



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Strategické řízení a chytrá veřejná správa ve Zlínském kraji
CZ.03.4.74/0.0/0.0/17_080/0010023



Zlínský kraj

GENEREL DOPRAVY ZK- ANALYTICKÁ ČÁST



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Strategické řízení a chytrá veřejná
správa ve Zlínském kraji
CZ.03.4.74/0.0/0.0/17_080/0010023



Zlínský kraj

ZLÍNSKÝ KRAJ | třída Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín
prosinec 2020

Dodavatel: CityTraffic,s.r.o.



Autorský tým:

Ing. Lukáš Coufal

Ing. Martin Hladílek

Ing. Vojtěch Kužel

doc. RNDr. Viktor Květoň, Ph.D.

Mgr. Jakub Petříček

Mgr. Petr Pšenička

Mgr. Danuše Strnadová



OBSAH

A.	Cíle Generelu a úvod do problematiky	8
1.	Nadřazené legislativní a nelegislativní dokumenty EU	9
2.	Nadřazené národní dokumenty	10
3.	Dokumenty na krajské úrovni	17
4.	Metodika zpracování.....	21
B.	Analytická část	23
1.	Charakteristika poptávky po mobilitě	23
1.1	Vymezení a popis území, spádové oblasti kraje	23
1.2	Dopravně sociologický průzkum	27
1.3	Mobilita a dělba přepravní práce.....	33
1.4	Automobilizace ve Zlínském kraji a její vývoj.....	39
1.5	Vyhodnocení sčítání ŘSD 2016.....	42
1.6	Model zatížení silniční sítě	43
1.7	Přepravní objemy a ukazatele osobní a nákladní dopravy	47
1.8	SWOT analýza kapitoly Charakteristika poptávky po mobilitě	61
2.	Pozemní komunikace	63
2.1	Silniční síť Zlínského kraje	63
2.2	Železniční tratě.....	81
2.3	Cyklistická doprava	88
2.4	Vodní doprava a letecká doprava	94
2.5	Intermodální doprava, přepravní vztahy intenzita dopravy	106
2.6	Úroveň kvality přepravy, dostupnost území	109
2.7	Závady a problémové oblasti, nehodové lokality	116
3.	Charakteristika veřejné přepravy.....	126
3.1	Stav zajištění přepravních potřeb	126
3.2	Integrovaný dopravní systém	130
3.3	Dopravně – provozní analýza	133
3.4	Informační systémy pro cestující ve veřejné dopravě	137
3.5	Závady a problémové oblasti z pohledu veřejné dopravy	137
C.	Celková SWOT analýza a identifikované problémy.....	141
1.	Silniční doprava.....	141
1.1	Hodnocení současné situace.....	141
1.2	Prognóza vývoje s horizontem roku 2050.....	141
2.	Železniční doprava	142
2.1	Hodnocení současné situace.....	142



2.2	Prognóza vývoje s horizontem roku 2050.....	142
3.	Vodní a letecká doprava	142
3.1	Hodnocení současné situace.....	142
4.	Veřejná doprava.....	143
4.1	Hodnocení současné situace.....	143
4.2	Prognóza vývoje s horizontem roku 2050.....	143
5.	Cyklistická doprava	143
5.1	Hodnocení současné situace.....	143
6.	Celková souhrnná SWOT analýza.....	144
	Seznam obrázků, grafů a tabulek.....	146
	Seznam zdrojů.....	149



Vymezení základních pojmů a použité zdroje

Vymezení základních pojmů

Bike and Ride (B+R) – forma kombinované dopravy s návazností cyklistické dopravy na veřejnou hromadnou dopravu; v praxi se jedná zejména o vybudování míst a zařízení k bezpečnému odkládání jízdních kol v blízkosti nádraží či zastávek veřejné dopravy

Cyklistická doprava – realizovaná s použitím jízdního kola

Cyklistická infrastruktura – jedná se o soubor stavebních a dopravně-organizačních prvků a opatření, které napomáhají bezpečnějšímu a komfortnějšímu používání jízdních kol po cyklistických trasách, v zastavěném i nezastavěném území

Cyklistická trasa (cyklotrasa) – je liniové vedení cyklistického provozu územím ve vybrané vhodné stopě, sloužící cyklistické dopravě, rekreaci, turistice nebo více funkcím najednou

ČD – České dráhy, a.s.

D1 – dálnice Praha – Brno – Hulín – Přerov – Ostrava – hranice CZ/PL

D55 – dálnice Olomouc – Hulín – Otrokovice – Břeclav – hranice CZ/A

Dělbá přepravní práce (modal split) – poměr využívání jednotlivých druhů dopravy v určité oblasti (město, kraj, stát) a čase

D-O-L – vodní cesta Dunaj – Odra – Labe

Individuální automobilová doprava – není veřejně dostupná, je provozována vlastními nebo pronajatými dopravními prostředky, případně je zajišťována na zakázku

Integrovaný dopravní systém (IDS) – systém dopravní obsluhy území veřejnou dopravou, zahrnující více druhů dopravy (např. MHD, železniční apod.) nebo linky více dopravců, jestliže jsou cestující v rámci tohoto systému přepravováni podle jednotných přepravních a tarifních podmínek

Intermodální doprava – způsob přepravy zboží, při které je využíváno alespoň 2 druhů dopravy (v ČR zpravidla silnice a železnice)

Intermodální terminály – viz překladiště kombinované dopravy

ITJR – Integrovaný taktový jízdní řád, který umožňuje sestavení jízdního řádu tak, aby se mezi stanovenými body časy odjezdů a křižování shodovali každou (dvou)hodinu, aniž by docházelo ke zbytečným pobytům ve stanicích

Městská hromadná doprava (MHD) – soustava pravidelné a veřejně dostupné dopravní obsluhy města a městské aglomerace zajišťovaná hromadnými dopravními prostředky

Mobilita (hybnost) – schopnost osoby nebo věci být bez větších zábran uveden do pohybu

NSBSP 2020 - Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020

ORP – obec s rozšířenou působností

Park and Ride (P+R) – forma kombinované přepravy s návazností individuální automobilové dopravy na veřejnou hromadnou dopravu. Umožňuje se vybudováním záchytných parkovišť v blízkosti nádraží a jiných terminálů veřejné dopravy nebo zřizováním parkovišť spojených s městem speciální linkou veřejné hromadné dopravy

PÚR – Politika územního rozvoje

Překladiště kombinované dopravy – jsou určena pro překládku zboží mezi více druhy dopravy v unifikované jednotce; mohou být veřejná (jako služba všem zákazníkům) nebo neveřejná (jen pro vnitřní potřebu podniku)

Příměstská doprava – dopravní obsluha nejbližšího okolí města prostředky městské dopravy

Regionální veřejná doprava – ekvivalent MHD v prostředí vnější zóny městské aglomerace

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic ČR

ŘSZK – Ředitelství silnic Zlínského kraje

SLDB 2011 / 2021 – Sčítání lidu, domů a bytů

SŽ – Správa železnic, s.o. (dříve SŽDC – Správa železniční dopravní cesty, s.o.)

Stupeň automobilizace – počet osobních automobilů v území na tisíc obyvatel

Stupeň motorizace – počet motorových vozidel v území na tisíc obyvatel

TEN-T – Transevropské sítě (Trans Europe Net) – cílem je zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Má rovněž pomoci zabezpečit dostupnost a posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost.

VRT – vysokorychlostní trať (trať s konstrukční rychlostí minimálně na 250 km/hod)

Zóny 30 – Jedná se o návrh zón se sníženou maximální dovolenou rychlostí na 30 km/hod a preferencí přednosti zprava, tzn. nevyznačených předností v křižovatkách. Snížením rychlosti je podporována bezpečnost dopravy.

ZK – Zlínský kraj

ZÚR – Zásady územního rozvoje

ZZS – Zdravotnická záchranná služba



Hlavní použité zdrojové dokumenty a podklady:

Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030

Zásady územního rozvoje Zlínského kraje

Dopravní politika České republiky

Národní strategie cyklistické dopravy České republiky

Generel dopravy Zlínského kraje (schválený roku 2011)

Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje

Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje

Koncepce rozvoje kolejové dopravy ve Zlínském kraji

Koncepce rozvoje silniční sítě II. a III. tříd Zlínského kraje

Akční plán protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví Zlínského kraje

Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje

Mapové podklady

Webové stránky:

www.mdcr.cz

www.czso.cz

www.rsd.cz

www.rszk.cz

www.rvccr.cz

www.ldos.cz

www.kr-zlinsky.cz

<https://aim.rlp.cz>

<http://www.lkkm.cz/wp>



A. Cíle Generelu a úvod do problematiky

Generel dopravy Zlínského kraje je základním rozvojovým dokumentem pro dopravní politiku a koncepcí v oblasti dopravy. Slouží jako podklad pro rozhodování orgánů Zlínského kraje a jako podklad pro strategická rozhodnutí, týkající se rozvoje Zlínského kraje v oblasti dopravy.

Generel dopravy stanovuje hlavní směry rozvoje všech druhů dopravy v oblasti dopravní infrastruktury (silniční, železniční, cyklistické, vodní, letecké), bezpečnosti dopravy, mobility (dopravní obslužnosti území), za podpory chytrých řešení v dopravě.

Hlavní úkoly Generelu:

- Přináší zásadní změnu v konceptu dokumentu a jeho rozšíření, kdy je cílem Zlínského kraje, aby byl Generel využitelný nejen jako podklad pro územní plánování, ale do jisté míry představoval i směr dopravní politiky Zlínského kraje. Důraz je proto kladen na efektivnější spolupráci státu a Zlínského kraje v oblasti provázanosti záměrů dopravní infrastruktury a veřejné dopravy.
- Aktualizuje postup přípravy jednotlivých záměrů a začlenění Generelu do integrovaného dopravního plánování a územního plánování.
- Veřejnosti přináší ucelený dokument o budoucím rozvoji dopravní politiky Zlínského kraje a veřejné správě jasnou vizi rozvoje celého sektoru dopravy s odkazem na příslušné podrobné sektorové dokumenty v oblasti silniční sítě, cyklodopravy, kolejové dopravy, BESIPu, veřejné dopravy a chytrých řešení v oblasti dopravy.
- Je základním podkladem pro tvorbu místních a regionálních rozvojových záměrů v oblasti obecných postupů při plánování a realizaci výhledových záměrů v dopravě, kde reflektuje principy udržitelné mobility a ochranu zdraví a životního prostředí.

Vymezeným územím pro zpracování Generelu je správní území Zlínského kraje s přesahem na záměry státu v oblasti rozvoje dopravních sítí ČR a EU.

Vymezení časového období jsou roky 2020 – 2030, s výhledem do roku 2050. Cílem je posílení nástrojů pro strategický rozvoj a spolupráci státu, kraje, měst a obcí na základě rozvoje podpory dopravní politiky Zlínského kraje, integrovaného dopravního plánování a územního plánování.

Dále je Generel aktualizován v kontextu vize Zlínského kraje na rozvoj celého sektoru dopravy s odkazem na příslušné podrobné krajské dokumenty v oblasti silniční sítě, cyklodopravy, kolejové dopravy, BESIPu a veřejné dopravy.

Generel přináší identifikaci a shrnutí provedených změn, především v jeho návrhové části oproti Generelu dopravy Zlínského kraje z roku 2011. Podstatou je získání přehledu o nově zařazených, aktualizovaných, případně vypuštěných záměrech. Zhodnotí vývoj v oblasti plánování dopravních záměrů od roku 2011 a bude podkladem pro aktualizaci Zásad územního rozvoje Zlínského kraje.

Principy implementace a monitoringu (včetně evaluace) jsou definovány v rámci Generelu dopravy Zlínského kraje a budou rozpracovávány v návazných dokumentech orientovaných na specifické druhy dopravy a mobility. Naplňování, monitoring a evaluace identifikovaných aktivit budou realizovány právě v rámci těchto hierarchicky nižších dokumentů.



1. Nadřazené legislativní a nelegislativní dokumenty EU

Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívající zdroje.

Dokument představuje novou dopravní politiku EU pro období 2012 – 2020 s výhledem do roku 2050, na kterou pak navazuje Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T) jakožto hlavní nástroj EU pro rozvoj dopravní infrastruktury pro dálkové přepravní proudy s cílem podpořit jednotný evropský trh (legislativně formulován dokument – nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013/EU). Základním cílem unijní dopravní politiky je napomoci vytvořit systém, který podporuje evropský hospodářský rozvoj, zvyšuje konkurenceschopnost a nabízí vysoce kvalitní služby mobility, a zároveň účinněji využívá zdroje. V praxi je třeba, aby doprava spotřebovávala méně energie a aby využívala čistou energii, aby lépe využívala moderní infrastrukturu a snižovala svůj negativní dopad na životní prostředí a zásadní přírodní zdroje jako vodu, půdu a ekosystémy. Vyšší energetická účinnost, nižší dopady na životní prostředí a globální klima mají být dosaženy pomocí následujících procesů:

- zavádění alternativních energií ve všech druzích dopravy (elektrická energie, vodík, případně CNG a LNG = čistá energie), účinnější moderní motory pro dopravní prostředky,
- zajištění větší pravidelnosti provozu (odstranění úzkých hrdel na dopravní infrastrukturu, zavádění aplikací telematiky ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu a k optimalizaci kapacity dopravní infrastruktury = úspory energií),
- větší využívání energeticky účinnějších druhů dopravy, a to dopravy železniční a vodní (= úspory energií i čistá energie). V této souvislosti je definován celoevropský cíl převést 30 % současných výkonů silniční nákladní dopravy s délkou přepravy nad 300 km na železniční nebo vodní dopravu (tento cíl nelze aplikovat na jednotlivé členské státy, ale na EU jako celek).

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 (ze dne 11. prosince 2013)

o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě

- stanoví hlavní směry pro rozvoj transevropské dopravní sítě sestávající z dvouvrstvé struktury, skládající se z globální sítě a hlavní sítě, přičemž hlavní síť je zřízena na základě globální sítě.
- určuje projekty společného zájmu a stanoví požadavky, které je třeba při řízení infrastruktury transevropské dopravní sítě dodržovat.
- stanoví priority rozvoje transevropské dopravní sítě.
- stanoví opatření pro realizaci transevropské dopravní sítě. Realizace projektů společného zájmu závisí na jejich stupni zralosti, souladu s unijními a vnitrostátními právními postupy a dostupnosti finančních prostředků, aniž by tím byly dotčeny finanční závazky členského státu nebo Unie.
- vztahuje se na transevropskou dopravní síť. Transevropská dopravní síť zahrnuje dopravní infrastrukturu a telematické aplikace i opatření, která podpoří účinné řízení a využívání této infrastruktury a umožní vytvoření a provoz udržitelných a účinných dopravních služeb.

Infrastrukturu transevropské dopravní sítě tvoří infrastruktura pro železniční dopravu, vnitrozemskou vodní dopravu, silniční dopravu, námořní dopravu, leteckou dopravu a multimodální dopravu, v souladu s příslušnými oddíly kapitoly II Nařízení.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 (ze dne 11. prosince 2013),

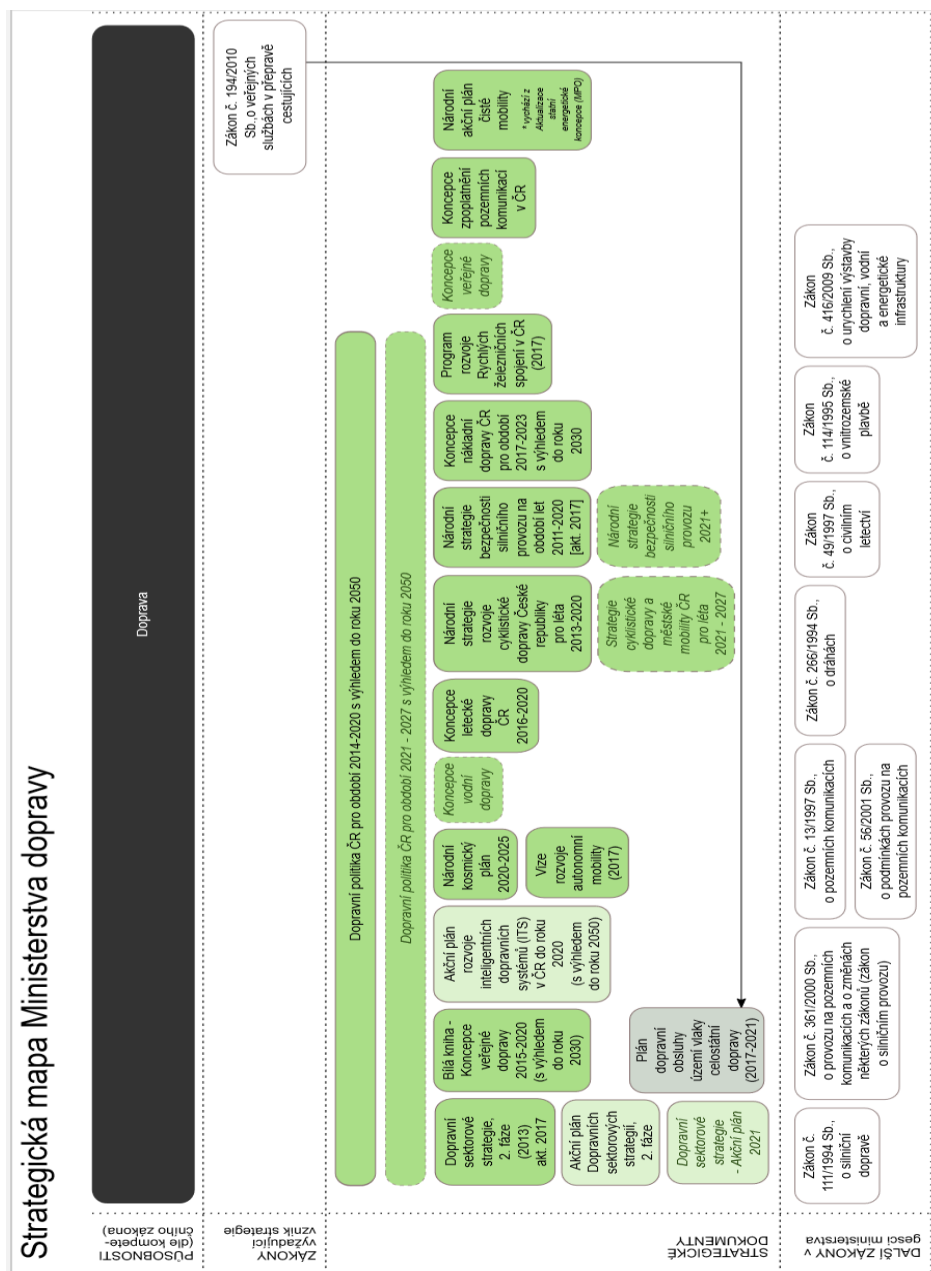
kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy,

má za cíl urychlit investice v oblasti transevropských sítí a stimulovat financování z veřejného i soukromého sektoru, při současném zvýšení právní jistoty a dodržování zásady technologické neutrality. Umožní plné využívání synergie mezi odvětvím dopravy, telekomunikací a energetiky, čímž se zvýší účinnost opatření přijímaných na úrovni Unie a umožní se optimalizace nákladů na provádění.

2. Nadřazené národní dokumenty

Následující mapa poskytuje přehled sektorových národních dokumentů, které jsou dále komentovány.

1/ Strategická mapa Ministerstva dopravy (verze 04/2020)



Zdroj: <https://www.databaze-strategie.cz/czx/strategicke-mapy-ministerstva/strategicka-mapa-md>

Strategický rámec Česká republika 2030

Dokument, který stanovuje priority a cíle pro rozvoj České republiky do roku 2030. Jeho naplnění zvýší kvalitu života ve všech regionech a nasměruje Česko k udržitelnému rozvoji.

Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+

Národní strategický dokument v oblasti regionálního rozvoje, jehož ambicí je stanovit hlavní cíle regionálního rozvoje v horizontu 7 let, resp. definovat hlavní cíle regionální politiky státu v období 2021-2027 s ohledem na podporu dynamického, vyváženého a udržitelného rozvoje území.

Koncepce rozvoje venkova

Nastavuje jednotné národní pojetí rozvoje venkovských oblastí ČR a je základním koncepčním materiálem pro strategické řízení rozvoje venkova ze strany Ministerstva pro místní rozvoj. Dokument řeší mj. infrastrukturu a vybavenost venkovských sídel.

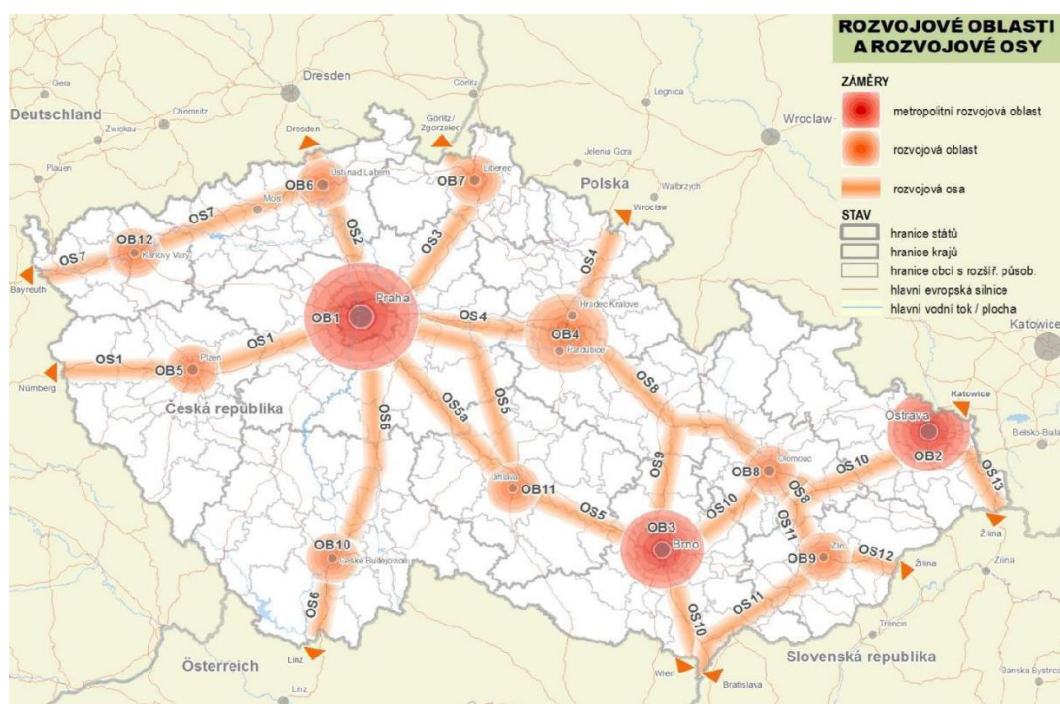
Politika územního rozvoje České republiky

Stanovuje v rámci celé ČR osy dalšího očekávaného rozvoje. Politika územního rozvoje vymezuje na území Zlínského kraje rozvojovou oblast „OB9 Rozvojová oblast Zlín“ a dvě rozvojové osy: „OS11 Lipník nad Bečvou – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – hranice ČR/Rakousko“ a „OS12 Zlín – hranice ČR/Slovensko (–Púchov)“. Dále potom vymezuje rozvojové koridory železniční a silniční dopravy.

Rozvojová oblast OB9 je vymezena územím obcí náležících do jihovýchodní části území ORP Holešov, dále pak Otrokovice (mimo obce v západní části), Vizovice (pouze obce v západní části), Zlín a Uherské Hradiště (jen obce v severovýchodní části).

Území ovlivněné rozvojovou dynamikou krajského města Zlína při spolupůsobení vedlejších center, zejména Otrokovic a Holešova. Jedná se o silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž značná část má republikový význam; podporujícím faktorem rozvoje je poloha (Otrokovice) na II. tranzitním železničním koridoru a uvažovaná rychlostní silniční propojení Zlína prostřednictvím D49 s dálnicí D1 u Hulína a Otrokovic prostřednictvím D55 z Hulína do Břeclavi (citace str. 22).

2/ Rozvojové oblasti a rozvojové osy v rámci České republiky



Rozvojová osa OS11 je vymezena obcemi ležícími mimo rozvojové oblasti a mimo rozvojovou osu OS10. Osa má výraznou vazbu na významné dopravní cesty, tj. silnici I/55, koridor připravované dálnice D55 a železniční trati č. 270 v úseku Lipník nad Bečvou – Přerov a č. 330 v úseku Přerov – Břeclav.

Rozvojová osa OS12 je vymezena obcemi ležícími mimo rozvojové oblasti s výraznou vazbou na připravovanou dálnici D49 v úseku „Hulín – Zlín – hranice ČR/Slovensko“.

Koridor železniční dopravy – v rámci plánované sítě železničních koridorů vysokorychlostní dopravy náleží do Zlínského kraje krátký úsek vysokorychlostního koridoru VR1 v oblasti obce Chropyně, konkrétně část

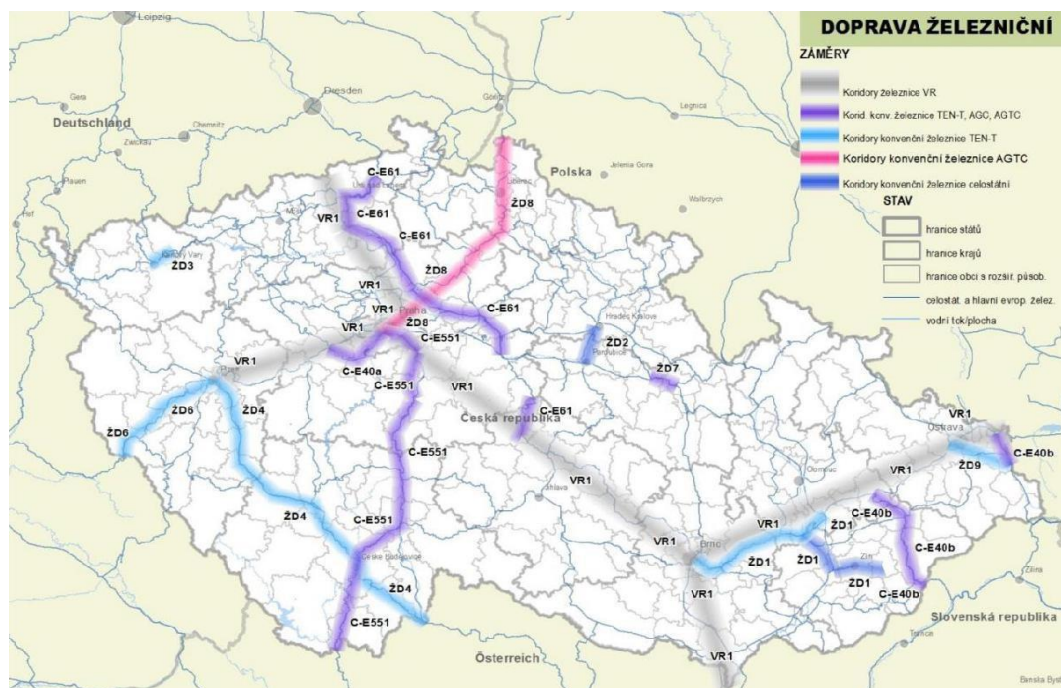
větve „Brno – (Přerov) – Ostrava – hranice ČR/Polsko“. Důvodem vymezení je ochrana navržených koridorů na území ČR v návaznosti na obdobné projekty v zahraničí.

Jedním z klíčových záměrů železniční dopravní infrastruktury je pro Zlínský kraj **koridor konvenční železniční dopravy ŽD1** v trase Brno-Přerov (stávající trať č. 300) s větví na Kroměříž – Otrokovice – Zlín – Vizovice“. Cílem projektu je vytvoření koridoru pro rychlou kapacitní dopravní cestu s vysokou intenzitou osobní dopravy.

Trať č. 280 - úsek Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – hranice ČR – zvýšení rychlosti a kapacity trati.

Rozvojový záměr železničního spojení Vizovice – trať č. 280.

3/ Schéma koridorů železniční dopravy v rámci ČR



Koridor silniční dopravy – důležitým projektem silniční infrastruktury je vybudování koridoru dálnice D49 v úseku „Fryšták – Zlín – Vizovice – Horní Lideč – hranice ČR (– Púchov)“. Cílem projektu je přenesení zvýšeného dopravního výkonu ze stávající silnice I/50, která prochází přes CHKO Bílé Karpaty. V rámci tohoto projektu je vazba na slovenskou silniční síť.

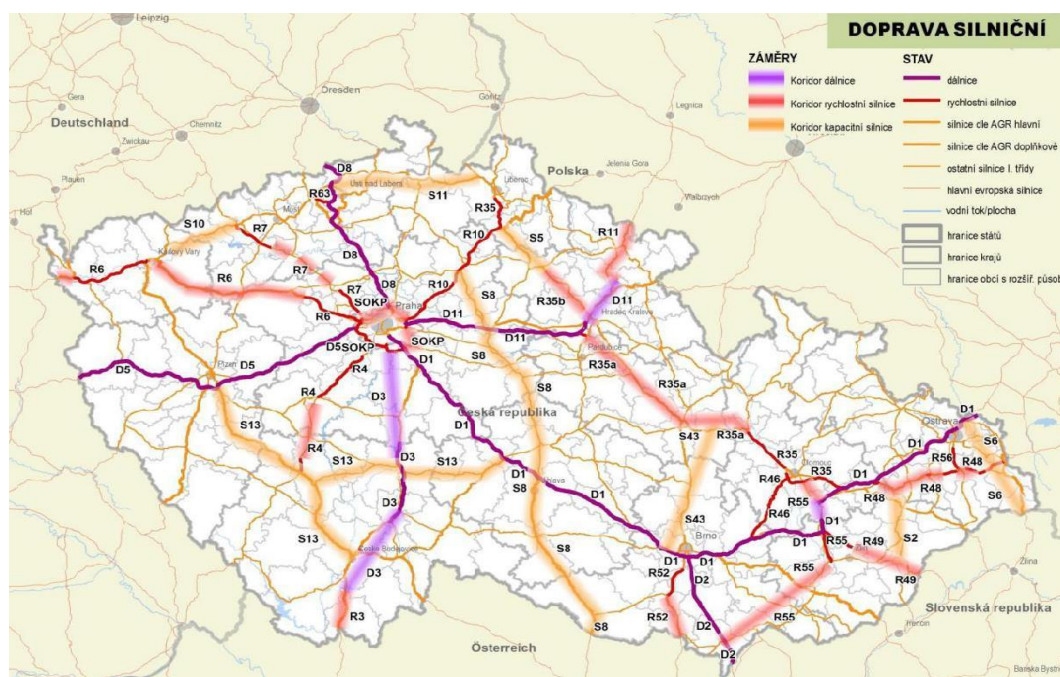
Významným regionálním projektem je dále výstavba dálnice D55 v úseku „Olomouc–Přerov“ a dále „Napajedla–Uherské Hradiště–Hodonín–D2“, která zajistí kvalitativně vyšší úroveň obsluhy území, které je charakteristické vysokou koncentrací sídel. Projekt je součástí TEN-T.

(D48) Palačov – Lešná – Valašské Meziříčí – Vsetín – Pozdřechov (D49) – propojení silnice – silnice I/35 s dálnicí D48 (viz záměr „S2“).

Koridor vodní dopravy

Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe

4/ Schéma koridorů silniční dopravy v rámci ČR



Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050

Globálním cílem Dopravní politiky ČR je vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností a možností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.

Dopravní sektorové strategie, 2. fáze

Jedná se o prováděcí dokument Dopravní politiky ČR pro oblast rozvoje, údržby a financování dopravní infrastruktury. Dokument představuje základní resortní koncepci Ministerstva dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2020 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050.

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

Cílem dokumentu je stanovit základní strategii České republiky v oblasti veřejné dopravy pro další období. Hlavním cílem Koncepce veřejné dopravy je vytvářet takové podmínky, aby mohl být systém veřejné dopravy v České republice vnímán jako kvalitní alternativa k individuální dopravě. V České republice by měl být, v souladu s reálnou i latentní poptávkou po přepravě, kvalitou disponibilní infrastruktury a možnostmi veřejných rozpočtů, zajištěn stabilní, hierarchický systém rychlé, pravidelné a konkurenceschopné intervalové a přístupné veřejné dopravy, vhodně a systémově provázaný mezi jednotlivými přepravními segmenty.

Hlavní priority ve veřejné dopravě pro další období:

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



Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050)

Akční plán je strategickým sektorovým dokumentem pro oblast využití nejmodernějších detekčních, diagnostických, informačních, řídicích a zabezpečovacích technologií na bázi inteligentních dopravních systémů (ITS), globálních navigačních družicových systémů (GNSS) a systémů pozorování Země s návazností na dispečerské systémy, odpovídající telekomunikační infrastrukturu, systémy krizového řízení a opatření pro kritickou infrastrukturu státu. Je zaměřen na všechny druhy dopravy a vymezuje rovněž směr výzkumných aktivit v sektoru doprava.

Vize rozvoje autonomní mobility

Dokument identifikuje koncept autonomní mobility a zasazuje ho do existujícího dopravního systému.

Koncepce vodní dopravy pro období 2016–2023

Jedná se o strategický materiál, který svojí náplní rozpracovává národní strategický dokument Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050. Vodní cesty plní vedle funkcí dopravních rovněž řadu jiných funkcí, a jedná se proto o oblast mezisektorovou, v jejímž rámci je nutná spolupráce všech zainteresovaných subjektů. Dokument se zabývá podmínkami pro vodní nákladní dopravu a je tak úzce provázán s Koncepcí nákladní dopravy, která se nákladní dopravou zabývá na základě multimodálního přístupu.

Koncepce letecké dopravy ČR 2016–2020

Materiál se zabývá možnostmi rozvoje letecké dopravy na území ČR a mj. definuje dopravní potenciál regionálních letišť. Definuje rovněž potenciál letecké nákladní dopravy a má proto úzkou vazbu na Koncepci nákladní dopravy.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020

Zabývá se rozvojem cyklistické dopravy na národní úrovni. Přehled priorit a cílů:

1. Zajištění financování cyklistické infrastruktury
2. Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy
3. Realizace projektu cyklistické akademie
4. Realizace národního produktu Česko jede

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020 (dále NSBSP 2020)

Tato strategie vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti v silniční dopravě v České republice. Hlavním cílem je snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru zemí EU (tj. cca o 60 %) a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných osob.

Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020

V rámci krajského srovnání do roku 2015 došlo ve Zlínském kraji, podobně jako ve většině krajů ČR, k výraznému zhoršení počtu usmrcených při nehodách na pozemních komunikacích oproti cíli stanovenému v NSBSP 2020 (o 10 % a více). Došlo také k výraznému zhoršení krajského ekvivalentu závažnosti nehod. Naopak pokud jde o vývoj počtu těžce zraněných osob při silničních nehodách, došlo ve Zlínském kraji ke splnění stanoveného cíle (s tolerancí ± 3 %).



5/ Souhrnný přehled plnění předpokladů strategických cílů NSBSP 2020 do roku 2015 na území krajů (2015/2009)

	POZEMNÍ KOMUNIKACE CELKEM													
	kraje – celkem	Jihočeský	Jihomoravský	Karlovarský	Vysočina	Královéhradecký	Liberecký	Moravskoslezský	Olomoucký	Pardubický	Plzeňský	Středočeský	Ústecký	Zlínský
usmrcení														
těžce zranění														
ekvivalent závažnosti nehod														

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Legenda:



lepší než stanovený cíl (do 10 %)

splněno (s tolerancí ±3 %)

horší než stanovený cíl (do 10 %)

výrazně lepší (o 10 % a více)

výrazně horší (o 10 % a více)

Pokud jde o nehodovost na silnicích II. a III. třídy, které jsou ve správě kraje, došlo ve Zlínském kraji do roku 2015 také k výraznému zhoršení počtu usmrcených osob (o 10 % a více), podobně jako v dalších pěti krajích v ČR (Jihočeský, Jihomoravský, Vysočina, Olomoucký, Pardubický). Naopak k výraznému zlepšení oproti roku 2009 (o 10 % a více) došlo ve Zlínském kraji v počtu těžce zraněných osob.

6/ Souhrnný přehled plnění předpokladů strategických cílů NSBSP 2020 do roku 2015 na silnicích II. a III. tříd dle krajů (2015/2009)

	KOMUNIKACE II. A III. TŘÍDY													
	kraje – celkem	Jihočeský	Jihomoravský	Karlovarský	Vysočina	Královéhradecký	Liberecký	Moravskoslezský	Olomoucký	Pardubický	Plzeňský	Středočeský	Ústecký	Zlínský
usmrcení														
těžce zranění														
ekvivalent závažnosti nehod														

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Legenda:



lepší než stanovený cíl (do 10 %)

splněno (s tolerancí ±3 %)

horší než stanovený cíl (do 10 %)

výrazně lepší (o 10 % a více)

výrazně horší (o 10 % a více)



Koncepce nákladní dopravy ČR pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030

Cílem této koncepce je stanovit priority pro oblast logistiky a nákladní dopravy a vytvořit takové prostředí, ve kterém může logistika a nákladní doprava zajišťovat potřebnou úroveň služeb pro zajištění konkurenceschopnosti ekonomiky, a zároveň hospodárně využívat existující zdroje. Jedním z prostředků ke snížení negativních celospolečenských účinků nákladní dopravy na společnost je rovnoměrná dělba přepravní práce mezi jednotlivé druhy dopravy. Je potřeba vytvořit takové prostředí, v němž budou moci být plně rozvinuty přednosti jednotlivých druhů dopravy, tj. aby mohly být poskytovány efektivnější a výkonnější logistické služby při naplňování strategických cílů v oblasti snižování energetické náročnosti, vlivu na životní prostředí a globální změny klimatu.

Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR

Tento program slouží jako základní koncepční podklad pro rozhodnutí Vlády ČR o tom, zda a za jakých podmínek se má Česká republika vydat směrem k přípravě, následné výstavbě a provozu uceleného systému rychlé železnice, pro kterou se v ČR vžilo označení Rychlá spojení, nebo zda se naopak přiklonit k některé z možných jiných alternativ, ať už se jedná jen o dostavbu konvenčního železničního systému či upřednostnění jiného dopravního módu, spočívajícího např. v realizaci některé z inovativních přepravních technologií, jež se v současné době nacházejí ve fázi vývoje či testovacím provozu (Hyperloop, MagLev), a to při zohlednění rizik vývoje nových systémů. Do úvahy jsou přitom vzaty jak technické či ekonomické aspekty jednotlivých možností, tak cíle a rámec daný evropskou i národní dopravní politikou. Tento koncepční materiál je zpracován v míře podrobnosti umožňující identifikovat hlavní příležitosti a finanční náklady spojené s budoucí (ne)realizací této koncepce.

Koncepce zpoplatnění pozemních komunikací v ČR

Z úvah o zpoplatnění jsou vyjmuty všechny silnice III. třídy. U silnic II. třídy budou do zpoplatnění zahrnuty pouze ty, které jsou převoditelné do silnic I. třídy. V takových případech bude nezbytná změna vlastníka pozemní komunikace, soulad s technickými normami, dohoda na podmínkách převodu mezi vlastníky a navazující správní rozhodnutí.

Národní akční plán čisté mobility (NAP CM)

NAP CM je strategickým plánem rozvíjejícím cíle Státní energetické koncepce i Dopravní politiky ČR. Hlavním cílem je urychlit zavádění alternativních energií v silniční dopravě pomocí podpory vzniku a dalšího rozvoje veřejných napájecích a dobíjecích stanic na silniční síti v ČR pro elektromobilitu, CNG, LNG a vodíkové pohony.

Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050

Dokument Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050 je zaměřen na vytváření předpokladů pro další ekonomický rozvoj České republiky a jejích regionů. Pracovní skupina formulovala návrh dopravního řešení zejména dálniční sítě, nicméně i v kontextu silniční a železniční sítě k roku 2050, a to včetně očekávaných trendů v oblasti rozvoje dopravy a moderních technologií. Zpracovaný návrh řešení rozvoje dálniční infrastruktury bude sloužit jako jeden z podkladů pro aktualizaci strategií Vlády ČR pro sektor doprava.

Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Slovenské republiky o propojení české rychlostní silnice R 49 a slovenské rychlostní silnice R 6 na česko-slovenských státních hranicích

Tato dohoda byla publikovaná sdělením MZV č. 4/2005 ve Sbírce mezinárodních smluv, vstoupila v platnost na základě svého článku 4 odst. 3 dne 25. prosince 2004. Předmětem této dohody je plánované propojení české rychlostní silnice R 49 a slovenské rychlostní silnice R 6 na česko-slovenských státních hranicích mezi obcemi Střelná a Lysá pod Makytou.



3. Dokumenty na krajské úrovni

Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030

Jedná se o základní strategický rozvojový dokument Zlínského kraje pro období do roku 2030. Dopravnímu tématu se věnuje zejména pilíř 3 „Infrastruktura a životní prostředí“, ve kterém je téma dopravy dále rozpracováno ve specifickém cíli 3.1 Rozvíjet dopravní infrastrukturu a optimalizovat dopravní obslužnost regionu. Tento specifický cíl obsahuje následující prioritní oblasti, v rámci nichž jsou definována jednotlivá typová opatření.

Prioritní oblast 3.1.1 Dobudování kvalitní dopravní infrastruktury v regionu	Typová opatření
	Dobudování dálniční sítě a zkapacitnění dalších významných silničních tahů I. třídy
	Zvýšení plynulosti a bezpečnosti na nedálniční silniční dopravě
	Modernizace železniční infrastruktury
	Podpora budování infrastruktury pro kombinovanou dopravu
	Rozvoj infrastruktury pro udržitelnou regionální dopravu
Prioritní oblast 3.1.2 Přispívat k využívání alternativních druhů dopravy	Typová opatření
	Přispívat k rozvoji alternativních pohonů automobilové dopravy
	Vytváření podmínek pro větší využití cyklodopravy
	Podpora letecké dopravy
	Rozšíření možností turistického využití vodní dopravy a zvážení budoucího rozšíření vodní dopravy
Prioritní oblast 3.1.3 Rozvíjet veřejnou dopravu v regionu	Typová opatření
	Motivace obyvatel regionu k využití veřejné dopravy na úkor individuální dopravy
	Rozvoj integrovaného dopravního systému s propojením přes hranice regionu
	Optimalizace veřejné dopravy zajišťované regionální samosprávou

Zásady územního rozvoje kraje

Zásady územního rozvoje Zlínského kraje (dále ZÚR ZK) jsou nástrojem územního plánování Zlínského kraje, jsou nadřazeny územním plánům obcí. ZÚR ZK zpřesňují rozvojovou oblast OB9 Zlín a osy OS11 a OS12, jež jsou mezinárodního a republikového významu, jsou blíže popsány v PÚR.

ZÚR dále podrobně stanovují:

- **rozvojové osy** nadmístního významu:
 - o **N-OS1 Vsetínská**, vedenou v návaznosti na **OS12**, **N-OB1** a koridor silnice I/57 a silnici I/69,
 - o **N-OS2 Olšovsko-Vlárská**, vedenou ve spojnici Uherské Hradiště – Uherský Brod – Luhačovice – Vizovice, s návazností na rozvojovou osu OS11 v prostoru Uherského Hradiště a rozvojovou oblast OB9 v prostoru Vizovic.
- **rozvojové oblasti** nadmístního významu:
 - o **N-OB1 Podbeskydsko** na území ORP Rožnov pod Radhoštěm a Valašské Meziříčí, z dopravního hlediska je zásadním úkolem koordinace územních souvislostí koridoru I/35 Valašské Meziříčí – D48 se sousedním Olomouckým krajem.

ZÚR zpřesňují v rámci **silniční dopravy** koridory:

- **koridor kapacitní silnice D49** Fryšták – Zlín – Vizovice – Horní Lideč – hranice ČR (– Púchov), podchycený v PÚR ČR, vymezením koridoru dálnice II. třídy D49 Hulín – Fryšták – Vizovice – Horní Lideč – hranice ČR,



- **koridor kapacitní silnice D55** úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – D2, podchycený v PÚR ČR, vymezením koridoru dálnice II. třídy D55 Otrokovice – Napajedla – Uherské Hradiště,
- **koridor kapacitní silnice S2 (D48)** Palačov – Lešná – Valašské Meziříčí – Vsetín – Pozděchov (D49), podchycený v PÚR ČR, vymezením koridoru silnic I/35 (Palačov –) Lešná – Valašské Meziříčí a I/57 Valašské Meziříčí – Pozděchov,
- kapacitní silnice v úseku Otrokovice (D55) – Zlín, Nivy.

ZÚR zpřesňují v rámci **železniční dopravy** následující trasy:

- **koridor konvenční železniční dopravy ŽD1** Brno – Přerov (stávající trať č. 300) s větví na Kroměříž – Otrokovice – Zlín – Vizovice, vymezením koridorů tratí č. 300 (Brno – Kojetín –) Chropyně – (Přerov), č. 303 (Kojetín –) Bezměrov – Kroměříž – Hulín, č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice,
- stanovují a vymezují pro záměr železničního spojení Vizovice – trať č. 280 územní rezervu Prodloužení tratě č. 331 Vizovice – Valašská Polanka s napojením na trať č. 280,
- navrhuje v rámci koridoru ŽD1 **modernizaci stávající trati č. 300** (Brno – Kojetín –) Chropyně – (Přerov) včetně zkapacitnění, **modernizaci a elektrizaci stávající trati č. 303** (Kojetín –) Bezměrov – Hulín včetně zdvojkolejnění v plném rozsahu a **modernizaci a elektrizaci stávající trati č. 331** Otrokovice – Zlín – Vizovice včetně zdvojkolejnění v úseku Otrokovice – Zlín a územní rezervu pro **propojení tratí č. 331 a 280** v úseku Vizovice – Valašská Polanka.

ZÚR stanovují na **silničních tazích nadmístního významu** tyto koridory:

- obchvat Kunovic, obchvat Ostrožské Nové Vsi a Uherského Ostrohu,
- obchvat Lutoniny, stoupací pruhy Jasenná – Syrákov – Liptál,
- přestavba úseku Bystřice pod Hostýnem – Poličná, obchvat Křtomil,
- připojení Uherského Hradiště,
- Zlín – přivaděč na D49 (zkapacitnění), Holešov – přivaděč na D49; Nivnice – narovnání, JV obchvat Uherského Brodu, obchvat Újezdce,
- JV obchvat Luhačovic,
- Uherský Brod – napojení II/495 na obchvat II/490; spojka Nezdenice – Záhorovice, obchvat Záhorovic, obchvat Bojkovice – Pitín, obchvat Šumic, obchvat Hrádku na Vlárské dráze,
- obchvat Hluk, obchvat Dolního Němčí,
- propojení Zlín – Zádveřice – územní rezerva,
- I/50 Brankovice – Kožušice, obchvat včetně napojení – územní rezerva,
- obchvat Starého Hrozenkova – územní rezerva,
- obchvat Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm.

ZÚR stanovují pro umístění zařízení **kombinované dopravy** nadmístního významu území těchto obcí:

- Hulín,
- Otrokovice,
- Valašské Meziříčí,
- Staré Město.

ZÚR stanovují tyto **plochy pro nové heliporty** nadmístního významu s vnitrostátním, případně mezinárodním provozem:

- heliport Bystřice pod Hostýnem,
- heliport Rožnov pod Radhoštěm,
- heliport Uherský Brod,
- heliport Valašské Klobouky,
- heliport Slavičín.

ZÚR navrhuje ve smyslu zákona o vnitrozemské plavbě koridor pro splavnění řeky Moravy v úseku Otrokovice – Kroměříž.

Mezi **veřejně prospěšné stavby** řadí následující stavby:

Mezi koridory veřejně prospěšných silničních staveb náleží stavby mezinárodního a republikového významu **PK01** (dálnice D49), **PK02** (dálnice D55), **PK03** (silnice I/35 a I/57), **PK04** (kapacitní silnice Otrokovice – Zlín Nivy), dále pak stavby nadmístního významu **PK06** (silnice I/35), **PK09** (silnice I/55), **PK10** (silnice I/55, I/50, II/498), **PK13** a **PK14** (silnice I/69) a další stavby v rámci sítě silnic II. tříd.

Mezi koridory veřejně prospěšných železničních staveb náleží stavby mezinárodního a republikového významu **Z01** (trať 331), **Z02** (trať 303) a **Z03** (trať 300).

Mezi veřejně prospěšné stavby se řadí krajské heliporty **L03** (Rožnov pod Radhoštěm), **L04** (Bystřice pod Hostýnem), **L05** (Valašské Klobouky), **L06** (Slavičín) a **L07** (Uherský Brod).

Územní studie „Rozvoj kombinované dopravy a logistiky na území ZK ve vztahu k rozvojovým potenciálům a předpokladům území“

Cílem územní studie bylo vyhodnocení současného stavu kombinované dopravy a logistiky na území Zlínského kraje a navržení lokalit pro možné umístění nových veřejných logistických center s ohledem na rozvojový potenciál a únosnost území. Zpracování studie bylo požadavkem vycházejícím ze závěrů Zásad územního rozvoje Zlínského kraje. Data o této studii byla vložena do evidence územně plánovací činnosti.

Studie byla zpracována za účelem zhodnocení současného stavu v oblasti kombinované dopravy a logistiky na území Zlínského kraje, prověření území a návrh lokalit vhodných pro možné umístění veřejných logistických center (VLC).

Studie zahrnuje analytickou a návrhovou část. Předmětem analytické části bylo vyhodnocení podmínek a předpokladů pro umístění lokalit VLC ve vybraném území Zlínského kraje. Na základě analýzy byly vybrány 4 lokality vhodné pro umístění VLC – *Napajedla, průmyslová zóna; Staré Město, Hlaviny; Lešná; Valašské Meziříčí, jih.*

7/ Výsledný návrh lokalit vhodných pro umístění VLC.

Aktual. poř. číslo	Název lokality pro umístění VLC	ORP	Obec	Rozloha (v ha)
1.	Napajedla, průmyslová zóna	Otrokovice	Napajedla	14,1 + 5,6 (2. etapa)
2.	Staré Město, Hlaviny	Uherské Hradiště	Staré Město	10,3
3.	Lešná	Valašské Meziříčí	Lešná	11,2
4.	Valašské Meziříčí, jih	Valašské Meziříčí	Valašské Meziříčí	10,3 + 4,0 (2. etapa)

Výsledky multikriteriální analýzy, která byla pro zhodnocení jednotlivých lokalit zpracována, potvrzují prioritu vhodnosti **umístění VLC** do prostoru navrhované lokality **Napajedla, průmyslová zóna**. Lokalita se nachází v rozvojové oblasti republikového významu **OB 9 Zlín** a je uvažována zejména pro obsluhu západní oblasti Zlínského kraje včetně jádrového území Zlínské aglomerace. Tato lokalita je svým umístěním velmi příznivá ve vztahu k nadřazené železniční (trať č. 330 Přerov – Břeclav – hranice ČR, která je součástí z převážné části dokončeného II. tranzitního koridoru) i silniční dopravě (přímé napojení na již částečně realizovanou dálnici D55 Olomouc – Hulín – Břeclav). Druhou lokalitou zvolenou pro umístění VLC je **Lešná**. Tato lokalita je uvažována pro obsluhu severovýchodní části Zlínského kraje s přesahem do Moravskoslezského kraje. Umístění lokality je příznivé ve vztahu k nadřazené silniční a železniční dopravní infrastruktuře (přímé napojení na stávající silnici I/35 Lipník nad Bečvou – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm, v návrhu na čtyřpruhovou silnici I/35 Palačov (D48) – Lešná – Valašské Meziříčí, nepřímá na

navrhovanou čtyřpruhovou silnici I/57 Valašské Meziříčí – Vsetín – D49, napojení na celostátní hlavní trať č. 280 Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Horní Lideč (- Púchov).

Prověřované lokality **Staré Město, Hlaviny a Valašské Meziříčí, jih** nebyly ze strany projektanta doporučeny jako nejvhodnější k dalšímu sledování pro umístění VLC, jejich případné využití pro vybudování VLC ovšem tímto vyloučeno není.

Lokalita **Lípa nad Dřevnicí**. Velmi významnou lokalitou, která nebyla v rámci územní studie zmíněna, je překladiště Lípa nad Dřevnicí. Vzhledem k tomu, že se jedná o jedno z nejvytíženějších překladišť v republice, lze jeho další rozvoj považovat za žádoucí. Teoretický objem roční překládky v tomto terminálu činí 290 000 TEU, v roce 2017 pak byl skutečný objem překládky 250 000 TEU (1). Terminál Lípa nad Dřevnicí je na železniční síť napojen tratí č. 331 Otrokovice – Vizovice. Modernizace této trati je z hlediska rozvoje železniční infrastruktury jednou z krajských priorit, a to nejen ve vztahu k osobní dopravě, ale právě z důvodu významného překladiště na trati také k dopravě nákladní.

8/ Objem překládky vybraných překladišť v ČR v jednotkách TEU za rok 2017

překladiště	teoretický objem překládky [TEU za rok]	skutečný objem překládky [TEU za rok]
Praha Uhřetěves	1 200 000	1 013 200
Česká Třebová	850 000	850 000
Mělník Intermodal Terminal	400 000	206 000
Lípa nad Dřevnicí	290 000	250 000
Nýřany	200 000	130 000
Šenov	180 000	90 000
Mělník RailCargoOperator-CSKD	120 000	87 000
Paskov	100 000	95 000
Ústí nad Labem	100 000	80 000
Brno	50 000	43 000
Obrnice	50 000	-
Pardubice	30 000	15 000
Přerov	30 000	18 000
Děčín	7 200	10
Lovosice-Prosmky	2 000	6

Komentář k lokalitě Staré Město, Hlaviny. V rámci analýzy byla vyhodnocena jako druhá nejvhodnější lokalita Staré Město, Hlaviny. Tato lokalita je velmi vhodná z hlediska napojení na silniční i železniční dopravní síť – nachází se v těsné blízkosti plánované dálnice D55 a již existujícího II. tranzitního železničního koridoru. Současně byly v této lokalitě vyhodnoceny minimální vlivy na životní prostředí. Lokalita byla nicméně vyhodnocena jako problematická z hlediska možností projednání záměru s dotčenými orgány. Vzhledem k výše uvedeným kladným stránkám bude lokalita dále prověřena v návrhové části.

Strategickými cíli v oblasti infrastruktury je dobudování kvalitní dopravní infrastruktury v regionu, zejména prostřednictvím dobudování dálniční sítě a zkapacitnění dalších významných silničních tahů I. třídy, zvýšení plynulosti silniční dopravy i mimo dálniční síť, modernizace železniční infrastruktury, podpora budování infrastruktury pro kombinovanou dopravu a rozvoj infrastruktury pro udržitelnou regionální dopravu.

Dobudování dálniční sítě se na území Zlínského kraje přímo týká dálnic D49 a D55. Kraj má ovšem z hlediska provázanosti s ostatními regiony České republiky zájem také na dokončení dálnice D1 v oblasti Přerova, dokončení dálnice D48 (alternativa pro spojení s Moravskoslezským krajem a Polskem) a D35

(alternativní propojení se severní polovinou České republiky). Za zásadní lze též považovat zkapacitnění silnic I. třídy I/35 a I/57 a pokračování v budování obchvatů měst.

Opatření ve vztahu k modernizaci železniční dopravy jsou zaměřena na elektrizaci významných tratí, rekonstrukci další infrastruktury a rekonstrukce a revitalizace nádraží a nevyužívaných pozemků pro železniční dopravu. Páteřní železniční trať č. 330 byla v nedávné minulosti revitalizována a lze ji v řešeném období považovat za vyhovující. V oblasti železniční dopravy je klíčové zvýšení komfortu a kvality návazných a dalších pro region významných tratí. Z pohledu krajské metropole je nejzásadnější modernizace trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice, která zahrnuje elektrizaci a částečné zdvoukolejnění trati a výstavbu multimodálního terminálu ve stanici Zlín střed. Pro efektivnější vnitroregionální propojení je podstatná investice do modernizace a elektrizace tratě Staré Město – Bylnice, včetně odboček do Luhačovic a Veselí nad Moravou. V budoucnu bude potřebné přizpůsobit současným nárokům také trať Valašské Meziříčí – Vsetín – Púchov. Velký význam má dále modernizace železniční trati Brno – Přerov s odbočkou Kojetín – Hulín – Valašské Meziříčí.

Navržená opatření reflektují také aktuální trend evropské dopravní politiky, kterým je optimální mix jednotlivých dopravních módů, a to jak z pohledu komfortu zákazníka (v případě přepravovaných osob i nákladu), tak z hlediska ekonomiky provozu a dopadů na životní prostředí. Primárním cílem je snížení podílu přepravy v rámci silniční sítě. V případě Zlínského kraje je v rámci strategie řešen podíl mezi silniční a železniční dopravou, a to jak v přepravě osob i nákladu.

Záměrem kraje je dále také přispívat k rozvoji alternativních pohonů automobilové dopravy, vytváření podmínek pro větší využití cyklodopravy, podpora letecké dopravy a rozšíření možností turistického využití vodní dopravy a zvážení budoucího rozšíření vodní dopravy.

Z hlediska plánovaného rozvoje veřejné dopravy v regionu patří mezi krajská opatření motivace obyvatel regionu k využití veřejné dopravy na úkor individuální dopravy, rozvoj integrovaného dopravního systému s propojením přes hranice regionu a optimalizace veřejné dopravy zajišťované regionální samosprávou.

4. Metodika zpracování kapitol Analytické části

Při zpracování tohoto strategického dokumentu se vychází ze stávajícího dokumentu Generel dopravy Zlínského kraje, resp. z jeho aktualizace, která byla schválena dne 14. 12. 2011 (číslo usnesení 0625/Z18/11). Pro vypracování byly využity informace z koncepčních dokumentů kraje a na základě dat poskytnutých od gesčně příslušných institucí (zejména ŘSD, ŘSZK, PMO, ČD Cargo, SŽ). Jedná se zpravidla dokumenty věnující se rozvoji příslušné sítě. Některé z těchto dokumentů jsou pouze interními materiály jednotlivých institucí, všechny jsou však vždy uvedené v seznamu zdrojů na konci tohoto dokumentu.

Informace při zpracování Analytické části byly čerpány nejen z veřejně dostupných zdrojů, ale i na základě komunikace s jednotlivými odbornými subjekty, tak aby byla získána všechna relevantní data reflektující vývoj dopravy ve Zlínském kraji za poslední roky.

Z významnějších dokumentů lze jmenovat výstupy ŘSD ze sčítání dopravy z let 2006, 2010 a 2016. Zde je však nutné zdůraznit, že z důvodu změny metodiky nelze údaje z jednotlivých let porovnávat a jako relevantní pro srovnání s dalšími roky lze využít pouze data z roku 2016. V oblasti silnic II. a III. tříd Zpracovatel vycházel z dat Ředitelství silnic Zlínského kraje (zejména data o kvalitě komunikací) a Koncepce rozvoje silniční sítě II. a III. tříd.

Od správce železniční sítě (Správa železnic) byla získána neveřejná data o zatížení jednotlivých tratí nákladní dopravou. Počty cestujících na železnici pocházejí z dat dopravce ČD, která byla k dispozici. Data pocházejí z roku 2017, což lze vzhledem k nerelevantnosti dat z roku 2020 z důvodu ovlivnění pandemií COVID-19, považovat za údaje odrážející pravou intenzitu dopravních vztahů na železnici. Ze stejného roku jsou i data autobusových dopravců ČSAD Vsetín, ČSAD Uherské Hradiště a ARRIVA. Tato data byla využita zejména pro kalibraci dopravního modelu, jelikož představují věrnější obraz dopravních vztahů, než



jakákoliv dopravních šetření provedená v průběhu roku 2020. S ohledem na plánované proočkování populace ČR vakcínou proti onemocnění COVID-19 lze předpokládat, že v průběhu druhé poloviny roku 2021 a v roce 2022 se počet cestujících ve vlakové a autobusové dopravě vrátí na původní hodnoty.

Data o bezpečnosti dopravy byla získána ze statistiky Policie ČR, které eviduje všechny dopravní nehody chodců, cyklistů a automobilistů od roku 2006. Je v ní obsažen nejen popis dopravního incidentu, ale i příčiny nehody.

V oblasti cyklistiky byly klíčovým zdrojem informací veřejně dostupné informace o cyklostezkách na území Zlínského kraje a zejména Koncepce rozvoje cyklodopravy, jež je jedním z hierarchicky podřízených dokumentů Generelu dopravy.

Data pro dopravně sociologický průzkum dopravního chování obyvatel Zlínského kraje byla získána vlastním šetřením Zpracovatele. Podrobnější popis metody dopravního šetření je obsahem kapitoly 1.2 Dopravně sociologický průzkum.

Generel dopravy je zastřešujícím dopravně strategickým dokumentem, ze kterého vycházejí další dokumenty zaměřené na silniční, železniční či veřejnou dopravu, cyklistiku, bezpečnost provozu, protihluková opatření a podporu chytrých řešení v dopravě.

Hierarchie strategických dokumentů a jejich další popis jsou obsahem Návrhové části Generelu dopravy.



B. Analytická část

1. Charakteristika poptávky po mobilitě

1.1 Vymezení a popis území, spádové oblasti kraje

Úvodem je třeba zmínit, že jedním ze základních datových pramenů pro hodnocení dojížděky a vyjížděky z regionu, stejně jako pro vymezení jednotlivých regionů, je Sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011 (SLDB 2011). Zpracovatel si je vědom limitované vypovídací schopnosti těchto dat, jelikož však v této oblasti neexistuje žádná jiná adekvátní alternativa, byla využita data z výše uvedeného cenzu s vědomím, že právě socioekonomické vztahy se neustále vyvíjejí a lokálně mohou vykazovat i vysokou dynamiku, která odvisí od místních podmínek zejména na pracovním trhu. Bohužel další SLDB má proběhnout až v roce 2021, přičemž výsledky budou známy nejdříve v roce 2022, proto je pro potřeby této práce nelze nijak využít.

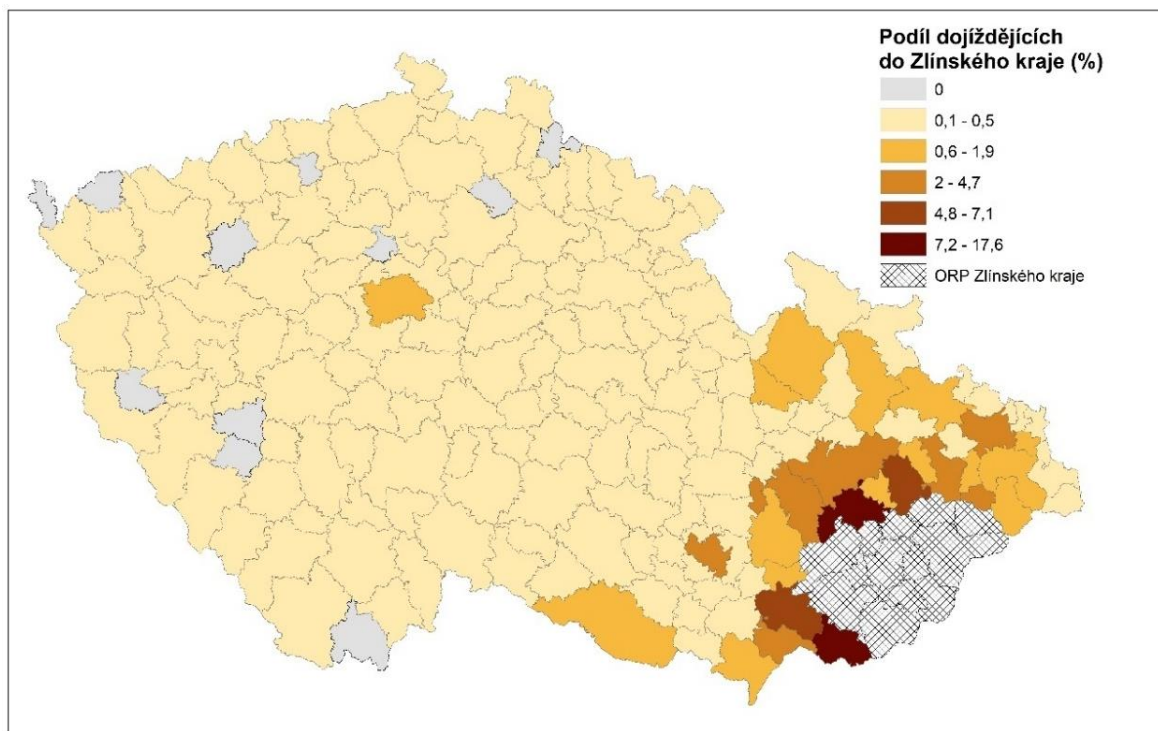
V této části byla hlavní pozornost zaměřena na spádovou oblast kraje z hlediska vyjížděky a dojížděky. Jedná se tedy o blízké regiony, ze kterých, resp. do kterých probíhá významná vyjížděka / dojížděka do prostoru Zlínského kraje. Pro tento účel bylo nezbytné pracovat s daty SLDB, které umožňují kvantifikovat směr a intenzitu vyjíždějících obyvatel za prací a službami. Výsledky byly vizualizovány prostřednictvím GIS. Z provedených analýz vyplývá, že:

- Ze Zlínského kraje vyjíždí do jiných krajů téměř 2x více obyvatel (21 578), než do kraje dojíždí (11 097) z ostatních krajů.
- Většina vyjíždějících směřuje do nejbližšího okolí za hranicemi Zlínského kraje (obdobně i převažující část dojíždějících obyvatel je generována v ORP v sousedních krajích).
- V rámci nejvýznamnějších relací obcí Zlínského kraje tedy převažují vztahy na relativně kratší vzdálenost (vážený průměr času stráveného vyjížděkou je ve Zlínském kraji 26 minut).
- Za hranicemi Zlínského kraje jsou nejvýznamnějšími ORP (zejména z pohledu koncentrace pracovních příležitostí, a tedy cílů vyjížděky) ORP Brno, Olomouc, Ostrava, Nový Jičín, Přerov, Hranice, Kopřivnice, Veselí nad Moravou, ale i geograficky vzdálená Praha, která má v Česku díky své pracovní atraktivitě významnou pozici téměř ve všech krajích (viz níže zpracovaný kartogram).
- Mezi klíčovými 10 ORP, odkud obyvatelé nejvíce dojíždí do Zlínského kraje, patří Veselí nad Moravou, Přerov, Hranice, Kyjov, Nový Jičín, Prostějov, Frenštát pod Radhoštěm, Olomouc, Hodonín, Brno (pozn. řazeno dle objemu cestujících, a tedy celkového významu).
- Regionální centra jako Bystřice pod Hostýnem, Holešov, Luhačovice, Rožnov pod Radhoštěm, Uherský Brod, Valašské Klobouky, Valašské Meziříčí či Vizovice jsou také mikroregionálními nebo subregionálními středisky ve Zlínském kraji, které nabízejí menší rozsah pracovních i oblužných funkcí (tj. většinou přítomnost ambulantních služeb, nižší počet pracovních příležitostí a omezenější rozsah přenesené působnosti státní správy a středních škol). I přesto se jedná o střediska, která jsou atraktivní a vytvářejí si své přirozené zázemí a spádové oblasti. Jejich role by tedy neměla být v návrhové části plánu dopravní obslužnosti podceněna.

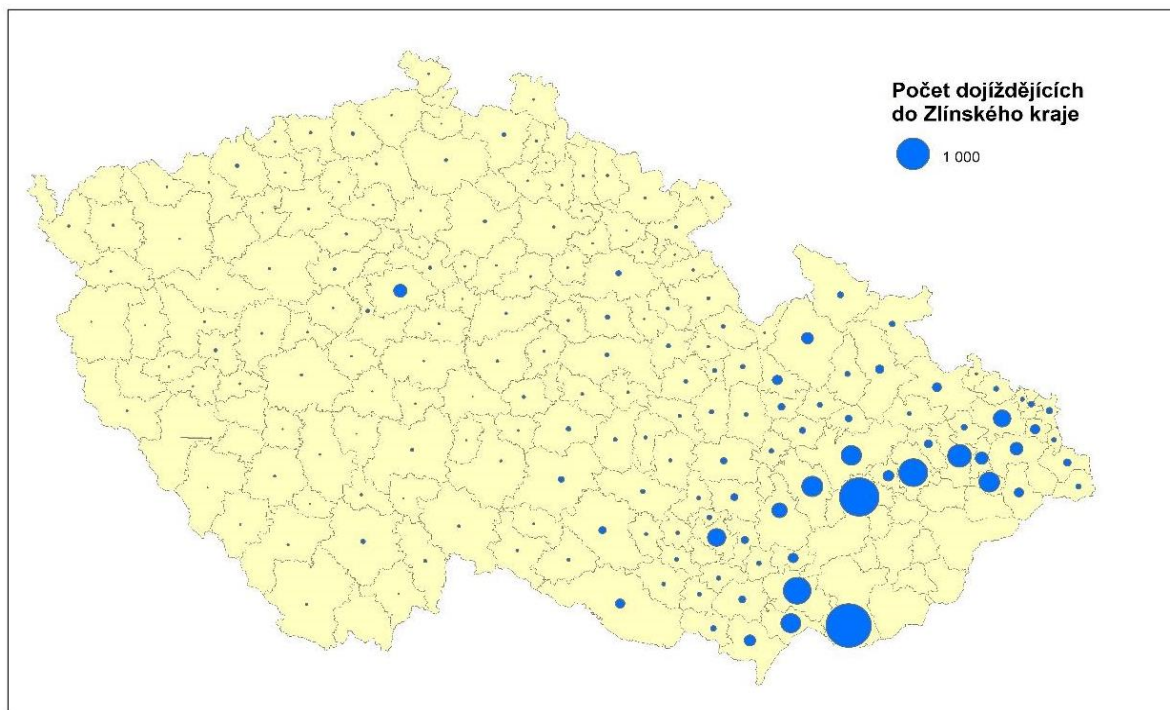
Absolutní i relativní počet vyjíždějících/dojíždějících obyvatel je vizualizován na níže uvedených mapách. Těmito mapami lze tedy vyjádřit spádovou oblast kraje.



