

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie



Marcela HOLBOVÁ

**Historie a současnost dopravní infrastruktury
na území Zlínska**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik

Olomouc 2011

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracovala samostatně pod vedením pana Mgr. Jana Hercika. Veškerou literaturu, prameny i jiné zdroje, z nichž jsem čerpala, v práci řádně cituji a uvádím je v příloženém seznamu literatury.

V Olomouci, 25. 4. 2011

.....

Ráda bych poděkovala Mgr. Janu Hercikovi, vedoucímu bakalářské práce, za odborné vedení, podporu a cenné připomínky a rady, které mi při psaní této práce poskytl.

Dále bych tímto chtěla poděkovat pracovníkům SOkA Zlín a PAS Zlín a to konkrétně panu Mgr. Pavlu Šrámkovi, Ph.D a paní Mgr. Martě Grosmanové. Rovněž děkuji panu Ing. Tomáši Holbovi, projektantovi Dopravoprojektu Ostrava spol. s.r.o., za ochotu poskytnout veškeré informace a podklady potřebné k vypracování této práce.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Marcela HOLBOVÁ**
Osobní číslo: **R080221**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obory: **Geografie**
Historie
Název tématu: **Historie a současnost dopravní infrastruktury na území Zlínska**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem bakalářské práce je zabývat se historickým vývojem a současným stavem dopravní infrastruktury na území Zlínska. Na zřetel bude brán i vliv dopravy na ekonomický a společenský vývoj regionu. V závěrečných pasážích budou popsány perspektivy vývoje dopravní infrastruktury v regionu.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání
Rozsah pracovní zprávy: 5 000 - 8 000 slov
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

HONS, Josef. Dějiny dopravy na území ČSSR. Bratislava : Alfa, 1975. 130 s.

KYNCL, Jan, et al. Historie dopravy na území České republiky. Praha : Vladimír Kořínek, 2006. 146 s.

Zlínský kraj, České dráhy, a. s. Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji. Sdružení firem - Dopravní projektování, spol.s r.o. a SUDOP Brno, spol.s r.o., 2004 - 2005

Dopravní politika ČR

Archivní materiály z archivu ČD, příslušných okresních a oblastních archivů

regionální tisk a vlastivědná literatura

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Jan Hercik**
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **10. června 2010**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2011**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 10. června 2010

OBSAH

1 ÚVOD A CÍLE PRÁCE.....	7
2 POUŽITÁ METODIKA A REŠERŠE LITERATURY	8
3 STRUČNÉ VYMEZENÍ ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ.....	10
4 HISTORICKÝ VÝVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY NA ZLÍNSKU	11
4.1 Předindustriální období (nejstarší obchodní cesty a stezky)	11
4.2 Industriální období	13
4.2.1 Severní dráha císaře Ferdinanda.....	15
4.2.2 Českomoravská transversální dráha	15
4.2.3 Lokální tratě	16
4.2 Železnice, silnice a vodní cesty za první republiky a za socialismu	13
4.3.1 Dráha presidenta Masaryka	20
4.3.2 Bařův plavební kanál	21
4.3.3 Stavby, kterým tehdejší doba nepřála	23
5 VLIV DOPRAVY NA SOCIOEKONOMICKÝ VÝVOJ REGIONU	28
6 SOUČASNÝ STAV DOPRAVY NA ZLÍNSKU.....	31
6.1 Silniční doprava.....	31
6.1.1 Strukturně morfologické znaky silniční sítě okresu Zlín	33
6.1.2 Rychlostní komunikace a silnice I. třídy	35
6.1.3 Silnice II. třídy.....	39
6.2 Železniční doprava	13
6.2.1 Strukturně morfologické znaky železniční sítě okresu Zlín	41
6.3 Vodní doprava	42
7 PŘEHLED EXISTUJÍCÍCH A PŘIPRAVUJÍCÍCH SE PROJEKTŮ V DOPRAVĚ NA ZLÍNSKU.....	45
7.1. Připravované silniční projekty v okrese Zlín	46
7.2. Možné projekty rozvoje železniční infrastruktury	48
7.3. Plánovaný rozvoj na Bařovém kanále.....	49
8 ZÁVĚR.....	49
SUMARRY	51
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY, PRAMENŮ A JINÝCH ZDROJŮ.....	53
SEZNAM VLOŽENÝCH PŘÍLOH.....	57

