

# **Analýza dopravní obslužnosti ve městě Zlín a jeho okolí**

Tomáš Zahnaš

---

Bakalářská práce  
2007



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky  
Ústav managementu  
akademický rok: 2006/2007

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Tomáš ZAHNAŠ**  
Studijní program: **B 6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Management a ekonomika**

Téma práce: **Analýza dopravní obslužnosti ve městě Zlín a jeho okolí**

### Zásady pro vypracování:

1. Zpracujte literární poznatky o teorii regionálního rozvoje a problematice dopravní obslužnosti.
2. Provedte na základě literárních poznatků a s využitím zdrojů Magistrátu města Zlína analýzu současného stavu dopravní obslužnosti.
3. Vypracujte soubor doporučení za účelem zlepšení dopravní obslužnosti ve městě Zlín a jeho okolí.

Rozsah práce: 40 stran  
Rozsah příloh:  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

1. BLAŽEK, Jiří, UHLÍŘ, David. Teorie regionálního rozvoje. Praha : Karolinum, 2002. ISBN 80-246-0384-5.
2. EISLER, Jan. Úvod do ekonomiky dopravy. 1. vydání. Praha : Codex Bohemia, 1998. 281 str. ISBN 80-85963-54-X.
3. ŘEZNÍČEK, P., ŠARADÍN, B..Marketing v dopravě. 1. vydání. Praha : GRADA , 2001. ISBN: 80-247-0051-4.
4. MELICHAR, V., JEŽEK, J. Ekonomika dopravního podniku. 2. vydání. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2001. ISBN 80-7194-359-2.
5. PAYNE, Adrian. Marketing služeb. 1. vydání. Praha : Grada, 1996. 247 str. ISBN 80-7169-276-.

Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. Josef Kubík, CSc.  
Ústav managementu  
Datum zadání bakalářské práce: 16. března 2007  
Termín odevzdání bakalářské práce: 18. května 2007

Ve Zlíně dne 16. března 2007

  
doc. PhDr. Václav Nováček, CSc.  
děkan



  
Ing. Pavla Staňková, Ph.D.  
ředitel ústavu

## **ABSTRAKT**

Abstrakt česky

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou dopravní obslužnosti města Zlín a jeho okolí. V teoretické části se nachází především klasifikace jednotlivých druhů dopravní obslužnosti a vymezení pojmů s obslužností souvisejících. Analytická část obsahuje faktické údaje, které charakterizují současný stav dopravní obslužnosti v dané oblasti. Závěrem práce je uvedeno několik návrhů na zlepšení tohoto stavu. Cílem práce je zmapování možností přepravy a jejich kvalita a také zhodnocení jejich nedostatků a jejich případná náprava.

Klíčová slova: obslužnost, doprava, Zlín, infrastruktura, železnice, grafikon, rychlostní komunikace, cyklostezka, silnice

## **ABSTRACT**

Abstrakt ve světovém jazyce

This Bachelor's thesis is dealing with analysis transport services in the city of Zlín and it's surroundings. In the theoretical part of thesis contains description of each way of transport and specific terms coherent with transport services. Analytical part reports about datas, which characterize present condition of transport services in the region. The summary describes possible ways of improvement of this condition

Keywords: transport service, traffic, Zlín, infrastructure, railway, motorway, bicycle ways, road

Zde bych chtěl věnovat poděkování všem, jenž přesunuli určitou část časového úseku ze svého produktivního pracovního času do kolonky neproduktivního pracovního času a umožnili mi tak získat materiály, stěžejní pro vznik této bakalářské práce. Jmenovitě děkuji paní Klinkovské z Magistrátu města Zlín, pánům Jahodovi, Maňáskovi a Šůstalovi ze železniční stanice Zlín – střed a panu Nosálkovi z Dopravního podniku Zlín – Otrokovice, s.r.o. V neposlední řadě děkuji také vedoucímu mé práce panu Josefu Kubíkovi za jeho přívětivý styl při vedení mé bakalářské práce.

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>8</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>9</b>
<b>1 VÝZNAM DOPRAVY V NÁRODNÍM HOSPODÁŘSTVÍ A SPOLEČNOSTI</b> .....	<b>10</b>
<b>2 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST</b> .....	<b>13</b>
2.1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ SOUVISEJÍCÍCH S VÝKONY VE VEŘEJNÉM ZÁJMU PŘI ZABEZPEČOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI .....	13
2.2 DRUHY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI.....	13
2.2.1 Silniční doprava .....	14
2.2.2 Železniční doprava .....	17
2.2.3 Vodní doprava .....	19
2.2.4 Letecká doprava .....	19
2.2.5 Kombinovaná doprava .....	20
2.2.6 Cyklistická doprava.....	20
2.3 ZÁKLADNÍ POJMY Z OBLASTI DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI.....	20
2.3.1 Silniční doprava .....	20
2.3.2 Železniční doprava .....	22
2.3.3 Vodní doprava .....	22
2.3.4 Letecká doprava .....	23
2.3.5 Kombinovaná doprava .....	24
2.3.6 Cyklistická doprava.....	24
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>27</b>
<b>3 SILNIČNÍ DOPRAVA VE ZLÍNĚ A OKOLÍ</b> .....	<b>28</b>
3.1 STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE ZLÍNSKÉM KRAJI .....	28
3.2 ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM MĚSTA ZLÍN.....	29
3.2.1 Poloha pozemních komunikací ve městě Zlín.....	30
3.2.2 Významné silniční komunikace města Zlín .....	30
3.2.3 Dopravní zatížení komunikací města Zlín .....	31
<b>4 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM (IDS)</b> .....	<b>34</b>
4.1 ŽELEZNIČNÍ TRATĚ Č. 331, OTROKOVICE – ZLÍN – VIZOVICE .....	35
4.1.1 Charakteristika trati .....	35
4.1.2 Grafikon trati č. 331 .....	35
4.1.3 Obsluha tratě č. 311 a její vozové vybavení.....	36
4.1.4 Počty cestujících využívajících železniční tratě č. 331 Otrokovice – Zlín - Vizovice .....	39
4.2 DOPRAVNÍ SPOLEČNOST ZLÍN – OTROKOVICE (DSZO) .....	40
4.2.1 Vozový park MHD DSZO s.r.o.....	40
4.2.1.1 Infrastruktura trolejbusů v provozu MHD podniku DSZO, s.r.o.:.....	40
4.2.1.2 Infrastruktura autobusů v provozu MHD podniku DSZO, s.r.o.: .....	44
4.2.2 Počty cestujících přepravených DSZO, s.r.o. ....	45
<b>5 CYKLOSTEZKY NA ÚZEMÍ ZLÍNA A V JEHO BLÍZKÉM OKOLÍ</b> .....	<b>47</b>

5.1	HLAVNÍ STRATEGIE A CÍLE PRO BUDOVÁNÍ CYKLOSTEZEK NA ÚZEMÍ ZLÍNA .....	47
5.2	SOUČASNÝ STAV CYKLOSTEZEK NA ÚZEMÍ MĚSTA ZLÍN: .....	47
<b>6</b>	<b>NÁVRH NA ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI VE MĚSTĚ ZLÍN A JEHO OKOLÍ.....</b>	<b>49</b>
6.1	SILNIČNÍ DOPRAVA VE ZLÍNĚ A OKOLÍ .....	49
6.1.1	Silniční doprava v okolí (ve Zlínském kraji) .....	49
6.1.1.1	Rychlostní komunikace R55 .....	50
6.1.1.2	Rychlostní komunikace R49 .....	51
6.1.2	Silniční doprava ve Zlíně .....	52
6.1.2.1	Rekonstrukce silnice I/49.....	52
6.1.2.2	Propojení rychlostní komunikace R49 s I/49 .....	53
6.1.2.3	Výstavba pravobřežní komunikace .....	54
6.2	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA (TRAŤ Č.331).....	54
6.3	MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA .....	55
6.4	ROZVOJ CYKLOSTEZEK VE MĚSTĚ ZLÍN A JEHO OKOLÍ .....	56
<b>7</b>	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>58</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>	<b>59</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK .....</b>	<b>61</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>62</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>63</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>64</b>

## ÚVOD

Akt dopravy osob či materiálu z místa na místo se s lidstvem táhne již od dob, kdy lidstvo samotné vzniklo. Kdysi dávno doprava pro člověka znamenala hlavně způsob, prostředek k přežití. Hledal oblasti hojné na úrodnou půdu či lovnou zvěř, která měla zajistit obživu jeho komunitě. Později, když lidé pocítili potřebu směny svého přebytečného zboží za nedostatečné, doprava nabývá na novém významu a vznikají tak kupecké a obchodní cesty, spojující jednotlivé oblasti. Na obzvláště významných obchodních cestách pak vznikala některá velká města tak, jak je vidíme v dnešní podobě. S postupem času se také čím dál víc projevuje touha člověka poznávat a objevovat nová zajímavá místa. Z těchto tří funkcí dopravy (tedy funkce hledání zdrojů obživy, funkce výměny zboží a funkce poznávací) pak vzniká síť ustálených cest, po který se člověk pohybuje.

V dnešní době lidé využívají dopravy například pro dojíždění do zaměstnání, do školy, za účelem cestování a turistiky, za nákupy i za zábavou.

Vytvoření dobré dopravní infrastruktury znamená vysokou ekonomickou úroveň a hospodářský rozkvět daného regionu (z důvodu větší atraktivnosti pro potenciální investory, kteří se tak například mohou spolehnout na bezproblémové zásobování svého podniku nebo například z důvodu větší podpory turistického ruchu dané oblasti). Špatná úroveň dopravní infrastruktury znamená pravý opak.

V této bakalářské práci s tématem analýza dopravní obslužnosti ve Zlíně a jeho okolí popíšu stav tohoto regionu v dané oblasti.

V první části, jenž je teoretická se zaměřím především na definování jednotlivých druhů dopravní obslužnosti a vymezení pojmů, které se této problematice týkají. V praktické části poté analyzuji stav dopravní obslužnosti v již řečeném regionu a to z pohledu nejvýznamnějších druhů obslužnosti, které se v daném území vyskytují. Na závěr si poté dovoluji nabídnout řešení, která by mohla zlepšit stav obslužnosti v dané oblasti.



## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 VÝZNAM DOPRAVY V NÁRODNÍM HOSPODÁŘSTVÍ A SPOLEČNOSTI

Doprava je jedním z faktorů podmiňujících fungování národního hospodářství a společnosti. Zajišťuje pohyb od výrobce ke spotřebiteli, přepravu občana do zaměstnání, škol a umožňuje mu uspokojit ostatní potřeby a zájmy.

Pro dopravní podnikání je důležité oddělit ekonomicky a účetně **osobní** a **nákladní dopravu**, z důvodů technických a technologických a odlišnosti požadavků cestujících na přepravu zákazníků a na přepravu zboží. Dále je třeba rozlišovat přepravní proces, který je spojen s přemístěním zásilky (z pohledu zákazníka a dopravního podniku jde např. o způsob podání zásilky, uzavření přepravní smlouvy, způsob doručení, sjednání ceny, apod.) a dopravní proces, který znamená organizaci a řízení pohybu dopravních prostředků po dopravních cestách. Dopravní proces je organizován dopravním podnikem, zatímco přepravní proces je ovlivňován požadavky zákazníka.

Dopravu je nutno chápat jako komplexní provázaný dopravní systém jednotlivých druhů dopravy, lišících se podle charakteru dopravní cesty a dopravních prostředků, které se po ní pohybují, tj. dopravy železniční, silniční (popř. automobilové), vnitrozemské vodní, letecké, námořní a nekonvenční (např. potrubní) dopravy. Podle toho, komu ta která doprava slouží, resp. jakou má pozici na trhu a v hospodářském koloběhu se dělí na veřejnou a neveřejnou. [1]

**Veřejnou dopravou** se rozumí taková doprava, která je přístupná za předem vyhlášených podmínek (jízdni řád, přepravní podmínky apod.).

**Neveřejnou dopravu** lze chápat jako substitut veřejné dopravy, je také účastníkem na přepravním trhu.

Na přepravním trhu vystupují jako **nabízející** dopravci, tj. dopravní podniky, živnostníci aj. **Zákazníkem** v nákladní dopravě je přepravce a v osobní je to cestující.

**Dopravní systém v ČR tvoří:****Osobní doprava:**1.) Veřejná:

- železniční doprava
- autobusová doprava
- letecká doprava
- vnitrozemská vodní doprava
- městská hromadná doprava
- taxislužba

2.) Neveřejná:

- podniková
- individuální automobilová doprava
- ostatní individuální (cyklistika, pěší)

**Nákladní doprava:**1.) Veřejná:

- železniční doprava
- silniční doprava
- vnitrozemská vodní doprava
- letecká

2.) Neveřejná:

- silniční na vlastní účet
- železniční

**Ostatní (ropovody, nekonvenční a jiné dopravy)**

Fungující dopravní systém s jeho dopravními sítěmi můžeme přirovnat ke krevnímu oběhu národního hospodářství, bez kterého by nemohly probíhat neustále se opakující směny výkonů. V rostoucím významu mezinárodní směny zboží a služeb a jejich umístění na zahraničních trzích hraje rozhodující úlohu kvalita dopravní infrastruktury a dopravních výkonů. Čím více hospodářství usiluje vystupovat na mezinárodních trzích s kvalitativně náročnými výrobky, tím důležitější bude, aby tyto snahy neztroskotaly na nedostatečné nebo zastaralé infrastrukturu dopravního systému. [3]

**Infrastruktura** je skupina národohospodářských odvětví, které zajišťují předpoklady pro celkový rozvoj ekonomiky. Náleží sem zejména budování dopravního systému, spojů, energetických zdrojů, vodohospodářských zařízení (ekonomická infrastruktura), bytů, škol, zdravotnictví, výzkumných institucí (sociální infrastruktura). S problematikou dopravní infrastruktury souvisí dále řešení otázek týkajících se:

- potřebné velikosti infrastruktury jednotlivých druhů dopravy
- harmonizace podmínek používání infrastruktury v dopravě
- financování oprav, údržby a rozvoje dopravní infrastruktury
- spoluúčasti uživatele na financování dopravní infrastruktury.

## 2 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST

**Dopravní obslužností** se rozumí zajištění dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu. Jde o veškerou veřejnou dopravu, která přispívá k trvale únosnému rozvoji státu a kraje. [3]

### 2.1 Vymezení základních pojmů souvisejících s výkony ve veřejném zájmu při zabezpečování dopravní obslužnosti

**Základní dopravní obslužnost** - v rámci dopravní obslužnosti ji zajišťuje stát.

**Dopravní obslužnost kraje** – přispívá na ni kraj v rámci samostatné působnosti.

Státem dotovaná dopravní obslužnost se dělí na:

- a) **základní dopravní obslužnost**, kterou zákony definují jako odpovědnost státu za zabezpečení základního práva občanů na dostupnou a finančně únosnou dopravní službu. Jde o zajištění přiměřené dopravy pro všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení, do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale únosnému rozvoji územnímu obvodu kraje.
- b) **ostatní dopravní obslužnost** je zajištění dopravních potřeb územního obvodu obce nad základní dopravní obslužnost územního obvodu kraje. Na zajištění ostatní dopravní obslužnosti uzavírá obec s dopravcem smlouvu o závazku veřejné služby a hradí ze svého rozpočtu prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci plněním závazků veřejné služby. Licenci na provozování linek vydává příslušný krajský úřad. [3]

### 2.2 Druhy dopravní obslužnosti

Dopravní soustava České Republiky je vytvářena systémy: silniční dopravy, železniční dopravy, vnitrozemské vodní dopravy, městské hromadné dopravy, nekonvenčních druhů doprav. Dopravní systém je možno charakterizovat zvláštními prvky, k nimž patří: lidský činitel, dopravní prostředek, dopravní cesta, dopravní technologie, dopravní informace. Jednotlivé prvky systému na sebe vzájemně působí a ovlivňují jeho výsledné vlastnosti k nimž patří: bezpečnost, spolehlivost, ekologičnost, výkonnost, hospodárnost.