9/ Územní diferenciacie podílu dojíždějících obyvatel do Zlínského kraje

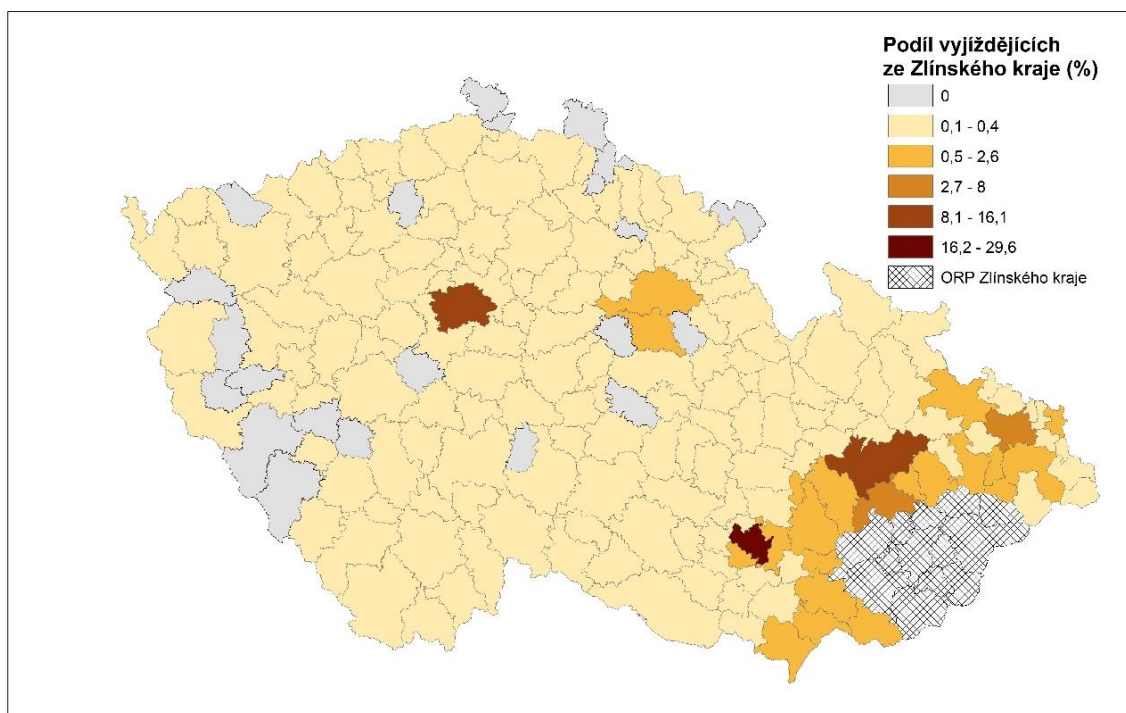


10/ Územní diferenciacie počtu dojíždějících obyvatel do Zlínského kraje

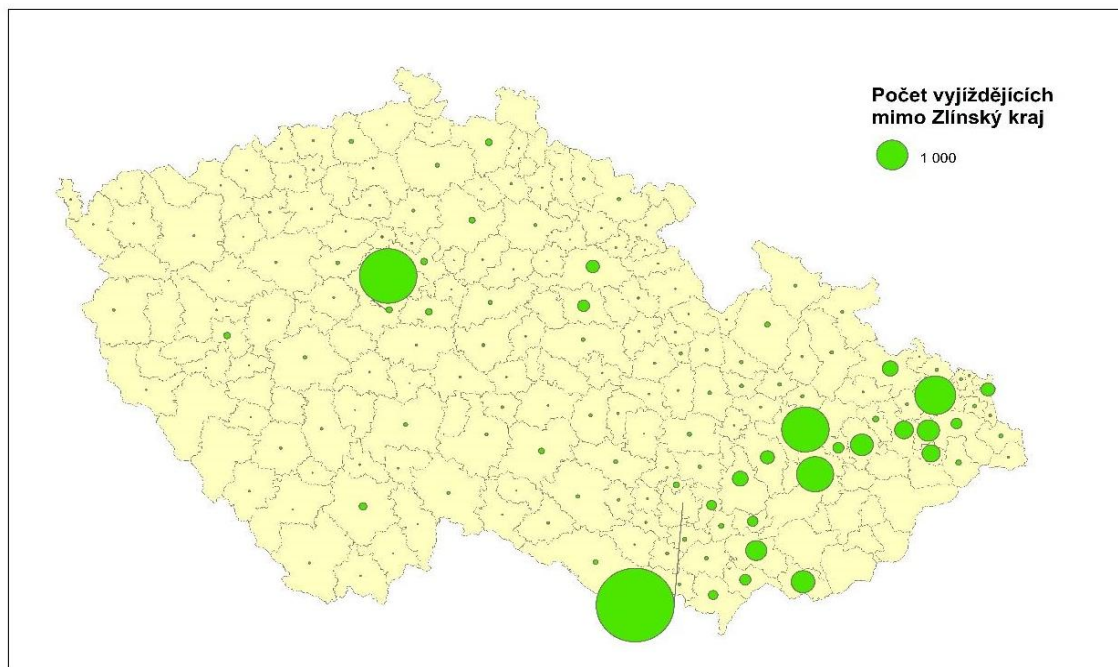




11/ Územní diferenciacie podílu vyjíždějících obyvatel ze Zlínského kraje



12/ Územní diferenciacie počtu dojíždějících obyvatel do Zlínského kraje

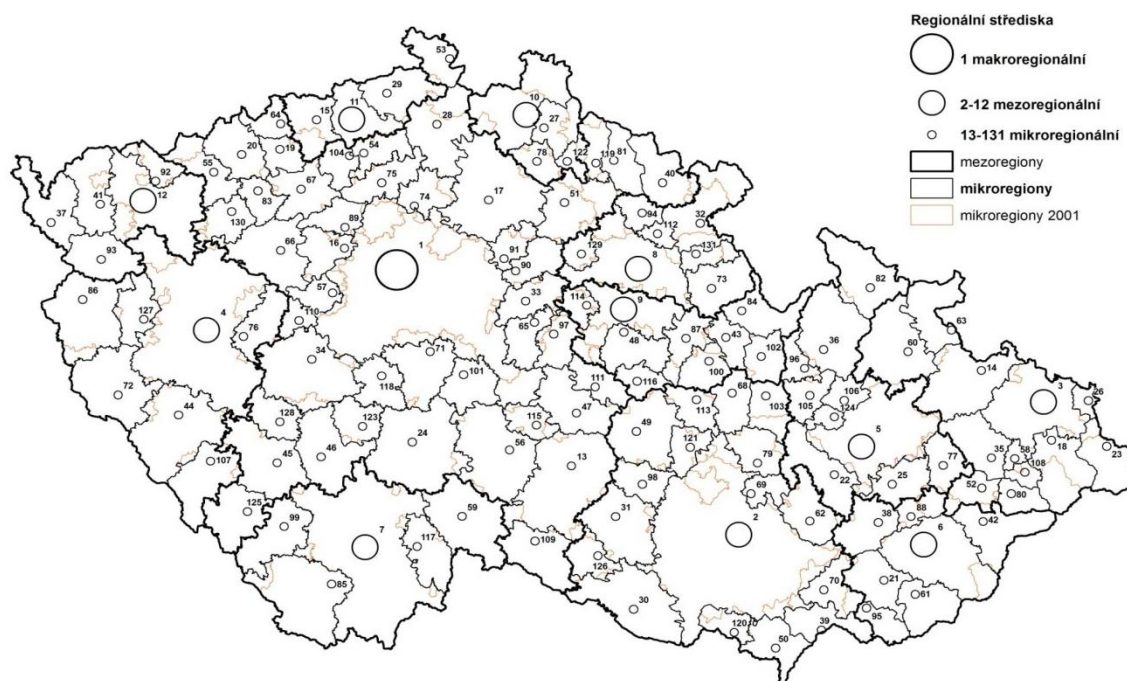


Na základě těchto kartogramů a kartodiagramů je jasně vidět vazba Zlínského kraje s Prahou, která je neustále prohlubována. Tento vztah je nepochybně z velké části realizován díky zlepšenému železničnímu spojení. To lze pozorovat i na vztahu Zlínského kraje s hradecko-pardubickou aglomerací, což je nepochybně vztah z velké části realizovaný vlakem. Na prohloubení vztahu s Prahou se nepochybně významně podílela i dokončená dálnice D55 z Hulína do Otrokovic, která byla zprovozněna v roce 2010.

Je nepochybné, že i v následující dekádě se vztah Zlínského kraje a Prahy dále zintenzivňoval, přičemž aktuální síla tohoto vztahu bude zjištěna v následujícím roce v rámci SLDB 2021.

Jak již bylo zmíněno, pro účely zpracování Generelu dopravy Zlínského kraje bylo pracováno s daty Českého statistického úřadu. V rámci hodnocení reálné existující poptávky byla využita zejména data ze SLDB 2011. Tento přístup má svá omezení. Data ze SLDB 2011 jsou již „zastaralá“, nicméně nabízejí komplexní pohled na situaci ve Zlínském kraji (tj. nejen směry a celkovou intenzitu proudů, ale také věkovou či vzdělanostní strukturu vyjíždějících a jejich dopravní chování ve smyslu volby dopravního prostředku a také času stráveného cestováním do práce a škol). I přes omezenou vypovídací schopnost kvůli stáří a také z důvodu chybějících vyplněných údajů ve sčítacích formulářích lze považovat tento zdroj informací pro hodnocení poptávky za relevantní. Důvodem je mimo jiné také postupná stabilizace vyjížděkových proudů po roce 2011, kdy již nedochází k tak zásadním proměnám intenzit a směrů vyjíždějících/dojíždějících obyvatel (ve srovnání s přelomem milénia), o čemž svědčí např. níže uvedená mapa sociogeografické regionalizace Česka 2011 a srovnání regionalizace v roce 2001. Výsledky a komparace ukazují stabilizaci vyjížděkových vztahů a existenci přirozených nodálních regionů, které jsou vymezeny na každodenních pohybech obyvatel (pozn. primárním kritériem vymezení byla převládající pracovní vyjíždka a sekundárním kritériem byla školská vyjíždka). Územním rozsahem největší funkční region si vytváří město Zlín, zbylá centra přitahují podobně velká území.

13/ Sociogeografická regionalizace Česka 2011



Poznámka: Čísla u středisek označují pořadí podle komplexní regionální velikosti (KRV); viz tab. 6.

Navíc sídelní systém Zlínského kraje je poměrně stabilizovaný. K dílčím změnám v lokalizaci zaměstnavatelů a v jejich poptávce po zaměstnancích přirozeně dochází, to ale nijak zásadně neovlivní hodnocení relací s nejvýznamnějším potenciálem.

Tato data z ČSÚ jsou dostupná na obecní úrovni a lze je tedy agregovat na jakoukoliv vyšší regionální úroveň prostřednictvím kontingenčních tabulek (viz např. výše zpracované mapy vyjadřující počty a podíly vyjíždějících/dojíždějících obyvatel). Vzhledem k rozsahu a plošnému charakteru sběru dat se jedná o vhodná data pro zpracování Generelu dopravy (i přes výše uvedené limity a omezení). Alternativou mohou být data mobilních operátorů, kterými lze sledovat mobilitu obyvatel v prostoru, ale vzhledem k ceně (a potřebnému rozsahu dat) se nejedná o vhodný datový zdroj pro zpracování Generelu dopravy.



1.2 Dopravně sociologický průzkum

Dopravně sociologický průzkum byl proveden v průběhu měsíce listopadu roku 2020. Průzkum dopravního šetření probíhal na území celého kraje a bylo do něj zapojeno 824 respondentů. Výsledky jednotlivých odpovědí jsou přehledně zobrazeny v následujících tabulkách.

Metodika průzkumu

Průzkum byl realizován v období termínu od 31. 10. do 25. 11. 2020. Dotazníkové šetření bylo s ohledem na vyhlášení nouzového stavu Vládou ČR s platností od 5. 10. a vzhledem k aktuální epidemiologické situaci vedeno převážně bezkontaktní formou. Dotazníky byly distribuovány náhodně vybraným domácnostem na území celého Zlínského kraje ve všech oblastech ORP.

Dalším distribučním kanálem bylo oslovení uživatelů sociální sítě Facebook formou zpoplatněné kampaně. Ta byla strukturována tak, že byly definovány mikroregionální střediska a jejich okolí v okruhu (zpravidla) 10 km. Jádrovými středisky, od kterých se následně odvozovala vzdálenost, byly zvoleny administrativní střediska jednotlivých ORP. Hranice zásahu kampaní byly zvoleny tak, aby se minimalizovaly přesahy do sousedních krajů a byli v maximální míře osloveni zejména obyvatelé Zlínského kraje.

Posledním kanálem bylo přímé dotazování respondentů na ulici, a to dle stejného vzoru výběru míst pro provádění šetření jako v předchozích případech. Z důvodu zhoršující se epidemiologické situace nakonec nebylo možné realizovat tento způsob šetření ve zpracovatelem zamýšleném rozsahu.

Struktura a charakteristika respondentů

Následující první čtyři otázky podávají informaci o rozdělení respondentů dle věku, pohlaví, ekonomického statusu a vzdělání.

1. Věk respondenta.

Z věkové struktury plyne, že se šetření zúčastnili zejména ekonomicky aktivní obyvatelé kraje. Takové rozložení sice přesně neodráží rozložení jednotlivých věkových skupin v populaci kraje, avšak věrohodně reflektuje ty věkové skupiny, které se nejvíce podílejí na celkové mobilitě v kraji. Cílem průzkumu bylo zjištění typického chování jednotlivých věkových skupin zejména ekonomicky aktivního obyvatelstva, a proto je z jeho pohledu níže uvedená struktura akceptovatelná. Přesto nebyli obyvatelé ve vyšších věkových skupinách z průzkumu vyloučeni, čili jsou ve výsledcích zohledněny i zájmy s názory této věkové a sociální skupiny.

Věk	
do 20	9 %
20 - 29	25 %
30 - 39	24 %
40 - 49	18 %
50 - 59	15 %
60 - 69	7 %
70+	2 %

2. Jaký je Váš ekonomický status?

Výše uvedený cíl šetření, tj. podchycení zejména způsobů a důvodů dopravního chování ekonomicky aktivního obyvatelstva kraje, se odráží i v rozložení dle typu zaměstnání. Z toho důvodu jsou naprosto převažující skupinou zaměstnanci a jen malou měrou je zastoupena skupina penzistů.



Ekonomický status	
student	18 %
zaměstnanec	67 %
OSVČ	6 %
podnikatel	3 %
nezaměstnaný	1 %
důchodce	5 %

3. Jaké je Vaše nejvyšší dokončené vzdělání?

Výše uvedené důvody metody sběru dat se odráží i v rozložení vzdělanostní struktury respondentů. Vyšší podíl vysokoškolsky vzdělaných respondentů lze vysvětlit obecně zvýšeným zájmem občanů s vyšším dosaženým vzděláním o veřejné dění.

Rozdělení podle vzdělání	
ZŠ	5 %
SŠ bez maturity	11 %
SŠ s maturitou	44 %
VŠ	40 %

4. Pohlaví respondenta.

Z pohledu pohlaví se šetření zúčastnili převážně muži, přestože respondenti byli oslovoováni bez zaměření na pohlaví. Jejich vyšší podíl souvisí pravděpodobně s vyšší ochotou mužů účastnit se šetření zaměřeného na témata související s dopravou.

Pohlaví respondentů	
muži	61 %
ženy	39 %

Výsledky průzkumu

V odpovědích 5. - 19. je zobrazeno poměrné rozdělení jednotlivých odpovědí, včetně komentářů k jednotlivým výsledkům.

5. Jaký dopravní prostředek používáte ke své cestě do práce?

Více jak ½ dotázaných využívá ke své cestě od práce osobní automobil. To je ve srovnání s obecným rozdělením modal splitu velmi příznivý výsledek, který je však třeba vysvětlovat nikoliv vyšší využívaností veřejné dopravy ve Zlínském kraji, ale přirozeně vyšším zájmem o průzkum těch obyvatel kraje, kteří veřejnou dopravu pravidelně využívají.

Ke svým cestám do práce využívám:	
auto	52 %
autobus	25 %
vlak	11 %
jiný prostředek (kolo, pěšky, ...)	12 %

6. Jaký dopravní prostředek používáte ke svým cestám ve volném čase?

Relativně vysoké podíly vykazuje veřejná doprava u cest ve volném čase, a to i přesto, že cesty ve volném čase jsou typicky uskutečňovány více členy domácnosti, čili jsou i svou cenou pro jednoho cestujícího velmi často výhodnější než cesta veřejným spojem. Zjištěné údaje jsou do velké míry překvapivé i z toho důvodu, že nabídka veřejné dopravy o víkendu je citelně horší než v pracovní den. Vysvětlením proto může být, že



velká část dotázaných se ve svém volném čase nechce věnovat řízení vozidla a nebrání se podřízení svých plánů nabídce veřejné dopravy. To lze považovat za dobrý signál pro další rozvoj víkendové a turisticky zaměřené veřejné dopravy.

Ke svým cestám ve volném čase využívám:	
auto	56 %
autobus	13 %
vlak	14 %
jiný prostředek (kolo, pěšky, ...)	17 %

7. Vlastní Vaše domácnost osobní vozidlo?

Nepřekvapivý je výsledek ohledně míry vlastnictví osobního vozidla, kdy jej vlastní 9 z 10 domácností.

Má vaše domácnost auto	
ano	89 %
ne	11 %

8. Cestujete do zaměstnání každý pracovní den?

Hodnotnou odpověď z pohledu organizování veřejné dopravy je zjištěný fakt, že 3/4 dotázaných cestují do práce každý den. To znamená, že je stále velmi důležité zjišťovat další podrobnosti o těchto proudech, jelikož právě u těchto pravidelných cest má veřejná doprava konkurenční výhodu proti IAD. Ta spočívá zejména v ceně přepravy, která může být výrazně nižší v případě, že budou zavedeny dlouhodobé předplatní jízdenky (týdenní, měsíční, kvartální). Nespornou výhodou pro veřejnou dopravu je i to, že v případě pravidelně se opakujících cest dokáže nabídnout benefit odpočinku na cestě bez nutnosti se soustředit na řízení vozidla. To je ostatně jedna s velmi častých motivací uživatelů veřejné dopravy a lze konstatovat, že tento důvod v posledních letech nabývá na významu.

Cestujete do zaměstnání každý pracovní den?	
ano	72 %
ne	28 %

9. Máte pevnou pracovní dobu (pevně daný začátek a konec pracovní doby)?

Velmi zásadní zjištění je fakt, že celá polovina dotázaných nemá v současné době pevně stanovenou pracovní dobu. Tímto zjištěním se do velké míry vyvrací argument o nutnosti odjezdu autobusových spojů v návaznosti na konec pracovní doby výrobních podniků. Tento typ dopravní nabídky je možné dodnes vysledovat ve většině průmyslových center Zlínského kraje. Zejména tam, kde se jednotlivé spoje rozjíždějí tak, že velkou část cesty mají společnou, znamená tento způsob nabídky odjezd několika spojů v těsném časovém rozestupu, či přímo ve stejnou minutu. Tyto spoje pak do velké míry obsluhují stejné nácestné zastávky, přestože by mohly odjíždět například v 10minutovém intervalu a vytvářet tak výrazně lepší dopravní nabídku. Zároveň tento systém dopravní nabídky znamená zbytečně vysoké nároky na počet odjezdových stání na autobusovém nádraží. Výše popsany způsob obsluhy území je typický zejména pro severní polovinu kraje, kdy díky vedení komunikací údolím mají jednotlivé linky často nezanedbatelnou část trasy společnou.

Díky tomuto zjištění by mohlo dojít ke změně konceptu obsluhy území a nabídnutí výrazně lepší dopravní nabídky pro nácestné zastávky. Za tímto účelem by však bylo vhodné provést podrobnější a regionálně zaměřené šetření.

Máte pevnou pracovní dobu (pevně daný začátek a konec pracovní doby)?	
ano	51 %
ne	49 %



10. Pokud cestujete autem, cestujete jako řidič či jako spolujezdec?

Z cestujících autem je velká většina přímo řidičem vozidla. To by mohla být příležitost pro veřejnou dopravu, kdy si celé 2/3 cestujících autem nemají možnost cestou do/z práce odpočinout a jsou nuceni se věnovat řízení vozidla.

Pokud cestuji autem, tak jedu jako:	
řidič	68 %
spolucestující	32 %

11. Pokud by bylo sdílené auto dostupné v blízkosti Vašeho bydliště, využíval/a byste jej?

Relativně nepřekvapivou informací je vysoká míra neochoty využívat ke svým cestám sdílené auto. Pouze 23 % respondentů odpovědělo, že by využili sdílené auto, pokud by taková možnost existovala. Skoro dvojnásobný počet o takové možnosti neuvažuje a podobný počet obyvatel by k tématu carsharingu potřeboval více informací. Lze se domnívat, že je to dáno zejména tím, že služby tohoto typu jsou v současnosti rozvinuty zejména v Praze a Brně, v ostatních velkých městech jsou zatím jen málo, či vůbec. Lze předpokládat, že s rozšiřující se informovaností obyvatel bude časem i ve Zlínském kraji přibývat uživatelů IAD, kteří budou ochotni využívat sdílené vozidlo.

Pokud by bylo sdílené auto dostupné v blízkosti Vašeho bydliště, využíval/a byste jej?	
ano	23 %
ne	40 %
nevím, potřebuji více informací	37 %

12. Jak hodnotíte veřejnou dopravu ve Zlínském kraji?

Celkovou kvalitu veřejné dopravy hodnotí lehká většina dotázaných jako dobrou. To je do jisté míry překvapivé hodnocení, zejména v kontextu výsledků v kapitole 3.2, ze které jasně vyplývá neustále se zmenšující počet cestujících jak ve vlacích, tak v autobusech. Takové zjištění si lze vysvětlit buď nízkými očekáváními obyvatel Zlínského kraje vůči veřejné dopravě, případně tím, že ochota odpovídat na takový typ dotazníku byla více mezi uživateli veřejné dopravy, pro které jsou současné podmínky veřejné dopravy akceptovatelné či jim vyhovují.

Spojení veřejnou dopravou ve Zlínském kraji hodnotím jako	
rozhodně dobré	6 %
spíše dobré	50 %
spíše špatné	33 %
rozhodně špatné	11 %

13. Jak hodnotíte Vaše spojení s krajským městem Zlínem?

Zhruba polovina respondentů hodnotila spojení s krajským městem jako nevyhovující. Objektivní faktem je to, že z důvodu hornatého terénu zejména severní poloviny kraje mají města Rožnov pod Radhoštěm, Vsetín či Valašské Meziříčí zhoršenou dostupnost do Zlína, než kdyby ležely v nížině. Ideální dopravní dostupnost však nemají ani města Kroměříž či Hulín, která sice spojuje s Otrokovicemi dálnice, avšak regionální autobusové spoje ji nevyužívají. Ideální není ani spojení s Uherským Hradištěm či Uherským Brodem, kdy jízdní doby autobusu nejsou vůči IAD konkurenceschopné.

Spojení veřejnou dopravou s krajským městem Zlínem hodnotím jako: (nevyplňují obyvatelé města Zlína)	
rozhodně dobré	7 %
spíše dobré	44 %
spíše špatné	30 %
rozhodně špatné	19 %



14. Jak daleko je od Vašeho domova nejbližší zastávka veřejné dopravy?

Očekávané výsledky přinesly odpovědi na otázku ohledně nejbližší zastávky veřejné dopravy. V tomto ohledu konstatovat, že dostupnost veřejné dopravy je na velmi dobré úrovni. Obecně lze pak konstatovat, že i akceptovatelná docházková vzdálenost se v posledních třech dekadách výrazně zmenšila. I z dalších podobně zaměřených průzkumů vyplynulo, že akceptovatelná hranice pro denní docházku na zastávku veřejné dopravy se v dnešní době pohybuje do 1 km, resp. 10 – 12 minut chůze.

Jak daleko (pěšky) od vašeho domova je nejbližší zastávka veřejné dopravy (v minutách)?

8,2

15. Jaké jsou největší slabiny systému veřejné dopravy Zlínského kraje?

Relativně překvapivé je zjištění, že pouze 7 % dotázaných chápe cenu jízdného jako příliš vysokou a odrazující od cestování veřejnou dopravou. Nejčastějšími slabými místy veřejné dopravy je podle oslovených slabá návaznost spojů a neexistence možnosti cestovat na jeden jízdní doklad všemi prostředky veřejné dopravy. Velké části dotázaných rovněž nevyhovuje počet dopravních spojení a jejich časové rozložení. Zde je vhodné doplnit, že i z jiných dopravních šetření provedených na území Zlínského kraje v rámci jiných projektů vyplývalo, že velmi častým důvodem nepoužití veřejné dopravy byla absence zpátečního spoje v akceptovatelný čas. Relativním překvapením je, že pouze 12 % obyvatel vnímá kvalitu vozidel jako nedostatečnou, a to i přesto, že vozový park Zlínského kraje patřil do změny jízdních řádů v prosinci roku 2020 k jednomu z nejvíce zastaralých. Obyvatelé kraje tak mají buď relativně nízké nároky na kvalitu vozového parku, nebo jsou pro ně ostatní problémy ještě důležitější, a to i přesto, že v případě této otázky měli respondenti možnost označit 2 slabiny systému veřejné dopravy.

Největší slabiny veřejné dopravy ve Zlínském kraji

vysoké jízdné	7 %
nelze na jednu jízdenku používat více autobusových spojů a vlaky	43 %
spoje na sebe nenavazují	50 %
kvalita vozidel je nízká	12 %
počet spojení a jejich rozložení je nevyhovující	36 %
jiné slabiny - doplňte:	16 %

16. Jaké jsou Vaše důvody k cestě veřejnou dopravou?

Co se týče důvodu využívání veřejné dopravy, je tím nejčastěji zmiňovaným cena. Celá pětina však volí cestu veřejnou dopravou z důvodu možnosti si odpočinout na cestě. Stejný počet je veřejnou dopravu nucen využívat z důvodu, že nevlastní vlastní vozidlo. Pouze pro malou část obyvatel jsou důvodem volby veřejné dopravy ekologické pohnutky.

Pokud cestuji veřejnou dopravou, tak ji používám protože:

cena, je to levnější, než cesta autem	24 %
mám čas pro sebe	21 %
ekologické důvody	12 %
nemám vlastní auto	20 %
jiné důvody - doplňte:	19 %

17. Jaké jsou důvody, proč nevyužíváte více veřejnou dopravu?

Jako důvody, proč obyvatelé Zlínského kraje více nevyužívali veřejnou dopravu, byly nejčastěji uváděnými důvody časová nekonkurenceschopnost vůči IAD, či cíle cesty ležící mimo trasy pravidelných linek, případně nemožnost využít veřejné dopravy z důvodu více různých cílů na cestě. U jedné čtvrtiny



respondentů byla důvodem nevyužívání veřejné dopravy nízká kvalita spojů. To je zajímavé zjištění proti otázce č. 15, kdy kvalita vozového parku nebyla označována jako jedna z největších slabin celého systému veřejné dopravy. Z toho lze usuzovat, že přes nemoderní vozidlový park je pro obyvatele ještě výraznějším nedostatkem špatná návaznost spojů, absence IDS či nevyhovující dopravní nabídka a přes objektivní nízkou kvalitu vozového parku je to pro obyvatele až problém na 3. či 4. příčce z pohledu závažnosti.

Důvod, proč nevyužívám veřejnou dopravu více:

je to časově delší (dlouhá jízdní doba, přestupy)	50 %
cena (jízda autem se mi vyplatí / není o tolik dražší)	17 %
nízká kvalita spojů (nemoderní vozidla, absence klimatizace, nepohodlí apod.)	25 %
nerad jezdím hromadnými prostředky	12 %
mé cíle cest(y) nejsou veřejnou dopravou dobře dostupné	42 %
mám na cestě více cílů (nákup, něco vyřídit, někoho vyzvednout)	40 %
neznám ani nabídku spojení, cenu, nezajímám se o to	2 %
jiné důvody - doplňte:	17 %

18. Jak často využíváte kolo, pokud je váš obvyklý cíl maximálně 5 km od vašeho bydliště?

Jako dobrý základ pro další rozvoj cyklistické dopravy lze považovat výsledky dotazu zaměřeného na míru využívání kola k cestám do 5 km od místa bydliště. Více jak 2/3 dotázaných využívají k těmto cestám kolo, přičemž celá čtvrtina využívá kolo velmi pravidelně.

Pokud je váš obvyklý cíl maximálně 5 km od vašeho bydliště, tak kolo využívám:

pravidelně (za příznivého počasí několikrát do týdne)	23 %
občas	21 %
příležitostně	26 %
kolo nepoužívám	30 %

19. Pokud je váš obvyklý cíl do 5 km, proč nevyužíváte cyklistickou dopravu více?

Z odpovědí na otázku zaměřenou na důvody nevyužívání kola pro cíle do 5 km plyne, že více než v polovině případů lze tyto překážky vyřešit. Celou polovinu z řešitelných důvodů tvoří překážka v podobě nebezpečné cesty, resp. náročného terénu. I díky programům jednotlivých samospráv se cyklistická síť na území měst a v jejich zázemí neustále zkvalitňuje a vytváří tak bezpečnější podmínky v těch nejrizikovějších místech. Ohledně náročného terénu, případně i nevlastnictví kola, lze vyjádřit naději, že po očekávaném cenovém zpřístupnění elektrokol v horizontu nejbližších let bude do velké míry tato překážka překonána.

Pokud je váš obvyklý cíl do 5 km, proč nevyužíváte cyklistickou dopravu více

nemám kolo	16 %
je to pro mě daleko / náročný terén	11 %
není tam bezpečná cesta	27 %
potřebuji po cestě ještě něco zařídit (vezu děti / těžší zavazadlo / nákup ...)	45 %

Dopravní vztahy respondentů, kteří se zúčastnili průzkumu, zobrazuje Příloha 14.

Celkově lze konstatovat, že spokojena je s veřejnou dopravou zhruba jen 1/2 respondentů, což není příliš příznivý výsledek, vezmeme-li v úvahu, že se objednatel dopravy přirozeně snaží vyhovět většině poptávky, resp. kvalitně zajistit alespoň všechny významné dopravní vztahy. Je zřejmé, že není možné jízdní řády sestavit tak, aby vyhovovaly naprosté většině obyvatel, nicméně v oblasti dopravní nabídky lze zajisté učinit další zkvalitnění.



Respondenti jako nejčastější slabiny označovali nenavazující spoje, dlouhé jízdní doby či nemožnost cestovat spoji veřejné dopravy na jeden jízdní doklad.

Velmi překvapivým zjištěním byl fakt, že naprostá většina dotázaných nepovažuje cenu jízdného za vysokou. Velmi důležité je i zjištění, že stále převážná většina obyvatel kraje cestuje do zaměstnání denně a celá polovina má pracovní dobu pevně stanovenou. To jsou zjištění, která jsou cenná z pohledu organizace veřejné dopravy. Znamená to tedy, že jedna polovina má flexibilní pracovní dobu a není vhodné koncentrovat odjezdy většiny spojů do období po konci ranních směn, ale bylo by vhodnější přejít na pravidelnou intervalovou nabídku, která by lépe reflektovala potřeby obyvatel.

Ve všech případech je třeba tento průzkum vnímat jako indikativní a vhodný pro dokument celokrajského rozsahu a v případě další hlubší diskuse o změnách ve veřejné dopravě je vhodné provést navazující průzkumy, které budou jasně tematicky zaměřené v předem definovaném mikroregionu.

1.3 Mobilita a dělba přepravní práce

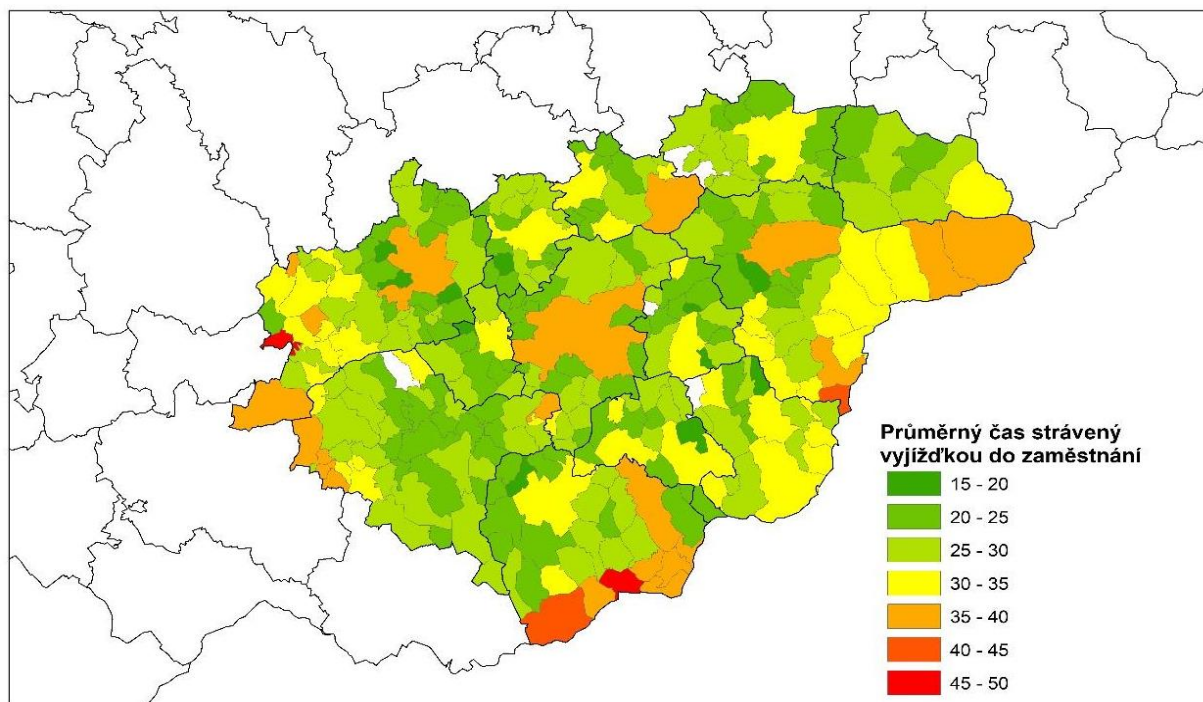
Jako ekvivalent průměrné přepravní vzdálenosti (ke které nebyla dostupná data) byl stanoven ukazatel průměrného času stráveného vyjížděním. Tento indikátor byl vypočítán na úrovni obcí jako vážený průměr času při vyjízdce za prací. Při tomto výpočtu byl zohledněn rozdílný absolutní počet cestujících, kteří na různé vzdálenosti vyjíždí. Výsledky byly vizualizovány v níže uvedené mapě. Nejvyšší průměrný čas strávený vyjížděním mají obyvatelé žijící v periferních obcích Zlínského kraje (což není překvapivé). Ale současně nadprůměrný čas vykazují také obyvatelé z větších měst (včetně Zlína), což je dáno zvýšeným zájmem o cestování do velkých měst v Česku (jako např. do Prahy či Brna).

Dominantní skupina vyjíždějících (více než 60 %) necestuje déle než 30 minut. Průměrný čas strávený vyjížděním je 26 minut. To ukazuje na sílu a význam mikroregionálních vztahů v rámci Zlínského kraje. Většina cestujících dojíždí často do nejbližšího mikroregionálního centra (která leží v rámci kraje nebo za jeho hranic v okolních krajích), což jsou obvykle bývalá okresní města, resp. obce s rozšířenou působností, ve kterých jsou koncentrovány hlavní pracovní příležitosti i školské, zdravotní nebo administrativní služby.

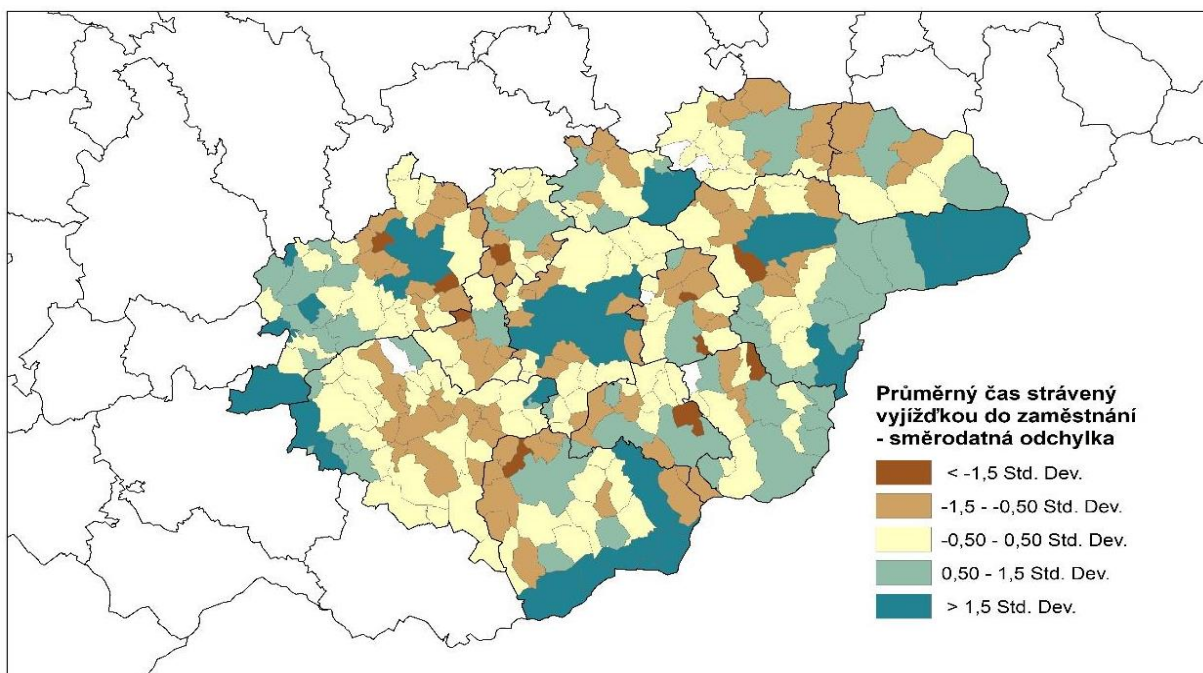
Dále byly zjištěny prostorové diference vyjíždějících obyvatel uvnitř Zlínského kraje (na úrovni obvodů obcí s rozšířenou působností). Níže uvedená tabulka prezentuje geografickou diferenciaci a rozdílnou intenzitu vyjíždějících obyvatel mezi jednotlivými regiony. Pětina všech vyjíždějících obyvatel bydlí v Uherském Hradišti a jeho funkčním zázemí (tj. ORP Uherské Hradiště). Další čtyři regiony jsou poměrně vyrovnané a počet vyjíždějících odpovídá cca 10–11 % ze všech vyjíždějících v kraji. Jedná se o ORP Uherský Brod, Zlín, Vsetín a Kroměříž. Jednak se jedná o ORP s vysokou koncentrací obyvatel (bývalá okresní města) a současně jsou zde lokalizováni klíčoví zaměstnavatelé nabízející značný počet pracovních příležitostí (příkladem je Uherský Brod, který sice nebyl okresním městem, ale je příkladem města s významnými zaměstnavateli). Tabulka také ukazuje podíl žáků a studentů vyjíždějících do školy. Ve většině případů podíl této složky cestujících koresponduje s podílem vyjíždějících osob za prací.



14/ Průměrný čas strávený vyjížděkou do zaměstnání (v minutách)



15/ Průměrný čas strávený vyjížděkou do zaměstnání – směrodatná odchylka



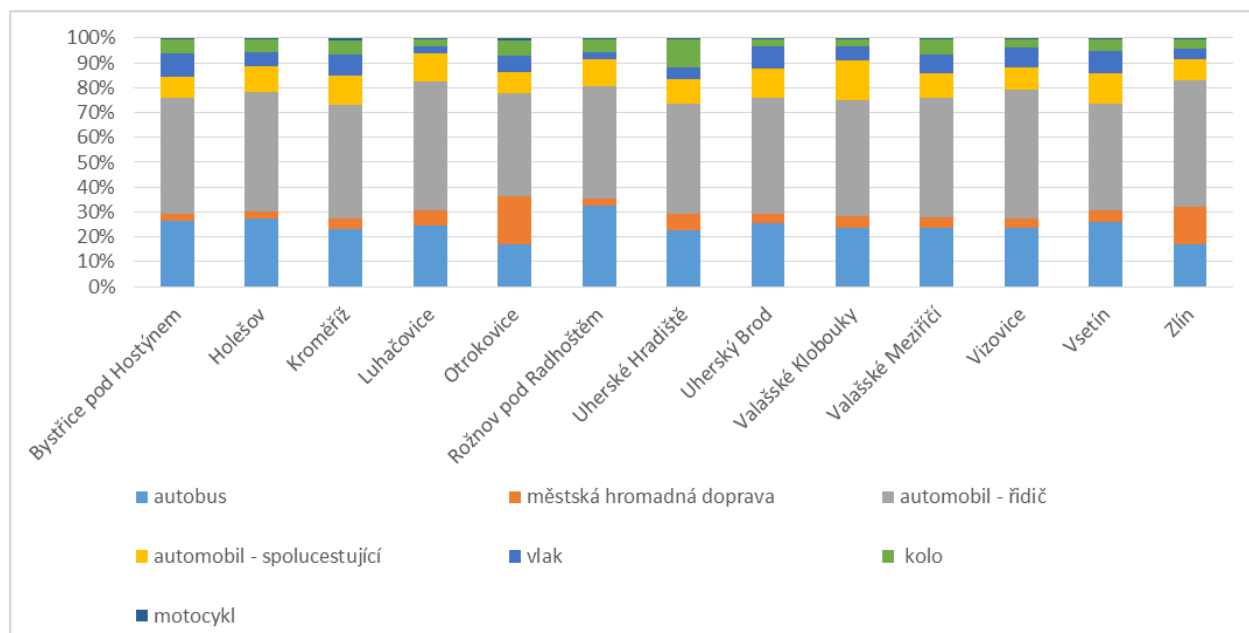
Pozn.: velikost rozdílů je měřena směrodatnou odchylkou, tj. průměrnou odchylkou od průměru. Čím vyšší hodnota, tím vyšší odchylka od průměrné hodnoty.



16/ Absolutní počty a relativní podíly vyjíždějících obyvatel ve Zlínském kraji

ORP	Vyjíždějící celkem	Zaměstnané osoby vyjíždějící do zaměstnání	Žáci, studenti a uční vyjíždějící do školy	Vyjíždějící celkem (%)	Zaměstnané osoby vyjíždějící do zaměstnání (%)	Žáci, studenti a uční vyjíždějící do školy (%)
Bystřice pod Hostýnem	3544	2373	1171	3,22	3,05	3,60
Holešov	4891	3504	1387	4,44	4,51	4,26
Kroměříž	13044	9122	3922	11,84	11,74	12,06
Luhačovice	3536	2382	1154	3,21	3,07	3,55
Otrokovice	6597	4834	1763	5,99	6,22	5,42
Rožnov pod Radhoštěm	6317	4510	1807	5,73	5,81	5,56
Uherské Hradiště	21821	15999	5822	19,80	20,60	17,90
Uherský Brod	12371	8695	3676	11,23	11,19	11,30
Valašské Klobouky	4584	2975	1609	4,16	3,83	4,95
Valašské Meziříčí	6248	4261	1987	5,67	5,49	6,11
Vizovice	3623	2506	1117	3,29	3,23	3,43
Vsetín	11454	7901	3553	10,39	10,17	10,92
Zlín	12175	8620	3555	11,05	11,10	10,93

17/ Modal split vyjíždějících obyvatel v ORP Zlínského kraje

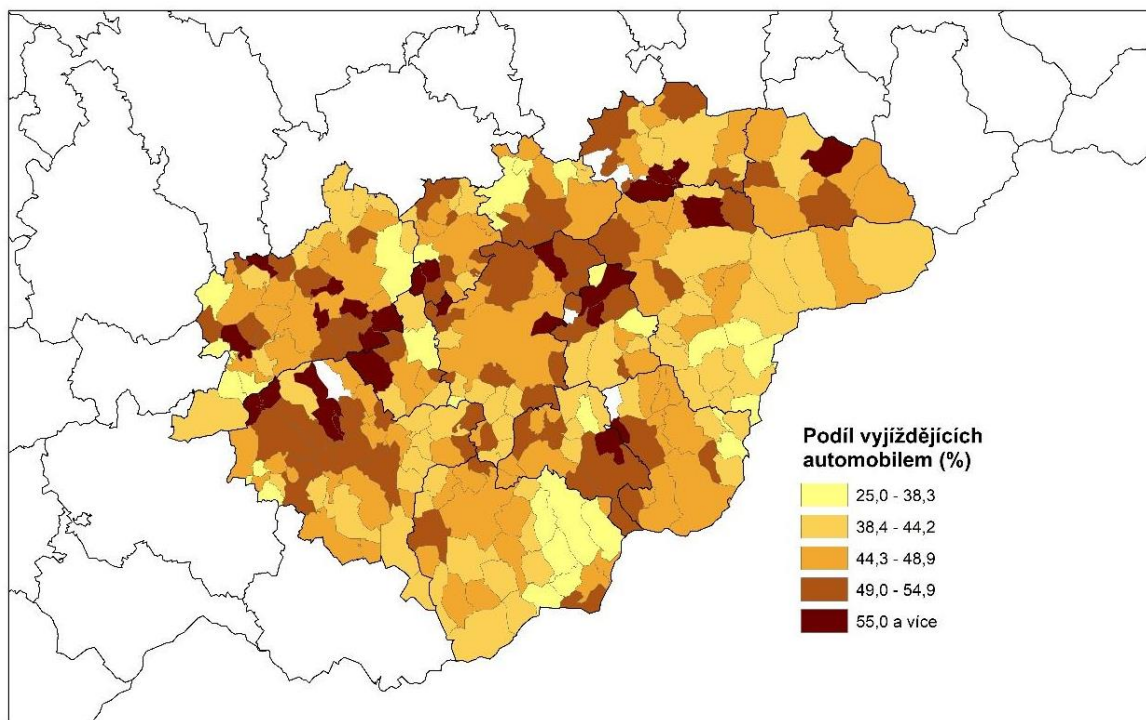


Základní trendy přepravy cestujících veřejnou dopravou v posledních letech lze doplnit níže prezentovanými přepravními výkony. Z nich je patrný významný vliv individuální automobilové dopravy, který se pravděpodobně za poslední roky (od doby sběru dat SLDB) ještě posílil. Svědčí o tom mimo jiné rostoucí míra automobilizace nejen ve Zlínském kraji, ale i v celém Česku. Pozice veřejné autobusové dopravy je sice „druhá nejvyšší“, ale i tak v době SLDB oscilovala kolem 20 % v jednotlivých ORP. Nejvýznamnější roli hrála autobusová doprava v ORP Rožnov pod Radhoštěm a dále v Bystřici pod Hostýnem a v ORP Holešov. Mezi jednotlivými ORP existují dílčí rozdíly v závislosti na místních specifických podmínkách. Příkladem je vysoký význam a podíl městské hromadné dopravy v ORP Otrokovice, který je daný blízkostí Zlína a vzájemným dopravním propojením a de facto i postupným urbanistickým sblížováním obou center. Podobně vysoký podíl je proto patrný také u ORP Zlín. Zbývající ORP vykazují marginální roli MHD. Železniční doprava je třetím nejvýznamnějším dopravním módem, nicméně významně ztrácela již v roce 2011 a dle dostupných dat z roku 2016/2017 se její pozice ještě dále snížila.

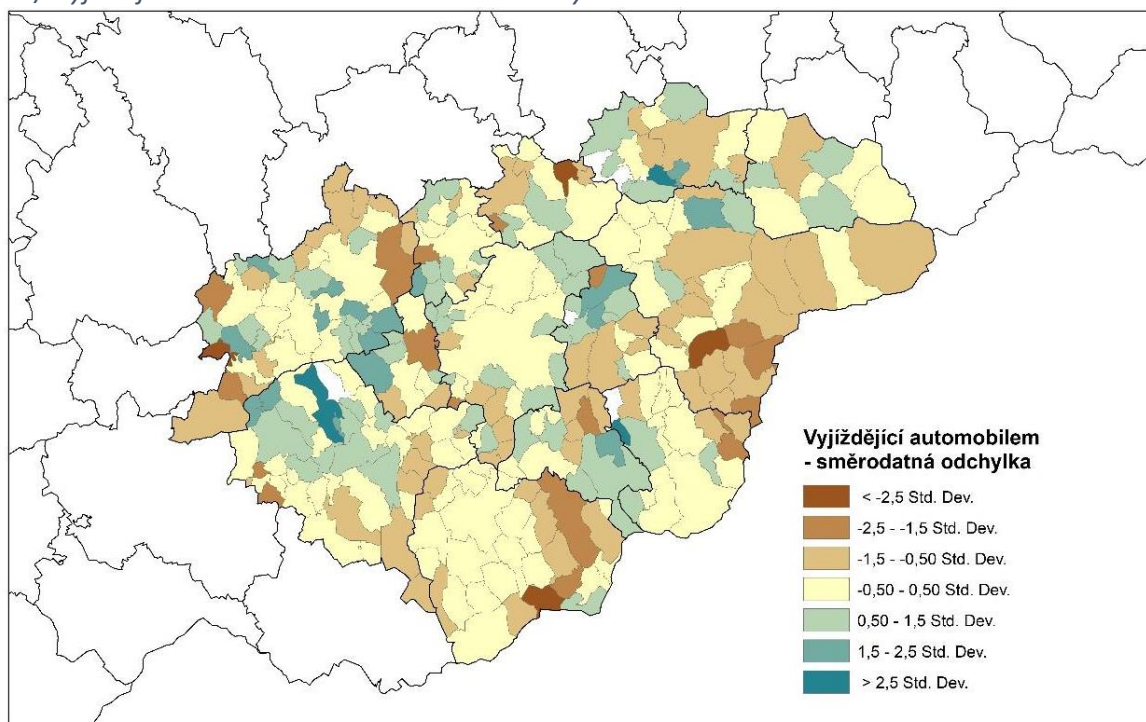
Z výsledků je jednoznačně patrné, že ve Zlínském kraji převažují cesty na kratší vzdálenosti, ale současně dominuje individuální automobilová doprava. Na straně jedné to je ovlivněno obecnými trendy ve společnosti, které jsou spojeny s rostoucí životní úrovní obyvatel a finanční dostupností osobních vozidel, ale přispívat k tomu může také současný systém veřejné dopravy.

Níže uvedené mapy prezentují modal split dle hlavních dopravních prostředků na úrovni obcí.

18/ Podíl vyjíždějících osob automobilem

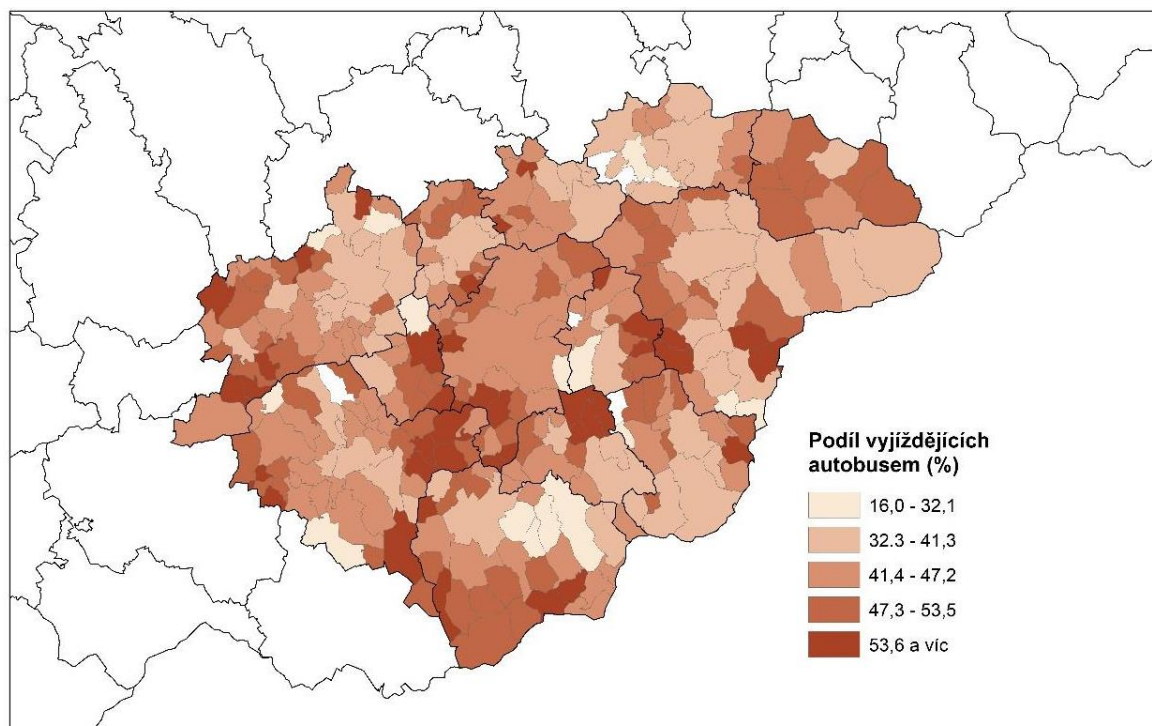


19/ Vyjíždějící automobilem – směrodatná odchylka

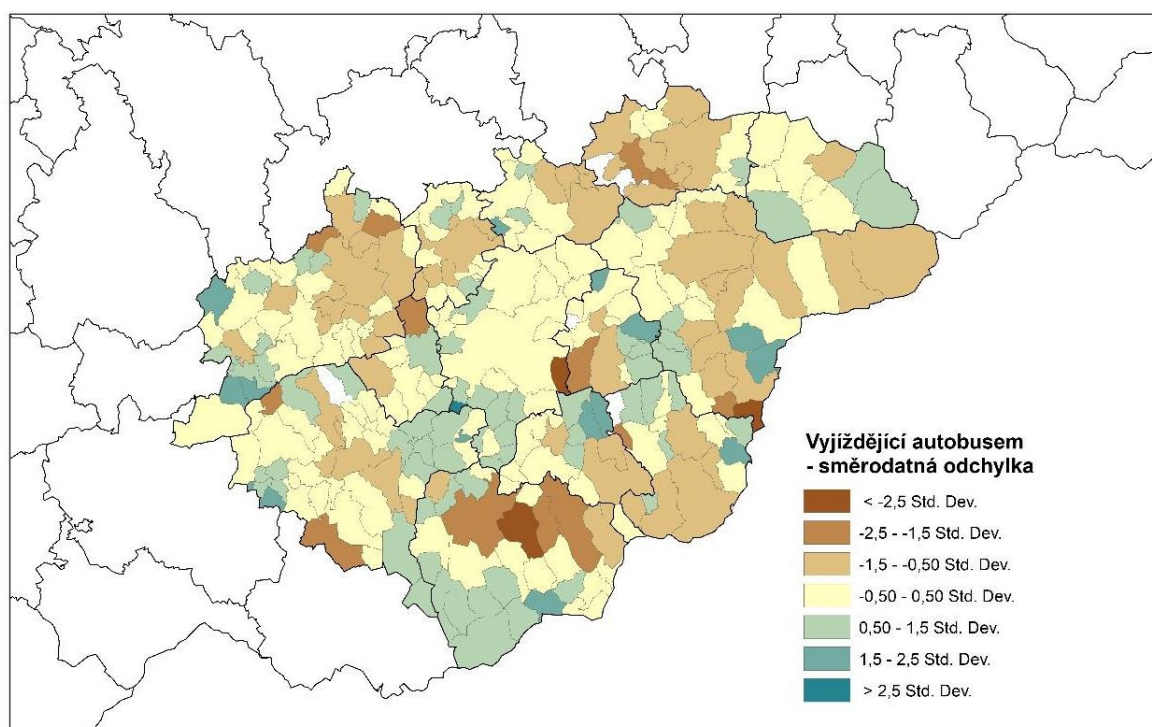


Pozn.: Velikost rozdílů je měřena směrodatnou odchylkou, tj. průměrnou odchylkou od průměru. Čím vyšší hodnota, tím vyšší odchylka od průměrné hodnoty.

20/ Podíl vyjíždějících osob autobusem (%)



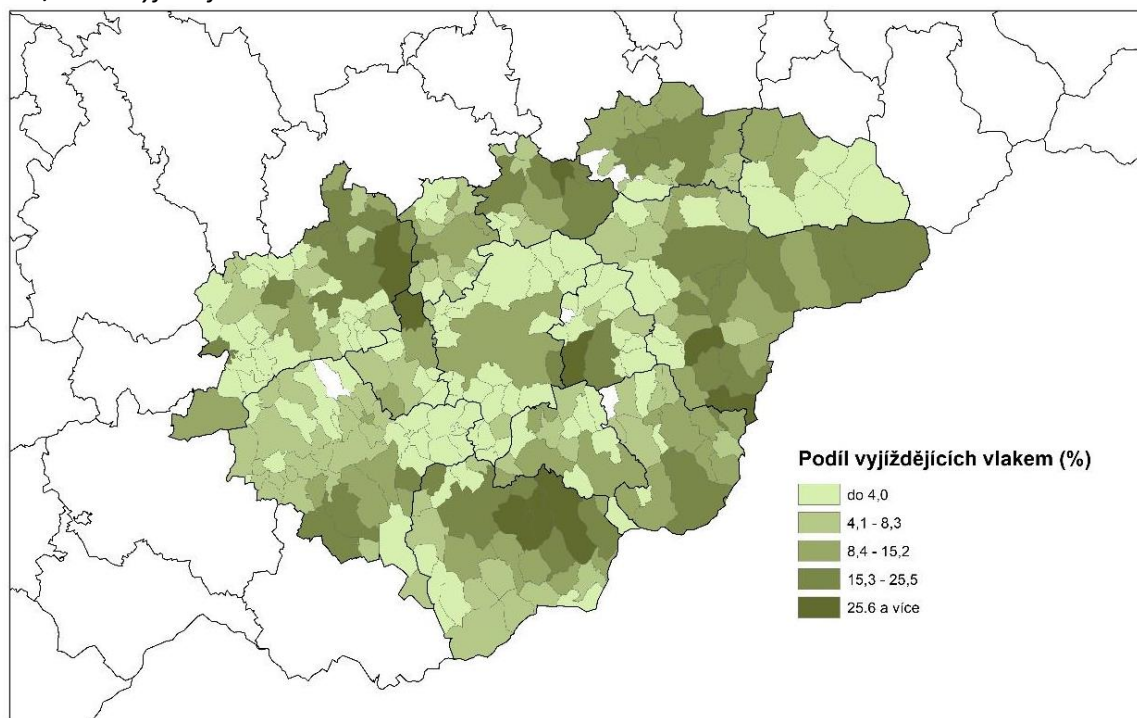
21/ Vyjíždějící autobusem – směrodatná odchylka



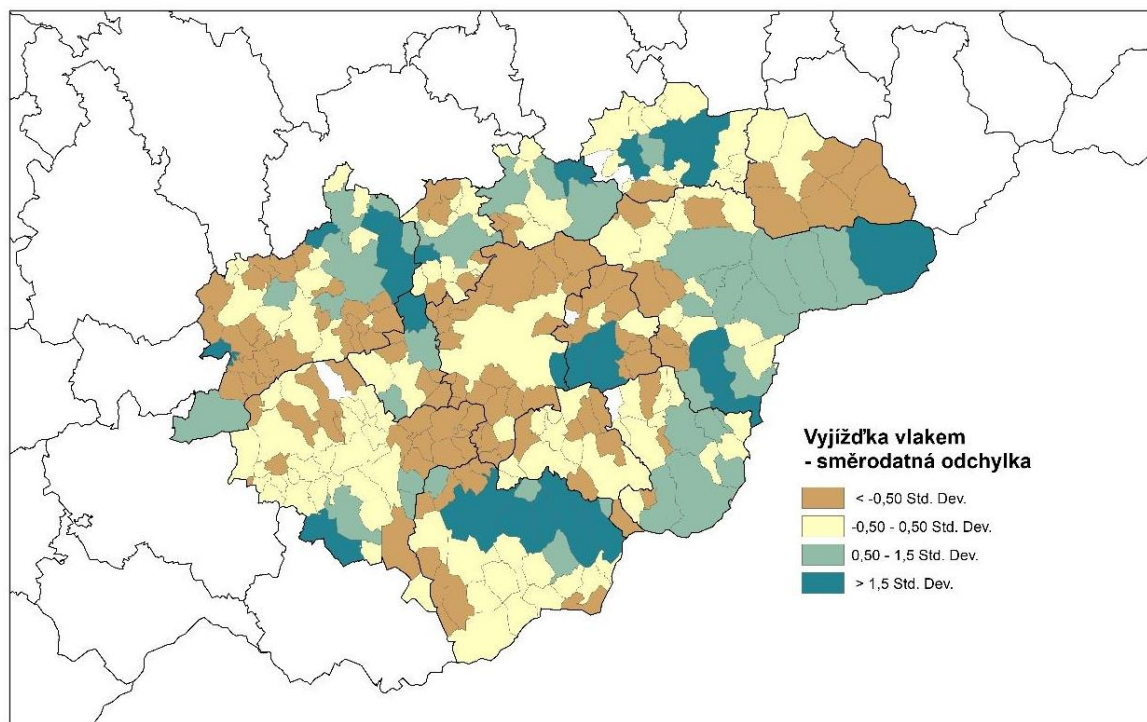
Pozn.: Velikost rozdílů je měřena směrodatnou odchylkou, tj. průměrnou odchylkou od průměru. Čím vyšší hodnota, tím vyšší odchylka od průměrné hodnoty.

Špatně dostupné oblasti s hornatým reliéfem často vykazují nižší podíly vyjíždějících automobilem v důsledku četnějšího výskytu obyvatel ve vyšším věku ve venkovských oblastech. Naopak území kolem hlavních dálničních tahů a silnic I. tříd využívají potenciál rychlé silniční infrastruktury, kterou využívají uživatelé IAD. Periferní regiony vykazují prvky základního principu fungování vztahu nabídky a poptávky VHD a IAD.

22/ Podíl vyjíždějících osob vlakem



23/ Vyjíždějící vlakem – směrodatná odchylka



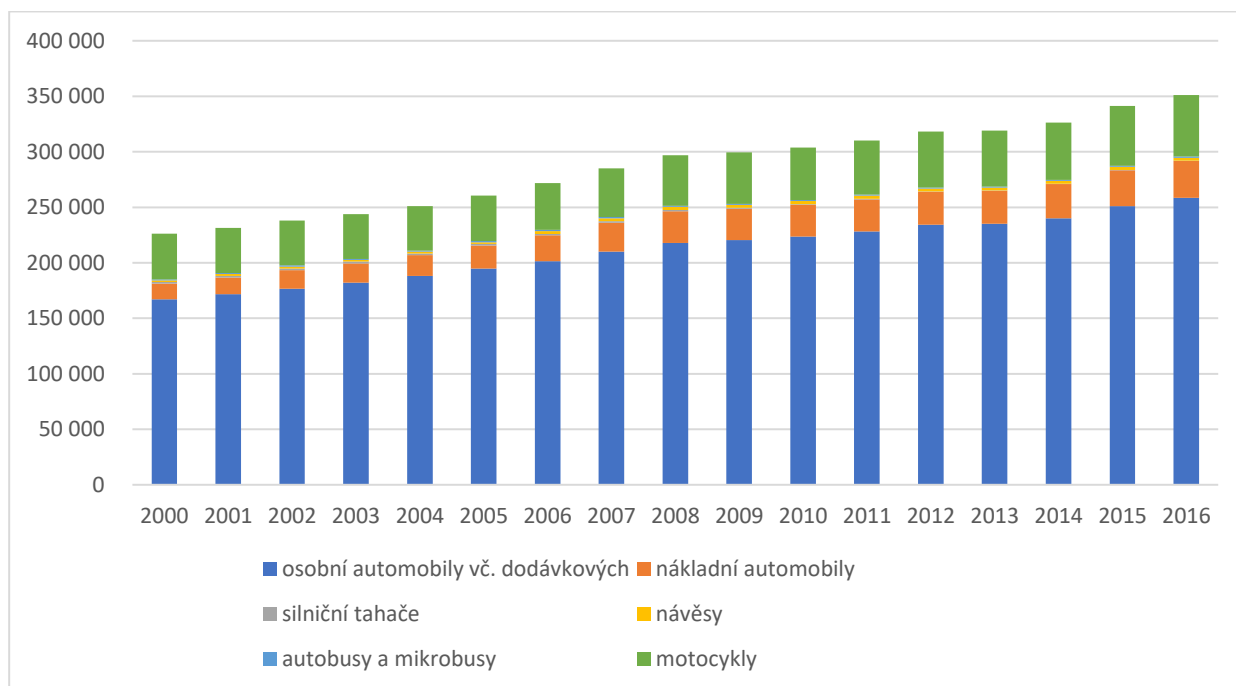
Pozn.: Velikost rozdílů je měřena směrodatnou odchylkou, tj. průměrnou odchylkou od průměru. Čím vyšší hodnota, tím vyšší odchylka od průměrné hodnoty.

Mobilita a volba dopravního prostředku v kraji se přímo odvíjí od dostupnosti, nabídky a kvality dopravní infrastruktury. Jednotlivé ukazatele sledované ve výše zmíněných kartogramech se liší na základě nabídky dopravní alternativy v podobě VHD k míře používání automobilu. Obecné tendence dopravní politiky kraje by měly směřovat ke zvýšení konkurenceschopnosti VHD se snahou přimět obyvatele kraje k cestám VHD v rámci jejich dojížděkových a vyjížděkových mobilit.

1.4 Automobilizace ve Zlínském kraji a její vývoj

Zlínský kraj vykazuje dlouhodobě podprůměrnou míru automobilizace (podobně jako další regiony v moravské a slezské části Česka), která je ovlivněna zejména ekonomickým vývojem kraje (a s tím spojenou nižší koupěschopností obyvatel). Nicméně dynamika nárůstu vybavení domácností automobily je v kraji vyšší, což však není specifikum Zlínského kraje, ale všech regionů, které v průběhu transformace vykazovaly podprůměrnou úroveň automobilizace. Nižší zatížení silniční sítě residenty je však doplněno tranzitní dopravou, zejména na komunikacích I/55 a I/50.

24/ Dlouhodobý vývoj počtu registrovaných motorových vozidel ve Zlínském kraji



V níže uvedené tabulce je zpracován střednědobý vývoj počtu registrovaných osobních automobilů v jednotlivých krajích a dále byly dopočítány indexy změny, které vyjadřují dynamiku a trend mezi roky 2018 a 2014, resp. 2010. Výsledky jasně ukazují, že právě dynamika růstu počtu osobních vozidel je právě ve Zlínském kraji nejnižší (spolu s Moravskoslezským krajem). I přes růst počtu vozidel ve všech regionech Česka je právě Zlínský kraj tímto trendem zasažen nejméně.

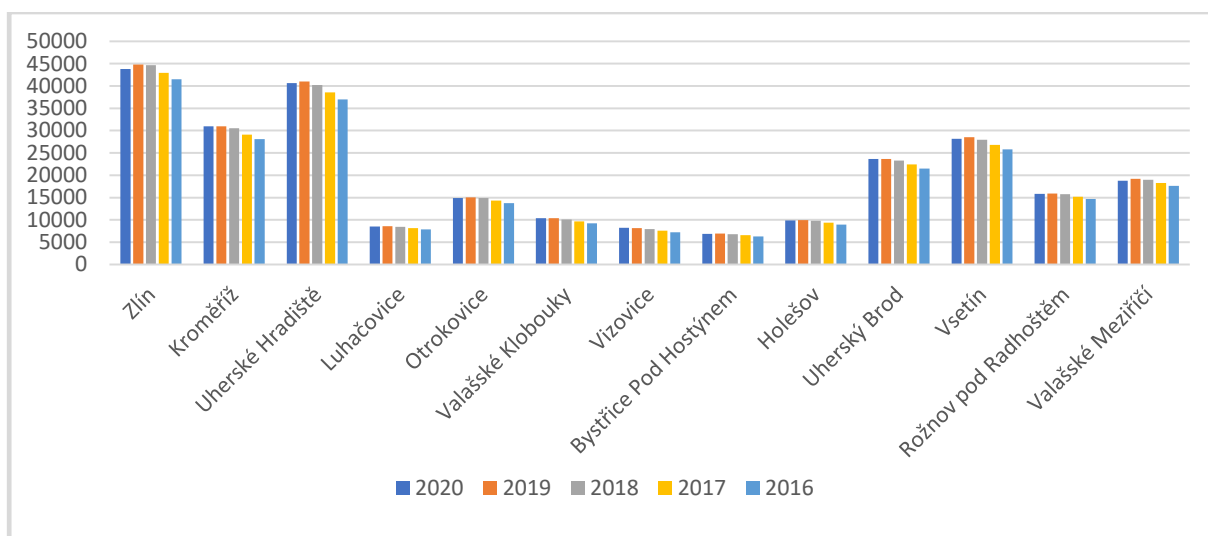
Dále byla míra automobilizace vyjádřena na úrovni ORP v rámci Zlínského kraje mezi lety 2020 a 2016 (pozn. vždy byl zjišťován stav k 1.1. daného roku, takže se jedná de facto o roky 2019 a 2015, nicméně zde je převzata terminologie Registru vozidel MDČR). Index změny naznačuje, že k nejvyššímu růstu počtu osobních vozidel za posledních 5 let došlo v ORP Vizovice a Valašské Klobouky. Naopak ve stejném období vykázal nejnižší nárůst počtu vozidel ORP Zlín (5,5 %) a dále ORP Valašské Meziříčí (6,4 %). Z hodnocení počtu osobních automobilů k 1.1. 2020 přepočtených na 1000 obyvatel v ORP plyne, že nejvyšší koncentrace vozidel je v ORP Vizovice (482 automobilů na 1000 obyvatel), zatímco ORP Vsetín (428 automobilů na 1000 obyvatel) je nejméně automobilizovanou částí Zlínského kraje. Nicméně právě dynamika růstu byla v posledních pěti letech právě na Vsetínsku poměrně vysoká.



