

Návrh projektu na zlepšení dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji

Adéla Jarcovjáková

Bakalářská práce
2019



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
akademický rok: 2018/2019

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Adéla Jarcovjáčková**
Osobní číslo: **M16279**
Studijní program: **B6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Návrh projektu na zlepšení dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji**

Zásady pro vypracování:

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

I. Teoretická část

- Charakterizujte základní pojmy z oblasti dopravy.
- Popiště základní druhy dopravy.

II. Praktická část

- Analyzujte dopravní obslužnost Zlínského kraje.
- Analyzujte strategické a koncepční dokumenty Zlínského kraje.
- Provedte SWOT analýzu dopravní infrastruktury Zlínského kraje.
- Navrhněte vhodné opatření pro zlepšení dopravní obslužnosti Zlínského kraje.

Závěr

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

Seznam odborné literatury:

**ZELENÝ, Lubomír. Osobní přeprava. Praha: ASPI, 1. vyd. 2007, 351 s.
ISBN 978-80-7357-266-2.**
**BAŤA, Jan Antonín. Budujme stát: Ipro 40.000,000 lidí. 3. vyd. Krávná Lípa: Bystřany;
Litvínov: Marek Belza ; Sozat ; Agentura Victory, 2013, 158 s. Lusitanica, sv. 7.
ISBN 978-80-87116-25-8.**
**TANIGUCHI, Eiichi, T. F. FWA a Russell G. THOMPSON. Urban transportation and
logistics: health, safety, and security concerns. Boca Raton: CRC Press, Taylor & Francis
Group, 2014. ISBN 978-1-4822-0909-9.**

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Lukáš Danko, Ph.D.**
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání bakalářské práce: **14. prosince 2018**
Termín odevzdání bakalářské práce: **14. května 2019**

Ve Zlíně dne 14. prosince 2018

L.S.

doc. Ing. David Tuček, Ph.D.
děkan

RNDr. Pavel Bednář, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORKY BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk bakalářské práce bude uložen na elektronickém nosiči v příruční knihovně Fakulty managementu a ekonomiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byla jsem seznámena s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen připouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

1. že jsem na bakalářské práci pracovala samostatně a použitou literaturu jsem citovala. V případě publikace výsledků budu uvedena jako spoluautor.
2. že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 14. května 2019

Jméno a příjmení: Adéla Jarcovjáková

.....

podpis diplomanta

ABSTRAKT

Bakalářská práce se zabývá analýzou dopravní obslužnosti Zlínského kraje. Úvod teoretické části se zaměřuje na správné pochopení pojmu, vymezení a charakteristiku základních termínů z dané problematiky. Dále je provedeno rozčlenění dopravy podle prostředí a doplněno o vybranou legislativu z oblasti konkrétního druhu dopravy. Rovněž jsou vymezeny ekonomické aspekty dopravy. Závěr teoretické části je zaměřen na pochopení vlivu regionální politiky na dopravu. Druhá část práce obsahuje charakteristiku i vymezení území Zlínského kraje a ukazuje současný stav dopravní obslužnosti regionu. Provedena je analýza vybraných strategických a koncepčních dokumentů pro Zlínský kraj. Na základě informací vycházejících z prostudované literatury a dokumentů je sestavena SWOT analýza. V závěru práce je navržen projekt na zlepšení podmínek dopravní obslužnosti zaměřený na řešení situace ve městě Zlín. Prakticky využitelný je však i pro další města nejen východní Moravy, která se potýkají s narůstající intenzitou dopravy.

Klíčová slova: doprava, dopravní infrastruktura, dopravní obslužnost, dopravní síť, integrovaný dopravní systém, Zlínský kraj

ABSTRACT

A The Bachelor thesis focuses on the analysis of transport services in the Zlín Region. The introduction of the theoretical part addresses the definition, characteristics and correct understanding of basic concepts of the issue. There is also a division of traffic according to the environment and it is completed by selected legislation in the field of specific types of transport. The economic aspects of transport are also defined. The conclusion of the theoretical part is focused on the impact of the regional policy on transport. The second part of the thesis includes the characteristics and definition of the Zlín Region area, and shows the current condition of transport services in the region. The analysis of the selected strategic and conceptual documents for the Zlín Region has been accomplished. Based on the information arising from the examined literature and documents the SWOT analysis has been compiled. In the conclusion of the thesis the project for improvement of transport services and situation that focuses on a complex solution in the town of Zlín has been proposed. However, the

project can be practically used even for other towns, not only in East Moravia, that face intense transport.

Keywords: transport, transport infrastructure, transport services, transport network, integrated transport system, Zlín region

Děkuji panu Ing. Lukáši Dankovi, Ph.D., za odbornou pomoc a vedení, jeho vstřícný přístup a povzbuzení, které mi v průběhu zpracování bakalářské práce poskytl.

Děkuji všem blízkým za podporu a trpělivost během celého mého studia.

„Jsou tři druhy hodnot, které potřebujete v jakékoliv práci na světě: kapitál, vědomosti a svoboda.“

Tomáš Baťa

OBSAH

ÚVOD	10
CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE	11
I TEORETICKÁ ČÁST	12
1 DOPRAVA	13
1.1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ V DOPRAVĚ	15
1.1.1 Doprava	15
1.1.2 Přeprava.....	15
1.1.3 Dopravní síť	15
1.1.4 Dopravní infrastruktura	15
1.1.5 Dopravní dostupnost	16
1.1.6 Integrovaný dopravní systém (IDS)	16
1.1.7 Dopravní obslužnost.....	17
1.2 KLASIFIKACE DOPRAVY	18
2 FORMY DOPRAVY PODLE PROSTŘEDÍ	20
2.1 SILNIČNÍ DOPRAVA	20
2.1.1 Členění pozemních komunikací	21
2.1.2 Vybrané zákony z oblasti silniční dopravy	22
2.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	23
2.2.1 Vybrané zákony z oblasti železniční dopravy.....	24
2.3 CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA.....	25
2.4 VODNÍ DOPRAVA	26
2.4.1 Vnitrozemská vodní doprava	27
2.4.2 Námořní doprava.....	28
2.4.3 Vybrané zákony z oblasti vodní dopravy.....	28
2.5 LETECKÁ DOPRAVA	28
2.5.1 Vybrané zákony z oblasti letecké dopravy.....	30
3 EKONOMICKÉ ASPEKTY DOPRAVY	31
3.1 SOUKROMÉ A SPOLEČENSKÉ NÁKLADY A PŘÍNOSY	31
3.2 EXTERNALITY	31
3.3 EKONOMICKÉ NÁSTROJE	32
3.3.1 Poplatky a daně	32
3.3.2 Spotřební a silniční daň.....	33
3.3.3 Zpoplatnění dopravní infrastruktury	33
3.4 DOTACE	33
3.5 OBCHODOVATELNÁ POVOLENÍ	33
3.6 POJIŠTĚNÍ	34
4 VLIV REGIONÁLNÍ POLITIKY A REGIONÁLNÍHO ROZVOJE NA DOPRAVU	35
5 STRATEGICKÉ DOKUMENTY ČESKÉ REPUBLIKY V OBLASTI	

DOPRAVY	36
5.1 VYBRANÉ STRATEGICKÉ DOKUMENTY ČR	36
II PRAKTICKÁ ČÁST	38
6 VYMEZENÍ A CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ.....	41
7 VÝVOJ VYBRANÝCH UKAZATELŮ VE ZLÍNSKÉM KRAJI	43
7.1 VÝVOJ POČTU OBYVATEL	43
7.2 MÍRA NEZAMĚSTNANOSTI OBYVATEL KRAJE.....	43
7.3 ZDRAVOTNICKÁ ZAŘÍZENÍ.....	44
7.4 SOCIÁLNÍ ZAŘÍZENÍ	44
7.5 VZDĚLÁVACÍ ZAŘÍZENÍ	44
7.6 CESTOVNÍ RUCH	44
8 ANALÝZA STRATEGICKÝCH DOKUMENTŮ ZLÍNSKÉHO KRAJE	46
8.1 GENEREL DOPRAVY ZLÍN	46
8.1.1 Analytická část Generelu dopravy	47
8.1.2 Návrhová část Generelu dopravy	49
8.2 STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU ZLÍNSKÉHO KRAJE NA OBDOBÍ 2012–2020	50
8.2.1 Analytická část	51
8.2.2 Návrhová část.....	52
8.2.3 Vývoj nehodovosti a plnění cílů	52
8.3 PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚZEMÍ – ZLÍNSKÝ KRAJ NA LÉTA 2012–2019	53
8.3.1 Analýza výchozího stavu	54
8.3.2 Kritické posouzení stávajícího stavu.....	57
8.3.3 Návrhová část.....	58
8.4 VYBRANÉ REALIZOVANÉ PROJEKTY OD ROKU 2013	59
8.5 AKTUÁLNÍ STAV ZATÍM NEDOKONČENÝCH VELKÝCH PROJEKTŮ K 04/2019	61
8.6 SHRNUÍ KAPITOLY	62
9 SWOT ANALÝZA	64
10 DOPORUČENÍ.....	66
10.1 NÁVRH 1: DOPRAVA MHD ZDARMA/SYMBOLICKÁ CENA	66
10.2 NÁVRH 2: ZPOPLATNĚNÍ VJEZDU DO MĚSTA.....	67
10.3 NÁVRH 3: VYBUDOVÁNÍ VELKOKAPACITNÍCH PARKOVIŠŤ.....	68
10.4 NÁVRH 4: CARSHARING A BIKESHARING	69
10.5 NÁVRH 5: PODPORA ZDRAVÉHO POHYBU	70
10.6 KALKULACE MOŽNÝCH VÝNOSŮ A NÁKLADŮ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ.....	71
10.7 ROZHOVOR S ODBORNÍKEM O NAVRŽENÝCH OPATŘENÍCH	72
ZÁVĚR	75
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	76

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	85
SEZNAM OBRÁZKŮ	86
SEZNAM TABULEK.....	87

ÚVOD

Ke zpracování tématu mne vede neutěšená dopravní situace ve Zlínském kraji a nejvíce pak ve Zlíně, kde zejména v dopravních špičkách naráží na hranice kapacitních možností a neodpovídá požadavkům vyspělých evropských zemí v 21. století. Situaci zhoršuje umístění města mezi dvěma svahy lemujícími řeku Dřevnici, což výrazně snižuje počet dopravně-inženýrských možností, jak problematická místa řešit. Pro území Zlína byla vypracována řada studií, projektů i generelů, v nichž se jejich autoři snažili vytvořit návrhy, jak zbavit krajské město hustého provozu i kolon zatěžujících životní prostředí. Rovněž zvažovali, jak zmodernizovat dopravní napojení na okolní obce i celé regiony a tím přispět i ke zlepšení životní úrovně v celém regionu.

Není pochyb o tom, že bez dopravních prostředků se moderní město neobejde. Ale je třeba si položit také otázku, zda je opravdu nutné, aby městem projíždělo takové množství vozidel. Zda není možné zavést opatření, která by motivovala řidiče-rezidenty nechat vozy před svými domy či si je vůbec nepořizovat a jestli řidiči-nerezidenti do města bezpodmínečně musí vjet vlastním vozem.

Zlín byl v minulosti městem, které vlivem myšlenek a činů Tomáše a Jana Antonína Bati výrazně převyšovalo okolí, udávalo směr ekonomického vývoje, bylo lídrem v aplikaci moderních myšlenek a postupů. I vzhledem ke svému průmyslovému zaměření muselo aktivně řešit dopravu, a tak stálo na počátku pravidelné letecké dopravy, voda byla využívána k přepravě lignitu, chystala se železnice směrem ke slovenským hranicím i páteřní tuzemská dálnice měla vést za kopcem. Přestože II. světová válka a následný komunistický režim celý proces zpomalily, v posledních letech sleduji, že naše město má potenciál k opravdu dynamickému rozvoji.

K modernímu vedení regionu a tím pádem k jeho rozvoji je potřeba odvaha a elán k prosadit moderní a neotřelé myšlenky a zároveň nebát se inspirace od úspěšných. Tak proč nepřistoupit k odvážnějším krokům, které sice možná budou v malém středoevropském prostoru terčem kritiky a předmětem nepochopení, ale pořád to budou kroky, které v řadě inovativních zahraničních metropolí vedly ke zlepšení nejen dopravní situace. Tedy jít ve stopách bratrů Baťových, kteří sice často mohli čelit kritice, ale obvykle jim i samotní kritici museli dát nakonec za pravdu.

CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Hlavním cílem bakalářské práce „Návrh projektu na zlepšení dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji“ je analýza dopravní obslužnosti Zlínského kraje, analýza strategických a koncepčních dokumentů Zlínského kraje a navržení vhodného opatření pro zlepšení současné, a v některých částech regionu neutěšené, situace.

Teoretická část obsahuje základní poznatky týkající se pochopení rozmanitosti dopravy jako celku. Tedy i s jejími formami a ekonomickými aspekty. Ke zpracování těchto pasáží bakalářské práce byla použita sekundární data, převážně z odborných knižních zdrojů.

Součástí praktické části je analýza dopravní obslužnosti Zlínského kraje, která vychází zejména z analýzy vybraných strategických a koncepčních dokumentů. Jedná se o Generel dopravy pro město Zlín, Strategii bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2012–2020 a Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje na léta 2012–2019. Třetí hlavní součástí praktické části je SWOT analýza dopravní infrastruktury Zlínského kraje.

Na základě všech provedených zjištění byla navržena opatření pro zlepšení dopravní obslužnosti, konkrétně pak pro krajské město Zlín.

Metody použité pro jednotlivé kapitoly se liší v závislosti na typu zkoumání.

Kapitoly doprava, formy dopravy podle prostředí, ekonomické aspekty dopravy, vliv regionální politiky na dopravu a strategické dokumenty ČR jsou postaveny na rešerši odborné literatury i internetových zdrojů a přinášejí základní vhled do sledované problematiky.

Kapitoly vymezení a charakteristika území, stejně jako vývoj vybraných ukazatelů ve Zlínském kraji jsou analýzou výchozích stavů, podle kterých se řídí aktuální stav a plány na rozvoj dopravní infrastruktury a obslužnosti ve Zlínském kraji.

V kapitole Analýza strategických dokumentů jsou vyhodnocena nejdůležitější zjištění, která jednotlivé dokumenty obsahují. Rovněž je tam stručně vymezena jejich struktura.

Kapitola SWOT analýza pak popisuje jednotlivé poznatky zaměřené na dopravu ve Zlínském kraji.

Poslední kapitola s názvem Doporučení pak nabízí 5 reálně proveditelných řešení, jejichž cílem je s pomocí rozumně vynaloženého úsilí i přijatelné výše investic snížit dopravní zátěž formou moderních opatření.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 DOPRAVA

V úvodní kapitole bakalářské práce je vysvětlen pojem doprava pohledem různých autorů, blíže jsou charakterizovány základní obecné pojmy související s dopravou a rozčleněna doprava podle prostředí, ve kterém je realizována. Nechybí ani vymezení legislativního rámce České republiky, který danou problematiku upravuje, stručný výčet úřadů a institucí a seznámení se strategickými dokumenty České republiky v oblasti dopravy.

Z obecného hlediska lze říci, že pojem doprava je pravděpodobně pro každého z nás naprosto přirozený a známý. Ovšem často platí, že čím známější pojem, tím složitější je jeho přesná definice.

Z pohledu regionálního rozvoje je doprava mnohočetný sektor ekonomiky vzájemně propojených úrovní, který vyžaduje řešení s ohledem na zachování principu subsidiarity. Další charakteristická vlastnost je způsobena existencí více typů dopravy. Je tedy problematické zvolit cestu, jak k procesu dopravní politiky přistupovat – volbou může být buď modální přístup, nebo multimodální přístup. Modální řešení se vyznačuje tím, že jsou řešeny jednotlivé druhy dopravy a multimodální řešení nabízí pohled na dopravu jako na jednotnou soustavu složenou z jednotlivých, vzájemně kooperujících segmentů (Wokoun, 2008, s. 156).

Velmi často citovaná formulace dopravy vychází z knihy Zeleného (2017, s. 1) a podle něj se pod pojmem doprava rozumí cílené a uspořádané přemísťování hmotných předmětů či osob, které se uskutečňuje prostřednictvím různých dopravních prostředků a technologií po dopravních cestách v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech.

Definicí dopravy však existuje nepřeborné množství. Například můžeme zmínit překlad Barryho Huttona (2013, s. 19) z jeho knihy *Planning Sustainable Transport*. Dopravu charakterizuje jako přepravování osob či zboží z jednoho místa na druhé prostřednictvím vozidla, letadla nebo lodi. Hutton však namítá, že v tomto pojetí jsou zásadní nedostatky. Podle něj zde chybí zmínka o chůzi, která bezesporu patří k elementárnímu způsobu přepravy, což by se dalo akceptovat za předpokladu, že by definice byla vztažena také na mechanické dopravní prostředky. Není ale možné, aby byla přehlížena přítomnost eskalátorů, výtahů nebo pásových dopravníků, které také neodmyslitelně patří k přepravě osob a zboží, i když pouze na krátké vzdálenosti. Autor dále nabízí náhled do minulosti, kdy do domácností byly zdroje energie dopravovány prostřednictvím vlaků a uhelných vozíků, což dnes již plně nahrazuje plynové potrubí a elektrické kabely, a proto nejsou za předmět dopravy často vůbec považo-

vány. Obdobný pohled Hutton má také na přenos informací, kdy dnes často ustupuje doručování pošty prostřednictvím osob a je nahrazováno elektronickým přenosem. Autor tedy trvá na tom, aby v definici byl zahrnut nejen pohyb osob a zboží, ale také přenos informací, energií a odpadů.

Dále Brůhová-Foltýnová (2009, s. 14) dopravu představuje jako nástroj pro naplňování potřeb mobility. Upřesňuje také, že pod pojmem doprava jsou samo sebou zahrnuty všechny nástroje, prostřednictvím kterých je možné vykonávat přepravu osob. Tím myslí nejen dopravní prostředky, ale navíc také dopravní infrastrukturu, energie a další. V této definici však schází vymezení dopravy nákladní. Pod pojmem mobilita, který autorka ve své definice zmiňuje, jsou označována uskutečnitelná přání měnit místo za účelem uspokojení potřeby.

Dnes doprava nabízí přepravním, resp. cestujícím nepřehledné možnosti. Dochází k propojení rychlosti, bezpečnosti, hospodárnosti a v osobní přepravě navíc nabízí stále vyšší komfort a kulturnost cestování. Navíc strukturální změny v hospodářství jednotlivých zemí a rozvoj nových technologií tento rostoucí trend jen podtrhují.

Doprava se historicky vyvíjí, avšak v současné době lze říci, že spěje do stadia víceoborového systému. „Víceoborový charakter současné dopravy je nejen definičním znakem, ale i metodickým východiskem pro přístupy k analýze dopravního sektoru: opírá se především o údaje týkající se vývoje a vzájemného vztahu mezi jednotlivými dopravními obory.“ Podkladem pro tyto analýzy jsou obecné statistiky a přehledy o rozvoji dopravy, které se zaměřují jak na celkový vývoj, tak na dílčí šetření (Zelený, 2017, s. 1).

Na důležitost rozvoje dopravy poukázal v knize *Budujme stát pro 40,000.000 lidí* také J.A.Baťa (2013, s. 27), podle něj se všechny velké a bohaté státy vyvinuly z dopravy a výstavby podmínek pro dopravu. Tvrdil tak, že investice do dopravy se vyplatí. Zaměřil se na velké projekty. V silniční dopravě navrhoval vybudování autostrády spojující Cheb, Plzeň, Brno, Vyškov, Zlín Poprad, Užhorod, Munkačevo a Slatinné Doly. V případě vodní dopravy šlo o vybudování kanálu Dunaj, Labe, Odra. U železnice šlo transversální trať z Chebu do Jasiny (2013, s. 18–19). Budovat se mělo i na základě skutečnosti, že Československo bylo považováno za jeden z nejbohatších a nejpříznivějších krajů na světě, a jeho obyvatelstvo patřilo k nejnadanějším a nejpracovitějším lidem světa (2013, s. 159).

1.1 Vymezení základních pojmů v dopravě

V oblasti dopravy dochází k častému zaměňování klíčových pojmů jako například doprava a přeprava, nebo dopravce a přepravce. Protože se jedná o stěžejní pojmy, musíme je správně uchopit (Pastor a Tuzar, 2007, s. 11).

1.1.1 Doprava

Stručně lze říci, že doprava je proces vlastního přemístění, který přímo souvisí s pohybem dopravního prostředku po konkrétní dopravní cestě.