### 2.2.1 Silniční doprava

Doprava silniční je v současné době ve všech ekonomicky rozvinutých i rozvíjejících se státech nejrychleji rostoucím dopravním oborem. Základní členění silniční dopravy vychází z jejího všeobecného poslání, tedy z hlediska přemísťování osob a věcí, z něhož vyplývá členění:

- na dopravu osobní (jako součást služeb)
- na dopravu nákladní (jako součást materiální výroby)

**Osobní automobilová doprava** je dopravou, jejíž podíl na celkovém objemu dopravy je největší a s očekávaným nárůstem dopravy se bude její dominantní podíl zvyšovat. Osobní automobilovou dopravu tvoří jednak individuální doprava (cesty do zaměstnání a cesty ostatní za službami, kulturou a odpočinkem) a doprava hospodářská (cesty související s výkonem povolání). Možnosti omezování či ovlivňování osobní automobilové dopravy jsou v porovnání s ostatními druhy automobilové dopravy menší. Uplatní se zejména ta opatření, jež ovlivňují žádoucím způsobem řidičovu volbu dopravní trasy, režim jízdy i samu skutečnost volby dopravního prostředku - automobilu pro vykonání cesty. [generel]

**Nákladní doprava** je dopravou, jejíž procentuální podíl v dopravním proudu bude klesat. V porovnání s osobní dopravou je však její regulace a usměrňování jednodušší, protože je dopravním značením vázána na vybrané trasy a její vjezd do určitých oblastí lze regulovat omezením tonáže, času nebo účelu.[generel]

Další členění silniční dopravy je:

Z hlediska uživatelů:

- na dopravu veřejnou
- na dopravu neveřejnou

Z hlediska charakteru přepravy je důležitým hlediskem členění:

- na dopravu hromadnou
- na dopravu individuální

členění podle uvedených nejdůležitějších hledisek se vzájemně prolínají a vytváří tak přepravně organizační strukturu silniční dopravy, která může např. v silniční dopravě vypadat takto:

Silniční doprava osobní:

A) veřejná

1) hromadná

- autobusová doprava ČSAD
- městská hromadná doprava (DP MHD)
- soukromá autobusová doprava

2) individuální

- taxislužba

B) neveřejná

1) hromadná

- smluvní autobusová doprava ČSAD
- smluvní autobusová doprava soukromých společností
- závodová autobusová doprava

2) individuální

- individuální motorismus

**Hromadná doprava** osob ve veřejné dopravě je zabezpečována hlavně podniky veřejné silniční dopravy (většinou bývalými podniky ČSAD), v menší míře soukromými autodopravci (v regionální linkové dopravě jsou spíše výjimkou) a dopravními podniky městské hromadné dopravy (DP MHD zřízenými v některých městech).

**Autobusová doprava** ČSAD byla (a doposud stále je, i když ne v takové míře) nejrozšířenějším druhem hromadné osobní dopravy pro svou dostupnost. Je u ní např. lehká změna tras při poruchách a změně linek, nižší investiční náklady, kratší docházková vzdálenost k zastávkám, ohraničená přepravní kapacita a vysoké provozní náklady. Doprava autobusy se využívá jak při dopravě mezinárodní, dálkové, kde působí i řada soukromých autodopravců (zejména díky její ziskovosti), tak i v příměstské dopravě a městské hromadné dopravě.

Její základní charakteristikou je rychlost daná technickými parametry dopravních prostředků, jednoduchá technologie, relativně velká propustnost dopravních cest, což ji činí pohotovou, operativní a lehce přizpůsobivou. Technickou základnu tvoří silniční síť, spojující téměř všechna místa na území státu, dále různorodé dopravní prostředky a zařízení organizační a řídicí techniky. Autobus lze charakterizovat jako nezávislé silniční motorové vozidlo s uzavřenou karosérií, určené pro přepravu více než devíti osob včetně obsluhy a příslušných zavazadel.

**Městská hromadná doprava.** Pod pojmem MHD rozumíme pravidelnou přepravu osob na území města speciálními hromadnými prostředky, po stálých trasách, v pravidelných pevných a krátkých časových intervalech.

MHD má zásadní význam pro dopravní obsluhu velkých měst a aglomerací, nebo zajištění hromadných přepravních potřeb výlučně individuální dopravou je ekonomicky neúnosné. K tomu přistupují i ekologické požadavky - právě ve velkých aglomeracích se doprava, a z ní nejvíce silniční, relativně nejvíce podílí na znečišťování ovzduší. Potřeba vybudování kvalitou konkurenceschopné hromadné dopravy s potřebou omezení či snižování nárůstu provozních nákladů je vysoce naléhavá.

Městskou hromadnou dopravu tedy charakterizuje místně vymezená oblast, ve které uspokojuje přepravní požadavky tím, že přepravuje obyvatelstvo mezi hospodářskými, správními, kulturními, rekreačními a sportovními objekty města. K jejím základním charakteristikám patří velké přepravované množství cestujících, výrazně diferencovaná intenzita přeprav v průběhu dne (přepravní špičky), hustý sled dopravních prostředků, krátké staniční vzdálenosti apod.

Technickou základnu tvoří dopravní cesty (trasy), dopravní prostředky, stavby, energetické, zabezpečovací a spojovací zařízení. Trasy MHD se zpravidla shodují s městskými komunikacemi. K dopravním prostředkům patří prostředky klasické (tramvaje, autobusy, trolejbusy), ale i prostředky neklasické (rychlodráhy, lanové dráhy apod.).

MHD je tedy nejdůležitějším a nejkapacitnějším druhem osobní dopravy ve městech. Ve velkých městech je zabezpečována samostatnými dopravními podniky a v menších městech je zabezpečována prostřednictvím autobusové dopravy ČSAD s obdobnou obsluhou pravidelných městských linek, podobně jako ve městech s dopravními podniky.



**Individuální motorismus** je přeprava osob charakteristická tím, že přemístění se uskutečňuje libovolně z hlediska času i cíle cesty. Ve veřejné dopravě se částečně blíží těmto požadavkům pouze taxislužba a půjčovny automobilů, ale při značném omezení dostupnosti a kvalitativních hledisek těchto služeb. Do individuální dopravy zahrnujeme dopravu pěší, cyklistickou a zejména motorovou.

Individuální motorismus je zvláštním znakem silniční dopravy a životního stylu vyspělé společnosti. Ve vztahu k silniční dopravě jsou jí uspokojovány individuální potřeby v přepravě osob. Ve vztahu k životnímu stylu je uspokojování těchto potřeb obyvatelstva spojené s existencí vlastního dopravního prostředku.

S celkově se zvyšující životní úrovní obyvatelstva samozřejmě roste i možnost využít cenově náročnější druh dopravy, jimž automobil stále bezesporu je. Automobil je komfortnější, pohodlnější a pokud nejsou zácpy na silnicích i rychlejší, než jiný druh dopravy. Automobil se v mnoha případech stává kromě prostředku přepravy také výrazem osobní prestiže. Tzn. neplní již jen svou užitnou funkci, ale stává se určitým odrazem postavení majitele ve společnosti. Do budoucna se dá očekávat zvyšující se poptávka po osobním automobilu, podpořená uvolňováním trhu a odbouráváním celních bariér.

Postupným zvyšováním tarifů v silniční a železniční dopravě dochází ovšem k případům, že 3 až 4 cestující, ale někdy i 2 cestující při přepravě ve shodné trase a časové poloze, se dohodnou a využívají osobní automobil jednoho z nich ke svým cestám (zpravidla se tak děje při cestách do zaměstnání).

### 2.2.2 Železniční doprava

Hlavně ve vnitrozemských státech je základem dopravní soustavy. Hromadná přeprava na střední a velké vzdálenosti je její hlavní charakteristikou. Technickou základnu tvoří hustá síť dopravních cest, vysokokapacitní dynamické závěsné dopravní prostředky, neboli vagóny, trakční dopravní prostředky, jinak řečeno lokomotivy, a prostředky oznamovací a zabezpečovací techniky. Síť dopravních cest (železniční síť) činí železniční dopravu nezávislou na přírodních vlivech, umožňuje dopravu jak přes den tak i v noci a to po všechny roční období.

Železnice je vhodná k zabezpečování hromadných přeprav cestujících mezi jednotlivými uzly hromadné přepravy. S narůstající konkurencí silniční dopravy jsou z hlediska efektivnosti tyto uzly stále vzdálenější a pro efektivní provoz jsou zapotřebí přepravní proudy stále silnější. Železnice má nyní dominantní postavení v oblasti příměstské hromadné dopravy velkých aglomerací. S ohledem na vysoké fixní náklady je železnice výhodná při přepravě na střední a dlouhé vzdálenosti, kde při krátkých vzdálenostech a ještě postačující kapacitě komunikací konkurují osobní automobily, nad určitou vzdálenost letecká doprava.

Vzhledem k malé cestovní rychlosti vlaků v příměstské dopravě, horší přizpůsobivosti železniční dopravy požadavkům cestujících, častému nedodržování času, špatné kultuře cestování, větší docházkové vzdálenosti ke stanicím, zvyšujícímu se jízdnému dochází k poklesu poptávky po železniční dopravě zejména při přepravách na kratší vzdálenosti.

Problematika dopravní obsluhy území ve veřejném zájmu se týká převážně regionálních tratí. Osobní doprava na těchto tratích je zajišťována převážně motorovými vozy. V důsledku ztrátovosti přepravy u řady regionálních tratí navrhly bývalé ČSD některé tyto tratě ke zrušení. Návrh vyvolal v dotčených regionech negativní odezvu. Postupně se prokázalo, že i v těchto případech má železniční osobní doprava nezastupitelné místo při dopravní obsluze území a že není dostatečně doceněn její vliv na životní prostředí. Právě ochrana životního prostředí, k němuž je železniční doprava šetrnější, je hlavní důvod pro který je rozvoj železniční dopravy více podporován státem, u nás i v zahraničí, než doprava silniční.

Obslužnost železničních tratí je řízená tzv. **grafikonem**, který je jakýmsi jízdním řádem pro vlaky, který udává umístění vlaku v čase a místě na dané železniční trati. Ukázka takového grafikonu je uvedena v **příloze P1 s názvem „Grafikon trati – 1. část (0:00 – 6:00)“** a v **příloze P 2 s názvem „Grafikon trati – 2. část (6:00 – 12:00)“**.

### 2.2.3 Vodní doprava

Vodní doprava zabírá v našem hospodářství jedno z významných míst. Oproti železniční, silniční a letecké dopravě má mnohé výhody, jako např. nízkou energetickou náročnost, největší produktivitu práce v přepravních výkonech, ale hlavně z hlediska ekologického ji můžeme stavět na první místo. Další předností je její schopnost přepravovat zboží s velkými hmotnostmi a rozměry. Jsou zde ale také velké bariéry, protože ČR má poměrně malou síť splavných vodních cest. Musíme však říci, že doprava se z velké míry omezila a to díky rozvoji ostatních druhů dopravy, které jsou mnohem rychlejší a více dostupnější. Můžeme si všimnout, že v přístavech jsou lodě, které slouží jak pro nákladní dopravu, osobní dopravu, tak i kombinovanou dopravu. Vedle velkých lodí je ale i spousta malých lodí, které slouží pro soukromé účely. Vodní doprava je využívána pro tuzemské a mezinárodní účely. Hodně je však využívána zaoceánská vodní doprava převážně pro přepravu zboží a materiálu.

Osobní vodní doprava slouží převážně pro přepravu osob, ale v současné době je spíše využívána jako turistická atrakce. U nákladní dopravy jsou z velké části používané nákladní lodě, tankery nebo takzvané trampové lodě. Označované tak proto, že dříve brázdily z přístavu do přístavu a vyhledávaly náklady. Zahrnujeme zde i kombinovanou lodní dopravu, kterou převážně poskytují trajekty. Ty slouží pro přepravu jak osobní tak nákladní dopravy, jejichž síť je propojení dvou států nebo břehů, která mají takovou vzdálenost, že jejich náklady jsou mnohem menší než při využití letecké dopravy.

### 2.2.4 Letecká doprava

Patří mezi nejprogresivnější se rozvíjející druhy dopravy. Možnosti letecké dopravy jsou velmi rozmanité, jelikož není omezena silnicemi, železnicemi ani vodními toky. Je to nejrychlejší a nejdynamičtější druh dopravy, kterou člověk dosud vymyslel. Statisticky má letecká doprava malou nehodovost, ale pokud se taková nehoda stane, má to vždy katastrofický následek. Při této nehodě je téměř nemožná šance na přežití. Jak i u ostatních druhů dopravy, tak i u letecké můžeme rozlišit dopravu na nákladní a osobní. Nákladní leteckou dopravu využívají soukromé společnosti, která vlastní svá letadla. Jsou to převážně velké výrobní společnosti a nebo zásilkové společnosti. Zato osobní letecká doprava slouží pro přepravu osob z jednoho místa na druhé a to na velké vzdálenosti. Tuto dopravu zajišťují společnosti, které se podílejí na zabezpečení letového provozu. V letecké dopravě máme

taky specifické druhy dopravy, které jsou odlišné od typických letadel. Jedná se např. o helikoptéry, které slouží převážně pro rychlou dopravu cestujících mezi ostrovy nebo mezi letištěm a městským centrem. Jsou používány také v průmyslu jako létající jeřáby pro zdvihání a dopravu těžkých nákladů. Záchrané služby je využívají jako letecké sanitky, a nebo na záchranu lidí na moři nebo z nedostupných míst.

### 2.2.5 Kombinovaná doprava

Významné postavení v dopravě zaujímá i kombinovaná doprava, která je vhodná pro přepravu prakticky všeho zboží. Kombinovanou dopravou se rozumí spojení minimálně dvou druhů dopravy pro přepravu zboží a materiálu za účelem dodání v co nejkratší době a s co nejnižšími náklady, kdy zboží neopustí původní přepravní prostředek. Systém kombinované přepravy patří k moderním způsobům.

### 2.2.6 Cyklistická doprava

Je nedílná součást dopravního systému. Je jedna z velmi rychle se rozvíjejících forem trávení volného času. Je vyhledávána nejen mladými lidmi, rodinami s dětmi, ale i některými seniory. Je to neekologičtější druh dopravy, příznivě ovlivňuje zdraví a kondici obyvatelstva a podporuje zdravý životní styl, je minimálně ekonomicky nákladná, většina míst je dostupná, umožňuje bezprostředně vnímat krajinu kolem sebe. Téměř každá rodina má přinejmenším jedno kolo, které slouží jako dopravní prostředek do zaměstnání, škol nebo do menších vzdáleností. Tento dopravní prostředek lze využívat pouze sezónně.