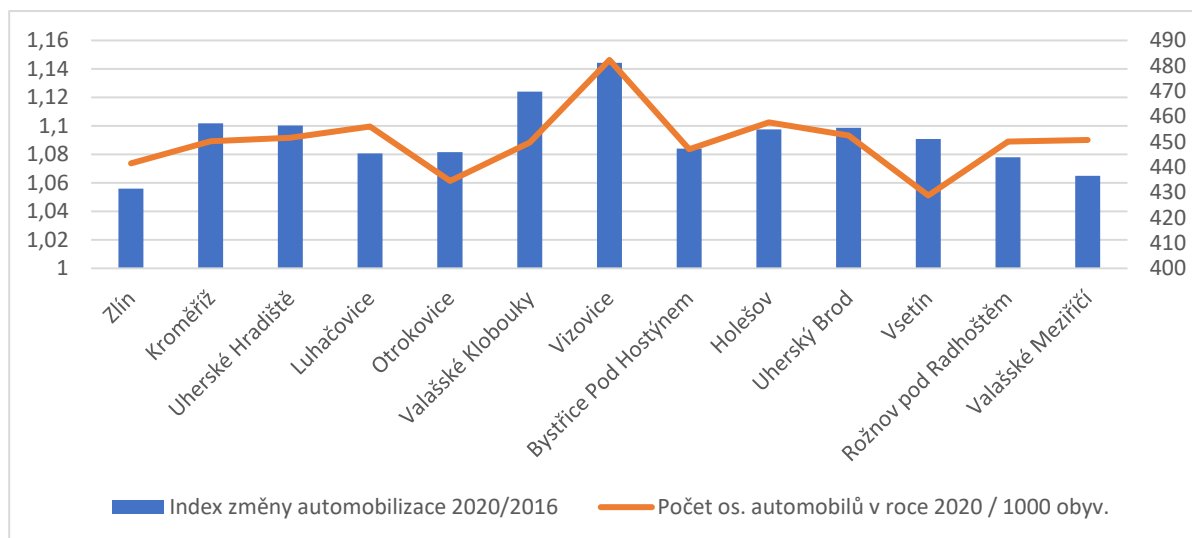
25/ Počet registrovaných osobních vozidel v krajích a index změny

	2014	2015	2016	2017	2018	index změny 2018/2014	index změny 2018/2010
HL.m. Praha	723 031	786 769	830 304	881 618	919 835	1,272	1,416
Středočeský kraj	629 390	667 586	693 799	723 551	753 259	1,197	1,302
Jihočeský kraj	313 628	329 146	340 060	352 768	364 805	1,163	1,247
Plzeňský kraj	289 942	304 968	315 974	330 684	344 128	1,187	1,281
Karlovarský kraj	133 107	141 403	146 371	152 581	157 731	1,185	1,266
Ústecký kraj	355 735	374 958	387 109	401 720	417 010	1,172	1,220
Liberecký kraj	195 482	206 083	213 210	221 224	229 261	1,173	1,246
Královéhradecký kraj	256 020	269 977	279 591	290 255	299 983	1,172	1,231
Pardubický kraj	231 511	244 604	253 001	263 037	272 776	1,178	1,259
Kraj Vysočina	231 405	242 490	250 539	259 945	268 889	1,162	1,260
Jihomoravský kraj	504 154	530 161	549 979	573 731	594 778	1,180	1,271
Olomoucký kraj	253 893	267 857	277 167	288 152	298 059	1,174	1,251
Zlínský kraj	240 132	251 128	258 523	267 968	277 551	1,156	1,241
Moravskoslezský kraj	475 956	498 186	512 181	530 988	549 848	1,155	1,214
Celkem ČR	4 833 386	5 115 316	5 307 808	5 538 222	5 747 913	1,189	1,278

26/ Počet registrovaných vozidel v jednotlivých ORP

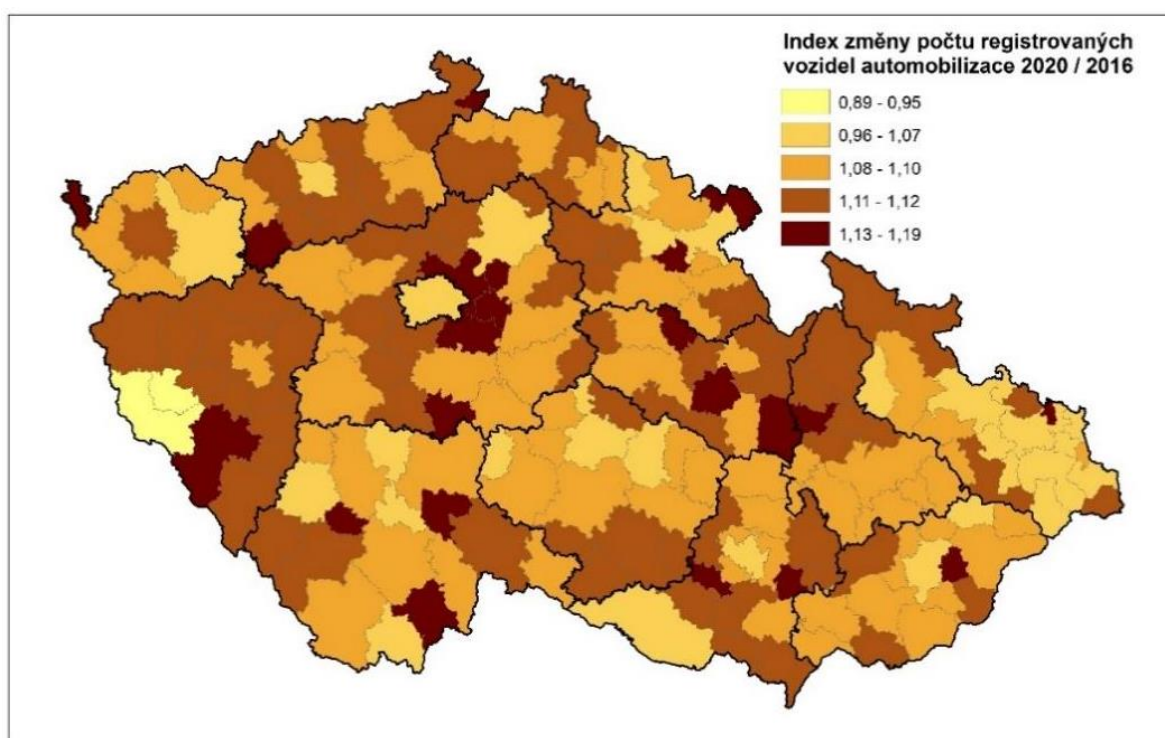


27/ Index změny automobilizace a počet osobních automobilů na 1000 obyvatel k 1.1.2020

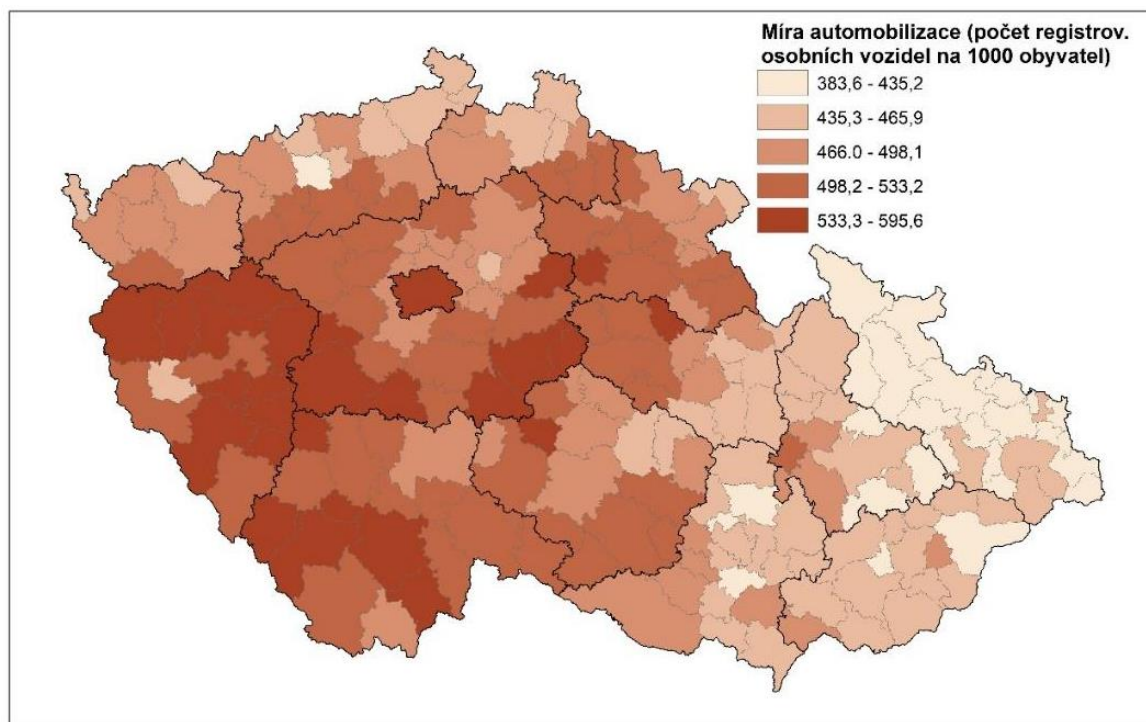


Z důvodu vyšší relevance hodnocení automobilizace uvnitř Zlínského kraje bylo dále přistoupeno k porovnání stavu, ale i vývoje automobilizace v rámci všech ORP v Česku. V Česku dlouhodobě převládá fenomén západo-východního gradientu ve vybavení domácností automobily. Jinými slovy se v průběhu celé transformace ukazuje, že regiony v západních částech Česka, jako např. Jihočeský a Plzeňský kraj, vykazují dlouhodobě vyšší míru automobilizace než východněji položené kraje a jejich ORP (viz např. Květoň 2011). Tento stav zcela evidentně přetrvává i v roce 2020 (viz kartogram indexu níže). Z obvodů obcí s rozšířenou působností vykazuje vyšší hodnotu jen výše zmiňovaný obvod Vizovic, ale ve srovnání se všemi ORP v Česku je situace v tomto regionu spíše průměrná. Z indexu změny v ORP Zlínského kraje navíc plyne, že pouze čtyři obvody (Vizovice, Valašské Klobouky, Uherské Hradiště a Kroměříž) vykazují růst vyšší než 10 % za posledních 5 let, což je nadprůměrná hodnota ve srovnání se zbylými regiony v Česku. Naopak intenzita růstu zbývajících regionů je nižší a odpovídá spíše podprůměrným hodnotám, které dosahují ORP např. na Vysočině nebo v periferních částech Středočeského kraje.

28/ Index změny počtu registrovaných vozidel mezi počátkem roku 2020 a 2016



29/ Míra automobilizace k 1. 1. 2020



1.5 Vyhodnocení sčítání ŘSD 2016

Pro značnou rozsáhlost tabulek, v nichž je zhodnocen nárůst intenzit dopravy na jednotlivých silnicích I., II. a III. třídy, jsou kompletní data obsahem Přílohy 12. Níže je v textu pouze komentář k těmto tabulkám.

Nejvýraznější změny v nárůstu počtu vozidel na sledovaných úsecích silnic I. třídy jsou v okolí města Vsetín na silnici I/57, v okolí města Zlín na silnici I/49 a dále na většině sledovaných úseků na silnici I/50. Výrazný nárůst lze sledovat na hraničních přechodech I/54 a I/49. Na prvním jmenovaném přechodu je koeficient růstu 1,89, na druhém 1,30. Tento nárůst je pravděpodobně způsoben zvýšenou mírou dojížděky ze Slovenska za prací do České republiky a obecně vyšší mírou kontaktů mezi ČR a SR, resp. vyšší mobilitou obyvatelstva.

V místech nárůstu na příjezdech do významných center se koeficient růstu pohybuje v rozmezí 1,20 – 1,25, tedy nárůst dopravy o 20–25 %.

Naopak výrazně poklesly počty vozidel na silnicích I/47 a I/55 v úseku Hulín – Otrokovice, což je dáno dostavbou dálnice D1, resp. D55 a přesunem vozidel na tyto komunikace. Ostatní významné silnice vykazují většinou jen mírný růst či stagnaci.

Průměrná hodnota koeficientu růstu pro celý kraj na silnicích I. třídy je 1,14, tedy vozidel přibýlo o 14 %. Tento stav odráží omezení možnosti spojení veřejnou dopravou, ke kterému posledních několik let ve Zlínském kraji docházelo. U nákladních vozidel naopak došlo k přírůstku velmi nepatrnému, kdy koeficient růstu je 1,01.

Průměrný podíl těžkých nákladních vozidel na silnicích I. třídy je v celém kraji 18 %, výrazněji zatížená jsou především silnice I/50 a I/57, které nabízejí alternativu k dálnici D2 a mají oproti ostatním silnicím ve směru na Slovensko po většinu trasy příznivější sklonové a směrové poměry. Zde se hodnoty růstu pohybují v rozpětí od 8 % do 58 %. Průměrná hodnota růstu na silnici I/50 je 1,08, na silnici I/57 1,25. Těžkých nákladních vozidel výrazně ubylo na silnici I/55 v celé délce, tedy i v úsecích, kde není v současné době alternativa v podobě dálnice.



Z důvodu změny metodiky výpočtů zatížení komunikací nelze využít data pořízená při celostátním sčítání dopravy v letech 2000 a 2005, jelikož byly změněny přepočtové koeficienty, které jsou nově definovány s větší mírou váhy na data a čas měření, druh vozidel a charakter provozu na komunikaci. Další změnou byla změna definice nákladních souprav, kdy jsou nově nákladní soupravy počítány jako jedno vozidlo.

Dopravní politika kraje by ve svých tendencích měla odrážet výše zmíněné změny a vývoj v území. Snaha by měla směřovat k eliminaci negativních vlivů zvyšující se zátěže na komunikace, která je důsledkem rostoucí míry automobilizace. Zlínský kraj by v tomto ohledu měl vycházet z historicky podprůměrné míry automobilizace celé Moravy a Slezska v porovnání s Čechami. Obecně platným principem dopravního rozvoje by mělo být odvedení hlavních proudů IAD z hustě osídlených aglomerací, zajištění dostatečné obslužnosti VHD v periferních oblastech kraje a nastavení optimálních podmínek pro udržitelnější alternativy VHD v jádrových městských regionech.

1.6 Model zatížení silniční sítě

Dopravní model Zlínského kraje

K výpočtu přepravních vztahů a dopravních zátěží ve Zlínském kraji je použit čtyřstupňový multimodální dopravní model, který je zpracovaný v dopravně plánovacím softwaru PTV VISUM© společnosti PTV Group, Karlsruhe.

Základními kroky při tvorbě čtyřstupňového dopravního modelu jsou:

- 1) Trip Generation – určení intenzit zdrojových a cílových přepravních proudů
- 2) Trip Distribution – určení směřování přepravních proudů (odkud kam, bez výběru dopravního prostředku)
- 3) Modal Split – určení podílu jednotlivých způsobů dopravy na dělbě přepravní práce
- 4) Traffic Assignment – přidělení přepravních proudů na úseky dopravní sítě

Pomocí jednotlivých částí dopravního modelu lze modelovat dopravní poptávku v závislosti na demografickém chování a struktuře obyvatelstva, pracovních příležitostech, kapacitách školních zařízení, zájmových oblastech a kvalitě dopravního spojení.

Pro výpočet zatížení sítě veřejné dopravy cestujícími byl použit dopravní model hromadné dopravy zájmového území, který zajišťuje přiřazení matic dopravní poptávky na síť hromadné dopravy při respektování linkového vedení, jízdních dob, jízdních řádů, přestupních vazeb a dostupnosti zastávek VHD. Použitá metoda přiřazení cestujících na síť se nazývá timetable-based. Metoda využívá přesných jízdních řádů a přiděluje na síť každý vztah samostatně. Zároveň jsou cesty přidělovány na síť na základě odporu trasy – cestovní doba, která je odvislá od pěších přesunů na zastávku / ze zastávky, čekání na první spoj nebo přestup a samotné doby strávené v dopravním prostředku.

K přidělení přepravních vztahů individuální dopravy na síť je použita procedura Equilibrium, která pracuje na Wardropově I. principu, podle kterého jakýkoliv uživatel dopravní sítě vybírá takovou trasu, že její změna by mu přinesla prodloužení cestovního času. Rovnovážného stavu je dosaženo vícestupňovým iteračním procesem založeným na postupném přiřazování dopravy na síť jako první krok. U vnitřních kroků jsou dávány do rovnováhy dvě trasy přemístěním vozidel mezi sebou, ve vnějším kroku probíhá kontrola možnosti nalezení nových tras s nižším odporem (impedancí).

Odpor trasy vychází z odporu spojnic, uzlů a napojení zón. Odpor závislý na intenzitě dopravy vychází z volume delay funkcí (VD function). Odpor spojnice je určen stávajícím časem jízdy „ t_{cur} “, který vychází z počátečního času „ t_0 “ a za pomoci „VD funkce“ dochází k jeho navýšení. Odpor uzlů je dán zdržením v každém směru pohybu a odpor napojení zóny je rovněž závislý na VD funkci. Parametry VD funkce obsahují koeficienty a, b, c, jež jsou definovány pro jednotlivé typy komunikací.

Metodika provádění průzkumu a zpracování modelu

Průzkum byl prováděn v termínu 8. – 16. října na místech komunikací určených Odborem dopravy ZK. Kompletní přehled měřených komunikací je obsahem Přílohy 15. V té jsou zobrazena i konkrétní místa měření jednotlivých profilů uvedením GPS souřadnic. Veškeré body lze zobrazit i po zadání odkazu <https://mapy.cz/s/gesocosase>. Pro modelování roků 2030 a roku 2050 byl zohledněn plánovaný stav sítě zejména dle plánu výstavby dálnic dle aktuálně platného harmonogramu výstavby ŘSD.

Jako vstupní hodnoty do modelu jsou použita data ze Sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011 v Česku (SLDB 2011), výsledky z Celostátního sčítání dopravy 2016 (ŘSD ČR) a naměřené intenzity vozidel z provedeného sčítání na komunikacích III. tříd. V rámci něho byly zjištěny i hodnoty pro komunikace vyššího řádu u případů, kde se silnice III. třídy stýkala se silnicí II. či I. třídy. Tyto naměřené intenzity byly použity pro zpřesnění hodnot naměřených ŘSD v roce 2016. Pro kalibraci byla dále použita data od vybraných měst Zlínského kraje, která provádějí na svém území měření intenzit dopravní zátěže. Dále byla pro kalibraci modelu využita data z dalších dopravních studií, které zpracovatel na území Zlínského kraje provádí, či v nedávné době prováděl. Z významnějších prací využitelných pro potřeby kalibrace dopravního modelu lze jmenovat zejména Plán udržitelné mobility města Vsetína, Plán udržitelné mobility města Rožnova pod Radhoštěm či Koncepte dopravy v centru města Uherské Hradiště. Pro veřejnou hromadnou dopravu jsou aplikovány jízdní řády platné pro období 12/2020 – 12/2021, které byly poskytnuty KOVEDem. Další potřebné podrobnosti byly získávány z aplikace IDOS.

Dále je model určen dopravní nabídkou, která obsahuje dopravně inženýrské charakteristiky dopravní infrastruktury řešené oblasti. Pro jednotlivé komunikace byla stanovena míra jejich propustnosti a průměrná cestovní rychlost. Ta se proměňuje zejména v závislosti na tom, jestli je komunikace vedena v extravilánu či intravilánu, případně jaká dopravní omezení (místa způsobující zvýšení dopravního odporu) se na cestě nacházejí. Dále na území celého Zlínského kraje bylo vytvořeno přibližně 400 dopravních zón, přičemž obec vždy představuje minimálně jednu dopravní zónu. U větších sídel bylo území města rozděleno na více zón. V rámci jednotlivých zón jsou umístěné centroidy, v jejichž vlastnostech jsou zohledněny demografické a dopravní charakteristiky pro danou oblast (dopravní zónu). Jednotlivé centroidy jsou pak spojeny s dalšími sousedními centroidy skrze hrany a konektory, které v místě vzájemného styku vytvářejí uzly. Uzly představují místa, kde dochází k napojení dopravních zón, změně rychlosti na pozemních komunikacích, křižovatky, zastávky atd. Hrany reprezentují komunikační síť – silnice a železniční tratě.

Po výpočtu zatížení a přidělení na dopravní síť byla provedena kalibrace pomocí hodnot z celostátního sčítání dopravy ŘSD ČR 2016 a provedeného měření na silnicích III. tříd. Zatížení dopravní sítě veřejnou hromadnou dopravou bylo kalibrováno na základě dat autobusových dopravců a dat ČD, která byla zpracovateli modelu postoupena Zlínským krajem v rámci zpracování optimalizace jízdních řádů za účelem výběru nových dopravců na období let 2019 – 2019. Hodnoty pro modelované roky 2030 a 2050 byly určeny s přihlédnutím k prognóze intenzit automobilové dopravy TP 225, výstupům ze strategických materiálů Ministerstva dopravy (Dopravní sektorové strategie) a obecným trendům v dopravě vyplývajících z Ročenky dopravy MD.

Celou dopravní síť s centroidy, hranami, konektory a uzly si lze představit jakou neuronovou síť, kdy z každého jednoho bodu (centroidu) se lze dostat do jakéhokoliv jiného bodu v síti. Algoritmus dopravního modelu funguje tak, že se snaží volit takovou cestu mezi dvěma uzly, tak aby vycházela jako optimální z pohledu času a délky cesty. Dopravní model je zpracován multimodálně, čili se změny parametrů sítě IAD a VHD vzájemně ovlivňují.



Komunikace jsou členěny dle následujícího dělení a jsou jim přiřazeny odpovídající parametry (typ komunikace, maximální rychlost, počet jízdních pruhů a kapacita):

- Dálnice
- Rychlostní komunikace a silnice I. třídy
- Silnice II. třídy
- Silnice III. třídy
- Místní komunikace
- Železniční tratě

Výstupy z dopravního modelu jsou pro svou grafickou rozsáhlost obsahem Přílohy 13. Zvlášť je proveden export výstupů síly proudů IAD a VHD.

Interpretace výsledků dopravního modelu Analytické části

Níže uvedený text je zhodnocením dosavadních výstupů na základě dat, která byla podkladem pro Analytickou část dopravního modelu. Tento model se bude v Návrhové části GD nadále zpřesňovat a rozšiřovat o návrhy jednotlivých přeložek silničních komunikací a upravenou koncepci veřejné dopravy. Proto je potřeba výstupy z dopravního modelu z této fáze chápat jen jako podklad pro návrhy úprav sítě a koncepce veřejné dopravy, které jsou předmětem navazující druhé části díla. Na základě zjištěných skutečností je níže podán stručný popis výsledků z dopravního modelu.

Výstupem z dopravního modelu pro individuální automobilovou dopravu je kartogram zatížení vozidly na silnicích za 24 hodin, kde byly modelovány situace pro roky 2020, 2030 a 2050. U veřejné hromadné dopravy je výstupem kartogram zatížení dopravní infrastruktury, který odráží počet cestujících na dané relaci v autobusové nebo železniční dopravě.

Dopravní model IAD 2020

Aktuální situaci individuální automobilové dopravy ve Zlínském kraji zachycuje mapový výstup v Příloze 13 – výkres Zatížení komunikací Zlínského kraje IAD_2020, kde jsou znázorněny intenzity dopravy včetně jejich hodnot. Nejvyšší zatížení vykazuje komunikace I/49 v úseku mezi Otrokovicemi a Zlínem s hodnotami přesahujícími 30 000 voz./24h. V této části lze pozorovat trvalý nárůst po celou poslední dekádu. Obdobný průběh má i východní směr od Zlína až po Vizovice. Výrazněji zatížená je i dálnice D55 v okolí Hulína a dále ve směru na Otrokovice, kde se následně přepravní výkony přesouvají na silnici I/55 směřující k Uherskému Hradišti. Vysoké intenzity dopravy pohybující se mezi 15 – 20 000 voz./24h jsou i na silnici I/35 mezi Rožnovem pod Radhoštěm a Valašským Meziříčím. Jedná se zpravidla o silnici I. třídy, které velmi často procházejí intravilánem měst a způsobují tak nejen dopravní komplikace, ale mají i výrazně negativní dopad na kvalitu života tamních obyvatel a jejich zdraví. Zejména města Zlín, Otrokovice, Valašské Meziříčí, Uherské Hradiště, Rožnov pod Radhoštěm či Vizovice jsou dnes vystavovány velmi vysokým intenzitám dopravní zátěže, které přesahují i 20 000 vozidel za den. Ve všech případech je velká či dokonce rozhodující část způsobena tranzitní dopravou. To se týká i krajského města Zlína, které je sice samo velmi silným zdrojem i cílem, nicméně z důvodu absence úseku D49 minimálně z Hulína do Slušovic je stále velkou měrou zatíženo tranzitní dopravou na silnici I/49.

Obecně lze proti posledním výsledkům sčítání dopravy, které bylo provedeno v roce 2016, pozorovat, že zejména u úseků v zázemí větších měst dochází k vyšší dynamice nárůstu dopravního proudu, než tomu je v regionech s menšími sídlami či v periferních oblastech. V návaznosti na připravované stavby ŘSD lze předpokládat, že po realizaci dálnic D49 a D55 dojde úplnému převedení tranzitní dopravy přes všechna výše uvedená města kromě Rožnova pod Radhoštěm. Ten bude i nadále zatížen tranzitní dopravou směřující na hraniční přechod Bílá – Bumbálka, který je dnes pátým nejfrekventovanějším silničním přechodem se Slovenskem s počtem vozidel okolo 4 tis. za 1 průměrný den (pro ilustraci uvádíme přehled

nejzatíženějších silničních přechodů mezi ČR a SR: Lanžhot 16 tis., Hodonín 8 tis., Jablunkov 7 tis., Starý Hrozenkov 5 tis.).

Dopravní model IAD 2030

Do modelace je započítána neustále se zvyšující mobilita obyvatel, a to především v okolí velkých měst. Ta je stále pod úrovní mobility obvyklé ve vyspělých evropských zemích, která je vyšší o zhruba 1 – 1,5 cesty za den. Tento trend zvyšující se mobility obyvatel se bude projevovat i v následující dekádě a bude jedním z hlavních faktorů zvyšující se zátěže na silničních komunikacích. V souladu s pokračujícím trendem posilování velkých sídel jako ekonomických center regionu bude tento trend zintenzivňování dostředných vztahů do těchto center i nadále pokračovat. V časovém horizontu k roku 2030 jsou do modelu promítnuty stavby, které by měly být v horizontu 10 let dokončeny.

Na výkresu Zatížení komunikací Zlínského kraje IAD_2030 (viz Příloha 13) je zřejmé částečné převedení tranzitní dopravy mimo centra měst. Oproti roku 2020 došlo kromě celkového navýšení intenzit vozidel na všech komunikacích ke zvýšení dálničních úseků a částečnému odlehčení počtu vozidel v jejich okolí. Na silnici I/49 díky tomu nedochází k dalšímu navyšování intenzit dopravy v úseku mezi Otrokovicemi a Zlínem. Do Zlína je naopak značná část přepravních výkonů realizována pomocí nového úseku dálnice D49 a silnice II/490, jež funguje jako hlavní přivaděč dopravy do města. Současná tranzitní doprava plyne po D49 až ke Slušovicím, kde bude dálnice v roce 2030 prozatím končit. Vlivem nové výstavby dálnice D55 došlo k výraznému přesměrování vozidel ze silnice I/55, a to jak v úseku mezi Uherským Hradištěm – Otrokovicemi, tak v úseku Uherský Ostroh – Uherské Hradiště, čímž dojde ke zklidnění dopravy v obcích, kudy dnes proudí tranzitní doprava.

Dopravní model IAD 2050

V roce 2050 je počítáno s dokončením úseku dálnice D49 od Slušovic až k hranicím se Slovenskem. Díky tomu dojde k propojení východní a západní části Zlínského kraje pomocí velkokapacitní komunikace a odlehčení silně zatížené silnice I/49 – obrázek Příloha 13 – Zatížení komunikací Zlínského kraje IAD_2050. Neustále se zvyšující intenzity se promítnou především v okolí městských aglomerací, na silnicích I. tříd a některých silnicích II. tříd. Na komunikaci I/35 intenzita přesahuje 20 000 voz./24h a k nemalému navýšení dochází i na komunikacích I/50 a I/57. U silnic II. tříd se jedná o II/498 a II/492. Na těchto silnicích je potřeba prověřit jejich kapacitní možnosti a odůvodněnost budování obchvatů dotčených měst. Obecně lze konstatovat, že u všech obcí, jimiž dle modelu pro rok 2050 bude procházet komunikace s dopravní zátěží minimálně 10 000 vozidel za den (v odůvodněných případech i méně), budou v Návrhové části prověřovány možnosti řešení, tj. jak zmírnit negativní dopady dopravy na obyvatele obcí, jimiž tyto komunikace procházejí.

Dopravní model veřejné dopravy

Přepravní výkony veřejnou dopravou jsou ve Zlínském kraji realizovány zejména železniční a autobusovou dopravou, síť MHD nebyly v modelu uvažovány. Železniční doprava se skládá z páteřních linek procházejících všemi okresními městy, které se v některých částech překrývají s autobusovou dopravou. K úsekům s nejvyšším počtem cestujících na železnici patří Přerov – Staré Město u Uherského Hradiště – Břeclav, kde mezi Starým Městem a Hulínem se pohybuje počet osob od 4 000 do 5 000 za 24 hodin a následně ještě vzrůstá ve směru na Přerov. To je logický výsledek, který odráží míru modernizace jednotlivých tratí a dopravní nabídky na nich. Linky od Veselí nad Moravou a Uherského Brodu spojující se před Uherským Hradištěm patří rovněž k silně využívaným, nejsilněji v úseku Kunovice – Uherské Hradiště – Staré Město u Uherského Hradiště. Zde lze důvody hledat i v hustě zasedleném území, kdy je přímé železniční spojení nejspolehlivější a nejrychlejší variantou cestování skrze slováckou aglomeraci. Železniční trať vedená od Hranic přes Valašské Meziříčí, Vsetín, Horní Lideč a dále na hranice se Slovenskem je další důležitou trasou, a to i díky tomu, že je zde provozována jedna z vlakových expresních



linek spojující ČR se Slovenskem. Počet cestujících se na této relaci velmi liší, kdy se v okolí státní hranice jejich počet pohybuje okolo 1000 osob. Ve vnitrostátní přepravě je významný úsek ze Vsetína do Hranic, kde lze přestoupit na další dálkové spoje. Ze Vsetína směrem na Hranice je trať využívána přibližně 2 800 osobami za den. Ostatní vlakové linky plní zejména obslužnou funkci místního regionu a fungují jako napaječe výše uvedených hlavních tratí. Jako nejvýznamnější lze označit traťové úseky Zlín – Otrokovice a Kroměříž – Hulín.

U autobusové dopravy převládá nejvyšší počet osob na spojeních do Zlína. Nejsilnějšími relacemi je spojení Zlína se Vsetínem (ať už přes Slušovice, Jasennou nebo Pozděchov), Holešovem, Kroměříží, Uherským Hradištěm a Uherským Brodem. Z těchto relací je nejvíce využívána linka Uherské Hradiště – Zlín, která přepraví kolem 3000 osob za 24 hodin. Obecně lze pozorovat nejvyšší počty cestujících v autobusových prostředcích na linkách spojujících velká města, což často souvisí s vyjížděkou do zaměstnání, škol a volným časem. Výše uvedená spojení mezi Zlínem a ostatními regionálními středisky vybízí k dalšímu prověření ohledně potenciálního zkvalitnění a zatraktivnění dálkových spojů tak, aby byly maximálně konkurenceschopné IAD. Nabízí se například koncept expresních spojů, které by zastavovaly jen na nejdůležitějších zastávkách a svojí cestovní dobou se prakticky rovnaly době cesty IAD, včetně doby na vyparkování a zaparkování osobního auta. Prověření tohoto konceptu bude obsahem Návrhové části.

1.7 Přepravní objemy a ukazatele osobní a nákladní dopravy

Osobní doprava

Základní data pro zjištění přepravních vztahů Zlínského kraje jsou čerpána z celostátního sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011. Analýzou těchto dat byla vytvořena kompletní matice přepravních proudů pro Zlínský kraj i hlavní směry mezikrajských vazeb. Zásadní změna v rámci kraje, která by výrazným způsobem změnila přepravní proudy, od sčítání v roce 2011 nenastala.

Z vytvořené matice přepravních vztahů byla identifikována tato významná centra:

- Zlín
- Uherské Hradiště
- Kroměříž
- Valašské Meziříčí
- Vsetín
- Uherský Brod
- Rožnov pod Radhoštěm

Dojíždka do významných center kraje

Pro kategorii významná centra byla z dat vyjmuta následující část, která definuje hlavní směry dojížděky. Ta je logicky nejsilnější do Zlína, kdy nejsilnější dojížděkové proudy jsou z Otrokovic, Fryštáku či Napajedel. Rovněž i u dalších významných center dojížděky, Vsetína, Valašského Meziříčí, Kroměříže, Uherského Hradiště, Uherského Brodu a Rožnova pod Radhoštěm, jsou nejsilnější vztahy s nejbližšími významnými regionálními centry. Podrobný seznam dojížděkových proudů do výše uvedených měst je uveden v Příloze.

U většiny výše uvedených přepravních vztahů jsou vzdálenosti mezi jednotlivými obcemi do 20 km. Jedinou výjimkou je pravidelná dojíždka do Zlína, kde se mezi nejvýznamnějšími přepravními vztahy objevují hodnoty i přes 30 km. Je to dáno větší mírou rozvinutosti tohoto města, ve kterém se nachází například krajská nemocnice, vysoké školy nebo správní úřady pro celý kraj. Je tedy zřejmé, že město Zlín působí gravitačně na mnohem větší území než zbylá regionální centra, která mají dojížděku výhradně z přilehlých obcí.

V následující tabulce je uvedena celková kumulativní dojíždka do významných center ze všech obcí v kraji i mimo něj.

30/ Dojíždka celkem

Dojíždka celkem	
Obec dojíždky	Počet osob
Zlín	20381
Uherské Hradiště	11414
Kroměříž	7406
Valašské Meziříčí	7334
Vsetín	6629
Uherský Brod	5256
Rožnov pod Radhoštěm	3969

Vyjíždka z kraje

Další důležitou složkou přepravních proudů jsou vztahy přeshraniční, které tvoří také nezanedbatelnou část pohybu obyvatel. Mezi nejvýznamnější centra mimo Zlínský kraj patří Brno, Olomouc, Ostrava a z méně významných Přerov, Hranice a Veselí nad Moravou.

I na datech o vyjíždce z kraje jsou zajímavé ukazatele ve vztazích. Brno, jakožto druhé největší město České republiky, je i přes větší dojezdové vzdálenosti pro mnoho dojíždějících i tak velmi atraktivní. Je to opět dáno vyšším počtem vysokých i speciálně zaměřených středních škol, vyšší nabídkou zaměstnání ve specifických oborech či obecně vyšší mzdou. Proto jsou obyvatelé ochotni cestovat za prací či vzděláním i více než 100 km. Ostrava je pak průmyslovým centrem, které opět nabízí možnosti uplatnění ve specifických oborech. Naproti tomu průměrné dojíždčkové hodnoty Olomouce se pohybují okolo hodnoty 60 km, jelikož výraznější přidanou hodnotu nenabízí.

Ochota obyvatel dojíždět do vzdálenějších míst je úměrná kvalitě dopravní infrastruktury. Po dokončení dalších významných úprav infrastruktury (elektrifikace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice či přestavba trati Brno – Přerov) lze předpokládat navýšení počtu obyvatel ochotných cestovat denně na větší vzdálenosti. Lze předpokládat zvýšení počtu obyvatel dojíždějících v rámci kraje do Zlína, ale také zvýšení počtu obyvatel vyjíždějících do jiných měst, zejména Brna.

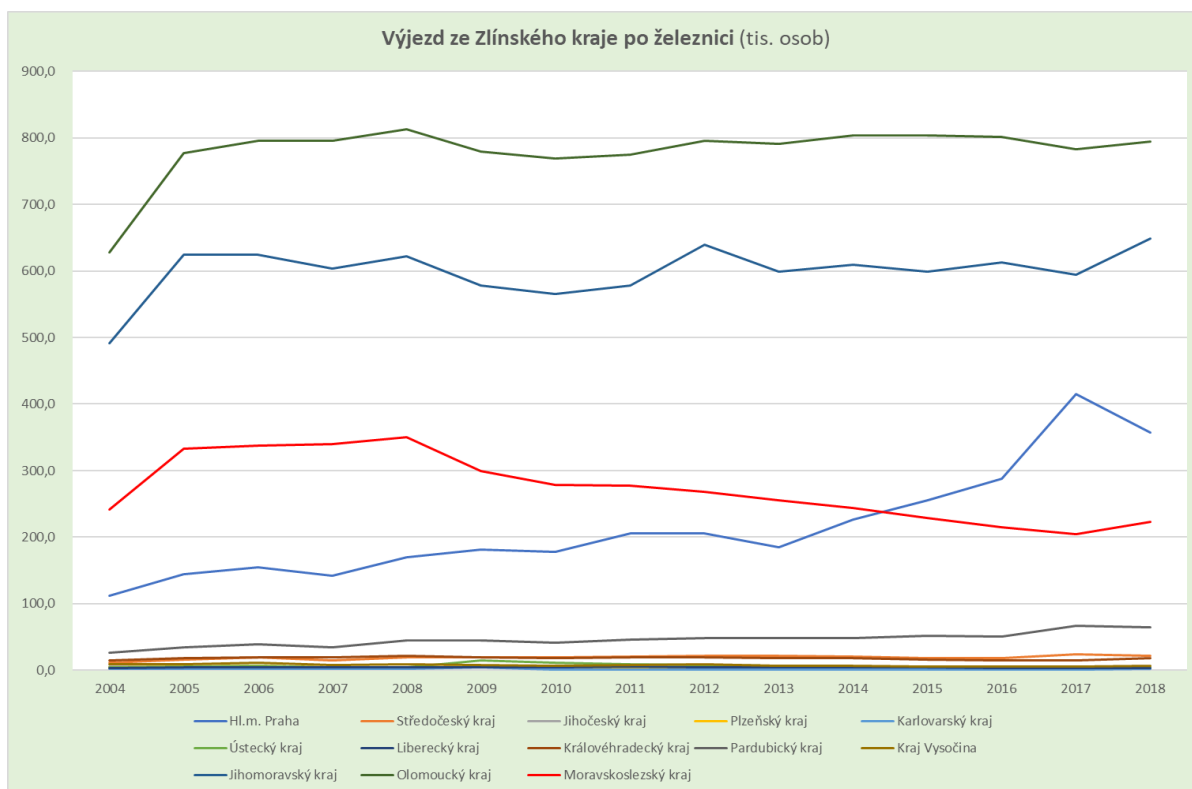
Podrobný přehled nejvýznamnějších cílů dojíždky ze Zlínského kraje je uveden v Příloze 1.

Přeprava cestujících ve veřejné dopravě ve Zlínském kraji

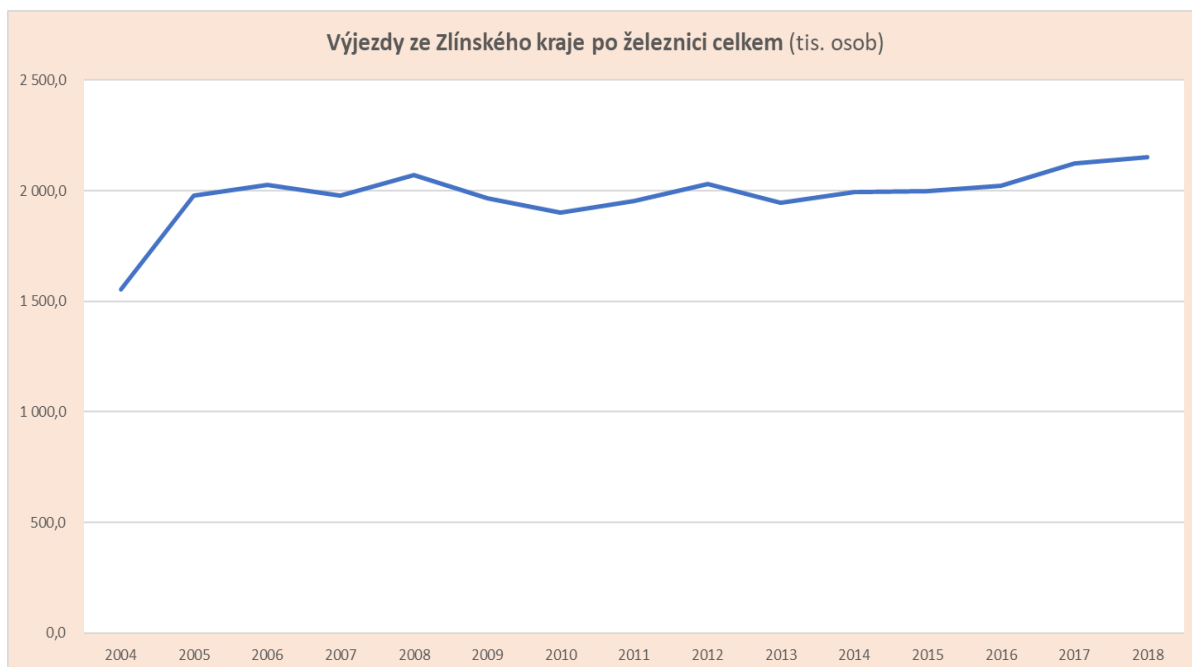
Nejvýznamnější hodnoty pro výjezd ze Zlínského kraje jsou ve směru do kraje Olomouckého a Jihomoravského. Jedná se o kraje sousední s kvalitním infrastrukturním napojením. U obou krajů vidíme pozvolný nárůst, který lze předpokládat i do budoucna s dalším postupem zkvalitňování infrastruktury. Za těmito kraji je dalším významným cílem hlavní město Praha, které v roce 2015 předčilo do té doby třetí Moravskoslezský kraj. Nárůst hodnot je konstantní a odráží postupné zkvalitňování a zrychlování spojení Zlínského kraje s Prahou postupnou modernizací železničního koridoru. Nárůst hodnot mezi lety 2000 a 2017 je téměř čtyřnásobný. Tento trend lze očekávat i v následujících letech. Klesající trend u Moravskoslezského kraje se nejspíš zastaví a bude mít setrvalý stav či mírně stoupající s postupnou restrukturalizací průmyslu. Ostatní kraje jsou v celkovém součtu zanedbatelné.



31/ Vývoj počtu cestujících na železnici vyjíždějící mimo Zlínský kraj



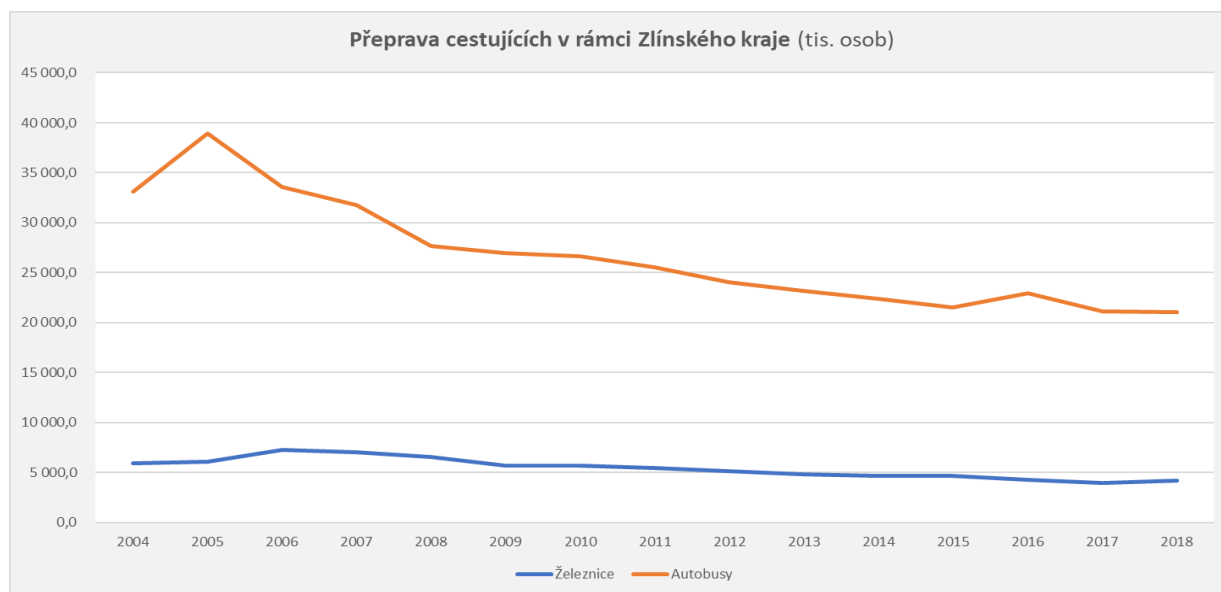
32/ Vývoj počtu cestujících na železnici vyjíždějící mimo Zlínský kraj celkem



Data v součtu za všechny kraje ukazují, že od roku 2005 nedošlo k výraznějšímu celkovému nárůstu hodnot. Teprve v roce 2017 a 2018 dochází k dalšímu mírnému nárůstu, který pravděpodobně koresponduje s obecně se zvyšující kvalitou nabídky spojení a služeb na palubě vlaků, a dále s obdobím ekonomické konjunktury, a tedy zvýšené mobility obyvatelstva.



33/ Vývoj počtu přepravených cestujících v rámci Zlínského kraje



Vývoj tohoto ukazatele je velmi nepříznivý. Mezi lety 2005 a 2018 došlo k poklesu v počtu přepravených cestujících v autobusové dopravě o více než 45 %, v železniční dopravě mezi roky 2006 a 2018 o 42 %. Souvislost můžeme vidět se stoupající mírou motorizace, která je uvedena v kapitole 1.7. I tak je ale propad značně neúměrný a další souvislosti je nutné hledat také v postupném omezování dopravy v tomto mezidobí a také v celkové kvalitě systému hromadné dopravy.

Zhodnocení osobní dopravy:

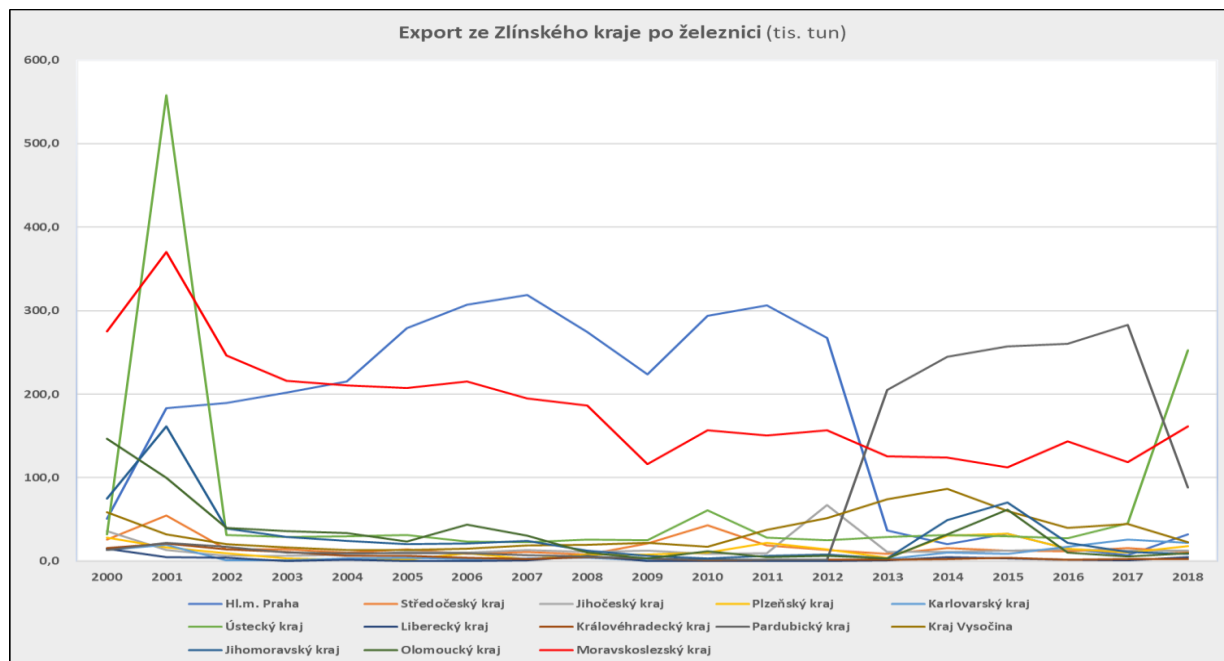
Dlouhodobě stagnující či spíše klesající zájem o železniční a autobusovou dopravu v kraji lze v rámci dopravního rozvoje použít jako silný argument pro vyšší investice do sociální i fyzické infrastruktury kraje. Naopak rostoucí zájem obyvatel kraje vyjíždět do ekonomicky silných regionů a jádrových území svědčí o postupném klesajícím sociogeografickém a ekonomickém významu malých a středních měst v regionu. V rámci vyjížděky z kraje lze pozitivně hodnotit rostoucí vyjížděku do pražského regionu a Jihomoravského kraje (silící pozice Brna v rámci hierarchického systému středisek). Naopak za hrozbu lze považovat klesající zájem o vyjížděku do Moravskoslezského kraje. Dopravní rozvoj v kraji musí do budoucna zohlednit také klesající celkový počet přepravených cestujících autobusy a vlaky. Konkrétní návrhové opatření jsou předkládána v rámci Návrhové části.

Ukazatel nákladní dopravy lze také čerpat z každoročních ročenek dopravy, které vydává ministerstvo dopravy. Data pro nákladní dopravu lze rozdělit na import a export komodit do a ze Zlínského kraje, dopravu v rámci kraje a dále lze členit data dle druhu použité dopravy. Následující data v tabulkách jsou dle těchto kritérií rozdělena.



Nákladní doprava

34/ Vývoj exportu po železnici ze Zlínského kraje dle cílového kraje



Mezi stabilní významné cíle exportu se řadí Moravskoslezský kraj, což je dáno jeho významnou průmyslovou strukturou, a tedy silným potenciálem pro import. I zde ale objemy přeprav klesají a v dlouhodobém hledisku představují přibližně polovinu původních objemů. Významným cílem exportu byla také Praha jako hlavní ekonomické centrum ČR a díky přítomnosti terminálu v Praze-Uhřetěvsi. V posledních letech je také významným exportním krajem Pardubicko, které má silný chemický průmysl a kde došlo k obnovení železničních přeprav. Stejný potenciál má také Ústecký kraj, kde ovšem k výrazným objemům přeprav došlo v roce 2001 a následně až v roce 2018. Zde je otázkou dalších let, zda se přepravy po železnici udrží.

35/ Vývoj exportu po železnici ze Zlínského kraje celkem

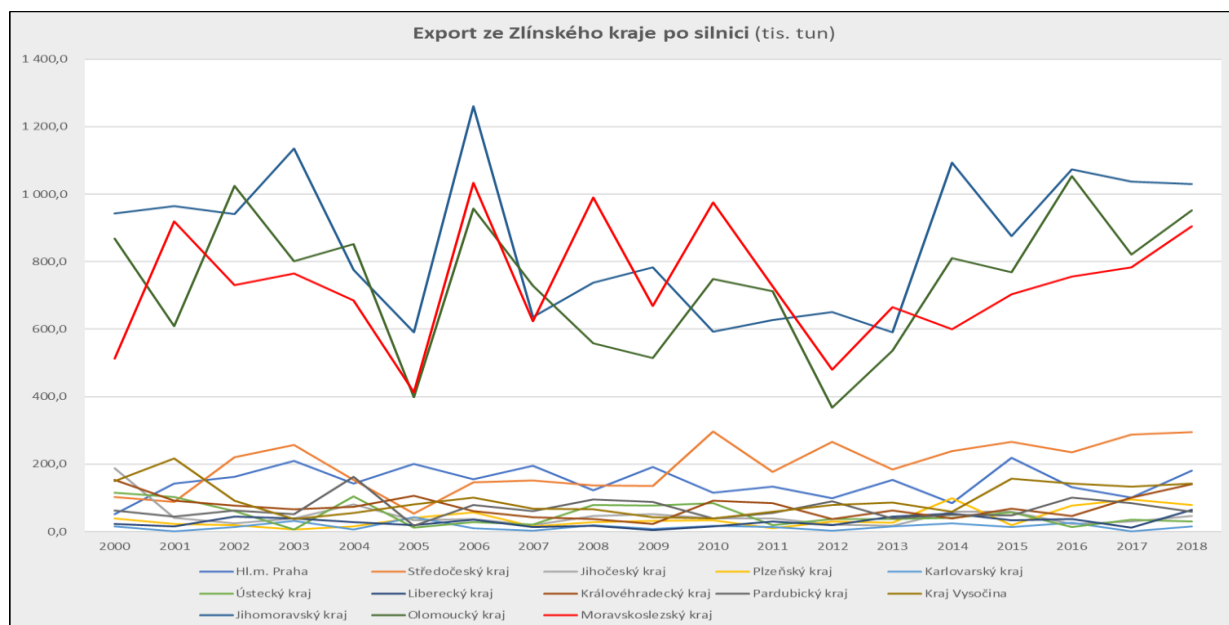


Celkový objem exportních přeprav ze Zlínského kraje je od roku 2002 téměř konstantní, jen minimálně byl poznamenán krizovými roky 2008 a 2013. V dalších letech lze předpokládat dlouhodobější stagnaci, jelikož dochází k postupnému omezování míst určených k nákladce, tedy k dalšímu omezování kusových zásilek.



Výraznější nárůst by nastal pouze v případě, že by došlo k přesunu některé z komodit ze silniční přepravy na železniční, například formou ucelených pravidelných vlaků.

36/ Vývoj exportu po silnici ze Zlínského kraje



V silniční dopravě jsou nejvýznamnějšími exportními kraji ty sousední – Jihomoravský, Moravskoslezský a Olomoucký. U všech tří krajů lze spatřit podobné reakce na ekonomickou situaci. Je zde výrazný pokles v roce 2005, následně po krizi v roce 2008, další sestupný trend až do roku 2013, kdy naopak nastává období trvalého růstu. Tento trend se očekává i do dalších let.

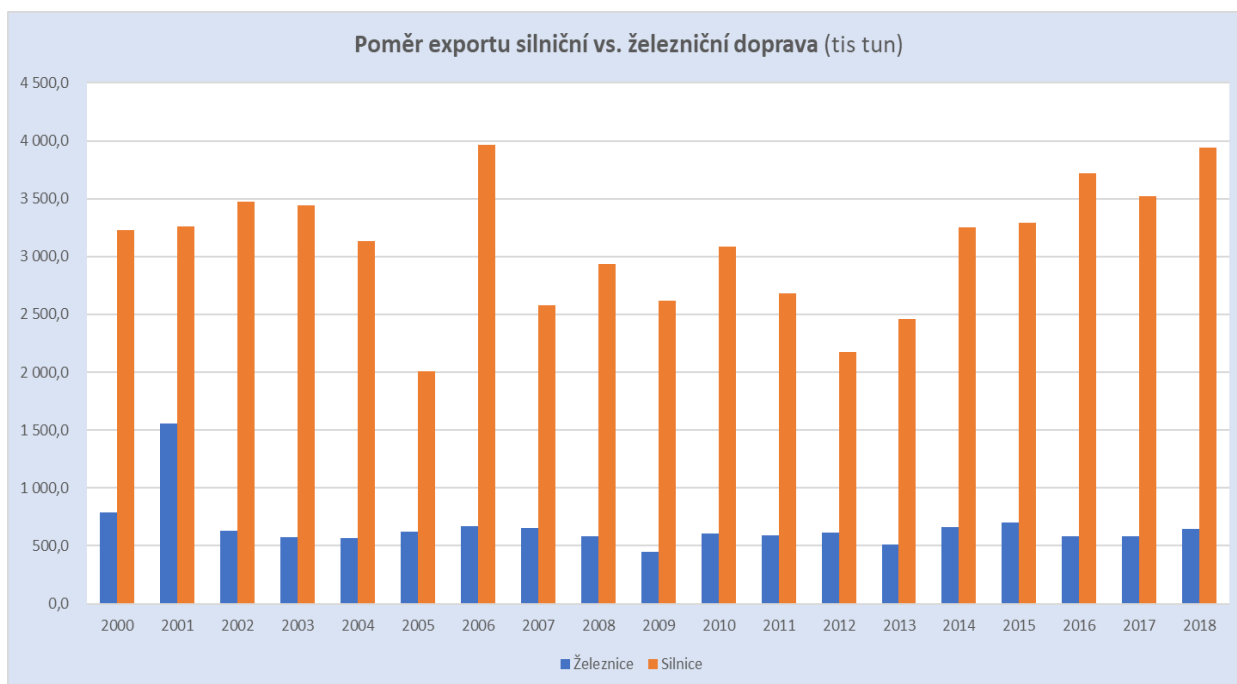
37/ Vývoj exportu po silnici ze Zlínského kraje celkem



Silniční doprava je více spjata s aktuální ekonomickou situací, jelikož představuje dopravu na kratší vzdálenosti. Zároveň jsou po železnici zpravidla přepravovány strategické či velkoobjemové komodity (uhlí, dřevo, zemědělská produkce) a zároveň tyto dodávky jsou realizovány v dlouhotrvajících časových obdobích (jednotky let a více) a nepodléhají tolik aktuální ekonomické situaci. Objem silniční nákladní dopravy reaguje na výkyvy trhu velmi flexibilně, což lze vidět i na celkovém objemu přeprav od roku 2000, kde lze pozorovat trvalý pozvolný pokles do roku 2013 a následné znovuoobnovení přeprav.

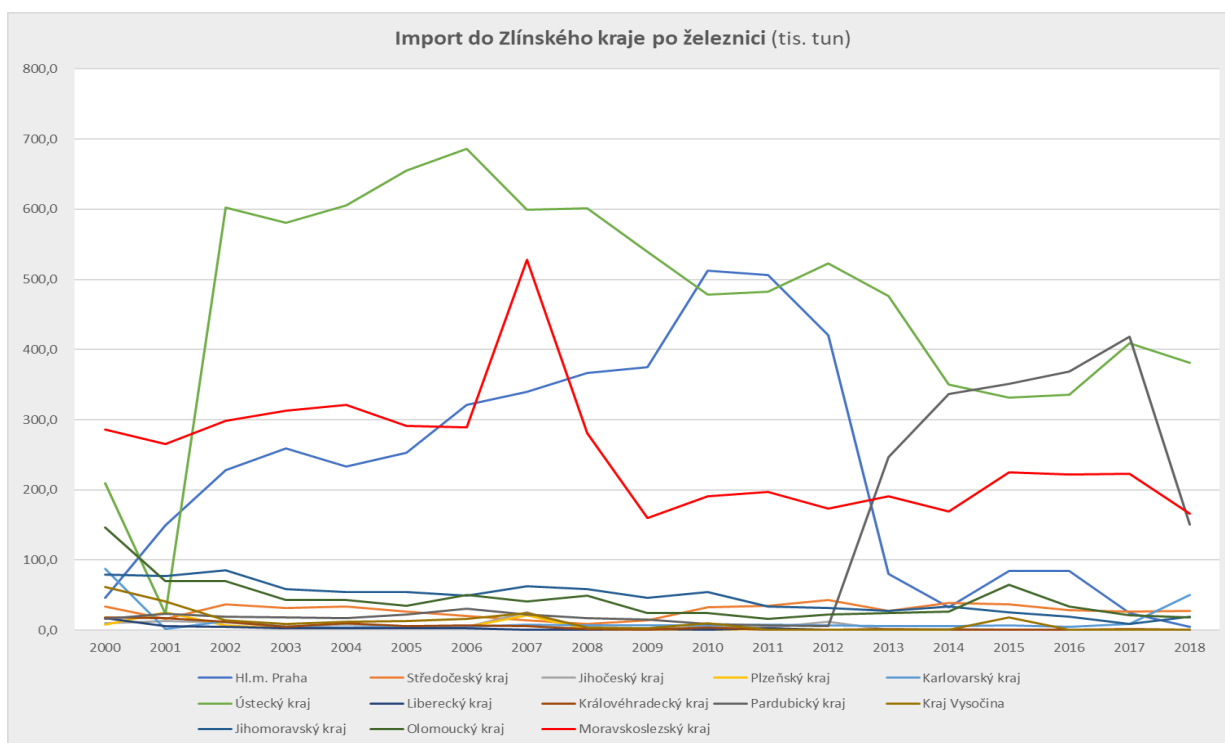


38/ Poměr exportu silniční vs. železniční dopravy



Důležitým ukazatelem je také poměr dělby mezi jednotlivé druhy dopravy. Ačkoliv by primárně měla být podle vizí dopravních politik (národních i kraje) nákladní doprava doménou železniční dopravy, ve Zlínském kraji tomu tak není. Objem přeprav po silnici je přibližně 7x vyšší než po železnici. Zejména přepravy na větší vzdálenosti by měly být realizovány po železnici, nicméně ani zde není možné u Zlínského kraje pozorovat obecně silnější zastoupení u železniční nákladní dopravy do vzdálenějších krajů.

39/ Vývoj importu po silnici do Zlínského kraje

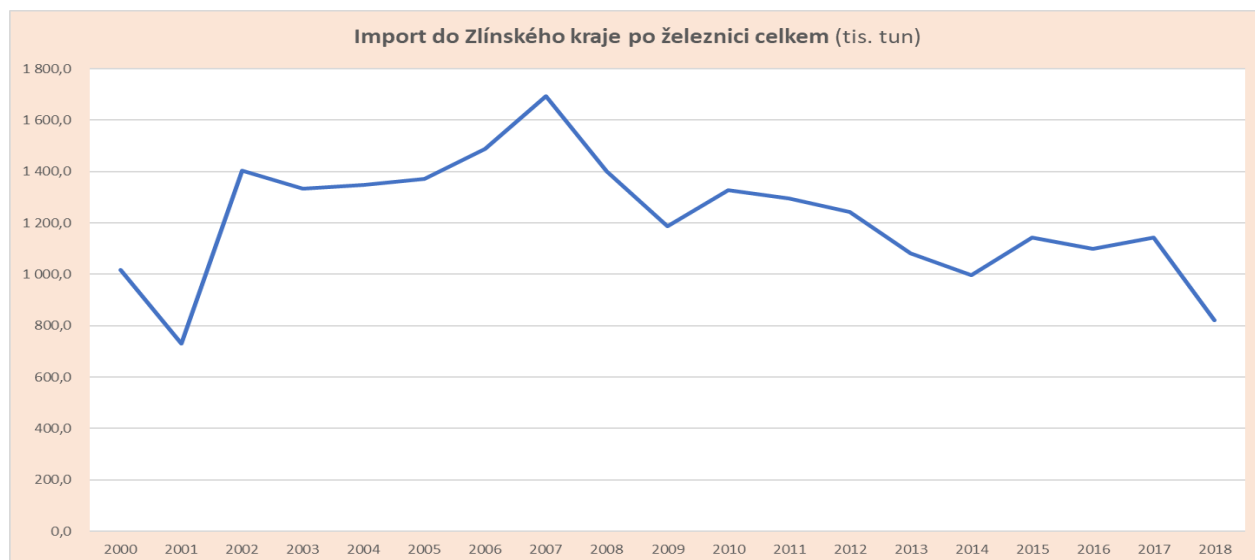


V importních přepravách do Zlínského kraje jsou nejvýznamnější kraje Ústecký a Moravskoslezský. Jedná se opět z větší části o přepravy chemických látek. Významným importním krajem byla také Praha, kde ale



došlo, stejně jako v exportu, ke značnému propadu v roce 2013, kdy se naopak posílila pozice Pardubického kraje. I na těchto datech ale vidíme, že jejich objemy v čase neustále klesají a trend v následujících letech bude obdobný.

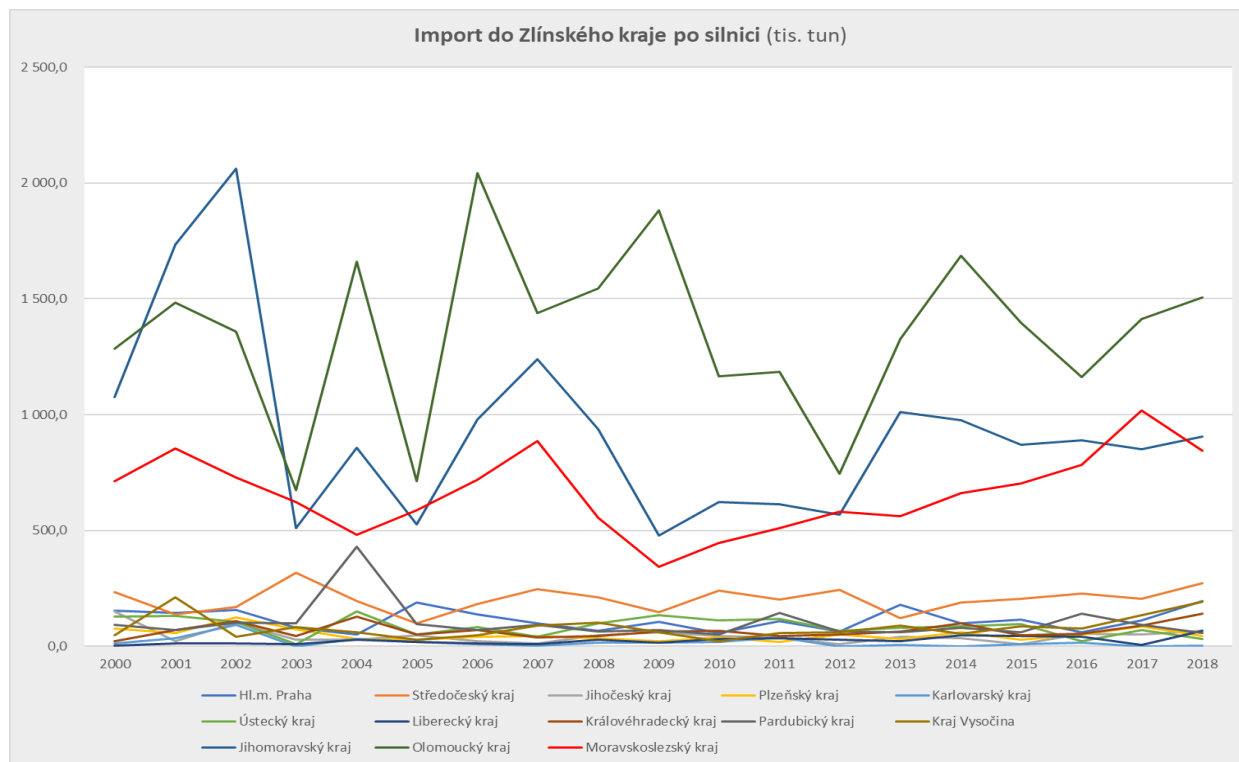
40/ Vývoj importu po železnici do Zlínského kraje



Zdroj 38: Ročenka dopravy MD ČR

I z celkových čísel je zřejmé, že objem přeprav od roku 2008 klesá a obrat nenastal ani s ekonomickým vzrůstem po roce 2013.

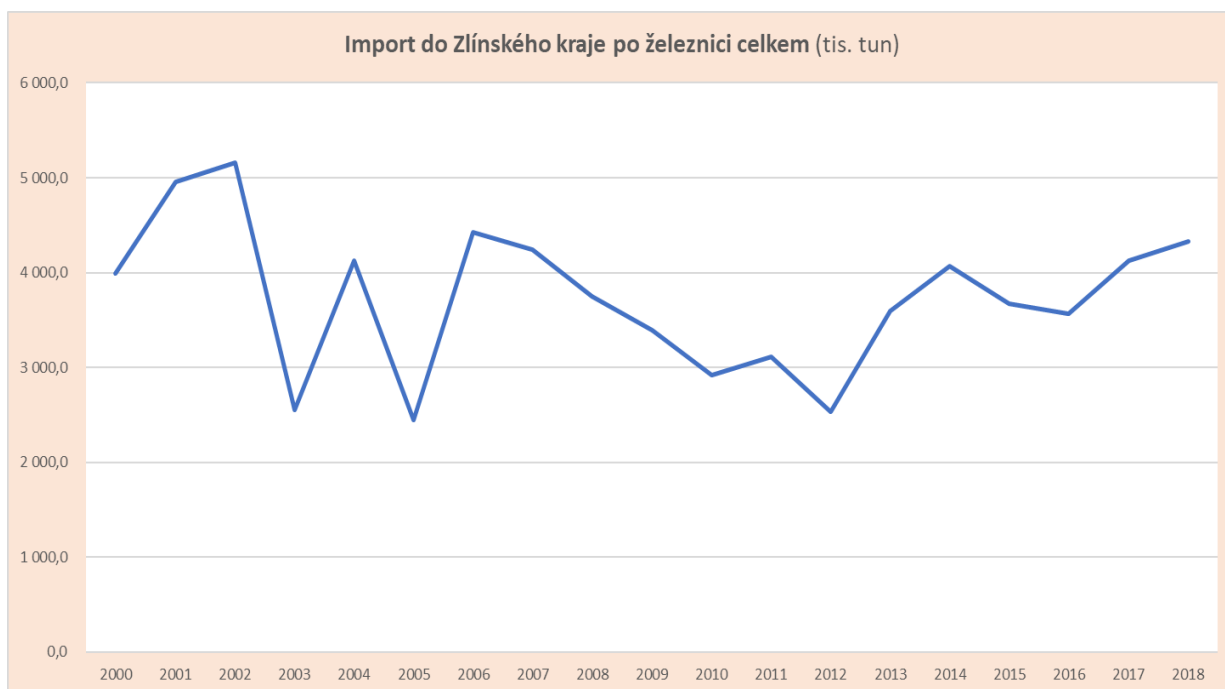
41/ Vývoj importu po silnici do Zlínského kraje



V silničním importu je situace obdobná jako v exportu. Nejvyšší objemy přeprav jsou z Olomouckého kraje, následují Jihomoravský a Moravskoslezský kraj. U většiny krajů je také vidět propad v roce 2005 a v krizových letech 2008–2013. Následně se objem přeprav začíná zvyšovat.