1 ÚVOD A CÍLE PRÁCE

Doprava vždy byla a je nedílnou součástí dějin lidstva od jejich samotného počátku. Ve všech etapách vývoje lidské společnosti patřila k základním potřebám, neboť jednotlivé krajiny světa mají rozdílný potenciál. Znamená to, že lidé nenacházejí ve svém bezprostředním okolí všechno to, co potřebují ke svému životu. Jsou tak nuceni přemísťovat zboží i sami sebe. Bez neustálé přepravy surovin, výrobků a informací by moderní společnost dnes již nemohla existovat. Doprava rovněž umožňuje se lidem setkávat, vzájemně se poznávat a obohacovat navzdory velkým vzdálenostem a kulturním bariérám. Naplňuje tak potřeby lidí a plní významnou společenskou a ekonomickou funkci.

Cílem této bakalářské práce je přiblížit vývoj, současný stav i budoucnost jednotlivých druhů dopravy, resp. dopravní sítě na Zlínsku. Tedy hlavním úkolem je, kromě faktického popisu vývoje i ukázat souvislosti, ve kterých jednotlivé komunikace v dané oblasti vznikaly. Doprava má velmi úzký vztah k úrovni ekonomického a sociálního rozvoje společnosti. Zaměřuje se tedy i na to, jak se příchod moderní dopravní sítě projevil na vybraných segmentech socioekonomické sféry v regionu. Přibližuje současný stav dopravní sítě s jejím stručným popisem. V závěrečné části popisuje výhledy vývoje dopravní sítě v okrese Zlín.

Téma bakalářské práce jsem si zvolila proto, že doposud nebylo nijak souhrnně zpracováno. Neexistuje žádná publikace, která by se zabývala historií dopravy na Zlínsku. Jelikož mým druhým oborem je historie, měla jsem k tomuto tématu blíže. Doprava je téma neustále aktuální a každý člověk je dopravou denně ovlivňován. Stále je co stavět, vybudovávat a rozšiřovat v celém rozsahu dopravní infrastruktury. V dnešní uspěchané době je zapotřebí, aby i doprava byla čím dál rychlejší a pohodlnější. Bez kvalitní dopravní infrastruktury však nelze těmto požadavkům moderního věku vyhovět.

2 POUŽITÁ METODIKA A REŠERŠE LITERATURY

Při zpracování předložené práce jsem pracovala s různými materiály a využila jsem různé druhy metod. Část, která se zabývá historickým vývojem je výsledkem kompilací literatury a studia pramenů (primárních i sekundárních). Sběr archivních pramenů spočíval v návštěvě SOkA ve Zlín, využila jsem rovněž informací z Podnikového archivu Svitů Zlín, z muzea ve Valašských Kloboukách a ze Státní vědecké knihovny v Olomouci. Z těchto institucí mi byly poskytnuty k prostudování i přímému použití materiály ve formě novin, fotografií, inventářů ale i původních plánů, koncesních listin, stavební dokumentace aj, dobových materiálů.

Použitá literatura je z velké části souhrnnou literaturou o vývoji silnic a především železnice v českých zemích i v Československu. Jsou to například *Dějiny dopravy na území ČSSR* (HONS, J., 1975), *Po stopách našich železnic* (KREJČÍŘ, M., 1990) nebo *Naše Lokálky* (PAVLÍČEK, S. 2002). Při psaní kapitoly 4.1 Předindustriální období, bylo čerpáno z knihy *Duše krajiny* (KVĚT, R. 2003) a převážně z regionálních periodik. Podobná publikace jako *Silnice v Čechách, jejich vývoj* (ROUBÍK, F., 1938), pro vývoj silnic na Moravě, neexistuje.

Publikace zaměřená pouze na vznik a vývoj dopravy ve Zlínském regionu zatím nebyla vydána. Existují však různé knížky a brožury vydávané ku příležitosti významného jubilea některé z místních železničních tratí. Jedná se o knihu *Čtení o Severní dráze Ferdinandově* (Hons, J. 1990) a brožury jako je *100 let místní dráhy Otrokovice – Zlín – Vizovice* (BEDNAŘÍK, I. a kol. 1999) a *100 let místní dráhy Újezd – Luhačovice* (JANČÁŘ, R. 2005). Tyto publikace jsou však omezené pouze na konkrétní trať a většinou nevidí souvislosti s životem v regionu a jeho okolí.