1.1.2 Přeprava

Oproti dopravě se pod pojmem přeprava rozumí výsledek samotného přemístění, tedy konečná změna prostorového bytí v čase. Z hlediska ekonomie je to realizace užitné hodnoty dopravy (přemístění) (Zelený, 2017, s. 2). Mimo to také udává, jaké množství zboží či osob bylo přemístěno, o jakou vzdálenost se jednalo, za jakou cenu, v jakém termínu a další právní a obchodní podmínky. Rozlišuje se také, zda se jedná o přepravu osobní, či nákladní (Eisler, Kunst a Orava, 2011, s. 14).

1.1.3 Dopravní síť

Dopravní sítě jsou charakterizovány jako rozsáhlý a komplikovaný systém, prostřednictvím kterého je zajišťován veškerý pohyb dopravních jednotek a dopravních kompletů v rámci rozsáhlého území, často přesahující hranice státu. Za dopravní komplety jsou považovány dopravní prostředky, které jsou určeny k mobilitě po dopravní síti včetně jejich obsluhy. Dopravní síť je možné vymezit jako množinu dopravních uzlů a cest, které jsou za pomoci těchto uzlů následně spojovány. Jedná se o pevnou a nepřemístitelnou součást dopravní soustavy, která je součástí dopravní infrastruktury (Svoboda, 2006, s. 31–32).

1.1.4 Dopravní infrastruktura

Jedná se o jeden z nejvýznamnějších pojmů v celé dopravě. V analyzované oblasti se hodnotí celý soubor dopravních sítí, které se nachází na území daného státu nebo konkrétní zkoumané území. Zaměření dopravní infrastruktury je obsáhlé z pohledu staveb a veškerých zařízení souvisejících s dopravou. Jedná se o komplex prvků, které jsou charakteristické

pro dopravu, avšak je nezbytné sledovat jednotlivé skupiny subjektů a měnící se ekonomickou strukturu. Je tedy důležité, aby dopravní cesty a jejich vybavení měly stabilní a pevný charakter oproti mobilním dopravním prostředkům (Zelený, 2007, s. 37).

1.1.5 Dopravní dostupnost

Nezbytnou podmínkou pro uskutečnění dopravy je dopravní dostupnost výchozího a cílového bodu. Vliv na dopravní dostupnost má celá škála přístupných dopravních alternativ společně s dobou, která je potřebná pro realizaci cesty, její bezpečnost a náklady (Brůhová Foltýnová, 2009, s. 14).

Wokoun (2007, s. 87) se ve své knize zabývá také veřejnou dopravou a její dostupností. Upozorňuje zde mimo jiné na rostoucí podíl individuální automobilové dopravy k veřejné dopravě, která má zásadní vliv na zhoršující se stav životního prostředí hlavně v oblastech s vysokou urbanizací. Veřejná doprava by měla být dostupná v takovém měřítku, aby byla zajištěna přiměřená doprava pro každý den v týdnu, která by přispívala k veřejnému zájmu a k trvale udržitelnému rozvoji v dané oblasti. Do této základní dopravní obslužnosti jsou zahrnuty osobní a spěšné vlaky vedené mezi kraji na regionálních i celostátních tratích; dále také spoje autobusových linek provozované na území kraje a regionu. V některých krajích a regionech soudržnosti přispívají k zajištění dostupnosti integrované dopravní systémy, které propojují více druhů dopravy. V tomto ohledu je nutné, aby se rozvíjel především již existující a fungující dopravní systém a docházelo k jeho efektivnímu propojování.

1.1.6 Integrovaný dopravní systém (IDS)

Podstatou IDS je přemístitelnost pasažérů v rámci společného přepravního a dopravního systému. Jednotným východiskem a cílem všech procesů a činností v tomto systému jsou cestující. Veškerý proces je tvořen na základě jejich požadavků tak, aby byla uspokojena jejich potřeba přemístění se za předpokladu určitého standardu a kvality služeb. Mezi hlediska, která hrají klíčovou roli z pohledu IDS, zařazuje Mojžíš (2008, s. 11) ve své knize tyto principy:

- **Princip cestujícího** – měl by mu být podřízen celý systém natolik, aby upřednostnil VHD jako alternativu před IAD

- **Princip systému** – veřejná hromadná doprava pro cestující představuje lákavý a racionalizovaný systém, který odpovídá standardům a vyznačuje se jednoduchostí a přesností; existují intervalové spoje s návazností linek a koordinovanými přestupy
- **Princip jednoho jízdního dokladu** – cestující je schopen se z výchozího do cílového bodu přepravit za pomoci jednoho jízdního dokladu, navíc za předpokladu vyvážené nabídky jízdenek podle druhu a ceny; jízdné je pro cestujícího ekonomicky únosné
- **Princip řízení služeb** – za celých IDS stojí subjekt, který celý systém spravuje, řídí a rozhoduje o něm
- **Princip životního prostředí** – začleňování nových, ekologičtějších prostředků, aby nedocházelo k zatěžování životního prostředí
- **Princip využití dopravní sítě** – celá síť komunikací je využívána co nejefektivněji

Veřejná hromadná doprava hraje významnou roli v městské logistice. Využití tohoto způsobu přepravy je preferováno nejen z důvodu snižování emisí ve městech, ale také vytváří jistý druh komunity. Přístup do nákupních zón v centru města by měl být regulován. Provoz osobních automobilů by měl být omezen a doprava by měla být realizována za pomoci autobusů či tramvají (Taniguchi, Fwa a Thompson, 2014, s. 257).

1.1.7 Dopravní obslužnost

Definice pojmu dopravní obslužnosti vychází ze zákona 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, přesné znění §2 je: „Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu (Česko, 2010).“

Je nezbytné, aby otázka dopravní obslužnosti byla řešena rozličně s ohledem na hustotu obyvatelstva, povahu a ekonomické činnosti regionu. Významný rozdíl představují městské aglomerace v porovnání s územím, které má konvenční osídlení. V oblastech, kde je nízká hustota obyvatelstva, musí být zajištěna základní dopravní obslužnost tak, aby zůstaly zachovány vytyčené standardy sítě veřejné dopravy. Ve městech musí být zajištěna dopravní obslužnost tak, aby splnila především požadavky na zajištění potřebné kapacity. S ohledem na tyto základní parametry je nezbytná účelná dělba mezi dopravními systémy, jejich soulad a integrace. Neopomenutelné uplatnění má dopravní obslužnost také ve snaze o stejnoměrný

rozvoj regionů a zachování vnitřní soudržnosti území České republiky. Měly by být zachovány určité standardy dopravní obsluhy prostřednictvím veřejné dopravy, avšak vždy s ohledem na velikost sídel (Hájek, 2005, s. 3).

Zajištění dopravní obslužnosti krajů a obcí vychází také ze zákona 194/2010 Sb., konkrétně §3:

„(1) Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.

(2) Kraj zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu. Kraj může zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou v sousedícím územním obvodu jiného státu po předchozí dohodě s příslušným orgánem veřejné moci jiného státu, pokud je to potřeba pro zajištění dopravní obslužnosti kraje.

(3) Obec zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti území kraje. Obec může zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou mimo svůj územní obvod, pokud je to potřeba pro zajišťování dopravní obslužnosti obce a se souhlasem kraje a obcí, které mají uzavřenou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících a jejichž územní obvod je zajišťováním služeb dotčen. (Česko, 2010).“

1.2 Klasifikace dopravy

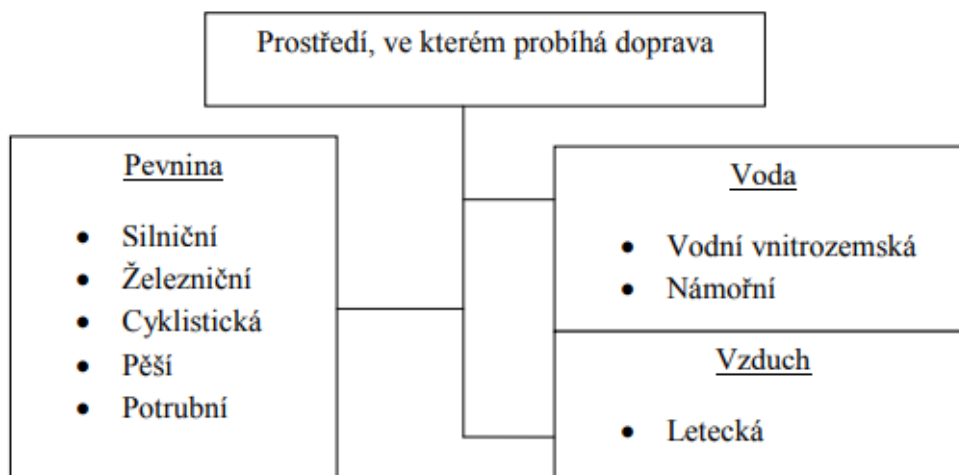
Stejně jako existuje velké množství definic dopravy, tak se nabízí celá škála hledisek, podle kterých lze dopravu rozčlenit. Například Pastor a Tuzar (2007, s. 15–16) nabízí možné členění dopravy **podle druhu přepravovaného substrátu** na dopravu osobní, nákladní a dopravu zpráv; **podle typu prostředí** na dopravu pozemní, podzemní, vodní či vzdušnou. Jako další členění uvádí **podle použité dopravní cesty** na dopravu silniční, kolejovou, říční, námořní, leteckou, potrubní a další. Zmiňuje také možnost klasifikace **podle dopravních prostředků** na pěší, cyklistickou, automobilovou, trolejbusovou aj. Nelze opomenout ani členění na základě **vztahu mezi dopravcem a přepravcem**, a tedy dopravu veřejnou, neveřejnou a individuální. Jako poslední hledisko uvádí členění **podle přepravní vzdálenosti** na lokální, příměstskou, dálkovou aj.

Široký (2004, s. 4–5) dopravu rozčleňuje **podle pravidelnosti** na pravidelnou a nepravidelnou, **podle intenzity ve zvoleném časovém horizontu** na dopravní špičku, dopravní sedlo a noční provoz.

Další členění nabízí Adamec (2008, s. 10), který rozlišuje **podle polohy zdroje a cíle vůči geografickým jednotkám** místní, regionální a dálkovou, nebo **podle územního vztahu zdroje a cíle vůči analyzovanému území** na vnitřní, vnější a tranzitní. Zmiňuje také, že samotná klasifikace druhů dopravy probíhá podle nejrůznějších parametrů, z nichž stojí za zmínku délka, hustota a tvar sítě, konfigurace dopravních cest, spojitost sítě, zatíženost dopravními objemy, počet dopravních uzlů a nepřímocárnost.

2 FORMY DOPRAVY PODLE PROSTŘEDÍ

Díky členění na obrázku níže lze lépe porozumět dopravě a přehledně ji rozčlenit podle prostředí na jednotlivé skupiny a systémy, které se v této problematice vyskytují. Teoretické poznatky této kapitoly budou zaměřeny na podrobný popis jednotlivých druhů dopravy.



Obrázek 1: Členění dopravy podle prostředí (Adamec, 2008, s. 10)

2.1 Silniční doprava

Silniční, resp. automobilovou dopravu lze považovat za nejmladší, ale zároveň progresivně se rozvíjející obor dopravy. Tento růst je zapříčiněn její rychlostí a operativností, díky čemuž může s úspěchem konkurovat oborům dopravy, které lze považovat za tradiční. Své uplatnění nachází nejen ve vnitrozemské, ale také v mezinárodní dopravě. V současné době ji lze vnímat jako samostatný systém přepravy oproti dřívějšímu, kdy měla spíše doplňkový charakter k dopravě železniční. Díky tomuto rozvoji v samostatný systém stále roste hustota a konfigurace silniční sítě, hraje významnější roli v hospodářské, demografické a sociální struktuře společnosti a stává se tak nezastupitelným oborem. Bohužel mimo celou řadu předností, za které lze považovat především rychlost, dostupnost a přizpůsobivost změnám poptávky, s sebou přináší také negativa. Za tyto problémy lze považovat neustálou potřebu dalšího rozšiřování sítě silnic a dálnic, rostoucí náklady na provoz společně s náklady na správu a údržbu pozemních komunikací. Neopomenutelné jsou také ztráty na lidských životech, které jdou ruku v ruce se stoupající nehodovostí. V poslední době také často diskutované negativní dopady na životní prostředí, které mohou mít až fatální následky. Je kladen

tlak na snižování energetických nároků dopravy právě z toho důvodu, že kritickou část spotřeby energie v celém dopravním sektoru má právě silniční doprava. S ohledem na její závislost na ropě patří k těm, které jsou nejcitlivější a nejzranitelnější. V této problematice hraje významnou roli vývoj vozidel, která budou stejně efektivní, avšak více přátelská k přírodě. Potřeba individuální dopravy stoupá kvůli narůstající hybnosti, koncentraci pracovních příležitostí a celkově se měnícímu životnímu stylu. Roste touha po vyšší životní úrovni, rozvoji samostatné činnosti v podnikání a společně s těmito změnami, které společnost vyžaduje, stoupá i zájem o komfortní a rychlou přepravu. Paradoxem může být také fakt, že ceny za individuální přepravu jsou často nižší než za přepravu železniční. Tato situace je způsobena tím, že nejsou dostatečně brány v úvahu náklady na likvidaci negativních dopadů na životní prostředí a náklady na infrastrukturu. Nejen v ČR, ale také v EU zatím zůstává nedořešený problém internalizace nákladů (Zelený, 2017, s. 107).

Silniční doprava je realizována prostřednictvím pozemních komunikací nebo bezcestného terénu, např. v případě staveništní dopravy. Za pozemní komunikaci lze považovat takovou cestu, která slouží k užívání silničními nebo zvláštními vozidly, mimo vozidla tyto komunikace využívají také pěší chodci, pro které je nutné vybudovat a zajistit pevná zařízení, která slouží jako bezpečnostní prvky (např. svodidla). Každý, kdo se pohybuje po pozemní komunikaci, je považován za účastníka provozu na pozemních komunikacích. Pro tuto činnost existují přesně stanovená pravidla a povinnosti účastníků provozu. Příkladem může být nutnost přizpůsobení stylu jízdy technickým vlastnostem vozidla. Dále jsou upravena pravidla provozu pro chůzi, jízdu na kole, rychlost jízdy, předjíždění atd. Pozemní komunikace mají dále vymezenou úpravu a řízení provozu za pomoci dopravního značení nebo světelné signalizace. Jasně stanovené jsou také pravomoci orgánů státní správy a policie ve věci provozu. Jedná se o řídičské průkazy, zastavování a kontrolní činnost vozidel atd. (Klepřík, 2011, s. 10).

2.1.1 Členění pozemních komunikací

Účelem členění pozemních komunikací je především určení vlastníka komunikace, stanovení správce, stanovení technických parametrů, zpoplatnění a formulování předpokladů pro užití pozemních komunikací. V České republice se pozemní komunikace člení do čtyř kategorií na dálnice, silnice, místní a účelové komunikace.

První skupinou jsou **dálnice**, které mají sloužit především rychlé dálkové mezistátní dopravě silničními vozidly. Jsou budovány tak, aby se nekřížily a poskytovaly místa pro napojení

pomocí vjezdů a výjezdů. Zároveň mají směrově oddělené jízdní pruhy. V ČR se provozu na dálnicích mohou účastnit pouze vozidla, jejichž konstrukční rychlost přesahuje 80 km/h. Provoz na dálnicích je zpoplatněn.

Za **silnice** jsou považovány komunikace, které jsou veřejně přístupné a slouží pro vozidla i chodce a všechny silnice dohromady tvoří silniční síť. Rozděleny jsou do třech tříd na silnice I. třídy, které slouží dálkové a mezistátní dopravě, dále silnice II. třídy, které spojují dopravu mezi většími obcemi a poslední jsou silnice III. třídy, které mají spojovat obce nebo sloužit jako napojení na ostatní pozemní komunikace.

Za **místní komunikaci** je brána pozemní komunikace, která je veřejně přístupná a slouží místní dopravě, zatímco **účelová komunikace** je cesta mezi jednotlivými nemovitostmi, která slouží potřebám vlastníků těchto nemovitostí nebo k zajištění obhospodaření lesních a zemědělských pozemků (Kleprlík, 2011, s. 11).

2.1.2 Vybrané zákony z oblasti silniční dopravy

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Zákon upravuje podmínky provozování silniční dopravy prostřednictvím motorových vozidel pro vlastní či cizí potřeby v návaznosti na použitelné předpisy EU. Upravuje práva a povinnosti FO a PO a s tím související pravomoci orgánů státní správy (Česko, 1994).

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

Zákon upravuje práva a povinnosti účastníků silničního provozu, vymezuje pravidla provozu na pozemních komunikacích, upravuje podmínky vydávání řídičských průkazů a oprávnění, vymezuje pravomoci a působnosti orgánů státní správy, zejména pak Policie České republiky ve věci provozu na pozemních komunikacích (Česko, 2000).

Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

Podle tohoto zákona je výkon státní správy prováděn prostřednictvím Ministerstva vnitra a Policie ČR (Česko, 1997 a).

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Zákon určuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a ochranu. Výkon státní správy je realizován prostřednictvím příslušných silničních správních úřadů (Česko, 1997 b).

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

Zákon upravuje podmínky pro registraci vozidel, stanovuje technické požadavky na provoz vozidel, dále práva a povinnosti stanic technických kontrol. Upravuje výkon státní správy a dozorujících orgánů v oblasti podmínek silničního provozu (Česko, 2001).

2.2 Železniční doprava

V případě železniční dopravy se často můžeme setkat s pojmem drážní doprava, který v širším měřítku zahrnuje mimo železniční dopravu také tramvajovou a trolejbusovou dopravu. Dopravní obsluha ve velkých městech preferuje propojení těchto systémů, proto hranice mezi železniční a tramvajovou dopravou není přesně vymezená (Adamec, 2008, s. 15).

U této dopravy se rozlišuje, zda je vůz poháněn elektrickou, či motorovou trakcí. Výjimku tvoří parní lokomotivy, které ale prakticky v pravidelné dopravě už neslouží. Z environmentálního pohledu je preferována elektrická trakce, protože se vyznačuje nižší spotřebou energie a nižším množstvím škodlivých emisí (Adamec, 2008, s. 15).

V případě železniční dopravy a jejího budování hrají významnou roli geografické podmínky dané oblasti a také je nutno počítat s větší finanční náročností při budování tratí z pohledu neschopnosti překonávání terénu. Své uplatnění a obrovskou výhodu má v rychlosti a kapacitě, kterou cestujícím poskytuje. Neslouží však pouze k přepravě osob, ale také k nákladní dopravě. Za nejefektivnější ji lze považovat například v přepravě hromadných substrátů, tedy surovin jako dřevo, uhlí, železná ruda nebo stavební hmoty (Adamec, 2008, s. 15).

Ačkoliv tento dopravní systém existuje v současné podobě již celá dvě století, stále dokáže konkurovat jiným oborům díky svým obecným výhodám. Zřejmá a žádoucí je šetrnost k životnímu prostředí, což je evidentní na nižším znečištění, menším hlukovém zatížení nebo záboru půdy. Železniční vozy užívané k příměstské dopravě poskytují kapacitu v řádech stovek přepravovaných osob, stejně tak je tomu i v případě dálkových spojů. Dokážou se tedy vyrovnat, nebo mnohdy dokonce překonat i leteckou dopravu. Pochopitelně co se týče rychlosti přepravy, je letecká přeprava rychlejší, ale není zase příliš šetrná k životnímu prostředí. Ve výčtu výhod nelze opomenout ani nižší náročnost na obslužný personál. Pokud jsou vhodně řešeny jízdní řády společně s přestupy a návazností spojů, tak nelze nezmínit také

rychlost. Důležitým prvkem je také vyšší bezpečnost v porovnání se silniční dopravou (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008).

Za nevýhodu železnic lze považovat omezenou dostupnost. Nemůže být tedy například využívána cestovními kancelářemi v oblasti poznávacích zájezdů. Obecně lze říci, že veškeré ostatní nevýhody úzce souvisí se zastaralým stavem infrastruktury (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008).

Ostatně i Wokoun (2007, s. 85–86) upozorňuje na problém zanedbaných železničních tratí. Za největší problém považuje špatný technický stav a zastaralé sdělovací a zabezpečovací prostředky. V důsledku toho je podle něj problém nízké přepravní rychlosti. Chybu spatřuje také v nevyhovujícím stavu vozového parku železniční dopravy a ve špatném stavu některých významných železničních uzlů, kvůli kterým nastávají časové ztráty, a celkově se tak snižuje kvalita.

