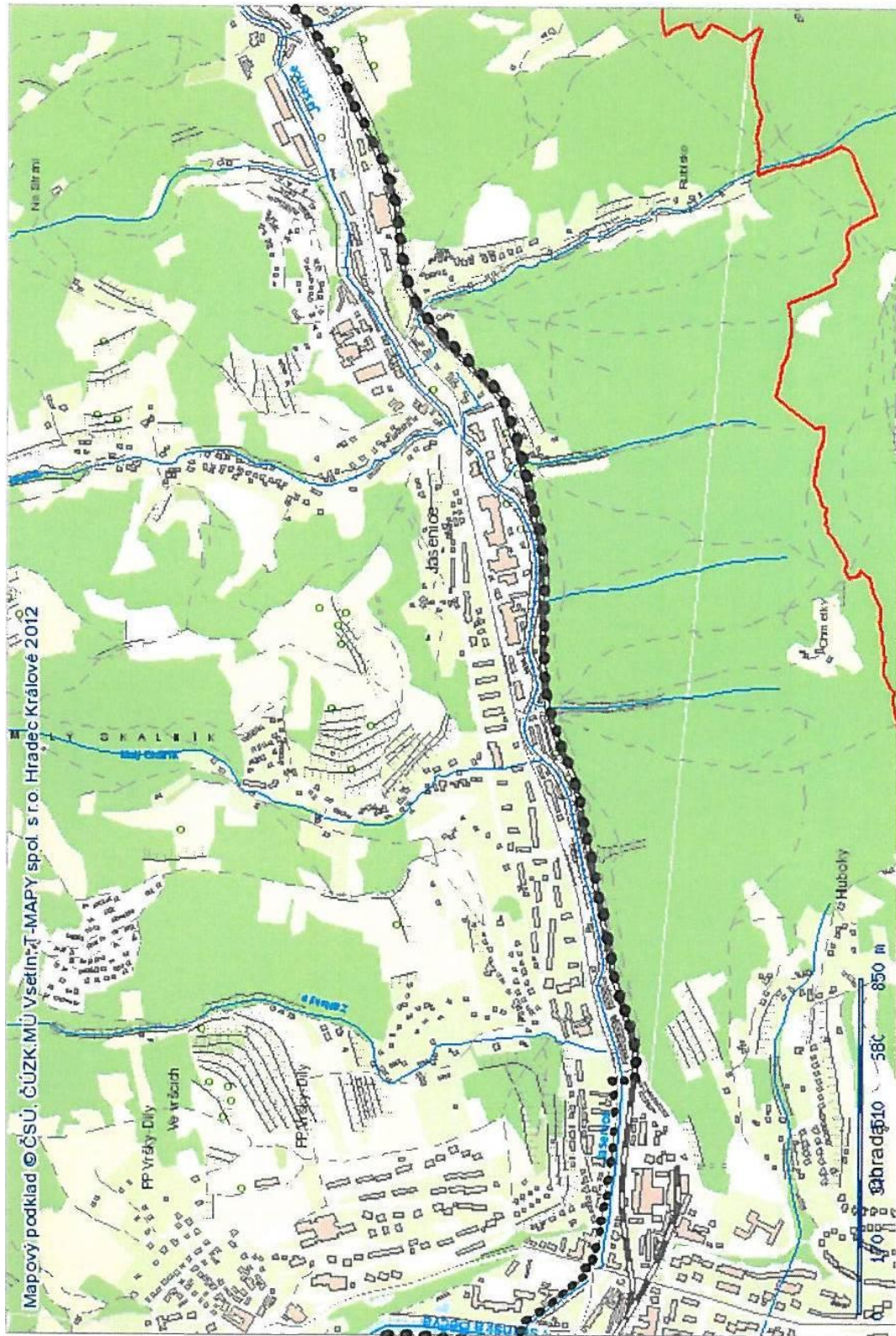
**SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha P I .....	91
Příloha P II .....	92
Příloha P III .....	93
Příloha P IV .....	94
Příloha P V .....	95