Při zpracování soudobých charakteristik dopravy a výhledů do budoucna jsem zdroje většinou hledala na internetových stránkách příslušných firem a institucí, které se zabývají dopravní sítí (Ředitelství silnic a dálnic ČR, Ředitelství silnic a dálnic Zlínského kraje). Existuje návrh rozvoje dopravní obslužnosti Zlínského regionu, který je vydán ve sborníku z odborné konference na téma : „*Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji*“ (HÁJEK, O. 2005)

Z internetových serverů byly použity nejen informace, ale přejaty i některé mapy a obrázky, které celou problematiku osvětlují. Dále mi byly poskytnuty průvodní správy a

vypracované plány na realizaci dopravní infrastruktury v okrese Zlín firmou Dopravoprojekt Ostrava spol. s.r.o.

Současný stav dopravy je charakterizován strukturně morfologickými znaky dopravních sítí, které vyjadřují jejich vzájemné uspořádání v prostorových tvarech. V práci byly použity základní znaky prostorového rozmístění dopravních sítí, tedy deviatilita, hustota a akcesibilita.

Pro lepší ilustraci byly vytvořeny tabulky v programu MS Excel 2007. Práce je psána v textovém programu MS Word 2007. V přílohách jsou použity, jak mapy vytvořené autorem v programu ArcGIS 9.3, tak mapy převzaté z řádně citovaných zdrojů.

3 STRUČNÉ VYMEZENÍ ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

Práce popisuje vývoj dopravy na území okresu Zlín (příloha č. 1), jenž je součástí Zlínského kraje, který vznikl k 1. lednu 2000 na základě ústavního zákona Parlamentu ČR č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních správních celků jako jeden ze čtrnácti krajů České republiky (www.czso.cz). Nachází se na východě České republiky, v centrální části Zlínského kraje a sousedí na severovýchodě s okresem Vsetín, na východě se Slovenskou republikou, z jižní strany ho lemuje okres Uherské Hradiště, na severozápadě ho obklopuje okres Kroměříž.

Rozlohou 1 034 km² je druhým největším okresem Zlínského kraje. Okres Zlín má členitý charakter a jeho součástí je hned několik významných pohoří, na západě se rozprostírají Chřiby s nejvyšší horou Brdo (587 m), v okolí města Vizovice vyčnívá Vizovická vrchovina, na východě se nachází Javorníky s nejvyšším vrcholem Velký Javorník (918 m) a na jihu jsou Bílé Karpaty s nejvyšším bodem Velká Javořina (970 m), které tvoří přirozenou hranici mezi okresem a Slovenskou republikou.

Územím protéká jedna z významných moravských řek - Morava, která protéká městy Otrokovice a Napajedla a společně s Hornomoravským a Dolnomoravským úvalem zde vzniká Napajedelská brána. Do Moravy se v Otrokovicích vlévá řeka Dřevnice, která protéká městem Zlínem a pramení v regionu.

Žije zde 193 154 obyvatel, čímž se stává nejlidnatějším okresem z celého kraje. Největším městem je průmyslově - podnikatelské krajské město Zlín. Neodmyslitelně je spjato se jménem velkopřemyslníka Tomáše Bati, který zde v roce 1894 založil obuvnickou firmu Baťa.

4 HISTORICKÝ VÝVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY NA ZLÍNSKU

4.1 Předindustriální období (nejstarší obchodní cesty a stezky) (příloha č. 2)

Jak již bylo řečeno, doprava vždy byla a je neoddelitelnou součástí života lidské společnosti. Od pradávna člověk musel řešit problém s přemísťováním různých věcí, nákladů i sebe sama. Zprvu toto přemísťování bylo uskutečňováno vlastním tělem nebo za pomoci síly zvířat po nevyznačených a nijak upravených cestách. Postupně však dochází k rozvoji pozemní dopravy a již ve starověku vznikají významné obchodní cesty.