Mezi instituce, které v ČR působí v rámci železniční dopravy, patří Ministerstvo dopravy, které rozhoduje o rozřazení tratí podle kategorií a slouží zároveň jako odvolací orgán pro podřízené orgány. Mezi tyto podřízené orgány patří Drážní úřad, Drážní inspekce, Správa železniční dopravní cesty a dopravci. Drážní úřad plní funkci výkonného orgánu mimo oblasti spadající pod Ministerstvo dopravy. Drážní inspekce má své uplatnění při vyšetřování nenadálých událostí společně s prevencí a předcházením nedostatkům. Správa železniční dopravní cesty je vlastníkem dopravní cesty a obstarává provozuschopnost, modernizaci a případnou výstavbu. Mezi dominantní dopravce patří České dráhy, a. s. a společně s dalšími externími dopravci tvoří tuto kategorii (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008).

2.2.1 Vybrané zákony z oblasti železniční dopravy

Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.

Upravuje činnosti a řízení akciové společnosti ČD a státní organizace Správa železniční dopravní cesty, jakožto právních nástupců státní organizace České dráhy. V první části je mimo vymezení předmětu podnikání také převod státního majetku. Ve druhé části jsou popsány orgány státní organizace (Česko, 2002).

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách

Tento zákon upravuje podmínky pro stavbu železničních, tramvajových, lanových a trolejbusových drah. Vymezuje také práva a povinnosti fyzických i právnických osob provozujících, či využívajících těchto drah (Česko, 1994).

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů

Stanovuje postup státu, krajů a obcí při výkonu dopravní obslužnosti za pomoci veřejných linek (Česko, 2010).

2.3 Cyklistická a pěší doprava

Pokud bychom hledali levnou, jednoduchou a ekologickou dopravu na krátké vzdálenosti, těžko bychom našli lepší řešení, než představuje doprava cyklistická či pěší. V dnešní době je možné s kolem cestovat snadno kamkoliv nejen na krátké vzdálenosti, ale díky technickému pokroku a stále se zvyšujícímu trendu elektrokol i na vzdálenosti o poznání delší. Také vlaky, MHD i autobusy vycházejí cyklistům i pěším vstříc a tyto dopravní prostředky jsou často uzpůsobené jejich potřebám. Neopomenutelným benefitem je přínos pro naše zdraví.

Kolo jako dopravní prostředek se vhodně doplňuje v kombinaci s jinými druhy dopravy. V některých zemích, jako je Čína, Dánsko či Nizozemsko, hraje cyklistická doprava klíčovou roli i pro lidi dopravující se do zaměstnání. Pojem cyklistické dopravy tedy nelze spojovat jen s volnočasovou aktivitou, ale je třeba si uvědomit její význam v každodenním využívání při dojíždění do práce. Pomáhá tak k výraznému snížení hustoty automobilové dopravy. Cyklistická doprava neklade téměř žádné nároky na spotřebu neobnovitelných zdrojů, nevydává žádný výrazný hluk a neprodukuje žádné emise, které by zatěžovaly ovzduší. Jediné negativum, které v cyklistické dopravě lze spatřovat, je ohrožení cyklistů v běžném silničním provozu. Naštěstí dnes již existuje široká speciální infrastruktura v podobě cyklostezek a je také více myšleno na bezpečné odložení kol poblíž obchodů, úřadů či zaměstnání (Adamec 2008, s. 18).

Ještě o něco lépe si stojí pěší doprava. Není zdravějšího a přirozenějšího pohybu, než představuje právě chůze. Mimo to neklade prakticky žádné prostorové nároky, nároky na spotřebu energie a nezatěžuje životní prostředí. Existuje celá řada turistických tras, které lákají svými přírodními, doposud nezničenými, památkami. Ve městech je zřizována pro pěší

zvláštní infrastruktura v podobě pěších zón či stezek pro pěší. V těchto místech, především ve městech, je odloučena od veškeré ostatní dopravy (Adamec, 2008, s. 18–19).

2.4 Vodní doprava

Vodní dopravu lze definovat jako dopravu historicky nejstarší. Lidé využívali dříve primitivní lodě vyrobené z kusů dřeva a díky tomu mohlo docházet k přepravě osob, výměně zboží a započal tak vznik směny a obchodu. V tehdejší době tak vodní doprava představovala hlavní formu dopravního systému, ekonomicky byl tento typ dopravy také výhodný, protože nevyžadoval žádné budování cest, ty byly určeny přírodou. Trasy pro přepravu vznikaly přirozenou cestou, ať už na úrovni vnitrozemských řek či jezer, nebo v pobřežních oblastech na úrovni moří. V minulosti tedy sehrávala klíčovou roli. V současnosti ji lze spojovat především s přepravou nákladů, zejména pak ropy, uhlí či železné rudy. Z pohledu osobní dopravy plní především rekreační roli (Adamec, 2008, s. 16).

V porovnání s jinými druhy dopravy je považována za poměrně přátelskou k životnímu prostředí. Nedochozí k přímému znečištění vody, stejně jako znečištění ovzduší je několikanásobně menší díky nízké spotřebě energie při přepravě. Nižší spotřeba pohonných hmot je způsobena nižší potřebou tažné síly. K fatálnímu poškození však může dojít v případě lodní havárie. Pokud k takové nehodě dojde, následky mohou být dlouhodobé. Omezující může být nižší dopravní rychlost, kvůli ní není možné přepravovat zboží, které podléhá rychlejší zkáze. Vodní doprava také vykazuje vysokou míru závislosti provozu na přírodních podmínkách (Zelený, 2017, s. 175–176).

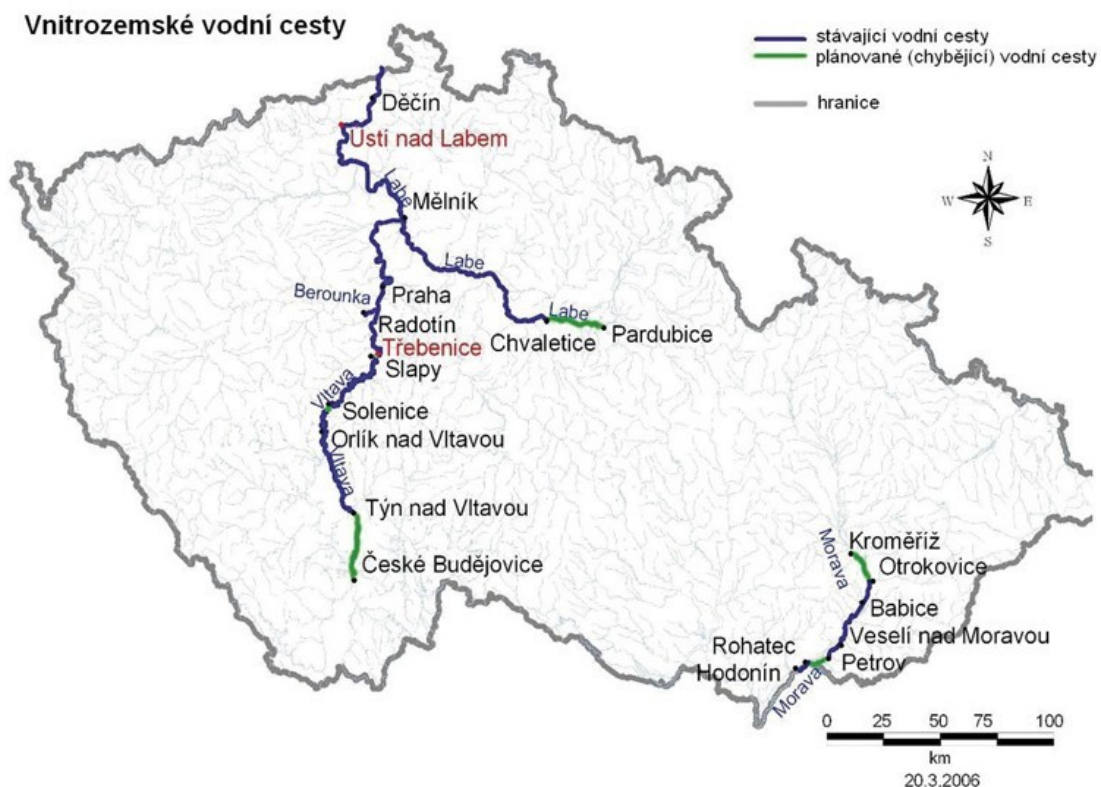
Přední příčky významnosti vodní dopravy obsazují přístavy. Jsou považovány za uzlové body. Jsou to místa, kde je vykonávána nakládka, vykládka, opravy a údržba lodí. Přístavy jsou budovány v místech, které jsou snadno dostupné pozemním dopravním cestám, aby bylo možné dále přepravovat zboží dál do vnitrozemí. Tvoří pomyslné mezníky mezi souší a vodou, s čímž také souvisí celková komunikační síť, která se skládá ze splavných toků, jezer a uměle vybudovaných průplavů. Úpravu ve vodních tocích lze vytvořit pomocí kanalizace, která vyžaduje napřímení vodního toku, budování zdymadel a zpevnění břehů. Tyto zásady představují výrazné, a především nezvratné změny v říčních ekosystémech (Adamec, 2008, s. 16).

2.4.1 Vnitrozemská vodní doprava

Vnitrozemská vodní doprava se nazývá dopravou říční. Tento typ dopravy figuruje v systému vodní dopravy jako podsystem vodohospodářské soustavy (Zelený, 2017, s. 175).

Z geografického hlediska Česká republika nemá dostatečné množství mohutných vodních toků. Největší, a zároveň jedinou řekou, která plní obchodní a transportní funkci, je Labe a dolní tok Vltavy. Celková délka čítá 303 kilometrů. Ostatní řeky vykazují nízkou hladinu vody, a proto není možné proplouvání nákladních lodí. Hustota vodních cest v České republice je necelých 9 km na 1000 km². Pro srovnání lze zmínit z evropských zemí například Nizozemsko, které se pyšní hustotou vodních cest 123 km na 1000 km², nebo Belgie s hustotou 51 km na 1000 km².

Budování nových průplavů s ohledem na finanční náročnost nedává z ekonomického pohledu smysl. Silnice i železnice nabízejí dostatečnou kapacitu alternativních možností přepravy (Adamec, 2008, s. 16).



Obrázek 2: Vodní cesty ČR (Enviweb, 2019)

Činnost vodní dopravy zastřešuje Ministerstvo dopravy. V celém jejím systému však figuruje celá řada institucí. Pro správu a údržbu vodních cest bylo Ministerstvem dopravy zřízeno Ředitelství vodních cest ČR. Mezi jejich další činnosti patří příprava, realizace a modernizace vodních cest. Dalším subjektem je Státní plavební správa, ta plní úkoly státní správy a zároveň působí jako plavební úřad. Za úkol má dohlížet na dodržování pravidel plavebního provozu či šetření nehod. Český lodní a průmyslový registr působí jako vládou uznaná organizace a vykonává technické prohlídky plavidel. České přístavy a. s. provozují veřejné přístavy a často provozují také komerční činnost v podobě rekreačních přístavů (Zelený, 2017, s. 175-176).

2.4.2 Námořní doprava

Rozsah činností námořní dopravy je velmi rozsáhlý. Zaměřuje se na celé spektrum administrativních, průmyslových a obchodních činností. Výhody a nevýhody této dopravy jsou velmi obdobné jako v případě říční přepravy. V kombinaci s leteckou dopravou vykonává přepravu osob a zboží mezi kontinenty (Zelený, 2017, s. 179).

2.4.3 Vybrané zákony z oblasti vodní dopravy

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

Zákon vymezuje vodní cesty, stanovuje podmínky provozování plavidel a upravuje pravomoci správních orgánů z oblasti plavby (Česko, 1995 a).

Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě

Upravuje provozování námořní plavby plavidly pod českou státní vlajkou a také námořní plavbu malých plavidel (Česko, 2000).

2.5 Letecká doprava

Letecká doprava je považována za nejmladší druh dopravy. Historie tohoto druhu dopravy nepřesahuje sto let. Její původ sahá do meziválečného období, kdy byly používány vzducholodě jako významný dopravní prostředek. Významného progresu dosáhla letecká doprava za zhruba jedno století a stala se běžnou součástí nejen mezinárodního obchodu, ale také v oblasti cestovního ruchu. Stává se fenoménem z pohledu světové ekonomiky. Významnou roli hraje v hospodářské i politické oblasti a skýtá také velké množství pracovních příležitostí. Její hospodářská funkce spočívá v rychlém a relativně bezpečném přemísťování osob. Hraje

výraznou roli v cestovním ruchu nejen v globálu, ale také na regionální úrovni. Pracovní příležitosti, které letecká doprava nabízí, se rozčleňují na přímé a nepřímé. Mezi přímé lze zařadit ty, které poskytují přímo letecké společnosti nebo letiště. Nepřímým poskytovatelem pracovních míst jsou výrobci letadel nebo producenti výpočetní a bezpečnostní techniky spojené s leteckou činností. Nelze opomenout ani vedlejší návazné činnosti, které se nabízí v rámci celé infrastruktury. Tato oblast je poměrně široká a lze do ní zahrnout doplňující dopravní odvětví, hotely, restaurace i další instituce (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008, s. 148).

Své uplatnění má především při přepravě osob na velké vzdálenosti, ale své využití má také při přepravě pošty a malých kusových zásilek. V oblastech, kde je špatně přístupný terén nebo se jedná o odlehlé regiony, představuje hlavní dopravní prostředek pro spojení s okolním světem a tvoří základní kámen celého dopravního systému. Neklade vysoké nároky na budování dopravních cest, neboť je využitý vzdušný prostor především v části stratosféry. Díky tomu je nezávislá na budování liniových dopravních cest a topografických bariérách (Adamec, 2008, s. 17).

Citlivost odvětví letecké dopravy spočívá v celé řadě externích faktorů, které na ni působí. Faktem také je, že tyto vlivy prakticky nelze ovlivnit. Z pohledu ekonomiky se jedná o změny v HDP, kupní síle obyvatelstva či ceně paliva. Válečné konflikty v některých zemích představují politická rizika. Mezi velmi častá rizika patří také meteorologické jevy, které často znemožní odlet či přistání letadla. Často diskutovaným problémem je také hrozba teroristických útoků (Zelený, 2017, s. 153).

Mezi negativní externality, které úzce souvisí s leteckou přepravou, patří negativní dopad na životní prostředí. Nejen z pohledu velkého znečištění ovzduší, ale také kvůli nadměrnému hluku, který postihuje především lokality poblíž letiště. S tím souvisí další problémy, zejména omezování nočních letů a zvyšování vzdálenosti letišť od centra města. Tato skutečnost přispívá ke zvýšení celkového času, který cestující potřebují pro přepravu. Také bezpečnostní kontroly, které k cestování letadlem bezesporu patří, s sebou přinášejí navýšení času souvisejícího s odbavením na letišti (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008).

Vnitrostátní leteckou dopravu v rámci České republiky lze považovat za zanedbatelnou s ohledem na její podmínky. Největší počet cestujících je odbaven v Praze-Ruzyni. Stejně tak je tomu i v případě zásilek (Pernica, 2001, s. 113).

Letecká doprava v České republice se výrazněji proměnila po vstupu do EU v roce 2004. Po tomto datu se rozšířila oblast letecké infrastruktury. Dnes se ČR pyšní 91 civilními letišti, která se dále člení do tří kategorií: letiště celostátní v Praze-Ruzyni, dále regionální letiště většího významu v Brně, Ostravě, Pardubicích a Karlových Varech a poslední kategorii tvoří letiště menšího významu neboli aeroklubová a sportovní letiště. Kategorie regionálních letišť většího významu splňuje podmínku veřejných vnitrostátních i mezinárodních letišť. Díky tomu mohou turisté a podnikatelé cestovat mezi regiony a využívat služeb pro cestující. Tato letiště disponují navigačním zařízením i dráhovým systémem. Celkem 24 letišť má mezinárodní statut a 7 nich je zároveň veřejných. Ostatní jsou určena k soukromým účelům či slouží jako letiště vojenská (Jenerálová, 2010).

2.5.1 Vybrané zákony z oblasti letecké dopravy

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

Zákon upravuje podmínky pro stavbu a provoz letadel, poskytování leteckých služeb a leteckých činností. Dále stanovuje podmínky pro zřizování a provoz letišť a činnost leteckého personálu. Stanovuje rozsah a podmínky ochrany letectví, včetně podmínek pro provoz sportovního letectví (Česko, 1997 c).

Vyhláška č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě

Vyhláška stanovuje maximální možnou dobu ve službě, délku letové služby, dobu letu a požadavky na odpočinek posádky (Česko, 2006).

3 EKONOMICKÉ ASPEKTY DOPRAVY

Z ekonomického pohledu hrají ve vztahu dopravy, zdraví a životního prostředí významnou roli ekonomické aspekty. Rozhodování účastníků se často odvíjí právě od výše nákladů na přepravu pomocí zvoleného dopravního prostředku. To, co však do nákladů na přepravu započítat nelze, jsou právě externality. K rozvoji dopravní ekonomie dochází přibližně od 20. století. Nejdříve bylo zaměření dopravních ekonomů především na zefektivnění železniční dopravy, později však do zkoumání byl zapojen celý dopravní sektor, zejména pak z pohledu efektivní alokace zdrojů. Při zkoumání dopravy je zohledněno několik základních charakteristických rysů, především se jedná o jednotky produkce dopravy, které vyjadřují množství přepraveného zboží či osob. Jsou to osobo- a tuno- kilometry. Dalším důležitým hlediskem je časová perioda dopravy, kdy nejvytíženějšími časy jsou ranní a odpolední hodiny v rámci pracovního dne. Neopomenutelným rysem je také míra veřejnoprávní regulace, ve které jsou zohledněny ceny, přístup a provoz. Důvodem regulace je to, že prostředky na provoz i údržbu ve značné míře vynakládá stát (Adamec, 2008, s. 37).

3.1 Soukromé a společenské náklady a přínosy

Tak jako tomu je v jakékoliv lidské činnosti, i doprava nám přináší náklady a přínosy. Za zcela zjevný náklad můžeme považovat například pohonné hmoty, které potřebujeme pro provoz svého vozidla, ale těžko dokážeme započítat do svých nákladů emise výfukových plynů. Je nutné, aby se v cenách odrazily veškeré náklady, v opačném případě trh nefunguje efektivně a dochází k tržnímu selhání (Adamec, 2008, s. 38).

3.2 Externality

V ekonomii je pojem externalit obecně známý, ovšem zcela přesnou interpretaci najdeme jen stěží. Má se za to, že se jedná o případy selhání trhu, kdy jeden subjekt přenáší náklady na jiné subjekty, aniž by došlo ke kompenzaci. Stejně tomu je i u přínosů. Externality rozlišujeme podle toho, zda užitek druhým zvyšuje, či snižuje. V prvním případě hovoříme o pozitivních externalitách, v opačném případě se jedná o negativní externality (Adamec, 2008, s. 39).

Oblast	Externalita
Dopravní nehody	Zranění*, smrt*, trvalé následky*, psychická újma pozůstalých*, hmotné škody na majetku*, náklady na zásah rychlé záchranné služby*, hasičského sboru*, policie*, ekologické škody způsobené haváriemi
Znečištění ovzduší	Dopady na zdraví – respirační a kardiovaskulární choroby, škody na zemědělské výrobě, lesní ekosystémy, zvýšená koroze
Skleníkové plyny (změna klimatu)	Dopady na zdraví, na zemědělskou produkci, ekosystémy, vodní stres, desertifikace, růst hladiny moří a oceánů atd.
Zvýšená hladina hluku	Diskomfort obyvatelstva, poškození zdraví – poruchy sluchu, zvýšené nebezpečí infarktu a kardiovaskulárních chorob, poruchy spánku, vliv na výkonnost člověka
Kongesce	Časová ztráta*, zvýšená emise automobilů v koloně
Budování dopravní infrastruktury	Fragmentace krajiny, úbytek zvěře, zábor půdy, znečištění povrchových vod, ohrožení podzemních vod
Pozn.:*uvedené dopady nejsou vždy a beze zbytku externality	

Obrázek 3: Přehled externalit v oblasti dopravy (Adamec, 2008, s. 40)

3.3 Ekonomické nástroje

V současnosti neexistuje členění nástrojů regulace dopravy, které by bylo jednotné. Obecně však nástroje lze rozčlenit na nástroje **tržně-konformní** a nástroje **normativní**. Za nástroje tržně-konformní neboli ekonomické lze považovat nástroje z oblasti fiskální politiky, zejména pak daně a poplatky. Tyto ekonomické nástroje přinášejí vyšší flexibilitu při dosahování cílů a dokážou přinášet doplňující příjmy do veřejných rozpočtů. Princip normativních nástrojů spočívá v limitech, standardech, zákazech a příkazech a závazných administrativních postupech (Adamec, 2008, s. 40–41).