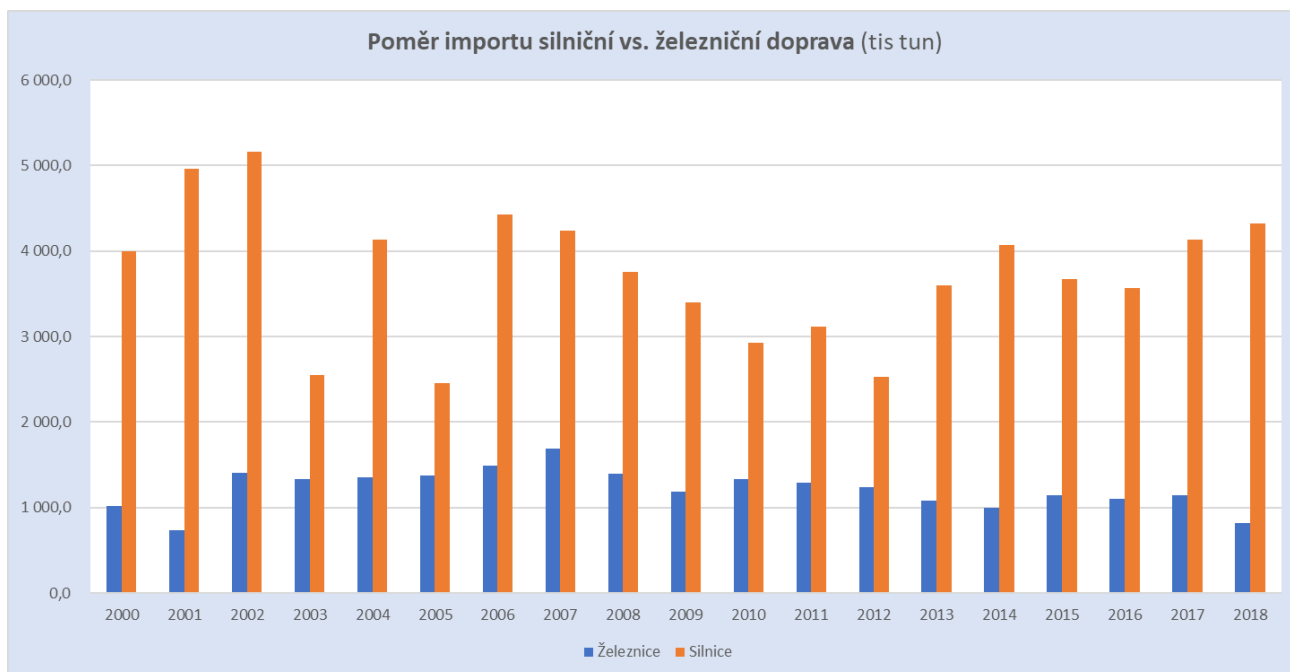


42/ Vývoj importu po železnici do Zlínského kraje celkem



Celkový objem přeprav se po krizi v posledních letech vrátil na původní hodnoty, lze očekávat i nadále mírný růst.

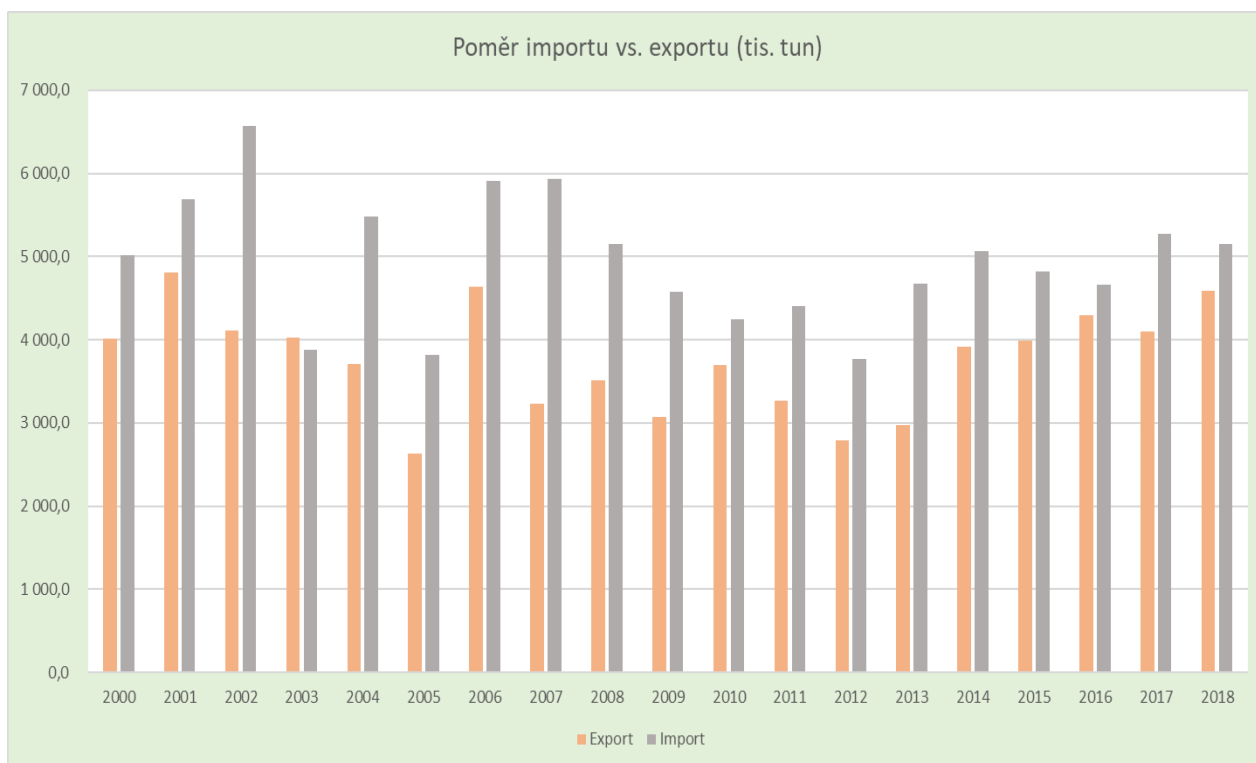
43/ Vývoj poměru importu do Zlínského kraje, silniční vs. železniční doprava



Taktéž u poměrného grafu mezi přepravními objemy realizovanými po silnici a železnici má silniční doprava násobně větší podíl na přepravovaných objemech.



44/ Vývoj poměru importu vs exportu ze Zlínského kraje

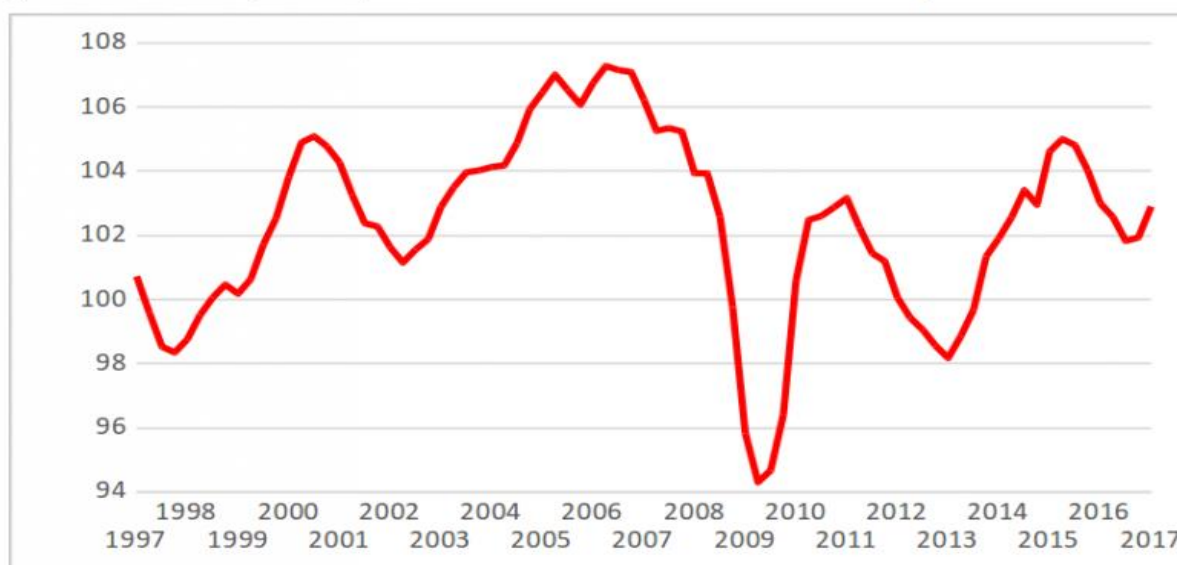


Všechny předcházející grafy je možné dát také do kontextu vývoje HDP od roku 2000, kdy lze sledovat závislosti jednotlivých ukazatelů na ekonomické situaci ČR, kdy mnohé výkony zejména nákladní dopravy korelují s makroekonomickou situací ČR.

45/ Vývoj HDP v letech 1997–2017

Vývoj HDP ČR

(meziroční index, reálně, očištěno o sezónnost a kalendářní vlivy)



Pramen: ČSÚ

Zdroj 43: ČSÚ



Následující data charakterizují druhy přepravovaných komodit, jednotlivá místa nakládek, vykládek a také množství tranzitu přes hraniční přechody.

Nejvýznamnější položku, co do počtu přepravených vozů, které jsou naloženy ve Zlínském kraji, tvoří kontejnerová doprava z terminálu v Lípě nad Dřevnicí, která v posledních letech tvoří přibližně polovinu všech naložených vozů ve Zlínském kraji. Mezi další významné komodity, které jsou ze Zlínského kraje přepravovány po železnici, patří zejména přepravy dřeva, chemických látek a odpadního šrotu.

Objem přeprav z kontejnerového terminálu v Lípě nad Dřevnicí má za posledních šest let stoupající tendenci a tento trend bude s největší pravděpodobností pokračovat i do budoucna. V roce 2019 se tento terminál podílel 60 procenty všech přeprav vedených ze Zlínského kraje. Kombinovaná doprava bude do budoucna díky své ekologičnosti, kdy je významná část přepravy jednotky vykonávána po železnici, a zvyšujícímu se počtu intermodálních jednotek, dostupnější a žádanější. Význam tohoto druhu dopravy do budoucna tedy ještě vzroste. Toto však nese i rizika v podobě zvýšené zátěže na přílehlou silniční síť, jelikož bude větší počet přepravních jednotek rozváženo do okolí terminálu. Na druhé straně ovšem dojde k úbytku intenzit na jiných trasách v rámci kraje, odkud budou tyto přepravy převedeny.

U přeprav dřeva, které se podílí na celkovém objemu přibližně z 20 procent, je predikce vývoje značně závislá na objemu těžby, která má souvislost na více faktorech, které se mohou v průběhu několika let výrazně změnit. Zejména se jedná o napadání porostu kůrovcem, kdy je nutné napadené dřevo co nejdříve odtěžit. V tomto ohledu bude docházet ke změnám míst nakládek podle aktuálních potřeb. Omezujícím faktorem ovšem bude postupné rušení nakládkových míst ze strany ČD Cargo, které postupně omezuje počet míst zejména na méně významných lokálních tratích, kde ovšem tyto přepravy většinou představují jediný druh přeprav. Mezi nejvýznamnější místa nakládek v posledních letech patří zejména stanice na trati 280, 281, 303 a 305. Konkrétně se jedná o stanice Bystřice pod Hostýnem, Rožnov pod Radhoštěm, Rajnochovice, Zdounky, Valašské Meziříčí a další.

Tabulky jednotlivých komodit a další ukazatele nákladní železniční dopravy jsou obsahem Přílohy 2.

U třetí nejvýznamnější komodity, odpadního šrotu, je vidět postupný pokles objemu přepravených vozů i procentuálního zastoupení. K nejvýznamnějším stanicím v tomto směru se řadí stanice Vsetín, Valašské Meziříčí, Staré Město u Uherského Hradiště a Tlumačov.

Přepravy chemických látek nejsou v celkovém objemu přepravených vozů nejvýznamnější, je však z hlediska bezpečnosti a ekologie nutné na tyto přepravy brát zřetel a vynaložit maximální úsilí, aby tyto přepravy byly v co největší míře uskutečňovány po železnici, kde je riziko nehod a následných ekologických zátěží výrazně nižší než u silničních přeprav. Klesající trend by byl v tomto ohledu velmi negativní. Ve Zlínském kraji se nachází dva významné závody: DEZA ve Valašském Meziříčí a sdružení chemických závodů v Chropyni. Tabulka počtu naložených vozů ve významných stanicích je obsahem Přílohy 2.

Ve Zlínském kraji se nachází dva železniční hraniční přechody se Slovenskem – v Horní Lidči a Vlárském průsmyku. Drtivá většina přeprav se uskutečňuje přes přechod v Horní Lidči.

Objem přeprav má v posledních šesti letech klesající trend, a to i přesto, že na dálkových relacích objem nákladní dopravy setrvale stoupá. U přeprav ve směru ČR – Slovensko se jedná o pokles mezi lety 2014 a 2019 o čtvrtinu, v opačném směru je pokles přibližně o 15 %. Většina těchto přeprav je tranzitních. Nejvýznamnější komodity ve směru ČR – Slovensko jsou přepravy uhlí (20 %), dřeva (10 %) a vyrovnávkových prázdných vozů (45 %). Za zmínku stojí i absolutní i relativní pokles u přeprav v rámci kombinované dopravy, kdy podíl přeprav v roce 2014 činil téměř 17 %, ale v roce 2019 již pouhých 4 %. Pokles je zapříčiněn špatnou infrastrukturou navazujících ukrajinských železnic a zdoluhavým procesem přeshraničního transferu na hraničním přechodu Slovensko – Ukrajina, Čierna nad Tisou/Čop. Ostatní proudy kombinovaných přeprav v tomto směru jsou minimální a jedná se zejména o kusové zásilky do terminálu Haniska. Jak již bylo zmíněno, v opačném směru (Slovensko – ČR) je pokles méně výrazný. Celkový přehled objemu přepravy nákladů plynoucích přes hraniční přechody je uveden v tabulkách v Příloze 2.



Opět se jedná z drtivé většiny o tranzitní přepravy, které nemají cíl ve Zlínském kraji. Přepravám v tomto směru dominují vozy s výrobky ze železa z U. S. Steel Košice (25 %), dále výrobky chemického průmyslu (11 %), přeprava osobních automobilů (12 %) a kontejnerová přeprava (7 %). Přibližně třetinou se na objemech podílí vyrovnávková přeprava vozů.

V oblasti dovozu komodit do Zlínského kraje je opět nejvýznamnější přeprava kontejnerů do terminálu Lípa nad Dřevnicí. Dalšími komoditami je uhlí a výrobky chemického průmyslu.

I v dovozu si své postavení v posledních letech upevňuje kontejnerová přeprava, která se podílí na celkovém množství necelými 50 % a lze předpokládat, že tento trend bude i nadále rostoucí. Naopak ostatní komodity většinou stagnují nebo mírně klesají. Dovoz uhlí bude mít v následujících letech klesající tendenci s postupným přechodem spotřebitelů na ekologičtější formy výroby. Opět i zde je důležité sledovat vývoj v oblasti přeprav chemických látek, které je z hlediska bezpečnosti žádoucí v maximální míře realizovat po železnici.

Vývoj objemu nákladní železniční dopravy na jednotlivých tratích

Výše uvedená data korespondují s daty poskytnutými Správou železnic, která uvádějí výkony v nákladní dopravě na jednotlivých tratích. Výkony jsou udávány v hrubých tunových kilometrech (hrtkm), což je jednotka hrubého výkonu hnacích vozidel a charakterizuje celkový objem dopravní činnosti. Do propočtu vstupuje nejen hmotnost přepravovaných věcí, ale i hmotnost vlastního železničního vozu bez hnacího vozidla.

46/ Výkon na trati 280

trat' 280 Valašské Meziříčí - Horní Lideč st.hr.

Rok	Výkon (hrtkm)	Délka úseku (km)
2014	224 859 000	44,2
2015	215 685 293	
2016	148 579 900	
2017	184 138 885	
2018	179 971 402	
2019	179 451 585	

Na trati 280 je patrný pokles, který koresponduje s poklesem počtu přepravených vozů v tranzitním směru ČR – Slovensko popsaném výše. Pokles je způsoben také postupnou modernizací této tratě, která snižuje po dobu prací propustnost. Po dokončení modernizace by měl začít opět dopravní výkon stoupat.



47/ Výkon na trati 281

trať 281 Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm

Rok	Výkon (hrtkm)	Délka úseku (km)
2014	1 058 741	13,5
2015	681 406	
2016	1 240 672	
2017	1 664 361	
2018	1 429 710	
2019	589 958	

48/ Výkon na trati 282

trať 282 Vsetín-Bečva - Velké Karlovice

Rok	Výkon (hrtkm)	Délka úseku (km)
2014	1 447 083	24,5
2015	1 056 207	
2016	1 054 884	
2017	779 755	
2018	663 078	
2019	402 446	

Výkony na těchto dvou lokálních tratích jsou z větší části závislé na přepravě dřeva. S postupným úbytkem nakládacích míst na trati 282 je patrný i pokles výkonů, které se přesouvají na jiná nákladiště na trati č. 280.

49/ Výkon na trati 303

trať 303 Valašské Meziříčí - Kojetín

Rok	Výkon (hrtkm)	Délka úseku (km)
2014	14 218 153	61,0
2015	15 519 303	
2016	16 808 624	
2017	14 391 998	
2018	17 503 048	
2019	15 680 429	

Výkony na trati č. 303 jsou poměrně stabilní. Na trati se nachází několik nakládkových míst dřeva (Bystřice pod Hostýnem, Rajnochovice) a také se nachází ve stanici Osíčko sklad petrochemických látek, který je pravidelně zásoben po železnici. Na této trati se do budoucna předpokládá setrvalý stav.



50/ Výkon na trati 305

trať 305

Kroměříž - Zborovice

Rok	Výkon (hrtkm)	Délka úseku (km)
2014	807 985	16,6
2015	578 066	
2016	543 798	
2017	765 793	
2018	632 794	
2019	579 000	

Tato trať je svými výkony závislá na přepravách dřeva, a to zejména z nákladíště Zdounky. Pokud tyto přepravy nebudou do budoucna realizovány, přijde trať o většinu výkonů.

51/ Výkon na trati 331

trať 331

Otrokovice - Vizovice

Rok	Výkon (hrtkm)	Délka úseku (km)
2014	30 288 313	24,6
2015	31 285 121	
2016	31 659 273	
2017	31 380 974	
2018	31 897 172	
2019	32 661 158	

Jelikož se na této trati nachází terminál kombinované dopravy, je tato trať pro region klíčová a také přepravní výkony jsou tomu odpovídající. Jedná se o nejvytíženější trať v regionu mimo hlavní tranzitní tahy. Vzhledem k předpokládané modernizaci a elektrifikaci lze předpokládat, že v budoucnu dojde k dalšímu navýšení výkonů.

52/ Výkon na trati 341

trať 341

Staré Město u U.H. - Vlárský průmysk st.hr.

Rok	Výkon (hrtkm)	Délka úseku (km)
2014	4 739 557	69,7
2015	4 230 590	
2016	4 879 203	
2017	5 325 822	
2018	5 981 263	
2019	4 513 999	

Tato trať se svým charakterem řadí mezi tratě celostátního významu. Jelikož se ovšem v tomto regionu nenachází žádný významný výrobní podnik ani jiný zdroj či cíl přeprav, jsou výkony na této trati velmi malé a z větší části se jedná o přepravu dřeva.



1.8 SWOT analýza kapitoly Charakteristika poptávky po mobilitě

Z pohledu vyjíždky a dojíždky je zřejmá silná závislost ZK na pracovních příležitostech za hranicemi kraje. Již dnes je patrná velmi silná dojíždka do Brna a Prahy, u kterých lze předpokládat, že se bude i nadále díky zlepšujícímu se spojení zvyšovat.

Ze zjištění kapitoly Charakteristika poptávky po mobilitě plyne, že jednou z největších záporných stránek je trvale klesající počet cestujících ve veřejné dopravě. V posledních 10 letech klesaly počty cestujících jak v autobusové linkové dopravě, tak v železniční regionální dopravě, a to i přesto, že mobilita obyvatelstva se v kontextu obecného trendu neustále zvyšuje. Tento zvýšený pohyb obyvatel se promítá do rychle se zvyšujícího zatížení silnic zejména v zázemí sídelních aglomerací.

K vyšší zátěži zejména tranzitních silnic přispívá i absence dálniční sítě v podobě D49 a D55, které se po dostavbě stanou přirozenou páteří kraje jak v severojižním, tak ve východozápadním směru. Jak vyplynulo z dopravně-sociologického šetření, je slabá poptávka po veřejné dopravě způsobena z velké části i nevyhovující nabídkou spojů, které podle názorů velké většiny respondentů nereflktují jejich potřeby. Zároveň z průzkumu vyplynulo, že současná cena jízdného není vnímána jako bariéra. To je do velké míry překvapivé zjištění, protože zejména jízdné dopravce ČSAD Vsetín dlouhodobě patří k nejvyšším v celé ČR. Zároveň z důvodu neexistence dlouhodobých jízdenek nemohou pravidelní cestující využít slev, které jsou běžné v ostatních krajích.

Jako významný úspěch lze hodnotit dlouhodobě se snižující počet smrtelných a těžkých nehod na silnicích, kdy se daří naplňovat Strategii bezpečnosti silničního provozu ZK.

Silné stránky:

- ⇒ Velký podíl denně dojíždějících do zaměstnání – optimální pro organizaci veřejné dopravy
- ⇒ Zhruba polovina obyvatel ZK má pevnou pracovní dobu, což představuje dobré podmínky pro organizování hromadné dopravy
- ⇒ Nízká míra automobilizace
- ⇒ Multimodální terminál Lípa nad Dřevnicí
- ⇒ Trvale se snižující počet smrtelných nehod a nehod s těžkým zraněním

Slabé stránky:

- ⇒ Vysoká míra vyjíždky mimo území ZK (zejména Praha a Brno).
- ⇒ Velmi slabé spojení se Slovenskem.
- ⇒ Trvalý nárůst IAD zejména v zázemí velkých měst a na tranzitních komunikacích
- ⇒ Trvale klesající počet cestujících v regionální autobusové i vlakové dopravě.
- ⇒ Nevyhovující spojení regionů se krajským městem Zlínem.
- ⇒ Velmi malý podíl nákladní železniční dopravy na celkovém modal splitu nákladní dopravy.
- ⇒ Absence D55 znamenající zhoršené životní podmínky pro obyvatele obcí ležících na I/55.

Příležitosti:

- ⇒ Zavedení IDS a zvýšení efektivity veřejné dopravy.
- ⇒ Další rozvoj podmínek pro cyklistiku jako prostředku k cestě do zaměstnání.
- ⇒ Zvýšení atraktivity železnice pro modernizace tratě Otrokovice – Vizovice a postupné zvyšování počtu cestujících v příměstské dopravě.
- ⇒ Odvedení tranzitní dopravy z komunikace mezi Otrokovicemi a Zlínem po dobudování dálničního úseku D49 Hulín – Fryšták.
- ⇒ Rozvoj carsharingu.



Hrozby:

- ⇒ Nezavedení změn v organizaci veřejné dopravy a pokračující úbytek cestujících.
- ⇒ Nedostatek finančních prostředků na investice do veřejné dopravy z důvodu jiných priorit kraje.
- ⇒ Další zdržení v dobudování klíčových dálnic pro ZK D46 a D55.



2. Pozemní komunikace

2.1 Silniční síť Zlínského kraje

Silniční infrastrukturu kraje lze základně rozdělit na dálnice a silnice I. třídy, které jsou ve správě státu skrze Ředitelství silnic a dálnic, a silnice II. a III. třídy, jež spravuje Zlínský kraj. Následující tabulka podává přehled délky pozemních komunikací na území Zlínského kraje s délkou železnic a vodních cest.

53/ Infrastruktura Zlínského kraje

rok	Železnice	Silnice			Vodní cesty
			z toho I. třídy	z toho dálnice	
2000	332,0	2 106,0	321,0	0,0	0,0
2001	338,0	2 110,0	325,0	0,0	0,0
2002	338,0	2 110,0	326,0	0,0	0,0
2003	343,0	2 110,0	327,0	0,0	0,0
2004	358,0	2 121,0	337,0	0,0	0,0
2005	358,0	2 116,0	337,0	0,0	0,0
2006	358,0	2 121,0	341,0	3,0	0,0
2007	358,0	2 116,0	341,0	3,0	0,0
2008	358,0	2 113,0	339,0	10,0	0,0
2009	358,3	2 114,7	341,5	10,3	35,1
2010	358,7	2 127,4	358,1	28,5	35,1
2011	358,7	2 128,2	358,6	33,1	35,1
2012	358,7	2 123,2	358,6	33,1	35,1
2013	358,7	2 136,0	358,5	33,1	35,1
2014	358,7	2 125,2	359,3	33,1	35,1
2015	358,7	2 124,8	359,3	33,1	36,0
2016	358,7	2 109,1	344,0	33,1	36,0
2017	358,7	2 105,6	344,4	33,1	36,0
2018	359,1	2 105,4	344,4	33,1	36,0

Pozn.: do roku 2015 existovala kategorie „rychlostní silnice“, která byla od roku 2016 sloučena s kategorií „dálnice“. Výše uvedená tabulka obě kategorie počítá ve všech letech.

V důsledku krajinného rázu kraje, který je ve velké části kraje velmi členitý, a je tedy obtížnější na budování infrastruktury, má ve srovnání s ostatními kraji Zlínský kraj řidší silniční dopravní síť. Přesto lze konstatovat, že míra vybavenosti komunikacemi mezi jednotlivými obcemi je dobrá a není limitující pro dopravní dostupnost napříč krajem.

Nejdůležitější změnou, která je pro Zlínský kraj významná, je postupné napojení na dálniční síť. Do roku 2007 nebyl v kraji jediný kilometr dálnic, až od roku 2008 dochází k postupnému prodlužování dálnice D1 a D55 ve směru od Brna. V současné chvíli je celková délka dálnic v kraji 33 km. Rozvoj sítě je předpokládán i nadále, a to zejména na D55 ve směru z Otrokovic ke Starému Městu u Uherského Hradiště.

Zlínský kraj má silniční síť o celkové délce 2 138,5 km, z toho 33,1 km jsou dálnice a 344,4 km jsou silnice I. třídy (podrobněji viz tabulka 54). Silniční síť zajišťuje poměrně dobré spojení s Jihomoravským, Olomouckým a Moravskoslezským krajem a se Slovenskem. Rozložení silnic podle délky mezi jednotlivé okresy je rovnoměrné.

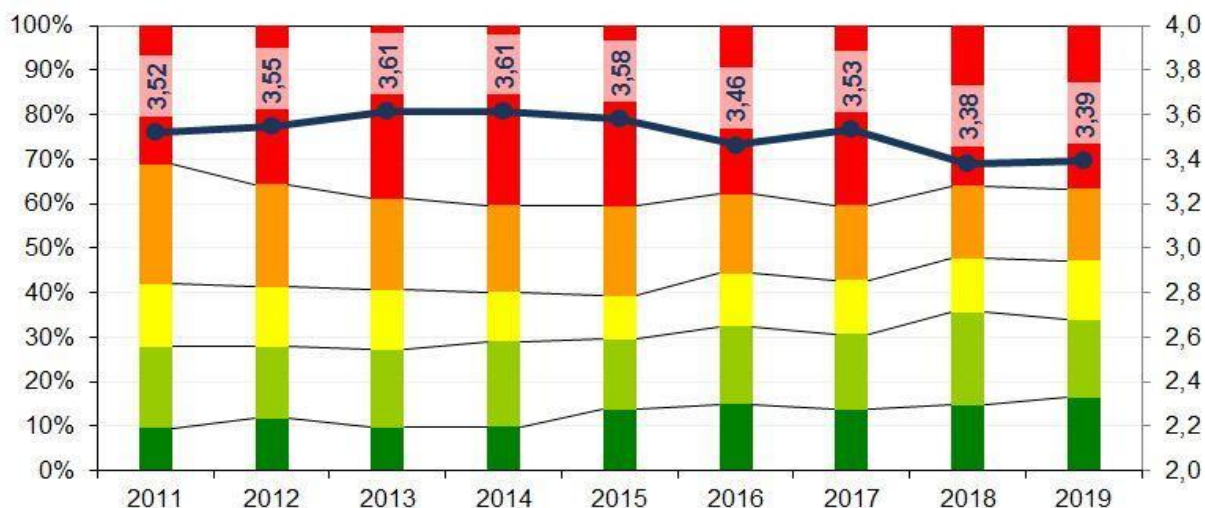


54/ Přehled silnic Zlínského kraje (stav k 31. 12. 2018)

Okres	Dálnice [km]	I. třídy [km]	II. třídy [km]	III. třídy [km]	Celkem [km]
Kroměříž	24,211	29,136	169,995	334,554	557,896
Uherské Hradiště		125,545	122,957	274,038	522,540
Vsetín		115,486	83,525	306,776	505,787
Zlín	8,866	77,567	134,954	334,346	555,733
Kraj celkem	33,077	344,416	511,282	1 249,714	2 138,489

Dle hodnocení stavu vozovek II. a III. třídy ve Zlínském kraji k 30. 9. 2019 činí známka průměrného celokrajského hodnocení pro rok 2019 na pětibodové stupnici 3,39 (viz Obrázek 55). V porovnání s předchozími roky dochází k mírnému zlepšení, které je dáno zejména počtem nově opravených silnic, jejichž počet se ve Zlínském kraji zvyšuje.

55: Vývoj stavu povrchu vozovek v letech 2011–2019



Posouzení stavu vozovek pro plánování údržby – metodika Ministerstva dopravy ČR:

Vyhodnocování a sledování stavu povrchu vozovek se provádí metodou "pomalu jedoucího vozidla" se záznamem dat do počítače, a to na základě parametrů provozní způsobilosti (viz dále). Měřící vozidlo je vybaveno výstražným zařízením a snímačem ujeté vzdálenosti napojeným na tachometr automobilu a na notebook. Přesnost takto měřené délky lze měřit na 0,1 metru s přípustnou chybou zařízení 1m/1km.

O stavu povrchu pozemní komunikace vypovídá klasifikace, která je vázána na technický předpis TP 87. Klasifikace vychází z takzvaných parametrů provozní způsobilosti:

- hodnocení protismykových vlastností a textury
- měří se dvěma odlišnými metodami pro vozovky s rychlostí do 50 km/h (v obcích) a pro vozovky s rychlostí nad 50 km/h s různými součiniteli tření (při brzdění)

hodnocení podélné nerovnosti povrchu vozovky (například vyjeté koleje, hloubka vody v nich)

- hodnocení příčné nerovnosti povrchu vozovky
- normováno mezinárodním indexem nerovnosti a mírou nerovnosti
- ostatní poruchy
- (výtluky, poklesy atd.)

Jednotlivé parametry provozní způsobilosti se hodnotí číselnými klasifikačními stupni 1-5. Číselné klasifikační stupně mají návaznost na bezpečnost a komfort silničního provozu a mají různé využití při posuzování vozovky, návrhu a provedení údržby nebo opravy.

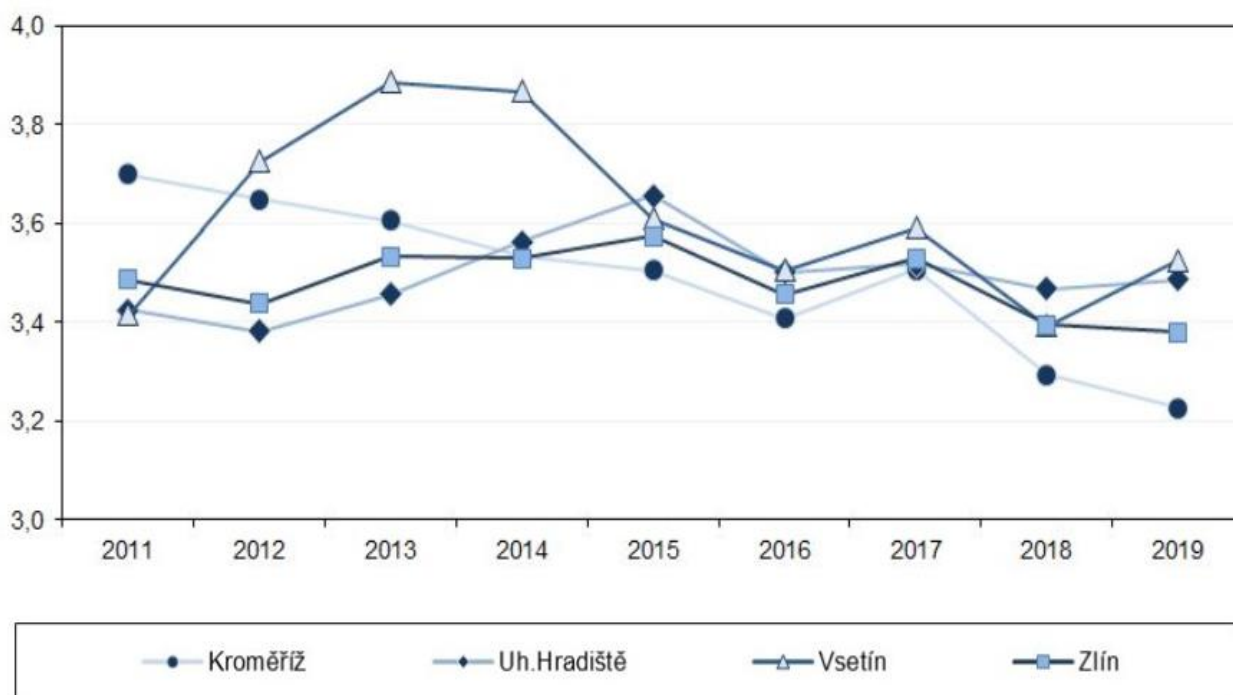
- 1 nebo 2 – nová vozovka, parametry kontrolní zkoušky u nové stavby,
- 2 nebo 3 – pro konec záruční doby na nově vystavěnou vozovku,
- 3 nebo 4 – pro kontrolu stavu v průběhu užívání, běžná údržba, při 4 se vymýšlí zadání údržby,
- 4 nebo 5 – vozovka nesplňuje požadavky, je potřeba provést velkou údržbu nebo opravy, je potřeba dopravní značení.

Při podrobnějším hodnocení jednotlivých okresů kraje je zřetelně vidět dlouhodobý trend zlepšující se kvality silnic u okresu Kroměříž, který přestože v roce 2011 vykazoval nejhorší průměrnou kvalitu silnic, v roce 2018 a 2019 jsou na jeho území silnice ve správě Zlínského kraje v nejlepšímu stavu. Lze se domnívat, že podíl na tomto stavu má nejen rovinatý povrch okresu, který není v zimních měsících nutné tolik udržovat a není tolik zatížen klimatickými podmínkami. Svůj vliv může mít i lidský faktor v podobě dobré správy místního pracoviště ŘSZK v Kroměříži.

Dynamický vývoj hodnocení na pětistupňové klasifikaci prodělal také okres Vsetín. Mezi lety 2011 až 2013 je patrné relativně velké zhoršení kvality silnic, jehož příčinou mohl být nadprůměrně deštivý rok 2012, který s sebou následně přinesl ničivé povodně. Velký srážkový úhrn a následné povodně mohly mít za následek zhoršení kvality silnic právě na Vsetínsku, pro které je typické velké množství drobných toků, jejichž zvýšená hladina a tekoucí voda mohla zhoršující stav silnic urychlit (podemletí silnic, sesuvy zdejších svahů, nestabilní podklad, zvětšení trhlin a výmolů apod.)

Všechny okresy se obecně postupně v průběhu minulých let zlepšovaly a v hodnocení kvality směřují k podobnému výsledku. V rámci oprav silniční infrastruktury ve Zlínském kraji je zde ze strany ŘSZK patrná konvergentní politika, která postupně srovnává rozdíly v kvalitě silniční infrastruktury, na čemž se do velké míry podepisuje schopnost hospodařit a úspěšně čerpat Evropské dotace (viz dále).

56/ Vývoj průměrného hodnocení kvality silnic dle okresů Zlínského kraje





57/ Stav povrchu vozovek v roce 2019 podle okresů

Okres	Výborný [km]	Dobrý [km]	Vyhovuj. [km]	Nevyhov. [km]	Havarij. [km]	Celkem [km]	Průměrné hodnocení
Kroměříž	107	105	44	65	184	506	3,23
Uherské Hradiště	55	63	63	67	149	397	3,49
Vsetín	56	55	61	62	155	390	3,53
Zlín	70	87	64	92	157	471	3,38
Celkem	288	310	232	286	646	1764	3,39

V kraji je evidováno 288 kilometrů silnic II. a III. třídy ve výborném stavu (1), 310 kilometrů ve stavu dobrém (2) a 232 kilometrů ve stavu vyhovujícím (3). Celkem mají silnice II. a III. třídy ve Zlínském kraji délku 1 764 km.

Dle interního komentáře ŘSZK je nejhorší situace charakteristická pro periferní oblasti správních obvodů obcí s rozšířenou působností Kroměříž a Valašské Klobouky. Významné rozdíly jsou především mezi silnicemi II. třídy, které se neustále zlepšují díky finanční podpoře EU (ROP a IROP), a silnicemi III. tříd, které jsou závislé výhradně na dotacích krajského rozpočtu a také státu (SFDI). Tento stav je logický, jelikož se ŘSZK soustředí zejména na údržbu a opravy silnic, které jsou více zatížené dopravou, což jsou logicky úseky ve vnitru kraje, zpravidla v zázemí větších měst. Paradoxní je, že okres Kroměříž má sice nejvyšší podíl silnic v havarijním stavu, avšak díky velkému podílu těch ve výborném stavu je celkový průměr okresu nejlepší v celém kraji.

Mosty

58/ Stav mostů v roce 2019 podle okresů

Okres	Bezvadný	Velmi dobrý	Dobrý	Uspokojivý	Špatný	Velmi špatný	Havarijní
Kroměříž	26	68	34	30	21	7	0
Uherské Hradiště	22	37	30	62	27	8	0
Vsetín	80	76	51	39	66	36	0
Zlín	35	43	53	83	40	7	0
Celkem	163	224	168	214	154	58	0
% z celku mostů	17 %	23 %	17 %	22 %	16 %	6 %	0 %

Pozitivním faktem je zjištění, že z celkového počtu téměř 1000 silničních mostů ve Zlínském kraji nebyl v roce 2019 žádný most v havarijním stavu, pouze 6 % všech mostů bylo ve velmi špatném stavu, což lze považovat za dobrý výsledek v podobě dobře investovaných prostředků na opravy mostů ve Zlínském kraji.

Z celkových 58 mostů ve velmi špatném stavu se 36 nachází v okrese Vsetín. Tento vysoký podíl může být zapříčiněn méně stabilními klimatickými podmínkami s nižšími teplotami a četnějšími srážkami v členitějším hornatém reliéfu oproti zbylým okresům s více či méně nížinatým typem reliéfu. Tyto klimaticky nevýhodné podmínky mohou způsobovat četnější technické závady na mostech. Méně časté opravy mostů na Vsetínsku vyplývají také z periferního charakteru okresu s fyzicko-geografickými bariérami, ve kterých jsou případné opravy mostů technicky náročnější. V okrese Uherské Hradiště jsou mosty více či méně v průměrném uspokojivém stavu, naopak v Kroměříži a ve Zlíně se projevuje dominantní efekt větších regionálních center s vyspělou silniční sítí. Pozitivní efekt na řádné opravy mostů v okresech Kroměříž a Zlín má i přímé napojení těchto okresů na dálnici D1, či v případě okresu Zlín i reprezentativní charakter krajského centra v kombinaci s přítomností rozhodujících správních institucí ve městě Zlín.



59/ Rozdělení silnic podle správců (stav k 1. 7. 2018)

Okres	Dálnice a silnice I. třídy [km] (ŘSD)	Silnice II. a III. třídy [km] (ŘSZK)
Kroměříž	53,347	504,549
Uherské Hradiště	125,545	396,995
Vsetín	115,486	390,301
Zlín	86,433	469,300
Kraj celkem	377,493	1 760,996

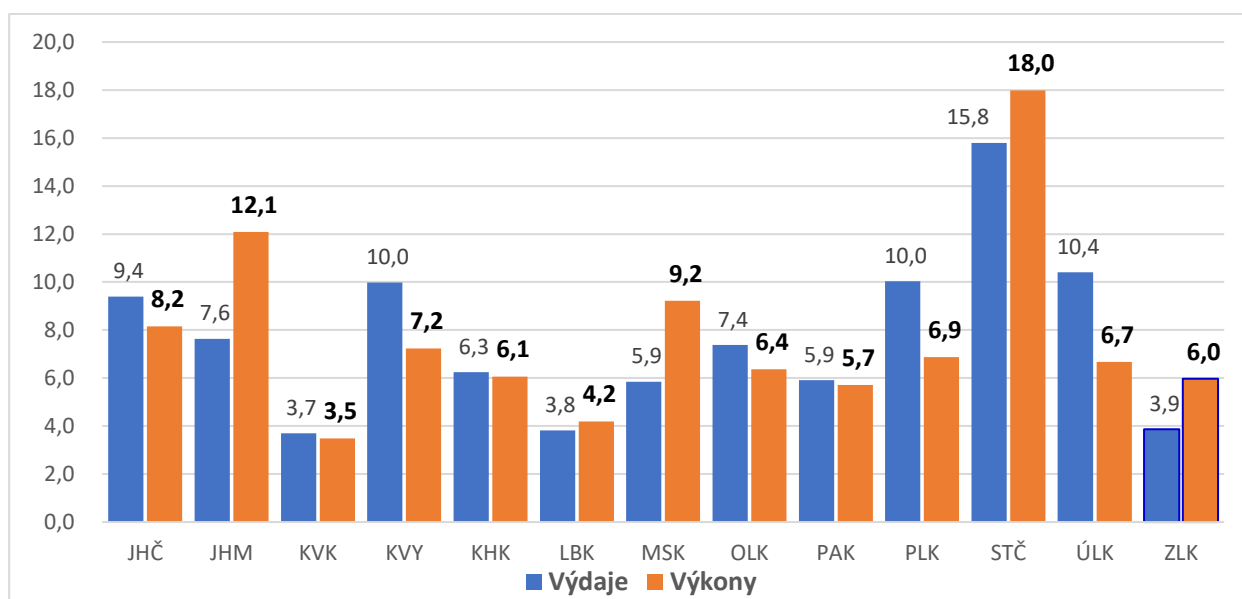
Zhodnocení silničních komunikací Zlínského kraje v celorepublikovém kontextu

60/ Základní charakteristiky krajů ČR k tématu správy silnic (stav k 1.1.2020)

Porovnání krajů - Infrastruktura								
Kraj	Silnice celkem (km)	Dálnice (km)	Silnice I.tř. (km)	Silnice II.tř. (km)	Silnice III.tř. (km)	Rozloha kraje (km ²)	Počet obyvatel (tis.)	Příjem 2019 (mil. Kč)
Středočeský kraj	9632,9	351,3	663,2	2384,9	6233,5	11015,0	1369,3	33784,0
Jihočeský kraj	6155,6	74,5	647,8	1626,5	3806,8	10057,0	642,1	18776,6
Plzeňský kraj	5126,3	109,2	415,2	1494,4	3107,5	7561,0	584,7	15326,0
Karlovarský kraj	2058,2	37,5	183,5	473,0	1364,2	3314,0	294,9	8368,9
Ústecký kraj	4228,9	94,8	489,7	897,1	2747,3	5335,0	820,8	21012,0
Liberecký kraj	2417,1	4,6	348,4	482,9	1581,2	3163,0	442,4	11342,3
Královéhradecký kraj	3742,1	20,9	438,7	894,3	2388,2	4759,0	551,0	15529,3
Pardubický kraj	3590,4	13,4	458,6	912,6	2205,8	4519,0	520,3	13860,4
Kraj Vysočina	5070,1	92,5	428,2	1626,1	2923,3	6796,0	509,3	15193,5
Jihomoravský kraj	4446,5	160,3	427,9	1467,8	2390,5	7195,0	1187,7	26242,7
Olomoucký kraj	3599,7	139,7	351,0	936,9	2172,1	5267,0	632,0	16863,8
Zlínský kraj	2136,7	33,1	333,5	511,4	1258,7	3963,0	582,9	14360,4
Moravskoslezský kraj	3479,9	100,2	630,4	847,4	1901,9	5427,0	1203,3	27879,5
Celkem	55684,4	1232,0	5816,1	14555,3	34081,0	78371,0	9340,7	238539,4

Tabulka výše přehledně znázorňuje porovnání krajů z hlediska infrastruktury. Jak už bylo zmíněno výše, údaje o délce silnic Zlínského kraje v tomto srovnání jsou poplatné jeho rozloze a počtu obyvatel. Zlínský kraj je rozlohou jeden z nejmenších krajů Česka, což se promítá do ostatních údajů v tabulce. Nejkratší celková délka silnic, obzvláště pak zvýšený podíl přítomnosti silnic I. tříd, znamená pro kraj relativní výhodu na vynaložených prostředcích na opravy silnic II. a III. tříd, stejně tak znamená nejlepší podmínky pro vynaložení ušetřených prostředků do jiných sfér krajské správy.

61/ Srovnání podílu dopravních výkonů v krajích a podílů výdajů krajů na silnice



Zdroj: Hodnoty jsou stanoveny: dopravní výkony = podíl jednotlivých krajů na celkových dopravních výkonech ČR za 13 krajů (Silniční databanka); výdaje krajů = podíl jednotlivých krajů na celkových výdajích krajů na silnice (bez výdajů hrazených z dotací) z údajů z Monitoru a z podkladů krajů.

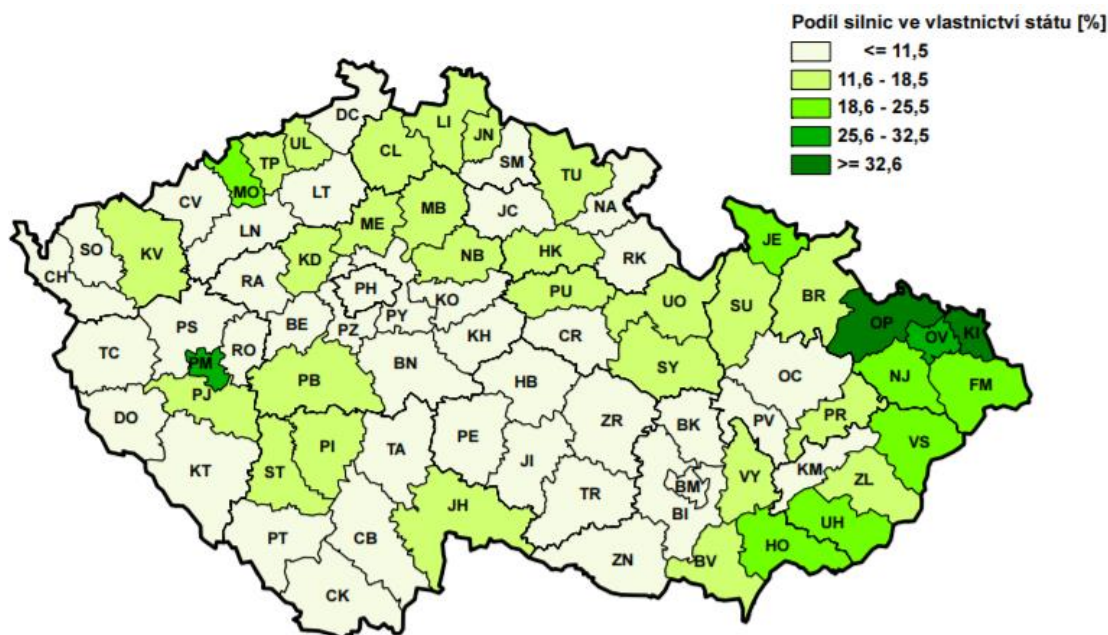
Lépe je výhoda Zlínského kraje v ušetřených prostředcích na opravy silnic patrná z tabulky výše, která porovnává poměrově kraje Česka z hlediska přepočtů rozlohy, počtu obyvatel a rozpočtu na délku silnic II. a III. tříd, které kraje spravují. V případě rozlohy přepočtené na kilometr krajské silnice je zřejmá výhoda Zlínského kraje v území, které musí ŘSZK spravovat. Zde mohou být ušetřeny finanční prostředky za menší spravovanou plochu silnic II. a III. tříd, menší nájezdy údržbářských vozů. Finanční prostředky Zlínský kraj šetří díky využívání státem spravovaných silnic I. tříd a dálnic, jako je například spojení dvou největších krajských měst Kroměříže se Zlínem dálnicemi D1 a D55 nebo statní silnice I. třídy mezi mikroregionálními centry Valašské Klobouky, Vsetín, Rožnov pod Radhoštěm, Valašské Meziříčí, Uherské Hradiště a Uherský Brod. Velkou část rozlohy ZK pokrývají lesy, vrchoviny a pohoří, což znamená nižší počet kilometrů silnic II. a III. tříd, které je třeba udržovat. To lze považovat za velkou výhodu, jelikož není nutné vynakládat finanční prostředky do rozsáhlé a husté sítě silnic, jako má například Středočeský kraj.

Zlínský kraj je lehce nadprůměrně zalidněným krajem (147 obyvatel/km²) a v přepočtu na celkovou délku všech silnic na území mu proto náleží lehce nadprůměrně vysoký poměr ve srovnání s ostatními kraji Česka. Tato informace může být pro správu silnic Zlínského kraje spíše negativní, neboť je teoreticky možné, že stejnou délku silnic využívá více obyvatel oproti jiným krajům. Údaje o počtu obyvatel Zlínského kraje reálně využívajících silniční infrastrukturu se můžou v realitě lišit jen málo, neboť Zlínský kraj leží v periferní části Česka a primárně neslouží jako tranzitní kraj pro cesty mezi většími městy Česka, např. pro cesty z Prahy nebo z Brna (problém Vysočiny, JmK nebo Olomouckého kraje) po dálnici D1 směrem do Olomouce nebo Ostravy. Správa silnic Zlínského kraje tak může bez obav počítat při využívání silnic, za předpokladu současné míry automobilizace, dopravních spojů a nákladní silniční dopravy, více či méně jen s obyvateli svého kraje, obzvláště u silnic II. a III. tříd.

Rozpočet Zlínského kraje při přepočtu na celkovou délku silnic se zdá být nadprůměrný, Zlínský kraj se z tohoto poměru ve srovnání s ostatními kraji zobrazuje jako kraj s výhodným postavením a má předpoklady pro to být finančně zdravý pro správu silnic, což by se mělo projevovat v dostatečné údržbě a opravách silnic II. a III. tříd. Rozpočet kraje je ale jen část finančních prostředků, které putují do oprav a údržby krajských silnic a je nutné připomenout důležitost výborného čerpání dotací z fondů EU prostřednictvím funkčního programu IROP.



62/ Podíl silnic ve správě ŘSD (ve vlastnictví státu)

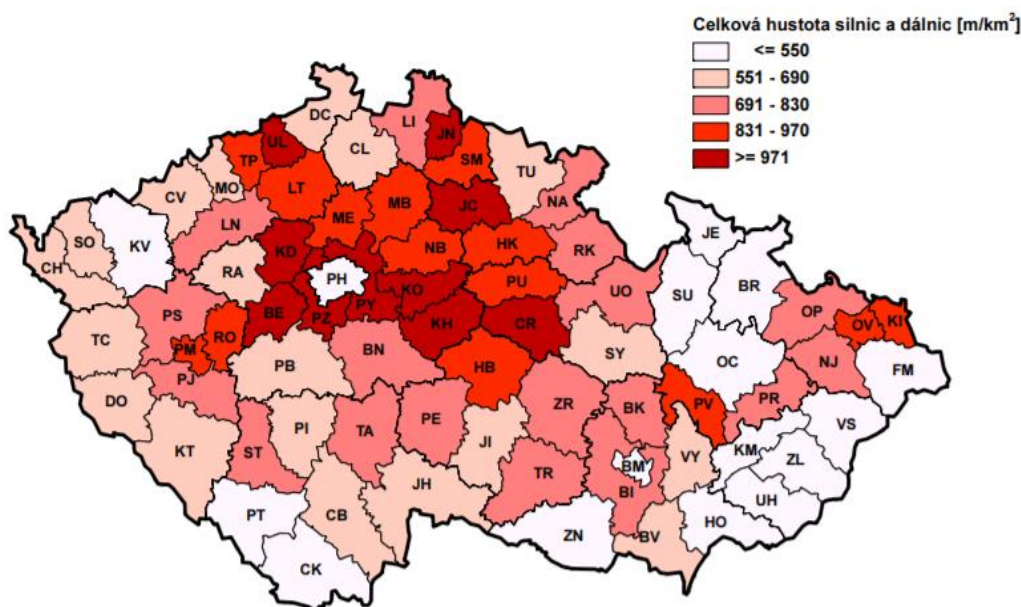


Kartogram (viz mapa výše) znázorňuje podíl silnic ve vlastnictví státu, tedy dálnic a silnic I. tříd. Z kartogramu je patrný relativně vyšší podíl tohoto typu silnic v okolí velkých krajských měst a vyspělých regionů, jak je vidět na příkladu okresů Plzeň-město, Ostrava-město, Mladá Boleslav či Liberec. Tyto okresy mají často kolem svých okresních center silniční obchvaty vyšší třídy nebo skrze ně prochází dálnice, čímž se podíl státních silnic navyšuje. Největší podíl silnic je patrný na velkém shluku v oblasti ostravské aglomerace, který je způsoben hustou silniční sítí silnic I. třídy a rozestavěných kousků dálnic mezi vzájemně blízkými městy se silnými vazbami na Ostravu, jako je Frýdek-Místek, Opava, Bohumín, Karviná, Nový Jičín nebo Český Těšín, čímž dochází k významnému synergickému efektu. Významná je i podkrušnohorská pánevní konurbace Ústí nad Labem, Teplic a Mostu, která je taktéž hustě protkaná silnicemi I. tříd.

Kartogram taktéž ukazuje venkovský charakter regionu Vysočina bez dominantního centra. Vysočina má relativně hustou síť silnic nižší II. a III. třídy, které spadají pod vlastnictví a správu kraje. Silnice nižších tříd venkovských krajů, jako jsou ty na Vysočině, mohou být v porovnání se silnicemi v krajích s vyspělou vyšší silniční třídou (např. plzeňský, moravskoslezský) ze své podstaty v relativně nevýhodném postavení, ať už z hlediska financování, investic či důležitosti propojení velkých center.

Relativně významný podíl státních silnic vykazuje i Zlínský kraj, obzvláště pak okres Uherské Hradiště, a to díky přítomnosti obchvatu města kolem souměstí Uherské Hradiště – Kunovice – Staré Město a husté silniční sítě I. třídy propojující mikroregionální centra Uherský Brod či jihomoravské Veselí nad Moravou.

63/ Míra hustoty silniční sítě dle okresů

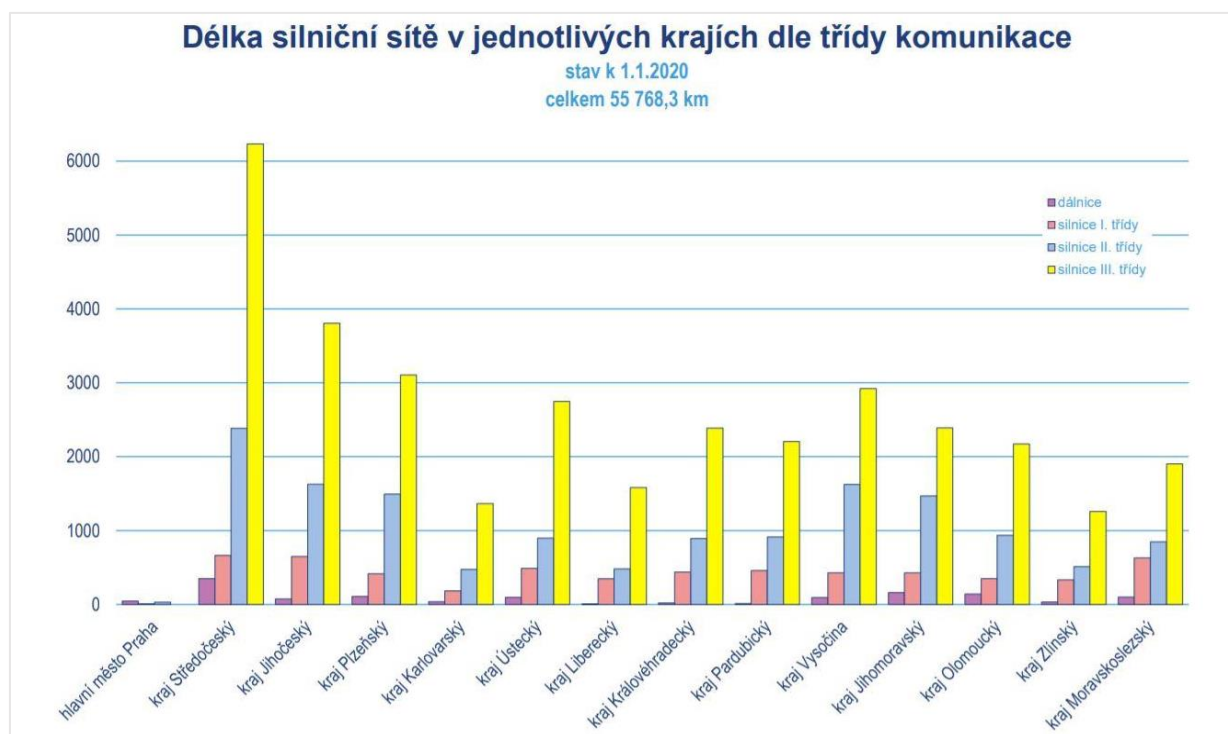


Výše zobrazený kartogram vykresluje hustou silniční síť za okresy v metrech pozemní komunikace na kilometr čtvereční. Vysokou hustotu silnic a dálnic vykazují obecně okresy, kterými prochází dálnice vedoucích z Prahy, jako je dálnice D5 ve směru na Plzeň, D8 ve směru na Ústí nad Labem, D10 ve směru na Liberec a D11 ve směru na Hradecko-pardubickou aglomeraci. Zvýšená hustota silniční a dálniční sítě je patrná také na moravské části dálnice D1 mezi Prostějovem a Ostravou. Obecně lze pozorovat koncentrační efekt silnic a dálnic v okresech pražského metropolitního regionu, kde hustota silnic koresponduje se stále sílící dominancí Prahy nad ostatními velkými městy Česka, se kterou jde ruku v ruce i výstavba silniční infrastruktury. Okresy Praha-západ a Praha-východ a některé další sousední okresy vykazují zvýšenou míru hustoty silnic a dálnic právě díky výstavbě nových velkokapacitních komunikací, jako je například Silniční okruh kolem Prahy (dálnice D0).

Z kartogramu je na druhou stranu zřejmá nízká míra hustoty silnic a dálnic v okresech, na jejichž území se nachází pohoří (šumavské okresy, beskydské okresy, okresy na Jeseníku) a jiné fyzicko-geografické bariéry, jako je například Vojenský újezd Hradiště na Karlovarsku, případně Národní park Podyjí na Znojemsku, ve kterých je obecně silniční a dálniční síť značně eliminována. Postupně slábnoucí hustota silniční a dálniční sítě je pozorována v okresech bývalých Sudet, obzvláště v Západních Čechách ve směru k hranicím s Německem, kde se projevují negativní efekty historického vývoje vysídlení sudetských Němců, po kterých nebylo pohraničí nikdy plně dosídleno. Dodnes je prostor bývalých Sudet zdrojem mnoha sociálních i ekonomických problémů, což dokazuje i slabší míra hustoty silnic a dálnic, po které je zde díky nižší hustotě zalidnění menší poptávka. Poslední zajímavým sledovaným fenoménem je pozorovaná přímá úměra míry hustoty silnic a dálnic ve vztahu ke stupni automobilizace (počet automobilů na obyvatele). Tato míra je tradičně výrazně vyšší v oblasti Středních a Západních Čech, oproti slabší míře automobilizace ve Východních Čechách a na Moravě, kde jsou historicky lidé více zvyklí cestovat četně zastoupenou veřejnou dopravou. Veřejná doprava neklade tak vysokokapacitní nároky na dálniční infrastrukturu a silniční obchvaty regionálních měst, jako individuální automobilová doprava.

Obecně lze na základě kartogramu tvrdit, že Zlínský kraj má podprůměrně hustou silniční síť v porovnání s ostatními kraji, což může být způsobeno také vyšší oblíbeností rozvinuté železniční sítě v kraji a celkově četnějšímu zastoupení hornatého georeliéfu a vrchovin, jako jsou Chřibý, Bílé Karpaty, Vizovické vrchy nebo Hostýnsko-vsetínská hornatina, ve kterých chybí pro Česko typická hustá síť osídlení. Mezi již existujícím venkovským osídlením ve Zlínském kraji je díky hornatému terénu náročnější výstavba silniční a dálniční infrastruktury.

65/ Délka silniční sítě v jednotlivých krajích

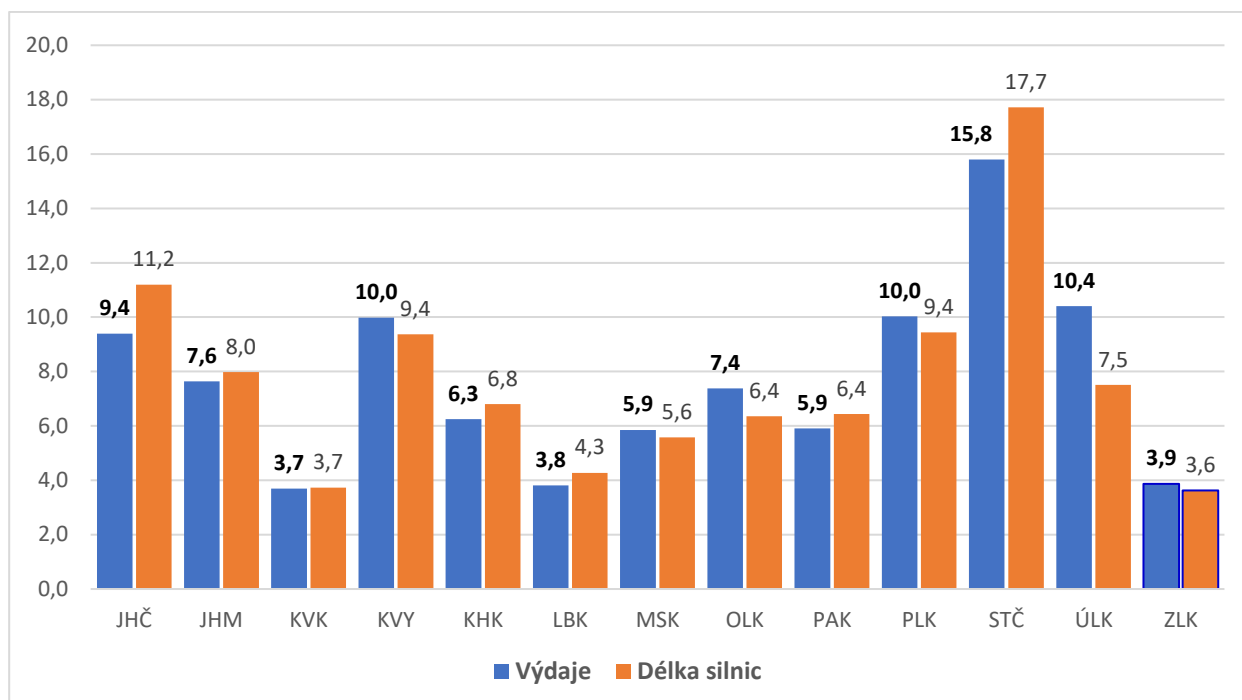


Graf značí celkovou absolutní délku silniční sítě v porovnání mezi všemi kraji Česka. Z grafu je zřejmé, že Zlínský kraj má společně s MSK nejkratší silniční síť ze všech krajů, což s sebou přináší značné výhody pro krajské politiky, respektive pro financování a dlouhodobou správu komunikací. Kratší silniční síť totiž znamená relativní výhodu ve financování oprav silnic a jejich udržování v dobrém stavu. Zlínský kraj, resp. ŘSZL má tudíž výborné podmínky k tomu, aby čerpala jeden z nejvyšších podílů finančních prostředků vůči kilometru svých silnic II. a III. tříd v porovnání s ostatními kraji. Zlínský kraj také nemusí řešit správu dálnic a hlavně silnic I. tříd, kterých má na svém území ve srovnání se zbytkem krajů Česka relativně vysoký podíl.

Naopak nevýhodou pro správu silnic nižších tříd může být již zmiňovaný vysoký podíl silnic II. a III. tříd ve ZK v hornatém a klimaticky méně stabilním prostředí s relativně vyššími srážkovými úhrny, díky nimž se může správa silnic nižších tříd prodražovat.

Do budoucna je také nutné počítat s případnými vyššími investicemi při opravách silnic II. a III. tříd ve ztíženém hornatém terénu, který může vyžadovat specializovanou techniku, například při opravách mostních konstrukcí na Vsetínské Bečvě nebo v nestabilním podkladu oblasti říční nivy u řeky Moravy se slepými rameny řeky, u kterých taktéž leží silnice II. a III. tříd.

66/ Srovnání podílů délky silnic v krajích a podíly výdajů krajů na silnice



Zdroj: Hodnoty jsou stanoveny: délka silnic = podíl jednotlivých krajů na celkové délce silnic II. a III. třídy za 13 krajů ČR (údaje Silniční databanka); výdaje krajů = podíl jednotlivých krajů na celkových výdajích krajů na silnice (bez výdajů hrazených z dotací) z údajů z Monitoru a z podkladů krajů.

Rozdílné disponibilní množství zdrojů krajů na silnice se projevuje ve srovnání výdajů krajů na silnice s délkou silnic a s dopravními výkony. V tomto směru je vidět, že současné výdaje krajů na silnice spíše korelují pouze s délkou silnic v krajích (viz graf S6) a ne s dalšími vlivy jako jsou dopravní výkony (viz graf S7).

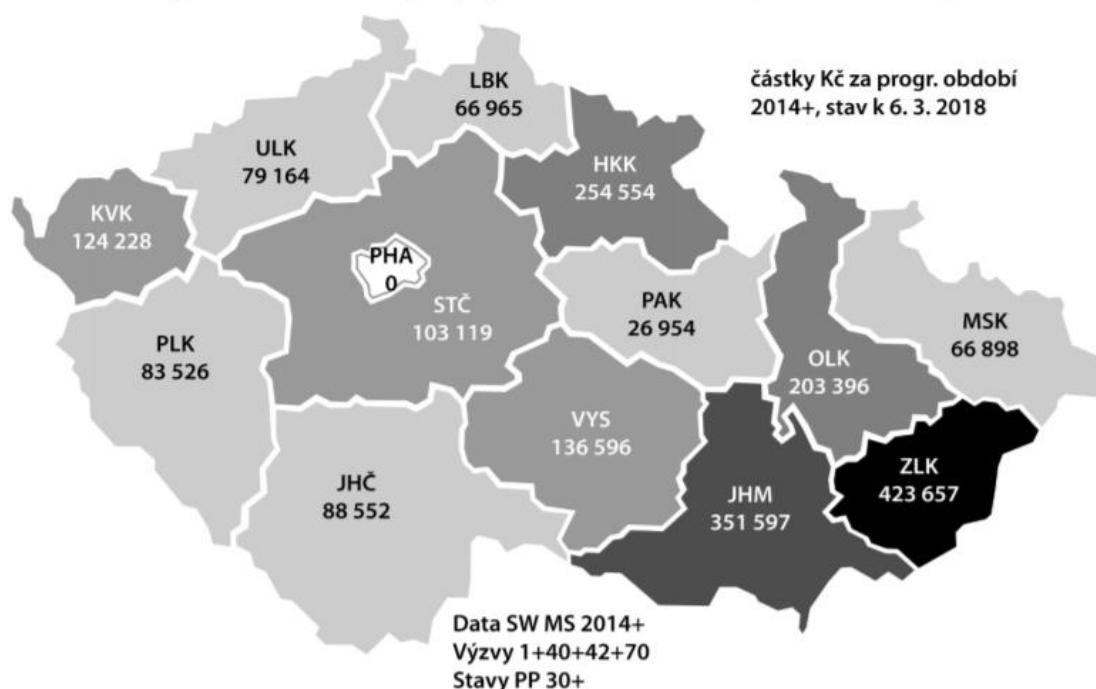
Ukazuje se tak, že z pohledu dnešních zdrojů (a relativně rozdílných hodnot mezi kraji), by měl být ukazatel dopravního výkonu v kritériích RUD zohledněn.

Toto zdůvodnění lze doplnit i tím, že v současných podmínkách je část zdrojů na financování silnic II. a III. krajům poskytována v podstatě pravidelně formou dotace ze SFDI, ale pouze na principu kritéria délky silnic, a proto se jeví vhodné v rámci RUD zohlednit kritérium dopravních výkonů, které SFDI nepoužívá.