Nejdokonalejší síť stezek vybudovali Římané a právě Zlínskem, podél toku řeky Moravy, vedla jedna z větví nejznámější dálkové obchodní cesty, tzv. břeclavská jantarová stezka. Jantarová stezka spojovala jižní a severní Evropu a nejintenzivněji se používala od konce 7. století př. n. l. do poloviny 5. století n. l. Vycházela z přístavu Aquilea, obcházela z východu masiv Alp, přešla u Carnunta (dnešní Hainburg) Dunaj a odtud směřovala přes Moravu až k Baltu (konkrétně k ústí Visly). Obchodní karavany po Jantarové cestě převážely na sever zejména zbraně, jemné látky, vzácné měděné a bronzové výrobky a šperky, na jih pak výměnou kožešiny, vlnu, otroky a vzácný jantar (HONS, J., 1975, s. 13). Jantarová cesta, byla pojmenována podle zboží, které se po ní nejvíce přepravovalo. Právě jantar, nazývaný mořským zlatem, měl vysoký obchodní kurs i u Římanů.

Hornomoravský a Dolnomoravský úval byly tedy od pradávna důležitým středoevropským dopravním prostorem, jímž putovaly nejen obchodní karavany, ale jímž se přesouvaly i kmeny a národy a postupovaly válečné armády. Z jantarové cesty postupně odbočovaly (nebo se na ni napojovaly) další obchodní cesty. Z údolí Olšavy u dnešního Uherského Brodu vedla přes Zlínsko obchodní cesta až k Vlárskému průsmyku a dále k Pováží na území dnešního Slovenska.

K výraznější změně v souvislosti s velkým rozvojem obchodu na našem území došlo zejména v 9. století v době Velkomoravské říše. Velkomoravská říše byla významnou křižovatkou evropských obchodních cest. Přicházeli sem obchodníci s jantarem, kořením, barvivy na látky, se solí a vonnými oleji a mastmi a odváželi si odtud kožešiny, kůže, vosk a koně. V Dolnomoravském úvalu – tedy od Napajedel po soutok Moravy s Dyjí – kde se nacházelo vlastní centrum Velké Moravy, lze zaznamenat staré stezky. Územím procházela významná dálková stezka, téměř po stejné trase jako kdysi břeclavská jantarová stezka.

V 15. století na území Zlínska panoval již čilý dopravní ruch. Oblast byla tranzitním územím, přes které vedly především obchodní stezky směřující na sever do Slezska. K těm nejvýznamnějším podle Hosáka (1951) patří hlavní cesta tzv. via exploratorum de Bohemiae (zvaná královská – via regia), která vedla z Trnavy na Holič (zde se nacházela celnice), Skalici (zde se nacházela zemská brána), Strážnici, Veselí nad Moravou a dále přes Kunovice, Uherské Hradiště a odtud pokračovala již skrz Zlínsko po pravém břehu Moravy do Napajedel (s mýtem), Otrokovic, Tlumačova a dále pak přes Přerov, Kelč do Starého Jičina a do Slezska. Na hlavní cestu byly připojené tři uherské stezky, tzv. spojovací, které však Zlínskem přímo neprocházely. (VOZAR, V., 1970, s. 6-7)

Královská cesta nebyla jediná, která procházela Zlínskem. Z Opavy vedla další hlavní cesta na Fulnek přes Stachovice krajem Hladkých Životic, brodem přes řeku Odru na Kunvald (dnešní Kunín), dále pokračovala přes Nový Jičín na Hodslavice, Valašské Meziříčí, Pržno, Vsetín, Horní Lideč a také přes Valašské Klobouky, Bylnici (zde se nacházela celnice), Vlárským průsmykem k Trenčínu. Právě popsanou trasu reprezentuje v podstatné části regionální stezka, a to od Fulneku po Bylnici, která nese název Spoj Uherský Brod přes Vlárský průsmyk do Pováží, říkalo se jí také „vlárská stezka“ (KVĚT, R., 2003, s. 147). O této trase se dozvídáme mimo jiné i díky J.A. Komenskému a F. Palackému, kteří v mládí pobývali v této oblasti a svými osudy dokreslují umístění center zvolených pro trasu Fulnek – Trenčín.

Ze Vsetína pak vycházela přes kopcovitý terén lokální trasa do Jasenné. Lokální stezka pokračuje přes Lutoninu a navazuje na regionální stezku z Vizovic přes obec Zádveřice do Zlína (KVĚT, R., 2003, s. 147).

