

**Možnosti využití finančních prostředků
z Evropského fondu regionálního rozvoje pro
řešení dopravní infrastruktury mikroregionu
Bystřice pod Hostýnem a okolí**

Lenka Dohnalová



Chci poděkovat všem, kteří mi přispěli cennými informacemi a poskytli rady při zpracování této bakalářské práce. Především děkuji za trpělivost svým blízkým.

Souhlasím s tím, že s výsledky mé práce může být naloženo podle uvážení vedoucího bakalářské práce a vedoucího ústavu. V případě publikace budu uvedena jako spoluautor.

Prohlašuji, že jsem na celé bakalářské práci pracovala samostatně a použitou literaturu jsem citovala.

Ve Zlíně dne

.....

ABSTRAKT

Abstrakt česky

Tato práce popisuje možnosti využití finančních prostředků z Evropského fondu regionálního rozvoje pro řešení dopravní infrastruktury města Bystřice pod Hostýnem. Město Bystřice pod Hostýnem má velmi dobrou polohu, která je předpokladem výhodné dopravy. Leží na spojnici měst Přerov, Valašské Meziříčí, Holešov, Lipník n. Bečvou a Hranice. Jako celý Zlínský kraj potýká se město s problémy v dopravní infrastruktuře, tj. v silniční dopravě i v železniční. V začátku této práce čtenáře seznámím s obecnými podmínkami využití prostředků z Evropské unie, nabídkou finančních prostředků a způsoby, jak těchto prostředků využít. V druhé části práce představím stav dopravní infrastruktury, předložím konkrétní oblasti pro potřebu řešení a pak následná řešení kritických bodů. Práci ukončuji projektem pro řešení jednoho z kritických bodů.

Abstrakt ve světovém jazyce

This study describes the possibilities of using funds from European Regional Development Fund in order to help road-traffic infrastructure problem solving in the town of Bystřice pod Hostýnem. The town Bystřice pod Hostýnem is conveniently located which creates favourable conditions for transportation. It lies in between towns Přerov, Valašské Meziříčí, Holešov, Lipník n. Bečvou and Hranice.

It faces problems of both railroad and road-traffic infrastructure which is the common problem of the whole region (Zlínský kraj).

First, I mention general conditions to use funds from European Community, what kind of funds are available and how to use them.

Secondly, I describe the current state of traffic infrastructure, and then submitted particular areas with problems which need to be solved and consequent resolution of the critical problems.

The study is completed by project of one of the critical problem's resolution.

OBSAH

OBSAH.....	5
ÚVOD.....	7
I. TEORETICKÁ ČÁST	8
1 ZÁKLADNÍ TEORETICKÉ POZNATKY K MOŽNOSTEM VYUŽITÍ FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ Z EVROPSKÉHO FONDU REGIONÁLNÍHO ROZVOJE.....	9
1.1 PRÁVNÍ ASPEKTY.....	9
1.1.1 Legislativní zajištění strukturální a regionální politiky v Evropské unii	9
1.1.2 Legislativní zajištění regionální politiky v České republice.....	10
1.2 EVROPSKÝ FOND REGIONÁLNÍHO ROZVOJE (ERDF, EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND).....	11
1.3 NABÍDKA MOŽNOSTÍ FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ	13
1.4 ZPŮSOB VYUŽITÍ PROSTŘEDKŮ Z EVROPSKÉHO FONDU REGIONÁLNÍHO ROZVOJE	17
II. PRAKTICKÁ ČÁST	19
2 SOUČASNÝ STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY MIKROREGIONU BYSTRICE POD HOSTÝNEM A OKOLÍ	20
2.1 PROFIL REGIONU	20
2.1.1 Město Bystřice pod Hostýnem.....	22
2.2 SOUČASNÝ STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	23
2.3 NABÍZENÉ FINANČNÍ PROSTŘEDKY MIKROREGIONU PRO ŘEŠENÍ INFRASTRUKTURY	28
3 ZHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVNÍ.....	31
3.1. ROZBOR STAVU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY.....	31
3.1.1 Silniční doprava.....	31
3.1.2 Železniční doprava	33
3.2. VYMEZENÍ KRITICKÝCH BODŮ.....	34
3.2.1 Silniční doprava.....	34
3.2.2 Železniční doprava.....	36
4 NÁVRH MOŽNÝCH ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	38
4.1 PŘEDLOŽENÍ ZJIŠTĚNÝCH POTŘEBNÝCH OBLASTÍ	38
4.2 PŘEDSTAVENÍ KONKRÉTNÍCH MOŽNÝCH ŘEŠENÍ	38
4.2.1 Silniční doprava.....	39
4.2.2 Železniční doprava.....	42
4.2.3 Komentář	43
4.3 PROJEKT JEDNOHO Z KONKRÉTNÍCH ŘEŠENÍ PRO ZÍSKÁNÍ FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ Z EVROPSKÉHO FONDU REGIONÁLNÍHO ROZVOJE	43
ZÁVĚR.....	52
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	53
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	54

SEZNAM OBRÁZKŮ.....	55
SEZNAM TABULEK	56
SEZNAM PŘÍLOH.....	57

ÚVOD

Chci Vás seznámit s tématem své bakalářské práce. Vybrala jsem si „Možnosti využití finančních prostředků z Evropského fondu regionálního rozvoje pro řešení dopravní infrastruktury v mikroregionu Bystřice pod Hostýnem a okolí“. Důvodů pro tento výběr bylo několik. Jednak v tomto regionu žiji a pracuji, a proto vnímám všechny proměny, které se zde dějí. Region se velmi změnil za posledních patnáct let. Modernizovala se spousta věcí, což má za následek určitě rozvoj technologie, ale také celková proměna celé České republiky. Mám na mysli politickou, ekonomickou a společenskou proměnu. Na druhou stranu je to region plný přírodních krás a stále si zachovává svou panenskou podobu (poutní místo Hostýn, Hostýnské vrchy, Javorník atd.). Každoročně zde přijíždí mnoho turistů z širokého okolí, kteří využívají pestré nabídky rozvíjejícího se cestovního ruchu. Region má silnou základnu v dřevozpracujícím průmyslu. V blízkosti centra města Bystřice pod Hostýnem je vybudována továrna na ohýbaný nábytek TON, a.s., která je největší továrnou na ohýbaný nábytek ve střední Evropě. Byla založena již před více než 140 lety a jejího zakladatele Michaela Thoneta bych přirovnala ve své době svým přístupem k lidem a smyslem pro obchod k Tomáši Baťovi. Aby vše prosperovalo, je velmi důležité zajistit dobrou dopravní obslužnost, zkrátit čas strávený přepravou, zvýšit bezpečnost pro účastníky silničního provozu, a to vše při zachování zdravého životního prostředí. Samozřejmě jsou k tomu zapotřebí nemalé finanční prostředky a region nesmí čekat pouze na to, co mu bude zákonně přiděleno, ale hlavně se musí snažit sám. Tj. využívat všech nabídek investic, které mu mohou plynout. Jednou z nich je i nabídka strukturálních fondů z Evropské unie. Je to nová nabídka a města a obce se s ní učí pracovat a využívat ji. Já se Vám ji budu snažit přiblížit ve své bakalářské práci. Nejprve k Vám přicházím s teorií (psanými pravidly, které je nutné dodržovat a kterými je využívání podmíněno) a pak Vás seznámím s profilem regionu a jeho konkrétními problémy v dopravní infrastruktuře. Svou práci zakončím jedním z projektů, pro který bych chtěla získat příspěvek z Evropské unie.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 ZÁKLADNÍ TEORETICKÉ POZNATKY K MOŽNOSTEM VYUŽITÍ FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ Z EVROPSKÉHO FONDU REGIONÁLNÍHO ROZVOJE

1.1 Právní aspekty

1.1.1 Legislativní zajištění strukturální a regionální politiky v Evropské unii

Regionální a zejména strukturální politika je v rámci Evropské unie (EU) zajištěna celou řadou právních aktů. Provádění strukturální a regionální politiky v Evropské unii vychází ze Smlouvy o Evropském společenství, kde je včleněna pod titulem hospodářská a sociální soudržnost. V článku 130a smlouvy je zakotvena klauzule, že „Společenství usiluje zejména o snižování rozdílů mezi úrovněmi rozvoje různých regionů a o zmírňování zaostalosti regionů, které jsou v nejméně výhodné situaci včetně venkovských oblastí“, v článku 130a se pak uvádí, že „Společenství podporuje dosažení těchto cílů prostřednictvím strukturálních fondů.“

Opatření vztahující se k různým aspektům realizace strukturální politiky jsou po legislativní stránce zakotvena v nařízeních Rady EU ke strukturálním fondům. Nařízení představuje závazný legislativní akt normativní povahy, obecně závazný jak na úrovni Společenství, tak na úrovni jednotlivých členských států, který může zavazovat jak tyto státy, tak i jejich vnitrostátní subjekty práva.

Pro regionální politiku a strukturální fondy lze považovat za nejvýznamnější následující právní akty Evropského společenství:

- články ze Smlouvy o založení Evropského společenství týkající se politiky hospodářské a sociální soudržnosti (strukturální a regionální politiky) – oblast primární legislativy:

- jde zejména o úvodní o úvodní články 2 a 3 a články 130a až 130e z hlavy XIV (Hospodářská a sociální soudržnost). S politikou hospodářské a sociální soudržnosti mající průřezový charakter samozřejmě souvisí i ostatní společné politiky Společenství, v praxi se zejména jedná o oblast společných pravidel pro soutěž (hlava V. smlouvy), např. čl. 92 (podpory poskytované státy – na oblasti cíle 1 strukturálních fondů se vztahuje odst. 3 písm. a) tohoto článku), finanční ustanovení (články 199 až 209), které vymezují rozpočtové záležitosti Společenství, články 130r až 130t (oblast životního prostředí, Protokol o Hospodářském sociálním výboru a Výboru regionů atd.). [1]

Dále bych zmínila Nařízení č. 1783/1999 Evropského Parlamentu a Rady o Evropském fondu regionálního rozvoje.