## 2.3 Základní pojmy z oblasti dopravní obslužnosti

### 2.3.1 Silniční doprava

**Pozemní komunikace** tvoří nejrozsáhlejší a jednu z nejdůležitějších součástí dopravní infrastruktury. Rozumíme ji jako dopravní cestu určenou k užití především silničními vozidly a chodci, zahrnující i pevná zařízení nutná pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnost. Rozděluje ji na dálnice, silnice, místní a účelové komunikace.

**Dálnice** je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má smě-

rově oddělené jízdny pásy. Můžeme ji charakterizovat jako hlavní vnitrostátní spojovací trasy s výhledovým napojením na evropskou dálniční síť. Vlastníkem je stát.

**Silnice** je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci a vytváří tzv. silniční síť. Silnice rozdělujeme na silnice I. třídy, určené pro dálkovou a mezinárodní dopravu (vlastníkem je stát), silnice II. třídy, určené pro dopravu mezi kraji a silnice III. třídy (vlastníkem je kraj), které jsou určeny k vzájemnému spojení obcí.

**Místní komunikace** slouží převážně místní dopravě na území obce. Dle určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení je dále dělíme rovněž do tříd. Vlastníkem je obec.

**Účelová komunikace** slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí s ostatními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.

**Sčítání silniční dopravy.** Probíhá pro zjištění využití kapacity silnic motorovými vozidly. Při sčítání je určitá silnice rozdělena do několika úseků, na kterých probíhá monitorování průjezdnosti motorových vozidel a to jednoduchou čárkovací metodou. Účelem je tedy sledování počtu vozidel, které projedou daným úsekem. Na základě těchto měření jsou podány návrhy na zlepšení dopravní obslužnosti. Sledovaná motorová vozidla jsou rozdělena do skupin s následujícím značením:

N1	–	lehká nákladní vozidla (do 3,5t)
N2	–	střední nákladní vozidla (3,5 – 6t)
N3	–	těžká motorová vozidla (před 10t)
PN1	–	tahače návěsů
PN2	–	přívěsy středních nákladních vozů
PN3	–	přívěsy těžkých nákladních vozů
NS	–	návěsy
A	–	autobusy
PA	–	přívěsy autobusů
TR	–	traktory

PTR	–	přívěsy traktoru
T	–	těžká motorová vozidla a přívěsy
O	–	osobní a dodávkové automobily
M	–	jednostopá motorová vozidla
C	–	intenzita cyklistického provozu [magistrát]

### 2.3.2 Železniční doprava

**Dráhu** lze vymezit jako cestu, která je určena k pohybu drážních vozidel, včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.

**Železniční dráhy** jsou ještě dále děleny do jednotlivých kategorií v závislosti na významu a účelu:

- dráhy celostátní – dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena
- dráha regionální – dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěna do celostátní nebo jiné regionální dráhy
- vlečka – dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěna do celostátní nebo regionální dráhy
- speciální dráha – slouží zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obce O zařazení do kategorie rozhoduje drážní úřad.

### 2.3.3 Vodní doprava

**Plavbou** se rozumí provozování plavidla na vodní cestě. **Vodní cesty** se dělí do dvou velkých skupin a to na vodní cesty sledované (pro plavbu jsou značeny plavebními znaky) a vodní cesty ostatní. Sledované vodní cesty se ještě dále dělí na dopravně významné a účelové (ty, na kterých je provozována pouze rekreační plavba a vodní doprava místního významu).

**Přístav** je tvořen vodní částí a pozemní částí, kde lze překládat zboží, umožnit bezpečný výstup a nástup osob. Veřejný přístav je takový, který je oprávněn užívat každý provozovatel plavidla za splnění podmínek plavebního provozu.

**Plavidlem** se rozumí loď, malé plavidlo, plovoucí stroj, plovoucí zařízení a jiné ovladatelné plovoucí těleso. Z hlediska požadavků na technickou a provozní způsobilost se člení na:

- plavidla podléhající evidenci v plavebním rejstříku
- ostatní, u nichž se prokázání technické a provozní způsobilosti nevyžaduje.

Na vodních cestách ČR lze provozovat vedle českého plavidla také zahraniční plavidlo za podmínky, že je vybaveno povolením plavebního úřadu.

**Veřejná lodní doprava** je vodní doprava určená k uspokojování obecných podmínek přepravních potřeb.

#### 2.3.4 Letecká doprava

**Civilní letectví** je základním pojmem v daném úseku správy. Rozumí se tím letecké činnosti provozované v ČR civilními letadly jakékoliv státní příslušnosti pro civilní účely.

**Letištěm** je územní vymezená a vhodným způsobem upravená plocha, včetně souboru staveb a zařízení, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel. Letiště se dále rozdělují:

- podle technických podmínek, provozních podmínek a základního určení na letiště – vnitrostátní (jimiž jsou letiště určená a vybavená k uskutečňování vnitrostátních letů) a mezinárodní (jimiž jsou celní letiště určená a vybavená k uskutečňování vnitrostátních a mezinárodních letů),
- podle okruhu uživatelů na letiště – veřejná (jimiž jsou letiště, jež přijímají v mezích své technické a provozní způsobilosti všechna letadla) i neveřejná (jimiž jsou letiště, u nichž okruh uživatelů letiště stanoví na návrh jeho provozovatele Úřad), ale i vojenská (jimiž jsou letiště pro potřeby Armády ČR).

O zařazení do některé z těchto kategorií rozhoduje Úřad pro civilní letectví.

Letiště může být provozováno pouze fyzickou nebo právnickou osobou, která má sídlo či trvalý pobyt v ČR, a to na základě povolení vydávané Úřadem na žádost.

### 2.3.5 Kombinovaná doprava

Kombinovanou dopravou se rozumí spojení alespoň dvou dopravců v rámci přepravního řetězce, kdy zboží neopustí původní přepravní prostředek a kdy převážná část cesty proběhne po železnici, popř. po vodních vnitrozemských či námořních cestách.

Její nejrozšířenější formou je přeprava pomocí kontejnerů, výměnných nástaveb a návěsu. Tento způsob se nazývá **nedoprovázená doprava** a je náročná na sladění všech činností přepravního řetězce od místa vzniku přepravy až do místa ukončení přemísťovacího procesu. Druhou cestou je **doprovázená doprava**, kdy jde o přepravu nákladních aut včetně řidiče. Nový přepravní systém, ve kterém se přepravují kamióny či silniční soupravy včetně řidiče po určité části přepravní cesty železnicí, se nazývá zkráceně RO-LA.

### 2.3.6 Cyklistická doprava

Z hlediska koncepčního se cyklistické stezky a trasy dělí do několika typů. Kritériem pro toto dělení je význam stezky a trasy pro jejich uživatele, protože především pro ně jsou tyto investice určeny, oni je budou užívat.

**Cyklotrasy** jsou ty, které vedou po silnicích, dobrých místních a účelových komunikacích. Jejich značení je podobné jako u silničního značení pro motorová vozidla.

**Cykloturistické trasy** jsou ty, které opouští silnice s automobilovým provozem a vedou přírodou a terénem většinou po polních či lesních cestách. Jsou vyznačeny pásovými značkami a směrovkami.

**Městské cyklostezky** slouží především **obyvatelům městské aglomerace** k pohybu po městě, tedy k **dopravní obslužnosti** městské aglomerace, jejich rekreační funkce je druhotná.

Měly by být především:

- **účelné a racionální** – měly by umožňovat snadnou dostupnost důležitých zón města – centrum, úřady, nákupní zóny, školy, sportoviště, obytné zóny, výjezdy do okolí města, ... tak, aby se lidem vyplatilo jet na kole stezkou a ne třeba vlastním autem nebo MHD.
- **dobře sjízdné a bezpečné**, tedy s dostatečnými parametry (stoupání, klesání, zatáčky, šířka, povrch,...) pro plánované množství uživatelů. Dalším požadav-



kem je v maximální míře oddělit cyklistické stezky od silniční dopravy a motorových dopravních prostředků, ale i striktně vyřešit vztahy k pěším a ostatním obdobným uživatelům stezky. **Zdravé**, měly by umožňovat zdravý pohyb, tedy měly by vést dál od rušných ulic s výfukovými zplodinami, se smogem a prachem, měly by být směřována do zón zeleně a venkovských lokalit.

- **příjemné a pěkné**, měly by být pro uživatele přitažlivé, jejich absolvování by mělo být estetickým zážitkem (hedonismus), tak, aby lidé nebrali cyklostezky jako nutné zlo, ale aby na ně rádi vyjížděli i ve volném čase za rekreací a aktivním trávením volného času. To souvisí s **vybavením**, které je na cyklostezkách přítomno: lavičky, vyhlídky, stojany na kola, odpočívky, vyhlídky, vedení stezky kolem památek, pamětihodností, objektů služeb, dobré informace, vývěsní mapy a popisy památek, pamětihodností, uvítací tabule při vstupu na hranice katastru města a rozloučení při opouštění hranic katastru města, korektní a včasné informace o výlukách a zákazech, nesjízdných úsecích, ...

**Příměstské cyklostezky a cyklotrasy** navazují na městské stezky na periferiích městské aglomerace a v dosažitelném okolí města nabízejí opět **převážně obyvatelům, ale i návštěvníkům města** možnosti pro aktivní trávení volného času, pro sportovní, relaxační aktivity. Měly by poskytovat nabídky k především **kratším a méně náročným vyjížděním** pro méně výkonnostně a sportovně laděnou část populace, od malých dětí, začátečníků a rekreačně laděných výletníků, po nabídku zajímavé relaxační vyjížděky navečer po zaměstnání nebo v neděli po obědě. Měly by navádět k objektům poskytujícím služby pro cyklisty – hospůdky a výletní restaurace připravené uvítat cyklisty, měly by být vybaveny odpočívadly, přístřešky, vyhlídkami, informačními tabulemi a mapami, vést k památkám, zajímavostem.

**Cykloturistické stezky a trasy.** Jedná se již o skutečné **turistické produkty** zaměřené na poznávání, cestování, trávení kompaktnějších a **delších úseků volného času** – celodenních výletů, víkendů, dovolené, prázdnin, apod. Jsou určeny širokému spektru uživatelů, od jednodenních výjezdů z bydliště po strávení cyklistické dovolené ve vybraném regionu, souhrnně pro oblast domácího cestovního ruchu.

**Dálkové cyklostezky a trasy** jsou určeny k **několikadenním etapovým přejezdům** danou linií trasy. Stezka nebo trasa by měla být vybudována jako **produkt cestovního ruchu!** To

znamená – vybudována jako bezpečná a dobře sjízdná cyklistická cesta, dobře vybavena informačním servisem (značení, informační tabule, mapy, průvodce, propagační materiály,...) a nezbytnou samozřejmostí by měly být fungující služby na trase – informace, objednávkový servis, stravování a ubytování přátelské pro cyklisty, úschova kol, půjčování a servis kol, převoz zavazadel, nabídka absolvování trasy jako produktu cestovních kanceláří se zajištěním celého servisu, ...

**Regionální a lokální cyklotrasy** jsou areály cyklistických stezek nebo spíše tras, obsluhující zájmové území určitého vymezeného regionu, oblasti, lokality. Podle místních podmínek – geografických, finančních, společenských, historických, přírodních, ... - bude mít každý regionální systém cyklotras zcela jiný, specifický charakter. Měl by být ale zpracován tak, aby zájmové skupině návštěvníků nabízel určitý charakteristický produkt.

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

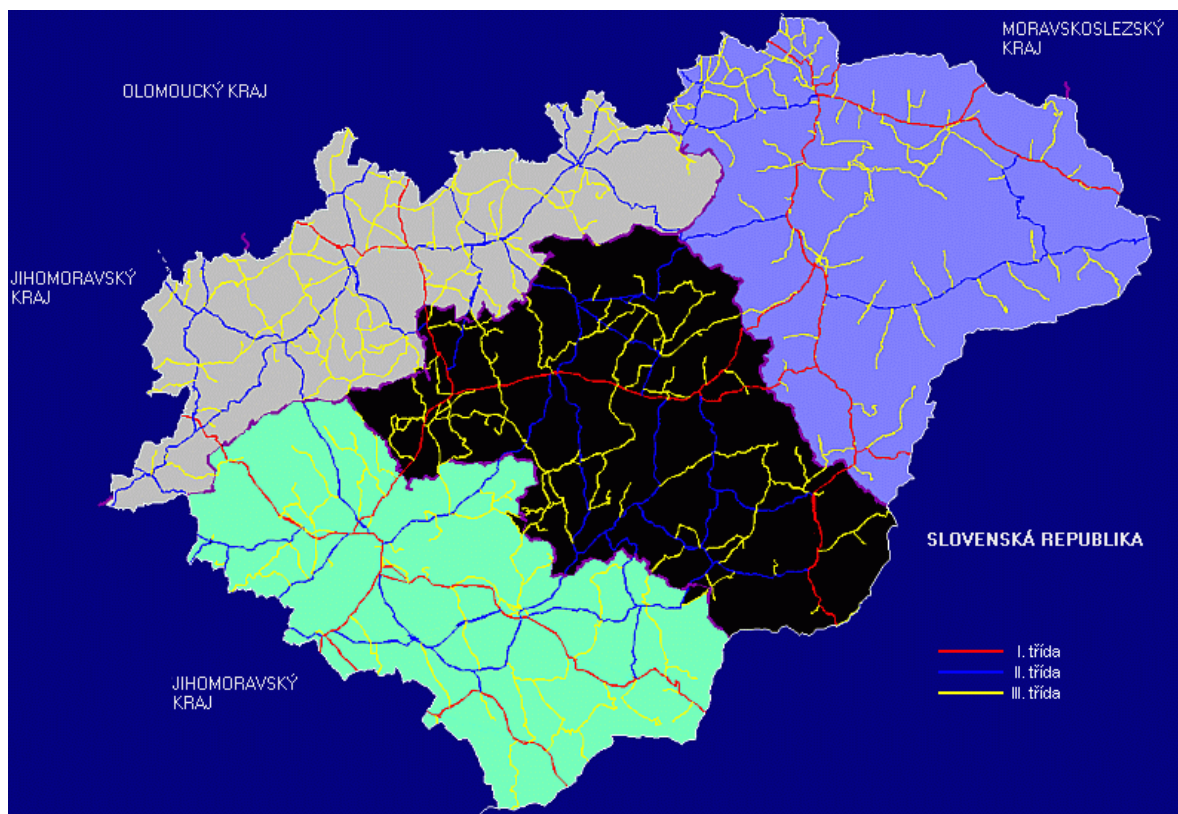
### 3 SILNIČNÍ DOPRAVA VE ZLÍNĚ A OKOLÍ

#### 3.1 Stav dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji

**Dálnice a rychlostní silnice.** Zlínský kraj patří v oblasti dopravní infrastruktury k nejvíce postiženým regionům - není napojen na dálniční síť, na svém území nemá vybudovanou téměř žádnou rychlostní komunikaci (vyjma obchvatu Otrokovic, který je součástí navrhované rychlostní silnice R55).