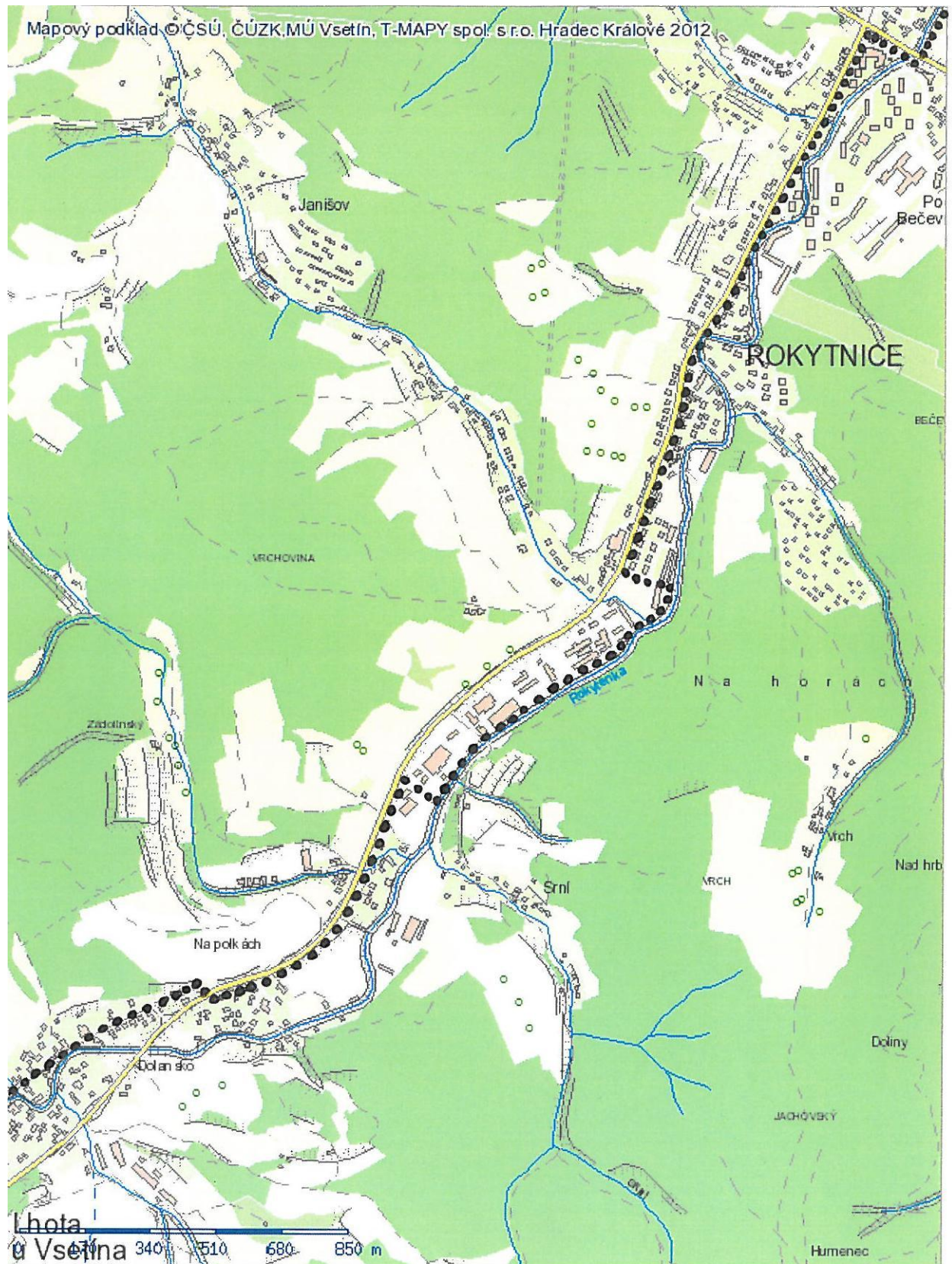
**PŘÍLOHA P I: ORGANIZAČNÍ ŘÁD MĚŮ VSETÍN**



## PŘÍLOHA P II: NÁVRH CYKLOSTEZKY V JASENICÍCH



## PŘÍLOHA P III: NÁVRH CYKLOSTEZKY V ROKYTNICI



## PŘÍLOHA P IV: NÁVRH PARKOVÁNÍ SYCHROV



## PŘÍLOHA P V: NÁVRH PARKOVÁNÍ SYCHROV