1.1.2 Legislativní zajištění regionální politiky v České republice

Základy implementačního systému pro podporu ze strukturálních fondů v České republice byly položeny usnesením vlády ČR č.102/2002 ze dne 23. ledna 2002 k dokončení přípravy programových dokumentů a určení řídicích a platebních orgánů pro využití strukturálních fondů a Fondu soudržnosti EU. Vláda České republiky tímto usnesením rozhodla nejen o počtu připravovaných programových dokumentů pro čerpání strukturálních fondů ve zkráceném programovém období 2004-2006, ale i o určení programů, které budou vykonávat klíčové funkce v oblasti přípravy a řízení programů. V únoru 2003 v souvislosti se snižováním počtu připravovaných operačních programů došlo i k úpravě určení řídicích orgánů (usnesení vlády ČR č.149/2003). Obě výše zmíněná rozhodnutí respektují požadavek Evropské komise na oddělení funkcí řídicího a platebního orgánu v procesu využívání prostředků Evropské unie.

Nejvýznamnějším zákonem v oblasti regionální politiky v ČR je zákon č. 248/2000 Sb. o podpoře regionálního rozvoje, který vstoupil v platnost od 1. ledna 2001. Tento zákon stanovuje podmínky pro poskytování podpory regionálnímu rozvoji s cílem vyváženého

rozvoje státu nebo územního obvodu kraje, s tím související působnost správních úřadů, krajů a obcí a vytváří podmínky pro koordinaci a realizaci hospodářské a sociální soudržnosti.

S problematikou regionální politiky na úrovni ČR souvisí mnoho dalších zákonů, zmíním zákon č. 128/2000 o obcích, zákon č. 129/2000 o krajích atd.

Z hlediska řešení finančních toků v rámci realizace operačních programů a jednotných programových dokumentů bylo usnesením vlády ČR č.102/2002 ze dne 23. ledna 2002 rozhodnuto o umístění platebního orgánu. Ministerstvo financí bylo určeno jako jediný platební orgán pro všechny operační programy (strukturální fondy) i Fond soudržnosti. Podrobnosti týkající se finančních toků ze strukturálních fondů (tedy i z fondu regionálního rozvoje) byly stanoveny usnesením vlády ČR č. 822/2002, k metodice finančních toků a kontroly strukturálních fondů a Fondu soudržnosti. [1]

1.2 Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF, European Regional Development Fund)

ERDF byl založen v roce 1975 a je co do objemu finančních prostředků největší ze strukturálních fondů. Je hlavním zdrojem přispívajícím k dosažení cíle rozvoje a podpory strukturálního přizpůsobení regionů se zaostávajícím vývojem a se strukturálními potížemi vyplývajících z probíhajících hospodářských a sociálních přeměn. Podporou rozvoje a strukturálních změn fond pomáhá odstraňovat zásadní problémy v zaostávajících regionech a v upadajících průmyslových oblastech. Financuje investice do infrastruktury, vytváření pracovních míst, podporuje místní rozvoj, zaměstnanost, malé a střední podnikání v problémových regionech, vědu a výzkum. [2]

Z tohoto fondu lze čerpat prostředky na zabezpečení Cílů 1 a 2 politiky hospodářské a sociální soudržnosti Evropské unie. Níže jsou popsány jednotlivé cíle:

Cíl 1 - PODPORA ZAOSTÁVAJÍCÍCH REGIONŮ

Cíl se zaměřuje na rozvojovou pomoc méně vyspělým regionům EU (tj. oblastem, které se nacházejí pod hranicí 75% HDP průměru EU) s cílem dosažení úrovně ostatních regionů. Důraz je kladen zejména na vybavení základní infrastrukturou či podporou investic do podnikatelských a jiných hospodářských činností.

Cíl 2 – PODPORA OBLASTÍ POTÝKAJÍCÍCH SE S RESTRUKTURALIZACÍ

Cíl se týká oblastí, ve kterých dochází k hospodářským a sociálním změnám v sektoru průmyslu a služeb. Důsledkem těchto změn je vznik strukturálních problémů. Jedná se zejména o venkovské oblasti upadající z důvodu nedostatku ekonomické diverzifikace, dále pak o městská sídla, která se dostala do potíží v důsledku nedostatku diverzifikace, dále pak o městská sídla, která se dostala do potíží v důsledku ztráty ekonomických aktivit, či zaostávající oblasti závislé na rybolovu.

Při čerpání prostředků v rámci Cílů 1 a 2 musí být dodržena podmínka, že každá jednotlivá oblast je způsobilá pro pomoc jen podle jednoho z uvedených cílů.

Z prostředků ERDF je spolufinancována pomoc problémovým regionům, zaměřená především na:

- investice do výroby určené k vytváření nových nebo stávajících pracovních míst
- **investice do infrastruktury s různými možnostmi závislými na Cíle včetně transevropských sítí pro regiony zařazené do Cíle 1**
- investice do vzdělání pro regiony zařazené do Cíle 1
- rozvoj místního potenciálu: místní rozvoj a rozvoj malého a střední podnikání v problémových oblastech
- výzkum a rozvoj
- investice zaměřené na životní prostředí [3]

Nyní popíšu oblast, kterou se má bakalářská práce zabývat a ve které chceme využít finanční prostředky z Evropského fondu regionálního rozvoje:

Investice do infrastruktury

Jedná se především o investice, které v regionech pomáhají růstu ekonomického potenciálu, přizpůsobení strukturálním změnám a tvorbě nebo udržení trvale perspektivních pracovních míst, včetně investic do infrastruktury, přispívajících k založení a rozvoji transevropských sítí v oblasti dopravy, telekomunikací a energetické infrastruktury, s cílem spojit centrální regiony Společenství se strukturálně znevýhodněnými regiony, jejichž zaostávání je způsobeno geografickou polohou. Dále o investice v regionech pro obnovu městských oblastí procházejících krizí se snahou zde revitalizovat a zlepšit dostupnost venkovské oblastí. [4]

1.3 Nabídka možností finančních prostředků

Priority/Opatření	EU (ERDF)	ČR	Celkem

1. Modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury celostátního významu	84 070 218	30 225 174	114 295 392
1.1 Modernizace tratí cel. Ostatního významu a důležitých železničních uzlů	37 831 941	12 610 647	50 442 588
1.2 Výstavba a modernizace silnic 1. třídy	33 627 634	11 209 211	44 836 845
1.3 Modernizace civilních letišť nadregionálního charakteru	4 203 169	2 802 113	7 005 282
1.4 Výstavba přístavní infrastruktury a modernizace vodních cest	8 407 474	3 603 203	12 010 677
2. Snížení negativních důsledků dopravy na ŽP	14 835 455	4 945 151	19 780 606
2.1 Realizace ochranných opatření na dopravní síti k zabezpečení ochrany ŽP	2 967 343	989 114	3 956 457
2.2 Podpora kombinované dopravy	7 417 795	2 472 598	9 890 393
2.3 Podpora zavádění alternativních paliv	2 967 312	989 104	3 956 416
2.4 Studijní a výzkumné projekty k zabezpečení problematiky ŽP	1 483 005	494 335	1 977 340
3. Zlepšování environmentální infrastruktury	142 092 754	51 390 417	193 483 171
3.1 Obnova environmentálních funkcí území	13 529 986	3 382 498	16 912 484
3.2 Zlepšování infrastruktury ve vodním hospodářství	60 580 073	22 406 328	82 986 401
3.3 Zlepšování infrastruktury ochrany ovzduší	30 877 264	13 233 114	44 110 378
3.4 Nakládání s odpady a odstraňování starých zátěží	37 105 431	12 368 477	49 473 908
4. Technická pomoc	5 361 928	1 787 310	7 149 238
Celkem	246 360 355	88 348 052	334 708 407

*1. tab.: Nabídka finančních prostředků z fondu ERDF pro plánovací období 2004-2006
v EUR [3]*

Finanční prostředky zobrazené v tabulce jsou určeny pro financování rozvojových priorit Operačního programu infrastruktura resortu dopravy a resortu životního prostředí. Tento program bude přispívat především k dosažení specifických cílů zlepšení kvality infrastruktury stanovených Rámcem podpory Společenství. Řídícím orgánem je Ministerstvo životního

prostředí. Zprostředkujícím subjektem je Státní fond životního prostředí (v sektoru životního prostředí) a Ministerstvo dopravy (v sektoru dopravy). [3]

Výchozím kritériem pro rozdělení alokací strukturálních fondů je respektování potřeb ČR vyjádřených prostřednictvím globálního a specifických cílů Národního rozvojového plánu (NRP). Vláda ČR rozhodla, usnesením č.401/2002 o vymezení obsahu Operačního programu (OP), kde je kromě jiného uvedeno, že připravované operační programy budou monofondové, tzn. že k jejich financování ze strany EU bude vždy využit jen jeden strukturální fond. Výjimku tvoří Společný regionální program (SROP), kde se na realizaci priorit bude podílet ERDF a Evropský sociální fond (ESF).

Spolufinancování SROP z veřejných prostředků České republiky bude zajišťováno jednak z rozpočtů obcí a krajů, jednak ze zdrojů státního rozpočtu (prostředky Ministerstva pro místní rozvoj) a státních fondů (Státní fond životního prostředí a Státní fond dopravní infrastruktury). SROP je také spolufinancován z **Evropského fondu regionálního rozvoje**. [2]

Podle návrhu Ministerstva pro místní rozvoj by se ERDF podílel na jednotlivých programech 65%. S vědomím rozhodnutí EU. [2]

Společný regionální operační program

Společný regionální operační program (SROP) podporuje především aktivity, jejichž realizace z hlediska platné české legislativy spadá do působnosti obcí nebo krajů. Tím se tento program odlišuje od zbývajících operačních programů s opatřeními v působnosti státu. Z tohoto důvodu tyto prostředky jsou vhodné pro Bystřici pod Hostýnem a okolí. [3]

Priority/Opatření	EU (ERDF, ESF)	ČR	Celkem
1. Regionální podpora podnikání	45 138 356	15 046 118	60 184 474

1.1 Podpora podnikání ve vybraných regionech	45 138 356	15 046 118	60 184 474
2. Rozvoj infrastruktury v regionech	196 998 604	65 666 201	262 664 805
2.1 Rozvoj dopravy v regionech	151 964 722	15 196 472	167 161 194
2.2 Rozvoj infrastruktury a komunikačních technologií	22 516 941	7 505 647	30 022 588
2.3 Regenerace a revitalizace vybraných měst	22 516 941	7 505 647	30 022 588
3. Rozvoj lidských zdrojů v regionech	92 302 852	23 920 285	116 223 137
3.1 Infrastruktura pro RLZ v regionech	45 025 332	11 256 333	56 281 665
3.2 Podpora soc. integrace v regionech	37 142 668	11 256 333	48 399 001
3.3 Posílení kapacity místních a regionálních orgánů	10 134 852	3 378 284	13 513 136
4. Rozvoj cestovního ruchu	108 085 719	36 028 571	144 114 290
4.1 Rozvoj služeb pro cestovní ruch	36 024 969	12 008 322	48 033 291
4.2 Rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch	72 060 750	24 020 249	96 080 999
4. Technická pomoc	11 807 040	3 935 680	15 742 720
Celkem	454 332 571	144 596 855	598 929 426