**Silnice I., II. a III. třídy.** Zlínský kraj má také 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.

Ilustraci rozvržení vozovek I., II., a III. třídy dokládá následující obrázek, doplněn tabulkou s údaji o množství km jednotlivých tříd vozovek.



Obr. 1. rozmístění komunikací I., II. a III. třídy ve Zlínském kraji [6]

Tab. 1. kilometráž silnic I., II., a III. třídy v jednotlivých okresech Zlínského kraje [6]

<b>Okres</b>	Silnice I.třídy [km]	Silnice II.třídy [km]	Silnice III.třídy [km]	Silnice celkem [km]
<b>Kroměříž</b>	30,137	189,208	321,993	541,338
<b>Uherské Hradiště</b>	105,247	140,023	268,369	513,639
<b>Vsetín</b>	112,265	83,566	309,918	505,749
<b>Zlín</b>	76,386	160,138	311,407	547,931
<b>Kraj celkem</b>	324,035	572,935	1 211,69	2 108,66

**Místní 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).

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.

### 3.2 Základní komunikační systém města Zlín

Město Zlín je připojeno na nadřazenou dopravní síť, tvořenou v regionu především silnicí I/55, prostřednictvím páteřní komunikace města Zlín – silnice I/49, silnicí II/497 ve směru na Holešov a silnicemi II/432 a II/438 ve směru na Hulín. Nejbližší místo napojení na dálnici (D1) je u města Vyškov.

### 3.2.1 Poloha pozemních komunikací ve městě Zlín

Poloha komunikací města Zlína vychází z tvaru plochy zástavby. Ta navazuje na historické jádro města a následně na rozvojové plochy. Vše je přitom ovlivněno terénní konfigurací. Město Zlín je založeno v relativně úzkém údolí řeky Dřevnice. Zástavba se rozvíjela především východním a západním směrem. Později se území rozvíjelo do bočních údolí a na počátku 20. století i na přilehlé svahy s větším sklonem.

Podřevnické údolí je v podélném směru fyzicky rozděleno především řekou Dřevnicí a železniční tratí. Severozápadní kvartál centrální části města je dopravně blokován uzavřeným areálem Svitů.

Z hlediska urbanistického se zástavba skládá především z vlastního města a s ním silnicí I/49 propojených částí Malenovice, Louky, Prštné, Příluky a Želechovice.

### 3.2.2 Významné silniční komunikace města Zlín

**Silnice I/49.** Obsluhuje území Zlína ve směru západ – východ. Prochází celým údolím řeky Dřevnice. V úseku Zlín – Otrokovice je dvoupruhová, v úseku Louky – centrum je čtyřpruhová. Na Náměstí Práce se dělí na dvě samostatné jednosměrné trasy s třípruhovou vozovkou. Obě trasy se spojují u kostela. Na východ pokračuje jedna čtyřpruhová vozovka bez levých odbočovacích pruhů, která se na křižovatce Podvesná XVII mění na dvoupruhovou. Z hlediska funkčního se jedná o sběrnou komunikaci (B1), která zajišťuje v centrální části města i funkci obslužnou (B2). V celém svém průchodu není podél ní vybudovaná doprovodná místní komunikace pro obsluhu přilehlé zástavby (pouze na sídlišti v Malenovicích a před výzkumnými ústavami v Loukách).

**Silnice II/490.** Je hlavní dopravní tepnou v severním směru (od Fryštáku). V úseku ulice Dlouhá je čtyřpruhová bez pruhů pro levé odbočení. V úseku ulice Sokolská je silnice dvoupruhová.

**Silnice II/497.** Obsluhuje město Zlín z jihu z Březnice.

**Silnice III/490.** Obsluhuje Zlín ze směru Jižní svahy. Příjezd na sídliště Jižní svahy (na sever z centra, ulice Gahurova) je tvořen čtyřpruhovou komunikací. Tento systém silnic je doplněn řadou místních komunikací s funkcí sběrně – obslužnou. Návaznost na sídliště Jižní svahy ze západu umožňuje nábrežní cesta, směrem na sever pak spojka na silnici II/490.

### 3.2.3 Dopravní zatížení komunikací města Zlín

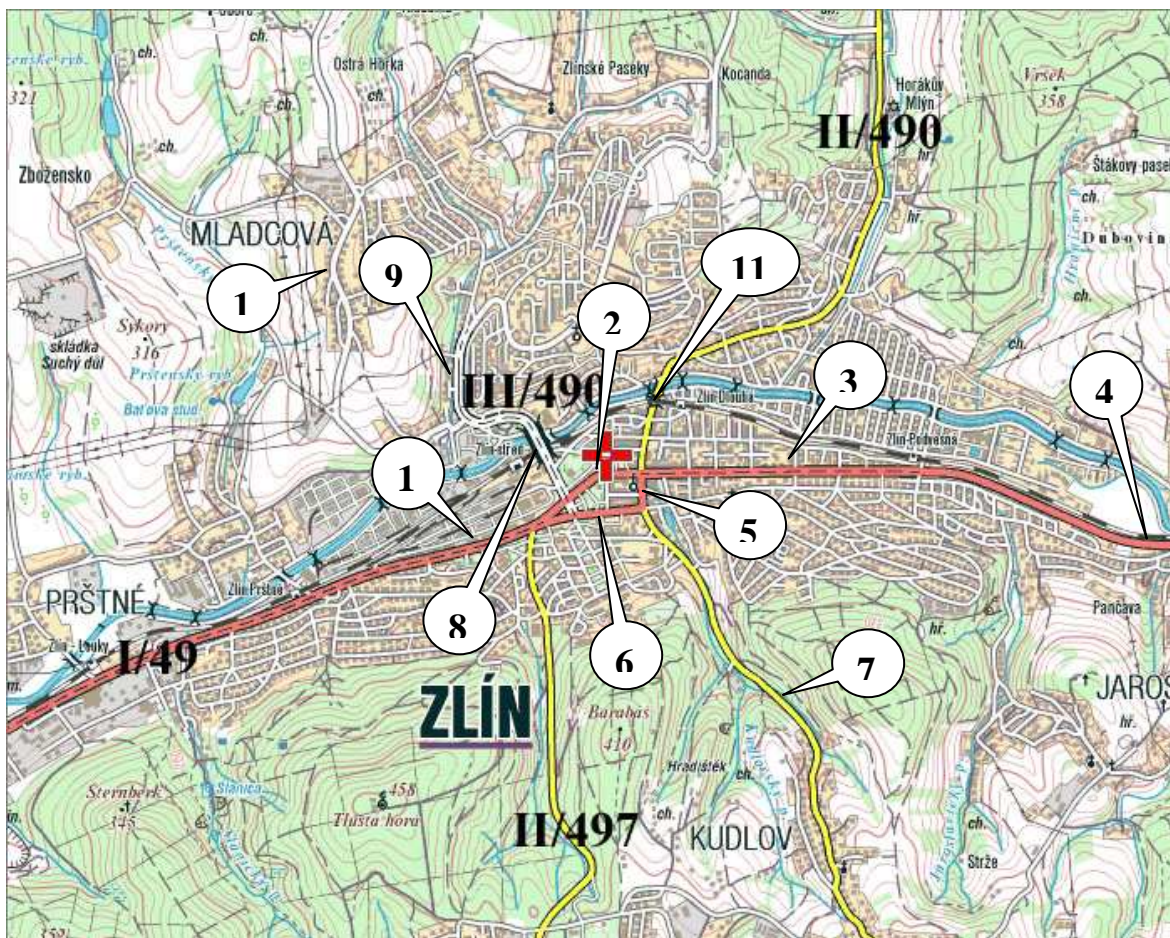
V následující tabulce je zobrazeno zatížení stěžejních komunikací na území města Zlín. Uvedená čísla jsou zobrazením počtu motorových vozidel, která projedou daným úsekem v průběhu 24 hodin. Údaje jsou z „Výsledku sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v ČR“ z roku 2005 (zatím poslední sčítání).

Tab. 2. sčítání dopravy ve městě Zlín za rok 2005 [13]

Úsek	počet vozidel/24 hod.	číslo v mapce
Tř. T. Bati (u budovy 21)	28265	1
Tř. T. Bati (zast. Nám. míru)	21077	2
Tř. T. Bati (u Myslivny)	16075	3
Tř. T. Bati (před Přílukem)	14882	4
Tř. T. Bati (před Želechovicema)	19372	mimo mapku
Tř. T. Bati (Želechovice)	15632	mimo mapku
ul. Dlouhá (u Divadla)	16142	5
ul. Štefánikova (zast. MHD Školní)	18448	6
ul Václavská (Kudlov)	2134	7
ul. Gahurova (nadjezd)	16167	8
ul. K pasekám (zast. Pod babou)	20160	9
ul. Mladcovská	3129	10
ul. Dlouhá (žel. Podjezd)	15981	11

Polohy uvedených úseků na území Zlína jsou zobrazeny v Obrázku 2 i spolu s polohami stěžejních komunikací pro město Zlín.





Obr. 2. vyznačení významných komunikací na území Zlína a zaznačení výsledků sčítání dopravy odpovídající Tabulce 2 [10]

Z Tabulky 2 a Obrázku 2 s mapkou vyplývá, že nejvíce vytíženými jsou úseky na Tř. T. Bati, nejvíce potom ještě před vjezdem do centra Zlína v úseku u 21. budovy areálu Svit, dále potom úsek ulice Gahurova u zastávky MHD Pod Babou, úsek u zastávky MHD Školní a úsek u železničního podjezdu na ulici Dlouhá.

K celkově největší koncentraci motorových vozidel potom dochází v centru města na silnici I/49 u Městského divadla. Zde dochází ke křížení tří směrů, kterými do Zlína proudí vozidla. Jsou to ulice, ve směru z Otrokovic, Fryštáku a Zádveřic.

V přepočtu dopravní zátěže z roku 2005 na rok 2030 vychází najevo, že se zátěž zvýší v úseku na Otrokovice na 30 000, v úseku na Vizovice na 24 000 a v centrální části města na 45 000. [13]



Z uvedených výsledků současného sčítání dopravy, předpokladů výhledové dopravní zátěže, ale i monitorování stavu životního prostředí na území města jednoznačně ukazují, že dopravní systém není v pořádku a je třeba nápravných zásahů.

Pokud připustíme, že doprava v zástavbě města Zlín je potřeba, zjistíme, že jsou pouze dvě možnosti. Buď stávající komunikace rozšiřovat nebo budovat komunikace nové. Rozšiřování vozovek zvýší jejich kapacitu. Bohužel však omezuje využití přilehlého území a zhoršuje úroveň životního prostředí. Kromě toho si může vyžádat likvidaci stávající zástavby. Budování nových komunikací v zastavěném území je také velice náročné. V případě stavby na terénu se musí likvidovat stávající vazby v území a likvidovat část zástavby. Pokud se přikloníme k tunelovým stavbám (z hlediska životního prostředí velice šetrným), pak se dostáváme do konfliktu s finanční realností takové stavby.

Mezi tyto zásahy patří následující projekty, z nichž první dva se již v současné době realizují:

- rekonstrukce silnice I/49
- propojení rychlostní komunikace R49 s I/49
- výstavba pravobřežní komunikace

## 4 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM (IDS)

Integrovaný dopravní systém (IDS) ve Zlíně vznikl na základě smlouvy mezi společnostmi **Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o. a Českými drahami** jako státní organizací. Počátek tohoto systému nabytí platnosti k 1.1. 2002.

**ZID** neboli **Zlínská Integrovaná Doprava** je dopravní systém, který umožňuje cestujícím přepravu na území města Zlína a v přilehlých vnějších pásmech na jeden přepravní doklad. České Dráhy jsou zastoupeny v ZID osobními vlaky na trati 331 Otrokovice – Vizovice, zatímco Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s.r.o., svým trolejbusovým a autobusovým vozovým parkem.

Stěžejní body ze smlouvy o IDS mezi společnostmi Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s.r.o. a České dráhy:

- 1.) ČD (České Dráhy) přepraví v traťovém úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice, čili na trati 331, cestující ve 2. vozové třídě osobních vlaků na všechny druhy nepřenosných časových jízdenek a jednotlivých přestupných jízdenek DSZO (Dopravní společnost Zlín – Otrokovice). ČD mohou stanovit vlaky, ve kterých nebudou platit jízdenky DSZO.
- 2.) Kontrolu ve vlacích ČD provádějí zaměstnanci ČD. Zaměstnanci DSZO mohou provádět kontrolní činnost ve vlacích ČD pouze po souhlasu ČD, v doprovodu oprávněného zaměstnance ČD a na základě podmínek dohodnutých oběma smluvními stranami.
- 3.) Pokud není ve vlaku funkční ani jeden z označovačů, zaměstnanec ČD označí jízdenku kleštěmi, mimo pole, kde tiskne označovač časové a jiné údaje. [14]

Území na němž působí ZID je rozděleno do 4 pásem:

- 1.) **Pásmo A:** Zlín-Louky – Zlín-Přiluky
- 2.) **Pásmo B:** Otrokovice-Trávníky – Zlín-Louky
- 3.) **Pásmo C:** Otrokovice – Zlín-Malenovice zastávka
- 4.) **Pásmo D:** Zlín-Přiluky – Vizovice

Ve spojích ČD, a.s. se používají jednotlivé 40minutové přestupní jízdenky MHD pro jedno, dvě a čtyři použití za základní nebo zlevněné jízdné pro děti od 6 do 15 let. Dále nepřenositelné předplatní kupony za občanské (měsíční, tříměsíční, šestiměsíční), žákovské (měsíční, tříměsíční) nebo studentské (měsíční, tříměsíční) jízdné. Kupon D lze zakoupit pouze ve spojení s jiným kuponem.

Mezi dopravními prostředky lze v rámci platnosti jízdenky libovolně přestupovat. Do budoucna by mělo dojít k dalšímu rozšíření systému Integrované dopravy v rámci Zlínského kraje.

## 4.1 Železniční trať č. 331, Otrokovice – Zlín – Vizovice

### 4.1.1 Charakteristika trati

Železniční trať obsluhující úsek od Otrokovic přes Zlín až do Vizovic má označení 331. Je to trať jednokolejná vedlejší, příměstského charakteru. Její traťová rychlost je 50 km/h – 60 km/h. Celková délka současné tratě je 24,6 km.

Na této trati jsou ve směru od Otrokovic umístěny následující železniční stanice: Otrokovice, Zlín – Malenovice, Zlín – střed, Lípa nad Dřevnicí a Vizovice. Každá z těchto stanic je obsazena výpravčím s výjimkou stanice ve Vizovicích, která je obsazena komerčním pracovníkem. V úseku Vizovice – Lípa funguje „Zjednodušené řízení drážní dopravy“, což znamená, že obsluha je dirigována výpravčím z Lípy na Dřevnicí ve spolupráci se srovnávacím. [15]

Na trati se ve směru od Otrokovic nacházejí následující zastávky (tlustě jsou zvýrazněny železniční stanice):

**Otrokovice**, Otrokovice – Trávníky, Zlín – Malenovice zast., Zlín – U mlýna, **Zlín – Malenovice**, Zlín – Louky, Zlín – Prštné, **Zlín – střed**, Zlín – Dlouhá, Zlín – Podvesná, Zlín – Příluky, Želechovice nad Dřevnicí, **Lípa nad Dřevnicí**, Zádveřice, **Vizovice**.