Předkládaný Obrázek 67 znázorňuje pomocí kartogramu výši schválených dotací na projekty IROP, přepočtených na kilometr délky silnic nižší II. a III. třídy, a to za období 2014–2018. Na zlepšení stavu silnic II. a III. tříd má bezpochyby vliv úspěšné čerpání finančních prostředků Evropské Unie. Z kartogramu je patrné, že nejúspěšnějším krajem v získávání dotací z IROP byl právě ZK, což vypovídá o vysoké institucionální hustotě kraje. Jelikož SFDI rozděluje finanční prostředky podle délky silnic II. a III. tříd, ve které Zlínský kraj na svém území zaostává, musí se proto snažit vytěžovat maximum z dotačních prostředků IROP, aby nemusela vše platit krajská pokladna.



67/ Výše dotace u schválených projektů IROP na 1 km délky silnic II. a III. třídy



Příčinu tohoto úspěchu můžeme hledat pravděpodobně ve schopném vedení úřednického aparátu kraje, v odborné znalosti příslušných úředníků a v silné a schopné krajské správě, která je funkční a dokáže své nevýhodné postavení v oblasti menšího přísunu peněz ze SFDI kompenzovat evropskými penězi prostřednictvím fungujícího IROP. Úspěšné čerpání finančních prostředků z evropských fondů je dobrou vizitkou kraje a může sloužit jako inspirace pro ostatní kraje se ztíženými podmínkami financování oprav silnic II. a III. tříd.

68/ Stav povrchu vozovek II. a III. tříd v letech 2016-2017

Stav (km)	Zlínský kraj	Moravskoslezský kraj	Plzeňský kraj	Vysočina
1 – výborný	240,6	413,9	745,6	616,1
2 – dobrý	298,7	847,2	800,2	872,4
3 – vyhovující	213,5	562,8	1021,6	1149,5
4 – nevyhovující	295,1	287,0	535,2	970,2
5 – havarijní	711,7	630,2	1438,2	938,3
Celková délka II. a III. tříd (km)	1759,6	2741,1	4540	4546,5
Průměrné hodnocení	3,53	2,95	3,25	3,16
Příjmy kraje (tis. Kč)	11 158 741	21 375 125	11 473 672	11 716 901

Z tabulky plyne, že i přes nízkou hustotu silnic II. a III. tříd ve Zlínském kraji je hodnocení jejich stavu o poznání horší než v jiných krajích. Pokud se zaměříme na příjmy, kterými jednotlivé kraje disponují, všimneme si podobnosti hned ve třech situacích – Zlínský kraj, Plzeňský kraj a Vysočina. Zlínský kraj nedosahuje ani poloviny celkových délek těchto krajů, a i přes to vykazuje nejhorší průměrné hodnocení stavu komunikací. Tento jev může být způsoben reliéfem a geografickými podmínkami daného území, s čímž souvisí i finanční náročnost na opravy a údržbu komunikací. Jiným možným vysvětlením by mohly být odlišné priority Zlínského kraje, kdy byly upřednostněny jiné oblasti, které kraj spravuje (školství, zdravotnictví atd.).



Páteří komunikace Zlínského kraje

Stav realizace dálniční sítě a silnic I. třídy

Dálnice a silnice I. třídy jsou ve vlastnictví státu, ve správě Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) a Zlínský kraj má tak omezený vliv na prioritizaci výstavby těchto staveb.

Hlavní dopravní osa ve Zlínském kraji vede po dálnici D1/D55 ze směru od Přerova přes Otrokovice, dále po silnici I/55 do Uherského Hradiště, Veselí nad Moravou, Hodonína a Břeclavi. Dálnice D55 je u Hulína napojena na dálnici D1, které umožňuje spojení s Brnem a Prahou. Na tyto dálnice vedené v severojižním směru, bude navazovat dálnice D49, která protne kraj od západu na východ a stane se nejen budoucí páteří komunikací v kraji, ale bude sloužit významnému tranzitnímu proudu z ČR směrem na střední Slovensko.

Po dostavbě dálnice D1 u Přerova bude zajištěno plynulé dálniční spojení Zlínského kraje s Ostravou. V současnosti probíhá výstavba dálnice D49 z Hulína do Fryštáku, která umožní lepší napojení severní a východní části Zlína na dálniční síť. Dálnice D49 je důležitou součástí hlavní sítě TEN-T v ose západ (CZ) – východ (SK). Již realizace její první části přispěje ke zlepšení dopravní obslužnosti krajského města Zlín a spolu s další navazující částí, jejíž realizace se předpokládá v horizontu po roce 2020, zcela odkloní tranzitní dopravu z dnešního průtahu městem, který významně zatěžuje životní prostředí Zlína a zdraví jeho obyvatel. Dálnice D49 bude tvořit obchvat Zlína a pomůže také napojení odlehlých a horských příhraničních oblastí se Slovenskem, včetně napojení významných rekreačních oblastí (Bílé Karpaty a Javorníky).

Ve výstavbě je také dálnice D55, aktuálně probíhá dokončení jihovýchodní části obchvatu Otrokovice a výstavba úseku D55 mezi Babicemi a Starým Městem. V procesu plánování jsou další úseky od Napajedel až po Moravský Písek. Dálnice D55 bude kopírovat trasu koridorové tratě č. 300.

Přehled staveb dálnic a silnic I. třídy stručně podává následující tabulka. Podrobný popis připravovaných staveb je obsahem Přílohy 3.

69/ Přehled staveb dálnic a silnic I. třídy

Zahájení výstavby	Typ komunikace	Označení stavby	Délka (km)	Název stavby, úsek	Předpokládaná cena (miliard Kč)	Uvedení do provozu
10/2018	Dálnice	D55	3,1	Otrokovice, obchvat JV	0,71	10/2021
2021 (09/2008)	Dálnice	D49	17,3	(4901) Hulín – Fryšták	5,96	2024
2020	Dálnice	D55	8,5	(5507) Babice – Staré Město	3,93	2024
2021	Dálnice	D55	8,8	(5508) Staré Město – Moravský Písek	2,61	2024
2021	I. třída	I/55	1,2	I/55 Kunovice, průtah – dopravně bezpečnostní opatření	0,11	2022
2022	I. třída	I/69	0,4	Vsetín, rampa Mostecká	0,15	2024
2022	I. třída	I/35	0,7	křižovatka se silnicí III/4868 u Stříteže	0,06	2023
2022	I. třída	I/57	4,4	Semetín – Bystřička, 2. stavba	1,91	2024
2022	I. třída	I/35	4,9	Lešná – Palačov	3,17	2025
2023	Dálnice	D55	8	(5506) Napajedla – Babice	3,11	2026
2025	I. třída	I/57	6,1	Valašské Mez. – Jarcová, obchvat	3,10	2028
2026	Dálnice	D49	1,7	(4902.1) Fryšták – Lípa, 1. etapa	3,07	2029



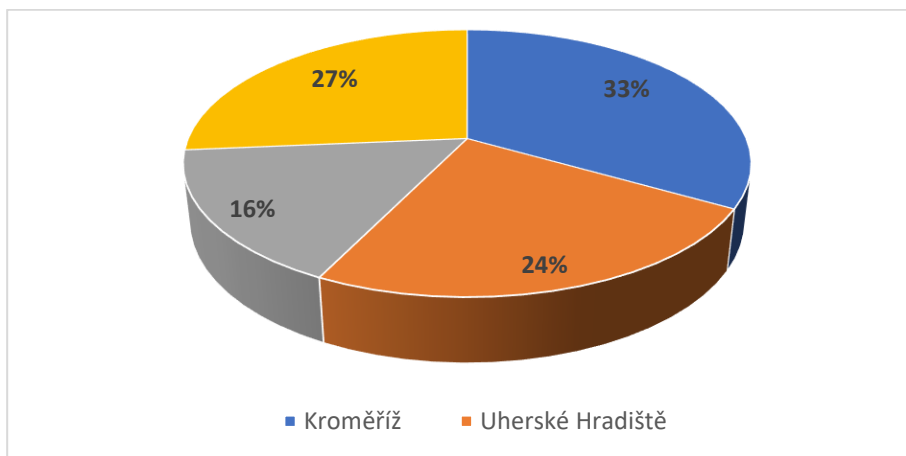
2026	Dálnice	D49	9,3	(4902.2) Fryšták – Lípa, 2. etapa	2,72	2029
2029	Dálnice	D49	3,7	(4902.3) Fryšták – Lípa, 3. etapa	3,39	2032
2029	Dálnice	D49	10,4	(4903.2) Vizovice – Pozděchov	5,71	2032
2029	Dálnice	D49	3	(4903.1) Lípa – Vizovice	1,47	2032
2029	Dálnice	D49	8,7	(4904) Pozděchov – Horní Lideč	3,07	2032
2029	Dálnice	D49	5,5	(4905) Horní Lideč – státní hranice ČR/SR	1,84	2032
2028	I. třída	I/57	3,6	Jarcová – Bystřička, jih	6,97	2033

Komunikace II. a III. třídy

Silnice II. a III. třídy jsou ve vlastnictví Zlínského kraje, jejich majetkovým správcem je příspěvková organizace Ředitelství silnic Zlínského kraje (ŘSZK). Vlastní údržbové práce na silnicích ve Zlínském kraji provádějí jednotlivé Správy a údržby silnic, jejichž působnost je dána dle jednotlivých okresů (Kroměříž, Zlín, Vsetín, Uherské Hradiště).

Na území kraje se nacházející celkem 28 silnic II. třídy, jež jsou spravovány Ředitelstvím silnic Zlínského kraje a zajišťují spojení mezi jednotlivými oblastmi a regiony. Mapa silnic II. třídy je Přílohou 4 tohoto dokumentu. Celková délka silnic II. třídy ve Zlínském kraji je 511 km. Rozdělení podle okresů je znázorněno v následujícím grafu:

70/ Rozdělení silnic II. tříd dle okresů Zlínského kraje



Z nich pouze 1 silnice krajem prochází (II/436), 14 silnic zde začíná nebo končí (II/150, II/422, II/426, II/427, II/428, II/429, II/432, II/433, II/437, II/438, II/439, II/487, II/490, II/495) a 11 silnic spojuje města a oblasti pouze v kraji (II/367, II/435, II/481, II/489, II/491, II/492, II/493, II/494, II/496, II/497, II/498).

71/ Přehled silnic II. třídy ve Zlínském kraji

Silnice	Trasa
II/150	hranice Olomouckého kraje – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí
II/367	Kroměříž – Kvasice – Tlumačov
II/422	Zlechov – Boršice u Buchlovic – hranice Jihomoravského kraje
II/426	Medlovice – hranice Jihomoravského kraje
II/427	Staré Město – Polešovice – hranice Jihomoravského kraje

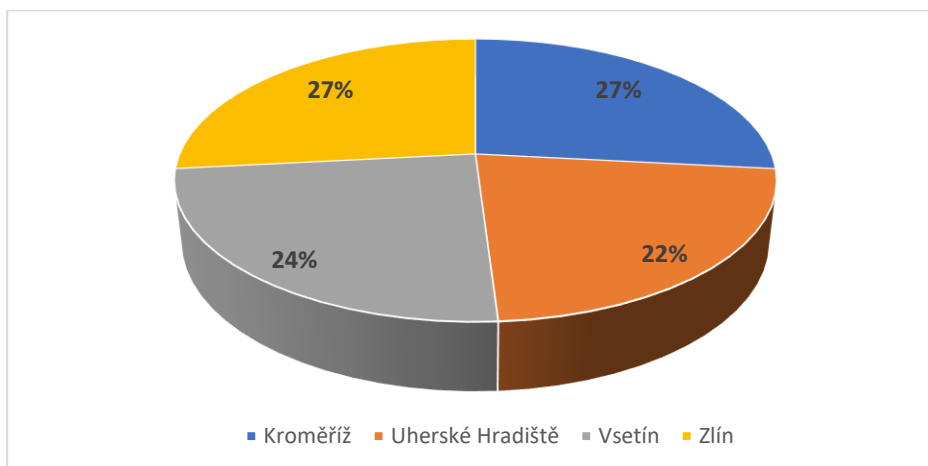


II/428	hranice Jihomoravského kraje – Morkovice – Věžky – Kroměříž
II/429	hranice Jihomoravského kraje – Koryčany
II/432	Holešov – Hulín – Kroměříž – Zdounky – Koryčany – hranice Jihomoravského kraje
II/433	hranice Olomouckého kraje – Morkovice-Slížany
II/435	Chropyně – Kroměříž
II/436	hranice Olomouckého kraje – Chropyně – hranice Olomouckého kraje
II/437	hranice Olomouckého kraje – Bystřice pod Hostýnem – Jablůnka
II/438	hranice Olomouckého kraje – Vítonice – Bystřice pod Hostýnem – Holešov – Otrokovice
II/439	hranice Olomouckého kraje – Kelč – Kunovice
II/481	Prostřední Bečva – Hutisko-Solanec – Velké Karlovice
II/487	Ústí u Vsetína – Nový Hrozenkov – Velké Karlovice – st. hranice ČR/SR
II/489	Fryšták – Lukov – křižovatka se silnicí II/437 (Hošťálková)
II/490	hranice Olomouckého kraje – Holešov – Zlín – Bohuslavice u Zlína – Biskupice – Uherský Brod – Dolní Němčí
II/491	Křižovatka se silnicí II/489 (Lukov) – Slušovice – Lípa
II/492	Zádveřice – Dolní Lhota – Luhačovice – Biskupice
II/493	Pozlovice – Slavičín (Hrádek)
II/494	Slavičín – Vlachovice – Valašské Klobouky
II/495	hranice Jihomoravského kraje – Uherský Ostroh – Uherský Brod – Bojkovice – Slavičín – Brumov-Bylnice
II/496	Luhačovice – Bojkovice – Komňa
II/497	Bohuslavice u Zlína – Šarovy – Březolupy – Uherské Hradiště
II/498	Kunovice – Hluk – Dolní Němčí – Slavkov

Do prioritní krajské sítě silnic II. třídy splňující kritéria IROP byly zařazeny silnice II/150, II/422, II/427, II/432 (Holešov – Koryčany), II/435, II/436, II/437, II/438, II/487 (Ústí u Vsetína – Velké Karlovice), II/481, II/489 (Fryšták – Lukov), II/490, II/491, II/492, II/493, II/494, II/495 (Uherský Ostroh – Bylnice), II/497, II/498. Mapa silnic splňujících kritéria IROP je přílohou 5 tohoto dokumentu, v podobě tabulky jsou pak uvedeny v Příloze 5.

Dopravní obsluhu území měst a obcí zajišťuje ve Zlínském kraji 310 silnic III. třídy. Celková délka silnic III. tříd ve Zlínském kraji je 1 249 km. Mapa všech silnic III. tříd je přílohou 4 tohoto dokumentu. Rozdělení podle okresů je znázorněno v následujícím grafu:

72/ Rozdělení silnic III. tříd dle okresů Zlínského kraje





Mezi významné silnice III. tříd patří:

73/ Přehled významných silnic III. třídy ve Zlínském kraji

Silnice	Trasa
III/0487	Palačov – Lešná
III/01866	Kunovice – Rajnochovice
III/03561	Hustopeče – Lhotka n. Bečvou – Valašské Meziříčí
III/05018	Buchlovice – Zlechov – Staré Město
III/05720	Krhová-spojovací
III/05726	Bystřička – Valašská Bystřice – Rožnov pod Radhoštěm
III/05728	Bystřička-spojovací
III/05735	Vsetín – Horní Jasénka – Dušná – Malá Bystřice
III/05736	Vsetín-průjezdna
III/05737	Vsetín – Jasenice
III/06124	Nová Bošáca – Březová
III/36740	Napajedla – Žlutava – Bělov – Kvasice
III/36745	Bělov – Otrokovice
III/36746	Otrokovice-průtah
III/4327	Kroměříž – Skaštice – Břest
III/4328	Hulín – Chropyně
III/4837	Prostřední Bečva – Pustevny
III/4867	Rožnov pod Radhoštěm – Vigantice – Hutisko-Solanec
III/4868	Střítež – Vidče – Rožnov p. R.
III/4887	Lhota u Vsetína – Liptál
III/4911	Kostelec – Štípa – Lešná
III/4912	Kostelec – Štípa – Velíková
III/4915	Slušovice – Všemina – Liptál
III/4921	Dolní Lhota – Sehradice – Slopné – Loučka
III/4932	Vizovice – Loučka – Slavičín
III/4942	Val. Klobouky – Mirošov – Vysoké Pole – Loučka
III/4972	Malenovice – Bohuslavice u Zlína
III/4973	Malenovice – Kvítkovice – Napajedla
III/4976	Napajedla – Pohořelice – Oldřichovice – Salaš
III/4981	Nivnice – Korytná
III/4983	Strání – Nivnice
III/42824	Staré Město-spojka
III/42825	Morkovice-Slížany – Zdounky
III/42826	Zdounky – Staré Město u Uherského Hradiště



III/43336	Uhřetice-příjezdna
III/43346	Morkovice-Slížany – Střílky
III/43730	Bystřice p. H. – Slavkov p. H. – Brusné
III/43816	Hlinsko p. H. – Chomýž – Brusné – Rusava
III/43819	Hlinsko p. H. – Prusinovice
III/43829	Malenovice – Tečovice – Mysločovice – Míškovice
III/43913	Kelč – Komárovice – Chropyně
III/49010	Holešov – Prusinovice – Dřevohostice
III/49018	Zlín – Jižní Svahy
III/49026	Zlín – Březůvky – Biskupice
III/49714	Bílovice – Nedachlebice – Prakšice – Uherský Brod
III/49718	Pašovice – Velký Ořechov – Hřivínův Újezd
III/49720	Velký Ořechov – Doubravy
III/49724	Napajedla – Topolná – Bílovice
III/50736	Brumov-Bylnice – Návojná – Nedašova Lhota – Slovensko

Zdroj 70: ŘSZK

Bylo zjištěno, že více než 40 % komunikací je zařazeno ve stavu havarijním. Při rozdělení na jednotlivé třídy komunikací vychází výrazně hůře silnice III. třídy, kdy je zde identifikováno 50 % úseků v havarijním stavu, zatímco na silnicích II. tříd je to 16 % úseků. U mostů je situace příznivější a hodnocení dle TP 216 udává, že se ve Zlínském kraji v současnosti nevyskytuje žádný most v havarijním stavu. Ve stavu velmi špatném a špatném se nachází cca 15 % mostů.

Kladně lze hodnotit velmi dobré čerpání financí z fondů EU na obnovu definované prioritní sítě silnic II. tříd ZK, které přirozeně doplňují hlavní silnice ve správě státu (ŘSD). Pozitivem je rovněž vzestupný trend kvality sítě silnic ve správě ZK.

V rámci návrhové části doporučujeme definovat hierarchii jednotlivých tahů silniční sítě se zohledněním sítě IROP a tahů krajského a místního významu. Na základě multikriteriálního hodnocení, které by mělo zahrnovat nejen významnost daného tahu, ale také stavebně technický stav vozovky, stavy mostů, dopravní zatížení, trasy veřejné hromadné dopravy, nehodovost atd., pak definovat priority plánovaných investičních a neinvestičních akcí. Tento princip by se pak mohl stát jedním z hlavních vodítek při rozhodování při alokaci každoročních investic v rámci celého kraje, resp. jednotlivých SÚS (Valašsko, Slovácko, Zlínsko, Kroměřížsko).

SWOT analýza silniční infrastruktury

Silné stránky:

- ⇒ Napojení silniční sítě kraje na dálniční soustavu, pokračující výstavba dálniční sítě (D1, D49, D55)
- ⇒ Zpracovaná Koncepce rozvoje silniční sítě II. a III. tříd z r. 2015
- ⇒ Zpracovaná krajská Strategie bezpečnosti silničního provozu
- ⇒ Aktivní přístup některých měst v řešení bezpečnosti silničního provozu
- ⇒ Pokles počtu usmrcených a těžce zraněných osob při dopravních nehodách v kraji v roce 2019



Slabé stránky:

- ⇒ Nedobudovaná nadřazená síť dálnic, chybějící přeložky silnic I. třídy
- ⇒ Náročný terén (hornatý reliéf) významné části kraje, zvýšená náročnost na údržbu silniční sítě kraje (pravděpodobný vliv na zhoršenou kvalitu silnic II. a III. třídy)
- ⇒ Nízká hustota silniční sítě, zejména silnic II. a III. třídy (v mezikrajském srovnání na posledních místech, dáno horským terénem)
- ⇒ Silniční síť nevyhovuje současným přepravním potřebám regionu (plynulost a bezpečnost provozu, ochrana životního prostředí a veřejného zdraví; průchod zastavěným územím, šířkové uspořádání, úrovně křížení s ostatními komunikacemi)
- ⇒ Absence kapacitního napojení okresu a ORP Vsetín na dálniční síť kraje (D49) a krajské město Zlín

Příležitosti:

- ⇒ Dostavba dálniční sítě (D49, D55, Palačovská spojka)
- ⇒ Realizace opatření zvyšujících bezpečnost dopravy na pozemních komunikacích:
 - výstavba obchvatů měst a obcí
 - zavádění prvků dopravního zklidnění na komunikacích v intravilánu
 - úpravy křižovatek
 - zabezpečení železničních přejezdů
 - úpravy dopravního prostoru pro zranitelné účastníky silničního provozu (chodci, cyklisté, děti, senioři, osoby ZTP)
- ⇒ Využití dotací z evropských fondů
- ⇒ Snižování závislosti na automobilové dopravě prostřednictvím zkvalitnění veřejné hromadné dopravy a cyklistické infrastruktury
- ⇒ Vymístění tranzitní nákladní dopravy mimo zastavěné území
- ⇒ Dobudování přeložek silnic I/57 Vsetín (Semetín) – Bystřička – 2. stavba a Bystřička – Valašské Meziříčí.
- ⇒ Pokračovat v přípravě přeložky silnice I/57 – Vsetín – Valašská Polanka – Horní Lideč a silnice I/49 Valašská Polanka – Pozděchov – zajišťující napojení okresu a ORP Vsetín na dálniční síť ZK a krajské město.

Hrozby:

- ⇒ Růst negativních vlivů dopravní indukce na dopravní bezpečnost a kvalitu životního prostředí, v návaznosti na rozšiřování sítě silniční infrastruktury
- ⇒ Nedostatek finančních prostředků na dobudování silniční infrastruktury (zejména změny pravidel čerpání v rámci fondů OPD)
- ⇒ Odsouvání výstavby silniční infrastruktury vyšších tříd, vč. problémů s vyjednáváním o pozemky, kde by měly vést nové silniční tahy
- ⇒ Nedobudování přeložek silnic I/57 Vsetín (Semetín) – Bystřička – 2. stavba a Bystřička – Valašské Meziříčí.
- ⇒ Nepokračování přípravy přeložky silnice I/57 – Vsetín – Valašská Polanka – Horní Lideč a silnice I/49 Valašská Polanka – Pozděchov – což znamená omezení dostupnosti okresu a ORP Vsetín na dálniční síť ZK a krajské město.

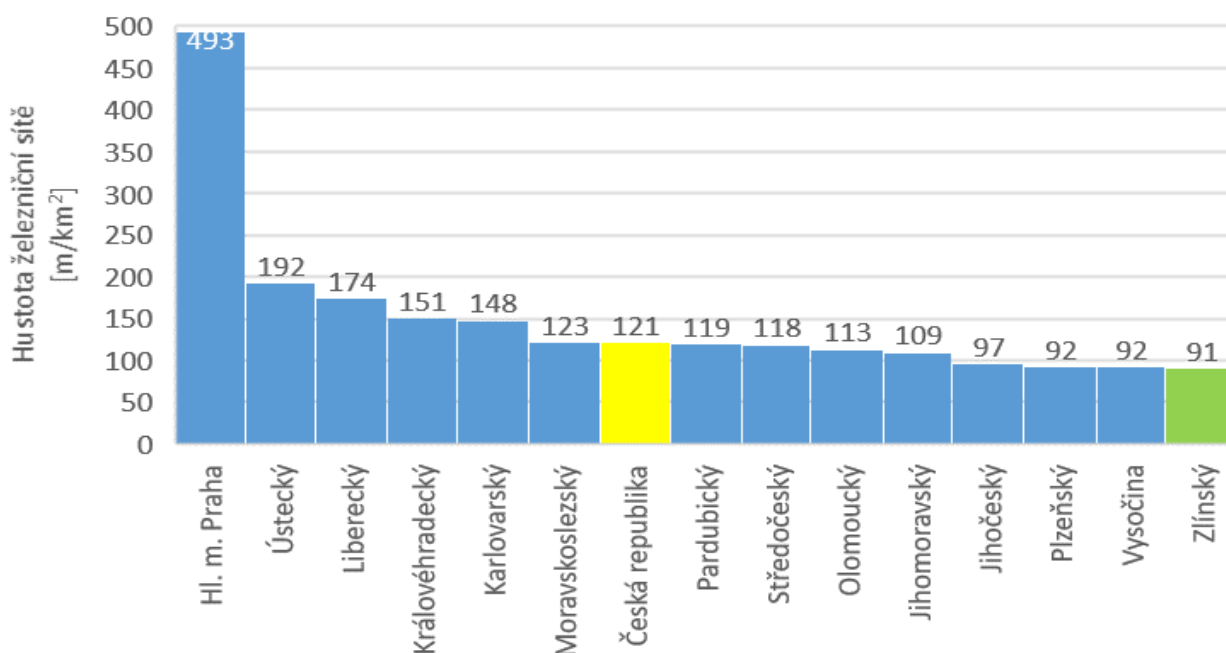
2.2 Železniční tratě

Délka železniční sítě je ve Zlínském kraji dlouhodobě neměnná a dochází pouze k modernizacím v rámci postupujících stavebních prací na tranzitních koridorech, při kterých jsou zlepšovány parametry tratí a zejména zvyšována maximální rychlost. V posledních letech se postupně zlepšují parametry regionálních tratí, kde jsou zejména opravována nádraží.

Zhodnocení hustoty železniční sítě na území kraje

Hustota pokrytí železničními tratěmi ovlivňuje dostupnost železniční dopravy pro obyvatele regionu. Zlínský kraj má v porovnání s ostatními kraji České republiky nejmenší hustotu pokrytí železniční sítí (91 m/km²), což negativně ovlivňuje dostupnost železniční dopravy zejména ve venkovských oblastech Hostýnsko-vsetínské hornatiny, Vizovické vrchoviny, Chřibů, Bílých Karpat a Moravskoslezských Beskyd. Nižší hustota pokrytí železniční sítí je do velké míry ovlivněna členitostí terénu Zlínského kraje. Nicméně v případě navazujících linek autobusové dopravy nelze vnímat hustotu železniční sítě v kraji jako slabou stránku.

74/ Hustota pokrytí železničními tratěmi [m/km²] v krajích České republiky



Železniční síť ve Zlínském kraji je tvořena celostátními a regionálními tratěmi. Její základní kostru tvoří celostátní koridorové tratě č. 330 Přerov – Břeclav a č. 280 Hranice na Moravě – Střelná a celostátní trať Otrokovice – Zlín. Trať č. 330 a trať č. 280 jsou součástí transevropských dopravních koridorů TEN-T. Všechny ostatní tratě v kraji jsou regionální a jsou napojeny na koridory jen v jednom místě bez možnosti dostředivé obsluhy (např. krajského města Zlín) osobní kolejovou dopravou.

Provozní délka železničních tratí je ve Zlínském kraji 359 km (k 31. 12. 2018, dle MDČR), což je 3,8 % tratí v ČR. Dvoj a více kolejných tratí je v kraji 106 km. Na území kraje se nachází celkem 115 železničních stanic a zastávek.

Velkou příležitostí pro regionální tratě je využití stávající sítě pro zavedení příměstské dopravy, a to zejména mezi zlínskou a uherskohradištskou aglomerací či jako hlavní spojení města Rožnov p. R. – Valašské Meziříčí – Vsetín – H. Lideč, kde svými parametry dokáže železniční síť konkurovat i IAD.



75/ Přehled železničních tratí na území Zlínského kraje

280	hranice kraje – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Střelná – státní hranice
281	Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
282	Vsetín – Halenkov – Velké Karlovice
283	Horní Lideč – Bylnice
300	hranice kraje – Chropyně – hranice kraje
303	hranice kraje – Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí
305	Kroměříž – Zborovice
323	Valašské Meziříčí – hranice kraje
330	hranice kraje – Hulín – Otrokovice – Staré Město u Uh. Hradiště – hranice kraje
331	Otrokovice – Zlín střed – Vizovice
340	(Veselí nad Moravou) – hranice kraje – Uherský Ostroh – Uherské Hradiště
341	Staré Město u UH – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Luhačovice / Bojkovice – Bylnice – st.

76/ Železniční tranzitní koridory

Tranzitní koridory / Railway transit corridors

- 1. tranzitní koridor / 1st transit corridor
- 2. tranzitní koridor / 2nd transit corridor
- 3. tranzitní koridor / 3rd transit corridor
- 4. tranzitní koridor / 4th transit corridor

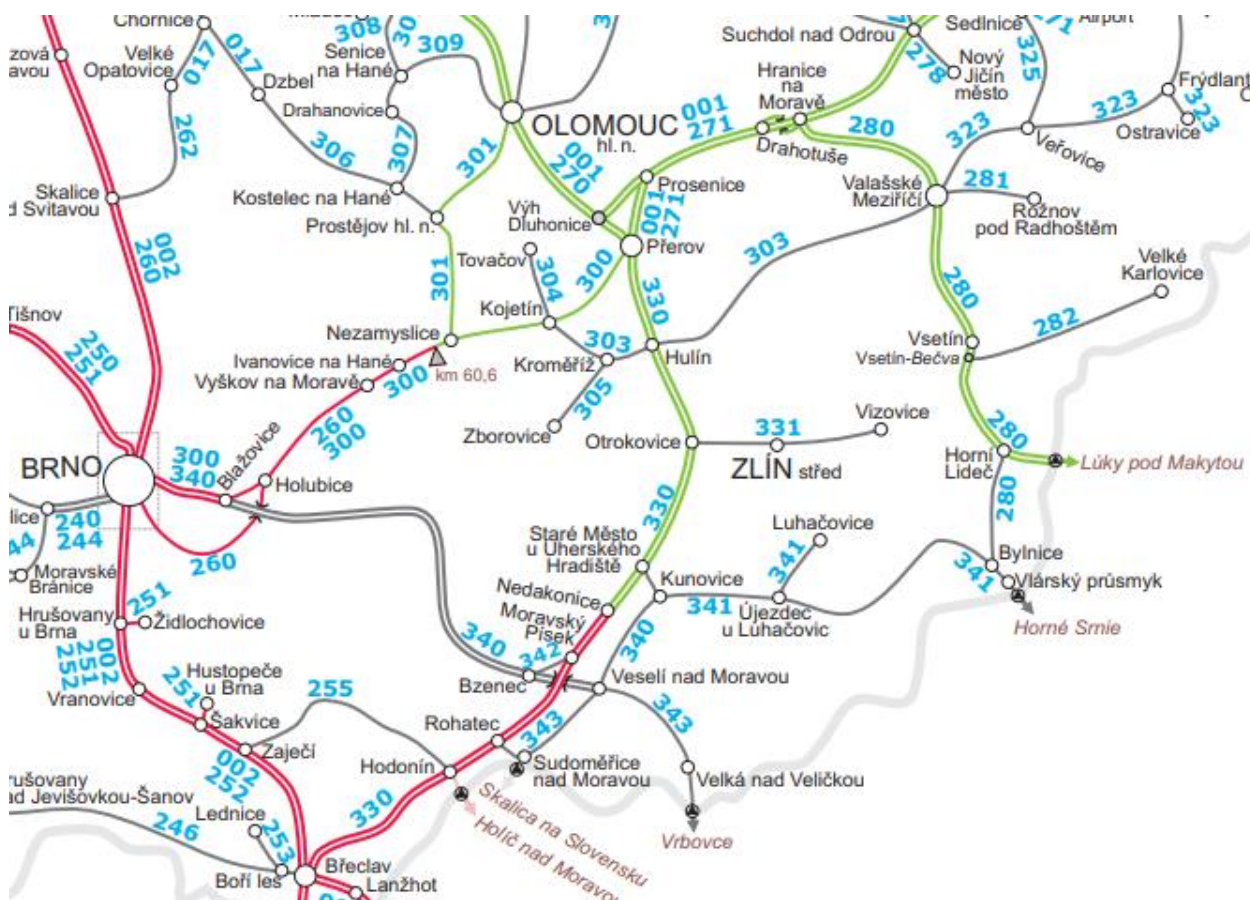
trati ve vlastnictví jiného subjektu
line owned by other subject



© Ing. Petr Vojtěch, Ph.D.



77/ Počty traťových kolejí, systémy trakčních proudových soustav a označení dle knižního jízdního řádu



systémy trakčních proudových soustav / electrification systems:

- stejnosměrná trakční soustava 3 kV / traction power supply system 3 kV_{dc} (direct current)
- střídavá trakční soustava 25 kV/50 Hz / traction power supply system 25kV/50 Hz_{ac} (alternating current, single phase)
- střídavá trakční soustava 15 kV/16 2/3 Hz / traction power supply system 15kV/16 2/3 Hz_{ac} (alternating current, single phase)
- stejnosměrná trakční soustava 1,5 kV / traction power supply system 1,5 kV_{dc} (direct current)

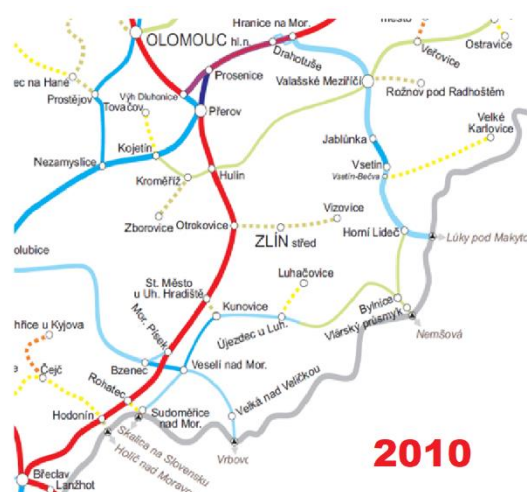
km 42,4 ► kilometrická poloha styku napěťových soustav na širé trati / points of contacts of the different traction power supply systems on the line

Z pohledu největší povolené délky vlaku jsou hlavní tratě ve Zlínském kraji dostačující. Je to dáno tím, že jsou tyto tratě součástí hlavních železničních tranzitních koridorů nebo se jedná o tratě celostátního významu. Vlak o maximálních délkách je možné provážet i na trati 331, která má jinak parametry regionální tratě.

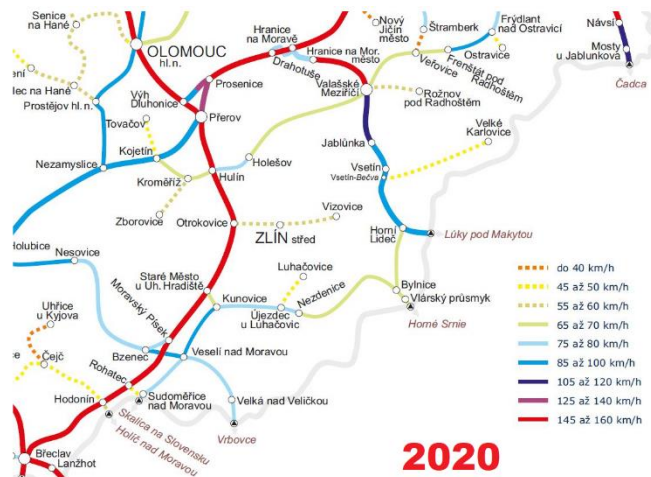
Normativ délky vlaků určuje délku vlaků tak, aby byla ve všech dopravních zachována možnost křižování nebo předjíždění vlaků. Například na trati přes Valašsko je normativ délky pouhých 538 m, což vzhledem k charakteru tratě nemusí být pro těžké nákladní vlaky (uhlí, rudy apod.) limitující, jelikož delší vlak nemůže být zaveden z důvodu normativu maximální váhy vlaku z pohledu adhezních podmínek.



78/ Nejvyšší traťové rychlosti



2010



2020

Z hlediska nejvyšších traťových rychlostí je Zlínský kraj v porovnání s ostatními kraji pod průměrem. Pouze trať z Přerova do Břeclavi je konstruována na rychlost vyšší než 145 km/h, trať přes Valašsko dosahuje v úseku mezi Valašským Meziříčím a státní hranicí maximálně na hodnotu 100 km/h a zbylé tratě se pohybují většinou v rozmezí 45–70 km/h. Zde je značný prostor pro citelné zlepšení infrastruktury. Alespoň částečné zvýšení traťové rychlosti bez nutnosti zásadních investic je možné úpravou stávajícího železničního svršku.

Dovolené traťové zatížení udává maximální zatížení na dané trati na nápravu vozu. Pokud je maximální zatížení příliš nízké, nelze jedním vozem přepravit maximální možné množství uvažovaného nákladu, a tedy dochází k neefektivnímu využití vozů. Z tohoto pohledu je vyhovující stav na hlavních železničních koridorech. Na tratích regionálních však většina dovoleného zatížení spadá do kategorie C3, tedy maximální zatížení do 20 t. Tato hodnota je již průměrná a může být pro některé komodity omezující.

Přehled železničních hraničních přechodů ve Zlínském kraji:

- Horní Lideč – Lúky pod Makytou: trať č. 843 (280)
- Vlárský průmysk – Nemšová: trať č. 845 (341)

Přehled všech připravovaných staveb na železnici podává Příloha 6.

Elektrizace tratí

SŽ horizontu dalších let předpokládá elektrizaci dalších tratí na území kraje. V současné době se je ve velmi pokročilé fázi příprava elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice. SŽ rovněž v souvislosti s modernizací tratě Brno – Přerov připravuje modernizaci a elektrizaci tratě Kojetín – Kroměříž – Hulín. Přehled těchto v současné době projektovaných elektrizací podává mapa Přílohy 7. Dále mimo tyto připravované stavby byly v minulosti prověřovány možnosti elektrizace tratí Valašské Meziříčí – Ostrava a Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice s odbočkami do Luhačovic a do Veselí nad Moravou.

Na poslední dva jmenované záměry není vázán žádný harmonogram a jedná se o strategický záměr SŽ ve fázi prověření ideje elektrizace studií proveditelnosti. Zlínský kraj myšlenku elektrizace tratí na svém území plně podporuje, zároveň se však v posledních letech objevuje varianta provozu hybridních vozidel, nejčastěji v kombinaci elektrický + bateriový pohon.

Tratě Zlínského kraje jsou pro tuto kombinaci pohonu velmi vhodné, kdy neelektrizované úseky jsou přiměřeně krátké tak, aby na nich mohla být provozována vozidla s alternativním bateriovým pohonem. V současné době se maximální délka takového úseku pohybuje okolo 80 km.



Tím se již dnes nabízí možnost uvažovat o tomto typu vozidel pro linky:

- Rožnov p. R. – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Bynice
- Vizovice – Zlín – Staré Město u Uh. Hr. – Bynice
- Vizovice – Zlín – Hulín – Kroměříž
- Vizovice – Zlín – Staré Město u Uh. Hr. – Veselí nad Moravou
- Kojetín – Hulín – Valašské Meziříčí – Rožnov p. R.

Možnost zavedení takového typu pohonu na výše uvedených tratích nebyla dosud prověřována a je třeba provést příslušné trakční výpočty. Možnost zavedení hybridního pohonu byla dosud jako možná varianta prověřována jen u studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uh. Hr. – Bynice / Veselí n. M. / Luhačovice. Limitem pro zavedení hybridních jednotek u tratí napájených stejnosměrným proudem 3 kV je v současné době absence vozidla, které by dokázalo dobít baterie z této trakční soustavy. Všechna doposud vyvíjená vozidla jsou konstruována pro střídavou trakci. V horizontu několika let však bude střídavou trakcí elektrizována trať Otrokovice – Zlín – Vizovice a dále v návaznosti na to posune bod trakčního rozhraní do Říkovic, což by umožnilo zavedení takových hybridních vlaků minimálně pro obsluhu zlínské a uherskohradištské aglomerace.

Konverze na jednotnou trakční soustavu

V prosinci roku 2019 byl Centrální komisí Ministerstva dopravy schválen dokument Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu, který stanovuje důvody výhodnosti zavedení jednotné trakční soustavy na území ČR. Jako cílová soustava byla zvolena střídavá trakce 25 kV / 50 Hz, která představuje lepší provozní podmínky, je kapacitnější a lépe odolává výkyvům napětí v síti.

Harmonogram zamýšlené konverze jednotlivých tratí obsahuje Příloha 8. Z ní vyplývá, že SŽ předpokládá, že by ke konverzi na střídavý proud mělo na území Zlínského kraje dojít do roku 2025. To souvisí zejména s plány ŽSR, jako slovenského správce železniční infrastruktury, který v nejbližších letech provede konverzi na střídavý proud u úseku Púchov – Horní Lideč. V návaznosti na to bude přepnut na střídané napětí i úsek Horní Lideč – Hranice na Moravě. Z Přílohy 8 dále vyplývá, že u trati č. 330 se v souvislosti s elektrizací úseku Otrokovice – Vizovice počítá s posunem styčného bodu trakcí z Nedakonic do Říkovic. V souvislosti s modernizací tratě Brno – Přerov dojde i k posunu styčného bodu na trati č. 300 z dnešních Nezamyslic k Chropyni.

Transevropský nákladní železniční koridor (RFC 9)

Tratě 280 Hranice na Moravě – Horní Lideč, včetně odbočky na terminál Lípa nad Dřevnicí skrze tratě 330 a 331, jsou zařazeny do sítě tzv. nákladních železničních koridorů, které protínají celou Evropu od Portugalska po Rusko a od Švédska po Řecko. Jeden z těchto koridorů (č. 9, „československý“) prochází přes území Zlínského kraje. To je pro kraj v zásadě velmi pozitivní fakt, jelikož to znamená, že za účelem unifikace parametrů této transevropské sítě mají být všechny tratě uvedeny do normového stavu. To mimo jiných parametrů znamená dodržení trvalé minimální rychlosti na těchto tratích 100 km/hod a umožnění provozu vlaků o délce až 740 m.

Tím, že výše uvedené tratě spadají do této sítě, bude na ni při financování modernizací jednotlivých tratí pohlíženo jako na důležitou pro nákladní mezinárodní dopravu, v čemž lze spatřovat strategickou výhodu pro argumentaci při obhajobě potřebnosti modernizace zejména trati 280. Přehled celé sítě evropských nákladních železničních koridorů podává Příloha 11.

79/ RFC9

CSCORRIDOR

RFC9

TRATĚ A TERMINÁLY
LINES AND TERMINALS



Czech-Slovak Corridor (Rail Freight Corridor 9) is based on Regulation (EU) No 913/2010 and powered by



Železniční infrastrukturu na území zlínského kraje lze rozdělit na tratě celostátního významu, které lze považovat za konkurenceschopné IAD, na tratě regionálního významu, které plní zejména roli v regionální obslužnosti. Velkým deficitem mající vliv na většinu oblastí kraje je absence kapacitního a rychlého napojení Zlína na modernizovaný II. železniční koridor. Tím je krajské město velmi nedostatečně napojené na dálkovou dopravu a zároveň není v současném stavu možné zavést rychlé a časté linky regionální dopravy, které by byly přirozenou dopravní páteří zejména mezi Zlínem a Slováckem a Kroměřížskem.

SWOT analýza železniční infrastruktury

Silné stránky

- ⇒ II. železniční koridor – modernizované dvoukolejné páteřní tratě (trať Břeclav – Přerov a po rekonstrukci také trať Hranice na Moravě – Horní Lideč)
- ⇒ V průměru populačně větší obce, než jsou obce v jiných krajích (větší koncentrace obyvatel, tím i větší poptávka po dopravě)
- ⇒ Velká převaha hlavních cílů dojížděky – lze omezovat souběhy s autobusovými linkami a soustředit hlavní proudy na železnici
- ⇒ Relativní bezpečnost železniční dopravy
- ⇒ Zpracovaná Koncepce rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje



Slabé stránky

- ⇒ Nevýhodná poloha krajského města Zlín v železniční síti – leží na neprůjezdné neelektrifikované trati
- ⇒ Dvě trakční soustavy na území kraje, které limitují některé dopravce v zavedení přímých vlaků až do Břeclavi
- ⇒ Železniční zastávky a stanice jsou často daleko od center a oblastí s koncentrací obyvatel
- ⇒ Nevyhovující poloha křižovacích stanic z pohledu zavedení ITJŘ
- ⇒ Časté zpoždování spojů z důvodu nestability JŘ, které jsou způsobeny jednokolejnými tratěmi
- ⇒ Absence P+R ve významných stanicích
- ⇒ Absence regionálních spojů přes hraniční přechod Horní Lideč.

Příležitosti

- ⇒ Elektrizace a zdvoukolejnění trati 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice
- ⇒ Modernizace trati 280 Hranice na Moravě – Horní Lideč. st. hr.
- ⇒ Modernizace tratí 340 + 341 Staré Město u Uh. Hr. – Bylnice / Veselí n. M. / Luhačovice
- ⇒ Konverze na jednotnou trakční soustavu
- ⇒ Modernizace a rekonstrukce železničních zastávek a stanic
- ⇒ Zlepšování parametrů regionálních tratí s cílem zavedení ITJŘ
- ⇒ Zlepšení kultury cestování včetně doplňkových a návazných služeb na důležitých nádražích
- ⇒ Další rozvoj železniční dopravy jako součásti logistických center kombinované dopravy
- ⇒ Budování terminálů veřejné dopravy a umožnění krátkých přestupů na návazné autobusové linky; budování P+R

Hrozby

- ⇒ Dopravní exkluze obyvatel v odlehlých částech kraje = ztráta zájmu po přepravě železnicí
- ⇒ Zánik některých regionálních tratí z důvodu dlouhodobé neudržitelnosti parametrů trati bez výrazné finančně náročné modernizace
- ⇒ Nedostatek financí / politické shody na úrovni kraje na páteřní roli železnice jako kapacitního systému celé veřejné dopravy
- ⇒ Prodlení SŽ při realizaci a přípravě významných železničních investic na území ZK



2.3 Cyklistická doprava

Cyklistika z pohledu dopravní obslužnosti

Cyklistická doprava je důležitou součástí dopravní obslužnosti ve městech a obcích, s tím souvisí potřeba vytvářet podmínky pro její větší využívání.

Dle Dopravní politiky ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (dále „Dopravní politika ČR“) není doprava ve městech řešena systémově a nejsou dostatečně uplatňována opatření ke zklidnění center měst, včetně vytváření podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu.

Větší využívání cyklistické dopravy lze iniciovat prostřednictvím opatření ke zvyšování bezpečnosti dopravy – budováním cyklistických stezek a uplatněním dalších opatření na silniční infrastrukturu. K většímu využívání cyklistické dopravy je nutné rovněž vytvářet podmínky pro dopravu v klidu, jelikož podmínkou pro využívání cyklo dopravy do zaměstnání a do škol je nezbytné zajistit podmínky pro bezpečné parkování jízdních kol a další opatření spojená s cyklistickou dopravou.

Dopravní politika ČR uvádí v rámci rozvoje infrastruktury nemotorové dopravy pro cyklistickou dopravu hlavní zásady:

- Postupně budovat infrastrukturu cyklistické dopravy s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti.
- Segregací cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy na silně zatížených komunikacích v extravilánech dosáhnout snížení počtu nehod s účastí cyklistů. V hustě obydlených oblastech je vhodným řešením dle místních podmínek integrace cyklistického provozu formou vhodného uspořádání komunikace a ve spojení s realizací prvků na zklidňování dopravy.

Zlínský kraj je oblastí s velkým potenciálem pro rozvoj cyklistické dopravy nejen pro cykloturistiku, ale také pro účely každodenního pohybu obyvatel do zaměstnání, do škol nebo za službami.

Rozvoj cyklistické dopravy na území Zlínského kraje je dlouhodobý proces, který vyžaduje odpovědný přístup jak na krajské úrovni, tak na úrovni měst, obcí, mikroregionů, ale i silničních správních úřadů, správců komunikací. Výstavbu cyklistické sítě výrazně limituje získávání potřebných pozemků, jelikož tyto stavby nemají status veřejně prospěšné stavby, a proto pozemky nelze v případě sporu získat procesem vyvlastnění.

Cyklistika z pohledu zdraví a ekonomických přínosů

Jedním z důležitých cílů, který je podporován prostřednictvím rozvoje cyklistické dopravy, je zdraví obyvatel. Jak ukazují zahraniční Cost-Benefit analýzy, podpora bezmotorové dopravy vykazuje velmi vysoký poměr přínosů vůči nákladům. Podle údajů Evropské cyklistické federace je celková úspora nepřímých nákladů 0,97 euro za každý kilometr ujetý na jízdním kole v porovnání s použitím osobního automobilu¹. Největším přínosem cyklistiky je zlepšení zdravotního stavu, tedy nižší výdaje za zdravotnickou péči a také nižší sociální výdaje způsobené nemocnostmi.

V rámci Národní strategie zdraví 2020 byl zpracován Akční plán podpory pohybové aktivity ČR, v němž je cyklistická doprava řešena ve strategické oblasti Aktivní mobilita a ve strategické oblasti Podpora pohybové aktivity u zaměstnavatelů.

Strategická oblast 2 – Aktivní mobilita:

- Specifický cíl 2. 1 Podpora aktivní mobility na úrovni veřejné správy
 - o Dílčí opatření 2.1.1: Zajištění informovanosti politiků a úředníků obcí a měst o potřebě podpory aktivní mobility a zlepšení postoje vedení měst k této problematice,

¹ <https://ecf.com/files/wp-content/uploads/ECF-Paper-on-White-Transport-in-Layout-JF.pdf>



- Dílčí opatření 2.1.2: Zajištění budování potřebné infrastruktury pro aktivní mobilitu ve městech a obcích
- Dílčí opatření 2.1.3: Zajištění změn v legislativě pro podporu budování potřebné infrastruktury pro aktivní mobilitu ve městech a obcích
- Specifický cíl 2.2. Podpora aktivní denní mobility u veřejnosti
 - Dílčí opatření 2.2.1: Podpora zpracování marketingových plánů zaměřených na podporu aktivní mobility ve městech a obcích
 - Dílčí opatření 2.2.2: Podpora konkrétních kampaní (produktů) zaměřených na podporu aktivní mobility ve městech a obcích
 - Dílčí opatření 2.2.3: Podpora zapojování veřejnosti na podporu aktivní mobility ve městech a obcích
- Specifický cíl 2.3. Podpora zájmu o aktivní trávení volného času

Strategická oblast 5: Podpora pohybové aktivity u zaměstnavatelů

- Aktivita 5.1.1 Podpora zřízení vnitřní a vnější infrastruktury podporující pohybové aktivity – zahrnuje „Zvýšení aktivní dopravy do/ze zaměstnání“
- Aktivita 5.1.3 Podpora spolupráce zaměstnavatele a obce – zahrnuje „Zlepšení podmínek pro aktivní dopravu do/ze zaměstnání“

Hlavní závěry Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje

Dle Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje (z roku 2019) v kraji stále přetrvává výrazný infrastrukturní deficit spočívající v nedostatečném množství bezpečných cyklistických komunikací sloužících ke každodenní dojížděce obyvatel do zaměstnání, do škol, na úřady či za službami, s nemalým počtem konfliktních míst v uzlech, kde se setkávají jednotlivé dopravní módy. Stálým problémem je zejména bezpečnost cyklistů pohybujících se v místech, ve kterých je velký potenciál zdrojové a cílové dopravy (okolí měst Zlín, Uherské Hradiště, Kroměříž, Vsetín, Otrokovice, Valašské Meziříčí, Rožnov pod Radhoštěm a Uherský Brod). Z pohledu vedení cyklistické dopravy chybí kvalitní a bezpečné propojení spádových měst Uherský Brod a Luhačovice, Luhačovice a Slavičín, Uherský Brod a Uherské Hradiště, Bystřice pod Hostýnem a Valašské Meziříčí, Rožnov pod Radhoštěm a Frenštát pod Radhoštěm. Chybí také propojení s krajským městem Zlín ve směru na Holešov, Vizovice a Luhačovice.

Pro účinné zavádění cyklistické dopravy je potřebné, aby byla cyklistická doprava součástí integrované dopravní strategie, která zahrne všechny druhy dopravy. Primární odpovědnost za rozvoj cyklistické dopravy a výstavbu a údržbu cyklistické infrastruktury leží na obcích a městech. Zlínský kraj má v rozvoji cyklistické dopravy koordinační úlohu. Jeho úkolem je určovat směr rozvoje cyklistické dopravy na svém území, evidence a zpracování dat o cyklistické infrastruktuře a také finanční podpora a koordinace aktivit v oblasti cyklistické dopravy a cykloturistiky.

Územím Zlínského kraje vedou tyto dálkové cyklistické trasy:

- Cyklotrasa 4: Chropyně – Kroměříž – Uherské Hradiště – Uherský Ostroh (Moravská stezka)
- Cyklotrasa 46: Beskydsko – Karpatská magistrála
- Cyklotrasa 49: Pitín – Popov – Brumov-Bylnice – Nedašova Lhota
- Cyklotrasa 50: Valašské Meziříčí – Vsetín – Velké Karlovice (Cyklostezka Bečva)
- Cyklostezka BEVLAVA: st. Hranice (Slovensko) – Svatý Štěpán – Brumov-Bylnice – Valašské Klobouky – Horní Lideč – Ústí

Moravská stezka, Cyklostezka Bečva, Cyklostezka BEVLAVA a Karpatská magistrála jsou součástí návrhu optimalizace dálkových cyklotras v rámci Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje. V rámci uvedené koncepce je také navrženo přetrasování cyklotrasy 49.

Územím Zlínského kraje prochází také mezinárodní cyklistická trasa EuroVelo 4 po trase Moravské stezky, která slouží především pro rozvoj cykloturistiky. Krajem vedou také Moravské vinařské stezky, tj. 1 200 km dlouhá síť cykloturistických tras spojených do deseti okruhů.



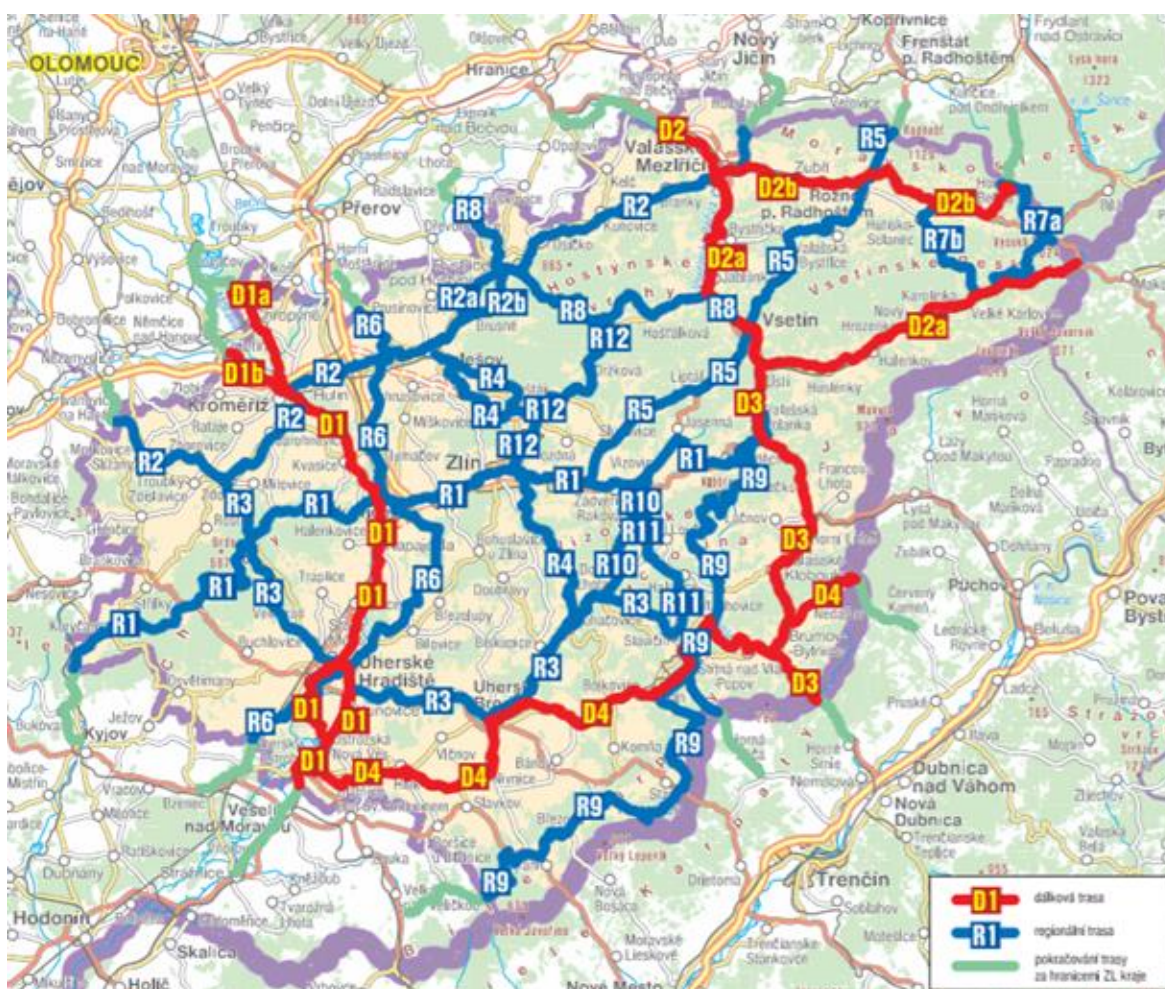
80/ Délka cyklostezek ve Zlínském kraji dle okresů, 2020

okres	délka cyklostezek po cyklotrasách (km)	délka dalších místních cyklostezek (km)	délka všech cyklostezek (km)
Kroměříž	15,08	10,64	25,72
Zlín	28,09	37,09	65,18
Uherské Hradiště	50,99	25,51	76,50
Vsetín	51,05	9,21	60,26
Celkem	145,21	82,45	227,66

Dlouhodobým cílem v oblasti cyklistické dopravy je udržení a další efektivní rozvoj a optimalizace cyklistiky na území Zlínského kraje. Prioritou Zlínského kraje v oblasti cyklistické dopravy je podporovat vybudování sítě dálkových a regionálně významných cyklotras a dále navrhnout krátkodobá a dlouhodobá řešení, která povedou k posilování významu cyklistiky v oblasti dojížděky za každodenními cíli (do práce, školy či za službami) i v oblasti cykloturistiky.

Je třeba zdůraznit, že v některých případech nově vybudovanou cyklostezku nebude možné vést např. podél řeky, ať již z pohledu reliéfu krajiny, nebo z důvodu ochrany přírody a krajiny. Je tedy možné, že samotný koridor cyklotras podél řeky se odkloní např. až o 3 km od břehu řeky.

81/ Optimalizovaná síť dálkových a regionálně významných cyklotras



Moravská stezka (cyklotrasa č. 4)

Moravská stezka vede na území Zlínského kraje podél toku řeky Moravy a spojuje města Kroměříž, Otrokovice, Napajedla, Uherské Hradiště a Uherský Ostroh. Dále pokračuje na území Jihomoravského kraje ve směru Hodonín a Břeclav.

Cyklostezka Bečva (cyklotrasa č. 50)

Cyklostezka Bečva začíná dvěma rameny, která vedou podél Rožnovské Bečvy a Vsetínské Bečvy a spojují se ve Valašském Meziříčí. Úsek z Horní Bečvy do Valašského Meziříčí, vedoucí podél Rožnovské Bečvy, je dlouhý 30,8 km, celkové převýšení je zde 254 m. Úhrnné stoupání je 229 m, úhrnné klesání je 483 m. Úsek cyklostezky z Velkých Karlovic do Valašského Meziříčí, vedoucí podél Vsetínské Bečvy, má délku 56,8 km s celkovým převýšením 359 m. Úhrnné stoupání je zde 421 m, úhrnné klesání je 780 m. Obě ramena cyklostezky se spojují ve Valašském Meziříčí, odkud Cyklostezka Bečva pokračuje na území Olomouckého kraje a spojuje města Hranice, Přerov a Tovačov.

Velká část Cyklostezky Bečva je vedena po nově vybudovaných úsecích s vyloučením motorové dopravy. Část trasy je vedena po málo frekventovaných místních komunikacích a zpevněných lesních a polních cestách, minimum trasy vede po silnicích. Připravují se však projekty pro vybudování dalších úseků cyklostezky bez automobilového provozu.

Cyklostezka Bečva se v roce 2018 umístila na 2. místě v kategorii „Nejlepší cyklistická destinace“ v soutěži Ceny cestovního ruchu Olomouckého kraje.

Cyklotrasa č. 49: Pitín – Popov – Brumov-Bylnice – Nedašova Lhota

Cyklotrasa začíná u hranic se Slovenskem v Nedašově Lhotě a pokračuje územím CHKO Bílé Karpaty obcemi Nedašov, Návojná, Brumov-Bylnice, Štítná nad Vláří-Popov a v současnosti končí v Pitíně, kde se napojuje na cyklotrasu č. 46.

Cyklotrasa č. 46: Beskydsko-Karpatská magistrála

Beskydsko-Karpatská magistrála začíná v Moravskoslezském kraji, v Českém Těšíně u hranic s Polskem (u řeky Olše). Na území Zlínského kraje prochází územím CHKO Beskydy, přes Rožnov pod Radhoštěm, Vsetín, Vizovice. Pokračuje územím CHKO Bílé Karpaty přes Slavičín, Pitín, Starý Hrozenkov, Mikulčín vrch, Březovou a Strání až do Jihomoravského kraje. Cyklotrasa končí v Sudoměřicích nedaleko Strážnice u hranic se Slovenskem.

Cyklostezka BE-VLA-VA

Cyklostezka BE-VLA-VA je uceleným záměrem českých a slovenských partnerů vybudovat spojitou cyklostezku o délce 50 kilometrů, která propojí obě příhraniční oblasti. V budoucnu povede ze Vsetína do slovenského Trenčína a propojí povodí tří řek: Bečvy, Vlárky a slovenského Váhu. Odtud pramení i název cyklostezky, který je odvozen z počátečních slabik názvů těchto řek. Cyklostezka v současnosti propojuje Valašské Klobouky, Brumov-Bylnici, Vlárský průsmyk a pokračuje na Slovensko do Pováží. Realizováno je již také napojení na stávající Cyklostezku Bečva u Vsetína. Dokončení dílčích úseků mezi Ústím u Vsetína je plánováno v roce 2021. V přípravě je napojení na Cyklostezku Váh na Slovensku.

Výstavba cyklostezky BE-VLA-VA je financována z operačního programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika a ze státního rozpočtu ČR a SR. Partnery projektu jsou Mikroregion Valašské Kloboucko, Město Valašské Klobouky, obec Poteč, Město Brumov-Bylnice, sdružení 15 obcí Hornolidečska, obec Horné Srnie, město Nemšová. Sdružení obcí Hornolidečska se zaměřuje i na další rozvoj sítě cyklostezek. Za obcí Valašská Polanka plánuje výstavbu další větve, vedoucí podél silnice I/49 směrem k Prlovu.

Cyklostezka BE-VLA-VA je ojedinělý mezinárodní projekt. Díky mírnému profilu trasy bude cyklostezka vhodná pro všechny věkové kategorie, tedy i pro rodiny s dětmi či aktivní seniory.



82/ Trasa cyklostezky BE-VLA-VA



Níže uvedená tabulka uvádí přehled počtu úschov zavazadel ve stanicích, kde dopravce tuto službu nabízí. Dle údajů ČD tvoří přibližně 30 % veškerých úschov právě uložení kol. Ze statistiky vyplývá, že služba úschovy jízdního kola je čím dál méně využívána. Důvody tohoto klesajícího zájmu lze hledat v nezbytném procesu uložení kola, kdy se cestující musí dostavit s dostatečným časovým předstihem, aby stihl vyřídit nezbytné administrativní úkony spojené s úschovou. Odrážejícím faktem pro masovější využívání úschoven pro uložení kola může být i to, že doba určená pro uložení, resp. vyzvednutí kola je omezená a rovněž i zpoplatněná, kdy zákazník musí platit každou jednu úschovu, aniž by mohl využít nějakého dlouhodobého věrnostního programu pro pravidelně dojíždějící.

83/ Míra využívání úschoven zavazadel ve stanicích ČD na území Zlínského kraje

STATISTIKA ÚSCHOVNY ZAVAZADEL ČD ve Zlínském kraji				
Stanice	2016	2017	2018	2019
	ks	ks	ks	ks
Bystřice pod Hostýnem	192	188	472	515
Holešov	119	139	273	253
Hulín	15	15	7	0
Chropyně	1341	1071	1394	453
Kroměříž	469	658	463	551
Luhačovice	1186	1301	1138	1246
Otrokovice	574	441	304	270
Rožnov pod Radhoštěm	644	783	572	595
Staré Město u Uherského Hradiště	219	251	261	95
Uherské Hradiště	331	458	-	-
Valašské Meziříčí	533	481	509	697
Vsetín	640	521	634	542
Zlín Střed	344	201	51	47



SWOT analýza cyklistické dopravy

Silné stránky

- ⇒ Navržená síť dálkových a regionálně významných cyklotras propojující regionálně významná centra.
- ⇒ Příprava dotačního programu Zlínského kraje na podporu zpracování PD a spolufinancování realizace cyklostezek.
- ⇒ Nastavený systém řízení rozvoje cyklistiky, včetně pozice cyklokoordinátora.
- ⇒ Zlínský kraj má velmi dobré předpoklady pro rozvoj cyklistiky díky rozmanitosti krajiny.
- ⇒ Hustá síť značených cykloturistických tras na území Zlínského kraje.
- ⇒ Místa, kde je cyklistická síť vybudována, jsou velmi oblíbená a ukazují na velký potenciál cyklodopravy ve Zlínském kraji (např. data z kampaně Do práce na kole potvrzují zájem o cesty do zaměstnání na kole po Cyklostezce Bečva mezi městy Rožnov p. R. a Valašské Meziříčí).
- ⇒ Zlínský kraj má dobrou dopravní dostupnost kraje veřejnou dopravou v návaznosti na cyklotrasy.
- ⇒ Systémová podpora rozvoje cyklistické dopravy na úrovni některých měst (Otrokovice, Zlín, Uherské Hradiště, Vsetín aj.) a regionů (např. Horního Vsacka).

Slabé stránky

- ⇒ Cyklistická síť není celistvá a na delších trasách je nutné využít i frekventované silnice, chybí kvalitní a bezpečné propojení měst.
- ⇒ Při rekonstrukcích silnic II. a III. třídy se většinou nepočítá s opatřeními podporujícími cyklistickou dopravu.
- ⇒ Chybí dopravní strategie definující povinnost řešení cyklistiky jako integrální součásti dopravy.
- ⇒ Chybějící systém BIKE & RIDE u celé řady zastávek a přestupních terminálů.
- ⇒ Nedostatečná infrastruktura pro elektrokola (dobíjecí stanice, síť servisů apod.)
- ⇒ Podmínky pro využívání kola na cestě při pravidelné dojíždce do zaměstnání.
- ⇒ Nízké využití úschoven kol v železničních stanicích.

Příležitosti

- ⇒ Podpora vybudování dalších cyklostezek.
- ⇒ Podpora vybudování významné mezinárodní cyklostezky BEVLAVA ze Vsetína do Trenčína.
- ⇒ Velký potenciál pro rozvoj systému BIKE & RIDE (síť železničních tratí, páteřní cyklistické trasy).
- ⇒ Rozvoj elektrokol a jejich větší cenová dostupnost otevře nové možnosti cykloturistiky v náročnějším terénu i méně sportovně zdatným návštěvníkům a starším generacím.
- ⇒ Rozvoj doplňkové infrastruktury a služeb pro cyklisty (mobiliář, cyklopůjčovny, cykloservisy, úschovny aj.).
- ⇒ Možnost využití protipovodňových opatření podél vodních toků pro rozvoj cyklistické dopravy.
- ⇒ Podpora budování tras, zázemí a aktivit pro horská kola, např. cyklotrasy, singltreky a bikeparky.
- ⇒ Rozšiřování počtu odpočívek a zázemí s občerstvením.

Hrozby

- ⇒ Podcenění významu cyklistické dopravy při přepravě obyvatel do zaměstnání a škol.
- ⇒ Nárůst intenzit individuální automobilové dopravy s negativními dopady na životní prostředí a bezpečnost na úkor udržitelných forem dopravy.
- ⇒ Dobudování úplné sítě páteřních cyklotras bude investičně velmi náročné a bude trvat dlouhou dobu.
- ⇒ Zrušení programů EU, ze kterých jsou zpravidla cyklostezky z rozhodující části financovány.
- ⇒ Problémy se získáním všech potřebných pozemků.



2.4 Vodní doprava a letecká doprava

Vodní doprava

Vodní doprava nemá ve Zlínském kraji v současnosti velký význam pro přepravu osob nebo nákladu. Existující vodní cesty (zejm. Baťův kanál) jsou využívány především k rekreačním a sportovním účelům.

V oblasti rekreační vodní cesty (Baťův kanál) limituje její další rozvoj splavnění do Kroměříže a do Hodonína výstavbou plavebních komor Bělov a Rohatec, včetně navazující infrastruktury přístavišť Kroměříž, Napajedla, Kunovský les aj.

Dle usnesení vlády 929/2009 je v oblasti územního rozvoje nadále sledována územní ochrana průplavního koridoru Dunaj – Odra – Labe, který prochází Zlínským krajem v trase Uherský Ostroh – Uherské Hradiště – Napajedla – Otrokovice – Kvasice – Kroměříž. Průplavní koridor také částečně prochází trasou Baťova kanálu. Tato vnitrozemská vodní cesta mezinárodního významu je součástí evropské dohody AGN sjednané v rámci EHK/OSN. Vodní cesta sleduje trasu důležité koridorové silnice R55 a II. železničního koridoru (trať 330) a její stabilizace probíhá v návaznosti na protipovodňovou ochranu.