2. tab.: Přehled finančních alokací SROP pro období 2004 – 2006 v EUR [3]

Ze společného regionálního programu budou financovány následující priority a opatření, které se týkají právě dopravní infrastruktury:

Regionální rozvoj infrastruktury (PRIORITA 2) – alokace viz tabulka na předchozí straně, který je dále rozčleněn:

Rozvoj dopravy v regionech (opatření 2.1)

Toto opatření integruje dva velké okruhy aktivit:

- podporu regionální silniční sítě (silnice II. a III. třídy, místní komunikace)
- podporu rozvoje dopravní obslužnosti v obcích a regionech

Rozvoj regionální dopravní infrastruktury (Podopatření 2.1.1)

Cíle podpory

- zkvalitnění propojení jednotlivých měst, obcí a regionů dopravní sítí odpovídající současným a budoucím potřebám
- zlepšení životního prostředí ve městech
- zkrácení jízdných dob a úspora paliv a
- zvýšení mobility pracovních sil
- zvýšení bezpečnosti provozu a snížení nehodovosti
- zlepšení kapacity přístupových komunikací k hraničním přechodům [3]

1.4 Způsob využití prostředků z Evropského fondu regionálního rozvoje

Chtěla bych uvést, že pomoc z EU se poskytuje na určité rozvojové cíle a za účelem řešení specifických strukturálních problémů. Proto by při snaze o získání finanční podpory měly být

strukturální potřeby správně pojmenovány a následně nalezeno vhodné nápravné opatření v souladu s pravidly stanovenými EU.

Evropský fond regionálního rozvoje nepřispívá k financování jednotlivých akcí, ale k podpoře rozvojových programů, které mají svůj vlastní rozpočet členěný podle priorit a jednotlivých opatření. Struktura těchto programů zahrnuje analýzu území včetně vymezení slabých a silných stránek a stanovení celkové strategie rozvoje území. Na tuto strategii pak navazuje podrobné rozpracování jednotlivých opatření (nikoliv ovšem na úrovni projektů) včetně vymezení finančního rámce (prostředky EU, národní prostředky – státní, regionální, místní a další a rovněž prostředky soukromého sektoru), splnění principu doplňkovosti a definování podmínek realizace programu.

Česká republika má po vstupu do EU možnost získat prostředky z ERDF v rámci cíle 1 celkem v sedmi regionech soudržnosti (NUTS II – územní jednotky, v podstatě sdružené nové kraje: Střední Čechy, Jihozápad, Severozápad, Severovýchod, Jihovýchod, Střední Morava a Ostravsko). K získání finančních prostředků musí ČR předložit k posouzení Evropské komisi několik zásadních programových dokumentů.

Pro mikroregion Bystřice pod Hostýnem se jedná o program Společný regionální operační program (SROP), jehož realizace z hlediska platné české legislativy spadá do působnosti obcí nebo krajů. Příjemci dotací z programu SROP jsou právě kraje, obce, mikroregiony (svazky obcí), ale i podnikatelé, organizace zřizované státem, organizace zřizované kraji či obcemi a nestátní neziskové organizace. [2], [5]

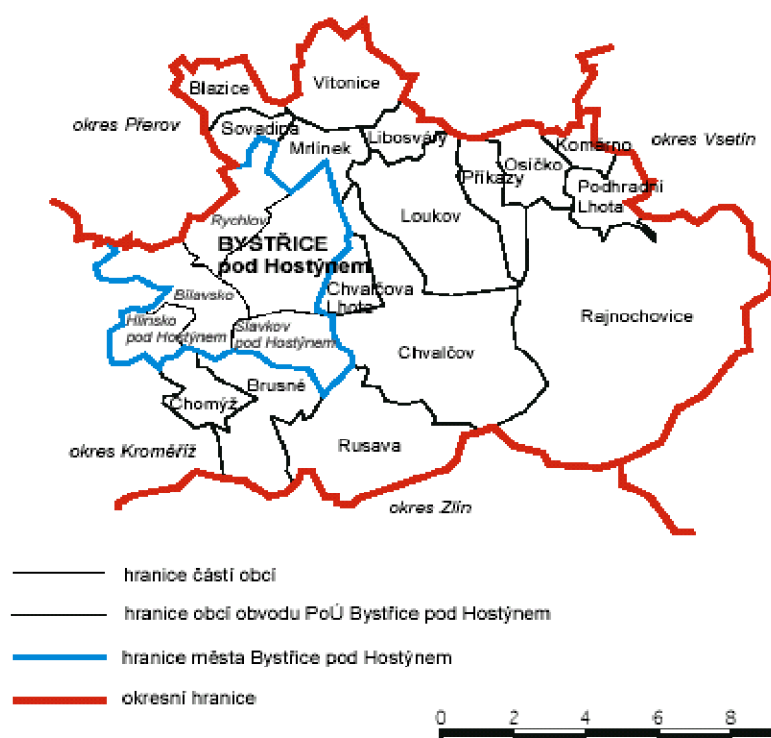
II. PRAKTICKÁ ČÁST

2 SOUČASNÝ STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY MIKROREGIONU BYSTRICE POD HOSTÝNEM A OKOLÍ

2.1 Profil regionu

Mikroregion Bystřice pod Hostýnem a okolí tvoří severovýchodní cíp okresu Kroměříž. Územně přiléhá k okresům Přerov, Vsetín a Zlín. Centrem je město Bystřice pod Hostýnem, který je pověřeným úřadem pro dalších 14 obcí:

Blazice, Brusné, Chomýž, Chvalčov, Hlinsko, Komárno, Loukov, Mrlínek, Osíčko, Podhradní Lhotu, Rajnochovice, Rusavu, Slavkov pod Hostýnem a Vítonice [6]



Obr. 1. Mapa mikroregionu

V roce 1999 vzniklo sdružení těchto obcí (mimo obec Hlinsko a navíc se zde přidružila obec Jankovice) s názvem **Mikroregion Podhostýnsko** za účelem získávání dotací na rozvoj této spádové oblasti, zlepšení turistického ruchu a jeho propagaci. Starostové jednotlivých obcí se schází 1x za měsíc vždy v jiné obci, kde se řeší problémy regionu a předávají jednotlivé zkušenosti z řešení problémů. Tyto schůzky napomáhají lepší komunikaci mezi obcemi, účastníkem je i projektový manažer, který upřesňuje nabídku dotací a koordinuje postup při realizaci akcí, na které byly dotace poskytnuty. [13]

Všechny obce se nacházejí ve zvlněné krajině porostlé smíšenými lesy s horskými bystřinami a mnoha turistickými, rekreačními a lyžařskými možnostmi. Ze sportovních možností je nejrozsáhlejší turistika, pěší i cyklistická, dále lyžování, tenis, minigolf a plavání. Nejznámějším turistickým cílem je hora svatý Hostýn, významné poutní místo pro věřící občany s barokním chrámem (viz obr. 2)



Obr. 2. Poutní chrám Hostýn

V oblasti průmyslu a zemědělství se mikroregion potýká s úbytkem pracovních příležitostí a nezaměstnaností. Je zde silný potenciál dřevozpracujícího průmyslu s centrem v Bystřici pod Hostýnem (TON, a.s. – největší firma ve střední Evropě na výrobu ohýbaného nábytku ze dřeva). Druhým prvkem, který se jeví jako velká příležitost pro region, je revitalizace a restrukturalizace zemědělství, resp. oživení velkých zemědělských družstev – areálů, které v současné době nemají řádného využití. [10],[13]

Zařazení mikroregionu z hlediska NUTS

Předmětem klasifikace NUTS je klasifikování územních jednotek v ČR a je určena pro statistické účely spojené právě s čerpáním finančních prostředků ze strukturálních fondů EU.

NUTS 0 – Česká republika

NUTS 1 – území České republiky

NUTS 2 – region soudržnosti Střední Morava

NUTS 3 – Zlínský kraj

NUTS 4 – okres Kroměříž

NUTS 5 – obce: Blazice, Brusné, Bystřice pod Hostýnem, Chomýž, Chvalčov, Komárno, Jankovice, Loukov, Mrlínek, Osíčko, Podhradní Lhota, Rajnochovice, Rusava, Slavkov pod Hostýnem a Vítonice. [4]

2.1.1 Město Bystřice pod Hostýnem

Pro přiblížení regionu zde uvedu několik informací o městě Bystřice pod Hostýnem, které je centrem mikroregionu a nejvýznamnějším sídlem v této oblasti. Leží v Podbeskydské pahorkatině na říčce Bystřičce. Město se nachází pod severozápadním úpatím kopce Hostýna (735 metrů nad mořem) ve střetu Hostýnských vrchů a roviny Hané. Jádrem města je položeno v nadmořské výšce 315 metrů. [14]

Z informací, které jsem získala na odboru regionálního rozvoje, je pro Bystřici pod Hostýnem důležité v dalším období udržet si kladný výsledek hospodaření a nezatěžovat město. Důležité je také určit správně rozvržení výdajů do jednotlivých oblastí a tím přispět k rozvoji nejen Bystřice pod Hostýnem, ale i blízkého okolí, pro které je Bystřice centrálním zázemím.

Město přispívá vysokými částkami na investiční akce, což je velmi kladné a mohu říct, že město se rozvíjí. Město investovalo v letech 1999-2004 milionové finanční částky do výstavby nájemních bytů, opravy tělocvičny, zámku, kina i rekonstrukce ulic atd.