Středověká silnice byla neupravená, těžce sjízdná a úzká. Vrchnost sice vybírala mýta, aby z jejich výnosu kryla udržování cest. Což bylo spíše k jejich dobru, když byla silnice neudržována. Tehdy totiž velice snadno došlo k převrácení vozu, a jak bylo zvykem, zboží, které se dotklo země, propadlo feudálu (HOSÁK, L., 1951, s. 32).

Směry obchodních cest byly předešlé a jen zřídka kdy se měnily a udržovaly se po staletí. Teprve pokročilejší technika a nové úkoly státu v 18. století způsobily velmi radikální proměny. Velkým zlomem byla stavba umělých státních silnic. Tato centrálně řízená akce započala v době vlády Marie Terezie a Josefa II. Významným počinem Marie Terezie bylo vydání tereziánského patentu v roce 1778, který se stává prvním uceleným silničním zákonem císařství a platil až do rozpadu Rakouska - Uherska. Marie Terezie si byla vědoma, že na kvalitě a množství závisí rozvoj obchodu i hospodářství státu. Výstavba nových silnic, se stala nezbytnou nutností. Od konce 18. století do poloviny 19. století byla postupně

vybudována síť císařských (státních) silnic, která v podstatě slouží dodnes. Velká pozornost se věnovala zejména otázce technických parametrů a financování stavby umělých silnic, tzv. CHAUSSÉEN. Výstavba umělých silnic dávala přednost přímému směru před výškovými rozdíly. Silnice byly štětovány a měly tvrdý povrch, stavěly se na pevném terénu s kamenitým podkladem krytým štěrkem a pískovým posypem. Počítalo se s následujícími rozměry: šířka čtyři sáhy (7,6 m), uprostřed deset coulů (26 cm) vysoké a řádně vyklenuté. (MUSIL, J., 1987, s. 136).

Zlínskem procházela pouze tzv. Pomoravská silnice (dnešní I/55), která vedla téměř ve stejné trase jako kdysi břeclovská jantarová stezka. K této silnici se paprskovitě sbíhají státní silnice (dnes silnice II. třídy). (HLOCH, L., 1958, s. 4-5)

4.2 Industriální období

4.2.1 Severní dráha císaře Ferdinanda

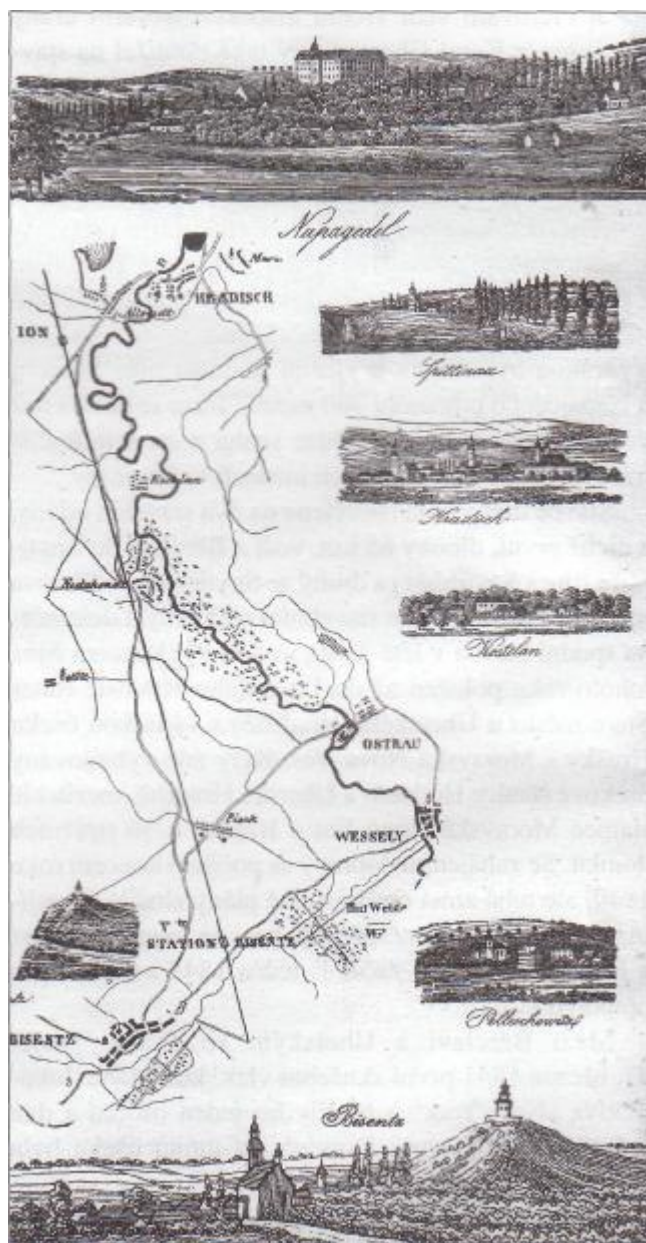
Za nejvýznamnější dopravní stavbu v historii území, na němž v současnosti leží okres Zlín, lze bezpochyby považovat železnici tvořící severojižní osu území a spojující Břeclav s Přerovem a Ostravou. Tato první železniční trať vedoucí Zlínskem byla rovněž i první parostrojní železnici v celé rakouské monarchii. Jedná se o zhruba 15 kilometrů dlouhý úsek tehdejší Severní dráhy císaře Ferdinanda (pozn. KFNB – Kaiser Ferdinand Nord Bahn).