Baťův kanál

Vnitrozemský průplav Otrokovice – Rohatec, známý pod označením Baťův kanál, byl vybudován v letech 1934 – 1937 jako kompromisní výsledek dlouhodobé vize propojení Dunaje, Odry a Labe. Průplav leží na území Zlínského a Jihomoravského kraje, má celkovou délku přibližně 53 km, z toho 26 km vede říčními a 25,2 km kanálovými úseky. Průplav využíval jak upravených úseků řeky Moravy a zčásti i Dřevnice, tak i nově postaveného tělesa průplavu. Říční úseky jsou široké 40-80 metrů a kanálové úseky 6-12 metrů.

V současné době je Baťův kanál využíván pro sportovní a rekreační využití. Nákladní říční doprava zde byla ukončena v roce 1961, turistická doprava je provozována od roku 1996.

Návštěvníci si mohou vypůjčit loď v některé z půjčoven lodí, pravidelná plavba na území kraje je provozována v úseku Spytihněv – Otrokovice a Spytihněv – Uherské Hradiště. Provoz na Baťově kanálu obvykle trvá od dubna do října, při příznivém počasí i déle. Provoz je omezen pouze plavebními komorami, které mají omezenou provozní dobu.

Baťův kanál je určen pouze pro rekreační plavidla o maximálním rozměru 35 x 5 metrů a ponoru maximálně 50 cm. V úseku procházejícím Zlínským krajem jsou umístěny tyto plavební komory: Spytihněv, Babice, Huštěnovice, Staré Město, Kunovský les, Nedakonice a Uherský Ostroh.

Na Baťově kanálu existovala po znovuoobnovení plavby v roce 1995 řada významných míst bez možnosti spolehlivého vyvážení plavidel umožňujícího bezpečné vystoupení a nastoupení osob. K mnohým zajímavým a pro návštěvníky vodní cesty atraktivním destinacím byl tedy vinou absence přístavišť znemožněn přímý přístup z vodní cesty. To bylo hlavním důvodem k budování sítě přístavišť, která tyto lokality zpřístupní a tím napojí na vodní cestu. Ředitelství vodních cest ČR vybudovalo do května 2013 celkem 14 přístavišť v celkové hodnotě 86 mil. Kč.

Provozovatel Ředitelství vodních cest ČR:

- Spytihněv
- Strážnice
- Sudoměřice – Výklopník

Provozovatel Povodí Moravy, s.p.:

- Otrokovice - Bahňák
- Napajedla
- Napajedla - Pahrбек



- Babice
- Uherské Hradiště
- Kostelany nad Moravou
- Uherský Ostroh
- Strážnice
- Petrov
- Rohatec - Kolonie
- Hodonín
- Kunovský les
- přístaviště Staré Město provozuje společnost Lodě-hausbóty z.s.

Memorandum o spolupráci s Jihomoravským krajem v oblasti vodní cesty Baťův kanál

Memorandum o vzájemné spolupráci mezi krajem Zlínským a Jihomoravským v oblasti rozvoje vodní cesty Baťův kanál bylo podepsáno na konci června 2007.

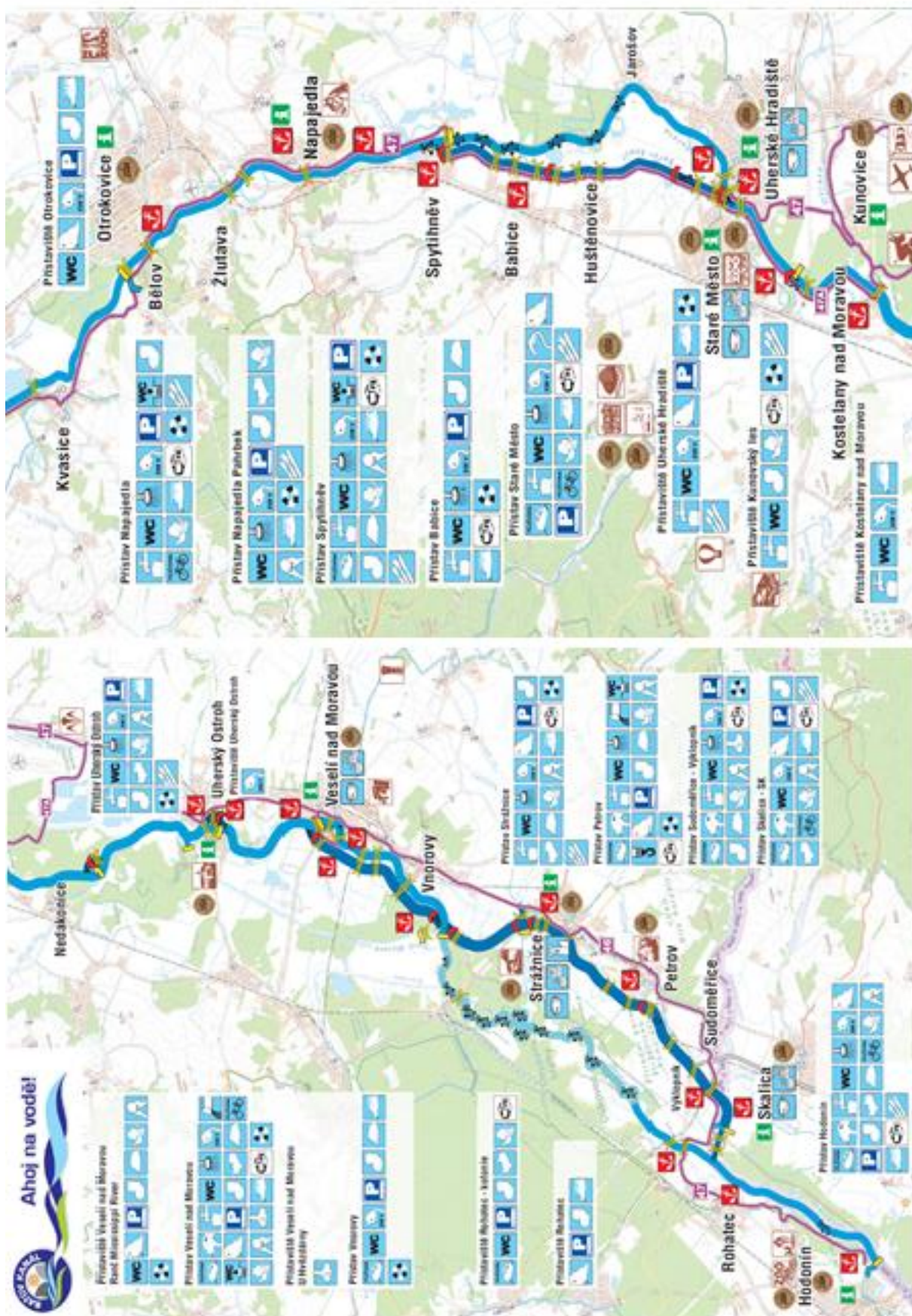
Oba kraje se podpisem memoranda zavázaly, že budou na základě rovnosti a vzájemné výhodnosti rozvíjet bilaterální spolupráci v oblasti rozvoje vodní cesty Baťův kanál a na vybraných úsecích vodní cesty na řece Moravě, a to v rámci zásad udržitelného rozvoje formami šetrnými k životnímu prostředí.

Strategické záměry a stavby

Plavební komora Bělov – Cílem projektu je prodloužení dopravně významné vodní cesty Baťův kanál z Otrokovic do Kroměříže. V současnosti brání proplutí tohoto úseku jez Bělov. Tato překážka bude překonána výstavbou plavební komory Bělov. Komora bude postavena v nadjezí v říčním km 166,77 a umožní proplavování turistických plavidel a malých osobních lodí. Výstavbou bude umožněno napojení turistického centra Kroměříže na atraktivní rekreační vodní cestu a rozšíření využití turistického potenciálu celého území ležícího podél Baťova kanálu a řeky Moravy. Součástí projektu je i vybudování přemostění pro silnici III. třídy Otrokovice – Bělov. Náklady na celý projekt bude hradit investor – Ředitelství vodních cest ČR – z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. Parametry plavební komory: 38,5 x 5,3 x 1,5 m (d x š x h).

Přístaviště Kunovský les – Modernizace horní rejdy plavební komory Kunovský les má zabezpečit dostatečně kapacitní a technicky vyhovující čekací stání a navazující manévrovací prostor pro přístup plavidel k plavební komoře a zvýšit tak bezpečnost proplavování touto plavební komorou. Jedná se o stavbu veřejné přístavní infrastruktury, která je součástí sledované dopravně významné vodní cesty vymezené zákonem č. 114/1995 Sb. O vnitrozemské plavbě. Úprava se týká úseku v délce 130 metrů.

84/ Mapa Baťova kanálu



Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe

Významnou plánovanou vodní stavbou je kanál Dunaj – Odra – Labe, propojující tři jmenované řeky na území České republiky, s cílem umožnit přepravu nákladu skrz Evropu vodní cestou. Podle harmonogramu dalšího postupu prací, uvedeného v nedávné studii, bude kanál ve Zlínském kraji zprovozněn nejdříve v roce 2040.

Není mnoho projektů, o kterých se mluví stovky let, a přitom konkrétní práce na nich ještě pořádně nezačaly. V současné době, kdy je tento mezinárodní záměr zakotven v základních dohodách a dokumentech ČR a EU (Dohoda AGN, přístupová smlouva EU se závazkem územně chránit trasu). Zároveň bez souhlasu všech členských států na přeshraničních úsecích se nepodaří prosadit projekt DOL.

Usnesením vlády číslo 929 v roce 2009 bylo zadáno prověření nutnosti výstavby průplavního kanálu Dunaj – Odra – Labe na mezinárodní úrovni. Zajištěno bylo projednání koridoru tohoto průplavního spojení s představiteli Polska, Rakouska, Slovenska, Německa a s Evropskou komisí. Cílem tohoto prověření je posoudit nutnost výstavby kanálu v evropském kontextu, možné problémy realizace a investiční náročnost jednotlivých částí.

V roce 2011 vzniklo usnesení vlády o nutnosti pořízení studie proveditelnosti vodního koridoru, které má zabezpečit potřebné podklady pro posouzení stavby a pro rozhodnutí o zachování či vyjmutí z územní ochrany.

V roce 2019 zveřejnilo Ministerstvo dopravy Studii proveditelnosti vodního koridoru D–O–L, jejímž cílem bylo prověření ekonomické efektivity projektu nově uvažované vodní cesty z pohledu dopravního, technického, vodohospodářského, energetického a rekreačního. Studie hodnotí kladně vysoké národní ekonomické přínosy investice. Výsledky dále potvrdily rizikovost varianty projektu, která zahrnuje Labskou větev. Centrální komise Ministerstva dopravy proto doporučila sledovat Dunajsko-Oderskou větev celého projektu, vyjednávat s Polskem a Slovenskem místa přechodu koridoru, ve spolupráci s oběma zeměmi provést hodnocení dopadů vodního díla na životní prostředí, tzv. SEA.

V roce 2020 Vláda ČR schválila přípravu kanálu mezi polským přístavem Kędzierzyn-Koźle a Ostravou. Stavbu vláda prosadila i přes silný odpor ekologů a některých politiků.

Na území Zlínského kraje je plánovaná trasa vedena povětšinou v trase řeky Moravy, případně Baťova kanálu. Na několika místech se však odchyluje a kanál je plánován ve zcela nové trase. Poslední studie navíc na několika místech navrhuje jinou trasu, než jaká je nyní zanesena v ZÚR. Většinou se jedná jen o drobné posuny či úpravy, jediná velká změna se odehrála u Kroměříže, kde je místo obchvatu a napojení zpět na Moravu plánován „větší obchvat“ a přímější vedení k Přerovu ve zcela nové stopě v délce cca 16 kilometrů.

ZÚR Zlínského kraje stanovují na území kraje jako územní rezervu v souladu s PÚR ČR průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe, území speciálních zájmů, vymezené koridorem průplavního spojení D–O–L v trase Bezměrov – Kroměříž – Otrokovice – Napajedla – Spytihněv – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Ostroh.

Pro plánování a využívání území průplavního spojení D–O–L se stanovuje dodržování těchto zásad pro rozhodování o změnách v území a tyto úkoly pro územní plánování:

- Zásady pro rozhodování o změnách v území: respektovat průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe do rozhodnutí vlády o dalším postupu.
- Úkoly pro územní plánování: zajistit územní ochranu území speciálních zájmů na úrovni ÚPD dotčených obcí.
- Koordinace vymezení ploch a koridorů nadmístního významu podchycených v ZÚR budou probíhat v území dále uvedených ORP a dotčených obcí:
- ORP Kroměříž: Bezměrov, Hulín, Chropyně, Kroměříž, Kvasice, Skaštice, Střížovice, Záříčí
- ORP Otrokovice: Bělov, Napajedla, Otrokovice, Spytihněv, Žlutava
- ORP Uherské Hradiště: Babice, Huštěnovice, Kostelany nad Moravou, Kunovice, Nedakonice, Ostrožská Nová Ves, Staré Město, Uherské Hradiště, Uherský Ostroh



Podrobný přehled trasování kanálu územím Zlínského kraje a průchod městy Otrokovice a Napajedla je obsahem Přílohy 9.

Navrhované parametry kanálu DOL odpovídají třídě Vb, která mimo jiné znamená:

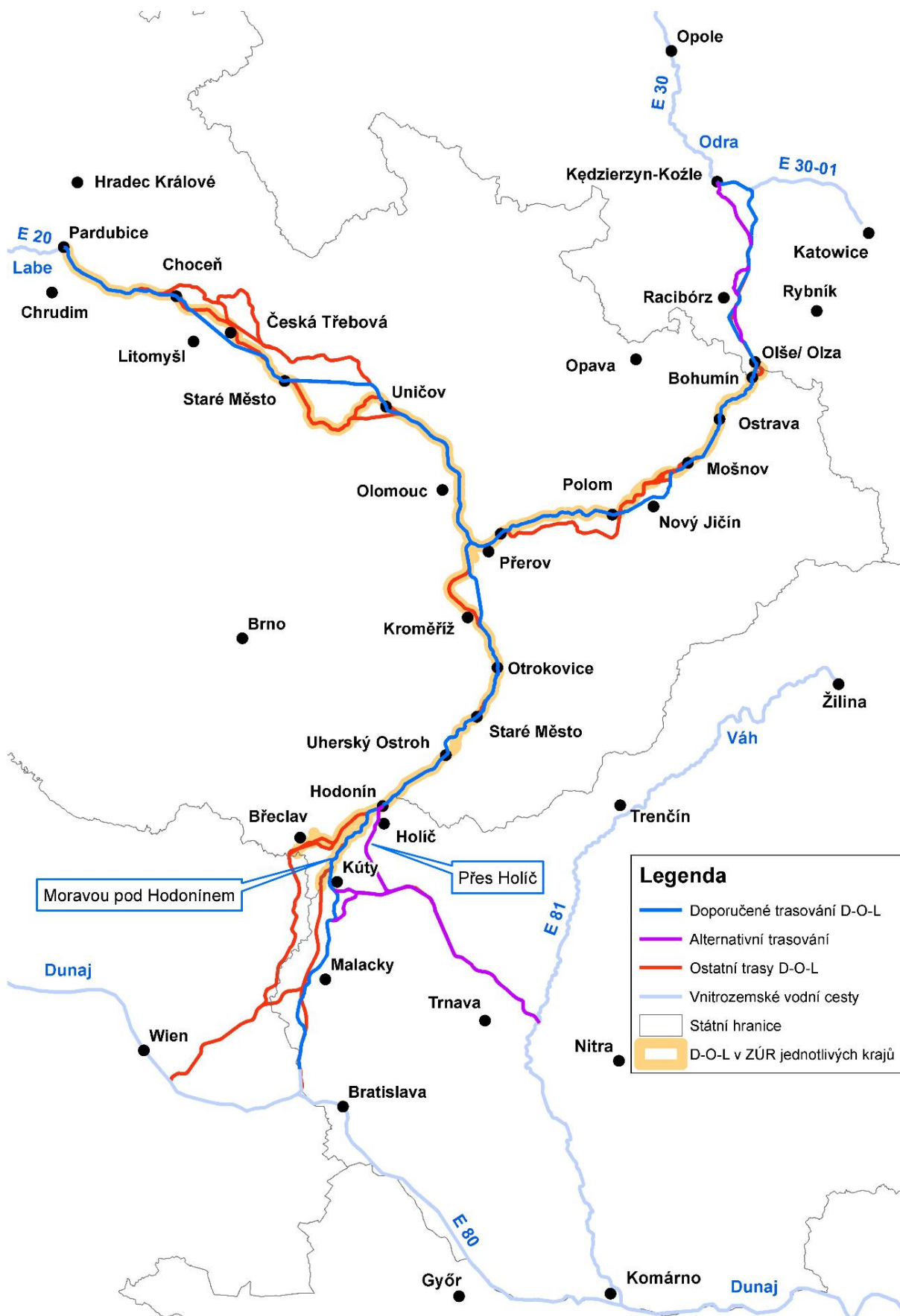
- Šířka dráhy na hladině: 54 m, hloubka 4 m
- Ponor: 2,80 m
- Rozměr plavebních komor: 190 x 12,5 m, hloubka 4,0 m
- Výška hrany navrhovaných mostů: 7,0 m (tři vrstvy kontejnerů)
- Minimální poloměr oblouku 800 m (s rozšířením šířky)

Ve Zlínském kraji je plánován menší přístav v Otrokovcích nedaleko letiště (na obrázku) a překladiště ve Starém Městě. V sousedních krajích se poblíž hranic nachází ještě překladiště Veselí nad Moravou a velký přístav Přerov. Všechny terminály budou napojeny na silniční i železniční síť.

Vybudování odpovídající vodní cesty bude vyžadovat značnou investici a významný zásah do krajiny. Dojde k její další fragmentaci a vytvoření nové bariéry. Značně investičně náročné budou zejména křížení se stávajícími komunikacemi a průchody zastaveným územím. Na obrázku průchodu kanálu mezi Starým Městem a Uherským Hradištěm je nutno mimo jiné upravit místa křížení s I/55 v intravilánu, železniční tratí 341 (plánován zdvihací most) a obchvatem I/50.

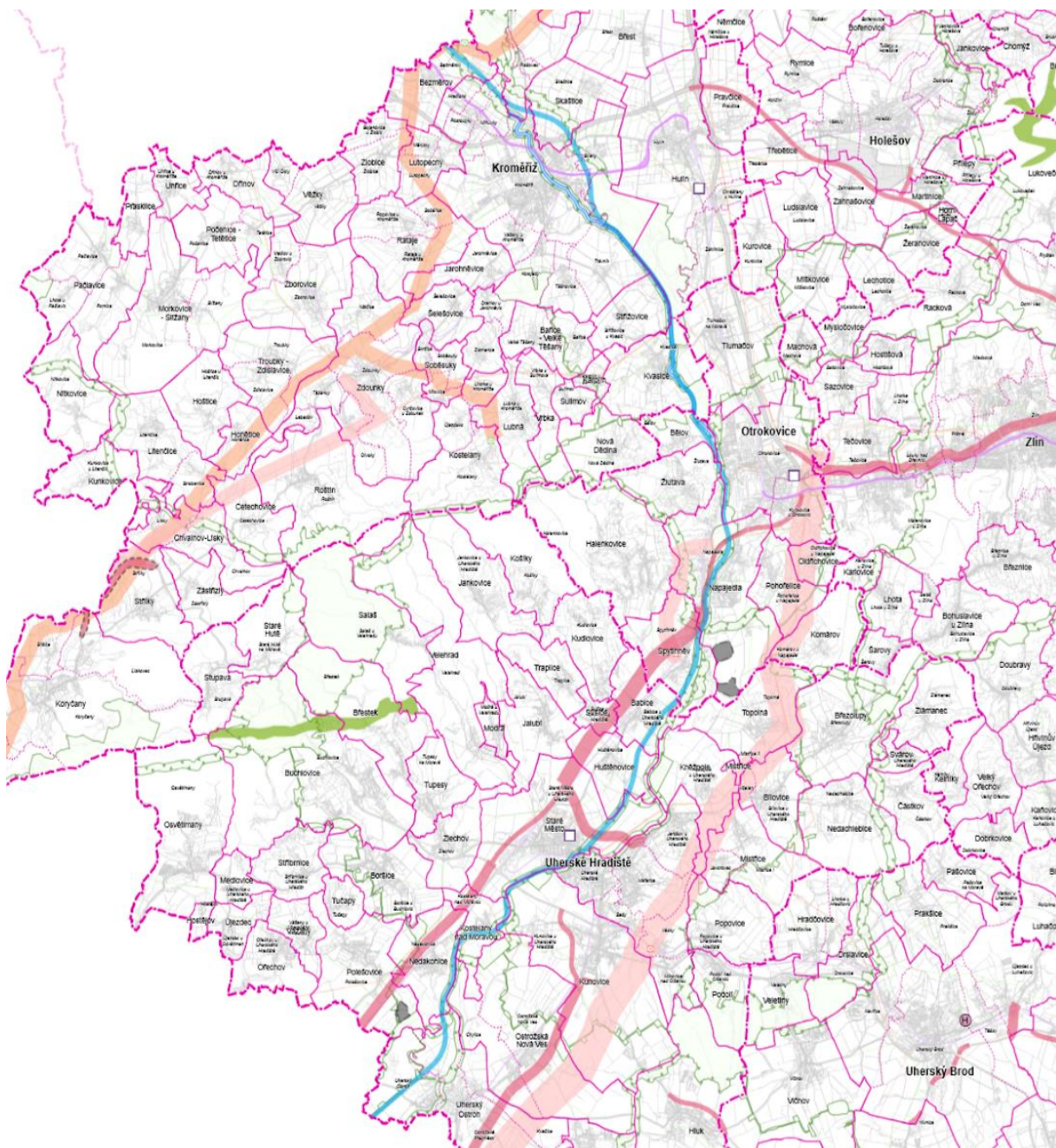


85/ Přehledná mapa trasy DOL s napojením na toky Labe, Moravy a Odry





86/ Průplavní spojení DOL ve Zlínském kraji (vyznačeno modrou barvou)



Celková situace kolem celé stavby je velmi nejistá a spolu s vedenou územní rezervou vytváří již dnes bariéru v území, která brání v rozvoji mnohým obcím a jiným subjektům v dotčeném území. V případě dopravních staveb pak znamená potenciálně zbytečné náklady v případě provedení přípravy a následného nerealizování kanálu, nebo naopak velké dodatečné náklady způsobené přestavbou nepřipravených staveb.

Je proto logické, že řada obcí a měst vnímá negativně dlouhodobou blokaci území spojenou s omezeními a nejistotami v možnostech využívání dotčeného území koridoru DOL bez naděje, že se v dohledné době s konečnou platností rozhodne o spuštění další přípravy stavby, či o zamítnutí projektu a uvolnění pozemků pro další rozvoj dotčených obcí.



Plavební okruh Veselí nad Moravou – Vnorovy

Tato investiční akce směřuje ke vzniku plavebního okruhu Veselí nad Moravou – Vnorovy – Veselí nad Moravou o délce přibližně 9 km včetně souvisejících objektů, jako je nová přístavní infrastruktura, úpravy stávajících plavebních komor a plavebního kanálu či nové lodní zdvihadlo / plavební komora. Zájmovým územím je řeka Morava v úseku od podjezdí ve Veselí nad Moravou až po jez Vnorovy a Baťův kanál v úseku od plavební komory Veselí nad Moravou po jeho zaústění do řeky Moravy ve Vnorovech, včetně plavebních komor Vnorovy I a Vnorovy II. Projekt byl v době zpracování generelu dopravy ve stádiu zpracování Technicko – ekonomické studie, jejímž objednatelem je Ředitelství vodních cest ČR, financována byla ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

SWOT analýza vodní dopravy

Silné stránky

- ⇒ Baťův kanál jako turisticky významný cíl

Slabé stránky

- ⇒ Vodní doprava má ve Zlínském kraji spíše okrajový význam
- ⇒ Územní rezerva pro kanál D – O – L brání v rozvoji mnoha obcím

Příležitosti

- ⇒ Potenciál pro rozšíření turistické vodní dopravy na řekách Moravě a Bečvě, v kombinaci s cyklistickou dopravou (sít' cyklostezek podél vodních toků) jako alternativy pro turistiku s minimálními negativními dopady na životní prostředí
- ⇒ Vytvoření efektivní přístavní a servisní infrastruktury
- ⇒ Splavnění vodní cesty do Kroměříže
- ⇒ Vodní doprava jako součást integrovaného dopravního systému Zlínského kraje

Hrozby

- ⇒ Klimatická změna a její vliv na splavnost vodních toků (sucho, příválové deště)
- ⇒ Napřímení vodního toku v rámci vybudování kanálu D – O – L urychlí odvodňování krajiny a negativně ovlivní hydrologický režim území, což je v rozporu se současnou snahou měst a regionů zlepšit retenční schopnost krajiny, podpořit přírodě blízká opatření pro obnovu malého vodního oběhu a lépe tak čelit klimatickým změnám.

Letecká doprava

Zlínský kraj nemá velké zastoupení letecké dopravy, v přepravě osob se uplatňuje pouze okrajově. Podobně jako doprava vodní se letecká doprava v kraji směřuje spíše na podnikatelské záměry nebo turistické činnosti. Důvodem je mj. relativně blízká poloha mezinárodních dopravních letišť Brno-Tuřany a Ostrava-Mošnov, která se nachází v sousedních krajích, a také intenzivní pravidelná mezinárodní doprava na letištích v Praze, Bratislavě a Vídni, případně Katovicích nebo Krakově.

Dostupnost letišť byla prověřována pro pět největších sídel kraje, která jsou poměrně rovnoměrně rozmístěna po kraji, takže dojezd k jednotlivým místům se liší až o hodinu. Jednotlivé hodnoty byly následně zprůměrovány pro získání obecnější hodnoty platné pro celý kraj. Údaje pochází ze serveru Mapy.cz s volbou pro nejrychlejší trasu bez ovlivnění provozem.

87/ Dostupnost letišť automobilem

IAD	průměr		Zlín		Kroměříž		Vsetín		Uherské Hradiště		Valašské Meziříčí	
letišť	hh:mm	km	čas	vzd.	čas	vzd.	čas	vzd.	čas	vzd.	čas	vzd.
Brno	01:08	97	00:59	93	00:38	62	01:32	126	00:59	70	01:32	136
Ostrava	01:06	83	01:20	109	01:07	94	00:57	56	01:28	119	00:39	37
Praha	03:10	326	03:01	321	02:40	290	03:34	354	03:01	298	03:34	364
Vídeň	02:35	229	02:37	249	02:16	218	02:48	248	02:12	164	03:04	265
Bratislava	02:04	181	02:06	175	01:55	202	02:08	181	01:48	147	02:24	199
Katovice	02:08	211	02:17	233	02:04	218	02:06	191	02:25	242	01:48	172
Krakov	02:32	252	02:41	274	02:28	259	02:30	232	02:49	283	02:12	213

Dostupnost všech letišť automobilem je velmi dobrá, neboť na cestách k letišťům vedou ve velké části trasy dálnice nebo silnice I. třídy. Dvě nejbližší letiště v Brně a Ostravě jsou dostupná průměrně za čas mírně převyšující jednu hodinu. Letiště evropského významu jsou již poměrně vzdálené. V případě Prahy je dojezd minimálně 3 hodiny 10 minut a vzdálenost je 326 km, do Vídně trvá cesta 2 hodiny 35 minut ze vzdálenosti 229 km. Další tři uvažovaná letiště středního významu (Bratislava, Katovice, Krakov) se nacházejí dvě až dvě a půl hodiny jízdy.

88/ Dostupnost letišť veřejnou dopravou

VHD	průměr		Zlín		Kroměříž		Vsetín		Uherské Hradiště		Valašské Meziříčí	
letišť	hh:mm	přestup	čas	přestup	čas	přestup	čas	přestup	čas	přestup	čas	přestup
Brno	02:30	1,8	02:30	1~2	02:00	1~2	03:00	2	02:00	2	02:45	2
Ostrava	02:30	2,0	03:00	2~3	02:30	2	02:30	2	02:30	2~3	01:30	1
Praha	04:30	1,4	04:30	2	04:00	2	04:30	1	04:30	1	04:30	1
Vídeň	03:30	2,6	03:00	2~3	03:30	3	04:30	2~4	03:00	2~3	04:00	2
Bratislava	03:00	2,6	03:00	3	03:00	3	03:00	2	02:30	3	03:30	2
Katovice	04:15	2,2	04:30	2	04:00	3	04:15	2	04:30	2	04:00	2
Krakov	06:15	2,5	07:00	2~3	06:15	2~3	06:15	2~3	06:00	2~3	06:00	2~3

Prověřována byla i dostupnost veřejnou dopravou, která je oproti automobilové dopravě výrazně problematictější. Nejčastějším problémem je počet přestupů, které jsou alespoň dva, ale výjimkou nejsou ani tři nebo čtyři přestupy, a to i mezi různými módy dopravy nebo na krátkých trasách. Velkou neznámou



je pak doba přepravy, která je u každého spojení unikátní a variuje i v řádu hodin. Uváděný čas v tabulce je přibližný čas, kterého lze dosáhnout alespoň u několika spojení za den, zhruba v průběhu celého dne. Mohou tedy existovat i spojení rychlejší nebo naopak pomalejší. Časové hodnoty jsou vzhledem k přibližnosti údajů zaokrouhleny na čtvrt hodiny. V tabulce je uváděn i počet přestupů, který značně ovlivňuje komfort přepravy.

Na žádné letiště se ze Zlínského kraje nelze dostat přímou dálkovou linkou. Vždy je nutné se dopravit do daného města, zpravidla na hlavní vlakovou nebo autobusovou stanici a odtud se dopravit na letiště. Většina měst má toto spojení přímé, (dva) přestupy v rámci MHD v Praze nejsou započítávány z důvodu výrazného zkreslení celkových výsledků. Přestupy jsou jednak krátké, dobře značené a disponují pohyblivými schody, a navíc se jim lze vyhnout použitím linky Airport Express spojující Hlavní nádraží přímo s Letištěm Václava Havla.

Na dvě nejbližší letiště se lze veřejnou dopravou dostat za dvě a půl hodiny s 1,8 nebo 2,0 přestupy. Tento čas je sice průměrný za celý kraj, ale tristní je i doprava z blízkých míst, například z Valašského Meziříčí a Vsetína na ostravské letiště. Namísto 40 nebo 60 minut autem trvá jízda veřejnou dopravou 1,5, případně 2,5 hodiny na vzdálenosti nepřesahující 60 kilometrů.

Vzdálenější letiště v Praze, Vídní a Bratislavě jsou na tom výrazně lépe a čas jízdy VHD je pomalejší jen zhruba o třetinu. Veřejnou dopravou zcela nedostupná se ukázala být obě polská letiště. V průběhu dne existuje jen několik spojení, která jsou navíc o sto i více procent delší než jízda osobním automobilem. Dojezdové časy 4 hodiny 15 minut a 6 hodin 15 minut jsou již naprosto nepoužitelné. Bližší srovnání nabízí následující tabulka, porovnávající čas obou módů a vyjadřující navýšení doby jízdy VHD v procentech oproti IAD.

89/ Srovnání dostupnosti letišť pomocí IAD a VHD

mód	Brno	Ostrava	Praha	Vídeň	Bratislava	Katovice	Krakov
IAD	01:08	01:06	03:10	02:35	02:04	02:08	02:32
VHD	02:30	02:30	04:30	03:30	03:00	04:15	06:15
více	+116 %	+118 %	+39 %	+39 %	+45 %	+99 %	+149 %

Ve Zlínském kraji fungují 3 civilní letiště, z nichž žádné není v majetku státu. Jedná se o následující letiště:

- Kunovice – mezinárodní neveřejné letiště s vnější hranicí (provozovatel Aircraft Industries, a.s.)
- Zlín – mezinárodní neveřejné letiště s vnitřní hranicí (provozovatel Moravan Aviation s.r.o.).
- Kroměříž – neveřejné vnitrostátní letiště (provozovatel Aeroklub Kroměříž)

Všechny plochy pro sportovní létající zařízení jsou ve Zlínském kraji neveřejné (plochy pro vzlety a přistání sportovních létajících zařízení, které jsou registrovány Leteckou amatérskou asociací ČR):

- K15 Bánov
- LK42 Slušovice
- LK52 Luhačovice
- LK81 Boršice
- LK94 Bojkovice
- LKSP Zlín Štípa

Letiště Kunovice:

- neveřejné mezinárodní letiště, provozovatel: Aircraft Industries, a.s.
- situováno 4,5 km jižně od Uherského Hradiště
- letiště poskytuje zázemí pro obchodní leteckou dopravu, letecké práce, zkušební lety, provoz kluzáků a balonů, rekreační, sportovní a výcvikové lety, lety pro vlastní potřebu a výsadkovou činnost



- Druh provozu: VFR (let za viditelnosti) i IFR (let podle přístrojů)
- Disponuje třemi paralelními runwayemi:
 - o zpevněnou RWY 02C/20C o rozměrech 2000 x 30 m, únosnosti PCN 33/R/B/X/T s betonovým povrchem
 - o travnatou 02R/20L o rozměrech 1690 x 60 m s únosností 25 000 kg / 0,7 MPa
 - o travnatou 02L/20R o rozměrech 1480 x 80 m s únosností 25 000 kg / 0,7 MPa
 - o současný provoz paralelních runwayí se neprovádí
- Umožňuje i přistání velkých letounů, například Iljušin Il-76
- Provozní doba pouze v PD od 08 do 16 hodin letního času, jinak na vyžádání 24 hodin předem
- Celní a pasové odbavení pouze na vyžádání minimálně 24 hodin předem

Letiště Zlín:

- regionální neveřejné mezinárodní letiště, provozovatel: 2007 s.r.o.
- situováno 11 km západně od Zlína, na okraji Otrokovic
- Povoleny dopravní lety stanovených provozovatelů, dále pak zkušební, ověřovací a výcvikové
- Neumožňuje celní a pasové odbavení
- Provoz pouze VFR den (let za viditelnosti)
- Provoz pouze na vyžádání minimálně 24 hodin předem
- Dvě paralelní runwaye:
 - o zpevněná 17L/35R s rozměry 650 x 25 m, únosnost PCN 19/F/C/Y/T
 - o travnatá 17R35L s rozměry 600 x 40 m, únosnost 5700 kg / 0,4 MPa

Letiště Kroměříž:

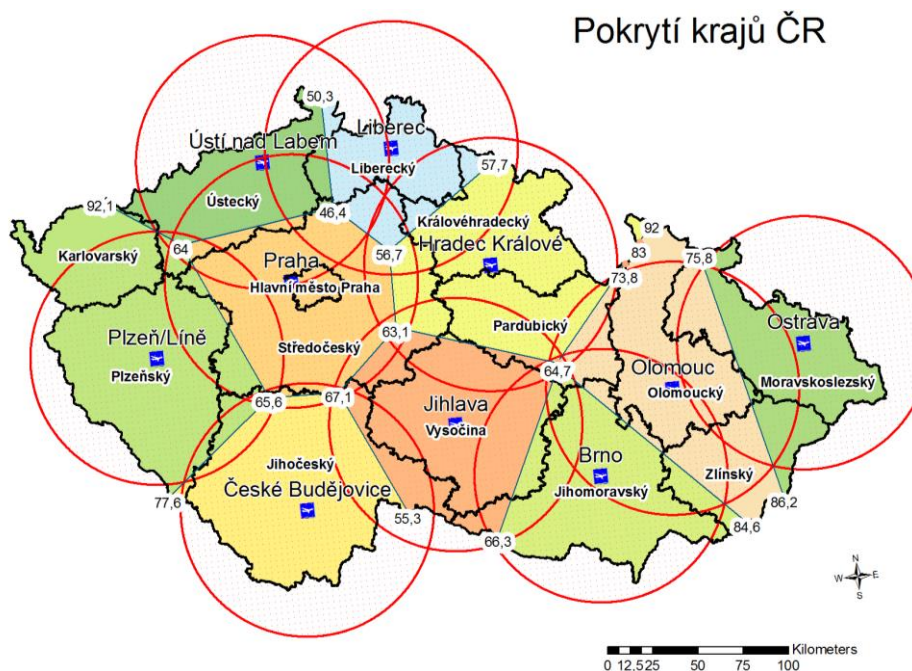
- provozovatel: Aeroklub Kroměříž
- malé regionální neveřejné letiště s travnatou dráhou 02/20 rozměru 775 x 30 m s únosností 5500 kg / 0,3 MPa
- provoz pouze VFR den (let za viditelnosti)
- druh provozu: letouny, vrtulníky, kluzáky, ultralehká letadla
- druhy letů: školní a výcvikové, sportovní, zkušební, lety pro zvláštní účely, dopravní
- přílety a odlety pouze při provozu aeroklubu nebo na vyžádání minimálně 24 hodin předem

Letecká záchranná služba

V rámci zajištění rychlé a kvalitně fungující letecké záchranné služby na území kraje je nezbytná výstavba heliportu s odpovídajícím technickým zázemím (pojezdová plocha, hangár, zařízení sloužící k čerpání paliva, možnost údržby vrtulníku). K tomuto účelu se jako nejvhodnější jeví jeho lokalizace ve Zlíně. Přistávací plocha heliportu je vhodná v areálu Bažovy nemocnice. Pro leteckou základnu bude hledána vhodná plocha dle prostorových nároků v návrhové části dokumentace, či se návrh vhodné plochy pro leteckou základnu ponechá na řešení ÚP Zlín s vymezením nároků pro tuto základnu v Návrhové části Aktualizace generelu dopravy Zlínského kraje. Toto bude projednáno v návrhové části dokumentu. K doplnění krajské sítě přistávacích ploch pro vrtulníkový provoz je výstavba heliportů Valašské Klobouky, Uherský Brod, Slavičín, Rožnov pod Radhoštěm a Bystřice pod Hostýnem. Zvýšení kvality letecké záchranné služby ve Zlínském kraji by mělo být uplatňováno zejména z důvodu špatně dostupné hornaté oblasti Zlínského kraje a potřeby transportu raněných do zlínského traumatologického centra. Akční rádius záchranných vrtulníků s dobou letu maximálně 15 minut představuje spádovou oblast cca 50 km. V hodnocení současného stavu kvality letecké záchranné služby je možné konstatovat nepříliš vyhovující stav především v oblasti infrastruktury a technického zázemí. Základním problémem Zlínského kraje je nevybudovaná vrtulníková základna pro ZZS, východní část kraje není dostupná do 15 minut z Brna, Olomouce ani Ostravy.



90/ Mapa letecké záchranné služby



Letecká doprava na území Zlínského kraje má relativně okrajový význam. Významná mezinárodní letiště leží mimo území kraje a Zlínský kraj ani neusiluje o vybudování svého mezinárodního letiště jako například jiné kraje. To lze považovat za velmi racionální a ekonomické rozhodnutí s tím, že by ZK měl usilovat o další zlepšování dostupnosti svého území na okolní spádová mezinárodní letiště, tj. Brno a Ostrava, ale i Praha a Vídeň, potenciálně i Katowice a Bratislava.

SWOT analýza letecké dopravy

Silné stránky

- ⇒ Relativní blízkost k mezinárodním letištím (Ostrava, Brno).
- ⇒ 3 civilní letiště na území Zlínského kraje.
- ⇒ Mezinárodní neveřejné letiště Kunovice.

Slabé stránky

- ⇒ Nedostatečné civilní letecké spojení s Evropou.
- ⇒ Nejbližší mezinárodní letiště Brno a Ostrava v posledních letech nabízejí jen slabou nabídku spojení.
- ⇒ Pouze neveřejná letiště v kraji.
- ⇒ Okrajový význam letecké dopravy v přepravě osob ve Zlínském kraji.
- ⇒ Východní část kraje je mimo 15minutový dosah letecké záchranné služby z Olomouce, Brna i Ostravy.

Příležitosti

- ⇒ Další zlepšování dostupnosti na mezinárodní letiště veřejnou dopravou.
- ⇒ Výstavba zázemí pro vrtulníky ZZS na území Zlínského kraje, čímž by byla zajištěna dobrá dostupnost letecké ZZS pro území celého kraje.
- ⇒ Zlepšení dostupnosti IAD mezinárodních letišť díky dostavbě dálniční sítě.

Hrozby

- ⇒ Nedostatek finančních prostředků na rozvoj letecké dopravy.
- ⇒ Pokles zájmu o leteckou dopravu.



2.5 Intermodální doprava, přepravní vztahy, intenzita dopravy

Na území Zlínského kraje se nachází jedno z nejvýznamnějších překladišť v ČR – Lípa nad Dřevnicí. V průběhu posledních dvou dekád nabývalo překladiště na významu a v návaznosti na modernizaci tratě Otrokovice – Vizovice lze předpokládat, že se bude terminál i nadále rozvíjet.

Nákladní doprava – překladiště

ZÚR stanovují tato území obcí vhodná pro umístění zařízení kombinované dopravy nadmístního významu (překladiště a logistická centra):

- Hulín;
- Otrokovice;
- Valašské Meziříčí – jih (lokalita částečně vhodná);
- Staré Město u Uherského Hradiště.

Terminál Lípa nad Dřevnicí (okr. Zlín)

- Vlastník a provozovatel: METRANS, a.s.
- Kapacita: 7 500 TEU
- Objem překládky (teoretický/skutečný): 290 000/250 000 TEU za rok
- Kombinace druhů dopravy: silnice/železnice

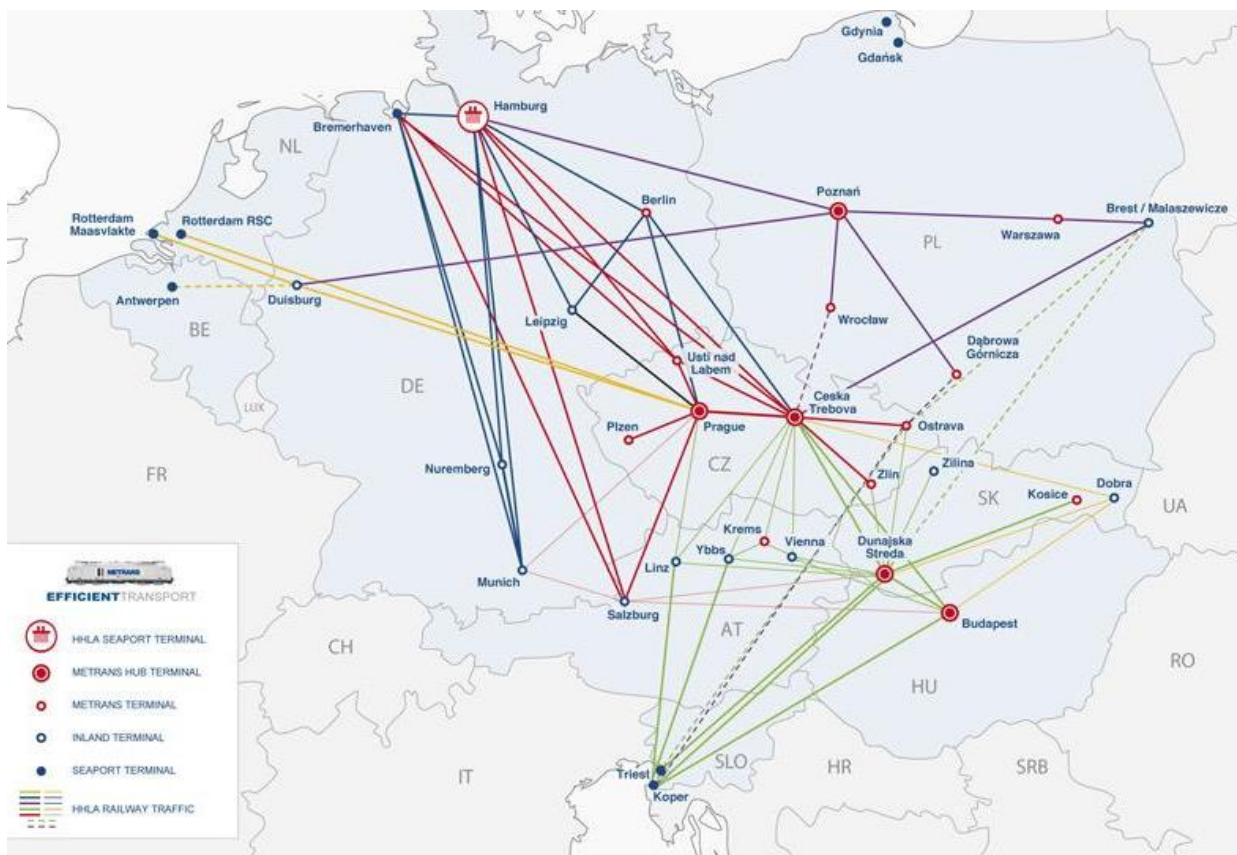
Terminál v Lípě nad Dřevnicí patří v porovnání s dalšími mezi nejvýznamnější tuzemské terminály. V objemu překládky se řadí na čtvrté místo za terminály Metrans Uhřetěves, Česká Třebová a terminál Mělník. Nejbližší terminál kombinované dopravy v tomto regionu se nachází v Horní Moštěnici nedaleko Přerova. Tento terminál má ovšem pouze desetinné objemy překládky v porovnání s Lípou. Dalším významným terminálem v regionu je terminál Paskov a Šenov nedaleko Ostravy. I zde jsou ovšem objemy o cca 2/3 nižší. Podrobné srovnání nejvýznamnějších terminálů v ČR (stav leden 2018):

91/ Přehled významných terminálů na území ČR

Terminál	Provozovatel	Počet kolejí	Celková délka kolejí (m)	Objem překládky skutečný (TEU/rok)	Vnitřní plocha překladiště (m ²)	Úložná plocha (TEU)
Brno	Terminál Brno a.s.	3	1050	43000	40000	300
Česká Třebová	METRANS, a.s.	6	5099	850000	130000	2000
Lovosice	ČD DUSS terminál, a.s.	4	2040	22000	15000	1000
Mělník	Star Container s.r.o.	2	1412	206000	49000	4000
	RailCargoOperator - ČSKD s.r.o	1	neuv.	87000	neuv.	1800
Plzeň-Nýřany	METRANS, a.s.	3	1485	130000	35000	1500
Ostrava-Paskov	AdvancetWorld Transport a.s.	3	920	95000	32000	neuv.
Praha-Uhřetěves	METRANS, a.s.	15	7627	1013200	450000	15000
Přerov-Horní Moštěnice	RailCargoOperator - ČSKD s.r.o	4	1165	18000	12000	1300
Ostrava-Šenov	METRANS, a.s.	4	1969	90000	40000	5000
Ústí nad Labem	METRANS, a.s.	3	1263	80000	18000	4000
Zlín-Lípa nad Dřevnicí	METRANS, a.s.	9	3223	250000	60000	11500



92/ Mapa terminálů kombinované dopravy společnosti METRANS



Z dat vyplývá, že terminál má zásadní postavení v regionálním i celorepublikovém významu. Rozvoz zásilek z tohoto terminálu není uskutečňován pouze v rámci přilehlého kraje, ale díky chybějícímu kvalitnímu spojení do průmyslové oblasti Žiliny a Púchova, související také s cenovou politikou provozovatelů terminálů v Žilině, jsou z tohoto terminálu uskutečňovány přepravy i do těchto regionů. Značnou výhodu terminál získává také v možnosti skladování velkého množství jednotek, což některé jiné terminály značně limituje. Další výhodou terminálu je, že patří do velmi silné skupiny METRANS a.s., která má zcela zásadní postavení v tomto druhu dopravy v České republice.

V roce 2018 bylo do terminálu Lída dopraveno 13 884 vozů, vypraveno bylo 13 088 vozů. Při průměrném počtu dvaceti vozů na jeden ucelený vlak vychází v celoročním průměru přijmutí a vypravení přibližně dvou ucelených vlaků denně v každém směru.



SWOT analýza intermodální dopravy

Silné stránky

- ⇒ Nižší zatížení životního prostředí (ve srovnání se silniční nákladní dopravou)
- ⇒ Kombinovaná doprava využívá výhody všech druhů dopravy
- ⇒ Nižší cena přepravného na velké vzdálenosti oproti přímé silniční přepravě při zachování 100% dostupnosti
- ⇒ Stoupající využití dálkové kombinované dopravy (železnice – silnice)

Slabé stránky

- ⇒ Nedostatek překladišť pro kombinovanou dopravu
- ⇒ Kombinovaná doprava jen v oblasti železnice – silnice
- ⇒ Nerovné podmínky z hlediska zpoplatnění železniční nákladní i kombinované dopravy (zpoplatňována daleko více než v sousedních zemích)
- ⇒ Nutnost mechanizačních prostředků pro překládku přepravních jednotek v překladištích

Příležitosti

- ⇒ Plánovaná výstavba dalších překladišť / logistických center pro kombinovanou dopravu v místech křížení významných dopravních koridorů železniční a silniční dopravy (eventuelně vodní a letecké dopravy) – např. v Otrokovicích, Valašském Meziříčí, v blízkosti průmyslové zóny Holešov
- ⇒ Rozšíření a případná výstavba nových přestupních terminálů v místech zvýšené přepravní poptávky
- ⇒ Spolupráce na mezinárodní úrovni
- ⇒ Další rozvoj překladiště v Lípě nad Dřevnicí v návaznosti na modernizaci tratě 331

Hrozby

- ⇒ Nedostatek finančních prostředků na další rozvoj intermodální dopravy
- ⇒ Přetrvávání nerovných podmínek platby za dopravní cestu zejména ve srovnání s IAD

2.6 Úroveň kvality přepravy, dostupnost území

Úvod

Pro hodnocení dopravní dostupnosti kraje byla zvolena všechna regionální centra, která jsou zároveň obcí s rozšířenou působností. Těch je na území Zlínského kraje 13. Dále byla do hodnocení zahrnuta i blízká nadregionální centra, která vykazují dlouhodobou vazbu alespoň s částí Zlínského kraje. Proto byla do hodnocení přidána města Brno, Ostrava, Olomouc a Přerov. Seznam všech měst, u nichž byla posuzována dopravní nabídka, uvádí následující přehled:

- | | |
|------------------------|---------------------|
| - Holešov | - Kroměříž |
| - Luhačovice | - Otrokovice |
| - Rožnov pod Radhoštěm | - Uherské Hradiště |
| - Uherský Brod | - Valašské Klobouky |
| - Valašské Meziříčí | - Vizovice |
| - Vsetín | - Zlín |
| - Brno | - Olomouc |
| - Ostrava | - Přerov |

Metodika hodnocení

Jako rozhodný den pro analýzu nabídky dopravního spojení byla zvolena středa, která byla neprázdninovým pracovním dnem, a nepředcházela jí či nenásledovala žádný svátek. Jako rozhodný den bylo zvoleno datum 16. 9. 2020 po celý den.

Pro každé výše uvedené vybrané regionální centrum byla provedena analýza dopravní nabídky s blízkými středisky, se kterými existuje významná interakce v dojíždce a vyjíždce.

Obecně platí, že místa spojená železnicí jsou na tom lépe z hlediska rozsahu provozu, cca od 04 do 23 hodin, pravidelnosti a srozumitelnosti jízdního řádu. Autobusy mají zcela nerovnoměrné intervaly, odlišné cestovní doby, trasy, a tudíž i kilometrů v průběhu dne, a kromě špiček jezdí velmi nahodile. U obou módů VHD často nastává zlom zhruba kolem sedmé večerní, kdy autobusy i vlaky buď přestanou jezdit úplně, nebo minimálně vymizí pravidelná spojení v taktu. Od sedmi hodin do půlnoci je pak veden již jen jeden spoj zpravidla po desáté večer (po tří až čtyřhodinové mezeře). U vlaků je mezera menší, ale i tak je často spojení kolem 19. hodiny, poté až kolem deváté, a pak zase po hodině.

Metodika: *Všechna spojení byla vyhledávána pro neprázdninovou středu, konkrétně 16. 09. 2020 po celý den.*

Autobusová spojení jsou vyhledávána pouze ta, která jsou přímá bez přestupu. Přestupy mezi autobusovými spoji totiž nejsou garantované a cestující na ně při cestách autobusem ani nejsou příliš zvyklí a očekávají spojení přímé. Vícečetné cesty (odjezdy) ve stejný čas byly u autobusů potlačeny a bylo vybráno rychlejší spojení, případně kratší spojení. Z pohledu analýzy spojení by sice ukazovaly na nerovnoměrnost nabídky, zde je ovšem posuzován spíše rozsah nabídky pro cestujícího, kdy může (od)cestovat, a je irelevantní, zda v daný čas jede jeden či více spojů. Jedinou výjimku tvoří komerční autobusy s významně kratší jízdní dobou. Uváděna nejsou také spojení s výrazně delší než obvyklou dobou jízdy, pokud vyjede jiný spoj později a do cíle dojde dříve.

Vlaky jsou vyhledávány i s přestupy a jejich počet je zaznamenáván, jelikož kromě cestovní doby významně ovlivňují komfort daného spojení. Odjezdy ve stejný čas jsou potlačeny jen v určitých případech. Pokud je konkrétní vlak na začátku cesty jediný, a trasa se liší až dále, je vybrána nejrychlejší varianta. Duplicita je ovšem zachována, pokud jiné spojení vede úplně jinou cestou (například do Brna lze přes Břeclav, Kojetín či Kyjov) a nabídne méně přestupů. Přestupy jsou minimalizovány především na kratších trasách i za cenu mírně vyšší jízdní doby, a to zejména pokud se jedná o přestup z přímého vlaku do jiného, který ušetří jen cca 10 minut (typicky spojení do Přerova s přestupem z R na EC).

Pro každé město je vytvořena souhrnná tabulka porovnávající jednotlivé módy dopravy (IAD, bus, vlak), za kterými následují tabulky spojení VHD v jednotlivých relacích. V záhlaví tabulky jsou pak částečně vyhodnocena vypsaná data. U autobusů i vlaků je uveden počet spojů a medián cestovní doby a vzdálenosti. Vlaky obsahují ještě počet přestupů, kde je uveden aritmetický průměr ze všech spojení.

93/ Přehledová tabulka – metodika hodnocení

odkud – kam						
autobus			vlak			
čas odjezdu	cestovní doba [min]	vzdálenost [km]	čas odjezdu	cestovní doba [min]	vzdálenost [km]	počet přestupů
počet spojů	medián	medián	počet spojení	medián	medián	průměr

Záhlaví tabulky spojení v konkrétní relaci.

Časy odjezdů s poznámkou váží se k danému spoji (= červený roh v příslušné buňce) označují spoj obsahující autobus nebo vlak jedoucí pouze na komerční riziko dopravce nebo vlak vyšší kvality, kde neplatí jízdenky integrovaného systému. Spojení vlaky IC, EC a soukromými jsou uváděna v případech, kdy buď samostatně vytvářejí unikátní spojení, nebo při přestupu není s drobnou časovou odchylkou na dojezd (cca 10 minut) dostupný jiný, integrovaný vlak. Je-li poznámka u počtu přestupů, vede krajské spojení mimo Zlínský kraj, v tomto případě přes Přerov a Hranice na Moravě, kde nelze využít krajský tarif.

Obecné hodnocení

Obecně platí, že místa spojená železnici jsou na tom lépe z hlediska rozsahu provozu, cca od 4 do 23 hodin, pravidelnosti a srozumitelnosti jízdního řádu. Autobusy mají zcela nerovnoměrné intervaly, odlišné cestovní doby, trasy, a tudíž i kilometráž v průběhu dne, a kromě špiček jezdí velmi nahodile. U obou módů VHD často nastává zlom zhruba kolem sedmé večerní, kdy autobusy i vlaky buď přestanou jezdit úplně, nebo minimálně vymizí pravidelná spojení v taktu. Od 19. hodiny do půlnoci je pak veden již jen jeden spoj, zpravidla po desáté večer (po tří až čtyřhodinovém prodlevě). U vlaků je prodleva kratší, avšak i zde je následující spojení po zpravidla dvou hodinách a poté zase s odstupem přibližně jedné hodiny.

Následující kapitoly podávají stručné zhodnocení nabídky z jednotlivých regionálních center Zlínského kraje. Úplný přehled všech hodnocených spojení pak podává Příloha 10.

Bystřice pod Hostýnem

Spojení veřejnou dopravou z Bystřice pod Hostýnem je v drtivé většině relací realizováno vlakem. Pravidelnější autobusové spojení je pouze do Holešova a Kroměříže, jinak buď vůbec neexistuje, nebo se jedná o jednotlivé spoje. Všechny cestovní doby jsou poměrně konkurenceschopné a u bližších měst dokonce velmi blízké jízdě automobilem, například do Holešova, Kroměříže nebo Valašského Meziříčí. Vyloženě špatné spojení z Bystřice není, pouze do Brna je cesta VHD téměř dvakrát delší, neboť automobily brzy najedou na dálnici a získají výraznější časovou úsporu.

U jednotlivých relací jsou však výrazné časové prodlevy mezi spoji. Například z Bystřice do velmi blízkého Holešova jede vlak i autobus vždy alespoň jednou za hodinu, ale předposlední autobus jede v 18:35 a poté už jen ve 22:43. Tato mezera není adekvátně vyplněna ani vlakem, který jede v 19:03 a následně až ve 20:55. Přitom další tři vlakové spoje jedou v následujících dvou hodinách, tedy častěji než jednou za hodinu. Naprosto totožná je situace pro spojení do Kroměříže, u kterého je autobus v 18:00 poslední v daný den, a pro vlak, využívající stejnou trať jako do Holešova, platí stejná charakteristika.



Spojení do Zlína trvá vlakem kolem jedné hodiny, obsahuje jeden nebo dva přestupy a je pravidelné po celý den. Autobusových spojení je za celý den jen pět.

Holešov

Holešov je podobně jako nedaleká Bystřice velmi dobře obslužen VHD. Kromě Bystřice a Kroměříže jezdí autobusy i do Zlína, Olomouce, Přerova a Brna. Ve všech prověřovaných relacích je alespoň jeden mód veřejné dopravy srovnatelný s automobilem, pouze s výjimkou Brna, kde IAD výrazně zvýhodňuje dálnice D1.

Při cestách do Zlína je autobus zcela srovnatelný s automobilem s jízdní dobou kolem půl hodiny. Rozsah a četnost provozu je velmi dobrá i ve večerních hodinách. Vlak je pomalejší (cca 50 minut), ale možnou alternativou s jedním či dvěma přestupy.

Kroměříž

Kroměříž má též velmi dobrá spojení jak s okolními městy, tak se vzdálenějšími centry. Většinou jsou zcela srovnatelná s automobilem; výjimkou je opět pouze Brno.

Do Zlína lze pomocí osobního automobilu dojet za 33 minut, vlakem i autobusem trvá cesta kolem padesáti, přičemž poslední spoje jdou kolem desáté večer.

Z Luhačovic se VHD dá poměrně dobře využít zejména v západovýchodním směru. Do Uherského Hradiště a Uherského Brodu jezdí vlak i autobus za srovnatelnou dobu, jaké dosáhne uživatel individuální automobilové dopravy. Všechna ostatní města na sever či východ jsou veřejnou dopravou v podstatě nedostupná. Železniční trať požadovaným směrem nevede a možné cesty vlakem vedou velkou oklikou. Přestože je v oblasti několik silnic I. třídy, do Vizovic i Vsetína jede pouze jediný, komerční autobus směřující do Ostravy.

Vzdálenější cíle Přerov a Olomouc mají sice delší jízdní dobu než IAD, avšak mohou nabídnout kvalitní přestup na rychlíkový spoj v Hulíně. Do Brna je nutno přestupovat v Kojetíně. Jízdní doba je u několika málo dostupných autobusových spojů a u všech vlaků téměř dvojnásobná oproti osobnímu automobilu.

Luhačovice

Luhačovice nemají s výjimkou krajského města Zlína a nejbližších center (Uherský Brod, Uherské Hradiště) dobrou dostupnost veřejnou dopravou. Se Zlínem mají Luhačovice výborné spojení autobusovou dopravou. V ranní i odpolední špičce jezdí do Zlína autobus každou půlhodinu, mimo špičku alespoň jednou za hodinu, většinou však častěji. Délka jízdy je časově srovnatelná s automobilovou dopravou. Poslední autobusový spoj do Zlína jede v pracovní dny ve 21:15.

Luhačovice mají dobré spojení s Uherským Brodem autobusovou i vlakovou dopravou. Spoje jezdí minimálně jednou za hodinu, většinou však častěji. Délka jízdy je přibližně srovnatelná s automobilovou dopravou. Poslední autobusový spoj jede z Uherského Brodu ve 22:30 a ze Zlína ve 22:25, z obou směrů je tedy zajištěna přeprava veřejnou dopravou i po konci odpoledních pracovních směn.

Spojení vlakem je vzhledem k trati vedoucí pouze jihozápadním směrem použitelné pouze do Uherského Brodu, Uherského Hradiště a Otrokovic. Ve všech zbylých relacích je již nepřiměřeně dlouhé ve srovnání s cestovní dobou IAD.

Vzdálenější města Olomouc i Přerov jsou také dostupná vlakem, podobně i do těchto měst však cesta trvá delší dobu ve srovnání s IAD. Výhodou jsou přímé rychlíky z Luhačovic do těchto měst, které jedou každé dvě hodiny a pokračují až do Prahy. Spojení s Brnem je vzhledem k nepřímému trasování nekonkurenceschopné ve srovnání s IAD, avšak cesta je vyvážena nabízeným spojením zhruba každou hodinu.



Otrokovice

Otrokovice mají velmi dobré spojení vlakem s většinou okolních měst, konkrétně Holešovem, Kroměříží, Uherským Hradištěm a Zlínem, kam je možné využít i trolejbusové linky MHD jezdící po 10 minutách, a ve špičkách každých 6 minut. Jízdní doba je zpravidla velmi podobná jízdě osobním vozidlem. Díky poloze na hlavní trati je cesta do Přerova mírně rychlejší než autem (18 vs 23 minut), a do Olomouce je vlak dokonce rychlejší o 10 až 15 minut, obojí bez přestupu.

V případě Uherského Hradiště je ovšem rozložení spojů značně nevyrovnané. Mimo špičku existují sice tři spoje za hodinu, ovšem všechny jedou během jedné půlhodiny (například 09:44, 10:04 a 10:15), a další až v taktu v 11:44. Ve většině těchto mezer je veden autobusový spoj, výjimkou je pouze večerní provoz, kdy typicky nejede jakýkoliv autobus mezi sedmou a desátou, a proto mezi vlaky ve 20:15 a 21:44 jakékoliv spojení chybí.

Autobusové spojení existuje v podstatě jen do Kroměříže a Uherského Hradiště. U obou je na první pohled poměrně velký počet spojů (17 a 31), avšak problémem zejména u Uherského Hradiště je, že spoje velmi často jezdí ve shlucích, po nichž následuje až hodinová mezera. Největší prodleva je přítomna večer, kdy jedou poslední spoje kolem sedmé, a poté až po desáté večer.

Jediná celkově horší dostupnost je do Brna, kde výsledky opět výrazně ovlivňuje blízkost dálnice, jež výrazně napomáhá převaze automobilu. I tak je ale jízdní doba v rozsahu 90 až 100 minut uspokojivou alternativou, přičemž výraznou výhodou je 36 možných spojení v průběhu dne, neboť lze cestovat přes Kojetín, Břeclav či Uherské Hradiště.

Rožnov pod Radhoštěm

Spojení Rožnova pod Radhoštěm s Valašským Meziříčím je velmi časté autobusem i vlakem a srovnatelné s automobilem. Do Vsetína je spojení stále dobré, ale kvůli přestupu již delší, cca hodinové, oproti 34 minutám automobilem. Krajské město, vzdálené 66 minut jízdy autem, je autobusem dostupné jen několika komerčními spoji a stejně jako vlakem jedoucím oklikou trvá zhruba dvě hodiny. Na druhou stranu je u vlakových spojení většinou jen jeden nebo dva přestupy, což je výrazně lepší než u mnoha kratších cest do Zlína.

Přerov a Olomouc jsou dostupné nejčastěji s jedním přestupem ve Valašském Meziříčí, avšak za skoro dvojnásobný čas oproti IAD, a to i přesto, že jsou spoje z Valašského Meziříčí přímé a rychlíkové. Přímé spojení existuje do Ostravy autobusem, avšak zastávkovým, a s dobou jízdy 90 minut je proti autu výrazně pomalejší. Vlak jede oklikou a s přestupy ještě déle.

Po sedmé hodině nastává dlouhý interval ve spojení VHD do okresního Vsetína. Autobus jede v 19:05, pak ve 20:35 a tím jejich provoz končí. Vlak jezdí zhruba po hodině, v 18:45, 19:52 a poté až ve 21:58, ale další (a poslední) jede již ve 23:18.

Uherské Hradiště

Uherské Hradiště má velmi výhodnou polohu na silniční i železniční síti, která umožňuje rychlé spojení do všech čtyř světových stran. Do Kroměříže, Luhačovic, Otrokovic i Uherského Brodu jsou spojení velmi častá a podobně rychlá jako autem. Do Zlína jezdí mnoho autobusových i vlakových spojů, téměř hodinová jízdní doba je ovšem dvojnásobná oproti automobilu. Vzhledem k velikosti a blízkosti obou měst je také zarážející absence spojení pozdě večer, když poslední autobusy jedou v 19:00 a 20:30, a vlaky v 19:55 a 21:13.

Podobná situace je i do Otrokovic, s posledním autobusem ve 20:55 a vlakem ve 21:45. Vlakových spojení je sice opticky dostatečný počet, ale jejich nabídka je často ve shlucích za sebou (například 09:19, 09:26 a 09:44), a poté až za hodinu či dvě v taktu. Většinou je zhruba uprostřed veden autobusový spoj, avšak ráno kolem osmé tomu tak není. Mezi vlaky v 07:47 a 09:19 jedou autobusy v 07:50 a 09:00, přitom předtím i potom je provoz v zásadě půlhodinový.



Večerní provoz je nepravidelný i do Uherského Brodu. Vlaky jezdí v taktu a zhruba dvakrát za hodinu po sedmé hodině svůj pravidelný provoz opouští a po spoji v 19:20 následují až ve 20:43 a 21:35, za nimiž však následují ve 22:05 a 22:43. Ani autobusy tuto situaci nezlepšují, neboť předposlední jede v 17:55 a poslední ve 20:27. Jedinou možností je komerční autobus v 19:55, který ovšem není zárukou přepravy (vyčerpaná kapacita či zrušení či posun spoje dle rozhodnutí dopravce).

Brno je dobře dostupné jak automobilem, tak autobusem, s velmi podobnou dobou jízdy kolem osmdesáti minut, avšak poslední spoj jede již v 17:05. Po celý den lze využít vlak v několika variantách trasy, což dohromady nabízí 36 možností, přičemž zhruba polovina z nich je bez přestupu. Do Olomouce se pravidelně střídá žádný, jeden či dva přestupy s dobou jízdy povětšinou 63 minut, srovnatelně s 67 minutami automobilem. Do Přerova je přestup jen jeden a jen u poloviny cest. Jízdní doba kolem 45 minut je také srovnatelná s IAD.

Uherský Brod

Spojení Uherského Brodu s Luhačovicemi, Otrokovicemi a Uherským Hradištěm je autobusem i vlakem velmi dobré a je srovnatelné s IAD, vlakem často i bez přestupů. Nabídka autobusem do Zlína je již mírně nevýhodná (cca 55 minut proti 38), ale stále nabízí poměrně uspokojivé spojení. Horší je ovšem mimo špičku, neboť jsou velké prodlevy mezi dopoledními spoji, které odjíždějí v 06:47, 07:55, 10:00 a 12:20, a poslední autobus jede již v 19:50. Vlakem je možné se dopravit za nekonkurenceschopných 80 až 90 minut kvůli nepřímému trasování a zpravidla dvěma přestupům, na druhou stranu nabízí alespoň nějaké spojení každou hodinu, a i později večer.

Olomouc i Přerov je vlakem dostupný za stejný čas jako automobilem, a to v průběhu celého dne. Přímé rychlíky jedoucí každé dvě hodiny z Luhačovic do Přerova a Olomouce navíc míří až do Prahy. Spojení s Brnem vzhledem k nepřímému trasování je nekonkurenceschopné, avšak cesta trvající přes dvě hodiny (proti 87 minutám autem) je vyvážená nabízeným spojením zhruba každou hodinu.

Valašské Klobouky

Valašské Klobouky mají dobré spojení pouze vlakem jen se Vsetínem a Valašským Meziříčím. Ve všech ostatních směrech veřejná doprava výrazně zaostává, a to nejen dobou jízdy, ale i nabídkou spojů. Vlaková spojení často zahrnují velký počet přestupů a délky cest několikanásobně převyšují jízdu automobilem.

Nabídka autobusových spojení však tento nedostatek nijak nenahrazuje. Autobusy jezdí v podstatě pouze do Zlína a ani tam není spojení kvalitní. Autobusy jezdí nepravidelně přibližně jednou za hodinu až dvě a poslední autobus jede v 17:35. Nabídka, ač nepravidelná, existuje ještě do Luhačovic a Vizovic. Zbylá města přímé autobusové spojení nemají buď vůbec, nebo se jedná o jednotky (zpravidla komerčních) spojů. Do nedalekých Luhačovic (autem 30 minut, 26 km) jede autobus téměř dvojnásobně dlouho, a ještě zhruba jednou za čtyři hodiny, s poslední spojem v 18:20. Do Vizovic (32 minut / 31 km) jede poslední autobus dne dokonce ve 14:20.

Do Vsetína by poměrně snadno šlo zajistit spojení i autobusové, například při dvouhodinových intervalech vlaků mimo špičku. V rámci trasy linky do Zlína se i při dnešních časových polohách spoje téměř potkávají s jinými linkami směřujícími do Vsetína a vzniká dvou až desetimínutový přestup a celková jízdní doba 45 až 60 minut, což není s ohledem na pravidelnou dojížděku akceptovatelné.

Díky blízkosti železniční tratě Hranice na Moravě – Púchov a provozu Valašských expresů v trase Praha – Olomouc – Vsetín – Púchov – Žilina je pro Valašské Klobouky dobře dostupná jak Olomouc, tak Praha, ale i severní Slovensko. Osobní vlaky v Horní Lidči či Vsetíně velmi často navazují na expresy směřující do Prahy. Díky těmto expresům je 2,5krát vzdálenější Olomouc dostupná každé dvě hodiny s jedním přestupem za 108 minut, což je jen o málo více než autobusem do Zlína, a zcela srovnatelné s jízdou osobním vozem.