Velmi pozitivní je, že město investuje do výstavby nájemních bytů, což přispěje k udržení zejména aktivní populace, která může v tomto městě zakládat rodiny, hledat si zde zaměstnání a přispívat k rozvoji města. Město také přispívá na údržbu lesů a vodních toků, což je důležité pro udržení zdravého životního prostředí, zachování dřevozpracujícího průmyslu a turisticko-rekreační funkce. Bystřice pod Hostýnem nepatřila v uplynulých padesáti letech k preferovaným městům. To může být dnes její dílčí výhodou, neboť zejména její obytné prostředí si zachovalo příjemný charakter. Zpracování dřeva v Bystřici pod Hostýnem je oborem natolik tradičním, že by se mělo udržet bez ohledu na možné úpadky podniků, majetkové přesuny a další změny. Velké podniky jsou již dnes doplněny řadou malých podnikatelů a živnostníků v tomto odvětví. Slabou stránkou je i poměrně úzká nabídka peněžních ústavů, nacházejí se zde pouze dva, a to Česká spořitelna a Komerční banka. V podnikatelské sféře začíná nastávat problém v rozšiřujícím se maloobchodním prodeji textilu a spotřebního zboží Vietnamskými obchodníky, kteří postupně vytlačují české podnikatele a město zahlcují nekvalitními výrobky. Dostávají se do nejlépe umístěných prostorů na náměstí (příkladem může být prostor po prodejně potravin Jednota, s.d. apod.). Bystřice pod Hostýnem je jednoznačným střediskem nevelkého mikroregionu členité valašské části okresu Kroměříž. Pro tento region musí zajistit služby základní městské úrovně, pracovní příležitosti a sociální kontakty. K tomu je zapotřebí zajistit především kvalitní dopravní infrastrukturu a dobré propojení se všemi částmi mikroregionu.[10]

2.2 Současný stav dopravní infrastruktury

Bystřice pod Hostýnem

Poloha města je předpokladem výhodné dopravy. V minulosti tudy procházela obchodní cesta směřující z Kroměřížska severovýchodním směrem k Valašskému Meziříčí. Z tohoto důvodu byla tato trasa využita v roce 1882 i ke stavbě železnice.

Město je regionální silniční křižovatkou. Poté, co byla bývalá silnice 1. třídy číslo 18 převedena do kategorie silnic 2. třídy, se na území města křižují tři silnice druhé třídy – číslo 150, směřující z Přerova přes Bystřici pod Hostýnem do Valašského Meziříčí, silnice číslo 437 z Lipníka nad Bečvou přes Bystřici pod Hostýnem do Jablůnky, ležící na silnici 1. třídy číslo 57 (Vsetín – Valašské Meziříčí), a konečně silnice číslo 438 z Holešova přes Bystřici pod Hostýnem do Hranic na Moravě. Silnice směřující z Bystřice do Slavkova pod Hostýnem je silnicí 3. třídy.



Obr.3. Bystřice pod Hostýnem

Z dopravní polohy města vyplývá i dobrá dopravní obslužnost. Bystřice pod Hostýnem je dopravním uzlem, který je obsluhován v pracovní dny 21 autobusovými linkami s více než stem párů autobusových spojů. Město má přímé autobusové spojení prakticky se všemi významnějšími středisky střední Moravy (například Kroměříží, Zlínem, Přerovem, Hranicemi na Moravě, Vsetínem, Valašským Meziříčím, Lipníkem na Bečvou), ale také s Brnem a Ostravou. K těmto autobusovým spojmům se přiřazuje i dobré vlakové spojení do Kroměříže, Kojetína, Valašského Meziříčí, Ostravy, Frýdku-Místku, Brna atd. Bystřice patří k těm malým městům, které mají dobrou dopravní dostupnost i o víkendech a státních svátcích. Vedle

dobrého železničního spojení (14 párů vlaků) je o sobotách Bystřice obsluhována 18 autobusovými linkami, o nedělích a svátcích dokonce 20 linkami s více než 60 páry spojů. Nezvykle dobrou dopravní dostupnost mají i přidružená sídla.

Dopravní poloha však přináší i značné intenzity dopravy ve městě. Největší frekvence dopravy byla v roce 1995 v ulici Pod Platany (silnice číslo 150), kde dosahovala 6 799 vozidel za 24 hodin. Od té doby došlo k dalšímu zvýšení intenzity dopravy. I když po přeložce křižovatky silnic 150 (od Přerova) a 438 (od Holešova) nejsou ve městě výrazná kolizní místa, přesto je zapotřebí bezpečnosti dopravního provozu věnovat zvýšenou pozornost. Změnou organizace dopravy bylo alespoň zklidněno Masarykovo náměstí. Na ostatních silnicích se pohybuje průjezdnost automobilů okolo tří tisíc vozidel za 24 hodin. [6]

Nyní se pokusím zhodnotit situaci v jednotlivých obcích mikroregionu. Informace jsem získala vlastním šetřením. Osobně jsem jednotlivé vesnice navštívila a prozkoumala skutečný stav infrastruktury.

Blazice

Obcí Blazice prochází silnice II. třídy č. 437 z Lipníka nad Bečvou do Bystřice pod Hostýnem. Tato silnice je velmi úzká a je zde velmi mnoho zatáček. Celkovou situaci hodnotím jako nepřehlednou. Chybí zde ostrůvek u zastávky veřejné přepravy.

Brusné

Silnice procházející centrem obce je v dobrém stavu, zachovalý povrch. Na konci obce směr Slavkov silnice vykazuje známky poškození po dlouhém zimním období (výmoly, nerovnosti). Podél silnice jsou umístěny starší chodníky, které by do budoucna potřebovaly rekonstrukci.

Chomýž

Cesta z Bystřice pod Hostýnem do Chomýže je silnicí III. třídy (43816), silnice je velmi špatném stavu, mnoho výmolů a nerovností opakující se po celém úseku. Obec má upravené

chodníky po celé délce hlavní cesty. U autobusové zastávky je vybudován ostrůvek, což hodnotím jako pozitivní pro bezpečnost.

Chvalčov

Obec leží na silnici II. třídy č. 437 vedoucí z Lipníka nad Bečvou směrem k turistické oblasti Tesák, silnice se částečně rekonstruuje (viz úsek při výjezdu z Bystřice pod Hostýnem, který byl v loňském roce rozšířen a potažen novým povrchem). Problematickým úsekem je most při výjezdu z Chvalčova směrem na Tesák, který nevyhovuje požadavkům bezpečnosti silničního provozu. Je velmi úzký a celobetonový.

Jankovice

Obcí Jankovice prochází silnice II. třídy č. 438, tato cesta je relativně v dobrém stavu. U hlavní cesty jsou umístěny 2 autobusové zastávky, pro které jsou vybudovány zálivy, což je velmi dobré pro bezpečnost cestujících. Problematickým se jeví přechod pro chodce přes hlavní silnici č. 438, který je velmi blízko začátku obce a řidiči často projíždějí tuto oblast ve velmi vysoké rychlosti.

Komárno

Centrem obce prochází silnice II. třídy č.150 z Bystřice pod Hostýnem do Valašského Meziříčí. Část úseku při výjezdu směr Kunovice prošla v minulém roce rekonstrukcí, silnice byla rozšířena a potažena novým povrchem. Nebezpečný úsek je na začátku obce od Bystřice pod Hostýnem, kde je umístěn úzký most s velmi nerovným povrchem a tento nerovný povrch dál pokračuje v úseku 300 metrů.

Loukov

Obec Loukov je umístěna po obou stranách silnice II. třídy č.150 směr Valašské Meziříčí. Cesta vykazuje známky poškození, nerovnosti. Největší problém je při výjezdu na Osíčko v odbočce do firmy ČEPRO, a.s., kde jsou díry ve vozovce o průměru až 50 cm, což je velmi nebezpečné pro vozidla i pro celkový provoz (ukázka v příloze, obr.5). Tento úsek by měl být zpevněn i vzhledem k tomu, že se zde soustřeďuje intenzita kamionové dopravy (zásobování firmy ČEPRO pohonnými hmotami).

Pro chodce jsou zde vybudovány chodníky po obou stranách silnice, což je velmi pozitivní pro jejich bezpečnost. V obci je zastávka Českých drah, budova je uzavřena pro potřeby občanů. Jízdní doklady jsou prodávány přímo ve vlaku u průvodčího.

Mrlínek

Obec Mrlínek leží poblíž silnice II. třídy č. 438 z Bystřice p.H. do Hranic. Tato silnice je poměrně nová, ve velmi dobrém stavu, široká a rovná. Pro obec je velmi pozitivní, že má velmi blízko k hlavní silnici a silnice přitom nevede centrem obce a neohrožuje občany a nezatěžuje hlukem a nadměrnou kamionovou dopravou.

Osíčko

Pro obec Osíčko platí obdobné věci jako pro obec Loukov, taktéž je umístěna po obou stranách silnice II. třídy č.150 směr Valašské Meziříčí. Cesta vykazuje známky poškození a nerovnosti. Mezi obcemi Loukov a Osíčko chybí patníky. V minulém roce zde na úseku u autobusové zastávky došlo k rekonstrukci vozovky v délce cca 100 m, včetně vybudování zálivu pro autobusovou zastávku. Na okraji obce je železniční zastávka. Je zde vícekeleťová trať, která je využívána ke křížování vlaků a k nákladní přepravě (přeprava pohonných hmot do firmy ČEPRO, a.s.).

Podhradní Lhota

Obec Podhradní Lhota leží v blízkosti silnice II. třídy, č.150 směr Valašské Meziříčí. Vesnicí neprochází žádný významnější dopravní tah, silnice jsou velmi úzké, v relativně dobrém technickém stavu. V turistické sezóně je zde zvýšená frekvence dopravy z důvodu, že obec leží na spojnici Valašské Meziříčí – Rajnochovice (rekreační oblast).

Rajnochovice

Klidná obec v krásném přírodním prostředí v blízkosti Podhradní Lhoty. Silnice jsou zde celkem udržované, je zde ostrůvek pro autobusy veřejné dopravy. Obec je také odkloněna od hlavních dopravních tahů, a proto zde není zatěžována nadměrným hlukem a přetíženými kamiony. Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi rekreační oblast, doporučila bych řešení

bezpečnosti pro cyklisty (je zde absence cyklostezky či rozšířené komunikace pro cyklisty). V blízkosti obce je železniční zastávka, jejíž dostupnost je zabezpečována linkovými autobusy.

Rusava

Obec Rusava leží na silnici III. třídy č. 43816. Rusava je rekreační oblastí, z tohoto důvodu je zde i velmi dobře upravená silnice, která není zatěžována kamionovou přepravou. Jsou zde upravené chodníky a vytvořené ostrůvky pro autobusy. V letním období zde směřuje hodně cyklistů, proto bych doporučila výstavbu cyklostezky či rozšíření stávající silnice a vymezení pruhu pro cyklisty.