### 4.1.2 Grafikon trati č. 331

O tzv. **grafikonu** jsem se zmiňoval již v teoretické části této bakalářské práce. Pro připomenutí, grafikon je jakýmsi jízdním řádem pro vlaky, který udává umístění vlaku v čase a místě na dané železniční trati. Zobrazuje pohyby vlaku na trati v průběhu celého dne. [13]

Grafikon pro trať 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice je uvedena v příloze P1 s názvem „Grafikon trati – 1. část (0:00 – 6:00)“ a v příloze P 2 s názvem „Grafikon trati – 2. část (6:00 – 12:00)“.

#### 4.1.3 Obsluha tratě č. 311 a její vozové vybavení

Počty osobních vlaků obsluhujících trať 331 se v průběhu týdne mění a to v závislosti na vytíženosti tratě, která z daného dne v týdnu vyplývá. O víkendu je zapotřebí méně vozů než ve všední dny.

Tab. 3. počty vozů, obsluhujících trať v jednotlivých dnech v týdnu [14]

	Výchozí počet	Konečný počet
Pondělí - Čtvrtek	30	29
Pátek	31	30
Sobota	18	18
Neděle	19	18

Trať 331 je v průběhu týdne v pracovních dnech obsluhována převážně hodinovým taktem na úseku Vizovice – Otrokovice a ve špičkách je doplněn hodinovým taktem v úseku Zlín střed – Otrokovice. Takty se navzájem prolínají a jsou od sebe odděleny půlhodinou. Jezdí zde také přímý ranní vlak v pracovní dny a to spoj Hulín – Zlín - střed a v sobotu dopoledne Zlín střed – Hulín.

Trať je obsluhována motorovými vozy řady 810 (M) a k nim přípojnými vozy s označením 010. Tyto stroje byly vyrobeny na počátku osmdesátých let. Dále je trať obsluhována novými stroji s označením 814 + 914, které jsou také známy pod názvem „Regionova“. Tyto stroje jsou nedělitelnými jednotkami a vznikly modernizací 810 a 010 ve firmě Pars Nova Šumperk. Modernizace vozů 810 a 010 na vozy 814 + 914 spočívala ve výměně skříně, úpravě rámu, výměně motoru, řídicích součástí, nový řídicí elektronický systém, úprava interiéru, zrušení WC v motorovém voze, úprava nízkopodlažní části v přívěsném voze, kde je veliké WC uzpůsobené pro invalidy a zřízení řídicího stanoviště strojvedoucího na čele vozu – tak vznikl z vozu 010 řídicí vůz 914. Při spojení dvou jednotek a propojení kabelem je možno obě tyto jednotky ovládat jen jedním strojvedoucím v čele soupravy (technika 21. století). [15]

Počty jednotlivých strojů na trati a zda tyto stroje mají zálohu zobrazuje následující tabulka:

Tab. 4. počty strojů na trati [14]

Typ stroje	Počet ks	Záloha
810	4	ano
010	6	ano
814+914 "Regionova"	2	ne

Tímto rokem (2007) by měly být dodány další dva stroje řady 814 + 914.

Následující tabulka znázorňuje, jakými kombinacemi vozů je trať obsluhována v jednotlivých dnech v týdnu:

Tab. 5. kombinace vozů na trati v průběhu týdne [14]

Den	Stroje na trati	
Pondělí	M1	2 x 814+914
Úterý	M2	
Středa	M1M	
Čtvrtek	M2M	
Pátek	M3M	
Sobota	814+914	
Neděle	kombinace	

Vysvětlivky k označení vozů:

M1 – 1 x 810

M2 – 2 x 810

M1M – 1 x 810 + 1 x 010

M2M – 1 x 810 + 2 x 010

M3M – 1 x 810 + 3 x 010

V následující tabulce jsou uvedeny některé ze základních charakteristik strojů obsluhujících trať 331. Patří k nim kapacita míst k sezení, stání a maximální rychlost:

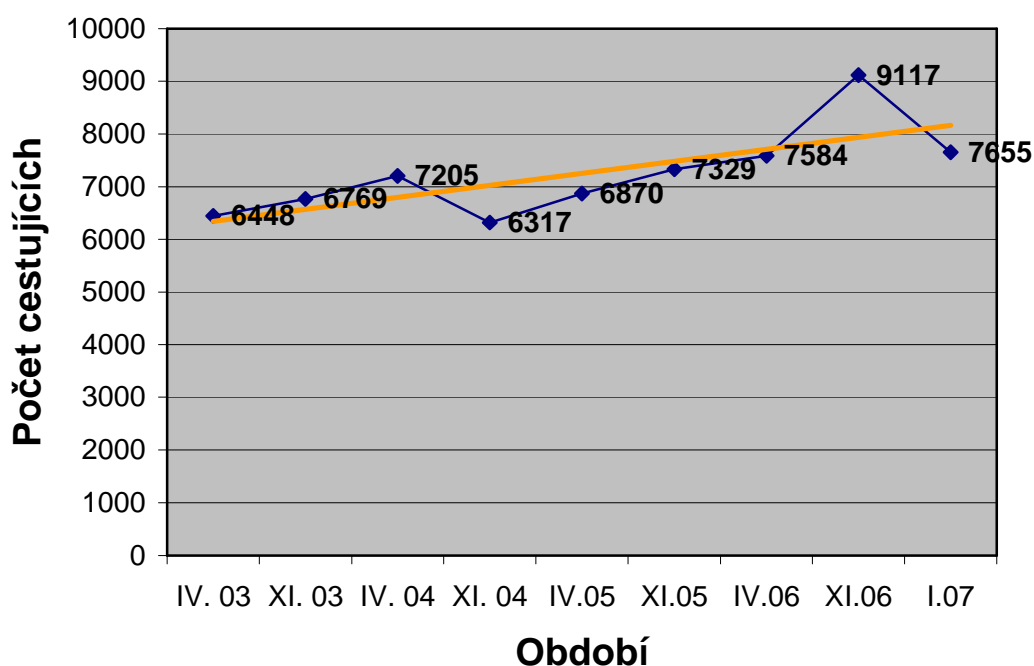
Tab. 6. základní charakteristiky vozů na trati [14]

Typ stroje	Obsaditelnost		Max. rychlost (km/h)
	Sezení	Stání	
810	55	40	80
010	62	50	80
814 + 914	84	70	80

Počet vlaků na trati 331 má vzrůstající tendenci. V současném grafikonu vlakové dopravy je trať ve špičkách vytížena téměř na maximum. Zlín má též přímé spojení s Prahou (express), který během několika let vystřídal několik kategorií.

#### 4.1.4 Počty cestujících využívajících železniční tratě č. 331 Otrokovice – Zlín - Vizovice

V následujícím grafu jsou uvedeny počty cestujících, kteří využívají služeb železniční tratě č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice. Graf sleduje období 2003 – 2006 vždy duben a listopad a rok 2007 z období ledna. Hodnoty uvedené v grafu odpovídají průměrnému počtu cestujících denně a to za dané období. [14]



Obr. 3. trend v počtu cestujících, kteří využívají tratě [14]

Z grafu lze vyčíst, že počty cestujících se v průběhu roku mění a že celkový trend v počtu přepravených cestujících mírně vzrůstá, což dokládá spojnice trendu, která je v grafu zahrnuta (zbarvena oranžově).

Podrobnější přehled o počtu přepravených cestujících je uveden v příloze P 3 s názvem „Počty cestujících využívajících trati č. 331 na všech zastávkách – 1. část“ a v příloze P 4 s názvem „Počty cestujících využívajících trati č. 331 na všech zastávkách – 2. část“. Zde jsou uvedeny počty cestujících, kteří nastoupí a vystoupí na jednotlivých zastávkách v celé délce tratě č. 331.

Tento vzrůstající trend by se dal oddůvodnit v zásadě dvěma významnými vlivy:

- 1.) **IDS – Integrovaný dopravní systém** – tento systém popsaný výše, byl uveden do provozu počátkem roku 2002. Počet lidí, kteří přicházejí na jeho výhody a učí se jej využívat stále vzrůstá.
- 2.) **Vysokoškolský vliv** – ve městě Zlín sídlí významná vysokoškolská instituce Univerzita Tomáše Bati. Tato univerzita se neustále rozrůstá a rok od roku má víc a víc studentů, kteří pocházejí z oblastí mimo město Zlín a kteří tak využívají této tratě.

## **4.2 Dopravní společnost Zlín – Otrokovice (DSZO)**

V Dopravní společnosti Zlín – Otrokovice, s.r.o. pracuje k letošnímu roku (2007) celkově 371 zaměstnanců. Převážnou část cestujících zajišťuje celkem 198 řidičů.

### **4.2.1 Vozový park MHD DSZO s.r.o.**

Vozový park je DSZO je tvořen jednak trolejbusy a autobusy, ale také autobusy s hybridním pohonem (elektrina, palivo).

#### **4.2.1.1 Infrastruktura trolejbusů v provozu MHD podniku DSZO, s.r.o.:**

Zde je uvedeno několik statistických údajů v podobě tabulek, charakterizující trolejbusový vozový park v podniku DSZO.

V Tabulce 7 jsou uvedeny počty jednotlivých druhů trolejbusů vyrobených v jednotlivých letech. Lze vyzorovat, že trolejbusy s rokem výroby 1991 mají ve vozovém parku DSZO největší zastoupení (celkem je jich 9). Naopak trolejbusy s rokem výroby 1996 mají zastoupení nejmenší.



Tab. 7. Typy a počty trolejbusů v provozu MHD DSZO, s.r.o. dle roku výroby k 31.12.2006 [16]

Typ/rok výroby	1979	1988	1990	1991	1992	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2004	2005	2006	Celkem
Tr 15 - kloubový		4	3	4	3	1	1	6	7	5	4				38
Tr 25 - kloubový													1	2	3
Tr 14 - sólo			1	5		2									8
Tr 24 - sólo												5	7	2	14
Tr 9 - sólo	1														1
<b>Celkem</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>63</b>

V Tabulce 8 jsou uvedeny počty jednotlivých druhů trolejbusů tak, jak byly uvedeny do provozu. Z tabulky tedy vyplývá že nejvíce trolejbusů bylo do provozu zavedeno v roce 1991 (Celkem 9). Naopak v roce 1996 jich bylo do provozu zavedeno nejméně (1).

Tab. 8. Typy a počty trolejbusů dle počtu zařazení do provozu MHD DSZO, s.r.o. k 31.12.2006 [16]

Typ/zařazení	1990	1991	1992	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2003	2004	2005	2006	Celkem
Tr 15 - kloubový	3	4	3	4	1	1	6	7	5	4	3	1				38
Tr 25 - kloubový														1	2	3
Tr 14 - sólo	1	5			2											8
Tr 24 - sólo													5	7	2	14
Tr 9 - sólo																1
<b>Celkem</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>63</b>

V tabulce 9 jsou uvedena vozidla, kterých se podnik DSZO zbavil v roce 2006. Tato vozidla byla vyřazena z provozu z důvodu jejich vysokého stáří a z potřeby obnovy a „omlazení“ vozového parku DSZO.

Tab. 9. Vyřazení vozidel z evidence v průběhu kalendářního roku 2006 [16]

Datum	Evid.číslo	Typ a druh drážního vozidla	Rok výroby	Stáří
25.4.2006	159	14 Tr 10/6	1991	15,1
25.4.2006	168	14 Tr 10/6	1991	14,3
20.6.2006	333	15 Tr 02/6	1990	16,1
Celkem	3			

Podobu způsobu omlazení trolejbusového vozového parku podniku DSZO dokumentuje tabulka 10.

Tab. 10. nákup nových vozidel v průběhu kalendářního roku 2006 [16]

Datum	Evid.číslo	Typ a druh drážního vozidla	Rok výroby	Pořízení
28.2.2006	213	24 Tr IRISBUS	2006	Škoda Plzeň
28.2.2006	214	24 Tr IRISBUS	2006	Škoda Plzeň
20.11.2006	402	25 Tr IRISBUS	2006	Škoda Plzeň
20.11.2006	403	25 Tr IRISBUS	2006	Škoda Plzeň
Celkem	4			

Další tabulka, tabulka 11, mapuje strukturu stáří vozidel v DSZO. Nejvýznamnějším poznatkem, který lze vyčíst z uvedené tabulky je, že Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s.r.o., ve svém vozovém parku výrazně snížila podíl trolejbusů starších než 11 let. Z 52,3% v roce 2004 na 36,5% v roce 2006.

Tab. 11. Vyřazení vozidel z evidence v průběhu kalendářního roku 2006 [16]

Struktura stáří vozidel	jednotka	Celkem		
		2004	2005	2006
trolejbusů v provozu	rok	10	8,9	9,1
trolejbusů celkem	ks	66	63	64
Počet trolejbusů	ks	35	24	24
starších 11 let	%	53	38,1	37,5

Shrnutím uvedených tabulek jsou následující poznatky:

- celkový počet trolejbusů ve vozovém parku čítá 64 ks včetně historického TR 9
- trend pro zavádění nových trolejbusů do provozu je v uvedených letech přibližně konstantní a nemá výrazně vzrůstající ani klesající tendenci
- DSZO za poslední 3 roky výrazně snížila podíl vozů starších než 11 let

Nejdůležitějším trendem, který DSZO zastává při nákupu nových strojů, je nákup nízko-podlažních bezbariérových trolejbusů, které umožňují cestování i invalidním spoluobčanům. Podíl těchto trolejbusů by měl v blízké budoucnosti činit 90% vozového parku.

Jedná se o typy Tr – 24 a Tr – 25. Tyto trolejbusy mají také výhodu hybridního pohonu (elektrický a palivový), který se využívá především v městské části Příluky a při výpadku elektrického proudu.

**4.2.1.2 Infrastruktura autobusů v provozu MHD podniku DSZO, s.r.o.:**

Tab. 12. autobusový vozový park podniku DSZO [11]

Typ vozu	Výrobce	Evidenční čísla	Období kdy byly vozy pořízeny	Počet vozů
Karosa Axer	Karosa Vysoké Mýto	906	2003	1
Karosa B731	Karosa Vysoké Mýto	655	1991	1
Karosa B741	Karosa Vysoké Mýto	813 - 814	1995 - 1996	2
Citelis 12M	Karosa Vysoké Mýto	672	2005	1
Citybus 12M	Karosa Vysoké Mýto	656 - 671	1999 - 2001	16
Citybus 18M	Karosa Vysoké Mýto	820 - 826	2002 - 2003	7
Sor B 9.5	Sor Libchavy	701 - 710	2000	10

U autobusů v podniku DSZO, s.r.o., platí totéž co pro trolejbusy. To znamená, že trendem je též obnova vozového autobusového parku se zaměřením na nízkopodlažní typy autobusů.