3.3.1 Poplatky a daně

Oblast poplatků a daní se řadí k základním ekonomickým nástrojům státu. Daně jsou vymezené zákonem a jedná se o nenávratné platby. Oproti daním lze od poplatků očekávat protislužbu či protihodnotu (Adamec, 2008, s. 41).

Poplatky	Daně
dálniční kupony	registrační daně z vozidel
mýtné	cirkulační daně z vozidel
poplatky z přepravy nadměrných nákladů	spotřební daně na pohonné hmoty
parkovací poplatky	
poplatky za vjezd do městských center, případně do jiných lokalit	

Obrázek 4: Přehled daní a poplatků v oblasti silniční dopravy (Adamec, 2008, s. 41)

3.3.2 Spotřební a silniční daň

Tyto daně se řadí do oblasti daní souvisejících s ochranou životního prostředí (Adamec, 2008, s. 43).

3.3.3 Zpoplatnění dopravní infrastruktury

Na území ČR existuje dvojí zpoplatnění – časové a výkonové. Tento systém zpoplatnění je užíván na zpoplatněných komunikacích. Časové zpoplatnění pro motorová vozidla do 12 tun existuje v podobě dálniční známky, pro vozidla s hmotností vyšší než uvedených 12 tun je pak stanovené výkonové zpoplatnění v podobě mýtného (Adamec, 2008, s. 43–44).

3.4 Dotace

Dotacemi lze označit takové prostředky, které přinášejí spotřebitelům udržení cen pod tržní úroveň, nebo naopak výrobcům nad tržní úroveň. Nejběžnější dotace jsou v podobě státní podpory. Jedná se o výběrově poskytované finanční zdroje státu či územní samosprávy, díky kterým příjemce dosáhne na výhodu, která by pro něj byla pouze s vlastními zdroji nedosažitelná. V oboru dopravy se často jedná o daňové úlevy či podpory ve veřejné dopravě (Adamec, 2008, s. 44).

3.5 Obchodovatelná povolení

Jsou používána za účelem snížení emisí na stanovenou úroveň. Rozdíl mezi obchodovatelným povolením a ekologickou daní je v tom, že tato povolení mají jasně stanovený objem snížení emisí, ale není u nich známá cena. U ekologických daní je tomu přesně naopak, tedy známe cenu, ale neznáme objem snížení emisí (Adamec, 2008, s. 45).

3.6 Pojištění

Princip povinného pojištění má za úkol řešit v silniční dopravě odpovědnost za školu. obdobná opatření jsou uplatňována i v dopravě železniční a letecké (Adamec, 2008, s. 45–46).

4 VLIV REGIONÁLNÍ POLITIKY A REGIONÁLNÍHO ROZVOJE NA DOPRAVU

Ačkoliv historický vznik regionální politiky spadá přibližně do 30. let 20. století, nelze do dnešního dne tento pojem přesně a univerzálně vymezit. Složitost tohoto vymezení spočívá v provázanosti regionální politiky s hospodářskou politikou, která je koncepčně rozmanitá. V širším slova smyslu může být regionální politika charakterizována jako soubor opatření a nástrojů, pomocí kterých má dojít ke zmírnění nebo odstranění rozdílů v ekonomickém rozvoji dílčích regionů. V aktuálním vymezení je nutné vycházet ze sociálně-ekonomické situace. Vliv pochopitelně mají i další politiky, zejména pak hospodářská a sociální (Úvod do regionálních věd a veřejné správy, 2004, s. 100).

Zcela klíčovou roli má dopravní dostupnost z pohledu rozvoje zemědělství a místního průmyslu nejen v obcích, ale celkově i v krajích. Nelze však opomenout skutečnost, že stav silnic, zejména pak těch II. a III. třídy, je zanedbaný, a v současnosti proto dochází ze strany obcí a krajů k postupné modernizaci, opravám či budování nových dopravních sítí. Tento krok má přispět ke zlepšení dostupnosti a obslužnosti v jednotlivých částech krajů. Tyto investice však představují nemalou část prostředků, zvyšují zadluženost obcí a často pak blokují prostor pro realizaci jiných, skutečně rozvojových projektů (Wokoun, 2007, s. 123).

Podle Wokouna (2007, s. 112) lze předpokládat pomalé snižování regionálních rozdílů v oblastní vybavenosti dopravní infrastrukturou. Tento fakt je způsobem tím, že se velké stavby, ať již ty probíhající, či plánované, mají poskytnout napojení s okolními státy na všechny světové strany. Za problém považuje chybějící spojení mezi městskými oblastmi nebo ulehčení přemístitelnosti v rámci země. Nejen „velké projekty“ z oblasti infrastruktury, ale i stav silnic nižších tříd, tedy I. a II. třídy, vyžadují velké finanční zdroje na údržbu a rekonstrukci. Stav železničních sítí považuje za uspokojivý, ovšem zejména na regionálních tratích upozorňuje na špatný technický stav.

Území, která se nachází mimo linie realizace velkých projektů, budou mít zhoršené předpoklady pro svůj dynamický rozvoj, pokud však nenabídnou jiný rozvojový faktor. Může dojít až k izolaci těchto regionů (Matula, 2005, s. 19).

5 STRATEGICKÉ DOKUMENTY ČESKÉ REPUBLIKY V OBLASTI DOPRAVY

Při dlouhodobém plánování rozvoje měst jsou klíčovými dokumenty strategické plány. Jejich účelem je poskytnutí základních vizí o socioekonomickém směřování měst jak veřejnému, tak soukromému sektoru.

5.1 Vybrané strategické dokumenty ČR

Zastřešující strategický dokument:

Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy 2015–2020 s výhledem do roku 2030

Cílem je stanovení základní strategie České republiky ve veřejné dopravě pro další období. Cílem koncepce veřejné dopravy je vytvoření takových podmínek, aby systém veřejné dopravy ČR představoval kvalitní alternativu k individuální dopravě.

Priorita I.: Hierarchický systém dopravní obslužnosti

Priorita II.: Zkvalitnění plánování dopravní obslužnosti

Priorita III.: Uzavírání smluv o veřejných službách

Priorita IV.: Interoperabilita systému

Priorita V.: Optimalizovaný vztah veřejných služeb a komerčních služeb

Priorita VI.: Optimalizovaný vztah veřejných služeb k infrastruktuře (Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy 2015–2020 s výhledem do roku 2030).

Další vybrané strategické dokumenty:

Dopravní politika ČR 2014–2020, s výhledem do roku 2050

Pro sektor dopravy se jedná o vrcholný strategický dokument vlády ČR. Jsou zde identifikovány nejdůležitější problémy v sektoru a návrhy opatření na jejich řešení. Cílem je zkvalitnění silniční dopravy, modernizace a rozvoj železnic, další rozvoj městské a příměstské dopravy (Dopravní politika ČR 2014–2020, s výhledem do roku 2050).

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu ČR 2011–2020

Cílem dokumentu vydaného Ministerstvem dopravy je návrh cílů, principů a opatření, které povedou ke snížení počtu dopravních nehod na českých silnicích. Stanovuje také podmínky

pro zapojení subjektů do programu BESIP (Národní strategie bezpečnosti silničního provozu ČR 2011–2020).

II. PRAKTICKÁ ČÁST

V teoretické části byly vymezeny základní pojmy z oblasti dopravy, jako je například integrovaný dopravní systém či dopravní infrastruktura. Pro přehlednost bylo nastíněno i její členění pohledem různých autorů odborné literatury. Byly popsány jednotlivé druhy dopravy rozdělené podle prostředí, ve kterém je realizována. Jednotlivé poznatky byly doplněny o vybranou legislativu z českých zákonů. Stručně byly charakterizovány také ekonomické aspekty dopravy, které přímo souvisejí s jejím aktuálním stavem i budoucností. Závěr teoretické části přiblížil vliv regionální politiky na dopravu. V poslední kapitole jsou vyjmenovány nejdůležitější strategické dokumenty České republiky zaměřené na sledovanou problematiku, tedy obsáhlé materiály, podle kterých se řídí jak dopravní experti, tak politická garnitura zodpovědná za svá rozhodnutí vůči široké veřejnosti. Z prostudovaných zdrojů je patrné, že doprava patří k lidstvu od prvopočátku, a zejména v posledních desetiletích zažívá v závislosti na chytrých technologiích, i například Průmyslu 4.0, bouřlivý rozmach, často s těžko představitelnými možnostmi, kterých se lidstvo může dočkat. Právě rozvoje a nových poznání je potřeba využít i v tuzemsku.

Pro stanovení závěrů a vhodných doporučení v analyticko-praktické části byla použita data získaná na základě komplexní analýzy vybraných nejdůležitějších strategických a koncepčních dokumentů Zlínského kraje, konkrétně Generelu dopravy pro město Zlín, Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2012–2020 a Plán dopravní obslužnosti území pro Zlínský kraj na léta 2012–2019. Předpokladem pro praktickou část byla skutečnost, že budou obsahovat klíčové analýzy a data pro posouzení, a následné sestavení návrhu pro zlepšení dopravní obslužnosti/dopravní infrastruktury. Přestože Česká republika bezesporu patří mezi nejrozvinutější části světa, zdaleka ne všechny prvky tuzemské dopravní sítě odpovídají standardům 21. století, jak je alespoň patrné v seriózním porovnání situace v řadě zemí Evropské unie.

Nechybí ani základní statistická data z oblastí, která ovlivňují konečná rozhodování nejen v případě plánování, ale také při budování a modernizaci dopravní infrastruktury.

Ke komplexnímu zhodnocení bylo využito SWOT analýzy s řadou poznatků jak z teoretické části, tak zejména z pozdějšího zkoumání zásadních částí vyhodnocovaných dokumentů.

Návrhová část pak byla posouzena odborníkem s cílem zjištění, na kolik jsou nabídnutá opatření vhodná k realizaci. Jednotlivá zjištění pak jsou představena v osobně uskutečněném rozhovoru.

Přehled využitých metod:

- Analýza vybraných strategických dokumentů
- Analýza současné dopravní situace a obslužnosti ve Zlínském kraji
- Sestavení SWOT analýzy zaměřené na dopravní situaci ve Zlínském kraji
- Provedení rozhovoru s ředitelem Městské policie Zlín

6 VYMEZENÍ A CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

Ustanovení Zlínského kraje se datuje k 1. lednu roku 2000 a tvoří ho okresy Zlín, Kroměříž a Uherské Hradiště a Vsetín. Nyní společně s krajem Olomouckým vytvářejí region soudržnosti Střední Morava (Charakteristika Zlínského kraje, 2017).

Zlínský kraj svou rozlohou 3 963 km² zaujímá jen 5 % z celkové plochy ČR a je tak čtvrtým nejmenším.

Z dat statistického úřadu vyplývá, že k 31. 12. 2018 žilo na území kraje 582 921 obyvatel, což činí 5,5 % z celkového počtu obyvatel ČR. Zajímavým faktem je, že hustota obyvatel 149 obyvatel /km² převyšuje celorepublikový průměr, který je 133 obyvatel/km² (Charakteristika kraje, 2016).

Celkový počet obcí v kraji je 307, z toho 30 měst. Za nejvýznamnější městské a průmyslové aglomerace jsou považovány Zlín–Otrokovice–Napajedla, které čítají přes 100 tisíc obyvatel. Další aglomeraci představují Uherské Hradiště–Kunovice–Staré Město (téměř 40 tisíc obyvatel) a poslední místa obsazují města Kroměříž, Vsetín a Valašské Meziříčí, kde každé z nich má přibližně 25 až 30 tisíc obyvatel (Zlínský kraj, 2019).

Ve Zlínském kraji najdeme 40 mikroregionů, které vznikly za účelem získání společné podpory pro čerpání prostředků ze státních fondů a z fondů EU (Zlínský kraj, 2016).

Převážná část území má kopcovitý charakter, který tvoří pahorkatiny a pohoří. Na severu oblasti se rozkládají Moravskoslezské Beskydy s nejvyšším vrcholem zvaným Čertův mlýn (1 206 m), východní oblasti dominují Javorníky, které navíc tvoří hranici se Slovenskem. Jihozápad kraje zastupují Chřiby, kde nejvyšší bod je Brdo (587 m). Část kraje v okolí řeky Moravy tvoří rovinatá úrodná oblast Haná a Slovácko (Charakteristika kraje, 2016).



Obrázek 4: Administrativní mapa Zlínského kraje (Administrativní mapa kraje, 2012)

Tabulka 1: Vývoj počtu obyvatel v jednotlivých okresech v letech 2014–2018

Rok	Počet obyvatel v okresech (v tis.)			
	KM	UH	VS	ZL
2014	106 468	142 989	144 011	191 793
2015	106 294	142 830	143 722	191 830
2016	106 039	142 554	143 380	191 725
2017	105 670	142 434	143 291	191 661
2018	105 572	142 306	143 332	191 711

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování, 2019

Tabulka 2: Základní údaje o území pro jednotlivé okresy Zlínského kraje

Okres	Hustota zal.(obyv./km ²)	Rozloha (km ²)	Počet obcí
Kroměříž	134	796	79
Uherské Hradiště	144	991	78
Vsetín	126	1143	61
Zlín	186	1034	89

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování, 2019

7 VÝVOJ VYBRANÝCH UKAZATELŮ VE ZLÍNSKÉM KRAJI

Kapitola obsahuje porovnání vybraných ukazatelů v kraji, které mohou mít vliv na dopravu v kraji.

7.1 Vývoj počtu obyvatel

V roce 2017 žilo ve Zlínském kraji 583 056 obyvatel. Celkově v posledních 10 letech jejich počet klesá. Každoročně se zvedá průměrný věk obyvatel, poslední údaj z roku 2017 je 42,9 let. Vyplývá z toho, že se zvyšuje počet obyvatel v poproduktivním věku (nad 65 let), přesto však lze stále považovat věkovou strukturu obyvatelstva za ekonomicky příznivou.

Tabulka 3: Počet a věková struktura obyvatel Zlínského kraje

Počet a věková struktura obyvatel ve Zlínském kraji							
	Počet obyvatel celkem	v tom podle pohlaví		v tom ve věku (let)			Průměrný věk
		muži	ženy	0-14	15-64	65 a více	
2009	591 042	288 372	302 670	82 375	415 061	93 606	40,9
2010	590 361	287 984	302 377	82 751	411 904	95 706	41,2
2011	589 030	287 961	301 069	83 903	406 257	98 870	41,4
2012	587 693	287 350	300 343	84 163	401 633	101 897	41,7
2013	586 299	286 789	299 510	84 554	397 208	104 537	42,0
2014	585 261	286 361	298 900	84 963	393 025	107 273	42,2
2015	584 676	286 156	298 520	85 652	388 916	110 108	42,5
2016	583 698	285 855	297 843	86 293	384 285	113 120	42,7
2017	583 056	285 777	297 279	87 104	380 106	115 846	42,9
2018	582 921	285 883	297 038	87 958	376 378	118 585	43,1

Zdroj: Počet a věkové složení obyvatel ve vybraném území, 2019, vlastní zpracování

7.2 Míra nezaměstnanosti obyvatel kraje

V březnu 2019 byl nejvyšší podíl nezaměstnaných osob evidován v okrese Vsetín, kdy dosahoval čísla 2 815, a současně zde byla i největší míra nezaměstnanosti z celého Zlínského kraje (3 %). Nejvíce volných pracovních míst se nabízí v okrese Zlín.

Tabulka 4: Míra nezaměstnanosti ve Zlínském kraji za březen 2019

Okres	Uchazeči (15-64 let)	Podíl nezaměstnaných osob (v %)	Volná místa
Kroměříž	1944	2,9	1369
Uherské Hradiště	1849	2	2864
Vsetín	2815	3	4201
Zlín	2461	2	4780

Zdroj: Nezaměstnanost v krajích a okresech, 2019, vlastní zpracování

7.3 Zdravotnická zařízení

Zlínský kraj nabízí zdravotnickou péči v celkem 10 nemocnicích s celkovým počtem lůžek 2 871 (údaj z roku 2017). Na jednoho lékaře připadá 273 obyvatel a péče je poskytována v oblasti akutní, následné i rehabilitační péče.

Tabulka 5: Přehled zdravotnických zařízení ve Zlínském kraji

Přehled zdravotnických zařízení ve Zlínském kraji						
Typ zdravotnického zařízení		2013	2014	2015	2016	2017
Nemocnice	Počet zařízení	10	10	10	10	10
	Počet lůžek	2 598	2 562	2 539	2 842	2 871
	Počet lékařů	858	928	1 059	895	909
Lékárny		176	172	180	168	169
Lékaři		2 284	2 351	2 373	2 250	2 326

Zdroj: Zabezpečení zdravotní péče ve vybraném území, vlastní zpracování, 2019

7.4 Sociální zařízení

V oblasti sociálních služeb kraj poskytuje široké spektrum zařízení. Nabízí 37 domovů pro seniory, tato kapacita však stále není dostačující vzhledem ke stoupajícímu počtu stárnoucího obyvatelstva. Dále nabízí 23 sociálních poraden, 18 center pro osoby zdravotně postižené, 13 azylových domů, 13 nízkoprahových zařízení pro děti a mládež a 21 denních stacionářů. V roce 2018 činila průměrná výše důchodu 11 781 Kč (oproti 10 448 Kč v roce 2013) a důchod v kraji pobíralo celkem 169 085 osob (oproti 167 465 v roce 2013) (Zařízení sociální péče ve vybraném území, 2019).

7.5 Vzdělávací zařízení

V současné době ve Zlínském kraji existuje 316 mateřských škol, 257 základních škol, 68 středních škol, 10 vyšších odborných škol a 2 vysoké školy. Z analýzy přehledů lze soudit, že struktura jednotlivých stupňů vzdělávacích zařízení odpovídá demografickému vývoji v regionu (Vzdělávání – celkový přehled, 2019).

7.6 Cestovní ruch

V roce 2018 kraj disponoval celkem 464 ubytovacími zařízeními s 25 734 lůžky. Počet hostů každoročně stoupá, v roce 2018 Zlínský kraj navštívilo celkem 779 124 hostů (oproti

571 719 v roce 2012 a 661 149 v roce 2015). Z pohledu cestovního ruchu kraj nabízí širokou škálu atraktivních míst. Jsou zde nejen přírodní, ale také kulturní a historické památky. Návštěvník Zlínského kraje zde najde hory, lázně, vinařské oblasti, pozůstatky Velkomoravské říše, církevní památky a historické stavby. Velmi významná a typická je také stopa baťovské funkcionalistické architektury.

Tabulka 6: Přehled hromadných ubytovacích zařízení ve Zlínském kraji

Hromadná ubytovací zařízení ve Zlínském kraji				
Rok	Počet zařízení	Pokoje	Lůžka	Místa pro stany a karavany
2013	463	10 117	26 037	1 357
2014	445	10 058	25 767	1 431
2015	445	10 006	25 651	1 373
2016	453	9 863	26 103	1 354
2017	443	9 709	24 765	1 423
2018	464	10 363	25 734	1 761

Zdroj: Kapacity hromadných ubytovacích zařízení za vybrané území, vlastní zpracování, 2019

8 ANALÝZA STRATEGICKÝCH DOKUMENTŮ ZLÍNSKÉHO KRAJE

Strategické dokumenty lze považovat za klíčové podklady pro tvorbu investičních částí veřejných rozpočtů v delším období. Obsahují klíčová data pro zodpovědné rozhodování, analýzy příležitostí i rizik a mnoho dalších užitečných informací.

8.1 Generel dopravy Zlín

Reakcí na stále se zhoršující stav dopravy bylo vytvoření Generelu dopravy pro město Zlín (GD). Jedná se o dopravně-inženýrský dokument, ve kterém jsou vymezeny hlavní problémy dopravy. Dokument se snaží zohlednit potřeby obyvatel a navrhuje opatření k řešení nedostatků tak, aby se městská doprava dále rozvíjela a byly naplněny cíle dopravní politiky města. Vizí města Zlín do roku 2020 je, aby bylo podnikavým, chytrým, kreativním a udržitelným. Zpracovatelem je společnost UDIMO, spol. s r. o. To vše na základě snahy o propojení a vyváženost všech druhů dopravy i zapojení obyvatel i firem do plánování dopravy. Dokument má návrhovou i analytickou část.

Společně s vytvořením GD vznikl nový webový portál www.zlin.dobramesta.cz jako projekt pro obyvatele, kteří zde najdou veškeré potřebné informace o plánovaných projektech, mohou zde pokládat dotazy, diskutovat nebo se zapojovat do kampaní pořádaných městem (O projektu, 2019).