Ve špičkách je v Horní Lidči krátký přestup na expresy i směrem na Slovensko. Velkým nedostatkem je čerstvá absence osobních vlaků z Horní Lidče do Púchova, které až do GVD 2019 přes hranici jezdily. Nově nedošlo k dohodě mezi slovenskou a českou stranou ohledně požadovaných nákladů za provoz, a proto



v současné době není přes tento přechod veden žádný osobní vlak. Přes hranici lze jet jedinečně dálkovým vlakem, který ovšem na Slovensku zastaví až v Púchově, a poté jet osobním vlakem zpět po projeté trase.

Valašské Meziříčí

Valašské Meziříčí má velmi dobrou polohu v dopravní síti. Do Bystřice pod Hostýnem, Rožnova pod Radhoštěm i Vsetína se lze dostat vlakem i autobusem bez přestupu a za dobu srovnatelnou s IAD. I zde je ovšem patrný zlom po sedmé hodině večer, neboť do okresního města Vsetína jezdí autobus i vlak odpoledne zhruba po půl hodině až do půl osmé (bus 19:25 a vlak 19:28), aby pak do 21. hodiny chybělo jakékoliv spojení (bus 20:58, vlak 20:57), přitom následných několik spojů jede opět zhruba po hodině.

Do Olomouce a Prahy je díky Valašským expresům spojení přímé, rychlé, pravidelné a srovnatelné s IAD. Do Přerova se lze i zastávkovým osobním vlakem dostat v dobrém čase. Do Brna i Ostravy je již nutno vždy přestoupit, ale spojení dobře navazují. Expresy zajišťují i pravidelné spojení na Slovensko, a s krátkým přestupem v Púchově se lze dostat na obě strany rychlíkové linky Bratislava – Žilina – Košice.

Vizovice

Vizovice nemají i přes svou polohu ve středu kraje veřejnou dopravou výbornou dostupnost. S výjimkou blízkého Zlína a Vsetína je počet autobusových spojů v ostatních relacích minimální, pokud vůbec nějaké existují. Zlínské i vsetínské autobusy sice jezdí po celý den a prodleva mezi dvěma spoji nepřesahuje hodinu, avšak interval jednotlivých spojů či konkrétních linek neexistuje a minutové polohy jsou každou hodinu odlišné i na stejné lince. Navíc mnohdy jede několik spojů v podobný čas a další následuje až za půl nebo tři čtvrtě hodiny.

Spojení vlakem je vzhledem k trati vedoucí pouze západním směrem použitelné pouze do Zlína, Otrokovic a Uherského Hradiště. Ve všech zbylých relacích je již nepřiměřeně dlouhé.

Vsetín

Ze Vsetína existuje dobré dopravní spojení jen do nejbližších sídel, a to díky železnici. Konkrétně do Rožnova pod Radhoštěm a Valašských Klobouků je cestovní doba srovnatelná s jízdou IAD, do Valašského Meziříčí dokonce mírně rychlejší.

Autobusová doprava nabízí chybějící vlakové spojení do Vizovic a Zlína, avšak zhruba o polovinu delší než je jízda automobilem, s velmi nepravidelným intervalem a chybějícími večerními spoji. Do Zlína i Vizovic jede po zhruba třicetiminutovém odpoledním provozu autobus v 19:30, poté ve 20:28 a pak až poslední ve 22:25. Při velikosti a významu obou měst je toto spojení velmi nepravidelné a nekoordinované.

Do Bystřice pod Hostýnem, Kroměříže, Uherského Hradiště a Uherského Brodu se lze dostat jedinečně vlakem, a kvůli jízdě oklikou za minimálně dvojnásobnou dobu oproti IAD.

Zlín

Autobusové spojení Zlína je zajištěno pouze s bližšími sídly (Holešov, Luhačovice, Uherský Brod), i tam je ovšem přítomna absence večerních spojů mezi sedmou a desátou hodinou. Stejně tak interval jednotlivých linek i souhrnný interval je zcela nahodilý. Vzdálenější města jsou přímými autobusovými spoji spojena spíše sporadicky, zpravidla komerčně, nebo vůbec. Nejbližší Otrokovice jsou spojeny i MHD a hlavní spojení zajišťují trolejbusové linky 2 a 6, které prokladem vytváří interval 10 minut, ve špičce pak šest minut.

Doprava vlakem je limitována jedinou tratí se západní orientací. Do měst v západní polovině kraje se lze dostat za adekvátní čas a většinou s krátkými přestupy. Jakákoliv města na jihu či severovýchodě a východě kraje jsou ovšem vlakem dostupná pouze při jízdě značnou oklikou, což většinou znamená dvojnásobnou dobu jízdy oproti IAD. Naproti tomu jsou spojení díky taktovému provozu poměrně pravidelně vedená a zahrnují celý den od brzkého rána až do pozdního večera.



Spojení s ostatními velkými městy je velmi dobré. Do Olomouce i Ostravy je spojení dálkovými vlaky z Otrokovic velmi rychlé a časově velmi podobné jízdě automobilem. V případě Brna je jízda vlakem i autobusem dvojnásobná – dvě hodiny místo jedné hodiny jízdy automobilem.

Slovensko

Zlínský kraj kromě jiných krajů hraničí i se Slovenskem. Zdejší hranice je špatně prostupná kvůli členitosti terénu, malému počtu dopravních spojin, ale zejména kvůli chybějícímu dopravnímu spojení.

Po železnici lze hranice státu překročit u Horní Lidče nebo přes Vlárský průsmyk. Z Horní Lidče na Slovensko jezdí pouze dálkové vlaky do Žiliny ve dvouhodinovém taktu. Osobní vlaky nejsou od GVD 2020 provozovány, přestože z obou stran k hranicím jezdí. Dohoda mezi ZSSK a Zlínským krajem totiž zkrachovala na neúměrně vysoké částce požadované slovenskou stranou za provoz. Přes Vlárský průsmyk jezdí jen dva komerčně provozované spoje z Prahy do Trenčína.

Ze čtyř silničních hraničních přechodů je autobusovou dopravou využíván pouze jeden na silnici I/50 u Starého Hrozenkova. Přes něj jezdí tři spoje denně, zpravidla z Prahy a Brna do Trenčína a dále na střední a východní Slovensko. Jeden spoj zastavuje i na území Zlínského kraje v Uherském Hradišti nebo v Uherském Brodě, ostatní pouze projíždějí.

Ani jedno z výše uvedených spojení nelze považovat za odpovídající jak z lokálního hlediska pro místní cesty, tak ani v širším měřítku. Přitom nejbližší jiná místa s provozem VHD přes hranici se Slovenskem jsou až u Jablunkova pro cesty z Ostravy nebo u Břeclavi.



2.7 Závady a problémové oblasti, nehodové lokality

Dopravní nehody ve Zlínském kraji

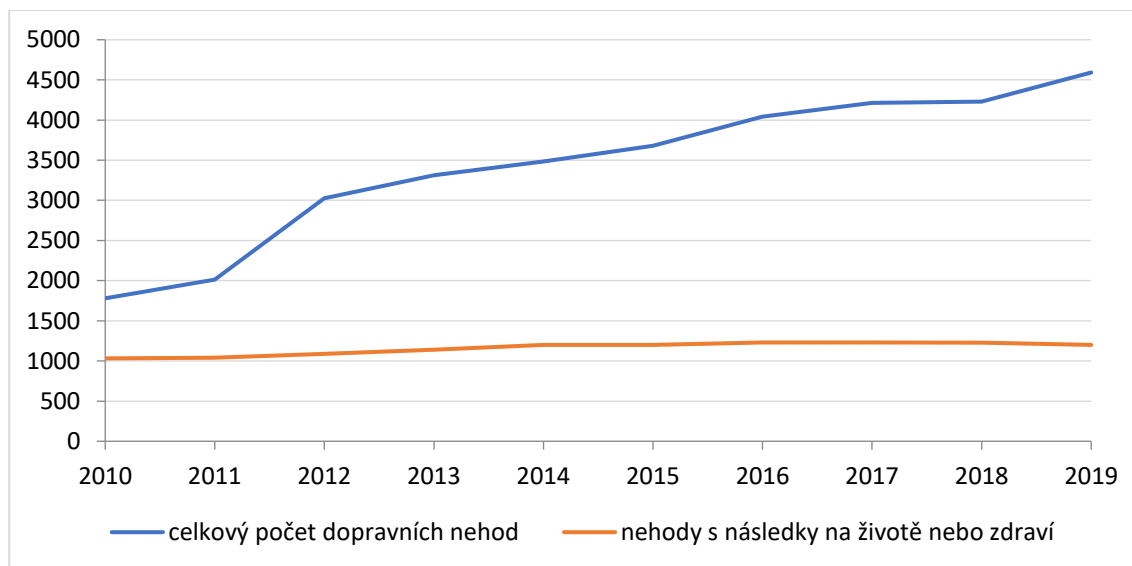
V období od 1.1.2015 do 30.4.2020 se ve Zlínském kraji stalo 22 014 nehod, z toho většina nehod (13640, tj. 62 %) se stala v obci. Počet dopravních nehod v kraji od roku 2010 každoročně roste, avšak pokud jde o závažnost dopravních nehod (následky na životě nebo zdraví lidí), dochází od roku 2016 ke každoročnímu poklesu úmrtí i těžkých zranění účastníků dopravních nehod (podrobněji tabulka a graf níže).

94/ Vývoj počtu dopravních nehod v silničním provozu na území Zlínského kraje v letech 2010–2019

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Počet nehod	1780	2014	3025	3314	3484	3680	4044	4215	4228	4592
- z toho s následky na životě nebo zdraví	1032	1039	1090	1142	1200	1201	1230	1230	1228	1200
- zaviněné pod vlivem alkoholu	268	278	318	308	300	284	275	243	260	
Úmrtí	40	38	31	35	33	41	27	24	22	19
Těžké zranění	172	179	191	206	184	167	190	167	122	120

Pozn. Od roku 2009 změna pravidel pro hlášení dopravní nehody Policií ČR

95/ Vývoj dopravní nehodovosti a nehod s následky na životě nebo zdraví ve Zlínském kraji v letech 2010 až 2019



V roce 2019 se na území Zlínského kraje stalo 4 592 dopravních nehod, což je nárůst o 364 nehod ve srovnání s rokem 2018. Oproti roku 2018 však došlo k poklesu počtu usmrčených osob na 19. Podařilo se tak dosáhnout historicky nejnižších závažných následků dopravních nehod od vzniku samostatného Zlínského kraje. V rámci dopravní nehodovosti za loňský rok se Zlínský kraj řadí mezi deset krajů v ČR, kde se počet obětí dopravních nehod snížil. Snížil se i počet těžce zraněných na 120 (tj. o 2 méně než v roce 2018). Lehké zranění utrpělo 1381 účastníků dopravních nehod, což je o 1 méně než v roce 2018. V obcích se stalo 2734 nehod, tedy 60 % z celkového počtu dopravních nehod. K dopravním nehodám došlo většinou ve dne (3201 nehod).

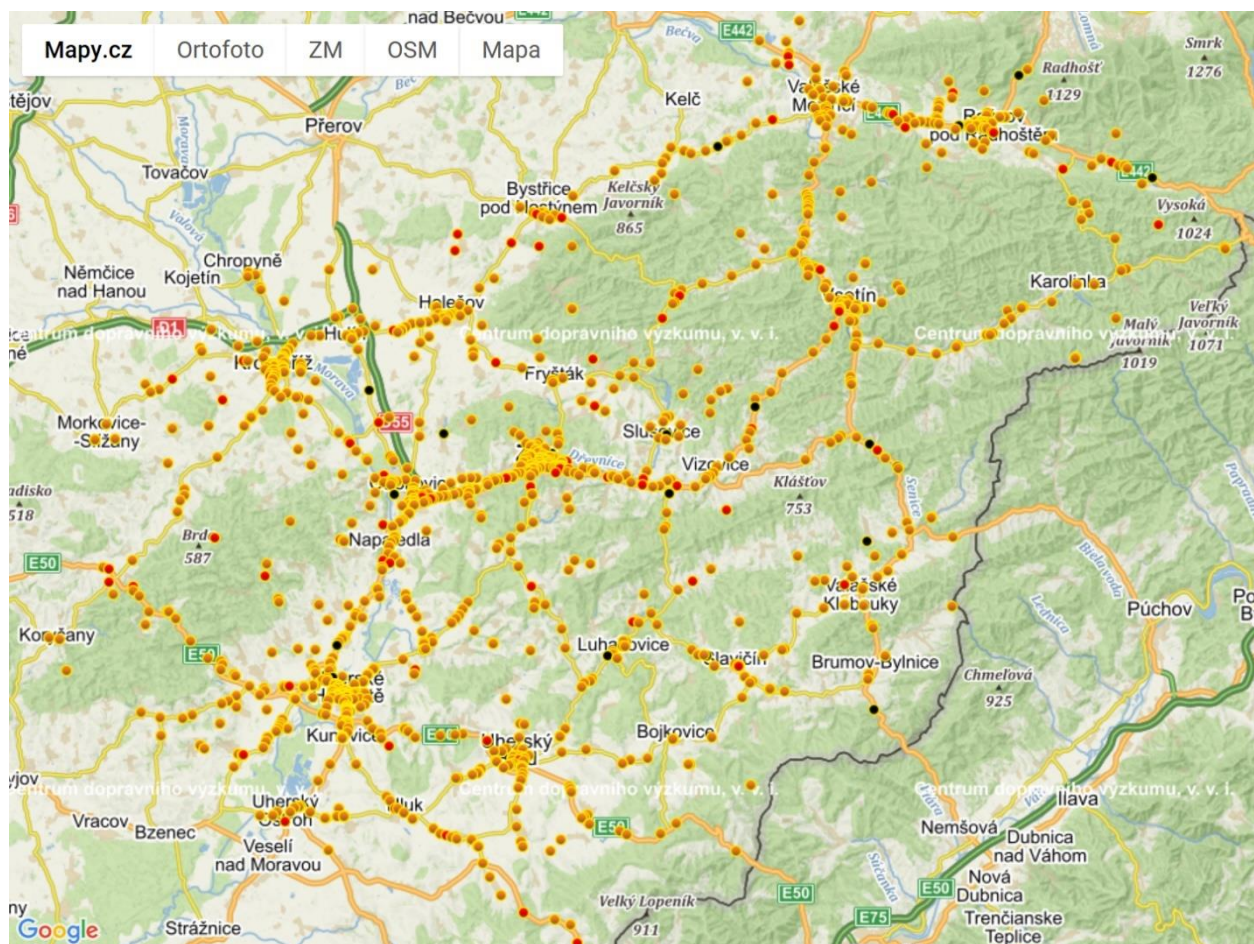
Nehody s následky na životě nebo zdraví

V posledních pěti letech (v období od 1.1.2015 do 30.4.2020) došlo ve Zlínském kraji k 6 363 nehodám s následky na životě nebo zdraví, tedy u 29 % dopravních nehod. Při dopravních nehodách jsou obzvláště zranitelní zejména chodci a cyklisté. K následkům na životě nebo zdraví došlo u 97 % nehod s chodci a u 95 % nehod s cyklisty. K dopravním nehodám s následky na životě nebo zdraví došlo v roce 2019 ve Zlínském kraji zejména na silnicích I. třídy:

- I/35 spojující Valašské Meziříčí a Rožnov pod Radhoštěm
- I/49 spojující Otrokovice, Zlín a Vizovice
- I/50 spojující Slavkov u Brna (JmK), Uherské Hradiště, Uherský Brod a Starý Hrozenkov (st. hranice)
- I/55 spojující Otrokovice, Napajedla, Staré Město a Uherské Hradiště
- I/57 spojující Valašské Meziříčí a Vsetín

Místa dopravních nehod s následky na životě nebo zdraví, k nimž došlo na území kraje v roce 2019, zobrazuje obrázek níže.

96/ Místa dopravních nehod s následky na životě nebo zdraví ve Zlínském kraji v roce 2019



Nehody s následkem úmrtí osob

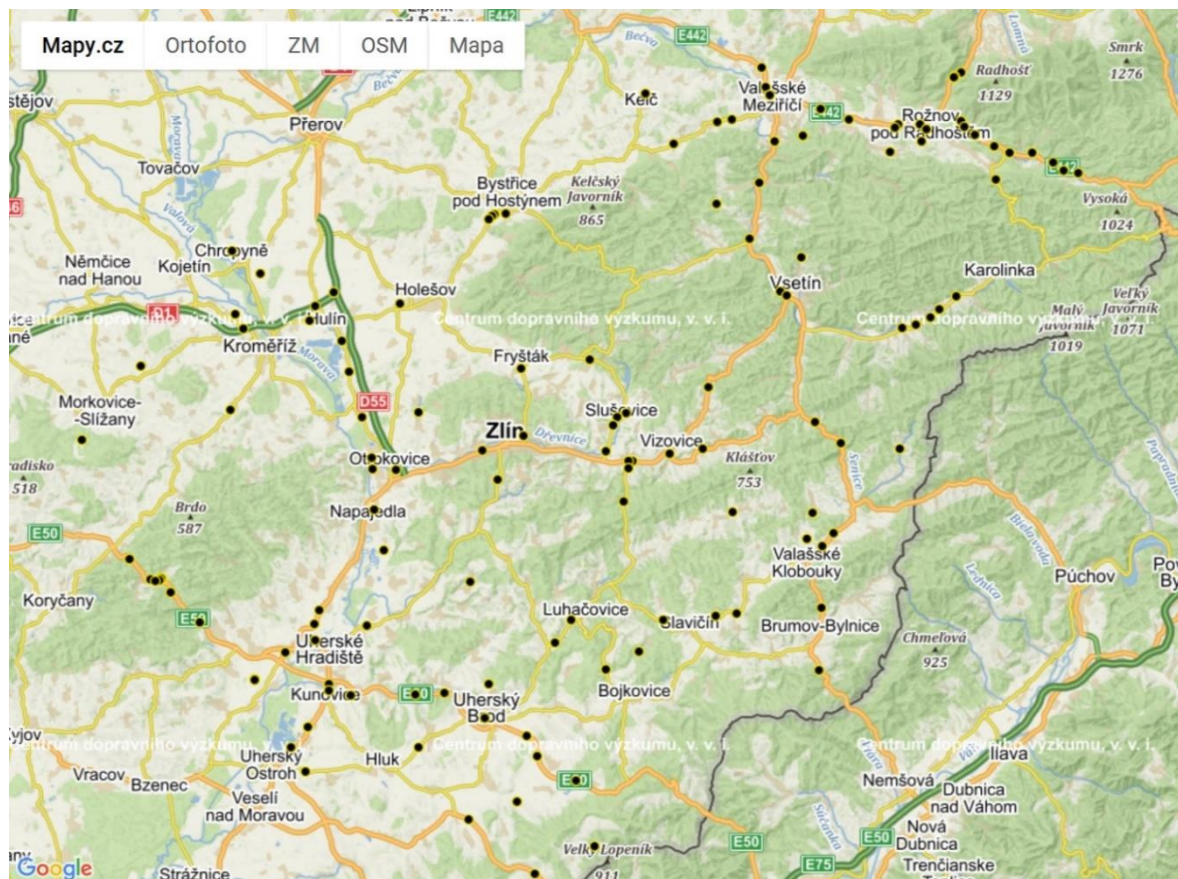
Na území kraje došlo v posledních pěti letech ke 133 nehodám s následkem úmrtí osob, z toho většina těchto nehod se stala mimo obec (87 nehod). Největší část nehod s následkem úmrtí osob se stala na silnicích I. třídy (41 % nehod). 21 % nehod se stalo na silnicích II. třídy a 20 % nehod na silnicích III. třídy.

Nejčastější nehodové lokality:

- silnice I/35: 11 nehod (zejména úsek Rožnov p. R. – Horní Bečva)
- silnice I/49: 5 nehod (zejména Zádveřice-Raková)
- silnice I/50: 14 nehod (zejména v Chříbech a okolí Uherského Brodu)
- silnice I/55: 7 nehod (úsek mezi Hulínem a Otrokovicemi a okolí Uh. Hradiště)
- silnice I/57: 11 nehod (zejména úsek Val. Meziříčí – Vsetín)
- silnice II/487: 5 nehod v úseku Huslenky – Nový Hrozenkov
- silnice II/491: 4 nehody (zejména v úseku Lípa – Slušovice)
- silnice II/438: 3 nehody v úseku Bystřice pod Hostýnem – Bílavsko
- silnice II/150: 3 nehody v úseku Valašské Meziříčí – Loučka

Místa, na nichž došlo v posledních pěti letech k nehodě s následkem úmrtí osob, zobrazuje obrázek níže.

97/ Dopravní nehody s následkem úmrtí osob na území Zlínského kraje v období 1. 1. 2015 až 30. 4. 2020



Zdroj: Policie ČR, CDV, v.v.i. <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

Dopravní nehody s následkem úmrtí osob byly v naprosté většině případů v posledních pěti letech zaviněny řidičem motorového vozidla (118 nehod, tj. 88,7 % nehod s následkem úmrtí osob). V menší míře byly nehody zaviněny řidičem nemotorového vozidla (12 nehod, tj. 9 %), případně chodcem (2 nehody, tj. 1,5 % nehod).



Nehody s těžkým zraněním osob

Nehod s těžkým zraněním osob se na území kraje odehrálo v posledních pěti letech (od 1.1.2015 do 30.4.2020) celkem 740. Z toho 61 % nehod se stalo v obci, zejména ve velkých městech kraje (Zlín, Otrokovice, Kroměříž, Uherské Hradiště, Vsetín, Valašské Meziříčí aj.). Největší část nehod (27 %) se stala na místních komunikacích, čtvrtina nehod (25 %) pak na silnicích I. třídy. Silnice II. třídy se na těchto nehodách podílely z 22 % a silnice III. třídy z 23 %.

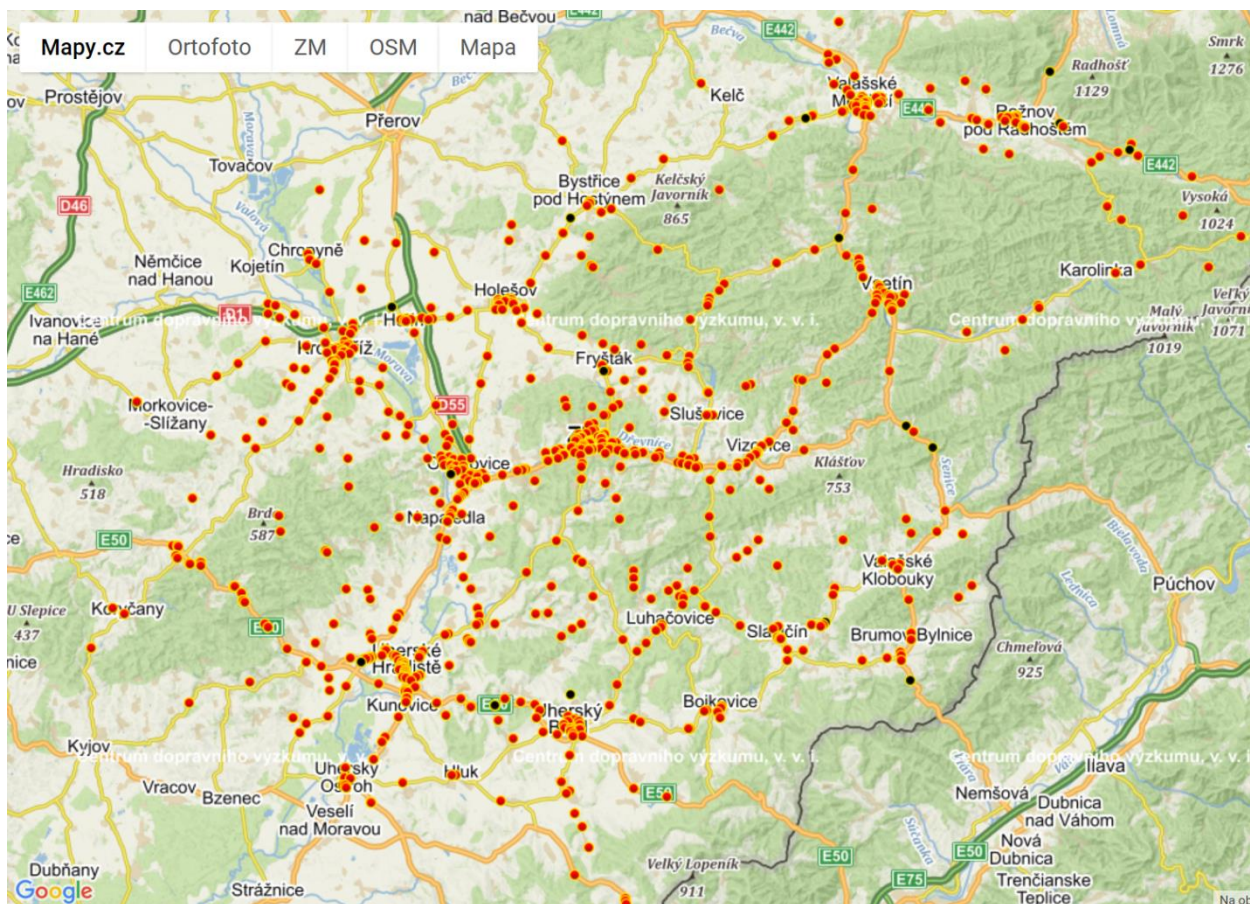
Nehodové lokality:

- Chříby – silnice I/50 od Starých Hutí do Buchlovic – 12 nehod s těžkým zraněním osob, 2 osoby usmrceny, 17 osob těžce zraněno (z toho 1 dívka ve věku 8 let, 1 žena ve věku 20 let nepřipoutaná bezpečnostními pásy, 1 chodec), nejčastější příčinou těchto nehod bylo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.
- Silnice I/49 – Holešov – ul. Palackého (zejména křižovatka s ul. Grohova a Nerudova) – 6 nehod s těžkým zraněním osob (z toho 5 chodců, 3 z nich na vyznačeném přechodu, 3 ženy ve věku 72, 80 a 82 let).
- Silnice I/57 mezi Lidečkem a Lužnou – 3 nehody, z toho 2 osoby usmrceny, 4 těžce zraněny (z toho 2 děti ve věku 6 a 7 let), příčina – čelní srážka automobilů v důsledku nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, u 2 nehod čelní srážka automobilů v důsledku vjetí do protisměru.
- Silnice I/57 ve Valašském Meziříčí – ul. Vsetínská – 7 nehod s těžkým zraněním osob (z toho 4 chodci – 3 na vyznačeném přechodu a 1 na chodníku).
- Silnice I/69 mezi Vizovicemi a Lutoninou – 6 nehod s těžkým zraněním osob, 7 osob těžce zraněno (z toho 3 chodci, 1 cyklista a 1 spolucestující na motocyklu), příčiny: nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti, řidič se plně nevěnoval řízení vozidla, nedání přednosti v jízdě, chodci na vyznačeném přechodu, přecházení chodce mimo přechod (náhlé vstoupení do vozovky).
- Veletiny – křižovatka silnice I/50 se silnicí do Hradčovic (cyklotrasa 5052) – 2 nehody, 1 osoba usmrcena (muž ve věku 80 let – řidič vozidla), 2 osoby těžce zraněny (z toho 1 cyklista).
- Otrokovice – tř. Tomáše Bati + kruhová křižovatka s ul. Nadjezd – celkem 8 nehod s těžkým zraněním osob (z toho 2 chodci, z nich 1 muž ve věku 79 let, 3 cyklisti bez přilby, jeden z nich pod vlivem alkoholu, 2 řidiči motocyklu); ul. Zlínská (silnice I/49) – 5 nehod s těžkým zraněním osob (z toho 2 chodci – jeden na vyznačeném přechodu, 3 cestující v trolejbusu), nejčastější příčina: nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu nebo dopravně technickému stavu vozovky.
- Zlín – ul. Vizovická (silnice I/49) – 6 nehod s těžkým zraněním osob (z toho 1 chodec, 4 řidiči motocyklu), nejčastější příčina: nedání přednosti v jízdě.
- Uherské Hradiště – tř. Maršála Malinovského.
- Zlín – ul. 2. května u mostu přes Fryštácký potok – 5 nehod s těžkým zraněním osob (z toho 2 chodci na vyznačeném přechodu a 1 chodec přecházející mimo přechod, 1 cyklista, 1 řidič motocyklu); křižovatka ul. Dlouhá, Santražiny a Vodní – 3 nehody s těžkým zraněním osob.
- Kunovice – křižovatka ul. Na Rynku a Olšavní – 3 nehody s těžkým zraněním, z toho 2x srážka s chodcem při přecházení po vyznačeném přechodu (1 dívka ve věku 15 let, 1 žena ve věku 73 let do 3 dnů po nehodě zemřela), 1 těžce zraněný řidič motocyklu.
- Rožnov pod Radhoštěm – ul. 1. máje – 5 nehod s těžkým zraněním osob; křižovatka ul. Bayerova, Tylovice a Zátíší – 3 nehody s těžkým zraněním osob (z toho 1 chodec, 1 cyklista a 1 řidič motocyklu).



Místa dopravních nehod, u nichž došlo v roce 2019 k těžkému zranění osob, zobrazuje obrázek níže.

98/ Dopravní nehody s těžkým zraněním osob na území Zlínského kraje v roce 2019



Srážka s chodcem

Ve Zlínském kraji došlo v posledních pěti letech (od 1.1.2015 do 30.4.2020) celkem k 905 nehodám s chodci. Nejvíce nehod se stalo v obcích (827 nehod, tj. 91 %), zejména na území měst (Zlín, Otrokovice a další). K nehodám s chodci docházelo zejména na místních komunikacích (360 nehod, tj. 40 %) a na silnicích I. třídy (24 %). U naprosté většiny nehod došlo k následkům na zdraví nebo životě (876 nehod, tj. 97 % nehod s chodci).

Alarmující je fakt, že třetina nehod s chodci (304 nehod, 33,6 %) se stala na vyznačeném přechodu pro chodce, kdy řidič vozidla nedal chodci přednost. U většiny těchto nehod došlo k následkům na životě nebo zdraví. 61 nehod s chodci na vyznačeném přechodu se stalo na území města Zlín, 45 v lokalitách Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice, 44 na území Kroměříže, 25 ve Valašském Meziříčí, 20 v Uherském Brodě, 14 ve Vsetíně. Z tohoto pohledu jsou problémové zejména silnice I. třídy, na kterých se stalo 104 nehod s chodci na vyznačeném přechodu v důsledku nedání přednosti řidičem vozidla. K těmto nehodám docházelo opakovaně ve více lokalitách Zlínského kraje, zejména se jednalo o křižovatky. Nejčastěji se jednalo o lokality:

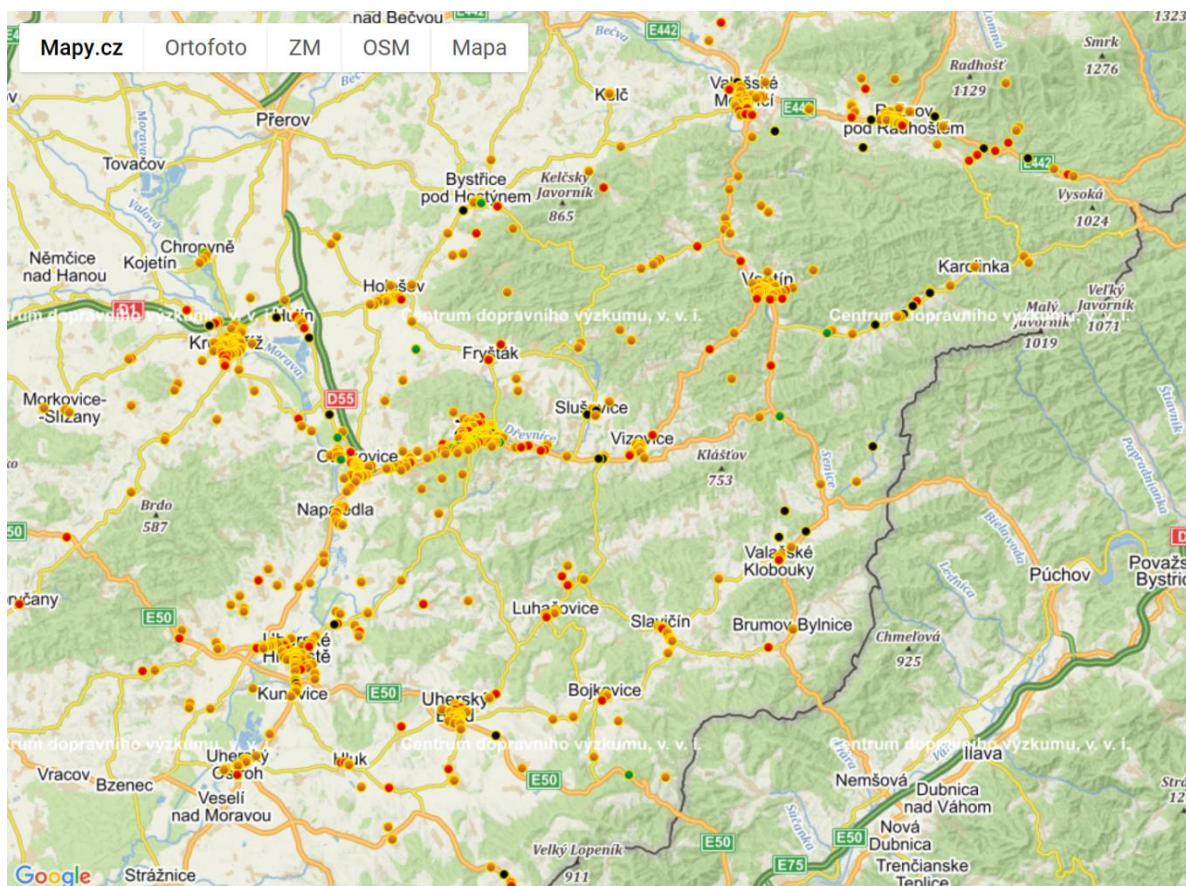
- Uherské Hradiště – křižovatka na tř. Maršála Malinovského, ul. Boženy Němcové a ul. Rostislavova (8 nehod v bezprostřední blízkosti střední školy, z toho 2 s těžkým zraněním žen ve věku 79 a 80 let).
- Kunovice – křižovatka tř. Vítězství a ul. Na Drahách (5 nehod, z toho 2 s vážným zraněním).
- Kroměříž – křižovatka ul. Tovačovského a Spáčilova (5 nehod).



- Valašské Meziříčí – křižovatka ul. Vsetínská, Žerotínova a Sokolská (5 nehod, 3 s těžkým zraněním chodce) a křižovatka ul. Vsetínská a Šafaříkova v blízkosti základní a střední školy (1 těžce zraněný chodec).
- Otrokovice – křižovatka tř. Tomáše Bati a ul. Tylova (3 nehody, 1 s usmrcením ženy ve věku 40 let); křižovatka tř. Osvobození a ul. Havlíčkova (4 nehody).
- Holešov – křižovatka ul. Palackého, Nerudova a Grohova (4 nehody s těžkým zraněním chodce – ženy ve věku 72, 80 a 82 let).
- Zlín – křižovatka tř. Tomáše Bati a ul. Díly IV. (4 nehody, jedna s těžkým zraněním chodce), dále na křižovatce tř. Tomáše Bati, ul. Lorencova a Hluboká (3 nehody).
- Uherský Brod – ul. Pod Valy (2 nehody, 1 chodec usmrcen a 2 zranění lehce).
- Kunovice – křižovatka ul. Na Rynku a Olšavní (2 nehody s těžkým zraněním chodce, z toho jedna žena nad 65 let a jedna dívka ve věku 15 let).
- Vsetín – křižovatka ul. Jasenická a U Skláren (3 nehody, 1 s těžkým zraněním ženy ve věku 53 let).

Většina uvedených nehodových lokalit je charakteristická tím, že nehody se zde odehrály na silnici I. třídy na přechodu pro chodce, kde chybí středový ostrůvek, který by pomohl vytvořit bezpečnější podmínky pro přecházení vozovky. Alarmující je také fakt, že některé z těchto přechodů pro chodce, které jsou v místech intenzivního silničního provozu, a přitom jim chybí středový ostrůvek, se nachází v blízkosti základních nebo středních škol, tedy v místech zvýšené intenzity pohybu dětí a mladistvých (např. křižovatka tř. Maršála Malinovského a ul. Rostislavova v Uherském Hradišti, křižovatka ul. 1. máje a Šafaříkova v Kroměříži aj.). Je proto velmi vhodné lépe zajistit tato místa z pohledu bezpečnějšího přecházení silnice (např. doplněním středového ostrůvku, umístěním světelné signalizace apod.).

99/ Dopravní nehody s chodci na území Zlínského kraje v roce 2019



Nehody s cyklisty

V posledních pěti letech se ve Zlínském kraji stalo celkem 1653 nehod s cyklisty, z toho většina nehod se stala v obci (1324 nehod, tj. 80 %). U naprosté většiny nehod s cyklisty došlo na následky na životě nebo zdraví (1565 nehod, tj. 95 % nehod). V případě 21 nehod došlo k usmrcení cyklisty, z toho 12 nehod bylo zaviněno řidičem nemotorového vozidla a 8 nehod řidičem motorového vozidla (v 1 případě bylo jiné zavinění nehody). Nehod s těžkým zraněním cyklisty se stalo ve sledovaném období 200.

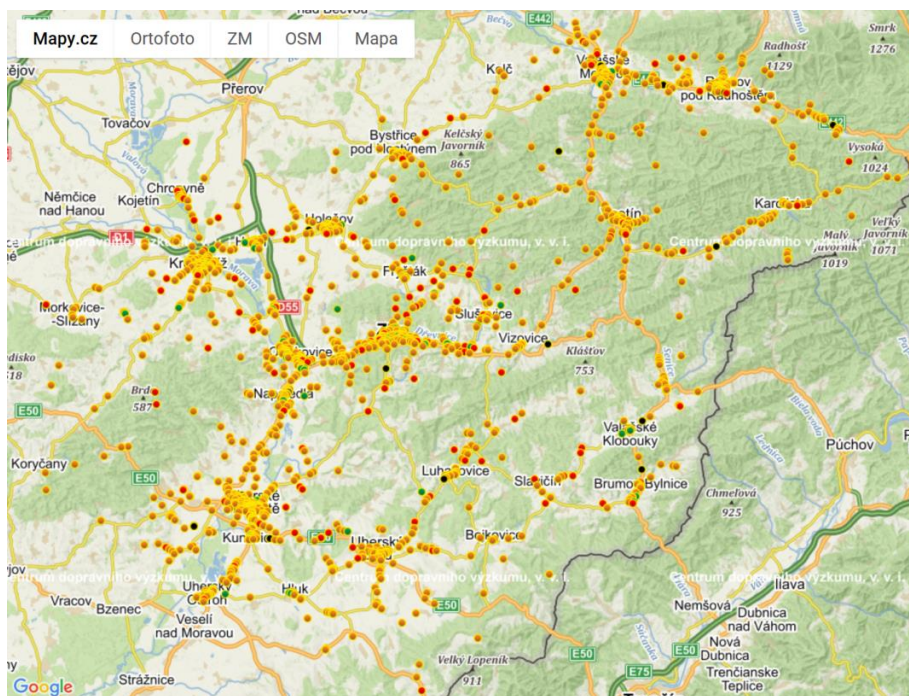
Nehody cyklistů s následky na životě nebo zdraví osob:

- Zlín – 161 nehod, zejména Hlavnickovo nábřeží a další lokality podél Dřevnice, tř. Tomáše Bati, ul. Štefánikova aj.
- Uherské Hradiště – 122 nehod, zejména tř. Maršála Malinovského a ul. Jiřího z Poděbrad.
- Kroměříž – 115 nehod, zejména ul. Velehradská a 1. máje, křižovatka ul. Havlíčkova a Albertova.
- Otrokovice – 73 nehod, zejména cyklostezka podél Dřevnice, tř. Tomáše Bati a tř. Osvobození.
- Rožnov pod Radhoštěm – 65 nehod, zejména silnice I/35, podél cyklotrasy č. 6249 a ul. 1. máje.
- Valašské Meziříčí – 59 nehod, zejména podél Rožnovské Bečvy, ul. Hranická – železniční přejezd k ul. Zámecké, ul. Vsetínská.
- Vsetín – 51 nehod, zejména ul. Jasenická, Smetanova a kruhová křižovatka ul. Smetanova, Štěpánská a Josefa Sousedíka, podél toku Bečvy.
- Uherský Brod – 50 nehod, zejména silnice II/490.
- Holešov – 45 nehod, zejména ul. Palackého a Masarykova.

V roce 2019 došlo k 328 nehodám s cyklisty. Celkem dva cyklisté zemřeli a 26 cyklistů se těžce zranilo. K nejzávažnějším nehodám s usmrcením cyklisty došlo ve Starém Městě (Luční čtvrť) a v Luhačovicích (ul. Družstevní). K nehodám s těžkým zraněním cyklistů došlo zejména v Otrokovcích (ve východní části města – Trávníky, 4 nehody), ve Zlíně (4 nehody) a v Uherském Hradišti (2 nehody).

Místa nehod s cyklisty v roce 2019 zobrazuje obrázek níže.

100/ Dopravní nehody s cyklisty na území Zlínského kraje v roce 2019



Zdroj: Policie ČR, CDV, v.v.i. <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>



Zavinění nehody řidičem motorového vozidla

Řidiči motorových vozidel zavinili v posledních 5 letech (od 1.1.2015 do 30.4.2020) na území Zlínského kraje celkem 15 853 nehod. Z toho téměř polovina nehod (45 %, 7143 nehod) se stala na místních komunikacích, a to zejména v obcích (6761 nehod). Pětina nehod (20 %) se odehrála na silnicích I. třídy. Na silnicích II. třídy se stalo 15 % nehod, taktéž na silnicích III. třídy. U 571 nehod došlo k těžkému zranění osob a u 118 nehod k usmrcení osob.

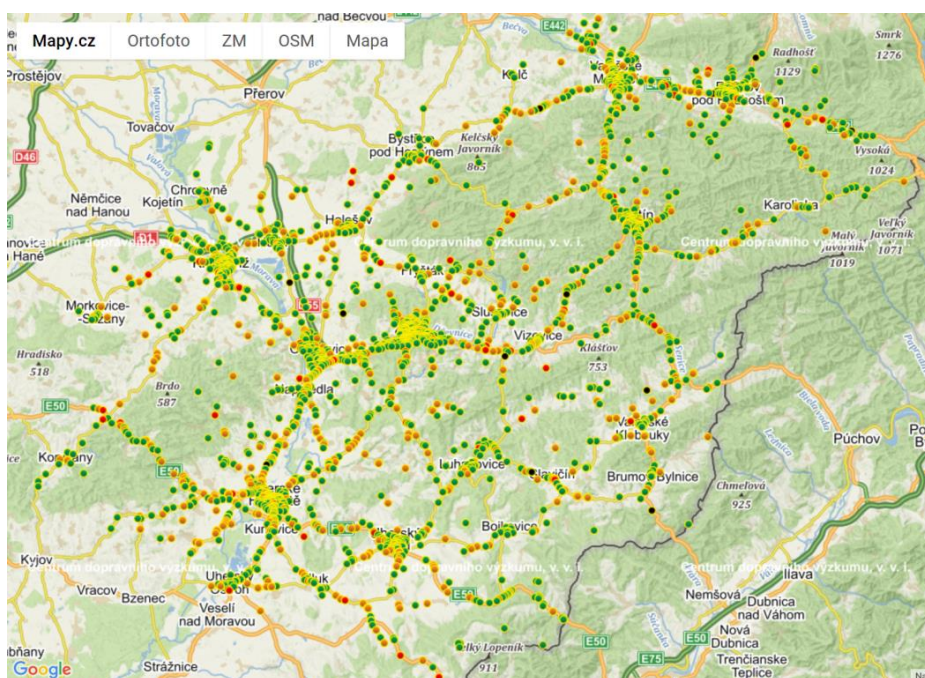
Nejzávažnější nehody s následkem usmrcení osob, zaviněné řidičem motorového vozidla, se staly v lokalitách:

- Silnice I/35 – celkem 10 nehod s usmrcením osob, z toho 7 nehod se stalo v úseku Rožnov pod Radhoštěm – Horní Bečva.
- Silnice I/50 v Chříbech – 9 nehod s usmrcením osob (od Zástřizl do Buchlovic, zejména okolí Starých Hutí).
- Silnice I/57 z Valašského Meziříčí do Vsetína – 5 nehod s usmrcením osob.
- Bystřice pod Hostýnem – 4 nehody s usmrcením osob (zejména silnice II/438 do Bílovska – 3 nehody).
- Silnice I/50 v okolí Uherského Brodu – 4 nehody s usmrcením osob.
- Zádveřice-Raková – 3 nehody s usmrcením osob (z toho 2 na silnici I/49 a 1 nehoda na silnici II/492).
- Silnice I/55 z Hulína do Otrokovic – 3 nehody s usmrcením osob.
- Silnice II/487 z Halenkova do Nového Hrozenkova – 3 nehody s usmrcením osob.
- Silnice II/150 z Valašského Meziříčí do Loučky – 3 nehody s usmrcením osob.

Nejčastější příčinou tragických nehod zaviněných řidičem motorového vozidla byl nesprávný způsob jízdy a nepřiměřená rychlost. 32 nehod s následkem usmrcení osob se stalo v důsledku nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, u 14 nehod byla příčinou nehody jízda po nesprávné straně vozovky (vjetí do protisměru), u 13 nehod se řidič plně nevěnoval řízení vozidla.

V roce 2019 se v kraji stalo 3121 dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel. Jejich umístění zobrazuje obrázek níže.

101/ Dopravní nehody zaviněné řidičem motorového vozidla na území Zlínského kraje v roce 2019





Zavinění nehody řidičem nemotorového vozidla

Řidiči nemotorových vozidel zavinili v posledních 5 letech (od 1. 1. 2015 do 30. 4. 2020) na území Zlínského kraje celkem 1 201 nehod, z toho 59 % se odehrálo na místních komunikacích, a to zejména v obcích (588 nehod). V případě 129 těchto nehod došlo k těžkému zranění osob a u 12 nehod došlo k usmrcení osob.

Nehody zaviněné řidičem nemotorového vozidla s následkem usmrcení osob se staly v lokalitách:

- Rožnov pod Radhoštěm – ul. Bayerova (1 usmrcení cyklisty bez přilby a 1 vážné zranění cyklisty s přilbou).
- Luhačovice – ul. Družstevní – 3 nehody, z toho 1 s usmrcením cyklisty bez přilby.
- Valašské Meziříčí – ul. Hranická, u trati – 1 nehoda s usmrcením cyklisty bez přilby.
- Zubří – Cyklostezka Bečva – 1 nehoda s usmrcením cyklisty bez přilby.
- Horní Bečva – křižovatka silnice I/35 – 1 nehoda s usmrcením cyklisty bez přilby.
- Silnice II/487 u Halenkova – 1 nehoda s usmrcením cyklisty bez přilby.
- Kunovice – místní komunikace do Míkovic – 1 nehoda s usmrcením cyklisty bez přilby.
- Holešov – cyklostezka za ul. Za Cukrovarem u řeky Rusava – 1 nehoda s usmrcením cyklisty bez přilby.
- Napajedla – ul. Komenského – 1 nehoda s usmrcením cyklisty bez přilby.
- Veselá – silnice II/491 – 1 nehoda s usmrcením cyklisty bez přilby.
- Nedakonice – silnice III/4272 do Zlechova – 1 nehoda s usmrcením cyklisty bez přilby.
- Pržno (okr. Vsetín) – 1 nehoda s usmrcením cyklisty.

Nehody zaviněné řidičem nemotorového vozidla s následkem těžkého zranění osob se staly v zejména ve městech:

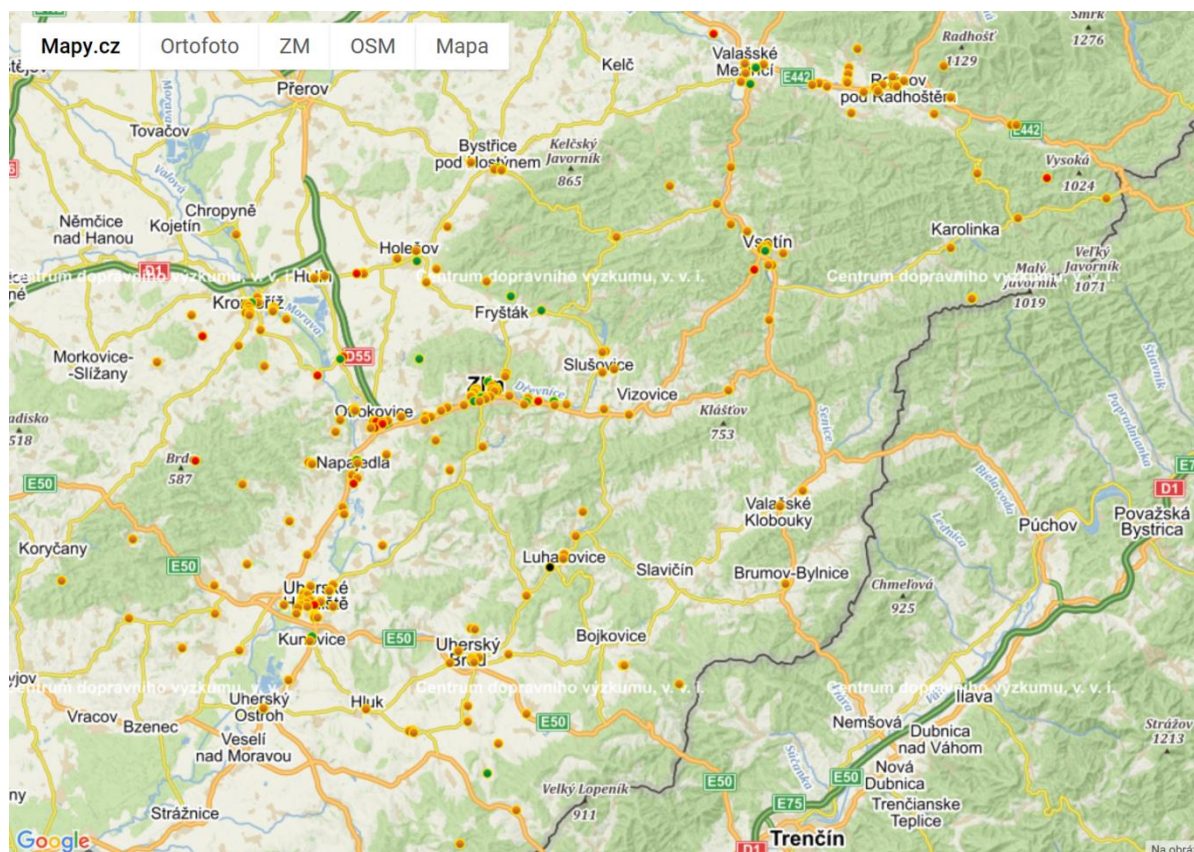
- Otrokovice: 14 nehod s těžkým zraněním.
- Zlín: 14 nehod s těžkým zraněním.
- Další lokality: Uherské Hradiště 5 nehod, Brumov-Bylnice 4 nehody, Vsetín 4 nehody, Kroměříž 3 nehody, Uherský Ostroh 3 nehody, Valašské Meziříčí 2 nehody, Rožnov pod Radhoštěm 2 nehody, Luhačovice 2 nehody, aj.

U naprosté většiny nehod zaviněných řidičem nemotorového vozidla, při kterých došlo k usmrcení nebo těžkému zranění cyklisty, neměl cyklista na hlavě ochrannou přilbu. Ačkoliv nošení přilby není ze zákona povinné pro cyklisty nad 18 let, přilba hraje v dopravní bezpečnosti cyklistů důležitou roli, neboť může zachránit cyklistům život.

V roce 2019 se stalo na území kraje 244 nehod zaviněných řidičem nemotorového vozidla. Jejich lokalizaci zobrazuje obrázek níže.



102/ Dopravní nehody zaviněné řidičem nemotorového vozidla na území Zlínského kraje v roce 2019



SWOT analýza bezpečnosti dopravy

Silné stránky:

- ⇒ Od roku 2016 každoročně klesá závažnost dopravních nehod (následky na životě nebo zdraví lidí).
- ⇒ Aktivní přístup měst k řešení bezpečnosti silničního provozu, zpracovaná městská strategie BESIP (město Otrokovice + další města strategii BESIP připravují).

Slabé stránky:

- ⇒ Počet dopravních nehod ve Zlínském kraji každoročně roste.
- ⇒ Závažnost dopravních nehod s účastí chodců a cyklistů (v naprosté většině těchto nehod dochází k následkům na zdraví nebo životě chodce či cyklisty).

Příležitosti:

- ⇒ Snižování nehodovosti v silniční dopravě.
- ⇒ Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu (chodců, cyklistů).

Hrozby:

- ⇒ Další růst intenzit IAD a s tím související rostoucí nehodovost v silniční dopravě.



3. Charakteristika veřejné přepravy

3.1 Stav zajištění přepravních potřeb

Zajištění veřejné dopravní obslužnosti ve Zlínském kraji prošlo v prosinci 2019 důležitou změnou. Byla spuštěna první fáze nového integrovaného systému, který má zkvalitnit a zatraktivnit veřejnou dopravu v rámci kraje. Spuštění nového integrovaného systému zahrnuje změnu dopravního konceptu autobusových linek, posílení hlavních železničních vztahů a zavedení jednotného krajského tarifu. Tento tarif je založen na kilometrickém principu, tj. cena jízdného se odvozuje od počtu ujetých kilometrů. Před plánovanou změnou dopravního konceptu byla vypsána veřejná soutěž na zajištění dopravních výkonů v autobusové dopravě a podáno oznámení do Úředního věstníku EU o záměru ZK objednat výkony v železniční regionální dopravě přímým zadáním vybranému dopravci.

Železniční doprava

Dopravní koncept včetně soutěže na zajištění výkonů a spuštění jednotného tarifu byl plánován jako celek, který měl během jednoho kroku proměnit veřejnou dopravu ve Zlínském kraji.

Kraj byl za účelem vytvoření dostatečně velkých provozních celků rozdělen na čtyři provozní soubory (A – D), které jsou z pohledu provozu a oběhu vozidel do velké míry homogenní. Tři z těchto tratí byly v nezávislé trakci, jedna v závislé. Na základě tržních konzultací byli přímým zadáním vybráni dopravci České dráhy a.s. a ARRIVA vlaky s.r.o., kteří realizují své výkony od 15. 12. 2019. Některé provozní soubory byly uzavřeny na dobu 10 let. Na výkony v elektrické trakci a v úsecích, kde dojde k elektrizaci v horizontu nejbližších let, byly uzavřeny 3leté smlouvy s možností opce.

Regionální železniční doprava

Zamýšlené provozní soubory vč. jednotlivých linek zobrazuje následující přehled.

Provozní soubor A:

- Os Otrokovice – Hodonín / Veselí nad Moravou
- Os Zlín – Kroměříž
- Sp Přerov – Zlín
- Os Vizovice – Otrokovice

Provozní soubor B:

- Os Rožnov pod Radhoštěm – Vsetín – Bylnice
- Sp + Os Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice
- Os Vsetín – Velké Karlovice
- Os Uherský Brod – Luhačovice
- Os Vsetín – Střelná
- Os Staré Město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou

Provozní soubor C:

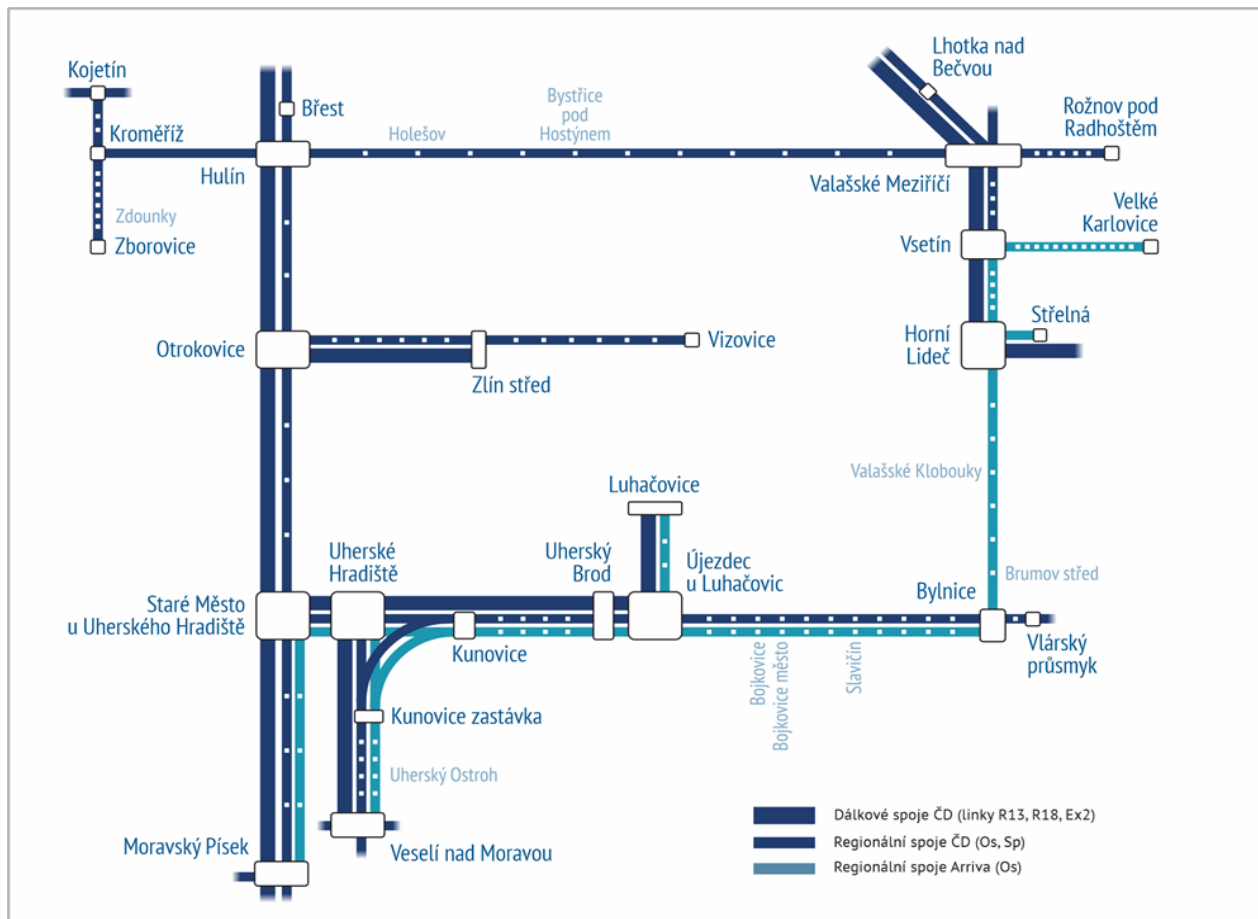
- Os Přerov – Břeclav

Provozní soubor D:

- Os Kojetín – Rožnov pod Radhoštěm
- Os Kroměříž – Zborovice

V této podobě nakonec z důvodu rozhodnutí vedení kraje nebyly všechny linky zavedeny a počítá se s jejich postupným rozvojem. Současně platné vedení regionálních linek jednotlivých dopravců zobrazuje obrázek níže.

103/ Přehled linek železniční dopravy v závazku veřejné služby v ZK podle druhu dopravce



Hlavní směry dopravní nabídky ve Zlínském korespondují s údaji zjištěnými v rámci SLDB 2011. Tím, že jsou nejvíce osídlené oblasti kraje pokryty železnicí, je možné ve většině případů vést nejvýznamnější dopravní proudy po železnici. Jedou významnou výjimkou je vztah mezi Zlínem a Vsetínem, kde železniční spojení neexistuje. Význam železniční dopravy vzroste do budoucna s rekonstrukcí a elektrifikací železniční tratě č. 331 z Otrokovic přes Zlín do Vizovic. Zlín tedy získá ještě kvalitnější napojení na hlavní železniční tahy a možnost vedení elektrických jednotek do hustě osídlené oblasti Slovácka. Další investiční akcí, která zlepší úroveň železniční dopravy, je optimalizace a elektrizace trati č. 303 z Kojetína přes Kroměříž, Hulín, Holešov a Bystřici pod Hostýnem do Valašského Meziříčí. V návaznosti na to budou moci být zavedeny přímé rychlíky Zlín – Brno.

Dálková železniční doprava

Linky dálkové železniční dopravy, které objednává Ministerstvo dopravy, tvoří jak nadregionální spojení Zlínského kraje, tak i spojení vnitrokrasových relací. Linky dálkové dopravy jsou:

- Linka Ex2 Praha – Vsetín – Žilina
- Linka Ex4 (Wien/Budapest/Bratislava –) Břeclav – Otrokovice – Ostrava (– Warszawa)
- Linka R13 Olomouc – Otrokovice – Břeclav – Brno
- Linka R18 Praha – Otrokovice – Luhačovice



Následující tabulka udává interval na jednotlivých linkách a také kooperaci s dalšími regionálními linkami:

104/ Časový interval na jednotlivých linkách

Linka	Interval	Proklad s linkami
Ex2 Praha – Vsetín – Žilina	120 min	Os Olomouc – Vsetín
Ex4 PL – Bohumín – Otrokovice – Břeclav – A	5 párů	Bez prokladu
R13 Olomouc – Otrokovice – Břeclav – Brno	120 minut	Výhledově R18
R18 Praha – Luhačovice / Veselí n. M. / Zlín	120 minut	Výhledově R13 Os Uherský Brod – Luhačovice Os Staré Město – Bylnice

Linky regionální železniční dopravy objednává kraj (případně více krajů, pokud zajišťují přeshraniční dopravu):

105/ Tabulka intervalů a prokladů na jednotlivých linkách

Linka	Interval	Proklad s linkami
Os Olomouc – Vsetín	60 min	Ex2 Os Rožnov pod Radhoštěm – Bylnice
Os Vsetín – Velké Karlovice	60 minut	Bez prokladu
Os Rožnov pod Radhoštěm – Bylnice	60 minut	Os Olomouc – Vsetín Os Kojetín – Rožnov p. Radhoštěm
Os Vsetín – Střelná	60 minut (PŠ)	Os Rožnov p. Radhoštěm – Bylnice
Os Vizovice – Veselí nad Moravou	60 minut	Sp Vizovice – Kroměříž Os Zlín – Otrokovice
Sp Vizovice – Kroměříž	60 minut	Os Vizovice – Veselí nad Moravou Os Zlín – Otrokovice
Os Zlín – Otrokovice	60 minut (PŠ)	Os Vizovice – Veselí nad Moravou Sp Vizovice – Kroměříž
Os Přerov – Břeclav	60 minut	Bez prokladu
Os Kojetín – Rožnov p. Radhoštěm	60 minut	Os Rožnov p. Radhoštěm – Bylnice
Sp Staré Město u Uherského Hradiště – Brno	120 minut	Os Staré Město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou Os Vizovice – Veselí nad Moravou
Os Staré Město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou	120 minut	Sp Staré Město u Uherského Hradiště – Brno Os Vizovice – Veselí nad Moravou
Os Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice	60 / 120 minut	R18
Os Uherský Brod – Luhačovice	120 minut	R18
Os Kroměříž – Zborovice	120 minut	Bez prokladu

Pozn.: PŠ = linka provozována pouze v přepravních špičkách pracovních dnů

Komerční železniční doprava

Na území kraje je provozováno i několik linek dálkové železniční dopravy. Ty, přestože tvoří jen velmi malý zlomek dopravních výkonů na území kraje, přispívají významně ke kvalitnější obsluze zejména jižní části

kraje. Z Prahy do stanice Staré Město u Uherského Hradiště jsou vedeny linky společnosti Leo Express a RegioJet. Slovácko a Bojkovicko spojuje s Olomoucí, Prahou a Slovenskem linka společnosti Arriva.

Autobusová doprava

Soutěž na zajištění výkonů v autobusové dopravě byla rozdělena na šest provozních oblastí. Vyhlášení vítězů soutěže proběhlo v řádném termínu, následně ovšem došlo k odvolání jednoho z uchazečů k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Ten potvrdil výsledky soutěže a vedením kraje byl stanoven nový termín spuštění na prosinec 2020. Z tohoto důvodu jsou do doby nového termínu spuštění konceptu uzavřeny překlenovací smlouvy, které byly zadány v režimu jednacího řízení bez uveřejnění a byl ponechán původní linkový koncept. Jednotlivé provozní soubory budou zajišťovat dopravci ARRIVA MORAVA a.s., ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s., KRODOS BUS a.s., Transdev Morava s.r.o. a TQM holding s.r.o.

Z důvodu odsunu termínu dodání nových vozidel, která budou vybavena moderním odbavovacím zařízením, byl posunut i termín spuštění jednotného integrovaného tarifu Zlínského kraje. Od JŘ 2019/20 objednáva ZK rovněž dálkové linky Zlín – Brno a Uherské Hradiště – Brno. Z analýzy dopravních proudů tohoto dokumentu a rovněž Plánu dopravní obslužnosti ZK vyplynulo, že jsou tyto relace nedostatečně obslouženy nabídkou komerčních spojů a obyvatelé ZK tak museli často k cestě do Brna volit časově i cenově méně výhodné vlakové spojení, či variantu IAD.

Autobusové linky se v budoucnu budou dělit na páteřní a obslužné. I na autobusových linkách bude po většinu dne uplatňován princip taktového jízdního řádu, který je pro cestujícího snadno zapamatovatelný a umožňuje vytvořit pravidelné přestupní vazby.

Přehled objednávaných linek autobusové dopravy poskytuje Plán dopravní obslužnosti ZK.

Dálková komerční autobusová doprava

Jako doplňkovou nabídku z hlediska zajišťování přepravních potřeb ZK lze vnímat nabídku komerčních dálkových linek. Ty byly po modernizaci železničních koridorů významně zredukovány, jelikož na většině dálkových relací začalo být vlakové spojení výhodnější. Ze současných linek mají pro obsluhu ZK význam Brno – Zlín, Brno – Uherský Brod (– Bojkovicko) a Luhačovice – Vsetín – Ostrava.



3.2 Integrovaný dopravní systém

Principy integrovaného dopravního systému Zlínského kraje

Základním stavebním prvkem konkurenceschopné, moderní a atraktivní veřejné dopravy je kvalitní integrovaný systém. Tento systém cestujícím zpřístupňuje veřejnou dopravu na všech úrovních bez zbytečných překážek, které pravidelného i potenciálního cestujícího demotivují k použití této služby. Integrovaný systém má být naopak pro uživatele motivační a nabízet výhody, které povedou k upřednostnění veřejné dopravy před individuální.

Moderně pojatý integrovaný systém zahrnuje hned několik bodů, které jsou nezbytné pro oslovení široké skupiny obyvatel. Systém je nutné brát vždy jako celek, kde jedna část bez druhé nebude tvořit požadovaný výsledek. Komplexnost pojetí integrovaného systému je základním předpokladem úspěchu, ze kterého budou profitovat nejen cestující, ale také provozovatelé jednotlivých druhů dopravy a v neposlední řadě také objednatel.

Je nezbytné také cílit novým pojetím integrovaného systému nejen na stávající uživatele, kterým je možné výrazným způsobem zvýšit komfort cestování, ale také oslovit potenciální uživatele, kteří z nejrůznějších příčin v tuto chvíli veřejnou dopravu nechtějí nebo nemohou využít.

Základními body, které definují moderní IDS, jsou tyto:

- Rychlost;
- Spolehlivost;
- Adekvátní nabídka spojení.

Nutnými podmínkami, na kterých závisí předchozí tři body, jsou:

- Kvalitní pokrytí celého území;
- Kvalitní infrastruktura;
- Garantované přestupní vazby.

Z pohledu cestujícího jsou dále neméně podstatné parametry:

- Kvalita vozového parku;
- Cena za službu.

Pokud jsou všechny tyto body splněny, lze vystavět základ ke kvalitnímu integrovanému dopravnímu systému, který bude pro uživatele atraktivní a nabízet mu konkurenceschopnou alternativu.

Role železnice v IDS

Integrovaný systém by měl vždy v řešeném území využívat kvalitní a kapacitní infrastruktury pro zajištění hlavních přepravních proudů. Rychlost a spolehlivost je hlavním ukazatelem, který dává veřejné dopravě výhodu před dopravou individuální. Tuto roli, pokud to podmínky dovolují, ve většině případů zastává železniční doprava. Právě ta může nabídnout dostatečnou kapacitu a při kvalitní infrastruktuře také rychlost a spolehlivost. Na tyto páteřní železniční trasy bude navazovat síť páteřních autobusových linek, která bude doplňována místními obslužnými linkami. Tím vznikne kvalitní a rychlé pokrytí území, které umožňuje pokrýt nejen významné přepravní proudy, ale navázat také ty méně významné.

Zlínský kraj má většinu železniční sítě umístěnou tak, že je možné ji využít jako základní síť integrovaného systému.

Role autobusové dopravy v IDS

Jedním ze základních principů integrovaných dopravních systémů je eliminace souběhů jednotlivých druhů dopravy na společných úsecích. Ve Zlínském kraji je cílem uplatňovat stejný princip.



Z tohoto důvodu je koncept autobusových linek rozdělen do dvou kategorií:

- Páteřní autobusové linky, které zajišťují spojení v silných relacích, kde neexistuje železniční alternativa;
- Obslužné linky, které slouží jako napaječe jak železničních, tak páteřních autobusových linek.

Provozní soubory byly rozděleny na šest oblastí:

- Zlín,
- Uherské Hradiště,
- Kroměříž,
- Vsetín,
- Valašské Meziříčí,
- Valašské Klobouky.