Slavkov

Obec se nachází v klidném prostředí, centrem prochází silnice III. třídy č.43730, silnice má opravený povrch. U autobusové zastávky je vybudován ostrůvek, který je ovšem velmi malý. Silnice odbočující směrem na Bílavsko je velmi úzká bez chodníků s velkými výmoly a nerovnostmi.

Vítonice

Centrem obce prochází silnice II. třídy č. 438 směr Hranice, je zde velmi velký provoz. Silnice je v dobrém stavu bez nerovností. Obec je opatřena chodníky, nebezpečný úsek je směrem na Horní Újezd, kde je silnice velmi úzká a nepřehledná.

2.3 Nabízené finanční prostředky mikroregionu pro řešení infrastruktury

Odbor regionálního rozvoje Bystřice pod Hostýnem podává každoročně návrh rozpočtu týkající se dopravních investic, pro rok 2005 bylo navrženo:

Návrh rozpočtu - doprava 2005	v Kč
--------------------------------------	-------------

1. Nákup materiálu	
dopravní značení, silniční vpusti atd.	550 000
2. Nákup služeb	
Zametání komunikací vozidlových, pro pěší, opravy před a po zim. obd.	850 000
3. Ostatní nákupy	
Zimní údržba komunikací vozidlových	912 000
Zimní údržba komunikací pro pěší	120 000
Opravy komunikací před a po zimním období	1 700 000
4. Opravy komunikací	
Běžné opravy komunikací vozidlových	1 700 000
Běžné opravy komunikací pro pěší	500 000
5. Dopravní obslužnost	
Dopravní obslužnost	450 000
CELKEM	6 782 000

Tab.3. Návrh rozpočtu – doprava 2005

Tato částka byla následným schválením ponížena na Kč 6 350 000.- , a to v položkách Ostatní nákupy a Opravy komunikací. [7]

Dle získaných informací z obecních úřadů jsou nabízené prostředky v obecních rozpočtech následující v Kč pro rok 2005:

Chvalčov	230 000.-
Osíčko	350 000.-
Chomýž	17 500,-
Rusava	385 000,-

Nabízené prostředky ostatních obcí neuvedených výše se rovnají nabízeným částkám uvedených v obecních rozpočtech.

Informace o nabízených prostředcích z obce Chomýže byla od pana starosty doplněna krásnou větou, kterou bych, zde ráda citovala: „Obecní rozpočet je jako hasič – financuje jen to, co hoří.“ V obecních rozpočtech není dostatek finančních prostředků na opravy silnic, chodníků a celkově na zlepšení dopravní situace. Starostové navrhuji ve svých programech rozvoje obce samozřejmě i zlepšení dopravní infrastruktury, bohužel veškeré investice v této oblasti jsou velmi finančně náročné, a proto se potýkají s velkými problémy v této oblasti.

3 ZHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A VYMEZENÍ KRITICKÝCH BODŮ

3.1. Rozbor stavu dopravní infrastruktury

3.1.1 Silniční doprava

Obecné představení silniční dopravní infrastruktury

Součástí dopravní infrastruktury jsou pozemní komunikace – dálnice, silnice, místní a účelové komunikace. Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát, silnice II. a III. třídy jsou ve vlastnictví kraje. Místní komunikace, které zajišťují zpřístupnění bytové zástavby, občanské vybavenosti a průmyslových zón, vlastní příslušné obce. Místní komunikace se rozděluje podle dopravního významu, určení a stavebně-technického vybavení do 4. tříd:

- místní komunikace I. třídy, kterými jsou zejména rychlostní místní komunikace
- místní komunikace II. třídy, kterými jsou dopravně významné sběrné komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí
- místní komunikace III. třídy, kterými jsou obslužné komunikace
- místní komunikace IV. třídy, kterými jsou komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel, nebo na kterých je umožněn smíšený provoz. [8]

Mikroregion jako součást Zlínského kraje

Mikroregion Bystřice pod Hostýnem a okolí patří do Zlínského kraje. Proto Vás chci seznámit s celkovým stavem Zlínského kraje, ať máte ucelenou představu o stavu infrastruktury v celém regionu. Zlínský kraj patří v oblasti dopravní infrastruktury k nejvíce postiženým regionům – není napojen na dálniční síť, na svém území nemá vybudovanou žádnou rychlostní komunikaci, má nedostatečně dobudovanou a nedostatečně propustnou síť silnic I., II., a III. třídy, což spolu s nevýhodnou excentrickou polohou regionu v rámci České republiky

představuje zásadní překážky pro rozvoj území. Na území většiny obcí zahrnuje dopravní infrastruktura pozemní komunikace. Stávající síť místních komunikací v obcích Zlínského kraje není optimální jak z hlediska kvantitativního tak i kvalitativního, značná část z nich je ve špatném dopravně-technickém stavu, (nevyhovující šířkové uspořádání, směrové a výškové vedení), či ve špatném stavebním stavu (kvalita, stupeň opotřebení povrchu, podélné nebo příčné vlny, výtluky, jež nelze odstranit běžnou údržbou, nevyhovující únosnost vozovky, krajnic, mostních objektů a chybějící vybavení místních komunikací jejich součástmi a příslušenstvím). V mnohých částech obcí, místní komunikace v podobě komunikací zpevněných v bezprašné úpravě zcela chybí a jejich zřízení by ve značné míře zvýšilo bezpečnost účastníků provozu na pozemních komunikacích. Jedná se převážně o místní komunikace III. a IV. třídy (obslužné místní komunikace, chodníky v průjezdních úsecích souběžné se silnicemi I. – III. třídy, chodníky podél místních komunikací, samostatné chodníky, místní komunikace v nové nebo stávající zástavbě, cyklostezky, (mohou být místními případně účelovými komunikacemi), včetně jejich součástí – konstrukce vozovek, zastávkové pruhy, mosty, zábradlí, dopravní značky). Skutečnost úplné absence místních komunikací v místech jejich potřeby a neutěšený stavební stav místních komunikací je výsledkem dlouhodobého nedostatečného řešení problémů dopravy ve sféře pozemních komunikací, v daném případě speciálně kategorie komunikací místních. Záměry zlepšit situaci v oblasti dopravní infrastruktury zahrnuly obce do svých rozvojových programů. V obecních rozpočtech však není dostatek finančních prostředků pro řešení této problematiky, a to jak na projektovou přípravu, tak na její realizaci. Zde se nabízí možnost využít prostředků z Evropské unie. [8]

Výše byl popsán stav dopravní infrastruktury Zlínského kraje jako celku a nyní se budu zabývat Bystřicí pod Hostýnem a okolí jako samostatné části. Obecně se dá říct, platí pro mikroregion to, co pro celý Zlínský kraj. V mikroregionu se nachází pouze silnice II. a III. třídy. Je zde absence silnice I. třídy.

Dle mého názoru je stav infrastruktury v Bystřici pod Hostýnem celkově dobrý. Mám na mysli hlavně centrum města, kde se rekonstruovala ulice Čs. Brigády po celé délce a zachovala si svůj původní charakter (kostková dlažba). Další nová velká rekonstrukce proběhla na ulici Havlíčkova (směr Chvalčov), kde byla cesta rozšířena, upraveny vstupy k domům a pokryta novým povrchem. Dle rozhovoru s vedoucím regionálního rozvoje Ing.

Pavlem Doleželem, má na rekonstrukci vliv vždy rekonstrukce či výstavba kanalizace, která je ve městě prováděna. S tím je spojena rovnou i výstavba chodníků a úprava komunikace (dalším příkladem jsou ulice Za drahou a Slobodova). Je zde ovšem i spousta míst, které na svou rekonstrukci čekají. Ve velmi špatném technickém stavu je ulice Mlýnská, která má výmoly v povrchu a je napojena při výjezdu na hlavní cestu Holešovskou menším mostem, který je velmi úzký a má malou nosnost, takže je zde omezen silniční provoz.[10]

V ostatních obcích mikroregionu bych situaci už popsala jako horší, dle rozhovoru se starosty obcí a z vlastního šetření se spousta obcí potýká s nedostatkem finančních prostředků. Např. starosta obce Chomýž mi poskytl informaci, že by na rekonstrukci silnic potřeboval tak 2 mil. Kč, bohužel obec nemá vyčleněny téměř žádné finanční prostředky. Velmi upravená obec je Rusava, bude to z důvodu velkého turistického zájmu a také z důvodu absence kamionové přepravy, jejíž provoz by určitě poškodil stávající komunikace.

3.1.2 Železniční doprava

Mikroregionem prochází pouze jedna železniční trať č. 303 Kojetín – Valašské Meziříčí, ze které mají cestující napojení v Hulíně na trať 330 Přerov – Břeclav a ve Valašském Meziříčí na trať 280 Hranice na Moravě–Střelná (obě tyto tratě jsou součástí významných koridorů). Obecně lze konstatovat nízkou kvalitu celkových dopravních služeb, především se to vztahuje na komfort a hygienu cestování a cestovní rychlost. [9]

Obce, ve kterých je v mikroregionu umístěna stanice Českých drah, a.s. jsou následující:

Rajnochovice, Osíčko, Loukov, Bystřice p. H. a Jankovice. Ve většině stanicích je pouze jednokolejová trať s výjimkou Osíčka a Bystřice pod Hostýnem, kde dochází ke křížování vlakových souprav a kde jsou zároveň stanice pro nákladní přepravu. V Osíčku se zejména jedná o přepravu surovin do firmy ČEPRO (pohonné hmoty) a v Bystřici pod Hostýnem do firmy TON, a.s., kde je přepravováno dřevo a vyváženo zboží (ohýbaný nábytek) prostřednictvím kontejnerů, které jsou následně dopravovány do lodních přístavů a exportovány do zahraničí.

Frekvence průjezdnosti vlakových souprav pro osobní dopravu je uspokojující, první vlaky projíždějí kolem páté hodiny ranní a poslední v devět hodin večer. Odpovídá to potřebám občanům, kteří mohou využít tohoto způsobu dopravy do svého zaměstnání.