Obrázek 5: Ukázka webu www.zlin.dobramesta.cz

8.1.1 Analytická část Generelu dopravy

Dokument vytyčuje základní podmínky potřebné k rozvoji kvalitní dopravní infrastruktury v rámci krátkodobých cílů do roku 2020 a dlouhodobých řešení až do roku 2035.

Generel dopravy je rozčleněn do kategorií dle typu dopravy, včetně vzájemné interakce:

- Generel individuální automobilové dopravy
- Generel veřejné hromadné dopravy
- Generel cyklistické dopravy
- Generel pěší dopravy

Generel individuální automobilové dopravy

Pro vypořádání se se stavem individuální automobilové dopravy autoři projektu využili dopravního průzkumu, průzkumu křižovatkových pohybů, profilového sčítání dopravy a průzkumu statické dopravy. **Směrový dopravní průzkum** se zaměřil na dopravně nejvytíženější komunikace jak přímo v centru města, tak na úseky, které navazují na okolní části města a obce. Zaznamenáno bylo celkem 48 800 vozidel, z nichž 84 % bylo vozů osobních, v 10 % šlo o dodávky. Nejvíce zatíženou komunikací je silnice I/49, ulice Zlínská s celkovým počtem 13 718 vozidel v obou směrech.

Předmětem **průzkumu křižovatkových pohybů** v měsících říjen a listopad 2014 bylo zaznamenání množství vozidel ve vybraných 19 křižovatkách a rovněž na 3 profilech na území města. Z pozorování vyplynulo, že největší intenzitou dopravy je zatížena křižovatka Tř. T. Bati – Březnická s počtem vozidel 46 866/24 hod., dále tř. T. Bati – Přímá 44 413/24 hod. a tř. T. Bati – Gahurova 40 998/24 hod. V případě sledovaných profilů byla největší zátěž evidována v úseku ulice Vodní (13 455 vozidel/24 hod.).

Analýza dále identifikovala dopravní křižení, která neodpovídají aktuální intenzitě dopravy. Šlo zejména o křižovatku Vizovická – Pančava. Kritické úrovni se rovněž přiblížily křižovatky Okružní – K Pasekám, Fryštácká – Okružní a tř. T. Bati – Přímá, tř. T. Bati – Gahurova – Vodní.

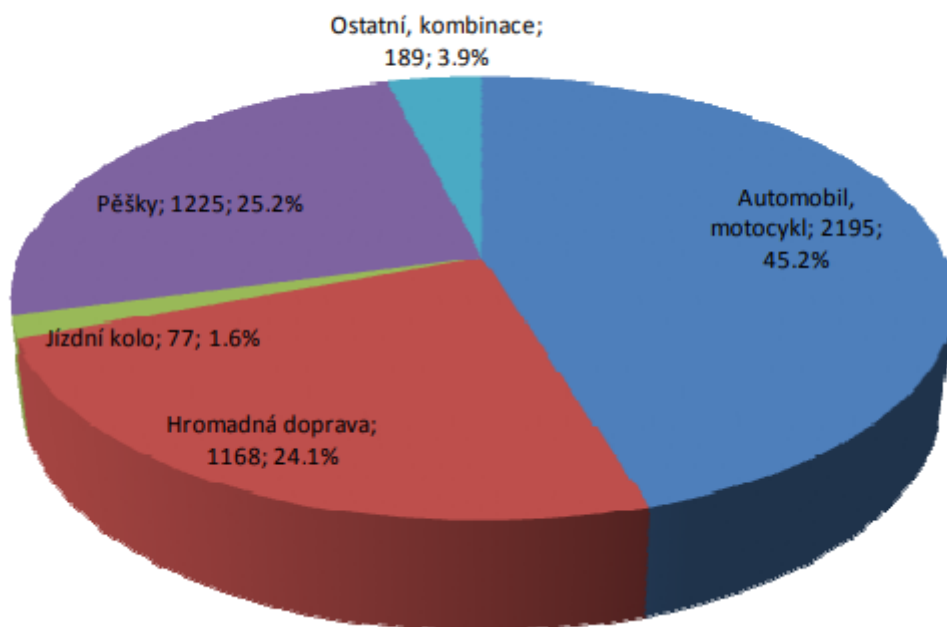
V otázce průzkumu **statické dopravy** v květnu 2015 byla sledována dvě základní kritéria:

- a) odstavování vozidel ve vícepodlažní bytové zástavbě
- b) parkování vozidel v oblasti centra města a přilehlého okolí

Ve sledovaných oblastech bylo provedeno 27 555 záznamů, na kterých se podílelo 8 099 jedinečných registračních značek vozidel. Ve 46 procentech případů šlo o zaměstnance, ve 32 procentech případů šlo o obyvatele, 14 procent tvořili krátkodobí návštěvníci a 8 procent dlouhodobí návštěvníci. Pro vyhodnocení databáze parkovišť bylo vybráno 11 lokalit, z toho 6 parkovišť a 5 parkovacích domů. V obou kategoriích bylo zjištěno, že největší skupinou zákazníků jsou motoristé s dobou parkování do 60 minut.

Pro vyhodnocení standardního chování obyvatel města byl využit dopravně-sociologický průzkum v domácnostech. Bylo zjištěno, že podíl automobilové přepravy představuje 45,3 procenta, následuje pěší doprava s 25,2 procenta a podobné hodnoty dosahuje veřejná hromadná doprava s 24,1 procenta a jen 1,6 procenta obyvatel se dopravuje za pomoci bicyklu.

Dělbá přepravní práce - Zlín, redukovaný přehled



Obrázek 6: Rozdělení přepravy obyvatel ve Zlíně (Generel dopravy pro město Zlín, 2015)

Generel veřejné hromadné dopravy

Klíčovou roli ve zlínské mobilitě obyvatel představuje městská hromadná doprava, kterou zajišťuje Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s. r. o. Prostřednictvím cca 40 autobusů a 53 trolejbusů v roce 2018 přepravila 32,3 milionu cestujících (oproti 31 866 v roce 2014) na 4,94 milionu ujetých kilometrech.

Průzkum provedený v únoru a březnu roku 2015 ukázal, že 83 % cestujících v průběhu dne na území města využije právě MHD. Nejvytíženější jsou stanoviště Náměstí Práce (17 477 osob), U Zámku (8 669 osob) a Náměstí Míru (7 577).

Veřejná linková doprava byla v roce 2014 zajišťována 6 autobusovými dopravci. Největší obrat cestujících byl zjištěn na zastávce Zlín – autobusové nádraží s 6 763 osobami (81 % všech pasažérů).

Veřejná železniční doprava byla v době vzniku dokumentu zajištěna pouze jedním dopravcem – České dráhy, a. s., který v běžné pracovní dny nabízel 51 osobních vlaků a 2 vlaky kategorie IC s vazbou na Prahu.

Generel cyklistické dopravy

Průzkumu byla podrobena i cyklistická doprava. Ta i přes nízký podíl při dělbě přepravní práce představovala významnou součást mobility osob. Autoři poukázali na chybějící skelet tras v městském prostředí, který by propojoval městské části, jako jsou Jižní Svahy, protější Lesní čtvrť a podél řeky Dřevnice umístěné lokality Boněcko, Příluky a Malenovice. V době průzkumu v měsících červen a červenec 2015 nejvyšší intenzitu využití zaznamenali v úsecích Sokolská – Tyršovo nábřeží (1 469 cyklistů), dále Malenovice – Pila (1 046 cyklistů) a Malenovice – Sklady (986 cyklistů).

Generel pěší dopravy

Pro dosažení cílů je pěší doprava obyvateli města využívána ve více než 25 procentech cest. Chodníky byly evidovány v délce 268,4 km. Stezky sdružené byly v délce 20,3 km a pěší zóna představovala 0,8 km ze všech sledovaných úseků. Důležitou součástí zkoumání byla analýza dopravních nehod spojených s chodci. Ve sledovaném období 1. 1. 2010 – 31. 7. 2015 došlo k 177 incidentům s následkem na zdraví osob. Ve 4 případech šlo o usmrcení osoby. Významné je zjištění, že 67 procent nehod bylo způsobeno řidičem motorového vozidla. Zajímavým faktem je také skutečnost, že přibližně 54 procent nehod s usmrcením či těžkým zraněním se přihodilo za mokra, deště a v noci.

8.1.2 Návrhová část Generelu dopravy

Důležitou součástí návrhové části je střednědobý plán rozvoje dopravy. Ten mimo jiné zahrnuje soubor doporučených opatření k realizaci do roku 2025. Z obsahu jsou vybrány nejdůležitější návrhy z jednotlivých kapitol.

Individuální automobilová doprava

- Dostavba silničních úseků (D49 v úseku Hulín–Fryšták–Lípa), přivaděč D49 Fryšták
- Vybudování obchvatu Zálešné
- Vybudování úseku nazývaného Prštenská příčka

Veřejná hromadná doprava

- Rozvoj integrovaného dopravního systému
- Modernizace železniční tratě Otrokovice–Vizovice
- Zlepšení dopravní obsluhy území svitovského areálu
- Zvýšení atraktivity cestování v MHD

Statická doprava

- Vznik rezidentních zón
- Aplikace moderních prvků

Cyklistická doprava

- Dokončení chybějících úseků cyklostezek
- Bikesharing

Pěší doprava

- Vybudování nových přechodů pro pěší
- Rekonstrukce chodníků
- Společné trasy s cyklistickou dopravou ve formě odděleného provozu (Generel dopravy pro město Zlín, 2015).

8.2 Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2012–2020

Dokument byl zpracován v září roku 2012 Centrem dopravního výzkumu, v.v.i. Základním členěním dokumentu je rozdělení na **analytickou část** a **strategický plán**.

Struktura analytické části:

- Rámcové podmínky silniční dopravy ve Zlínském kraji
- Analýza vývoje nehodovosti v letech 2002–2011
- Porovnání nehodovosti Zlínského kraje s ostatními kraji ČR

- Analýza problémových oblastí pro léta 2011–2020

Struktura strategického plánu:

- Východiska
- Koncepční schéma
- Vize
- Strategické a dílčí cíle
- Nápravná opatření pro bezpečné pozemní komunikace, dopravní prostředky a chování
- Odpovědnost za plnění strategie na úrovni kraje, obcí a firem
- Medializace
- Financování

8.2.1 Analytická část

Z **charakteristiky silniční sítě** vyplývá, že v kraji je dohromady 33 km dálnic a 342 km silnic I. třídy. Celkově je v kraji 2 127 km silnic a tento údaj řadí Zlínský kraj na poslední místo ze všech krajů ČR. Přepočtením délky silniční sítě na 1 km² bylo zjištěno, že hustota sítě ve Zlínském kraji je 24 % pod republikovým průměrem. Za potíží Zlínského kraje je považován nedostatek dálnic a rychlostních komunikací, které by přímo navazovaly na sousední regiony včetně Slovenska.

Z pohledu **intenzity dopravy** bylo zjištěno, že silnice I. třídy nahrazují funkci komunikací vyšší úrovně, zejména pak pro tranzitní dopravu. Z výsledků Celostátního sčítání dopravy v roce 2010 vyplynulo, že nejhorší hodnoty RPDI (roční průměr denních intenzit voz/24 h) mají tyto úseky:

- Otrokovice – Zlín – Vizovice (I/49)
- Buchlovice – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Brod (I/50)
- Valašské Meziříčí – Vsetín (I/57)
- Hulín – Otrokovice – Napajedla – Staré Město (I/55, R55)
- Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm (I/35)

Z **analýzy problémových oblastí pro období 2011–2020** zase vyplývá, že počet nehod a cyklistů je nad celorepublikovým průměrem. Nejčastěji bourají řidiči ve věku od 18 do 24 let.

8.2.2 Návrhová část

Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2012–2020 je založena na vizi „Učíňme Zlínský kraj bezpečnějším“.

Tato vize předpokládá:

- snížit počet usmrcených oproti roku 2009 ze 43 osob na 17 osob v roce 2020 (každoročně v průměru snížit počet usmrcených o 5,5 %)
- snížit počet těžce zraněných oproti roku 2009 z 229 osob na 137 osob v roce 2020 (každoročně v průměru snížit počet těžce zraněných o 3,6 %)

Zlepšení situace má být možné pomocí **nápravných opatření**. Ta jsou rozdělena do tří základních skupin:

- a) bezpečné pozemní komunikace
- b) bezpečné dopravní prostředky
- c) bezpečné chování

Při zavádění opatření by měla pomoci média, krajský koordinátor BESIP, autoškoly, pojišťovny, neziskové organizace i Policie ČR.

V dokumentu jsou i vyčísleny ztráty související s následky na zdraví osob.

Z výpočtu vyplývá, že jen za rok 2011 šlo o přepočtenou sumu přesahující 2 mld. Kč.

Tabulka 7: Přehled nákladů na zraněné či usmrcené osoby při dopravních nehodách

Vyčíslení nákladů na zraněné či usmrcené osoby	
38 usmrcených osob	670 494 tis. Kč
179 těžce zraněných osob	691 861 tis. Kč
1 077 lehce zraněných osob	719 619 tis. Kč

Zdroj: Mikulík et al., 2012, vlastní zpracování

Konkrétní opatření jsou pak detailně rozpracována v **akčním plánu**. Vždy je uveden popis aktivity, odpovědnost za plnění opatření na úrovni kraje, obcí, firem/neziskových organizací a termín realizace (Mikulík et al., 2012).

8.2.3 Vývoj nehodovosti a plnění cílů

V roce 2018 došlo k 4 228 dopravním nehodám na území Zlínského kraje. Jedná se přibližně o stejný počet nehod jako v předchozím roce. Od roku 2010 má však nehodovost v kraji stále

stoupající tendenci. V roce 2018 na silnicích Zlínského kraje zemřelo 22 osob, těžké poranění při dopravních nehodách utrpělo 122 osob, což je snížení počtu oproti předchozímu roku o cca 50 osob. Přibližně 3 tisíce nehod zavinili řidiči motorových vozidel a došlo k usmrcení 20 osob, zbylá dvě úmrtí na silnicích Zlínského kraje zavinili řidiči nemotorových vozidel. Došlo také k nárůstu nehod způsobených srážkou se zvěří. Nejvyššího počtu však dosahují nehody způsobené nesprávným způsobem jízdy – celkem 2 043 takových nehod se stalo v roce 2018. Druhé místo obsazují nehody způsobené nepřiměřenou rychlostí jízdy (485 nehod). Nehody způsobené požitím alkoholu před jízdou dosáhly počtu 260 a celkem 177 viníků mělo v krvi více než 1,5 promile alkoholu. Rok 2018 byl pro Zlínský kraj v porovnání s celorepublikovým negativním vývojem dopravní nehodovosti poměrně úspěšný, neboť se podařilo dosáhnout historicky nejnižších závažných následků dopravních nehod od vzniku samostatného Zlínského kraje (Jaroš, 2019).

8.3 Plán dopravní obslužnosti území – Zlínský kraj na léta 2012–2019

Plán dopravní obslužnosti je vždy na pětileté období, tedy 2012–2016, s jeho následnou aktualizací z dubna roku 2016 a platností do 31. 12. 2019.

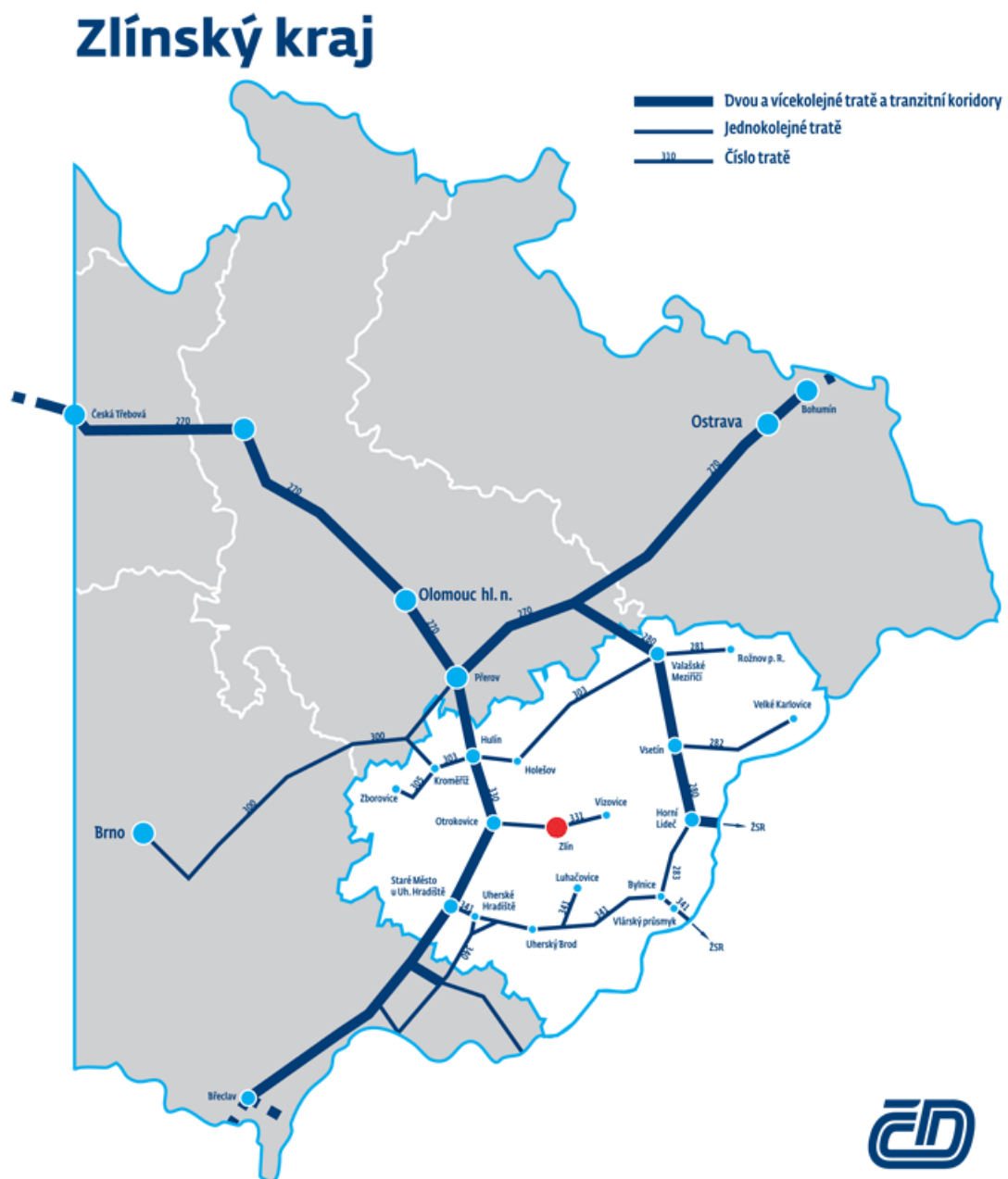
Dokument je rozčleněn na **analytickou část, kritické posouzení stávajícího stavu, rozvoj území v řešeném časovém horizontu a návrh dopravního plánu**. V analytické části je podrobně rozebrána stávající infrastruktura a vymezeny možnosti a limity pro realizaci dopravní obslužnosti. Zabývá se také stávajícími linkami a jejich provozem. V podrobné kritické analýze dopravní obslužnosti je zhodnocena aktuální situace ve veřejné dopravě ve vztahu k plnění navržených standardů kvality. V závěru jsou vyhodnoceny možnosti rozvoje území a předpokládané dopady. V přílohové části jsou detailně vymezeny autobusové linky a počty spojů dle dopravců, přehled vozového parku vybraných dopravců, přehled rozsahu dopravní obslužnosti v jednotlivých obcích Zlínského kraje, přehled obcí s nedostatečnou nabídkou spojů ve víkendových dnech a o svátcích.

Řešení vedení železniční, silniční a dalších druhů dopravy je součástí návrhové části. Rozebírá také problematiku Zlínské integrované dopravy a plánovaný rozvoj terminálů veřejné dopravy. Neopomíná ani přepravu osob se sníženou pohyblivostí (Plán dopravní obslužnosti území – Zlínský kraj na léta 2012–2016).

8.3.1 Analýza výchozího stavu

Železniční doprava

Současný stav železniční sítě umožňuje napojení 80 obcí v kraji. Za menší komplikaci lze považovat složité cestování mezi krajským městem Zlín a okresními městy Uherské Hradiště a Kroměříž. Ještě komplikovanější je doprava ze Vsetínska, Valašskomeziříčska a Rožnovska do krajského města.