Tento unikátní projekt a velkolepý stavební počín počítal s propojením hlavního města monarchie Vídně se solnými doly v Haliči. U jeho zrodu stál především profesor Polytechnického ústavu ve Vídni František Xaver Riepl, který v roce 1829 seznámil veřejnost s návrhem dráhy, která by vycházela z Vídně a procházela Moravou do Bochnie v Haliči a z níž by odbočovaly tratě i do dalších významných měst a míst monarchie - do Brna, Olomouce, Opavy a haličských solných dolů a skladišť. Doloženým rozpočtem nákladů a výpočtem rentability na základě odhadu přepravních výkonů přesvědčil Riepl vídeňského bankéře Salomona Rotschilda, že jde o reálný a výnosný podnik. Důvodů pro stavbu naší první parostrojní železnice bylo hned několik - např. již zmiňovaná přeprava soli z Haliče do vnitrozemí, dále pak přeprava zemědělských produktů, přeprava uhlí a železa, přeprava vojska a válečného materiálu, zásobování těžkého průmyslu a v neposlední řadě i přeprava osob. Rotschild 15. dubna 1835 požádal o udělení koncese na stavbu a provoz parostrojní železnice. 4. března 1836, podepsal císař Ferdinand historické výsadní privilegium, ke zřízení železnice mezi Vídní a Bochní (HONS, J., 1990, s. 18).

Trat' byla stavěna soukromou akciovou společností vídeňských bankéřů. Se stavbou dráhy se začalo v roce 1837 u Vídně pod vedením ing. Karla Ghegy z Benátek.

Do Břeclavi byla dráha dovedena v červnu roku 1839. Zde se dráha dělila do dvou směrů. Jeden vedl do Brna a provoz na něm byl zahájen 7. července 1839, zatímco druhý směřoval na Otrokovice a Přerov. Stavba tohoto úseku byla rozdělena na dva stavební oddíly, z nichž první, dlouhý 65 km, vedl z Břeclavi do Spytinova (dnes Spytihněv) a druhý ze Spytinova do Přerova měřil 34 km. Veřejný provoz v úseku Staré Město - Přerov byl zahájen 1. září 1841 (příloha č. 3). (HONS, J. 1990, s. 22). Tento úsek obsahoval pouze dvě mezilehlé stanice Napajedla a Hulín.

Trasa vedla přes Napajedla, nad městem přešla dvěma oblouky přes řeku Moravu a mířila k Otrokovickým, kde však v první fázi nádraží postaveno nebylo. Tehdy už poměrně velké město Zlín zůstalo tedy stranou. Se železnicí byl spojen stále pouze tradičními obchodními cestami (silnicemi) přes Malenovice do Napajedel (cca 20 km).