Z vlastních zkušeností musím říct, že největším problémem Českých drah je jejich zastaralost. Vlakem jezdím již od svého dětství a připadá mi, že se od té doby nic nezměnilo. Jezdí stále stejné zastaralé vlakové soupravy a budovy jsou stále v dezolátnějším stavu. Mám na mysli především trať v mikroregionu Bystřice pod Hostýnem. Jediné, co se velmi změnilo je cena dopravného a počet cestujících využívající dopravu vlakem, který klesá směrem dolů.

3.2. Vymezení kritických bodů

3.2.1 Silniční doprava

Špatný dopravně-technický stav

Nerovnosti a prohlubně po dlouhém zimním období (viz fotodokumentace v příloze, obr.4), s tímto stavem se potýkají všechny obce mikroregionu, jedná se především o silnici II/150. Zejména v Loukově při výjezdu z obce směrem na Valašské Meziříčí (odbočka do firmy ČEPRO, obr.5) je úsek, který technicky neodpovídá bezpečnosti silničního provozu. Na silnici je spousta nerovností a výmolů, které mohou být ještě více prohlubovány vzhledem k intenzitě v dopravy v této části (vysoká hustota nákladních automobilů převážejících pohonné hmoty do firmy ČEPRO, a.s.). [10]

Nedostatek parkovacích prostor

Tento problém se dotýká především města Bystřice pod Hostýnem, kde je největší požadavek na parkovací prostory. Ve městě se nacházejí čtyři větší parkoviště, které svou kapacitou nedostačují požadavkům občanů pro parkování. Je to způsobeno částečně tím, že v centru a poblíž města se nacházejí dva významné podniky (TON, a.s. a KOVONAX) a zaměstnanci těchto firem využívají k parkování bezplatné parkoviště určené spíše pro návštěvníky města. Zabírají tak prostor i na několik hodin během své pracovní doby. [10]

Hlavní provoz procházející centrem města

V tomto kritickém bodu bych se zaměřila hlavně na Bystřici pod Hostýnem, kde je soustředěn největší provoz a kde v dopoledních i odpoledních hodinách projíždí přímo centrem nákladní i

osobní doprava. Jedná se především o ulici Pod platany. Tento problém zhoršuje stav komunikace (přetížené kamiony), a je to velmi nebezpečné pro občany při přechodu komunikací.

Přetížené dopravní prostředky

Velmi nebezpečný je pro mikroregion provoz přetížených či špatně naložených kamionů. Je to nebezpečné ze dvou hledisek. Přetížená vozidla zhoršují kvalitu povrchu silnice, když vytvářejí do asfaltového povrchu pověstně koleje, a pak mají i tendenci chovat se nepředvídatelně při jízdě. To platí zvláště u vozidel, která mají špatně rozmístěný náklad. [12]

Nehodovost

V roce 2004 došlo na území okr. Kroměříž celkem k 1225 dopravním nehodám, při kterých bylo 12 osob usmrceno, 56 osob utrpělo těžká zranění a 289 osob utrpělo lehká zranění. Hmotné škody vzniklé při dopravních nehodách se odhadují na cca 68 171 700.- Kč. Z toho dle údajů Policie ČR se mikroregion Bystřice p. H. podílela na nehodovosti následovně:

Počet nehod	- 183 (15% z celkového počtu okresu)
Lehká zranění	- 49 (17% z celkového počtu okresu)
Těžká zranění	- 11 (20% z celkového počtu okresu)
Úmrtí	- 2 (17% z celkového počtu okresu)
Hmotná škoda	- 10 606 700.- Kč (16% z celkové hmotné škody okresu)

Z uvedené statistiky vyplývá, že se mikroregion výrazně podílí na nehodovosti. Příčinou je samozřejmě alkohol, bezohlednost řidičů, nedodržení rychlosti, nedání přednosti, ale také je viníkem i špatný stav komunikace. [11]

Hlukové a emisní zatížení

V této kapitole uvádím údaje vztahující se na území celého Zlínského kraje. Hluk a emise patří k významným negativním vlivům dopravy na okolí. 17,4% celkové délky hodnocených komunikací t.j 210,85 km se nachází v oblasti nad 65 dB a jsou v oblasti, ve které se posuzuje negativní dopad hluku na konkrétní počty obyvatel (do hodnocených komunikací jsou zahrnuty všechny silnice I. a II. třídy a vybrané silnice III. třídy). [9]

Bezpečnost dopravy pro pěši

Tento kritický bod je již zmiňován v bodě Hlavní provoz procházející centrem města. Vzhledem k intenzitě silničního provozu je velkým problémem bezpečně přecházet vozovku. I když je zde relativně dostačující počet přechodů pro chodce, není značen žádnou signalizací, a proto občané musí být velmi opatrní, aby nedošlo k dopravní nehodě. [10]

Špatný stav místních komunikací

V Bystřici pod Hostýnem se jedná především o ulice Mlýnská, Palackého a Sídliště. Hlavním důvodem, proč nedošlo k opravě je, že se zde neopravovala kanalizace, se kterou by byl spojena i úprava komunikace. Zejména u ulic Sídliště se začínají projevovat pavučiny, tzv. rozpraskání vozovky.

Velkým problémem je zastaralá silnice s kostkovou dlažbou vedoucí kolem areálu firmy TON, a.s. směrem na Přerov. Tato cesta je velmi nerovná a úzká, včetně špatného chodníku pro pěši. Je zde velká intenzita dopravy, zejména se jedná o kamiony přijíždějící do areálu firmy TON, a.s. [10]

3.2.2 Železniční doprava

Informace v této kapitole jsem získala vlastním šetřením (pokud není uveden zdroj) a popisují stav dle vlastních zkušeností se službami Českých drah.

Zanedbanost zastávek

Zanedbanost železniční infrastruktury, především zastávek železničních drah v majetku Českých drah je velkým problémem. Příkladem je zastávka Loukov ze směru od

Valašského Meziříčí do Bystřice pod Hostýnem. Budova není využívána pro cestující, protože je uzavřena a cestující si kupují cestovní doklady přímo ve vlaku. Ve velmi špatném stavu je hygienické zařízení v budově nádraží Bystřice pod Hostýnem. Vzhledem k tomu, že je v letní sezóně využívána železniční přeprava turisty směřujícími na Hostýn velmi mnoho, měly by být i podmínky pro cestující přizpůsobeny standardním požadavkům na hygienu.

Vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel

Pokud si chce železniční doprava udržet svou pozici v nákladní a především v osobní dopravě, měla by se ubírat směrem modernizace svého technického vybavení a především ve snaze zkrátit dobu přepravy. Trať Valašské Meziříčí – Kojetín není elektrizovaná a je zde využíváno zastaralých prostředků [9]

Modernizace, optimalizace, elektrizace traťových úseků

Zastaralost Českých drah je patrná již spoustu let. Zastaralé je jednak technické vybavení, traťové úseky i vlakové soupravy. Ve špatném stavu jsou i budovy a celkové technologické vybavení. To má za následek nespolehlivost při nabídce této dopravy, zpoždění vlaků, velmi zdoluhavé procesy při vyřizování dopravy atd. Na druhou stranu nabízí železniční doprava velkoobjemovou kapacitu pro nákladní dopravu a svou ekologičnost, která bude v budoucnu velmi preferována.

4 NÁVRH MOŽNÝCH ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

4.1 Předložení zjištěných potřebných oblastí

Po rozboru stavu dopravní infrastruktury jsem našla následující oblasti pro potřebu řešení:

SILNIČNÍ DOPRAVA:

Špatný dopravně-technický stav

Nedostatek parkovacích prostor

Přetížené dopravní prostředky

Hlavní provoz procházející centrem města

Nehodovost

Bezpečnost dopravy pro pěši

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA:

Zanedbanost zastávek

Vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel

Modernizace, optimalizace, elektrizace traťových úseků

4.2 Představení konkrétních možných řešení

4.2.1 Silniční doprava

Špatný dopravně-technický stav

Do tohoto bodu jsem sloučila i kritický bod „Špatný stav místních komunikací“. Jediným řešením je provedení totální rekonstrukce místních komunikací. Spousta viditelných porušení komunikací (výmoly, výtluky, praskliny, pavučiny) je řešena pouze provizorně, uvedla bych zde slovo „záplatově“, příkladem je zalití výmolů po zimě asfaltem. Tento problém se ovšem objeví po určité době opětovně. Na nové vybudování je potřeba velmi mnoho finančních prostředků, které však v rozpočtech obcí nejsou.[10]

Parkování

Město se problémem zabývalo a byl navržen následující postup. Na již existující parkoviště, která byla bezplatná, se umístí parkovací automaty a parkování bude zpoplatněno. To by mělo odradit od parkování zaměstnance velkých firem a uvolnit tím parkovací místa pro běžné krátkodobé parkování. Mělo by to přinést i ten efekt, že firmy vybudují pro své zaměstnance nové parkovací prostory. Firma TON, a.s. by měla rozšířit parkovací prostory do svého areálu a zaměstnanci firmy KOVONAX by měli začít využívat parkoviště této firmy, které již existuje, ale bohužel z důvodu větší vzdálenosti od firmy, nebylo dosud efektivně využíváno.

Dalším významným prvkem řešení je vybudování záchytného bezplatného parkoviště na ulici Meziříčská. V další části práce uvádím projekt na výstavbu parkoviště, jehož realizace by měla být zahájena již v červenci tohoto roku. [10]

Přetížené dopravní prostředky

Tento problém je možné eliminovat pouze ve spolupráci s dopravní policií ČR, tj. zvýšit počet kontrol, zda jsou dodržovány normy pro provoz nákladních vozidel a zda technický stav odpovídá normám. Příkladem může být provedená rozsáhlejší kontrola těchto vozidel

v nedalekém Břestu (Hulín), kde výsledky prokázaly nedodržování předpisů v této oblasti silničního provozu. [12]

Hlavní provoz procházející centrem města

U tohoto bodu se jako řešení nabízí jediné vybudování obchvatu. Velmi preferovaný způsob řešení dopravní infrastruktury, který je ovšem velmi náročný na finanční prostředky. O obchvatu města se již uvažuje, je již naplánována trasa ve Výhledové koncepci Generelu Zlínského kraje. Dle mého názoru by obchvat nejen odklonil provoz z města, ale také by napomohl bezpečnosti i životnímu prostředí. Celkově by zrychlil i dopravu.