Obrázek 7: Mapa železniční sítě Zlínského kraje, zdroj: (Mapa železničních tratí, 2016)

Ve Zlínském kraji se nacházejí následující železniční tratě:

- 280 (Hranice na Moravě) – Lhotka nad Bečvou – Horní Lideč st. hr.
- 281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
- 282 Vsetín – Velké Karlovice
- 283 Horní Lideč – Bylnice
- 300 (Brno hl. n.) – Chropyně – (Přerov)
- 303 (Kojetín) – Bezměrov – Valašské Meziříčí
- 305 Kroměříž – Zborovice
- 323 Valašské Meziříčí – (Ostrava hl. n.)
- 330 (Přerov) – Břest – Nedakonice – (Břeclav)
- 331 Otrokovice – Vizovice
- 340 (Brno hl. n.) – Uherský Ostroh – Uherské Hradiště
- 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Nemšová st. hr.
- 346 Újezdec u Luhačovic – Luhačovice

Jednotlivé tratě byly vyhodnoceny a byly u nich analyzovány nedostatky a stručně navrženo řešení. Města Zlína se nejvíce dotýká jednokolejná trať 331 Otrokovice–Vizovice. V dokumentu se přímo hovoří o otřesném stavu nádraží Zlín střed, které z hlediska vybavení a technického stavu patří k nejhorším stanicím v ČR vůbec. Nápravou neutěšené situace jednoho z klíčových dopravních úseků Zlína má být připravovaný projekt elektrizace celé tratě. Ta má začít v roce 2020 a má stát zhruba 12 miliard korun. Investorem je Správa železniční dopravní cesty. Většinu nákladů mají pokrýt evropské dotace. Součástí modernizace je vybudování nového terminálu Zlín – střed na potřebné evropské úrovni. Investice se dotkne i páteřní silniční komunikace Zlín – Otrokovice, na které mají vzniknout tři mimoúrovňové křižovatky a pod frekventovanou kvítkovickou křižovatkou v Otrokovících má být vybudován železniční tunel (Fránek, 2018; Kočí, 2019).

Silniční doprava

Podobně jako železniční byla popsána i silniční infrastruktura. Jejími klíčovými částmi jsou dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy.

Tabulka 8: Přehled silniční sítě ve Zlínském kraji podle jednotlivých okresů k 1. 7. 2018

Délka silniční sítě ve Zlínském kraji (v km)					
Okres	Dálnice	I. třídy	II. třídy	III. třídy	Celkem
Kroměříž	24,2	29,1	170,0	334,6	557,9
Uherské Hradiště	x	125,5	123,0	274,0	522,5
Vsetín	x	115,5	83,5	306,8	505,8
Zlín	8,9	77,6	135,0	334,3	555,7
Kraj celkem	33,1	344,4	511,3	1249,7	2138,5

Zdroj: Přehled silnic Zlínského kraje, 2018, vlastní zpracování

Dálnice a rychlostní silnice

- D1 – hranice kraje – Kroměříž – Hulín
- R55 – Hulín – Otrokovice

Silnice I. třídy

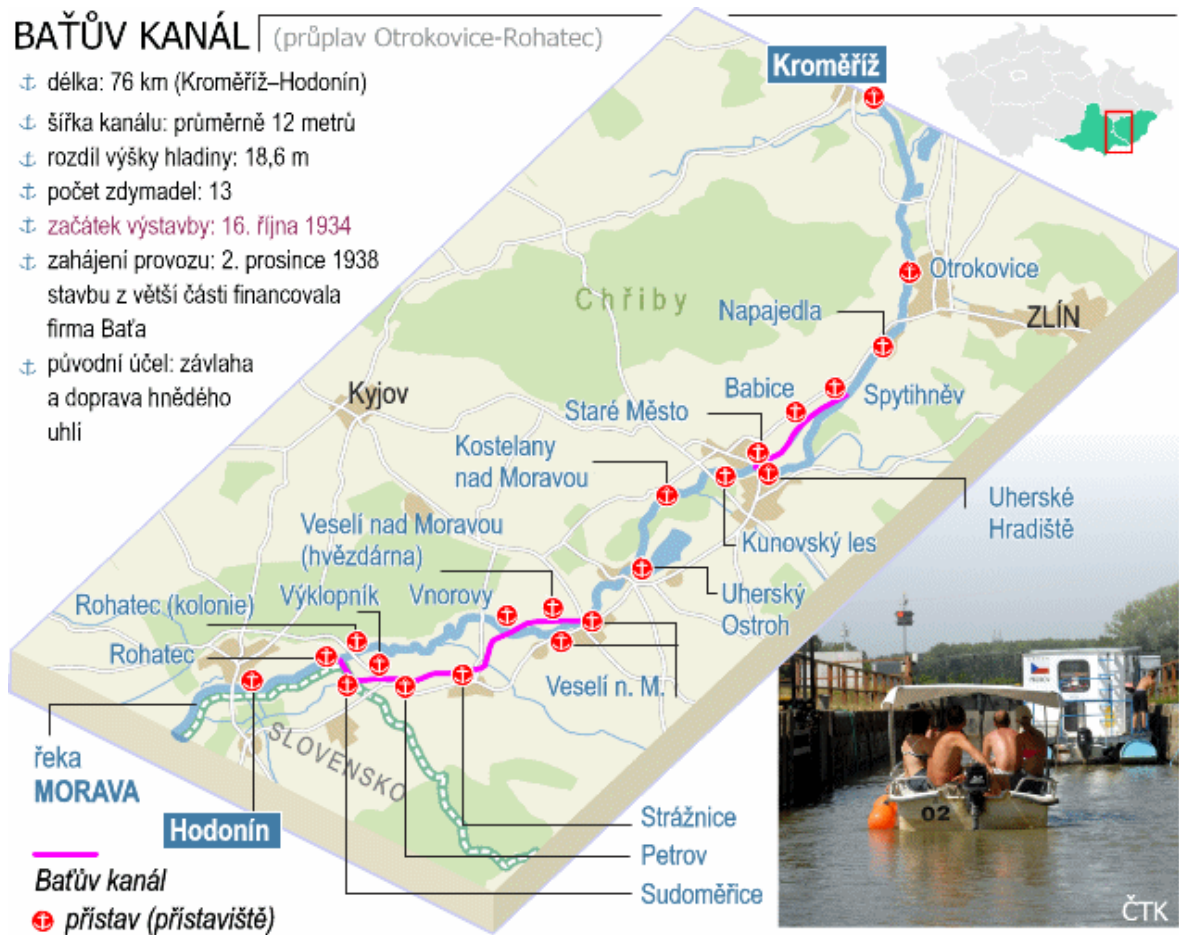
- I/35 – hranice kraje – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm – Horní Bečva – hranice kraje
- I/47 – hranice kraje – Kroměříž – Hulín
- I/49 – Otrokovice – Zlín – Vizovice – Valašská Polanka – Střelná – státní hranice ČR/SR
- I/50 – hranice kraje – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Starý Hrozenkov – státní hranice ČR / SR
- I/54 – hranice kraje – Slavkov – Strání – státní hranice ČR/SR
- I/55 – hranice kraje – Hulín – Otrokovice – Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice – Uherský Ostroh – hranice kraje
- I/56 – Horní Bečva – hranice kraje
- I/57 – hranice kraje – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice – státní hranice ČR/SR
- I/58 – Rožnov pod Radhoštěm – hranice kraje
- I/69 – Vizovice – Vsetín
- I/71 – Uherský Ostroh – hranice kraje

Podobně jako v Generelu dopravy města Zlína autoři dospěli k závěru, že kritickým úsekem je komunikace mezi Otrokovicemi a Zlínem, kdy se jedná o vůbec nejzatíženější silnici v kraji. Na druhém místě byl jako velký problém popsán průtah obcí Želechovice nad Dřevnicí, kdy kvůli negativnímu stanovisku místních obyvatel není možné silnici rozšířit.

I v tomto ohledu se jeví jako klíčové, aby byl dobudován dálniční úsek D49 v úseku Hulín–Fryšták–Lípa, přivaděč D49 Fryšták, obchvat Zálešné, Prštenská příčka.

Vodní doprava

Vodní doprava v regionu má zanedbatelnou přepravní kapacitu a její charakter je pouze rekreační. Zlína se nejvíce dotýká vodní cesta Bařův kanál a navazující splavněné úseky řeky Moravy.



Obrázek 8: Vodní doprava ve Zlínském kraji (zdroj: Bařův kanál, 2019)

8.3.2 Kritické posouzení stávajícího stavu

V části kritického posouzení stávajícího stavu je uvedeno, že dopravní infrastruktura ve Zlínském kraji je z hlediska zajištění veřejné dopravy v zásadě vyhovující a není překážkou jejímu fungování. Kapacita linek a spojů je zpravidla dostačující a nedochází tak k zásadním problémům přeplňování spojů. Výjimkami jsou v některých případech ranní a odpolední špičky. Stejně tak kladného hodnocení bylo dosaženo u stavu vozového parku. Naopak ve

velmi omezeném rozsahu funguje integrovaný dopravní systém. Poukázáno je i na skutečnost, že rozsah veřejné dopravy je závislý na financování ze strany kraje i státu, a právě výše těchto plateb se odráží v množství nabízených spojů.

V části dokumentu **rozvoj území v řešeném časovém horizontu** je sledováno rozmístění hlavních zaměstnavatelů na území regionu, které nepochybně také souvisí s dopravní obsluhností.

Tabulka 9: Přehled největších zaměstnavatelů ve Zlínském kraji

Největší zaměstnavatelé v kraji*			
Pořadí	Název	Sídlo	Počet zaměstnanců
1.	Continental Barum, spol. s.r.o.	Otrokovice	3441
2.	Krajská nemocnice T.Bati	Zlín	2199
3.	Mitas a.s.	Zlín	1442
4.	Uherskohradištská nemocnice a.s.	Uherské Hradiště	1317
5.	AVX Czech Republic s.r.o.	Kunovice	1285
6.	Česká zbrojovka a.s.	Uherský Brod	1168
7.	ON SEMICONDUCTOR CZ a.s.	Rožnov p. Radhoštěm	1112
8.	Deza a.s.	Valašské Meziříčí	924
9.	Hamé s.r.o.	Kunovice	900
10.	Univerzita Tomáše Bati	Zlín	838
*údaje z roku 2016			

Zdroj: Plán dopravní obsluhnosti území – Zlínský kraj na léta 2012–2016, vlastní zpracování

8.3.3 Návrhová část

Návrhová část je rozčleněna do jednotlivých částí a pro každou z nich navrhuje řešení.

- **Organizace dopravní obsluhnosti** – Změna územního rozsahu IDS, změna informačního, tarifního a odbavovacího systému.
- **Železniční doprava** – Modernizace a elektrizace trati 331 Otrokovice–Zlín–Vizovice, provoz expresních a rychlých linek.
- **Silniční doprava** – Modernizace silnic I/49 Otrokovice–Zlín a I/57 v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín i vybudování rychlostní silnice R 55 Otrokovice – Staré Město.
- **Ostatní druhy dopravy** – Udržení stávajícího stavu trolejbusové dopravy mezi městy Zlín a Otrokovice.
- **Infrastruktura integrované dopravy** – Realizace dopravních terminálů v Bystřici pod Hostýnem a Uherském Brodě.
- **Dopravci** – Smlouvy o závazku veřejné dopravy do roku 2019.

- **Vozový park** – Modernizace vozového parku zejména v železniční dopravě.
- **Doprava osob s tělesným postižením** – Nasazení nízkopodlažních vozidel na linkách vedoucích do blízkosti domovů důchodců, nemocnic, lázní, či léčeben.
- **Rekreační doprava** – Povinnost zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu k uspokojování rekreačních potřeb. (Plán dopravní obslužnosti území – Zlínský kraj na léta 2012–2016)

8.4 Vybrané realizované projekty od roku 2013

V této kapitole jsou vybrány projekty, které byly zpravidla zahrnuty ve strategických dokumentech a na základě doporučení již byly uskutečněny.

- **Zlín – Křižovatka Antonínova - tř. T. Bati (I/49) - areál Svitu**

Cílem projektu bylo vybudování průsečné křižovatky se silnicí I/49 poblíž zlínské polikliniky, dále napojení areálu Svit, parkovacích ploch a kanceláří. Vytvořeny byly také nové bezbariérové zastávky pro vozy MHD.

Dotace Zlínského kraje: 20 mil. Kč

Vlastní podíl města: 20,5 mil. Kč

Celkové náklady: 40,5 mil. Kč

Termín realizace: rok 2012/2013

- **Preference a plošná koordinace MHD ve Zlíně**

Cílem projektu byla realizace koordinovaného řízení světelných křižovatek s preferencí vozidel MHD na hlavní trase linky MHD Zlín – Otrokovice.

Dotace EU: 30,1 mil. Kč

Vlastní podíl města: 7,1 mil. Kč

Celkové náklady: 37,2 mil. Kč

Termín realizace: rok 2013

- **Cyklistická stezka Lešná – Lukov, část Zlín**

Cílem projektu bylo propojení regionálního centra statutárního města Zlína s obcí Lukov, význam cyklostezky spočívá také v přítomnosti ZOO Zlín na vybudované trase.

Výše schválené dotace z ROP: 9,5 mil. Kč

Celkové předpokládané výdaje projektu: 11,8 mil. Kč

Termín realizace: rok 2013

- **Regionální cyklostezka č. 471 - páteřní trasa Zlín – Otrokovice, část Zlín**

Projekt si kladl za cíl bezpečné propojení města Zlína a města Otrokovice za pomoci páteřní trasy.

Výše schválené dotace z ROP: 13,8 mil. Kč

Celkové předpokládané výdaje projektu: 20,2 mil. Kč

Termín realizace: rok 2013

- **Rekonstrukce přístupových cest v centrální části města Zlína**

Cílem bylo zlepšení přístupnosti centra města Zlín pro pěší s ohledem na osoby se sníženou pohyblivostí a dále zpřístupnění centra města cyklistům.

Výše schválené dotace z ROP: 16,7 mil. Kč

Celkové předpokládané výdaje projektu: 20,2 mil. Kč

Termín realizace: rok 2015

- **Bezbariérové řešení zastávek veřejné dopravy na silnici I/49, etapa 2015**

Cílem projektu bylo zjednodušení dopravy osobám se zdravotním postižením, seniorům, či rodičům s kočárky prostřednictvím odstranění fyzických bariér.

Dotace SFDI: 1,5 mil. Kč

Celkové náklady projektu: 1,9 mil. Kč

Termín realizace: rok 2015

- **Telematický systém dopravního uzlu Zlín, II. etapa**

Projekt si kladl za cíl zvýšit plynulost silniční dopravy v rámci hlavního dopravního uzlu ve Zlíně díky systému informující řidiče o dojezdových časech na vybraná místa.

Dotace SFDI: 3,6 mil. Kč

Náklady projektu: 5,5 mil. Kč

Termín realizace: rok 2015

(Projekty ukončené, 2019)

8.5 Aktuální stav zatím nedokončených velkých projektů k 04/2019

Zlínský kraj se rozhodl, že v polovině prosince 2019 zavede nový systém integrované dopravy Zlínského kraje, tzv. „Zetko“. Cíle zněly: cestujícím nabídnout efektivnější, příjemnější a jednodušší cestování v podobě jedné jízdenky na jednu cestu bez ohledu na množství přestupů, propojenost a návaznost jednotlivých spojů. A to po celém kraji. Obslužnost pokrýt tak, aby se vlaky a autobusy navzájem doplňovaly. Rozšířit železniční linky o potřebné přímé spoje, zejména ze Slovácka do Zlína a z Rožnovska do Valašských Klobouk (Frolová, 2019).

Dopravní obslužnost Zlínský kraj chtěl zajistit i pomocí veřejné zakázky na období od prosince 2019 do roku 2028, představující posílení autobusových linek (s 344 vozy) z původních 20,535 milionu kilometrů na 24,915 milionu kilometrů za rok (Vandík, 2018).

Tabulka 10: Nabídky dopravců pro jednotlivé okresy Zlínského kraje, ceny v Kč

Nabídky dopravců pro jednotlivé oblasti (cena za kilometr)		
Město	Dopravce	Cena za km
Zlín	Arriva	38,01
	ČSAD Vsetín	38,89
Uherské Hradiště	Krodos Bus	37,89
	Arriva	38,04
Vsetín	Transdev+TQM	34,97
	ČSAD Vsetín	37,89
	Arriva	37,92
Valašské Meziříčí	Transdev+TQM	35,50
	ČSAD Vsetín	37,89
Valašské Klobouky	ČSAD Bus Uherské Hradiště	34,71
	ČSAD Vsetín	37,89

Zdroj: Vandík, 2018, vlastní zpracování

Osobní železniční dopravu budou v následujících letech zajišťovat společnosti České dráhy, a. s. a Arriva vlaky. Ty zohledňují navýšení objednaných vlakových kilometrů o 34 procent ročně oproti současnému stavu (Vandík, 2018).

Tabulka 11: Nové rozdělení železničních dopravců na linkách

Nové rozdělení železničních dopravců na linkách			
Dopravce	Provozní soubor A	Provozní soubor B	Provozní soubor C
	České dráhy a.s.	ARRIVA vlaky s.r.o.	České dráhy a.s.
Doba trvání	2019-2023	2019-2029	2019-2023
Linka	Otrokovice-Zlín-Vizovice	Rožnov p. Radhoštěm - Vsetín - Bylnice	Přerov - Břeclav
	Kroměříž-Zlín-Vizovice	Vsetín-Velké Karlovice	
	Veselí n. Moravou-Otrokovice-Zlín	St. Město - Uherský Brod - Bylnice	
	Přerov - Zlín	Uherský Brod - Luhačovice	
Roční výkon ve Zlínském kraji (vlkm)	775 390	1 859 583	843 167

Zdroj: Vandík, 2019, vlastní zpracování

V rámci IDS Zlínský kraj podepsal smlouvu s vybranými dopravci, Úřad na ochranu hospodářské soutěže však koncem dubna 2019 veřejnou zakázku zajišťující linkovou autobusovou dopravu zrušil. To se tak prozatím podle všeho odrazí také v počtu spojů železniční dopravy a její vzájemné integraci s dopravou autobusovou.

8.6 Shrnutí kapitoly

Analýzou všech dokumentů bylo zjištěno, že si jejich autoři kladli tyto hlavní cíle:

1. Podrobnou a kritickou analýzu stávajícího stavu s popisem funkčních i rizikových oblastí dopravy.
2. Výstavbu nových dopravních úseků a modernizaci stávajících včetně souvisejících služeb.
3. Ochranu osob a majetku.
4. Hledání úspor a efektivního využití finančních zdrojů prostředků samospráv i evropských fondů.
5. Zvyšování komfortu cestování aktivním řidičům i cestujícím.

Celkově tak dokumenty představují vzájemně doplněné zdroje informací pro další směřování dopravy nejen v krajském městě, ale i v celém regionu. Data poskytnutá celou řadou institucí (Policie ČR, Český statistický úřad, krajský úřad, Úřad práce a další) a získaná pomocí sofistikovaných metod (matice tranzitních vztahů) přímo v dopravní síti tak mohou být

použita i v procesu politického rozhodování o jednotlivých investičních prioritách do roku 2025. Doplněn byl i výběr již dokončených projektů. V souhrnu figuruje i sumarizace velkých projektů s uvedením aktuálního stavu k dubnu roku 2019.

9 SWOT ANALÝZA

Na základě zjištění získaných po prostudování dostupných strategických dokumentů Zlínského kraje je v této kapitole sestavena analýza dopravy v kraji za pomoci metody SWOT.