## 4.2.2 Počty cestujících přepravených DSZO, s.r.o.

Tab. 13. Vyřazení vozidel z evidence v průběhu kalendářního roku 2006 [16]

Přepravené osoby	jednotka	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2006/2005
Časové jízdenky	tis. osob	29296	29801,6	27900	26348	25799	25257	24960	98,82%
Jednotlivé jízdenky	tis. osob	6637,92	6114,63	7080,19	6587	7058	7244	7358,9	101,59%
Děti do 6. Let	tis. osob	1198,8	1198,8	1198,8	1320	1320	1333	1632	122,46%
Důchodci nad 70 let	tis. osob	3517,6	3520	3520	3034	3034,6	2823	2720,2	96,37%
Zaměstnanci a rodinní příslušníci	tis. osob	1105,6	1094,4	1060,8	850	850	835,2	848,64	101,61%
Ostatní volné jízdenky	tis. osob	164,8	29,6	0	0	0	0	0	0,00%
ZTP, ZTP + P	tis. osob	1389	1389	1389	1389	1389	1347	1267,2	94,05%
Skupiny studentů	tis. osob		0	0	8,55	6,9	8,52	9,21	108,10%
Přepraveno celkem	tis. osob	43309,7	43148,03	42148,8	39537	39457	38847	<b>38796</b>	99,87%

Celkový počet přepravených cestujících Dopravní společností Zlín – Otrokovice, s.r.o. byl za poslední rok (2006) 38 795 880. Sledujeme – li však vývoj celkového počtu přepravených cestujících za posledních 6 let, všimneme si, že trendem v této oblasti je téměř každoroční pokles. To platí i pro srovnání let 2005 a 2006, kdy došlo k poklesu přepravených cestujících o 0,13%. [15]

Příčiny faktu, že městskou hromadnou dopravou cestuje rok od roku čím dál tím méně lidí, můžeme shledávat v následujících bodech:

**Automobilová doprava** – rok od roku celkově vzrůstá počet osobních automobilů (celorepublikový trend)

**Autobazary** – existují dostupnější podmínky pro nákup levných vozidel, než jak tomu bylo v minulosti

**Pracovní příležitosti** – poslední dobou je zaznamenán pokles pracovních příležitostí v centru města, kdy lidé jsou nuceni dojíždět do práce i do okrajových částí města, kam MHD nezasahuje a využívají tak jiných prostředků dopravy

**Ceny pohonných hmot** – v obdobích, kdy dochází k poklesu cen pohonných hmot, dochází také k úbytku cestujících, kteří využívají MHD

**Rostoucí síť cyklostezek ve městě Zlín** – v současné době probíhá ve městě Zlín průběžná výstavba sítě cyklostezek, která je využívána stále větším počtem občanů.

## 5 CYKLOSTEZKY NA ÚZEMÍ ZLÍNA A V JEHO BLÍZKÉM OKOLÍ

Síť cyklostezek na území Zlína a v jeho okolí nemá stejně tak jako v celé ČR příliš hlubokou historii. Je to až posledních pár let, které přinesly zvýšenou poptávku občanů po tomto způsobu dopravy. Důvodem je, že v porovnání s ostatními (především západními) zeměmi Evropy, celá česká společnost teprve začíná chápat nesporné přínosy, které tento druh dopravy přináší. Roste uvědomění společnosti o zdravém životním stylu, který s sebou kromě jiných faktorů (strava, spánek...) nese i dostatek pohybu, který by měl člověk vykonávat. Nespornou výhodou je i ekologičnost jízdy na kole a cyklostezky tak představují jeden ze způsobů snížení škodlivin v ovzduší.

### 5.1 Hlavní strategie a cíle pro budování cyklostezek na území Zlína

Hlavní strategie:

- Poskytnout obyvatelům dostatek příležitostí ke změně životního stylu přispívajícího k upevňování jejich zdraví
- Snížit hladinou hluku a emisí a zkvalitnit životní prostředí

Hlavní cíle:

- Snížení nehodovosti cyklistů, zejména nejzávažnějších důsledků na životě a zdraví
- Snižování poptávky po motorizované dopravě
- Zlepšování cyklistické infrastruktury, vybudování nových specializovaných cyklistických komunikací, včetně informací a vybavení pro cyklisty

### 5.2 Současný stav cyklostezek na území města Zlín:

Budování konečné sítě cyklostezek je součástí jednoho projektu, který je v současné době ve výstavbě. Jsou budovány jednotlivé části sítě, které jsou zatím umístěny v různých částech Zlína a jeho okolí.

Mezi nejvýznamější části této cyklostezkové sítě mimo jiné v současné době patří:

- cyklostezka začínající u křižovatky ulic Padělky IX a 3. května. Pokračuje dále souběžně s ulicí a to až na sídliště Vršava, kde míjí sportovní areál. Dále pak vede skrze obec Kostelec a končí u zoologické zahrady ZOO Lešná,
- cyklostezka s počátkem stejným jako je počátek Fügnerova nábřeží, to je u fotbalového stadionu Letná. Vede přes toto a to až po křižovatku s ulicí Padělky IX. Pokračuje dále po Havlíčkově nábřeží až po Nemocnici. Zde je možno dále pokračovat po ulici Dřevnická až po konečnou trolejbusové linky č. 2, kde začíná další část cyklostezky vedoucí až na Příluky.
- další cyklostezka je součástí tzv. „Stezky zdraví“, tato vede pod majákem, k Malenovickému hradu
- krátká cyklostezka vede i skrze nově vystavěný park a dětská hřiště v prostoru na Jižních svazích u druhého segmentu

Jak vidno, cyklostezky na území Zlína mají prozatím neucelenou podobu. Tento stav by měl být změněn po vybudování zamýšlené celkové cyklostezkové sítě. Podrobný přehled o současném a plánovaném stavu cyklostezkové sítě na území Zlína je podán v **příloze P 5** nazvané „Cyklostezky – 1. část“ a v **příloze P 6** nazvané „Cyklostezky – 2.část“.



## 6 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI VE MĚSTĚ ZLÍN A JEHO OKOLÍ

Při doporučeních na zlepšení dopravní obslužnosti ve městě Zlín a jeho okolí budu vycházet především z materiálů, které již byly zpracovány a vyhodnoceny a to ať už na úrovni státní, krajské či na úrovni města Zlín. Některé z možných řešení jsem již lehce naznačil v praktické části. V této části se chystám tato řešení detailněji rozepsat.

Navrhovaná řešení se budou týkat jednotlivých druhů dopravní obslužnosti v takovém pořadí a tak, jak jsou popsány v části teoretické tak části praktické této bakalářské práce (silniční doprava, železniční doprava, městská hromadná doprava, cyklistická doprava).

Řešení, která by mohla zlepšit stav současné dopravní obslužnosti je nespočetně mnoho. Zde uvedu jen ta nejdůležitější, která by mohla danou problematiku zásadním způsobem ovlivnit.

### 6.1 Silniční doprava ve Zlíně a okolí

Jak již bylo řečeno, silniční doprava ve Zlíně a jeho okolí, představuje ze všech oblastí dopravní obslužnosti největší problém. Spolu s Jihočeským krajem patří Zlínský kraj do skupiny nejvíce postižených regionů v oblasti silniční infrastruktury. Z hlediska délky ostatních silnic nacházejících se na území kraje na km<sup>2</sup> plochy, zaujímá Zlínský kraj poslední místo s hustotou 0,526 km silnic na km<sup>2</sup>, což je 25 % pod republikovým průměrem.

Tato fakta znamenají, že pokud zůstane tento stav nezměněn, šance na rozvoj a hospodářský růst kraje v budoucnosti jsou minimální.

#### 6.1.1 Silniční doprava v okolí (ve Zlínském kraji)

Zmíněná absence rychlostních komunikací ve Zlínském kraji okamžitě evokuje jasný způsob nápravy tohoto nedostatku. A sice jejich výstavbu. Je nutno vystavět rychlostní komunikace, které co možná nejefektivněji obsáhnou zalidněnou část Zlínského kraje, zrychlí dopravu v tomto regionu a umožní rychle přístupné napojením na dálniční síť ČR.

Mezi stěžejní komunikace, které by všechny tyto požadavky měly obstarat patří následující.

### 6.1.1.1 Rychlostní komunikace R55

Plán výstavby rychlostní komunikace R55 vznikl již v roce 1993. Důvodem proč by se tato silnice měla vystavět je přetížení silničních tahy v poměrně hustě obydlené oblasti při řece Moravě. Na trase dnešní páteřní silnice I/55 leží mnoho měst v těsné blízkosti a doprava mezi nimi je vedena jejich centry (Otrokovice, Napajedla, Uherské Hradiště, Veselí nad Moravou). Intenzita dopravy v této oblasti je již dnes vysoká..

Momentálně jsou z celé R55 v provozu pouze dvě části – 1,1 km dlouhý úsek u Olomouce, spojující městské části Holice a Vsisko a obsahující mimoúrovňovou křižovátku s rychlostní silnicí R35, a **severovýchodní obchvat Otrokovic**. Ten by se v budoucnu měl stát součástí R55. Napojuje se na silnici I/49 v Otrokovicích – Kvítkovice a to na ulici 3. května mimoúrovňovou křižovátkou. Obchvat končí na severu Otrokovic před napojením na původní ulici Komenského. Celý obchvat měří 3,03 km. Jeho součástí je 8 mostů o celkové délce 376 m. Celý severovýchodní obchvat Otrokovic byl zprovozněn 27. října 2006. Jeho úplné dokončení je plánováno na listopad 2007. [8]



Obr. 4. současná podoba obchvatu Otrokovic a budoucí podoba R55 v oblasti Otrokovic [8]

#### 6.1.1.2 Rychlostní komunikace R49

První návrhy na výstavbu jsou z roku 1996, kdy byla změněna trasa pokračování dálnice D1 od Vyškova. R49 nepovede dál na Slovensko, ale bude se napojovat na D47, tudíž směr Ostrava a Polsko. Přichází však i v úvahu druhé dálniční spojení se Slovenskem (první je D2). Plánovaná část trasy D1 na Slovensko by měla být od budoucí hulínské křižovatky (u Kroměříže) nahrazena rychlostní silnicí R49. Ta se stane významnou trasou na území východní Moravy a na hranicích by měla navazovat na 19 km dlouhou slovenskou rychlostní silnici R6. Ta by se u Púchova napojovala na slovenskou dálnici D1 a tak bylo by tak zabezpečeno spojení s Tatrami a Košicemi.



Obr. 5. napojení budoucí R49 na současnou II/490 [8]

### 6.1.2 Silniční doprava ve Zlíně

V praktické části v kapitole, kde byla provedena analýza dopravy ve Zlíně, byla uvedena čísla charakterizující hlavní komunikace ve městě. Z čísel bylo patrné a také bylo zmíněno, že současné a budoucí využití těchto silnic překračuje a bude s nárůstem automobilové dopravy překračovat jejich kapacity. Z toho vyplývá nutnost výstavby projektů, které již byly zmíněny. K těmto projektům se vracím a podrobněji rozepisují jejich budoucí podobu.

#### 6.1.2.1 Rekonstrukce silnice I/49

Je jedním ze stěžejních projektů pro zlepšení situace dopravní obslužnosti ve Zlíně. Spočívá v rozšíření této silnice v určitém úseku z původní dvoupruhové na čtyřpruhovou. Důvodem pro tuto úpravu je zajištění plynulosti dopravy, která je v současné době zcela nevyho-

vující a obstarání bezproblémovějšího spojení mezi Zlínem a Otrokovicemi. Souběžně s rozšiřováním této silnice probíhá také její odhlučnění (snižování hladiny hluku) výstavbou protihlukových bariér ze strany domovní zástavby.

Celá rekonstrukce probíhá ve 3 fázích:

**První fázi** je rekonstrukce v úseku Louky – Malenovice.

V současné době probíhá **fáze druhá**, která je rozdělena na dva úseky a to od Malenovice – cihelna po Malenovice – pila. Tento úsek měří 540 metrů. Druhý úsek Malenovice – Pila až Malenovice – sídliště měří 1200 metrů. Celá druhá fáze by měla probíhat celý rok 2007 a 2008.

Po dokončení této fáze bude započata **fáze třetí** a to v úseku od zastávky Malenovice – sídliště až po nově vybudovaný obchvat v Otrokovicích. Tato je etapa je zatím projektována. [15]

#### **6.1.2.2 Propojení rychlostní komunikace R49 s I/49**

Je dalším z důležitých projektů, který má pozitivně ovlivnit dopravní obslužnost ve Zlíně.

Celý projekt je opět rozdělen do tří úseků:

**Prvním úsekem** je přivaděč z rychlostní R49 po křižovatku III/4911 Kostelec, kde odbočení na silnici III/4911 směrem do Kostelce, má být provedeno mimoúrovňovou křižovatkou.

**Druhý úsek** začíná za touto mimoúrovňovou křižovatkou, vede skrze sídliště Vršava a končí nově vybudovaným kruhovým objezdem umístěným na řece Januštici za obchodním střediskem Kaufland, pod garážemi. Důvodem pro zrekonstruování tohoto úseku je to, že již v současné době je v zastavěné čisti Zlína překročena kapacita dvoupruhové komunikace, silnice II/490. Přivedením rychlostní silnice R49 od Hulína po Fryšták se pak navíc zvýší zátěž stávající II/490, která se stane přivaděčem pro Zlín a dále pak propojením se silnicí I/49 i přivaděčem pro přilehlé území. Rekonstrukce tohoto úseku se týká směrových a šířkových úprav a nebude vyžadovat výstavbu protihlukových bariér. V ohledu na modelové zatížení stávající silniční sítě pro rok 2030 při realizaci R49, kdy bude průjezdnost ulice Sokolská 44 900 vozů/24 h, se počítá s vybudováním čtyřpruhové komunikace.

**Třetím úsekem** je obchvat Zálešné, který začíná okružní křižovatkou na Zálešné a napojuje se na silnici I/49. Trasa obchvatu je vedena východně podél zástavby, dále se před tokem Dřevnice napojuje na stávající komunikaci Podvesná XVII, kterou sleduje a na konci se napojuje na silnici I/49. Hlavními problémy tohoto úseku je jeho vedení zastavěným územím Zlína s rozsáhlou obytnou a vilovou zástavbou v těsné blízkosti nemocnice, což se jeví jako nejvíce problémové.

V současné době již probíhají přípravy na zahájení stavby obchvatu. Probíhá asanace (demolice) cihlových půldomků, umístěných před Nemocnicí T. Bati. [15]

### **6.1.2.3 Výstavba pravobřežní komunikace**

Tento návrh se na rozdíl od předchozích dvou pohybuje stále a dlouho pohybovat bude jen v rovině teoretické. Započetí stavby se předpokládá asi za 20 let. V současné době probíhá pouze změna územního plánu, němž má být zanesen koridor, ve kterém se výstavba silnice musí pohybovat.

Pravobřežní komunikace povede z Otrokovic do Zádveřic, kde se napojí na rychlostní komunikaci. V současné době přicházejí v úvahu 3 varianty, jež mají společnou západní část, kde se komunikace má napojovat na obchvat v Otrokovicích.

První variantou by mohlo být rozptýlení dopravy po Zlíně a navázání komunikace na rozšířenou želechovickou komunikaci. Takto by však nesplňovala význam pravobřežní komunikace, jelikož by plynule nevedla z Otrokovic do Zádveřic. Další možností by bylo vybudování pěti různě dlouhých tunelů po celé trase. V tomto případě by však náklady na výstavbu byly neúměrné jejich využití. Poslední variantou by byla výstavba jednoho velkého tunelu pod celou třídou Tomáše Bati, který by mohl vyústit prakticky kdekoliv.