Trasa plánovaného obchvatu

Plánovaný obchvat se plánuje na trase Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí a tento obchvat by měl být propojen s následujícím dalším obchvatem na trase Uherský Brod – Bojkovice – Slavičín – Valašské Klobouky – Horní Lideč) [9]

Vybudování obchvatu naráží na mnoho problémů:

- velká finanční náročnost
- obchvat je uvažován v ochranném pásmu podzemních sítí
- archeologické vykopávky
- v místě reálnosti se nachází produktovod Čepra [10]

V návrhu Zlínského kraje se objevuje v souvislosti s obchvatem vybudování silnice II. třídy, která by měla následující trasu:

Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí

(tvořena stávajícími silnicemi I/47, II/432, II/438 a přeložkou II/150)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S9,5/80 - S11,5/80 se smíšenou dopravně - obslužnou funkcí v území.

Charakteristika navrhovaných staveb:

Rozšíření silnice v úseku Hulín - Bystřice pod Hostýnem na kategorii S11,5/80, výstavba nového průtahu Holešova a obchvatu Bystřice pod Hostýnem a výstavba úseku Bystřice pod Hostýnem - Valašské Meziříčí v nové stopě v kategorii S9,5/80.

Významné dopravně inženýrské důvody pro zařazení staveb:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na silnici v roce 2030 se pohybují v rozmezí 4-13 tis. voz./den. Stávající tah silnic vykazuje vysoký podíl průjezdních úseků (41%) a velké množství závad v šířkovém uspořádání a směrovém vedení trasy. Podíl těžkých vozidel zde činí 17%.

Rozhodující přínosy a efekty výstavby:

Realizací uvedených staveb dojde ke zvýšení plynulosti a kvality dopravy v celé délce tahu a k vytvoření nabídky kvalitního severního propojení. [9]

Bezpečnost dopravy pro pěší

Organizace pěší dopravy leží prioritně v rukou města a obcí. Tam, kde je to možné doporučuji zaměřit se na zabezpečení zejména příčného pohybu chodců na komunikacích.

Jedná se zejména o:

- ochranné dělicí ostrůvky navrhované na silnicích s intenzitami vyššími než 5 tis. voz./den nebo s vysokým podílem průjezdné dopravy
- výstavbu chybějících chodníků v obcích
- vybudování obchvatu města a obcí na hlavních tazích a silně zatížených silnicích

- zajištění kvalitního přístupu k zastávkám železniční, příměstské autobusové a městské hromadné dopravy [9]

4.2.2 Železniční doprava

Zanedbanost zastávek

Zastávky, kde jsou budovy uzavřeny a nenabízí ani možnost čekárny, bych nabídla k jinému využití, např. soukromým podnikatelům a pro cestující bych zřídila pouze přístřeškové zastávky, které se dají lépe udržovat z hlediska hygienického a nabídnou více možností k úkrytu než uzamčená budova ČD. Příkladem je nově vybudovaná zastávka v Jankovicích (směr Holešov z Bystřice pod Hostýnem). V okolí Bystřice pod Hostýnem se jedná především o zastávku Loukov, kde je budova s čekárnou uzamčena.

Vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel

V budoucnu se uvažuje o zdvoukolejnění tratě v úseku Kroměříž – Hulín součást tratě 303 a s tím také souvisí intervalový provoz lehkých kolejových vozidel. Tím by se zrychlil přepravní interval a železniční doprava by se stala atraktivnější. [9]

Modernizace, optimalizace, elektrizace traťových úseků

Navrhovaná a uplatněná řešení spočívají především v modernizaci, optimalizaci, elektrizaci, výstavbě druhé koleje, případně ve výstavbě nových traťových úseků. Modernizace tratě představuje souhrn opatření, která umožňují zvýšení největší traťové rychlosti, třídy zatížení, prostorové průchodnosti a provoz jednotek s naklápečími skříněmi. Zahrnuje provázaná stavební opatření typu rekonstrukcí a novostaveb, vybavení tratě odpovídajícím technologickým zařízením zabezpečení provozu. Optimalizace tratě představuje souhrn opatření, která kvalitativně zlepšuje traťovou třídu zatížení a prostorovou průchodnost, včetně úprav pro využití největší traťové rychlosti a umožnění provozu jednotek s naklápečími skříněmi. Uvedení tratě do optimalizovaného stavu zahrnuje provázaná stavební opatření typu

údržby, oprav, obnov a rekonstrukcí, vybavení tratě odpovídajícím technologickým zařízením zabezpečení provozu. Tento návrh je v koncepci celého území Zlínského kraje. [9]

4.2.3 Komentář

V předcházející části práce jsem se snažila zhodnotit dopravní infrastrukturu a nalézt konkrétní řešení. **Zaměřila jsem se především na silniční dopravu**, protože ta je největším problémovým okruhem v dopravě v mikroregionu Bystřice pod Hostýnem, protože pro většinu obcí regionu je to jediný způsob dopravy, který mohou využít. Železniční doprava je také velkým problémem, ale dle mého názoru se výše uvedené kritické body musí **řešit celorepublikově**, mikroregion nemá mnoho možností jak ovlivnit řešení problémů v této dopravě. Dle rozhovoru s vedoucím regionálního rozvoje je zde velká snaha tyto problémy řešit, ale je zde nedostatek finančních prostředků, a proto investiční akce v infrastruktuře jsou řešeny postupně, tj. dle jejich důležitosti a potřeby. Pro město i obce regionu bude velmi důležité zapojit se do všech nabízených akcí a vystupovat navenek jako celek (příkladem je právě vytvoření Podhostýnského mikroregionu). "

Nabídky přicházejí i ze strany Zlínského kraje, při zjišťování nabídek jsem zjistila např. nabídku Podprogramu na podporu rozvoje dopravní infrastruktury v obcích Zlínského kraje v roce 2005. Cíle podprogramu byly právě zaměřeny na stavbu, modernizaci a rekonstrukci místních komunikací III. a IV. třídy, zastávkových pruhů atd. Této nabídky mohly využít obce na katastrálním území Zlínského kraje s počtem obyvatel do 3000. Takže většina z obcí mikroregionu Bystřice pod Hostýnem se mohla do této nabídky zapojit. [8]

4.3 Projekt jednoho z konkrétních řešení pro získání finančních prostředků z Evropského fondu regionálního rozvoje

1. Název projektu

1.1 Stručný a výstižný název projektu

- *uveďte stručný a výstižný název projektu, návaznost projektu k prioritě, opatření, podopatření a investičnímu záměru:*

ŘEŠENÍ PARKOVÁNÍ V BYSTRICI POD HOSTÝNEM

1.2 Základní (identifikační) informace o projektu

- *krátký popis projektu, jeho cíle:*

Cílem projektu je vybudovat záchytné parkoviště v bezplatném režimu na ulici Meziříčská s kapacitou 70 parkovacích míst (viz obr. 4 Parkoviště Meziříčská).

Hlavním cílem projektu je řešení nedostatku parkovacích prostor, se kterým se město Bystřice pod Hostýnem potýká. Jedná se především o problém v pracovní dny, kdy je téměř nemožné zaparkovat v centru (Obchodní centrum). Parkovací problémy jsou jednak způsobeny nedostatkem parkovišť a druhým závažným problémem je, že parkovací prostory zabírají zaměstnanci dvou největších firem v Bystřici pod Hostýnem (TON, a.s. a KOVONAX, s.r.o.). Projekt by měl podpořit dopravní obslužnost v celém mikroregionu.

Cíle projektu:

Specifické cíle (*cíle, které bude projekt naplňovat ve vztahu k zaměření podopatření*):

- vybudování záchytného parkoviště na ulici Meziříčská (čítající cca 70 nových parkovacích míst).

Cíle žadatele:

- odstranění nedostatku parkovacích prostor v centru města
- částečné zmírnění hustoty provozu v centru
- snaha o to, aby soukromé firmy zabezpečily parkovací prostory svým zaměstnancům

2. Žadatel / Předkladatel projektu

2.1. Identifikace žadatele

Název žadatele: **Město Bystřice pod Hostýnem**

Adresa: **Masarykovo nám. 137, Bystřice pod Hostýnem, PSČ 768 61**

Právní statut: **Právnícká osoba**

IČ: **00287113**

DIČ: **CZ00287113**

2.2. Zpracovatel projektu

- *uved'te, zda zpracovatelem projektu je žadatel nebo zda byla využita*

poradenská firma:

Projekt zpracovalo město Bystřice pod Hostýnem na návrh Odboru regionálního rozvoje.

3. Lokalizace projektu

3.1. Popis oblasti:

Název:

- kraje: Zlínský kraj
- okresu: okres Kroměříž
- místo realizace projektu: Bystřice pod Hostýnem, ulice Meziříčská

4. Popis realizace partnerství

- *uved'te seznam partnerů, kteří se podílejí na zpracování a realizaci projektu.*

Iniciátorem předložení tohoto projektu je Odbor regionálního rozvoje města Bystřice pod Hostýnem, které předloží ke schválení koncepční návrh řešení parkování. Vypracuje stavební projekt, včetně projektové dokumentace a finanční rozpočet.

5. Popis hlavního záměru projektu

5.1. Výchozí situace

- *popište výchozí stav před zahájením realizace projektu:*

V městě Bystřici pod Hostýnem jsou 4 větší plochy využívané k parkování. Největší Obchodní centrum, parkoviště u kostela, ulice Přerovská. a parkoviště u Hřbitova. Počtem parkovacích míst nedostačují tyto plochy k uspokojení parkovacích potřeb, a proto jsou k parkování využívány i jiné komunikace (stání podél silnice atd.)

5.2. Zdůvodnění projektu

- *zde uveďte podstatu problému, který projekt řeší:*
- odstranění nedostatku parkovacích prostor v centru města pomocí vybudování bezplatného záchytného parkoviště v blízkosti centra
- částečné zmírnění hustoty provozu v centru s kladným vlivem na životní prostředí
- snaha o to, aby soukromé firmy zabezpečily parkovací prostory svým zaměstnancům

5.3. Výsledky projektu

- vybudování záchytného parkoviště. O tuto lokalitu projevil zájem i velký obchodní řetězec, tato lokalita se v budoucnu stane velmi lukrativní.

5.4. Dopady projektu

- *uveďte, jaké problémy chcete v dané oblasti řešit a jakým způsobem Vám k přispěje realizace tohoto projektu.*

Výsledky projektu přispějí k rozvoji dopravní infrastruktury, nabídnou větší počet parkovacích míst i pro občany, kteří nenavštěvují město Bystřice pod Hostýnem pravidelně (zejména turisté, pro které je v této oblasti mnoho zajímavých příležitostí). Projekt je zaměřen i na zmírnění hustoty provozu v centru, zajistí větší bezpečnost pro pěší.