Obr. 1: Úsek trati Bisentz – Hradisek (dnes Bzenec – Staré Město u Uherského Hradiště) (Zdroj: HONS, J., 1990, str. 20)

Lepší dostupnosti železnice se především severozápadní část regionu dočkala roku 1865, kdy byla zprovozněna zastávka v Tlumačově. Kvalitativní posun v dopravní dostupnosti železnice přímo ze Zlína znamenal rok 1882, tehdy došlo ke zřízení nové stanice v Otrokovících.¹

¹ Státní okresní archiv Zlín (dále SOkA Zlín), fond Archiv města Zlín, Různé záležitosti železniční dopravy, inv. č. 1012.

Právě existence železnice přispěla i k nebyvalému rozvoji cukrovarnictví v tomto úrodném kraji. V roce 1836 byl v Napajedlích zřízen jeden z nejstarších cukrovarů na Moravě. Napajedla v první polovině 19. století zaznamenala hospodářský rozmach (koželužna, pivovar, cihelna, palírna), jenž byl umocněn právě vybudováním první železniční tratě na Moravě. Brzy poté, co byl založen cukrovar v Napajedlích, následovala celá vlna zakládání nových cukrovarů, protože úrodná pole v Pomoraví mohla dodávat dostatek cukrové řepy. V rychlém sledu se mezi roky 1851 – 1881 stavily cukrovary ve Zborovicích, Kvasicích, Hulíně. Při ložisku kurovického vápence byla vybudována v roce 1872 hraběcí seilernská cementárna v Tlumačově.

4.2.2 Českomoravská transverzální dráha

V letech 1883–1888 vzniká česko-moravská tzv. Transverzální (tedy příčně vedená) dráha, která vedla z bavorské přechodové stanice Furth im Wald přes Domažlice, Klatovy, Písek, Tábor, Jihlavu, Brno, Uherský Brod, Vlárský průsmyk do Trenčianské Teplé na Slovensku.

Českomoravská transverzální dráha měla spojit západ a východ země. Do výstavby se pustila druhá nejmocnější železniční společnost v zemi, Společnost státní dráhy – Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (StEG), která budovala jak tratě nové, tak i vykupovala úseky již postavené a převáděla je do svého vlastnictví (PAVLÍČEK, S., 2002, s. 68). Na výstavbě se podílela rovněž Země česká a moravská. Lze tedy říci, že státem budované tratě Českomoravské transverzální dráhy byly prvními lokálkami drahami finančně podpořenými společně Zemí českou i Zemí moravskou.

Součástí této dráhy byla i tzv. Vlárská trať, která svůj název dostala podle řeky Vlárky, kolem které se táhne její závěrečná část. Dráha je tvořena několika úseky, které byly postupně dávány do provozu: Kunovice – Uherský Brod (zprovozněna 1883), Kyjov – Bzenec (1884), Brno – Kyjov (1887), Brno – Veselý nad Moravou – Kunovice (1887) a jako poslední úsek z Uherského Brodu do Vlárského průsmyku (47 km), který byl nově vystavěn a uveden do provozu 28. října 1888 (PAVLÍČEK, S., 2002, s. 69).

Poslední úsek dráhy byl velmi složitý vzhledem ke sklonovým poměrům a vyskytujícím se členitostem území jímž procházel. U obce Pitín se nachází nejvyšší bod celé trati okolo 400 m n.m. a trať zde dosahuje největšího stoupání v rámci Moravy.

Vlárská dráha, jedna z mála původních česko-slovenských dálkových spojů, se stala páteří Bílých Karpat. Usnadnila a zlepšila v celé délce oblasti, již prochází, zásobování všeho druhu (od paliv a stavebních hmot až po potravinářské a jiné zboží). Dráha také dala impuls k rozvoji turistického ruchu v celé oblasti a jako páteří trať otevřela kraj nesrovnatelnému počtu návštěvníků. Významným mezníkem bylo pro tuto trať založení zbrojovky v Bohuslavicích nad Vlání roku 1936, kam byla vystavěna armádní vlečka. Za dob Československa patřila k významným tranzitním tratím, kudy jezdily i rychlíky z Prahy do Bratislavy. Největší úpadek trať zažila po rozdělení federace.

4.2.3 Lokální tratě

Jsou zcela specifickým druhem železničních tratí. Lokální tratě měly převážně charakter odboček od hlavních tratí či spojek mezi hlavními tratěmi. Přinášely do zapadlých krajin pokrok, kulturu, práci a spojovaly je se světem.