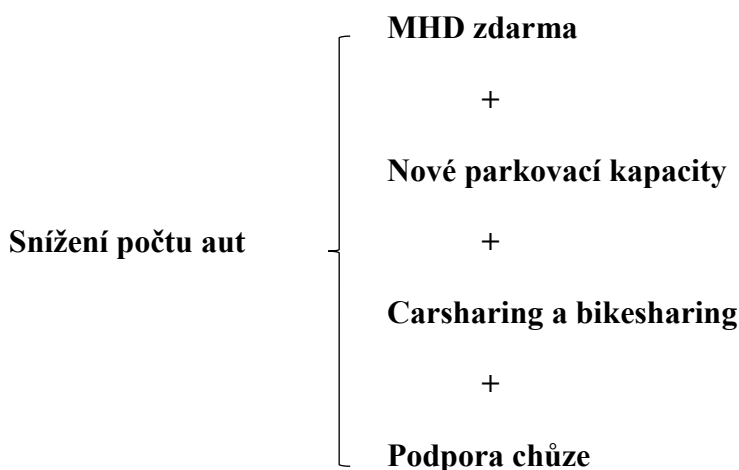
<u>SILNÉ STRÁNKY</u>	<u>SLABÉ STRÁNKY</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Snaha o stálý rozvoj dopravy jako priority kraje • Dostačující hustota komunikační sítě automobilové dopravy • Hustá síť MHD včetně propracovaného tarifního systému a SMS jízdenek • Rostoucí podíl vozidel MHD na alternativní paliva • Rozvíjející se síť cyklostezek • Rozsáhlá síť chodníků se značným množstvím přechodů pro chodce • Modernizace a zastřešování zastávek, včetně budování bezbariérových přístupů • Přítomnost železničních tratí nadregionálního významu, trať 330 (Polsko) Přerov – Břeclav (Rakousko) a trať 280 (Praha) Hranice na Moravě – Střelná (Slovensko) • Existence strategických a koncepčních dokumentů nahlízejících na dopravu v souvislostech 	<ul style="list-style-type: none"> • Neexistence komunikace pro odklon dopravy z center řady měst • Nevýhodné geomorfologické umístění krajského města mezi dvěma svahy • Část silnic ve špatném technickém stavu • Zdlouhavý proces realizace projektů v souvislosti s platnými zákony a vysokou erudicí odpůrců a ekologických organizací • Nízké množství nočních a víkendových spojů veřejné dopravy a propojení mezi největšími městy • Omezená dopravní dostupnost venkovských území, zejména v pohraničních oblastech • Velké přetížení hlavních úseků silnic I. třídy • Chybějící možnost platby kartou v automatech na jízdenky MHD • Špatné řešení parkování pro obyvatele domků v husté zástavbě, např. baťovských domů ve Zlíně • Na sídlištích odstavování vozidel bez ohledu na nutnost dodržet potřebnou šířku pro vozidla IZS • V oblasti veřejné dopravy nízká přepravní rychlost způsobená celkovým stavem silničního provozu • Umístění kontejnerového překladiště v Lípě – nutnost průjezdu centrem s hustou zástavbou • Vedení hlavní železniční tratě zastavěným územím • Časté zpoždění spojů v železniční dopravě

<u>PŘÍLEŽITOSTI</u>	<u>HROZBY</u>
<ul style="list-style-type: none">• Dobudování plánovaných hlavních silničních tahů• Výstavba obchvatů měst• Omezení užívání individuální automobilové dopravy• Zvýšení atraktivity veřejné dopravy• Spolupráce s okolními kraji za účelem zkvalitnění dopravy ve Zlínském kraji• Možnost čerpání dotací na vybrané velké projekty• Možnost čerpání dotací na nákup nových dopravních prostředků• Dostavba rychlostní silnice R49 a navazujících silničních staveb• Dokončení obchvatu Otrokovic a navazující komunikace ve směru na Brno• Zkvalitnění jízdních řadů autobusové a vlakové dopravy i pořízení nových vozů• Zvyšující se konkurence dopravců na jednotlivých úsecích• Nadšení aktérů v duchu baťovských tradic a myšlení	<ul style="list-style-type: none">• Komplikace a posouvání termínů výstavby nadřazených dopravních sítí na úsecích v celém kraji• Zastavení finančních toků na hlavní dopravní úseky z důvodu globální ekonomické krize• Legislativní, byrokratické a politické překážky pro moderní a inovativní návrhy• Náklady související s regulací parkování• Nepříznivý demografický vývoj a stárnutí obyvatel• Menší životnost komunikací z důvodu většího zatížení nákladními vozidly• Upřednostnění jiných velkých projektů typu nové krajské nemocnice• Neochota/nesouhlas podílet se na projektech ze strany okolních měst a obcí

Obrázek 9: SWOT analýza (vlastní zpracování)

10 DOPORUČENÍ

Na základě výzkumné části budou v následujících podkapitolách navržena možná řešení pro zlepšení dopravní infrastruktury ve Zlíně. Jde o soubor opatření směřujících ke snížení automobilové zátěže ve městě a podpoře ekologického chování obyvatel. Základní tezí je záměr výrazně snížit počet aut na území krajského města zejména prostřednictvím zpoplatněného užívání komunikací v centru, nabídky velkokapacitních bezplatných parkovišť, MHD zdarma. Navrhované částky odpovídají cenám roku 2019.



10.1 Návrh 1: Doprava MHD zdarma/symbolická cena

Návrh vyplývá z očekávání, že zejména obyvatelé města Zlína upřednostní dopravu zdarma před nákladnější individuální dopravou. Podobně to již funguje v některých městech České republiky, jako je Valašské Meziříčí, Strakonice či Frýdek-Místek. S dopravou zdarma by muselo dojít i k navýšení přepravní kapacity. Výchozím ekonomickým faktem je hospodářský výsledek Dopravní společnosti Zlín – Otrokovice, s. r. o., která dle výroční zprávy za rok 2017 utržila za prodej svých služeb přibližně 112 mil. Kč. Další dotace na provoz ze strany obcí činily 120 mil. Kč.

Tabulka 12: Doplnující údaje k návrhu opatření „MHD zdarma/symbolická cena“

Návrh 1: Doprava MHD zdarma/symbolická cena	
Cíl projektu	Vyřešení tíživé dopravní situace. Snížení emisí produkovaných silniční dopravou.
Cílová skupina	Všichni obyvatelé města.
Finanční náklady	150 mil. ročně nad rámec aktuální dotace.
Personální předpoklady	Zajištění dostatečného množství řidičů a dalšího obslužného personálu pro očekávaný zvýšený počet vozů MHD.
Doba realizace	1 rok
Rizika projektu:	Nezájem obyvatel. Přehlcenost MHD. Zvýšené výdaje na straně rozpočtu města.

Zdroj: vlastní zpracování

10.2 Návrh 2: Zpoplatnění vjezdu do města

Zlín je výrazně zatížen tranzitní dopravou, kdy se stává spojnicí mezi jednotlivými okolními regiony. I vzhledem ke svému geografickému profilu je zde obtížné vyprojektovat síť velkokapacitních souběžných komunikací. I touto skutečností lze zdůvodnit zavedení poplatku za vjezd do města. Výběr by se realizoval pomocí mýtných bran rozmístěných v důležitých dopravních uzlech, které by sledovaly registrační značky vozidel. Stanovení výše vybíraného mýtného by odpovídalo nutným investicím spojeným s provozem MHD zdarma. Přestože počet aut na silnicích neustále roste, při předběžném výpočtu souvisejícím s výší výběru mýta je nutné co nejpřesněji odhadnout, o kolik klesne počet aut právě kvůli neochotě hradit mýtné.

Tabulka 13: Doplnující údaje k návrhu opatření „Zpoplatnění vjezdu do města“

Návrh 2: Zpoplatnění vjezdu do města	
Cíl projektu	Snížení provozu automobilů ve městě prostřednictvím mýtných bran.
Cílová skupina	Řidiči - rezidenti i nerezidenti.
Finanční náklady	200 mil. Kč (projekt, příprava, technické zabezpečení)
Personální předpoklady	Zajištění projektu vybudování systému a zajištění provozovatele.
Doba realizace	5 let
Rizika projektu:	Nedostatek financí na vybudování. Náročná logistika. Technická a legislativní rizika.

Zdroj: vlastní zpracování

Očekávaný finanční příjem bez započtení nákladů:

$(13\,500 \times 50 \text{ Kč} + 16\,500 \times 100 \text{ Kč}) \times 365 = 848\,625\,000 \text{ Kč}$

Výpočet vychází z následujících údajů:

Sazba za použití auta ve Zlíně pro nerezidenty: 100 Kč/den

Sazba za použití auta ve Zlíně pro rezidenty: 50 Kč/den

Délka trvání opatření: 365 dnů

Předpokládaný poměr rezidenti/nerezidenti v době realizace 45:55. Očekávaný počet aut 30 tisíc vozů/den. Rezidenti: 13 500 Nerezidenti: 16 500

10.3 Návrh 3: Vybudování velkokapacitních parkovišť

Zlín již nyní trpí nedostatkem parkovacích míst. Jedná se zejména o centrální části a přilehlá sídliště. Navržené řešení tak spočívá ve vybudování nových velkokapacitních parkovišť. Motivací je přimět nerezidenty, aby do města svým vozem vůbec nevjeli a využili bezplatné MHD pro pohyb po krajském městě. Jako využitelné lokality pro vybudování velkokapacitních parkovišť se jeví:

- a) Průmyslový areál Zlín-Přiluky (2 000 míst)
- b) Část stávajícího areálu krajské nemocnice, pokud bude postavena nová (500 míst)
- c) Tovární areál – bývalý Svit (700 míst)
- d) Průmyslový areál Zlín-Malenovice (2000 míst)
- e) Zkapacitnění stávajících parkovacích ploch na ulici Březnická a před obchodními centry v podobě vybudování parkovacích domů s podzemními i nadzemními částmi (500 míst)

Odhadovaná finanční náročnost: 80 000 Kč/jedno parkovací místo, celkem 456 mil. Kč.

Tabulka 14: Doplnující údaje k návrhu opatření „Vybudování velkokapacitních parkovišť“

Návrh 3: Vybudování velkokapacitních parkovišť	
Cíl projektu	Zvýšení počtu parkovacích míst v předměstích/zvýšení kapacity stávajících parkovišť.
Cílová skupina	Vlastníci motorových vozidel.
Finanční náklady	80 tis. Kč/jedno parkovací místo.
Personální předpoklady	Zajištění projektu, vybudování a údržba parkovišť.
Doba realizace	5 let
Rizika projektu:	Zastavění zemědělské půdy a zelených ploch. Neochota řidičů využití kombinované přepravy.

Zdroj: vlastní zpracování

10.4 Návrh 4: Carsharing a bikesharing

Sdílení dopravních prostředků představuje moderní platformu přepravy, která je již běžně používána v řadě velkých evropských měst s propracovaným dopravně-logistickým systémem. Ukázalo se, že jde o trvale ekonomicky udržitelný projekt podporovaný hlavně nastupující mladou generací.

Odhadovaná finanční náročnost: dotace 30 mil. ročně na provoz

Poskytovatelé carsharingu v ČR:

- Car2Go
- CAR4WAY
- Future Age
- Autonapůl
- AJO.cz (Klimek, 2014)

Poskytovatelé bikesharingu v ČR:

- ČD Bike
- Rekola
- Homeport (Gladiš, 2017)

Tabulka 15: Doplnující údaje k návrhu opatření „Carsharing“

Návrh 4: Carsharing	
Cíl projektu	Omezit množství aut ve městě prostřednictvím moderního trendu v podobě sdílení dopravních prostředků Umožnění většímu množství lidí flexibilně a efektivně využít menší množství automobilů.
Cílová skupina	Občané vlastníci řidičské oprávnění min. skupiny B.
Finanční náklady	300 - 500 tis. Kč/jedno auto podle typu (cena za pořízení, servis, personální zabezpečení a další nutné výdaje)
Personální předpoklady	Zajištění techniky a organizačně zdatných pracovníků.
Doba realizace	1,5 let (schválení projektu, vybudování zázemí, logistika a zkušební doba provozu 1 rok)
Rizika projektu:	Nezájem obyvatel. Hustý provoz. Rozvinutá síť MHD.

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 16: Doplnující údaje k návrhu opatření „Bikesharing“

Návrh 4: Bikesharing	
Cíl projektu	Omezit množství aut ve městě prostřednictvím moderního trendu v podobě sdílení jízdních kol.
Cílová skupina	Pohybově aktivní obyvatelstvo.
Finanční náklady	100 tis. Kč/jedno kolo (přepočteno na 15 stanic bikesharingu, pořízení kol, náklady na servis, personální náklady, licence a povinné odvody za 1 rok fungování).
Personální předpoklady	Zajištění techniky a organizačně zdatných pracovníků.
Doba realizace	1,5 let (schválení projektu, vybudování zázemí, logistika a zkušební doba provozu 1 rok)
Rizika projektu:	Nezájem obyvatel, kopcovitý reliéf města, nedobudovaná síť cyklostezek, hustá doprava.

Zdroj: vlastní zpracování

10.5 Návrh 5: Podpora zdravého pohybu

Cílem každé samosprávy je podpora zdravého životního stylu obyvatelstva. Jednou z forem je motivace občanů k pěší dopravě. Magistrát města Zlína by zájemcům nabídl pořízení krokoměru za výhodné ceny. Občanům, kteří by splnili stanovené množství absolvovaných kilometrů, by úřad zpětně vyplatil investovanou částku do krokoměru. Nejaktivnějším (může jít o stovky až tisíce lidí) v jednotlivých věkových kategoriích by nabídl výhody jako například snížení ceny za svoz odpadů, vouchery do městských sportovních areálů i městem dotovaných kulturních institucí.

Tabulka 17: Doplnující údaje k návrhu opatření „Podpora zdravého pohybu“

Návrh 5: Podpora zdravého pohybu	
Cíl projektu	Motivace občanů k pěší dopravě.
Cílová skupina	Mobilní občané města.
Finanční náklady	10 mil. Kč/rok
Doba realizace	1 rok
Rizika projektu:	Nezájem a neochota obyvatel k pěší dopravě. Neosvětlené přechody pro chodce. Špatný technický stav chodníků. Nedobudovaná síť stezek pro pěší.

Zdroj: vlastní zpracování

10.6 Kalkulace možných výnosů a nákladů navržených opatření

Za účelem získání dat byly posouzeny jednotlivé podobné projekty, které již byly či budou realizovány a byly u nich uvedeny ceny. Na jejich základě tak byly získány orientační částky pro kalkulaci možných výnosů a nákladů navržených opatření. Vše s ohledem na nulové zatížení obecního rozpočtu. V ideálním případě by totiž měl být celý soubor opatření takzvaně samofinancovatelný zejména prostřednictvím výběru. Pro zjednodušení pochopení je kalkulace postavena tak, jako by všechna opatření zbyla zrealizována od stejného data. Zároveň kalkulace platí pro první rok fungování včetně započítání vstupních investic.

Tabulka 18: Přehled nákladů a výnosů navrhovaných projektů

Přehled nákladů a výnosů navrhovaných projektů (v tis. Kč)		
Název opatření	Náklady	Výnosy
MHD zdarma/symbolická cena	150 000	0
Zpoplatnění vjezdu do města	200 000	848 625
Vybudování velkokapacitních parkovišť	456 000	0
Carsharing a bikesharing	30 000	20 000
Podpora zdravého pohybu	10 000	0
Další projekty	22 625	0
Celkem	868 625	868 625

Zdroj: vlastní zpracování

10.7 Rozhovor s odborníkem o navržených opatřeních



Obrázek 10: Milan Kladníček, ředitel MP Zlín, zdroj: (Ředitel Městské policie Zlín Milan Kladníček, 2019)

Pro ověření uskutečnitelnosti návrhů byl proveden rozhovor s Milanem Kladníčkem, ředitelem Městské policie ve Zlíně a předsedou Kolegia ředitelů městských policií statutárních měst a Hlavního města Prahy

Rozhovor

Nárůst počtu vozidel nejen ve Zlíně má exponenciální charakter. Situaci musíme řešit. Jak vybudováním velkokapacitních odstavných ploch, tak integrovanou osobní dopravou, uvedl Milan Kladníček - ředitel Městské policie ve Zlíně a předseda Kolegia ředitelů městských policií statutárních měst a Hlavního města Prahy.

Vážený pane řediteli, ve své práci mimo jiné navrhuji, aby byl vjezd do Zlína zpoplatněn. Po zavedení tohoto kroku lze očekávat, že by počet aut ve městě poklesl. Jak se jakožto odborník díváte na toto řešení?

Nejprve je potřeba říci, že řešení dopravy se stává klíčovou záležitostí. Všichni dneska cítíme, že vozidel je v rodinách více, příjmy jsou poměrně vysoké, jízda je komfortní a mnoho řidičů si je může finančně dovolit. Rozhodně je to dobře, ale je třeba si říct to ale. Zatímco dříve se chodilo pěšky, nyní se řada lidí snaží dojet ke školce, ke škole, k lékaři, do obchodu i třeba na poštu.

Opatření musí nastat a uvědomují si to všechna větší města. Opatření budou režimová, technická a organizační. Řízení dopravy nemůže být pouze represivním omezováním, ale kombinovaných řešením s integrovanou hromadnou dopravou. Dnes už existují systémy, které umějí rozpoznat registrační značky, dále vyhodnotit, v jakém jízdním pruhu vozidlo jede, i jak dlouho se v dané lokalitě zdrží. Tedy kombinace zpoplatnit nebo omezit centra města,

do něhož by pak mohla vjet jen vybraná vozidla. Dále zpoplatnit vjezd do dalších částí města, například právě pomocí mytných bran. Následně pak odpočítat peníze z budgetu zaplaceného pro konkrétní vozidlo. Tato úvaha zcela jistě nemine větší či historická města. Před asi 10 lety tyto omezení zaváděly velké aglomerace v Anglii. Myslím, že obdobná cesta je vhodná i pro ty české.

Pomohlo by zlepšení situace i vybudování velkokapacitních parkovišť?

Toto řešení jednoznačně podporuji a měla by to být také priorita města Zlína – tedy vybudovat parkoviště na příjezdových trasách od Vizovic, Fryštáku, Březnice i Otrokovic. Tyto plochy by pak měly být spárovány s odpovídajícími spoji veřejné dopravy. Ta by byla zdarma jako protisluzba, tedy odložit si vozidlo a dále cestovat autobusy, trolejbusy a z mého pohledu hlavně vlaky, které mají mimo jiné na přejezdech přednost a na jednotlivých úsecích jsou nejrychlejší. Máme obrovskou výhodu, že celým Zlínem prochází koleje a ty budou ještě v části zdvojené. Rychlost a spolehlivost vlakového spojení Zlínem může situaci pomoci. Mluvím o integrovaném dopravním systému a věřím, že nově budovaný dopravní terminál jednoznačně přispěje ke zklidnění dopravy ve Zlíně.

Stejně tak je však potřeba řešit parkování v obytných zónách, kde některé třígenerační rodiny mají i tři auta. Když se podíváme na velká sídliště, jako jsou například Malenovice či Jižní Svahy, tak na takové množství aut nebyly ani projektovány. Například na Jižních Svazích chybí dva tisíce míst – tedy aby byly uspokojeny potřeby všech vlastníků aut a aby všichni parkovali plně podle pravidel, bez porušení silničního pořádku a navzájem se neomezovali.

Jaké výhody by Zlínu mohl přinést bikesharing?

Sledoval jsem to například v Praze. Určitě to má smysl ve městech, kde je čilý cestovní ruch. Zlín je sice spíše moderní industriální město, ale i tak půjčovna kol zde může najít své uplatnění. Vše je však navázáno na kvalitní systém míst, kde si lze kolo zapůjčit i vrátit. S tím souvisí i dobudování sítě cyklostezek s jasným a nepřehlédnutelným oddělením, kudy mohou chodci a kudy cyklisté. Nyní je síť z mého pohledu nedostatečná. Například pokud poukážou na ulici Dlouhou – tam může cyklista buď jet po chodníku, čímž však porušuje pravidla, anebo správně po vozovce, čímž ale ohrožuje své zdraví.

A co v případě carsharingu?

Tam je situace podobná. Nebylo by pro zákazníky moc efektivní, pokud by si auto někde půjčili, museli ho vrátit na stejné místo a pak zase cestovali například MHD. Také je to otázka ekonomiky – jak moc by se to lidem vyplatilo nemít vlastní auto a naopak si ho pravidelně půjčovat či se o něj dělit.

Pomohlo by Zlínu po dopravní stránce, pokud by lidé více chodili pěšky?

Určitě pomůže, pokud budou občané chodit pěšky, ale je třeba si přiznat, že do Zlína přijíždějí lidé za prací a neumím si představit, jak ráno půjdou s čelovkou do práce třeba z Lužkovic. Tady bych spíše viděl řešení, pokud by sdíleli auta ve více pasažérech. Před časem jsem ráno mezi sedmou a osmou hodinou sledoval vytíženost aut na čepkovském mostě u fotbalového stadionu a 7 z 10 aut mělo pouze řidiče.

ZÁVĚR

Bakalářská práce byla zaměřena na analýzu dopravní obslužnosti Zlínského kraje. Právě v něm lze najít jak řadu úspěšných řešení ve prospěch života více než půl milionu jeho obyvatel i dalších statisíců nerezidentů, ale i dopravně exponovaná a někdy i zanedbaná místa, která na realizaci úspěšného projektu teprve čekají. Skutečnost, že Zlínský kraj v celorepublikovém kontextu leží v pohraničí, se zejména v oblasti okresu Zlín odráží ve stavu dopravně-infrastrukturní vybavenosti. Mimo jiné není dokončena modernizace železniční sítě v nejobydlenější aglomeraci, nedostatečná je také síť vysokorychlostních silnic, což se odráží i ve stavu lokální ekonomiky, kdy se lidé musí smířit s téměř nejnižšími tuzemskými platy. Zlínský kraj by přitom své polohy mohl využít a stát se dopravním i hospodářským středobodem pomezí České republiky, Slovenska i nedalekého Rakouska. Vše v duchu světoznámých baťovských myšlenek, které jsou obyvatelům i mnoha politikům v regionu stále vlastní.