Částečně může i odklonit parkování na tzv. dlouhou dobu (parkování zaměstnanců firem po celou dobu jejich pracovní doby). Projekt by měl podpořit dopravní obslužnost v celém mikroregionu.

5.5. Propagace a publicita projektu

Propagace a publicita projektu bude zajišťována v souladu s nařízením Komise č. 1159/2000.

- umístění informativní tabule na místě projektu
- informování občanů v místním zpravodaji města a denním tisku

5.6. Časový harmonogram investice

Vzhledem k tomu, že potřeba vybudování parkoviště je velmi naléhavá, časový harmonogram je následující:

- | | |
|-----------------------------|---------------|
| 1. Zpracování projektu | květen 2005 |
| 2. Povolení, administrativa | červen 2005 |
| 3. Realizace projektu | červenec 2005 |

6. Ekonomické informace

6.1. Rozpočet projektu

Název	Kč vč. DPH
Vypracování projektu:	16000.-
hrubá mzda projektanta	12000.-
materiál (kancelář. prostředky)	1000.-

autorizace projektu	3000.-
Materiál + služby	12000000.-
Celkové náklady	12160000.-

Tab.4. Rozpočet projektu v Kč

V položce materiál + služby je zahrnut veškerý materiál pro výstavbu parkoviště:

- skřívka ornice
- pokladní vrstva cca 30 cm z makadamu hrubého frakce 64 – 125 mm
- jemná drť (makadam f. 0 – 4 mm)
- asfaltová stabilizace
- odvodnění pomocí kanalizace
- úprava asfaltobetonového krytu přilehlé krajské komunikace
- silniční obruby
- zřízení přechodu pro chodce
- označení a nasvícení parkoviště
- prodloužení chodníku
- terénní úpravy
- označení parkovacích stání

6.2. Finanční krytí projektu

Předfinancování projektu bude zajištěno z vlastních zdrojů žadatele – města Bystřice pod Hostýnem.

7. SWOT analýza (silné a slabé stránky projektu, příležitosti a ohrožení)

7.1. SWOT analýza žadatele – města Bystřice pod Hostýnem

Silné stránky

- vysoký potenciál cestovního ruchu
- kvalitní stav životního prostředí
- výhodná poloha v blízkosti silných průmyslových center (Přerov, Valašské Meziříčí, Hranice na Moravě, Zlín)
- silný dřevozpracující průmysl (TON, a.s.)
- centrum mikroregionu
- modernizace města (rekonstrukce komunikací společně s novou kanalizací)

Slabé stránky

- vysoká nezaměstnanost
- špatná dopravní přístupnost a obslužnost
- rozrůstající se počet obchodů s nekvalitním textilním zbožím v historickém jádru města

Příležitosti

- výstavba dálnice
- elektrifikace železniční tratě Kojetín – Ostrava
- posílení zájmu investorů
- využití finančních prostředků ze strukturálních fondů Evropské unie
- rozvoj infrastruktury cestovního ruchu

Ohrožení

- krach továrny na ohýbaný nábytek TON, a.s.
- nevhodný daňový systém pro malé a střední podnikání
- možnost změny koncepce vlády ve věci financování rozvoje dopravní infrastruktury
- ztráta motivace dlouhodobě nezaměstnaných lidí ke hledání nových pracovních příležitostí

7.2. SWOT analýza projektu**Silné stránky**

- zlepšení jednoho z kritických bodů dopravní infrastruktury v Bystřici p.H.
- zkušenosti regionálního odboru s realizací podobných projektů
- kladný přístup občanů k realizaci tohoto projektu

Slabé stránky

- vzniklé neoprávněné náklady
- možný problém s nynějším vlastníkem pozemku pro výstavbu parkoviště
- časová náročnost na realizaci projektu

Příležitosti

- získání finančních prostředků z Evropského fondu regionálního rozvoje
- získání podpory veřejnosti pro vyhledání záměrů a realizaci rozvoje území
- podpora krajského úřadu

Ohrožení

- nedostatek dotačních titulů na financování projektu

8. Závěr

Účelem projektu je napomoci řešení problému v dopravní infrastruktuře – parkování. Nově vybudované záchytné parkoviště má napomoci dopravní obslužnosti celému mikroregionu, a proto považuji za velmi účelné přispět k realizaci tohoto projektu finančními prostředky z Evropské unie. [10]

ZÁVĚR

Práci jsem zpracovala na základě podkladů, které jsem získala na odboru regionálního rozvoje v Bystřici pod Hostýnem, na odboru dopravy Magistrátu města Zlína a z dostupné literatury uvedené v soupisu literatury. Mikroregion Bystřice pod Hostýnem se potýká s podobnými problémy v infrastruktuře jako celý Zlínský kraj. Modernizovaná dopravní infrastruktura je hlavní podmínkou pro přilákání nových investorů do oblasti, což má kladný vliv na rozvoj celé ekonomiky. V mikroregionu se to týká především dřevozpracujícího průmyslu a rozvoje cestovního ruchu. Na druhou stranu chci vyzdvihnout, že samotné město Bystřice pod Hostýnem prošlo za posledních deset let velkými investičními akcemi. Opravuje se kanalizace, při které dostávají nový vzhled i ulice města, tj. opravují se chodníky, rozšiřují se cesty a modernizuje se veřejné osvětlení. Vybudovala se velká tělocvična a opravuje se zámek, který podtrhuje historický pohled na celé město. Důležité pro region je, rozvíjet se směrem k podpoře cestovního ruchu, pro který je zde velmi mnoho příležitostí. Jsou zde velmi dobré přírodní a klimatické podmínky (Hostýnské vrchy, poutní místo Hostýn, Bystřický zámek atd.). Jako velkou příležitost pro region spatřuji v aktivním využívání finanční nabídky strukturálních fondů, především z Evropského fondu regionálního rozvoje. V roce 2004 byl přijat manažer mikroregionu, jehož hlavním úkolem je zajistit informovanost obcí a pomoc při přípravě projektů. Několik akcí bylo úspěšných, příkladem může být vybudování cyklostezky v parku Zahájené v Bystřici pod Hostýnem v rámci Programu obnovy venkova Ministerstva pro místní rozvoj.

A co říct úplně na závěr? Kladný úspěch ve všech oblastech (nemám na mysli pouze infrastrukturu) závisí velmi na pílě a snaze lidí. Stav regionu dle mého názoru zobrazuje do značné míry i schopnost lidí, kteří jsou v jeho čele. A proto chci popřát mikroregionu Bystřice pod Hostýnem, aby v jeho vedení byli lidé především schopní.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] WOKOUN, R.: *Česká regionální politika v období vstupu do Evropské unie*. Praha: Oeconomica, VŠE, 2003, 328 s. ISBN 80-245-0517-7.
- [2] Kolektiv autorů: *Vstupte do světa fondů EU*, Všeobecná obchodní společnost s r.o., 2004, 132 s.
- [3] Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky: *Průvodce fondy EU*, Odbor vnějších vztahů, Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky, 2004, 145 s.
- [4] Kolektiv autorů. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. Praha: IFEC, 2001, 266 s. ISBN 80-86412-08-3.
- [5] WOKOUN, R.: *Tvorba a hodnocení projektů ve veřejné správě v kontextu Strukturálních fondů Evropské unie*, Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2004.
- [6] *Doprava* [online]. [cit. 2004-12-29]. Dostupný z WWW:
<<http://www.mubph.cz/město/studie/doprava.asp>>
- [7] *Rozpočet města na rok 2005* [online]. [cit. 2005-03-15]. Dostupný z WWW:
<<http://www.mubph.cz/urad/mu/dokumenty/rozpočet/2005.asp>>
- [8] MAREČEK, D. *Podprogram na podporu rozvoje dopravní infrastruktury v obcích Zlínského kraje v roce 2005* [online]. [cit. 2005-03-15]. Dostupný z WWW:<<http://www.kr-zlinsky.cz/vismo/dokumenty2.php>>
- [9] *Generel dopravy zlínského kraje, Návrh výhledové koncepce*, Ostrava: UDIMO, spol. s r.o., květen 2004
- [10] Rozhovor s vedoucím regionálního rozvoje Ing. Pavlem Doleželem
- [11] Statistika Policie ČR, okresní oddělení Kroměříž
- [12] *Přetížené kamiony poškozují silnice a ohrožují lidské životy* [online]. [cit. 2005-04-05]. Dostupný z WWW:
<<http://www.tydenik-km.cz/clanek.php>>
- [13] [online]. [cit. 2004-04-12]. Dostupný z WWW:
<<http://www.mubph.cz/ostatni/odkazy/obce.asp>>
- [14] *Mapa Bystřice pod Hostýnem a okolí*, Hranice: Agentura Krátký production, 2004

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

EU	Evropská unie
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje
ESF	Evropský sociální fond
HDP	Hrubý domácí produkt
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek, územní statistické jednotky, vymezené pro potřeby regionální politiky EU
NRP	Národní rozvojový plán
OP	Operační program
SROP	Společný regionální operační program

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr.1. Mapa mikroregionu	20
Obr.2. Poutní chrám Hostýn	21
Obr.3. Město Bystřice pod Hostýnem	24
Obr.4. Ukázka nerovností, výmolů cest mikroregionu	58
Obr.5. Příjezdová silnice k ČEPRu, a.s., odbočka v Loukově	59
Obr.6. Parkoviště Meziříčská	60

SEZNAM TABULEK

Tab. 1. Nabídka finančních prostředků z fondu ERDF pro plánovací období 2004-2006 v EUR.....	14
Tab. 2. Přehled finančních alokací SROP pro období 2004 – 2006 v EUR.....	16
Tab. 3. Návrh rozpočtu – doprava 2005 v Kč	29
Tab. 4. Rozpočet projektu v Kč	48

SEZNAM PŘÍLOH

- P I Obr. 4. Ukázka nerovností, výmolů cest mikroregionu
- P II Obr. 5. Příjezdová silnice k ČEPRu, a.s., odbočka v Loukově
- P III Obr. 6. Parkoviště Meziříčská (nákres předpokládané podoby parkoviště)



Obr. 4. Ukázka nerovností, výmolů cest mikroregionu



Obr.5 Příjezdová silnice k ČEPRu, a.s., odbočka v Loukově