Důvodem, proč by měla být tato asi 15 kilometrů dlouhá komunikace vybudována je ulehčení zlínské dopravě, která je nyní příliš hustá. Její výstavbou by bylo docíleno mnohem většího komfortu a rychlejšího přejezdu přes Zlín.

## **6.2 Železniční doprava (trať č.331)**

Budoucnost železniční tratě č. 311, Otrokovice – Zlín – Vizovice by měla spočívat v následujících krocích:

- elektrifikaci tratě

- zdvoukolejnění tratě
- nasazení komfortnějších souprav „Regionova“ a „Desiro“
- modernizace některých nádražních budov
- prodloužení tratě do Valašské Polanky resp. Horní Lideče

**Elektrifikace tratě** by měla započnout v roce 2009 a rekonstrukce úseku dlouhého 25 km by měla trvat 2 roky. Investiční náklady jsou odhadovány ve výši 3 mld. Kč. Elektrifikací se docílí jednak odhlučnění trati, tak zrychlení trati a v konečném důsledku i omezení škodlivin v ovzduší. Při rekonstrukci tratě se počítá i se **zdvoukolejněním tratě** a to v úseku mezi Otrokovicemi a Zlínem. Do roku 2013 by se potom měly na trati objevit další soupravy „**Regionova**“ a „**Desiro**“ (dohromady 7). **Modernizací** by také měly projít některé z **nádražních budov**, mezi než patří i ta ve stanici Zlín – střed, která bude přeměněna na moderní přestupní terminál mezi železniční, městskou a linkovou autobusovou dopravou.

Další kapitolou je modernizace tratě v souvislosti s její **dostavbou** z Vizovic do Valašské Polanky. Vybudování trati v této prodloužené podobě je v souladu s původními plány podnikatele Tomáše Bati a bude v maximálně možné míře využívat zemní těleso dráhy budované ve 30. a 40. letech.

Potřeba této dostavby je v současné době vyvolána zejména vzájemnou polohou krajského města Zlína a významných měst Zlínského kraje Vsetín, Valašské Meziříčí a Rožnov pod Radhoštěm. Tato města mají se Zlínem spojení jen po silnici přes Hostýnské a Vizovické vrchy. Dalším důvodem je i napojení Zlína na dálkovou dopravu ve směru na Slovensko. Délka prodloužené tratě je 17,670 km. Trať bude jednokolejná a elektrizována. Budou zřízeny zastávky Vizovice, Lutonina, stanice Jasenná, zastávky Ublo, Bratřejov, Pozděchov a stanice Prlov. Před Valašskou Polankou bude vybudován kolejový triangl pro přímé zaústění jak do Vsetína, tak i do Horní Lideče. Na trati je navržen tunel u obce Pozděchov o délce 910 m a tunel před Valašskou Polankou o délce 320 m. Studií odhadované investiční náklady by se měly pohybovat okolo 4,6 mld. Kč.

### 6.3 Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava je koncipována tak, že v této oblasti neregistrujeme výraznější poptávku po rozšíření působnosti MHD či jiných požadavků vedoucích ke zlepšení. Podnik

DSZO navíc modernizuje vozový park a služby cestujícím, proto zde není třeba žádných zásahů.

#### 6.4 Rozvoj cyklostezek ve městě Zlín a jeho okolí

Hlavní myšlenkou pro rozvoj sítě cyklostezek ve městě Zlín a jeho okolí je vybudování tzv. „**Základní kostry**“. Tu tvoří tzv. „**páteřní**“ cyklostezka (v orientaci **východ – západ**), na kterou navazují radiální stezky a trasy do jednotlivých sídelních útvarů nebo turistické trasy do okolí.

Hlavním smyslem této cyklostezky je dopravní propojení měst a obcí a městských částí v aglomeraci Zlína a zlínského údolí (zlepšení dopravní obslužnosti). Tato stezka by měla vést mimo komunikace s automobilovým dopravním ruchem (linie vedoucí celým údolím řeky Dřevnice, **viz. přílohy: „Cyklostezky 1“, „Cyklostezky 2“**). [15]

Zdůvodněním pro výstavbu navrhované „páteřní“ cyklostezky jsou následující faktory:

- geografická poloha centra a příměstských částí
- požadavek obyvatel z dopravního průzkumu, který proběhl formou ankety v prosinci 2003
- zabezpečení docházky lidí do zaměstnání, pro významné firmy s větším počtem pracovníků (Barum Otrokovice, ZPS, Baťovy závody, Tescoma)
- zpřístupnění sportovních zařízení, nákupních středisek
- příjemné prostředí nábřežních hrázek lemovaných stromořadím
- napojení na regionální trasy

##### **Etapovost výstavby „páteřní cyklostezky:**

Z výsledku ankety a veřejného projednání vyplývá, že nejdůležitějším úkolem pro zajištění cyklistické dopravy ve Zlínském regionu je propojení východ – západ. Tedy vybudovat kvalitní a bezpečnou tzv. „páteřní“ cyklostezku.

Celá trasa „páteřní“ cyklostezky V-Z v hranicích Velkého Zlína je dlouhá 15,5 km. Při předpokládané šířce 3,0 m jsou orientační investiční náklady cca 60 mil. Podle vyjádření zástupce města rozpočet uvažuje v roce 2005 s částkou 7 mil. Kč na výstavbu cyklostezek.



Na základě výše uvedených skutečností je nutné postupovat s realizací po etapách. Každé etapě bude odpovídat určitý úsek, který v celé délce řeší určitou část území s napojením na vedlejší trasy. Některé úseky by mohly být zrealizovány v rámci souvisejících staveb (rekonstrukce komunikace a parkoviště u nemocnice, obchvat Zálešná).

Z celé trasy cyklostezky V – Z lze považovat za nejdůležitější úseky v následujícím pořadí:

- 1. etapa** – úsek před nemocnicí
- 2. etapa** – úsek v části Zálešná a Kůty
- 3. etapa** – lávka u stadionu Letná - žel. Nádraží

Výše uvedena etapovost se týká pouze „páteřní“ cyklostezky V-Z. Celková síť cyklostezek a cyklotras je daleko rozsáhlejší a její postupné budování bude záležitostí priorit a dostatku finančních prostředků.

## 7 ZÁVĚR

Závěrem bych si dovilil shrnout všechny poznatky dosud uvedené v této bakalářské práci. Cílem práce bylo zmapovat jednotlivé možnosti přepravy na území města Zlína, vyhodnocení jejich kvalit a zhodnocení jejich nedostatků. V případech nedostatků se na tyto nedostatky zaměřit a navrhnout jejich případnou nápravu.

Z analyzovaných oblastí vychází jednoznačně nejhůř analýza silniční sítě a to jak ve městě Zlín, tak v celém Zlínském kraji. Největším problémem v této oblasti je nedostatečná kapacita silnic, které často vedou skrze vysoce obydlené oblasti a které jsou tak přetěžovány výrazným způsobem již v současné době a jejich přetěžování se v průběhu několika let mnohem výrazněji zvýší. Dalším velkým problémem silniční sítě ve Zlínském kraji je její mnohdy katastrofální stav z hlediska kvality. Největším nedostatkem, však stále zůstává absence dálničních komunikací a rychlostních komunikací. V současné době jsou v kraji pouhé 3,03 km rychlostních silnic (obchvat Otrokovic, součást zamýšlené R55), což v tomto ohledu řadí kraj na poslední místo mezi všemi kraji v ČR. Jak již bylo zmíněno, tak kvalitní dopravní infrastruktura se ve veliké míře podílí na hospodářském růstu regionu. Je v zájmu kraje, aby pro zlepšení tohoto stavu něco dělal. Hrozí jinak, že Zlínský kraj dále bude čelit stagnaci, či dokonce úpadku v oblasti hospodářského vývoje. Je zřejmé že podnětů ke zlepšení situace je mnoho a stejně tak je mnoho i navrhovaných projektů, týkající se této problematiky. Je na státu, případně na kraji a případně i na obcích kterému z těchto projektů určí nejvyšší prioritu a do kterého se rozhodnou investovat finanční prostředky, které jsou jak známo značně omezené.

Z toho tedy vyplývá, že některé z uvedených projektů, jako je plán výstavby R55, R49 či „pravobřežní komunikace“, které patří mezi velmi nákladné, nemohou být a nebudou zrealizovány v průběhu 5, 10 možná ani 20 let. Proces revitalizace silniční sítě ve Zlínském kraji bude nákladný a velmi zdlouhavý. Pokud však kraj nechce čelit již uvedeným hrozbám, je třeba začít s nápravou již teď a dle mého názoru tak i v rámci možností i činí.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Monografie

- [1] BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. *Teorie regionálního rozvoje*. Praha: Univerzita Karlova, 2002. ISBN 80-246-0384-5.
- [2] ŘEZNÍČEK, B., ŠARADÍN, P. *Marketing v dopravě*. Praha: Grada publishing, spol. s r.o., 2001. ISBN 80-247-0051-4.
- [3] MELICHAR, V., JEŽEK, J. *Ekonomika dopravního podniku*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. ISBN 80-7194-711-3.
- [4] EISLER, Jan. *Úvod do ekonomiky dopravy*. 1. vydání. Praha : Codex Bohemia, 1998. 281 str. ISBN 80-85963-54-X.
- [5] PAYNE, Adrian. *Marketing služeb*. 1. vydání. Praha : Grada, 1996. 247 str. ISBN 80-7169-276-.

### Internetové zdroje

- [6] Zlínský kraj [on-line]. [cit. 2007-03-27]. Dostupné z WWW:  
<<http://www.zlinskykraj.net>>.
- [7] Zlínský kraj [on-line]. [cit. 2006-11-12]. Dostupné z WWW:  
<<http://www.kr-zlinsky.cz>>.
- [8] České dálnice [on-line]. [cit. 2006-08-02]. Dostupné z WWW:  
<<http://www.ceskedalnice.cz>>.
- [9] Ředitelství silnic a dálnic ČR [on-line]. [cit. 2006-03-16]. Dostupné z WWW:  
<<http://www.rsd.cz>>.
- [10] Mapy ČR na vyhledávači Centrum [on-line]. [cit. 2007-05-17]. Dostupné z WWW:  
<<http://www.centrum.cz>>.

[11] MHD Info [on-line]. [cit. 2006-11-19]. Dostupné z WWW:

<[<http://www.mhdinfo.net/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=6centrum.cz>>.](http://www.</a></p></div><div data-bbox=)

#### Další Zdroje

[12] *Generel dopravy Zlínského kraje* [on-line]. [cit. 2006-04-30]. Dostupné z WWW:

<<http://extranet.kr-zlinsky./dynamicke/uprs>>.

[13] Osobní pohovory se zástupkyní Odboru dopravy a silničního hospodářství Magistrátu města Zlín, paní Klinkovskou.

[14] Osobní pohovory s přednostou stanice Zlín – střed, panem Jahodou a panem Maňáskem.

[15] Konzultace prostřednictvím e-mailu s výpravčím na stanici Zlín – střed.

[16] Osobní pohovor s panem Nosálkem z DSZO, s.r.o.

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

DP MHD	Dopravní podnik MHD
MHD	Městská hromadná doprava
ČD	České dráhy
NUTS	Územní statistická jednotka

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obr. 1. rozmístění komunikací I., II. a III. třídy ve Zlínském kraji [6] .....	28
Obr. 2. vyznačení významných komunikací na území Zlína a zaznačení výsledků sčítání dopravy odpovídající Tabulce 2 [10] .....	32
Obr. 3. trend v počtu cestujících, kteří využívají tratě [14] .....	39
Obr. 4. současná podoba obchvatu Otrokovic a budoucí podoba R55 v oblasti .....	51
Obr. 5. napojení budoucí R49 na současnou II/490 [8] .....	52

**SEZNAM TABULEK**

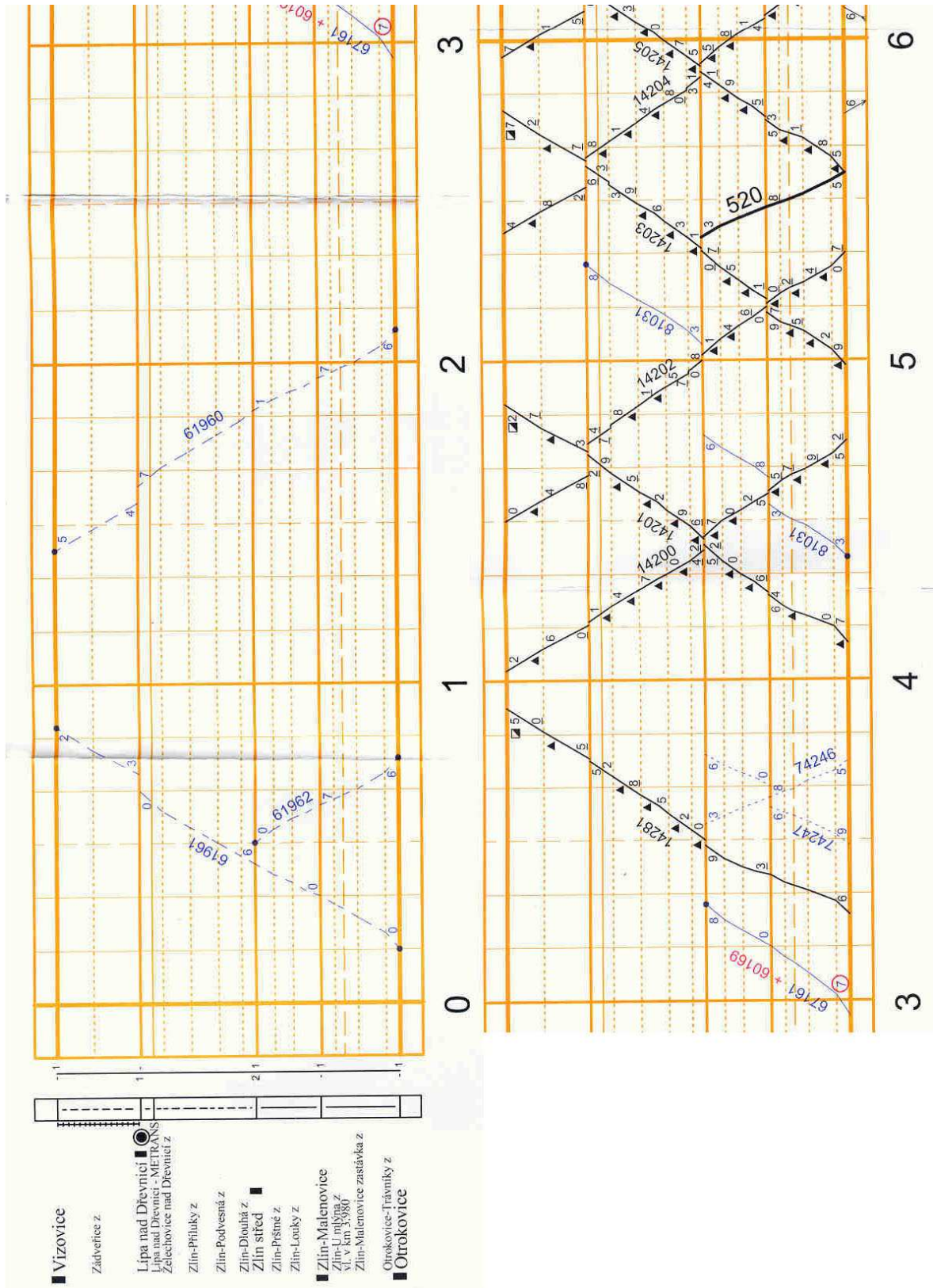
Tab. 1. kilometráž silnic I., II., a III. třídy v jednotlivých okresech.....	29
Tab. 2. sčítání dopravy ve městě Zlín za rok 2005 [13].....	31
Tab. 3. počty vozů, obsluhujících trať v jednotlivých dnech.....	36
Tab. 4. počty strojů na trati [14] .....	37
Tab. 5. kombinace vozů na trati v průběhu týdne [14] .....	37
Tab. 6. základní charakteristiky vozů na trati [14] .....	38
Tab. 7. Typy a počty trolejbusů v provozu MHD DSZO, s.r.o. dle roku výroby k 31.12.2006 [16] .....	41
Tab. 8. Typy a počty trolejbusů dle počtu zařazení do provozu MHD DSZO, s.r.o. k 31.12.2006 [16] .....	41
Tab. 9. Vyřazení vozidel z evidence v průběhu kalendářního roku 2006 [16].....	42
Tab. 10. nákup nových vozidel v průběhu kalendářního roku 2006 [16].....	42
Tab. 11. Vyřazení vozidel z evidence v průběhu kalendářního .....	43
Tab. 12. autobusový vozový park podniku DSZO [11].....	44
Tab. 13. Vyřazení vozidel z evidence v průběhu kalendářního roku 2006 [16].....	45