Určení možných směrů, kudy by se vedení samosprávy i státních orgánů mělo ubírat, je zahrnuto ve strategických dokumentech, jako jsou například generely dopravy. Jedná se o mnohosestránkové dokumenty, na nichž jejich autoři strávili tisíce hodin. Zahrnují statistiky, předpoklady, měření, výzkumy, dotazníková šetření a souhrny. Pro účely práce byly v rámci stanovených cílů analyzovány jejich obsahy a bylo poukázáno na stěžejní zjištění a plány vhodné k realizaci. Rovněž bylo vyhodnoceno a popsáno, které projekty z oblasti dopravní infrastruktury a obslužnosti již byly od vzniku dokumentů realizovány. Do přehledů byly zahrnuty také mnohamiliardové investiční akce, které se po letech příprav a plánování přiblížily uskutečnění.

Součástí práce je rovněž rozsáhlá a komplexní SWOT analýza, která i s přihlédnutím k možným rizikům nabízí pohled na zlínský region jako na oblast s vysokým potenciálem hospodářského růstu.

Za klíčovou část práce lze považovat návrh v podobě zlepšení dopravní situace a tím i obslužnosti ve Zlínském kraji. Jedná se o systém na sebe navazujících řešení, jejichž přínosem je snížení počtu automobilů ve zlínské aglomeraci. Spočívá ve zpoplatněném vjezdu do krajského města, vybudování velkokapacitních parkovišť, zavedení MHD zdarma, rozšíření sdílení dopravních prostředků a také podporu zdravého pohybu v podobě pěší chůze. Navržená doporučení i na základě prostudování odborné literatury a strategických dokumentů jsou proveditelná a mohou navázat na již uskutečněná či připravovaná opatření.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Monografie:

ADAMEC, Vladimír, 2008. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2156-9.

BAŤA, Jan Antonín, 2013. *Budujme stát: [pro 40.000,000 lidí]*. 3. vyd. Krásná Lípa: Marek Belza. Lusitanica. ISBN 978-80-87116-25-8.

BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, Hana, 2009. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum. ISBN 978-80-246-1610-0.

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA, 2011. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica. ISBN 978-80-245-1759-9.

HÁJEK, Oldřich, 2005. *I. sborník referátů z odborné konference na téma „Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji“: 27. května 2005 ve Zlíně*. Ve Zlíně: Univerzita Tomáše Bati. ISBN 80-731-8351-X.

HUTTON, Barry, 2013. *Planning sustainable transport*. New York. ISBN 978-1-84971-391-7.

KADERÁBKOVÁ, Jaroslava, ed. a kol., 2004. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 4. vyd., Ve vyd. a nakl. Aleš Čeněk 1. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. Vysokoškolské učebnice. ISBN 80-86473-80-5.

KLEPRLÍK, Jaroslav, 2011. *Silniční doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7395-451-2.

MATULA, Miloš, 2005. *Faktory působící na dopravní obslužnost*. In: *I. sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji": 27. května 2005 ve Zlíně*. ISBN 80-7318-351-X.

MOJŽÍŠ, Vlastislav, Milan GRAJA a Pavel VANČURA, 2008. *Integrované dopravní systémy*. Praha: Powerprint. ISBN 978-80-904011-0-5.

NOVÁK, Radek, 2013. *Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství*. V Praze: C.H. Beck. ISBN 978-80-7400-514-5.

NOVÁK, Radek, 2018. *Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasílatelství*. V Praze: C.H. Beck. ISBN 978-80-7400-041-6.

PASTOR, Otto a Antonín TUZAR, 2007. *Teorie dopravních systémů*. Praha: ASPI. ISBN 978-80-7357-285-3.

PERNICA, Petr, 2001. *Doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI Publishing. ISBN 80-863-9513-8.

TANIGUCHI, Eiichi, T. F. FWA a Russell G. THOMPSON, ed., 2014. *Urban transportation and logistics: health, safety and security concerns*. Boca Raton: CRC Press. ISBN 978-1-4822-0909-9.

WOKOUN, René, 2008. *Regionální rozvoj: (východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování)*. Praha: Linde. ISBN 978-80-7201-699-0.

ZELENÝ, Lubomír, 2007. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI. ISBN 978-80-7357-266-2.

ZELENÝ, Lubomír, 2017. *Osobní doprava*. V Praze: C.H. Beck. ISBN 978-80-7400-681-4.

ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART, 2008. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI. ISBN 978-80-7357-335-5.

On-line zdroje:

Administrativní mapa kraje, 2012. In: *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/23219388/13-720108m42.jpg/9c325741-5964-4102-ad8f-fc36f97b4e51?version=1.0&t=1418381791921>

Bařův kanál, 2019. In: *České noviny* [online]. [cit. 2019-05-06]. Dostupné z: <https://www.ceskenoviny.cz/fotogalerie/?id=950>

Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy 2015-2020 s výhledem do roku 2030. *Databáze strategií – portál pro strategické řízení* [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: <https://www.databaze-strategie.cz/cz/md/strategie/bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy-2015-2020-s-vyhledem-do-roku-2030?typ=struktura>

Celkový přehled vzdělávání ve vybraném území, 2019. In: *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=VZD01&z=T&f=TABULKA&katalog=30848&str=v65&u=v65__VUZEMI__100__3131

Dopravní politika ČR 2014-2020, s výhledem do roku 2050, 2019. *Databáze strategií – portál pro strategické řízení* [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: <https://www.databaze-strategie.cz/cz/md/strategie/dopravni-politika-cr-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhledem-do-roku-2050?typ=struktura>

DVOŘÁK, Zdeněk, 2019. *Oficiální stránky města Zlína* [online]. [cit. 2019-05-06]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/bateriove-trolejbusy-zmeni-od-dubna-zasadnim-zpusobem-hromadnou-dopravu-k-zoo-lesna-a-do-velikove-aktuality-4873.html>

Enviweb, In: *Časopis Silnice a železnice* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: http://www.silnice-zeleznice.cz/PublicFiles/UserFiles/images/SZ/2009/S309/800x800_vodnici07.jpg

FRÁNEK, Tomáš, 2018. *Český rozhlas Zlín* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: <https://zlin.rozhlas.cz/modernizace-trati-otrokovice-vizovice-mela-zacit-v-roce-2020-bude-stat-dvanact-7605062>

FROLOVÁ, Irena, 2018. *Zlin.cz - informační server pro Zlínský kraj* [online]. [cit. 2019-05-06]. Dostupné z: <http://zlin.cz/531036n-na-zlinskem-sidlisti-jizni-svahy-pribudou-letos-nova-parkovaci-mista>

FROLOVÁ, Irena, 2019. Cestujícím v rychlejší orientaci pomůže centrální dispečink. *Zlínský kraj* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/cestujicim-v-rychlejsi-orientaci-pomuze-centralni-dispecink-aktuality-15432.html>

Generel dopravy pro město Zlín, *Oficiální stránky statutárního města Zlín* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/generel-dopravy-pro-mesto-zlin-cl-2238.html>

GLADIŠ, Tomáš, 2017. *Kolo.cz* [online]. [cit. 2019-05-06]. Dostupné z: <https://kolo.cz/clanek/bikesharing-v-ceske-republice>

Hosté a přenocování ve vybraném území, 2019. In: *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=CRU03&z=T&f=TABULKA&skupId=1330&katalog=31743&pvo=CRU03&str=v285&u=v285__VUZEMI__100__3131

Charakteristika kraje, 2016. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xz/charakteristika_kraje

Charakteristika okresu Kroměříž, 2016. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xz/charakteristika_okresu_kromeriz

Charakteristika okresu Uherské Hradiště, 2016. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xz/charakteristika_okresu_uherske_hradiste

Charakteristika okresu Vsetín, 2016. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xz/charakteristika_okresu_vsetin

Charakteristika Zlínského kraje, 2017. *BusinessInfo.cz - Oficiální portál pro podnikání a export* [online]. CzechTrade [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/charakteristika-zlinskeho-kraje-2261.html>

JAROŠ, Petr, 2019. *Policie České republiky* [online]. [cit. 2019-05-06]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/nehodovost-ve-zlinskem-kraji-v-roce-2018.aspx>

JENERÁLOVÁ, Ivana, 2010. Mezinárodní letiště v ČR. *Ahoj! Česká republika* [online]. [cit. 2019-04-25]. Dostupné z: <http://www.czech.cz/cz/Zivot-a-prace/Jak-to-v-CR-funguje/Doprava/Mezinarodni-letiste-v-CR>

Kapacity hromadných ubytovacích zařízení za vybrané území, 2019. In: *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-04-25]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jspx?_afPfm=faces.jspx::v1339__KAT__154__1&_afPfm=faces.jspx::v1294__VUZEMI__100__3131#w=0

KLIMEK, 2014. Carsharing v ČR. *Carsharing AJO* [online]. [cit. 2019-05-06]. Dostupné z: <https://carsharing.ajo.cz/poskytovatele/>

KOČÍ, Michal, 2019. *Oficiální stránky statutárního města Zlín* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/modernizace-a-elektrizace-trati-otrokovice-vizovice-cl-2426.html>

LIBIGER, Milan, 2018. *IDNES.cz - s námi víte víc* [online]. [cit. 2019-05-06]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zlin/zpravy/zeleznice-trat-otrokovice-zlin-vizovice-modernizace-elektrina-vykup-pozemky.A181031_436444_zlin-zpravy_ras

LIBIGER, Milan, 2018. *IDNES.cz - s námi víte víc* [online]. [cit. 2019-05-06]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zlin/zpravy/batuv-kanal-oprava-zima-povodi-moravy.A180102_373581_zlin-zpravy_ras

MALÁ, Martina, 2014. *IDNES.cz - s námi víte víc* [online]. [cit. 2019-05-06]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zlin/zpravy/nova-tocna-antoninova-pro-trolejbusy-a-autobusy-ve-zline.A141208_2122511_zlin-zpravy_ras

Mapa železničních tratí, 2016. In: *České dráhy* [online]. [cit. 2019-05-07]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/cd-v-regionech/zlinsky-kraj/mapa-trati/-7371/>

MIKULÍK, Josef et al., 2012. *Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2012 - 2020* [online]. In: *Brno: Centrum dopravního výzkumu* [cit. 2019-04-25]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-zlinskeho-kraje-na-obdobi-2012-2020-cl-2014.html>

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu ČR 2011–2020, 2019. *Databáze strategií – portál pro strategické řízení* [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: <https://www.databaze-strategie.cz/cz/md/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-2011-2020?typ=struktura>

NOVÁK, Josef, 2019. *Doprava. Miroslav Adámek* [online]. [cit. 2019-05-06]. Dostupné z: <http://www.miroslavadamek.cz/2014-2018-bilancujeme/doprava/>

Nezaměstnanost v krajích a okresech, 2019. Integrovaný portál MPSV [online]. [cit. 2019-05-06]. Dostupné z: https://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/uzem/?_piref37_240429_37_240428_240428.next_page

O projektu, 2019. *Zlín – Dobrá města* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: <http://www.zlin.dobramesta.cz/>

Okresy, 2018. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xz/okresy>

Plán dopravní obslužnosti území – Zlínský kraj na léta 2012–2016, In: *Zlínský kraj* [online]. [cit. 2019-04-25]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/plan-dopravni-obslužnosti-uzemi-zlinsky-kraj-na-leta-2012-2019-cl-80.html>

Počet a věkové složení obyvatel ve vybraném území, 2019. In: *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=DEM02&z=T&f=TABULKA&katalog=30845&str=v67&c=v3~3__RP2017&u=v67__VUZEMI__100__3131

Projekty ukončené: Bezbariérové řešení zastávek veřejné dopravy na silnici I/49, etapa 2015, 2019. *Oficiální stránky města Zlína* [online]. [cit. 2019-05-07]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/bezbarierove-reseni-zastavek-verejne-dopravy-na-silnici-i-49-etapa-2015-cl-2515.html>

Projekty ukončené: Preference a plošná koordinace MHD ve Zlíně, 2019. *Oficiální stránky města Zlína* [online]. [cit. 2019-05-07]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/preference-a-plosna-koordinace-mhd-ve-zline-cl-850.html>

Projekty ukončené: Regionální cyklostezka č. 471 - páteřní trasa Zlín - Otrokovice, část Zlín, 2019. *Oficiální stránky města Zlína* [online]. [cit. 2019-05-07]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/regionalni-cyklostezka-c-471-paterni-trasa-zlin-otrokovice-cast-zlin-cl-888.html>

Projekty ukončené: Rekonstrukce přístupových cest v centrální části města Zlína, 2019. *Oficiální stránky města Zlína* [online]. [cit. 2019-05-07]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/rekonstrukce-pristupovych-cest-v-centralni-casti-mesta-zlina-cl-2077.html>

Projekty ukončené: Telematický systém dopravního uzlu Zlín, II. etapa, 2019. *Oficiální stránky města Zlína* [online]. [cit. 2019-05-07]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/telematicky-system-dopravniho-uzlu-zlin-ii-etapa-cl-2517.html>

Projekty ukončené: Zlín - Křižovatka Antonínova - tř. T. Bati (I/49) - areál Svitů, 2019. *Oficiální stránky města Zlína* [online]. [cit. 2019-05-07]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/zlin-krizovatka-antoninova-tr-t-bati-i-49-areal-svitu-cl-842.html>

Projekty v realizaci, 2019. *Oficiální stránky města Zlína* [online]. [cit. 2019-05-06]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/cyklostezka-zlin-priluky-luzkovice-klecuvka-cl-3060.html>

Přehled investičních staveb ŘSZK, 2018. *ŘSZK - Ředitelství silnic Zlínského kraje* [online]. ŘSZK - Ředitelství silnic Zlínského kraje [cit. 2019-05-06]. Dostupné z: https://www.rszk.cz/?ukaz=24_investicni_stavby&IdMenu=24&grafika=0

Přehled silnic Zlínského kraje, 2018. In: *Ředitelství silnic Zlínského kraje* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: https://www.rszk.cz/?ukaz=14_prehled_silnic&IdMenu=14&grafika=0

Ředitel Městské policie Zlín Milan Kladníček, 2019. In: *Zlínský deník* [online]. [cit. 2019-05-11]. Dostupné z: <https://zlinicky.denik.cz/galerie/foto.html?mm=5791306-reditel-mestske-policie-zlin-milan-kladnicek>

ŠINDELÁŘ, Jan, 2019. *Zdopravy.cz* [online]. [cit. 2019-05-06]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/soud-zamitl-stiznost-ekologu-k-d49-silnicari-po-deviti-letech-chystaji-otevreni-stavby-26715/>

VANDÍK, Jan, 2018. *Zlínský kraj* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/kraj-posili-verejnou-dopravu-v-regionu-zastupitele-schvalili-upravu-zakazky-aktuality-15109.html>

VANDÍK, Jan, 2019. In: *Zlínský kraj* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/hejtman-jiri-cunek-podepsal-nove-smlouvy-s-zeleznicnimi-dopravci-aktuality-15466.html>

Vzdělávání - celkový přehled, 2019. In: *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-05-07]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&filtr=G%7EF_M%7EF_Z%7EF_R%7EF_P%7E_S%7E_U%7E301_null_&katalog=30848&pvo=VZD01&str=v65&u=v65__VUZEMI__100__3131

Zabezpečení zdravotní péče ve vybraném území, 2019. In: *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=ZDR10&z=T&f=TABULKA&katalog=30849&str=v77&u=v77__VUZEMI__100__3131

Zařízení sociální péče ve vybraném území, 2019. In: *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=SZB07&z=T&f=TABULKA&katalog=30850&str=v847&u=v825__VUZEMI__100__3131

Zlínský kraj, 2016. *Portál Regionálních Informačních Servisů* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs/krajske-ris/zlinsky-kraj>

Zlínský kraj, 2019 [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/zakladni-charakteristika-kraje-cl-3685.html>

Legislativní zdroje:

ČESKO, 1994. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>.

ČESKO, 1994. Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266>.

ČESKO, 1995. Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1995-114>.

ČESKO, 1997 a. Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-12>.

ČESKO, 1997 b. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>.

ČESKO, 1997 c. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>.

ČESKO, 2000. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

ČESKO, 2000. Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-61>.

ČESKO, 2001. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou pro-vozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56>.

ČESKO, 2002. Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-77>.

ČESKO, 2006. Vyhláška č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-466>.

ČESKO, 2010. Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-194>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

BESIP	Bezpečnost silničního provozu
ČD	České dráhy, a. s.
GD	Generel dopravy
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
IZS	Integrovaný záchranný systém
MHD	Městská hromadná doprava
ROP	Regionální operační program
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
VHD	Veřejná hromadná doprava

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obrázek 1: Členění dopravy podle prostředí (Adamec, 2008, s. 10)</i>	<i>20</i>
<i>Obrázek 2: Vodní cesty ČR (Enviweb, 2019)</i>	<i>27</i>
<i>Obrázek 3: Přehled externalit v oblasti dopravy (Adamec, 2008, s. 40).....</i>	<i>32</i>
<i>Obrázek 4: Administrativní mapa Zlínského kraje (Administrativní mapa kraje, 2012)</i>	<i>42</i>
<i>Obrázek 5: Ukázka webu www.zlin.dobramesta.cz</i>	<i>46</i>
<i>Obrázek 6: Rozdělení přepravy obyvatel ve Zlíně (Generel dopravy pro město Zlín, 2015)</i>	<i>48</i>
<i>Obrázek 7: Mapa železniční sítě Zlínského kraje (zdroj: (Mapa železničních tratí, 2016)</i>	<i>54</i>
<i>Obrázek 8: Vodní doprava ve Zlínském kraji (zdroj: Batův kanál, 2019)</i>	<i>57</i>
<i>Obrázek 9: SWOT analýza (vlastní zpracování).....</i>	<i>65</i>
<i>Obrázek 10: Milan Kladníček, ředitel MP Zlín, zdroj: (Ředitel Městské policie Zlín Milan Kladníček, 2019)</i>	<i>72</i>

SEZNAM TABULEK

<i>Tabulka 1: Vývoj počtu obyvatel v jednotlivých okresech v letech 2014–2018.....</i>	<i>42</i>
<i>Tabulka 2: Základní údaje o území pro jednotlivé okresy Zlínského kraje</i>	<i>42</i>
<i>Tabulka 3: Počet a věková struktura obyvatel Zlínského kraje.....</i>	<i>43</i>
<i>Tabulka 4: Míra nezaměstnanosti ve Zlínském kraji za březen 2019.....</i>	<i>43</i>
<i>Tabulka 5: Přehled zdravotnických zařízení ve Zlínském kraji</i>	<i>44</i>
<i>Tabulka 6: Přehled hromadných ubytovacích zařízení ve Zlínském kraji.....</i>	<i>45</i>
<i>Tabulka 7: Přehled nákladů na zraněné či usmrcené osoby při dopravních nehodách.....</i>	<i>52</i>
<i>Tabulka 8: Přehled silniční sítě ve Zlínském kraji podle jednotlivých okresů k 1. 7. 2018</i>	<i>56</i>
<i>Tabulka 9: Přehled největších zaměstnavatelů ve Zlínském kraji</i>	<i>58</i>
<i>Tabulka 10: Nabídky dopravců pro jednotlivé okresy Zlínského kraje, ceny v Kč</i>	<i>61</i>
<i>Tabulka 11: Nové rozdělení železničních dopravců na linkách</i>	<i>62</i>
<i>Tabulka 12: Doplnující údaje k návrhu opatření „MHD zdarma/symbolická cena“</i>	<i>67</i>
<i>Tabulka 13: Doplnující údaje k návrhu opatření „Zpoplatnění vjezdu do města“</i>	<i>67</i>
<i>Tabulka 14: Doplnující údaje k návrhu opatření „Vybudování velkokapacitních parkovišť“</i>	<i>69</i>
<i>Tabulka 15: Doplnující údaje k návrhu opatření „Carsharing“</i>	<i>70</i>
<i>Tabulka 16: Doplnující údaje k návrhu opatření „Bikesharing“</i>	<i>70</i>
<i>Tabulka 17: Doplnující údaje k návrhu opatření „Podpora zdravého pohybu“</i>	<i>71</i>
<i>Tabulka 18: Přehled nákladů a výnosů navrhovaných projektů</i>	<i>71</i>