Je nutné zajistit, aby bylo dopravní spojení nabízeno v obou směrech, pokud možno po celý občanský den, včetně večerních hodin. Jedním z častých důvodů, proč lidé nevyužívají veřejnou dopravu, bývá fakt, že jim v nabídce chybí adekvátní zpáteční spoj. V soudobém pojetí proto nelze chápat roli veřejné dopravy jen jako službu zajišťující zejména cestu do zaměstnání na směny, do školy, na úřady či k lékaři. Tak by se dala vymezit základní dopravní obslužnost, nicméně cílem Zlínského kraje je vybudovat systém, který bude kooperovat s IAD a bude plnohodnotnou možností, jak cestovat napříč krajem.

Základním stavebním kamenem je vzájemně koordinovaná nabídka spojů. Linkové vedení bude postupně zjednodušeno a zpřehledněno. Na většině páteřních linek je plánován rozsah provozu od cca 4:00 do 22:30. Je tím tedy zajištěna jak doprava na ranní směny začínající v 5:00 – 6:00 a zároveň i odvoz ze směn odpoledních končících ve 22:00. Výrazně bude posílena nabídka spojů v dopoledním dopravním sedle tak, aby bylo zajištěno spojení k lékaři a na nákupy pro seniory. Rovněž bude posílena nabídka v podvečerních hodinách, kdy většinou chybělo spojení pro zaměstnance končící v 19:00, tedy spoje s odjezdem v cca 19:30. Významným způsobem projde změnou také nabídka spojů o sobotách, nedělích a svátcích nejen do turisticky atraktivních lokalit. Interval na páteřních linkách je plánován ve špičkách pracovních dnů 30 minut, v ostatních obdobích 60 – 120 minut. Jednotlivé spoje budou v maximální možné míře vedeny v pravidelných taktových časech, což uživateli usnadní orientaci v jízdním řádu. Tento systém zároveň umožňuje zajištění pravidelných přestupních vazeb po celý den.

Obslužné autobusové linky, které navazují na páteřní autobusové nebo železniční linky, jsou vedeny do oblastí s nižším přepravním potenciálem. Pro některé relace zaniknou přímá spojení, ovšem díky úspoře na vzájemných souběžích linek lze rozšířit provoz na těchto linkách a nabídnout v konečném důsledku uživateli výrazně častější nabídku spojení, byť za cenu přestupu. Nezbytnou podmínkou je ovšem garance přípojných vazeb v uzlových bodech tak, aby uživatel měl jistotu, že tyto přestupy budou zajištěny. Systém postavený na přestupních vazbách vyžaduje kvalitní dispečerské řízení, které dokáže pružně reagovat na situace vzniklé v provozu.

Role tarifu

Tarifní provázanost jednotlivých druhů dopravy v rámci integrovaného systému je další nedílnou součástí a jedním ze základních principů. Existuje několik druhů tarifních modelů. Pro potřeby Zlínského kraje byl zvolen tarif zónově-relační. Tento druh tarifu se používá nejčastěji v regionech s více než jedním centrem. Značnou výhodou tohoto tarifu je, že každá obec (vyjma regionálních center) je zařazena do jedné tarifní buňky (zóny). Tarif je tedy z tohoto pohledu jednodušší než například pásmový, jelikož dochází k minimálnímu překryvu jednotlivých zón. Pro uživatele to znamená menší přepravní nespravedlnost, pro dopravce nižší protarifovací ztrátu a umožňuje sjednocení tarifů linkové autobusové dopravy, drážní dopravy a tarifů MHD.

Standardy vozidel a infrastruktury veřejné dopravy

Standardy se za posledních několik let také staly běžnou součástí integrovaných systémů. Jejich prostřednictvím jsou definovány požadavky organizátora na jednotlivé prvky napříč systémem. Nastavením standardů dosáhneme jednotnosti v rámci systému bez ohledu na dopravce. Dosud byla různá úroveň služeb poskytována v dopravě železniční a autobusové, úroveň se lišila regionálně podle působnosti jednotlivých autobusových dopravců. Standardy se dají rozdělit do základních kategorií:

- Standardy vozidel;
- Standardy zastávek;
- Standardy odbavení cestujících.

Standardy vozidel definují pro jednotlivé dopravce minimální požadavky organizátora na vzhled a výbavu vozidel. Sjednocuje jednotlivé položky od vnějšího či vnitřního vzhledu vozidla, dále například kvalitu a provedení sedadel, požadavek na klimatizaci vozidla a další vybavení vozidla. Tím dochází ke sjednocení základních prvků napříč dopravci. Cestující v integrovaném systému necestuje s jednotlivými dopravci, ale integrovaným systémem, a to bez ohledu na druh použité dopravy či dopravce. Požadavky na standardy by měly být ze strany objednatele přiměřené. Existují základní požadavky vyplývající z legislativy, další nadstavbové požadavky se odrazí ve vyšší ceně za výkon.

Standardy zastávek sjednocují vzhled a vybavení podle významu. Zastávky, stanice a nádraží jsou první místa, ve kterých se cestující setkává s integrovaným systémem. Dle významu jsou rozděleny do několika kategorií. Standardy zastávek jsou tedy na stejné úrovni, jako standardy vozidel. Cílem je, aby byly zastávky jednotné a nabízely uživateli dle svého významu stejný servis kdekoliv. Pro Zlínský kraj bylo pro veřejnou linkovou dopravu určeno následující členění:

- skupina A – zastávky, na nichž zastavuje alespoň jedna linka s licencí pro MHD,
- skupina B – zastávky, na nichž nezastavuje žádná linka s licencí pro městskou dopravu,
- skupina C – železniční stanice a železniční zastávky.

Zastávky PAD ve Zlínském kraji jsou dále rozděleny do tří tříd podle jejich dopravního významu. Přiřazení zastávek do kategorií zastávek určuje Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje. Pro železnici byly stanoveny čtyři kategorie. Standardy odbavení cestujících jsou nezbytné pro technickou jednotnost systému. Stanovuje pravidla pro odbavení cestujících ve vozidlech a prodej jízdních dokladů. Také stanovuje nároky na odbavovací zařízení, které umožní odbavení cestujících na definovaných druzích nosičů jízdenek. Důležitou součástí je kompatibilita součástí odbavovacího zařízení s okolními integrovanými systémy. Provázanost jednotlivých druhů dopravy a jejich vzájemná koordinovanost je nezbytná pro kvalitní fungování integrovaného systému. Ve Zlínském integrovaném systému bude nově využit na více relacích přestupní model a převedení hlavních proudů na železnici. Pro tento účel je nezbytná systémová provázanost dopravy, pravidelné a opakující se přípoje v definovaných uzlech a jejich dodržování. K tomu je potřeba zajistit kvalitní dispečerský aparát, který bude dohlížet na provozní situaci a v případě nepravidelností kompetentně zasahovat do řízení. Dispečink organizátora by měl fungovat v režimu 24/7 a být kapacitně dimenzován tak, aby byl schopen zvládnout více mimořádných situací v celém kraji. V současné době je na území Zlínského kraje zaveden princip kilometrického tarifu, kde se výše jízdného odvozuje od počtu ujetých kilometrů. Tento Tarif Zlínského kraje (TZK) je platný ve všech vlacích a autobusech objednávaných ZK, avšak není přestupní. U vlaků je možnost cestovat i spoji dálkové dopravy objednávanými Ministerstvem dopravy, s výjimkou linky Ex4. Výši jízdného lze jednoduše spočítat přičtením částky 9 Kč k počtu projetých km. V průběhu roku 2021 bude zaveden klasický plně integrovaný tarif, který bude přestupní, bude nabízet i jízdenky s dlouhodobou platností (týdenní, měsíční, kvartální, ...) a bude jej možné využít i v MHD měst na území ZK. Tato možnost cestovat na jeden doklad i v MHD byla ještě v průběhu roku 2020 předmětem jednání mezi krajem a jednotlivými městy a závisí a je podmíněna dohodou obou stran, jakou měrou se budou jednotliví objednatelé podílet na nesení nákladů tarifní ztráty, který zpravidla při této kombinaci použití dopravních prostředků vzniká. Zároveň budou v průběhu roku 2021 dodána nová odbavovací zařízení, která zajistí kompatibilitu mezi nosiči jednotlivých dopravců.

3.3 Dopravně – provozní analýza

V následujících tabulkách je podán přehled a srovnání úrovně veřejné dopravy Zlínského kraje samotného i v kontextu ostatních krajů. Autobusová a vlaková doprava jsou hodnoceny zvlášť, přestože do jisté míry se oba systémy ovlivňují.

Vyhodnocení vlakové dopravy

Níže uvedená tabulka srovnává míry využívanosti vlakové dopravy v jednotlivých krajích. Z ní vyplývá, že jednoznačně největší měrou využívají vlak ke svým cestám občané Jihomoravského kraje, kdy 1 obyvatel kraje podnikne za rok průměrně 18 cest. Velmi využívaná je železnice rovněž v Ústeckém, Olomouckém a Libereckém kraji a přirozeně v Praze, kde je kolejová doprava nejrychlejší variantou cestování po městě. U zbylých uvedených krajů lze hledat důvody vysoké míry využívání železnice zejména v dlouhodobém úsilí optimalizace dopravní nabídky tak, aby železniční doprava byla opravdu nosným módem, který nabízí nejen časté spojení, ale i tak rychlé, aby vlak dokázal svými jízdními dobami konkurovat i IAD. Autobusové linky jsou zpravidla ukončovány na nejbližší významné železniční stanici a vlaky jsou tak syceny cestujícími z návazných autobusových linek. Samozřejmostí je vzájemná návaznost autobusových a vlakových linek, přičemž přestupy jsou do stanovené míry zpoždění jednotlivých spojů garantovány a cestující tak mají jistotu návazného spoje i přes drobná provozní zpoždění, která jsou v dopravě běžná. Nepochybným důvodem úspěšnosti těchto krajů je i tarifní integrace, která zajišťuje možnost cestovat na jeden jízdní doklad napříč krajem všemi krajem objednávanými spoji i většinou vlaků dálkové dopravy v objednávkové státu. Vliv má nepochybně i aktivní marketing, který všechny kraje dlouhodobě provádějí a zdůrazňují výhody cestování vlakem. Pozitivním vlivem je i snaha všech krajů vytvářet podmínky pro parkování osobních automobilů v zázemí železničních stanic.

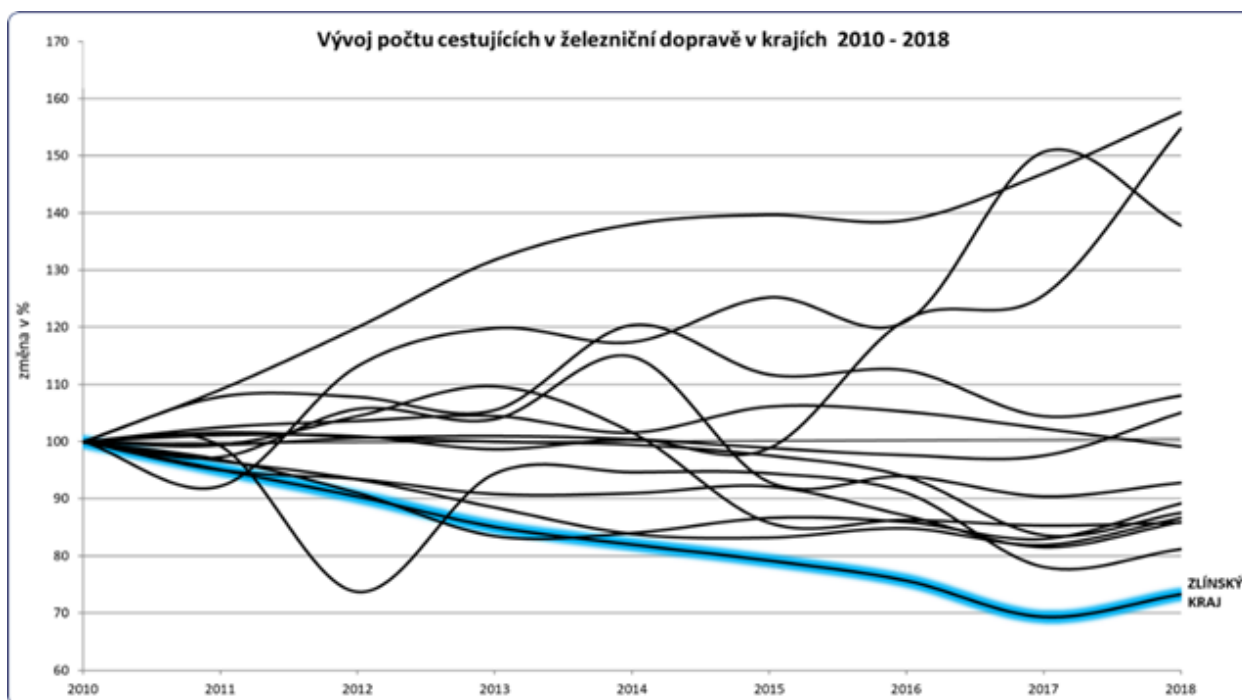
106/ Výkony dopravy podle krajů v roce 2018

Pořadí	Kraj	počet cestujících vlaky v rámci kraje (v tis.)	průměrný počet cest na 1 obyvatele / rok
1.	Jihomoravský	21 352	17,9
2.	Ústecký	12 585	15,3
3.	Olomoucký	9 152	14,5
4.	Hl. m. Praha	17 340	13,1
5.	Liberecký	5 407	12,2
	ČR	116 952	10,9
6.	Moravskoslezský	13 078	10,9
7.	Plzeňský	6 278	10,6
8.	Královéhradecký	5 146	9,3
9.	Pardubický	4 626	8,9
10.	Karlovarský	2 472	8,4
11.	Zlínský	4 174	7,2
12.	Středočeský	9 207	6,6
13.	Jihočeský	3 714	5,8
14.	Vysočina	2 420	4,7

Naproti tomu u krajů na dolních příčkách následující tabulky lze konstatovat, že výše uvedené aktivity a přístupy úspěšných krajů nenaplnují. To se týká zejména kraje Vysočina, Jihočeského, Středočeského, Karlovarského a i Zlínského. U kraje Vysočina a Jihočeského je nepochybně důvodem tak nízkého využívání vlaku nejen absence IDS a časté dopravní nabídky vlaků a návazností na autobusy, ale i rozdrobená a řídká sídelní struktura, která výrazně determinuje kvalitu dopravní obsluhy území, kdy je objektivně obtížnější a finančně náročnější zajistit kvalitní obsluhu mnoha malých obcí než velkých sídelních celků typických pro Moravskoslezský, Jihomoravský či Zlínský kraj. U Karlovarského a Středočeského kraje můžeme spatřovat důvody slabé využívanosti vlaku zejména ve velkém množství regionálních tratí, které nemohou být konkurenceschopné svou jízdní dobou vůči IAD.



107/ Vývoj počtu cestujících v jednotlivých krajích ČR



O to více je překvapivý velmi slabý výsledek Zlínského kraje. Všechny železniční tratě, s výjimkou tratě Kroměříž – Zborovice, nabízejí akceptovatelné jízdní doby ve srovnání s IAD, a na elektrizovaných tratích je vlak z časového hlediska dokonce výhodnější. Nadto má Zlínský kraj železniční tratě vedené všemi významnými sídelními oblastmi a ani nabídka spojů není slabá. Důvody slabého využívání železniční dopravy lze tak spatřovat zejména v absenci tarifní integrace, slabé provázanosti vlaku s autobusovými linkami a nerealizovaným marketingem.

Následující graf zobrazuje vývoj počtu cestujících v jednotlivých krajích za období posledních 8 let. Z něho vyplývá, že Zlínský kraj za sledovanou dobu prodělal největší propad cestujících. To logicky vyplývá z výše uvedeného hodnocení předchozí tabulky. Je proto logické, že nejvyšší přírůstky cestujících vykazují stejné kraje, které se umístili na předních příčkách v míře používání železnice.

Obecně lze železniční tratě Zlínského kraje rozdělit do tří kategorií. Elektrizované dvoukolejné s celostátním a mezinárodním významem. Ty nabízejí dostatečnou kapacitu a rovněž jsou na nich nejlepší parametry pro provoz osobních vlaků. Těmito tratěmi jsou:

- Trať č. 280 Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Slovensko;
- Trať č. 330 Přerov – Hulín – Otrokovice – Staré Město u Uherského Hradiště.

Tyto koridorové tratě doplňují tratě, které dotváří základní páteř železniční infrastruktury kraje. Ty jsou v uzlových bodech navázány na koridorové tratě a tvoří požadovanou síťovost nejen v rámci kraje, ale i v mezikrajských relacích. U všech se výhledově počítá s menší či větší modernizací:

- Trať č. 303 Kojetín – Kroměříž – Hulín – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí
- Trať č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice
- Trať č. 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Bojkovice – Blnice – Slovensko

Poslední částí jsou tratě, které mají lokální charakter. Ty mají výrazně regionální charakter a objem přepravených cestujících se pohybuje na úrovni 700–1000 osob v nejsilnějším bodě příslušného přepravního proudu. Trať Kroměříž – Zborovice vykazuje přepravní zátěž přibližně 300 osob a pohybuje se tak na samé hranici smysluplného udržování provozu.



- Trať 281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm;
- Trať 282 Vsetín – Velké Karlovice;
- Trať 283 Horní Lideč – Bylnice;
- Trať 305 Kroměříž – Zborovice.

Až trať č. 305 tvoří všechny výše zmíněné základní stavební prvky nově vznikajícího integrovaného dopravního systému kraje.

Vyhodnocení autobusové dopravy

Stejně jako u železniční dopravy byla provedena analýza využívání autobusové dopravy. Tu je však nutno chápat v kontextu toho, že pokud některý z krajů upřednostňuje železniční dopravu jako nosný systém celé veřejné dopravy, nelze interpretovat jako neúspěch, pokud v ukazateli míry využívání autobusové dopravy vykazuje nízkou míru. To je příklad Ústeckého kraje, který právě z tohoto důvodu vykazuje nejnižší průměrný počet cest autobusem za rok na 1 obyvatele. Město Prahu nelze v tomto ohledu chápat jako relevantní ke srovnávání, jelikož linky autobusové regionální dopravy jsou jen ty, které dojíždějí na první dopravní uzly, kde cestující přestupují na systém MHD.

Zlínský kraj v tomto srovnání vykazuje třetí nejvyšší průměrný počet cest vykonaných autobusy na obyvatele, což ukazuje na fakt, že v kraji je páteřním systémem autobusová doprava a nikoliv vlak. Zajímavé je opětovné prvenství Jihomoravského kraje, jenž lze vysvětlit velkými objemy cestujících, kteří využívají autobus jako návazný prostředek k / od vlaku, a tím se jejich cesta objevuje v obou statistikách. V každém případě to svědčí o úspěšnosti systému veřejné dopravy v Jihomoravském kraji.

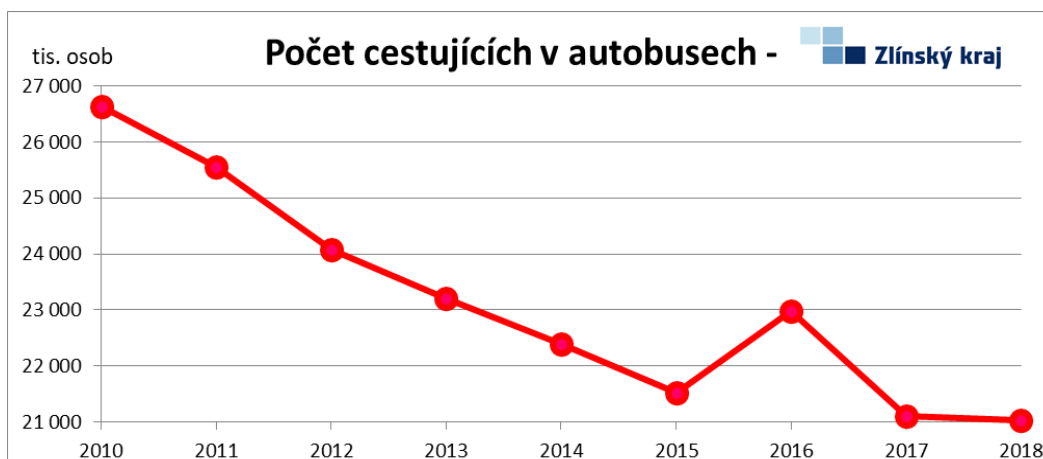
108/ Výkony dopravy podle krajů v roce 2018

Pořadí	Kraj	počet cestujících autobusy v rámci kraje (v tis.)	průměrný počet cest na 1 obyvatele / rok
1.	Jihomoravský	68 555	57,5
2.	Středočeský	57 211	41,3
3.	Zlínský	21 024	36,1
4.	Olomoucký	19 292	30,5
	ČR	302 295	28,3
5.	Vysočina	13 782	27,0
6.	Liberecký	11 802	26,6
7.	Moravskoslezský	29 093	24,2
8.	Pardubický	12 359	23,6
9.	Královéhradecký	13 039	23,6
10.	Jihočeský	14 070	21,8
11.	Plzeňský	12 460	21,1
12.	Karlovarský	5 753	19,5
13.	Ústecký	15 890	19,4
14.	Hl. m. Praha	7 965	6,0

Přestože by se výše uvedené hodnocení Zlínského kraje mohlo zdát jako pozitivní, níže uvedená statistika vývoje počtu cestujících v autobusové dopravě za období posledních 8 let ukazuje, že ani v autobusové dopravě není kraj úspěšný. Od roku 2010 klesl počet cestujících v autobusové dopravě o přibližně 30 %. Důvodem však není jejich přechod na železniční dopravu, ale úplný odchod ze systému veřejné dopravy. Další logickou příčinou je pravděpodobně omezování dopravní nabídky a dlouhodobě neřešené zajišťování systémových návazností mezi jednotlivými linkami, zejména pak vlakovými.



109/ Vývoj počtu cestujících v autobusech ve ZK

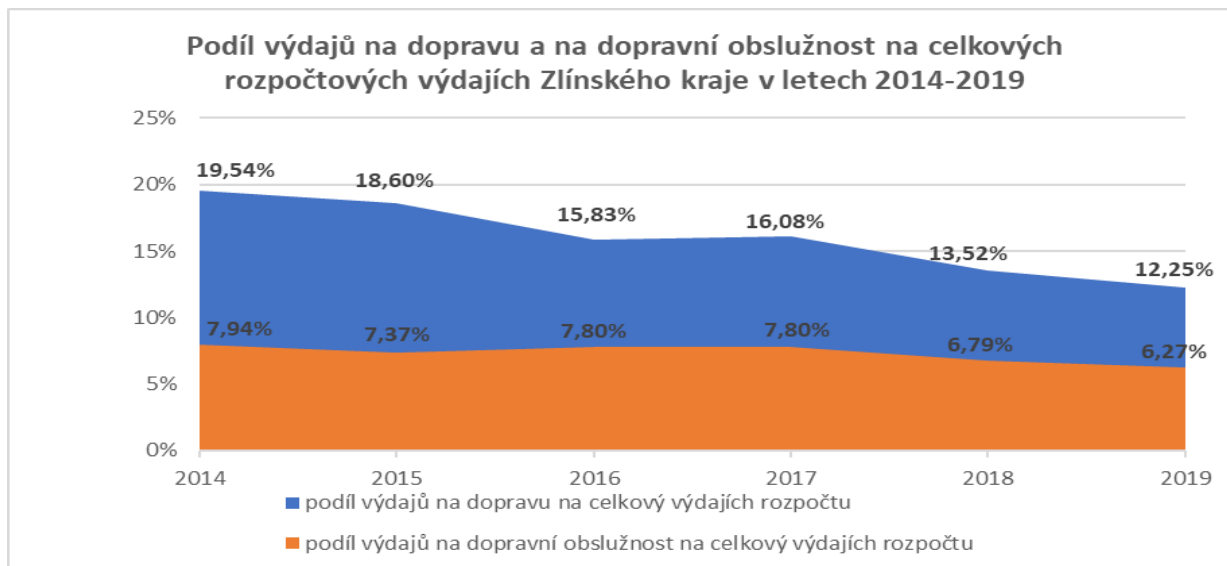


Základním předpokladem k obrácení trendu a dosažení postupného vzrůstu počtu přepravených cestujících je nabídnutí adekvátní dopravní obslužnosti s důrazem zejména na silné přepravní vztahy v rámci kraje i mezikrajských vazeb.

Financování veřejné dopravy

Na kvalitu dopravní obslužnosti má pochopitelně přímý vliv objem prostředků, který je na ni vynakládán. Z níže uvedeného grafu je zřejmé, že v posledních letech klesá podíl vynaložených prostředků na zajištění dopravní obslužnosti, což v minulosti vedlo k rušení zejména vlakových spojů.

110/ Vývoj finančních prostředků vynakládaných v ZK na dopravní obslužnost



Od jízdního řádu 2019/20 je v autobusové i železniční dopravě místo netto režimu uplatňován systém brutto. V netto režimu byly tržby rizikem dopravce, kdy v případě nižšího výběru jízdného šla ztráta na jeho vrub, avšak zároveň v případě provozních úspor či vyšších než očekávaných tržeb, zůstával celý zisk dopravci. V netto režimu se každý rok dopravce dohodnul s objednatelem na výši tzv. prokazatelné ztráty a ta mu byla bez ohledu na jeho hospodaření poskytnuta. V nově uplatňovaném brutto režimu dopravce nabídl objednateli výši nákladů, za které je schopen po dohodnutou dobu zajišťovat dopravní služby a riziko výběru tržeb nese pouze objednatel. Výhoda tohoto systému je zejména v tom, že objednatel má plnou kontrolu nad výběrem tržeb a může tak kdykoliv upravovat tarif, bez ohledu na dopravce, jelikož tomu je garantována úhrada nákladů.



3.4 Informační systémy pro cestující ve veřejné dopravě

Informační systémy lze rozdělit na dvě části. Informační systémy používané na železnici a informační systémy v autobusové dopravě.

Informační systémy na železnici lze ze strany objednavatele ovlivnit pouze částečně. Jelikož jsou stanice a zastávky v majetku Správy železnic, která má na starosti síť většiny železnic v České republice, je informační systém unifikovaný pro celou republiku. Zároveň ovšem dává prostor pro jednotlivé objednatele dopravy a soukromé dopravce. V roce 2017 představila Správa železnic jednotný koncept informačních a orientačních prvků na železnici, jednotný pro celou železniční síť. Po jejím schválení a implementaci do praxe dojde k výraznému zlepšení informovanosti cestujících, která v současné chvíli není všude ideální. Nedílnou součástí informačního a navigačního systému je nejen označení vlaků a nástupišť, ale také pevné informační značení o návazných druzích dopravy a přestupu na ně. Toto označení by mělo být intuitivní a vést cestujícího logickou a nejkratší cestou.

Informační systémy v linkové dopravě mohou být objednavatelem ovlivněny výrazně více. Objednatel může definovat vybavení a jednotný vzhled zastávek. Pokud je sám vlastníkem zastávkového označnicku, provádí sjednocení na své vlastní náklady. Pokud je majitelem jiný subjekt (dopravce, obec), je změna prováděna na náklady objednatele prostřednictvím úhrad nebo dotací danému subjektu.

V dnešní době je důležité uživatelům dopravy nabídnout online aktuální polohu spojů. Zlínský kraj využívá systému MPVnet, který umožňuje sledovat aktuální polohu všech vozidel zařazených do systému. Cestující má v reálném čase aktuální data o přesné poloze spojů. Tyto údaje jsou sdíleny prostřednictvím desktopové i mobilní webové aplikace. Současné aplikaci chybí dvě důležité vlastnosti:

- Uživatel vidí pouze textový výpis odjezdů se zpožděním na virtuálních odjezdových tabulích.
- Současná verze nepodporuje jednotné odjezdové tabule pro přestupní uzly mezi železnicí a autobusy.

Zejména druhý nedostatek je pro uživatele nekomfortní. Sloučení vhodných zastávek v uzlu by přineslo značné zlepšení informovanosti o návaznostech.

Jednotné odjezdové tabule se zobrazením aktuálních odjezdů různých druhů dopravy včetně zobrazení aktuálního zpoždění by bylo vhodné vybudovat ve významných přestupních uzlech. Tento prvek umožňuje cestujícímu rozhodovat se na základě reálných dat přímo v přestupním uzlu a plánovat další cestu. Ideální umístění těchto tabulí je v přednádražním prostoru v místech hlavních přestupních proudů.

3.5 Závady a problémové oblasti z pohledu veřejné dopravy

Problémové oblasti na železnici je možné shrnout do základních kategorií:

- Nedostatečná kapacita a rychlost některých páteřních železničních tratí.
- Nevhodné umístění stanic/zastávek z pohledu obsluhy území.
- Nezbytná rekonstrukce některých uzlových stanic.
- Nedostatečná kapacita nebo úplně chybějící parkoviště P+R a B+R.

Nedostatečná kapacita se projevuje zejména na trati 331 Otrokovice – Vizovice, kde je potenciál pro výrazné navýšení objednávaných spojů, ale infrastrukturně již není možné další zavést. Modernizace této trati je plánována v období let 2023–2025. Zrychlení páteřní trasy je plánováno na trati č. 303 Kojetín – Valašské Meziříčí. Modernizací železničního svršku a zabezpečovacího zařízení lze dosáhnout systémové jízdní doby mezi stanicemi Hulín a Valašské Meziříčí 60 minut. Tento čas umožní další rozvoj taktových vazeb v síti.



Mezi nevhodně umístěné stanice a zastávky lze zařadit stanici Jablůnka nebo Bohuslavice nad Vlárí, které leží mimo centrální zástavbu obce a bylo by vhodné jejich přemístění blíže k obcím. Některé nové zastávky by přispěly k lepší obsluze oblasti, zejména ve větších městech, například zřízení zastávek v centru Bystřice pod Hostýnem nebo Holešově.

V horizontu následujících let (do roku 2025) je plánována rekonstrukce následujících železničních uzlů:

- Valašské Meziříčí,
- Vsetín,
- Rožnov pod Radhoštěm,
- Holešov,
- Bystřice pod Hostýnem.

U všech těchto uzlů je současný stav nevyhovující. Například v železniční stanici Vsetín, která leží na hlavním tranzitním koridoru, jsou pouze úrovněvé přístupná nástupiště. Tato nástupiště nevyhovují jak po stránce bezpečnosti, tak ani z pohledu plynulosti provozu.

Parkoviště P+R a B+R v současné chvíli ve většině stanic a zastávek chybí. Jejich rozvoj je plánován v blízkosti většiny stanic a zastávek na území kraje, kromě stanic a zastávek na trati 331, kde je souběžně vedena MHD. Mezi nejvýznamnější uzly, kde by bylo vhodné vybudovat P+R/B+R, lze zařadit:

- Vsetín,
- Valašské Meziříčí,
- Uherské Hradiště,
- Kroměříž,
- Rožnov pod Radhoštěm,
- Bylnice,
- Valašské Klobuky,
- Hulín,
- Holešov,
- Tlumačov,
- Uherský Ostroh,
- Kunovice,
- Slavičín.

Výrazné rozšíření je nutné realizovat v uzlech:

- Otrokovice,
- Staré Město u Uherského Hradiště,
- Uherský Brod,
- Bojkovice,
- Uherské Hradiště.

Problémové oblasti v linkové dopravě je možné shrnout do základních kategorií:

- Nevhodné/chybějící terminály regionálního charakteru.
- Nevhodné/chybějící společné dopravní terminály železnice/autobusy/MHD.
- Nevhodné přestupní zastávky v místech pravidelných přestupních vazeb.

V rámci nového konceptu dopravní obslužnosti kraje se předpokládá částečné převedení některých relací z autobusové dopravy na železnici, respektive navázání místních obslužných linek na linky páteřní. V obou případech je vhodné vybudovat v místech pravidelných a významných přestupních vazeb bezpečné přestupní terminály. Ve střednědobém horizontu je vhodné vybudovat přestupní terminály v:



- Horní Lidči,
- Velkých Karlovicích,
- Bystřičce,
- Vizovicích.

Mezi společné multimodální terminály, které jsou ve stávajícím stavu nevhodné a u kterých proběhne v nejbližší době výrazná modernizace nebo přesun, patří:

- Valašské Meziříčí,
- Vsetín.

Další přestupní uzly, které by měly projít zlepšením:

- Autobusová stanice Napajedla,
- Zastávky Bílovice, st. 1 a 2,
- Vrbka,
- Mysločovice,
- Dřínov, Dvůr Srnov, točna.

SWOT analýza veřejné dopravy

Silné stránky

- ⇒ II. železniční koridor Břeclav – Přerov, opravená trať Hranice na Moravě – Horní Lideč
- ⇒ v průměru populačně větší obce, než jsou obce v jiných krajích (větší koncentrace obyvatel a tím i poptávka po dopravě)
- ⇒ malý počet obcí a velká převaha hlavních cílů dojížděky – lze omezovat souběhy
- ⇒ zpracovaná Koncepce rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje

Slabé stránky

- ⇒ nevýhodná poloha krajského města Zlín v železniční síti – leží na neprůjezdné neelektrifikované trati
- ⇒ nabídka veřejné dopravy není pravidelná a na většině delších relací není konkurenceschopná IAD
- ⇒ železniční zastávky a stanice jsou často daleko od center a oblastí s koncentrací obyvatel
- ⇒ nejsou vytvořeny systémové jízdní doby a zaveden ITJŘ
- ⇒ duplicitní linky (autobus, vlak), JŘ nejsou efektivně koordinovány
- ⇒ časté zpoždování spojů z důvodu jednokolejných úseků
- ⇒ neexistence IDS, žádná tarifní ani dopravní integrace
- ⇒ velmi slabý marketing a propagace veřejné dopravy

Příležitosti

- ⇒ odstranění souběhů autobus/vlak = úspora finančních prostředků
- ⇒ posilování postavení železniční dopravy jako základního prvku integrovaného dopravního systému regionální veřejné dopravy
- ⇒ modernizace a rekonstrukce železničních zastávek, budování P+R u významných stanic
- ⇒ zavedení příměstské dopravy a časté a rychlé spojení velkých měst
- ⇒ zlepšení kultury cestování včetně doplňkových a návazných služeb
- ⇒ další rozvoj železniční dopravy jako součásti logistických center kombinované dopravy
- ⇒ zavedení IDS z pohledu tarifního i dopravního



Hrozby

- ⇒ vylidňování odlehlých částí kraje a oslabení tangenciálních vztahů
- ⇒ odliv cestujících v důsledku rozvoje silniční a dálniční sítě a růstu atraktivity individuální automobilové dopravy
- ⇒ zánik některých regionálních tratí

C. Celková SWOT analýza a identifikované problémy

Na základě provedené analýzy dopravy Zlínského kraje, lze konstatovat, že největším deficitem v oblasti dopravy je nedobudovaná páteční silniční síť, chybějící optimalizace železniční sítě a absence integrovaného dopravního systému ve veřejné dopravě. Níže jsou jednotlivé problémy rozvedené v textu a shrnuté v přehledné SWOT analýze. V první části textu jsou identifikované problémy popsány slovně. Jednotlivé problémy jsou rozděleny do jednotlivých tematických okruhů, tj. doprava silniční, železniční, vodní a letecká, veřejná a cyklistická. Tyto tematické celky jsou rozděleny na dvě kapitoly, kdy první popisuje a hodnotí současnou situaci, druhá část predikuje další očekávaný výhled až do roku 2050.

1. Silniční doprava

1.1 Hodnocení současné situace

V oblasti silniční dopravy je nejvýraznějším deficitem absence dálniční sítě, a to alespoň úseku Hulín – Fryšták (D49) a Otrokovice – Moravský Písek (D55), které by výrazně ulevily současným přetíženým silnicím a zejména městu Zlín a obcím ležícím na silnici I/55. Kromě těchto pátečních staveb národní dálniční sítě je pro Zlínský kraj důležité zkapacitnění silnice I/57 z Valašského Meziříčí do Vsetína. Její součástí je obchvat města Valašské Meziříčí, které je již několik let po celý den přetíženo tranzitní dopravou směřující jak na státní přechod Bílá-Bumbálka / Makov, tak na Vsetín. Z důvodu absence této stavby je úsek mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím jedním z nejvíce zatížených v celém kraji a v ranní a odpolední špičce se na vjezdu do Valašského Meziříčí tvoří pravidelně kolony.

V oblasti regionálních silnic se dle interního hodnocení ŘSZK komunikace ve správě kraje postupně zlepšují. Jako úspěch lze vnímat velmi dobré čerpání z fondů Evropské unie, ze kterých se v posledních letech opravily desítky kilometrů tzv. prioritní sítě silnice II. tříd.

1.2 Prognóza vývoje s horizontem roku 2050

V roce 2024 by měl být dokončen úsek D49 do Fryštáku, čímž dojde k výraznému poklesu zatížení silnice I/49 vedoucí z Otrokovic přes Zlín do Vizovic. V návaznosti na to lze předpokládat, že velká část vozidel, pro které je cílem střed města Zlína, využije tento nový úsek. Dále dojde k převedení tranzitní dopravy směrem na Vsetín / Valašskou Polanku, avšak vozidla od sjezdu ve Fryštáku budou pokračovat po silnicích II. a III. třídy a budou tak nově zatěžovat obce až do doby, než bude dobudován úsek D49 minimálně do Slušovic, pak bude možné využít čtyřproudou komunikaci do Lípy a dále současnou I/49. Tento úsek by měl být dle údajů ŘSD uveden do provozu v roce 2032. Následně by v roce 2032 měla být D49 dokončena až na státní hranice se Slovenskem. Ohledně dobudování dálnice D55 počítá ŘSD s dobudováním úseku až po Moravský Písek s termínem 2024, do té doby nelze předpokládat zlepšení, resp. je pravděpodobné, že intenzita dopravního zatížení na I/55 bude do té doby i nadále postupně narůstat.

Zkapacitnění silnice I/57 mezi Valašským Meziříčím a Vsetínem má být podle údajů ŘSD hotové až v roce 2033. Logicky návaznou stavbou na ni je tzv. Palačovská spojka, která propojí silnice I/48 (po modernizaci budoucí D48) a I/57, čímž bude umožněno rychlejší napojení Valašska na dálniční síť. Tato spojka by měla být dokončena v roce 2025.

Celkově lze očekávat, že k roku 2035 by měla být kompletně dobudována nadřazená síť dálnic a kapacitních silnic I. tříd, čímž bude dotvořen základní nosný skelet silniční dopravy kraje. Lze očekávat, že se i nadále bude postupně zlepšovat síť silnic II. a III. tříd ve správě ŘSZK. U dopravně přetížených měst lze očekávat vybudování jejich obchvatů. Jejich návrh je obsahem Návrhové části, kde jsou dopady navrhovaných staveb prověřeny dopravním modelem.

2. Železniční doprava

2.1 Hodnocení současné situace

Zásadní slabinou železniční sítě Zlínského kraje je slabá konkurenceschopnost regionálních tratí, které jsou všechny neelektrizované. Navíc jsou v mnoha případech vedeny na okraji či mimo centra obcí, což je přirozený historický odkaz z doby, kdy byly vystavěny. Zatímco tehdy sloužily primárně potřebám průmyslu a zemědělství, dnes je zcela dominantní funkcí regionálních tratí dopravní obslužnost, která je však limitována vysokou deviatilitou tratí, maximálními provozními rychlostmi i nízkou propustností jednokolejných tratí. Řešením jsou záchytná parkoviště P+R, která sbírají cestující z blízkého regionu. Ty však ve Zlínském kraji až na několik málo výjimek v zázemí významných stanic systémově chybí. Do roku 2020 byl na velmi nízké úrovni i vozidlový park regionální osobní dopravy, který byl s výjimkou trati 303 (ř. 844 RegioShark) reprezentován zastaralými a bariérovými vozy. Od roku 2020 došlo v návaznosti na uzavření nových smluv na zajištění vlakové dopravy k významné kvalitativní změně, kdy na všech tratích byly nasazeny modernizované vozy, které jsou velmi často i nízkopodlažní a klimatizované.

Z pohledu dopravní kolejové infrastruktury došlo v poslední dekádě ke zlepšení parametrů dráhy prakticky na všech tratích ZK. Nicméně ani to nestačí k tomu, aby tyto tratě byly svými přepravními časy atraktivnější než IAD či alespoň než autobusové linky. Výrazně podinvestované jsou všechny železniční stanice, vyjma několika málo těch, které byly v minulých letech rekonstruovány.

2.2 Prognóza vývoje s horizontem roku 2050

V oblasti železniční dopravy je pro ZK zásadní modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice. V současné době je zpracovávána projektová dokumentace, přičemž by dle aktuálních informací SŽ měla stavba začít v roce 2023 a být dokončena v roce 2027. Další aktuálně řešenou stavbou je modernizace žst. Vsetín, která je naplánována na roky 2021 – 2024. Strategicky významná je z pohledu Zlínského kraje rovněž modernizace trati Hranice na Moravě – Horní Lideč. st. hr. a elektrizace a modernizace trati Staré Město – Bylnice, s odbočkami do Luhačovic a Veselí nad Moravou. U obou těchto tratí byly v roce 2020 dokončeny studie proveditelnosti, avšak nebyl zatím schválen žádný harmonogram další přípravy. První stavba je důležitá pro zrychlení spojení na Valašsko, druhá by otevřela možnost zavedení přímých vlaků v elektrické trakci ze Zlína do Bojkovic a Veselí nad Moravou a vedení rychlíků Praha – Luhačovice bez přepřahu. Strategický význam má pro Zlínský kraj i elektrizace a modernizace trati Hulín – Kroměříž – Kojetín, která umožní nejen vedení přímých spěšných vlaků v elektrické trakci v relaci Vizovice – Zlín – Kroměříž, ale i možnost zavedení rychlíků Zlín – Brno. Ohledně vybudování prodloužení tratě z Vizovic do Vsetína neexistuje dnes žádná studie proveditelnosti, který by oprávněnost takového záměru potvrdila či vyvrátila. V obecné rovině lze očekávat, že bude železniční síť optimalizována do takových parametrů, aby byly zajištěny systémové jízdní doby mezi jednotlivými regionálními uzly. Zároveň lze očekávat, že bude Zlínský kraj usilovat o elektrizaci zbylých významných neelektrizovaných železničních tratí, resp. o vybudování takové infrastruktury, aby bylo možné provozovat soupravy s hybridním pohonem (napájení z elektrické soustavy + baterie).

3. Vodní a letecká doprava

3.1 Hodnocení současné situace

Vodní a letecká doprava nehraje v rámci Zlínského kraje významnější roli. Na jeho území nejsou provozována žádná letiště s pravidelným vnitrostátním či mezinárodním provozem. Pro obyvatele kraje je důležité mít dobré dopravní spojení na nejbližší spádová letiště. Za dobré lze označit zejména spojení veřejnou dopravou západní poloviny kraje s letišti Praha, Brno, Ostrava a Vídeň. Z pohledu letecké záchranné služby nesplňuje nejvýhodnější část kraje požadované doletové časy.

V oblasti vodní dopravy je významný turistický provoz na Baťově kanálu, který trvale narůstá na popularitě. Na atraktivní vodní cestu jsou navázány i další aktivity, které ekonomicky stimulují místa, jimiž kanál prochází.

3.2 Prognóza vývoje s horizontem roku 2050

Nejbližšími letišti s pravidelným provozem leteckých linek zůstanou i v následujících letech Brno, Ostrava, Praha, případně Vídeň, Katovice či Bratislava. Je proto zájmem Zlínského kraje mít zajištěné kvalitní dopravní spojení do těchto měst jak veřejnou, tak individuální dopravou. V oblasti vodní dopravy očekáváme další rozvoj Baťova kanálu pro turistické účely a po dobudování vodní cesty do Hodonína další setrvalý nárůst počtu návštěvníků.

4. Veřejná doprava

4.1 Hodnocení současné situace

V oblasti veřejné dopravy je nevýraznějším deficitem chybějící integrovaný systém veřejné dopravy. Chybí jak integrace dopravní, tj. systémové provázání linek železniční a autobusové dopravy, tak integrace tarifní. Tarifní integrace byla započata v roce 2020 spuštěním tzv. Tarifu Zlínského kraje, nicméně ten je zatím nabízen jen jako jednoduchý kilometrický tarif, který není možné použít ve všech krajem objednávaných spojích. Zcela mimo jakoukoliv integraci jsou i systémy MHD jednotlivých měst, které na území ZK existují. Dořešen není ani způsob uznávání vlakových jízdenek mezi dálkovými vlaky ČD a regionálními vlaky ARRIVA.

V oblasti veřejné dopravy plánuje kraj od 1. 1. 2021 realizovat změny na základě výsledků veřejné soutěže na provozovatele regionální linkové autobusové dopravy. Nově bude území kraje rozděleno do 6 provozních oblastí, kdy ve většině případů dojde ke změně místního provozovatele dopravy a zároveň k významnému zvýšení kvality vozidlového parku. V návaznosti na to se plánuje v průběhu roku 2021 spustit IDS, kdy bude modifikován současný kilometrický tarif na nový tarifní systém, ve kterém si bude možné zakoupit i dlouhodobé předplatní jízdenky.

Výrazný posun je třeba provést v oblasti propagace veřejné dopravy. Marketing zaměřený na získávání nových cestujících a informování veřejnosti je v porovnání s ostatními kraji velmi nerozvinutý.

4.2 Prognóza vývoje s horizontem roku 2050

V průběhu nejbližších let lze očekávat zavedení tarifní integrace, kdy bude možné cestovat na jeden jízdní doklad jak všemi spoji objednávanými Zlínským krajem, tak všemi vlaky dálkové dopravy (ve střednědobém horizontu i vlaky kategorie Ex). Postupně bude docházet i k dopravní integraci, autobusové a vlakové linky budou provázány a časově synchronizovány. Lze očekávat, že od roku 2022 se navrátí počet cestujících minimálně na úroveň roku 2019 a poté se dlouhodobý trend postupného poklesu obrátí na trvalý vzestup. Výrazným kvalitativním skokem v systému veřejné dopravy bude rok zprovoznění modernizované trati Otrokovice – Zlín – Vizovice, což umožní zavedení nových pravidelných linek propojujících Kroměříž, Uherské Hradiště a Veselí nad Moravou se Zlínem.

5. Cyklistická doprava

5.1 Hodnocení současné situace

V současné době je cyklistická síť ZK rozvinutá jen dílčím způsobem, cyklostezky jsou často přerušeny chybějícími úseky. Míra délky a spojitosti jednotlivých cyklostezek závisí zejména na aktivitě jednotlivých obcí, resp. svazku obcí, sdružených do mikroregionálních celků. Ty jsou zároveň i hlavním investorem výstavby. Tu se daří realizovat nejen v závislosti na čerpání prostředků z fondů EU či SFDI, ale v návaznosti na uzavření dohody s jednotlivými vlastníky pozemků.



5.2 Prognóza vývoje s horizontem roku 2050

V následujících letech lze předpokládat další intenzivní výstavbu cyklistických tras mezi jednotlivými městy a posilování role každodenní dojíždky na kole z okolních obcí. Tento trend bude podpořen nejen dobudováním bezpečné infrastruktury pro cyklisty zejména v zázemí větších měst, ale i zlepšováním zázemí pro cyklisty ze strany zaměstnavatelů. Novým fenoménem bude masivní rozšíření elektrokol, u kterých lze předpokládat, že v horizontu 5-10 let klesne jejich cena natolik, že budou dostupná pro širokou veřejnost. Díky elektrokolům bude odstraněna bariéra pro využívání kola pro denní dojíždku v podobě kopcovitého terénu, který je typický pro severovýchodní část kraje. Zároveň se výrazně zvýší vzdálenost, kam se časově vyplatí dojet na kole, a to až na přibližně 15 – 20 km. Právě takovou vzdálenost bude možné urazit na elektrokole za přibližně 30 minut, což bude zcela srovnatelný čas, který by cestující strávil cestou veřejnou dopravou a chůzí na a ze zastávky.

6. Celková souhrnná SWOT analýza

Níže uvedená SWOT analýza shrnuje nevýraznějších problémy napříč všemi oblastmi dopravy na území Zlínského kraje. Jejím účelem je shrnutí nejvýznamnějších silných a slabých stránek, hrozeb a příležitostí napříč všemi oblastmi dopravy ve Zlínském kraji a vytvořit tak rychlý a stručný přehled nejdůležitějších témat. Jednotlivá témata jsou podrobněji rozvedena v předcházejícím textu (kapitoly 1.1 až 5.2) a dále pak v jednotlivých tematických kapitolách, jejichž obsahem jsou i podrobnější SWOT analýzy k danému tématu.

Silné stránky

- ⇒ Zpravidla jasně vymezené spádové území jednotlivých regionů = snadnější organizace linek veřejné dopravy.
- ⇒ Relativně nízký podíl obcí s méně než 500 obyvateli = dobré podmínky pro efektivní dopravní nabídku veřejné dopravy.
- ⇒ Politická vůle dále rozvíjet veřejnou dopravu a financovat nákladnou modernizaci vozidlového parku na železnici i v autobusové dopravě.
- ⇒ Existence Baťova kanálu jako funkční dopravní cesty (využívané zejména turisticky).

Slabé stránky

- ⇒ Slabá ekonomická pozice regionu = zvyšující se trend vyjíždky kvalifikované pracovní síly za hranice kraje.
- ⇒ Dlouhodobě setrvalý úbytek objemu přepravního výkonu, resp. cestujících ve veřejné dopravě.
- ⇒ Chybějící obchvaty měst s vysokou dopravní zátěží.
- ⇒ Neexistující dopravní i tarifní integrace veřejné dopravy, žádné propojení se systémy MHD.
- ⇒ Slabé propojení ZK veřejnou dopravou se Slovenskem.
- ⇒ Chybějící části dálnice D49 a D55, které budou přirozenými dopravními osami kraje.
- ⇒ Vyjma II. železničního koridoru nebyly ostatní tratě modernizovány a jsou zpravidla nekonkurenceschopné vůči IAD.
- ⇒ Slabá pozice nákladní železniční dopravy, jejíž podíl na dělbě dopravní práce neustále klesá.
- ⇒ Nevyhovující dostupnost východní části kraje leteckou záchrannou službou.



Příležitosti

- ⇒ Zapojení měst s MHD do připravovaného IDS.
- ⇒ Spolupráce velkých zaměstnavatelů na motivování obyvatel na využívání udržitelných forem dopravy.
- ⇒ Elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice a napojení na novou trať Brno – Přerov skrze modernizaci úseku Hulín – Kojetín, budoucí napojení na síť VRT.
- ⇒ Optimalizace tratí s cílem dosažení systémových jízdních dob (ITJŘ).
- ⇒ Dobudování dálnic D49 na hranice se Slovenskem a D55 k Moravskému Písku = výrazné zlepšení dostupnosti napříč krajem + odvedení tranzitní dopravy z obcí.
- ⇒ Vybudování kapacitních záchytných parkovišť u významných železničních stanic.
- ⇒ Zavedení IDS (tarifní i dopravní části).
- ⇒ Lepší využití technologií v dopravě.
- ⇒ Možnost výrazného zvyšování komfortu cestujících ve veřejné dopravě (nové / modernizované vozy, wi-fi, klimatizace, nízkopodlažnost, servis na palubě vlaků a na nádražích, ...)

Hrozby

- ⇒ Zastavení investic do dopravy a zakonzervování současného stavu.
- ⇒ Vnímání veřejné dopravy jako sociální služby.
- ⇒ Politická neshoda na pokračujících investicích do veřejné dopravy.
- ⇒ Nezapojení měst s MHD do IDS ZK.
- ⇒ Komplikace s projektovou přípravou výstavby dálnic (zejména získání pozemků a kladných stanovisek EIA).
- ⇒ Nepokračování SŽ v modernizaci tratí na území ZK.
- ⇒ Realizace kanálu D-O-L (výrazně negativní vliv na krajinu, neprokázané ekonomické přínosy pro ZK).



Seznam obrázků, grafů a tabulek

1/ Strategická mapa Ministerstva dopravy (verze 04/2020)	10
2/ Rozvojové oblasti a rozvojové osy v rámci České republiky	11
3/ Schéma koridorů železniční dopravy v rámci ČR	12
4/ Schéma koridorů silniční dopravy v rámci ČR	13
5/ Souhrnný přehled plnění předpokladů strategických cílů NSBSP 2020 do roku 2015 na území krajů (2015/2009)	15
6/ Souhrnný přehled plnění předpokladů strategických cílů NSBSP 2020 do roku 2015 na silnicích II. a III. tříd dle krajů (2015/2009)	15
7/ Výsledný návrh lokalit vhodných pro umístění VLC.	19
8/ Objem přeprávk vybraných přeprávk v ČR v jednotkách TEU za rok 2017	20
9/ Územní diferenciac podílu dojíždějících obyvatel do Zlínského kraje	24
10/ Územní diferenciac počtu dojíždějících obyvatel do Zlínského kraje	24
11/ Územní diferenciac podílu vyjíždějících obyvatel ze Zlínského kraje	25
12/ Územní diferenciac počtu vyjíždějících obyvatel do Zlínského kraje	25
13/ Sociogeografická regionalizace Česka 2011	26
14/ Průměrný čas strávený vyjížděním do zaměstnání (v minutách)	34
15/ Průměrný čas strávený vyjížděním do zaměstnání – směrodatná odchylka	34
16/ Absolutní počty a relativní podíly vyjíždějících obyvatel ve Zlínském kraji	35
17/ Modal split vyjíždějících obyvatel v ORP Zlínského kraje	35
18/ Podíl vyjíždějících osob automobilem	36
19/ Vyjíždějící automobilem – směrodatná odchylka	36
20/ Podíl vyjíždějících osob autobusem (%)	37
21/ Vyjíždějící autobusem – směrodatná odchylka	37
22/ Podíl vyjíždějících osob vlakem	38
23/ Vyjíždějící vlakem – směrodatná odchylka	38
24/ Dlouhodobý vývoj počtu registrovaných motorových vozidel ve Zlínském kraji	39
25/ Počet registrovaných osobních vozidel v krajích a index změny	40
26/ Počet registrovaných vozidel v jednotlivých ORP	40
27/ Index změny automobilizace a počet osobních automobilů na 1000 obyvatel k 1.1.2020	40
28/ Index změny počtu registrovaných vozidel mezi počátkem roku 2020 a 2016	41
29/ Míra automobilizace k 1. 1. 2020	42
30/ Dojížděka celkem	48
31/ Vývoj počtu cestujících na železnici vyjíždějící mimo Zlínský kraj	49
32/ Vývoj počtu cestujících na železnici vyjíždějící mimo Zlínský kraj celkem	49
33/ Vývoj počtu přepravených cestujících v rámci Zlínského kraje	50
34/ Vývoj exportu po železnici ze Zlínského kraje dle cílového kraje	51
35/ Vývoj exportu po železnici ze Zlínského kraje celkem	51
36/ Vývoj exportu po silnici ze Zlínského kraje	52
37/ Vývoj exportu po silnici ze Zlínského kraje celkem	52
38/ Poměr exportu silniční vs. železniční dopravy	53
39/ Vývoj importu po silnici do Zlínského kraje	53
40/ Vývoj importu po železnici do Zlínského kraje	54



41/ Vývoj importu po silnici do Zlínského kraje.....	54
42/ Vývoj importu po železnici do Zlínského kraje celkem.....	55
43/ Vývoj poměru importu do Zlínského kraje, silniční vs. železniční doprava.....	55
44/ Vývoj poměru importu vs exportu ze Zlínského kraje.....	56
45/ Vývoj HDP v letech 1997–2017	56
46/ Výkon na trati 280	58
47/ Výkon na trati 281	59
48/ Výkon na trati 282	59
49/ Výkon na trati 303	59
50/ Výkon na trati 305	60
51/ Výkon na trati 331	60
52/ Výkon na trati 341	60
53/ Infrastruktura Zlínského kraje	63
54/ Přehled silnic Zlínského kraje (stav k 31. 12. 2018).....	64
55: Vývoj stavu povrchu vozovek v letech 2011–2019.....	64
56/ Vývoj průměrného hodnocení kvality silnic dle okresů Zlínského kraje	65
57/ Stav povrchu vozovek v roce 2019 podle okresů	66
58/ Stav mostů v roce 2019 podle okresů	66
59/ Rozdělení silnic podle správců (stav k 1. 7. 2018)	67
60/ Základní charakteristiky krajů ČR k tématu správy silnic (stav k 1.1.2020).....	67
61/ Poměrové srovnání krajů (stav k 1.1.2020).....	68
62/ Podíl silnic ve správě ŘSD (ve vlastnictví státu).....	69
63/ Míra hustoty silniční sítě dle okresů.....	70
64/ Počet metrů silnic ve správě kraje na 1 obyvatele	71
65/ Délka silniční sítě v jednotlivých krajích	72
66/ Příjem krajů v roce 2018 a délka silnic II. a III. tříd	73
67/ Výše dotace u schválených projektů IROP na 1 km délky silnic II. a III. třídy	74
68/ Stav povrchu vozovek II. a III. tříd v letech 2016-2017	74
69/ Přehled staveb dálnic a silnic I. třídy	75
70/ Rozdělení silnic II. tříd dle okresů Zlínského kraje.....	76
71/ Přehled silnic II. třídy ve Zlínském kraji	76
72/ Rozdělení silnic III. tříd dle okresů Zlínského kraje.....	77
73/ Přehled významných silnic III. třídy ve Zlínském kraji	78
74/ Hustota pokrytí železničními tratěmi [m/km ²] v krajích České republiky	81
75/ Přehled železničních tratí na území Zlínského kraje	82
76/ Železniční tranzitní koridory.....	82
77/ Počty traťových kolejí, systémy trakčních proudových soustav a označení dle knižního jízdního řádu	83
78/ Nejvyšší traťové rychlosti	84
79/ RFC9.....	86
80/ Délka cyklostezek ve Zlínském kraji dle okresů, 2020.....	90
81/ Optimalizovaná síť dálkových a regionálně významných cyklotras	90
82/ Trasa cyklostezky BE-VLA-VA.....	92



83/ Míra využívání úschoven zavazadel ve stanicích ČD na území Zlínského kraje.....	92
84/ Mapa Baťova kanálu	96
85/ Přehledná mapa trasy DOL s napojením na toky Labe, Moravy a Odry	99
86/ Průplavní spojení DOL ve Zlínském kraji (vyznačeno modrou barvou)	100
87/ Dostupnost letišť automobilem	102
88/ Dostupnost letišť veřejnou dopravou	102
89/ Srovnání dostupnosti letišť pomocí IAD a VHD	103
90/ Mapa letecké záchranné služby	105
91/ Přehled významných terminálů na území ČR	106
92/ Mapa terminálů kombinované dopravy společnosti METRANS	107
93/ Přehledová tabulka – metodika hodnocení	110
94/ Vývoj počtu dopravních nehod v silničním provozu na území Zlínského kraje v letech 2010–2019 .	116
95/ Vývoj dopravní nehodovosti a nehod s následky na životě nebo zdraví ve Zlínském kraji v letech 2010 až 2019	116
96/ Místa dopravních nehod s následky na životě nebo zdraví ve Zlínském kraji v roce 2019	117
97/ Dopravní nehody s následkem úmrtí osob na území Zlínského kraje v období 1. 1. 2015 až 30. 4. 2020	118
98/ Dopravní nehody s těžkým zraněním osob na území Zlínského kraje v roce 2019	120
99/ Dopravní nehody s chodci na území Zlínského kraje v roce 2019	121
100/ Dopravní nehody s cyklisty na území Zlínského kraje v roce 2019	122
101/ Dopravní nehody zaviněné řidičem motorového vozidla na území Zlínského kraje v roce 2019	123
102/ Dopravní nehody zaviněné řidičem nemotorového vozidla na území Zlínského kraje v roce 2019	125
103/ Přehled linek železniční dopravy v závazku veřejné služby v ZK podle druhu dopravce	127
104/ Časový interval na jednotlivých linkách	128
105/ Tabulka intervalů a prokladů na jednotlivých linkách	128
106/ Výkony dopravy podle krajů v roce 2018	133
107/ Vývoj počtu cestujících v jednotlivých krajích ČR	134
108/ Výkony dopravy podle krajů v roce 2018	135
109/ Vývoj počtu cestujících v autobusech ve ZK	136
110/ Vývoj finančních prostředků vynakládaných v ZK na dopravní obslužnost	136



Seznam zdrojů

Zdroj 1: https://www.databaze-strategie.cz/czx/strategicke-mapy-ministerstva/strategicka-mapa-md	10
Zdroj 2: PÚR	11
Zdroj 3: PÚR	12
Zdroj 4: PÚR	13
Zdroj 5: ŘSDP PP ČR, CDV.....	15
Zdroj 6: Ministerstvo dopravy, BESIP: Revize a aktualizace NSBSP 2011–2020 s platností od roku 2017 (https://www.czrso.cz/nsbsp/Revize-a-aktualizace-NSBSP-2020_vc_AP_final.pdf).....	15
Zdroj 7: Územní studie „Rozvoj kombinované dopravy a logistiky na území Zlínského kraje ve vztahu k rozvojovým potenciálům a předpokladům území	19
Zdroj 8: Ministerstvo dopravy (https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Kombinovana-doprava-(2)/kombinovana-doprava-(1)/Prekladiste-KD-v-CR-2018.xlsx.aspx?lang=cs-CZ) .. Chyba! Záložka není definována.	
Zdroj 9: vlastní zpracování dle dat SLDB	24
Zdroj 10: vlastní zpracování dle dat SLDB	24
Zdroj 11: vlastní zpracování dle dat SLDB	25
Zdroj 12: vlastní zpracování dle dat SLDB	25
Zdroj 13: Hampl, Marada (2016).....	26
Zdroj 14: vlastní zpracování dle dat SLDB	34
Zdroj 15: vlastní zpracování dle dat SLDB	34
Zdroj 16: vlastní zpracování dle SLDB 2011	35
Zdroj 17: vlastní zpracování dle SLDB 2011	35
Zdroj 18: vlastní zpracování dle dat SLDB	36
Zdroj 19: vlastní zpracování dle dat SLDB	36
Zdroj 20: vlastní zpracování dle dat SLDB	37
Zdroj 21: vlastní zpracování dle dat SLDB	37
Zdroj 22: vlastní zpracování dle dat SLDB Chyba! Záložka není definována.	
Zdroj 23: vlastní zpracování dle dat SLDB	38
Zdroj 24: Zdroj: vlastní zpracování dle dat Ministerstva dopravy a ČSÚ	39
Zdroj 25: Ročenka dopravy	40
Zdroj 26: vlastní zpracování dle Centrálního registru vozidel.....	40
Zdroj 27: vlastní zpracování dle Centrálního registru vozidel.....	40
Zdroj 28: Zdroj: vlastní zpracování dle dat Centrálního registru vozidel	42
Zdroj 29: vlastní zpracování dle dat Centrálního registru vozidel	42
Zdroj 30: vlastní zpracování na základě dat SLDB	48
Zdroj 31: Ročenka dopravy MD ČR	49
Zdroj 32: Ročenka dopravy MD ČR	49
Zdroj 33: Ročenka dopravy MD ČR	50
Zdroj 34: Ročenka dopravy MD ČR	51
Zdroj 35: Ročenka dopravy MD ČR	51
Zdroj 36: Ročenka dopravy MD ČR	52
Zdroj 37: Ročenka dopravy MD ČR	52
Zdroj 38: Ročenka dopravy MD ČR	53



Zdroj 39: Ročenka dopravy MD ČR	53
Zdroj 40: Ročenka dopravy MD ČR	54
Zdroj 41: Ročenka dopravy MD ČR	54
Zdroj 42: Ročenka dopravy MD ČR	55
Zdroj 43: Ročenka dopravy MD ČR	55
Zdroj 44: Ročenka dopravy MD ČR	56
Zdroj 45: ČSÚ.....	56
Zdroj 46: Správa železnic.....	58
Zdroj 47: Správa železnic.....	59
Zdroj 48: Správa železnic.....	59
Zdroj 49: Správa železnic.....	59
Zdroj 50: Správa železnic.....	60
Zdroj 51: Správa železnic.....	60
Zdroj 52: Správa železnic.....	60
Zdroj 53: Ročenka dopravy MD ČR	63
Zdroj 54: ŘSZK (https://www.rszk.cz/?ukaz=14_prehled_silnic&IdMenu=14&grafika=0).....	64
Zdroj 55: ŘSZK, 2019, (https://www.rszk.cz/?ukaz=166_hodnoceni_roku_2019&IdMenu=166&grafika=0)	64
Zdroj 56: Zdroj: ŘSZK, 2019, https://www.rszk.cz/?ukaz=166_hodnoceni_roku_2019&IdMenu=166&grafika=0 Chyba! Záložka není definována.	
Zdroj 57: SZK, 2019 (https://www.rszk.cz/?ukaz=166_hodnoceni_roku_2019&IdMenu=166&grafika=0)	66
Zdroj 58: ŘSZK, 2019 (https://www.rszk.cz/?ukaz=166_hodnoceni_roku_2019&IdMenu=166&grafika=0)	66
Zdroj 59: Zdroj: ŘSZK (https://www.rszk.cz/?ukaz=14_prehled_silnic&IdMenu=14&grafika=0)	67
Zdroj 60: Ročenka dopravy MD ČR a ČSÚ	67
Zdroj 61: ČSÚ..... Chyba! Záložka není definována.	
Zdroj 62: ČSÚ, https://www.czso.cz/documents/10180/20535744/w-930609a01.pdf/cdd1366e-2dd9-4ca2-8fe6-0d9f2978a586?version=1.0	69
Zdroj 63: Zdroj: ČSÚ, https://www.czso.cz/documents/10180/20535744/w-930609a01.pdf/cdd1366e-2dd9-4ca2-8fe6-0d9f2978a586?version=1.0	70
Zdroj 64: ČSÚ; https://www.czso.cz/documents/10180/20535744/w-930609a01.pdf/cdd1366e-2dd9-4ca2-8fe6-0d9f2978a586?version=1.0	71
Zdroj 65: Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR, ŘSD ČR, https://www.rsd.cz/wps/portal/web/rsd/Silnicni-databanka	72
Zdroj 66: Příjmy a výdaje krajů, obcí a dobrovolných svazků obcí, ČSÚ, https://vdb.czso.cz/ ; Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR, ŘSD ČR, https://www.rsd.cz/wps/portal/web/rsd/Silnicni-databanka Chyba! Záložka není definována.	
Zdroj 67: https://nku.cz/assets/kontrola/analyzy/doplujici-informace_silnice-ii_iii-tridy.pdf	74
Zdroj 68: Silnice II. a III. tříd, http://www.ssmk.cz/ ; koncepce rozvoje silniční sítě kraje Vysočina-edip, červenec 2017, www.edip.cz ; Stav povrchu vozovek silnic II. a III. třídy v Plzeňském kraji v roce 2016, http://geoportal.plzensky-kraj.cz/ ; Hod	74
Zdroj 69: ŘSD; https://www.rsd.cz/wps/portal/	76
Zdroj 70: ŘSZK	76



Zdroj 71: ŘSZK	77
Zdroj 72: ŘSZK	77
Zdroj 73: ŘSZK	79
Zdroj 74: vlastní zpracování dat ČSÚ, 2020, https://www.czso.cz/csu/czso/17-doprava-z947rafcuh)	81
Zdroj 75: Správa železnic.....	82
Zdroj 76: SŽDC, 2019	82
Zdroj 77: SŽDC (https://www.szdc.cz/o-nas/zeleznici-mapy-cr)	83
Zdroj 78: SŽ, 2010 a SŽ, 2020	84
Zdroj 79: https://www.spravazeleznic.cz/stavby-zakazky/projekty/rfc-9/sit-koridoru	86
Zdroj 80: Mapy.cz, vlastní zpracování.....	90
Zdroj 81: https://www.kr-zlinsky.cz/koncepce-rozvoje-cyklodopravy-na-uzemi-zlinskeho-kraje-cl-4830.html	90
Zdroj 82: https://www.bevlava.cz	92
Zdroj 83: České dráhy, a.s.	92
Zdroj 84: https://www.batacanal.cz/pdf/mapa_Kromeriz_Hodonin.pdf	96
Zdroj 85: MD ČR, https://www.mdcr.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/	99
Zdroj 86: Úplné znění zásad územního rozvoje Zlínského kraje po vydání aktualizace č. 2	100
Zdroj 87: mapy.cz.....	102
Zdroj 88: mapy.cz.....	102
Zdroj 89: mapy.cz, idos.cz	103
Zdroj 90: Letecká záchranná služba Královéhradeckého kraje, https://www.zzskhk.cz/cs/letecka-zachranna-sluzba-hradec-kralove-krystof-6	105
Zdroj 91: Data MDČR	107
Zdroj 92: https://www.metrans.eu	107
Zdroj 93: vlastní tvorba	110
Zdroj 94: Policie ČR, 2020	116
Zdroj 95: Policie ČR, 2020	116
Zdroj 96: Policie ČR, CDV, v.v.i. https://nehody.cdv.cz/statistics.php	117
Zdroj 97: Policie ČR, CDV, v.v.i. https://nehody.cdv.cz/statistics.php	118
Zdroj 98: Policie ČR, CDV, v.v.i. https://nehody.cdv.cz/statistics.php	120
Zdroj 99: Policie ČR, CDV, v.v.i. https://nehody.cdv.cz/statistics.php	121
Zdroj 100: Policie ČR, CDV, v.v.i. https://nehody.cdv.cz/statistics.php	122
Zdroj 101: Policie ČR, CDV, v.v.i. https://nehody.cdv.cz/statistics.php	123
Zdroj 102: Policie ČR, CDV, v.v.i. https://nehody.cdv.cz/statistics.php	125
Zdroj 103: PDO ZLK	127
Zdroj 104: idos.cz 2020	128
Zdroj 105: idos.cz, 2020	128
Zdroj 106: ČSÚ https://www.czso.cz/csu/czso/17-doprava-z947rafcuh	133
Zdroj 107: PDO ZLK	134
Zdroj 108: ČSÚ https://www.czso.cz/csu/czso/17-doprava-z947rafcuh	135
Zdroj 109: PDO ZLK	136
Zdroj 110: PDO ZLK	136