**SEZNAM PŘÍLOH**

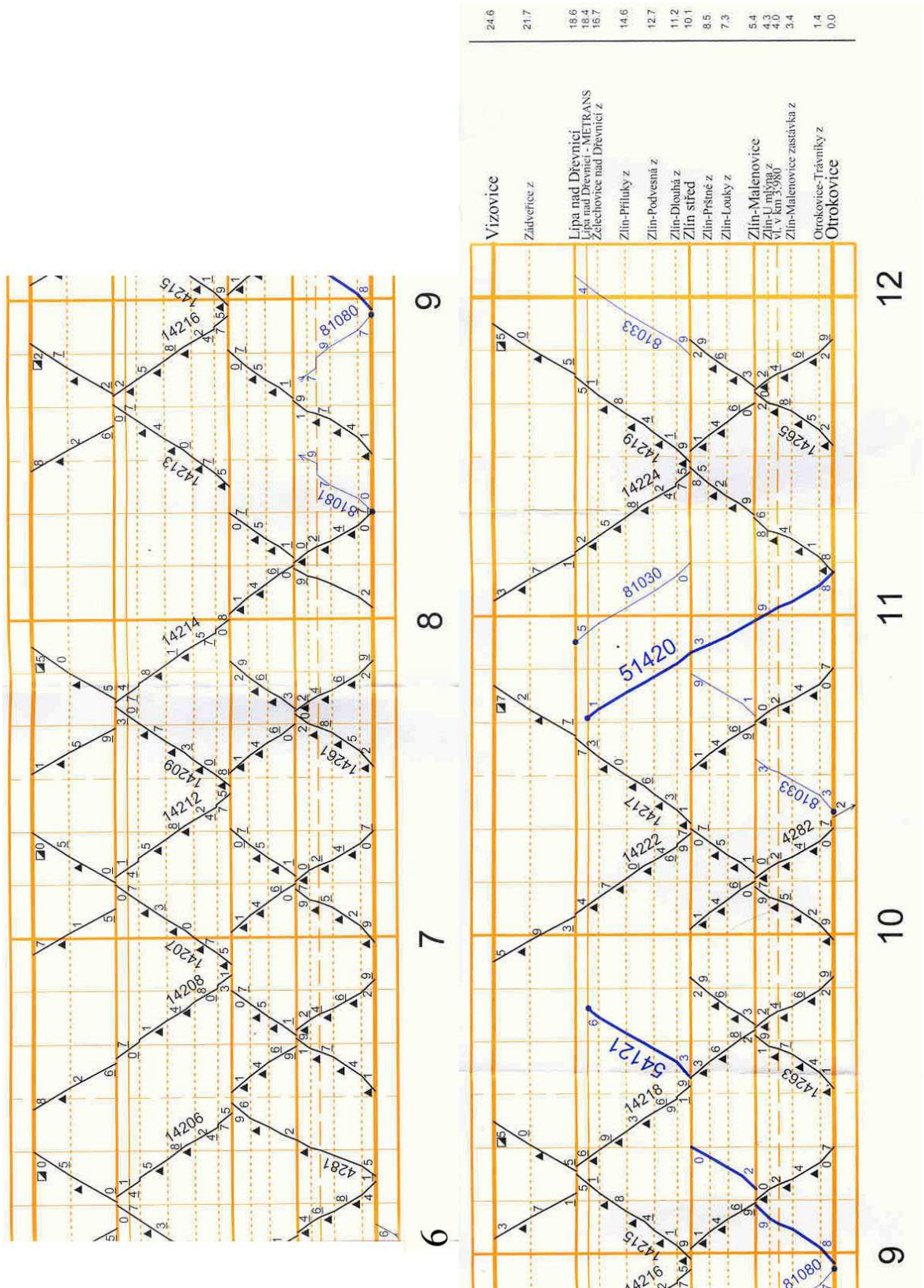
- P1 Grafikon trati č. 331 – 1. část (0:00 – 6:00)
- P2 Grafikon trati č. 331 – 2. část (6:00 – 12:00)
- P3 Počty cestujících využívajících trati č. 331 na všech zastávkách – 1. část
- P4 Počty cestujících využívajících trati č. 331 na všech zastávkách – 2. část
- P5 Cyklostezky - 1. část
- P6 Cyklostezky – 2. část



# PŘÍLOHA P I: GRAFIKON TRATI Č. 331 – 1. ČÁST (0:00 – 6:00)



# PŘÍLOHA P 2: GRAFIKON TRATI Č. 331 – 2. ČÁST (6:00 – 12:00)





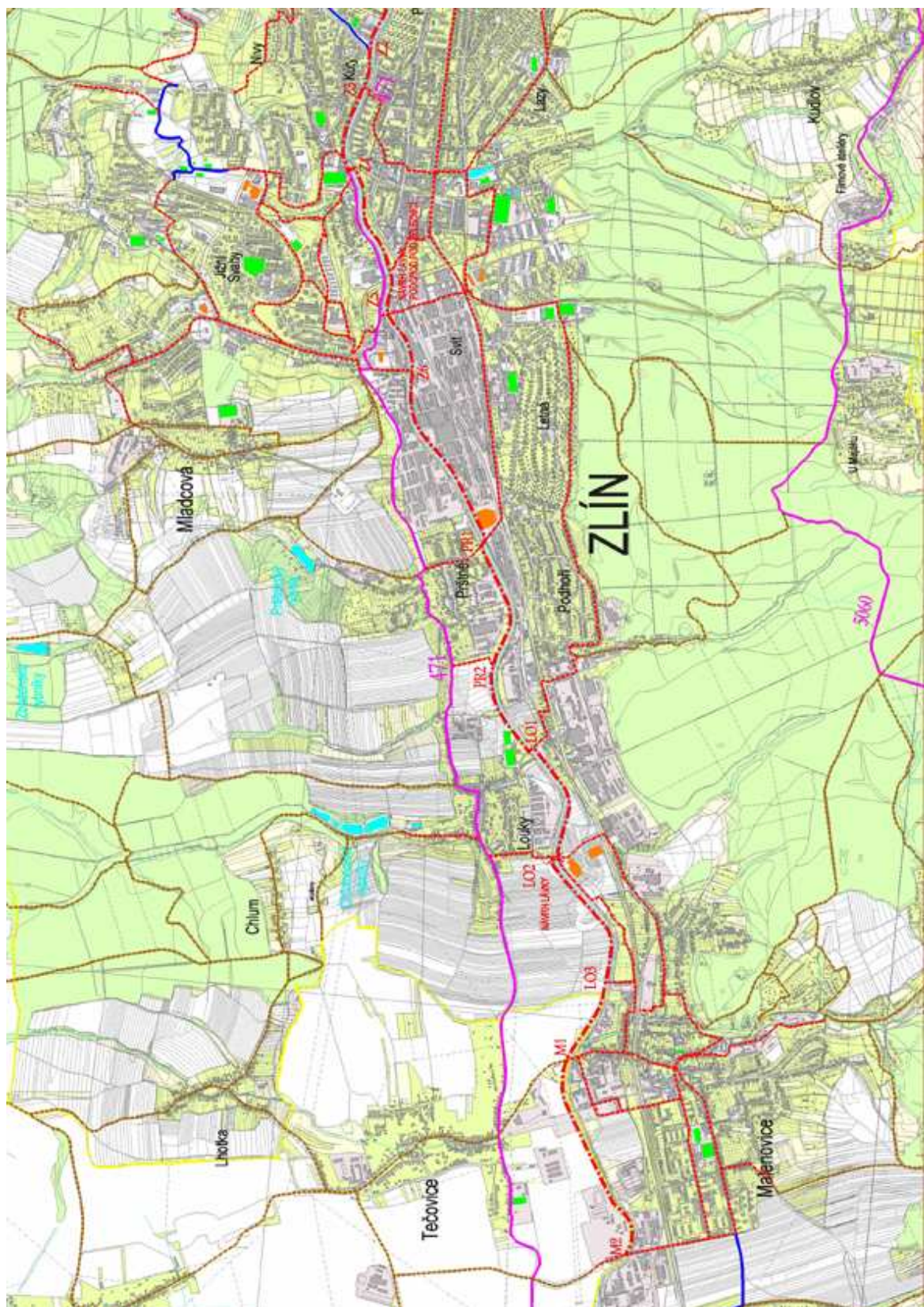
**PŘÍLOHA P 3: POČTY CESTUJÍCÍCH VYUŽÍVAJÍCÍCH TRATI Č.  
331 NA VŠECH ZASTÁVKÁCH – 1. ČÁST**

období:	IV. 03		XI. 03		IV. 04		XI. 04	
směr tam	nást	výst	nást	výst	nást	výst	nást	výst
Otrokovice	1475	0	1683	0	1797	0	1621	0
Otrokovice-Trávníky	110	6	139	6	175	6	136	2
Zlín-Malenovice zast.	168	87	180	92	222	114	188	98
Zlín-U mlýna	94	35	106	40	113	49	91	38
Zlín-Malenovice	42	39	38	38	49	43	39	35
Zlín-Louky	54	56	60	69	60	64	47	56
Zlín-Prštné	131	178	110	196	116	230	99	176
Zlín střed	602	1001	549	1183	613	1254	552	2106
Zlín-Dlouhá	242	88	219	91	264	117	223	97
Zlín-Podvesná	189	102	156	101	192	126	162	103
Zlín-Příluky	39	83	37	74	41	79	32	75
Želechovice n.Dřevnicí	57	338	47	317	46	343	38	315
Lípa n.Dřevnicí	38	192	44	179	42	217	35	197
Zádveřice	37	198	43	187	39	206	27	188
Vizovice	0	1370	0	1342	0	1507	0	3728
<b>směr zpět</b>								
Vizovice	884	0	884	0	900	0	766	0
Zádveřice	201	26	200	21	219	25	194	15
Lípa n.Dřevnicí	208	42	187	33	215	31	196	22
Želechovice n.Dřevnicí	342	34	344	38	358	33	343	27
Zlín-Příluky	53	50	53	47	62	49	56	39
Zlín-Podvesná	138	146	165	141	183	157	166	141
Zlín-Dlouhá	135	226	143	199	162	252	141	227
Zlín střed	812	574	965	581	910	572	817	518
Zlín-Prštné	175	100	185	90	191	103	161	88
Zlín-Louky	48	62	57	59	56	61	47	53
Zlín-Malenovice	37	52	38	61	40	75	26	52
Zlín-U mlýna	52	78	50	89	58	96	49	75
Zlín-Malenovice zast.	76	173	78	180	77	219	62	194
Otrokovice-Trávníky	9	92	9	121	5	130	3	106
Otrokovice	0	2130	0	2435	0	2334	0	6329

**PŘÍLOHA P 3: POČTY CESTUJÍCÍCH VYUŽÍVAJÍCÍCH TRATI Č.  
331 NA VŠECH ZASTÁVKÁCH – 2. ČÁST**

Období:	IV.05		XI.05		IV.06		XI.06		I.07	
směr tam	nást	výst	nást	výst	nást	výst	nást	výst	nást	výst
Otrokovice	1767	0	1870	0	1888		2406		2107	
Otrokovice-Trávníky	149	7	136	9	182	8	208	13	156	14
Zlín-Malenovice zast.	199	120	184	106	203	112	287	163	208	103
Zlín-U mlýna	81	45	104	48	109	54	136	83	97	64
Zlín-Malenovice	0	0	52	47	62	63	77	70	59	60
Zlín-Louky	58	58	53	57	66	80	67	109	53	76
Zlín-Prštné	103	178	114	203	113	246	117	282	101	253
Zlín střed	591	1115	694	1188	647	1321	741	1751	614	1436
Zlín-Dlouhá	240	118	234	138	220	134	208	168	207	143
Zlín-Podvesná	197	125	201	137	193	127	194	170	172	159
Zlín-Přiluky	44	88	41	83	180	72	37	86	41	79
Želechovice n.Dřevnicí	43	399	46	407	46	523	44	432	48	384
Lípa n.Dřevnicí	31	204	36	242	44	197	44	228	42	206
Zádveřice	44	240	37	230	35	207	29	231	28	200
Vizovice	0	1340	0	1401		923		914		837
<b>směr zpět</b>										
Vizovice	863	0	841	0	805		841		847	
Zádveřice	214	35	227	26	208	31	220	33	203	39
Lípa n.Dřevnicí	197	35	230	36	205	47	246	64	226	59
Želechovice n.Dřevnicí	394	32	390	34	395	36	414	42	359	43
Zlín-Přiluky	63	40	63	46	71	50	65	52	76	46
Zlín-Podvesná	179	164	179	169	171	170	225	179	182	161
Zlín-Dlouhá	154	224	163	212	160	232	179	211	172	197
Zlín střed	893	618	1008	628	1130	608	1648	702	1171	672
Zlín-Prštné	166	98	185	103	215	110	319	127	229	104
Zlín-Louky	0	0	58	68	51	69	112	76	57	67
Zlín-Malenovice	44	64	31	60	38	65	51	89	43	72
Zlín-U mlýna	69	82	64	91	56	96	89	159	69	106
Zlín-Malenovice zast.	78	185	79	204	81	176	98	226	76	217
Otrokovice-Trávníky	9	139	9	128	10	151	15	210	12	149
Otrokovice	0	2282	0	2438		1683		2235		1740

## PŘÍLOHA P 5: CYKLOSTEZKY – 1. ČÁST





## PŘÍLOHA P 6: CYKLOSTEZKY – 2. ČÁST