Krach na Vídeňské burze roku 1873 zcela zastavil nebo zbrzdil výstavbu hlavních tratí. Další vlna výstavby se rozeběhla až téměř po 15ti letech, kdy vyšel zákon o podpoře drah. Jednalo se však o dráhy méně finančně náročné se značnými technickými úlevami – lokální dráhy. Díky tomu se tyto dráhy mohly přimknout k okolnímu terénu, což jejich výstavbu zlevňovalo. Začátkem zlaté éry budování místních drah by se tedy dala označit 80. a 90. léta 19. století. Stále existovalo mnoho významných lokalit, kterým se hlavní tratě vyhýbaly. Bylo nutné je propojit tratěmi, na které by nebyly kladeny takového nároky jako na hlavní tratě. Hlavními iniciátory výstavby lokálních drah byli drobní podnikatelé a obce, jimž se ale nedostávalo dostatečných finančních prostředků.

Vznik místních drah podporovala snaha obyvatelstva, aby také do jejich místa bydliště vedla železniční dráha. Nejinak tomu bylo i při vzniku dráhy Otrokovice – Zlín – Vizovice. Rozhodující pro vybudování této dráhy bylo sdružení Vizovických občanů, kteří vydávají provolání o potřebě trati a shromažďují potřebný kapitál. Akciová společnost „Místní dráha Otrokovice – Zlín – Vizovice“ (OZVD) byla založena na základě koncesní listince dne 24. září 1898, v níž se píše následující: *„Na základě Nejvyššího zmocnění uděluji ve shodě s účastnými ministerii inženýrovi Emilu Janowitzovi v Kroměříži ve spolku s inženýrem Emilem Törökem v Budapešti žádanou koncesi ke stavbě ku provozování likomotivní železnice, která budiž zřízena jako dráha místní o rozchodu pravidelném z Otrokovické zastávky ležící na vídeňskokrálóvské trati c. k. privilegované severní dráhy císaře*

*Ferdinanda, kterážto zastávka budiž na stanici upravena, do Vizovic.*² Koncese byla udělena ing. Emilu Törökovi a Emilu Janowitzovi s požadavkem, aby dráhu vybudovali nejpozději do dvou let.

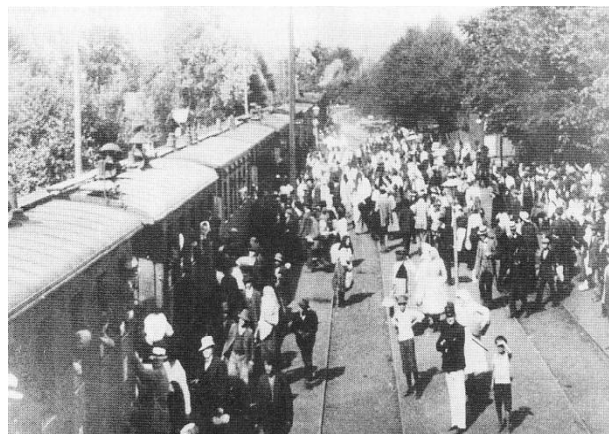
Veřejný provoz na místní dráze Otrokovice – Zlín – Vizovice byl zahájen 8. října 1899. Délka trati činila 24,8 km a byla vybudována pro maximální rychlost 30 km/h . Za provoz od počátku odpovídala Kaiser Ferdinands-Nordbahn (KFBN). Ta však nehospoďařila na místní dráze dlouho. Severní dráha byla totiž 1. ledna 1907 zestátněna a spolu s ní přešel do státních rukou pod správou c. k. Rakouské státní dráhy (kkStB) i provoz na místní dráze. (BEDNAŘÍK, 1999 s. 5).

Po vzniku Československé republiky v roce 1918 se provozu ujímají Československé státní dráhy (ČSD). Po celou dobu svého trvání nebyla trať nijak významně rozšiřována a stále si ponechávala svůj venkovský charakter. Zato město Zlín začínalo svůj velký růst, svoji přeměnu v moderní město průmyslu. V roce 1884 zde založila firma Baťa továrnu na obuv, která dobře prosperovala díky dodávkám obuvi válečným armádám a tím získala ohromný kapitál. Po vzniku Československé republiky Baťovy závody ovládly domácí trh a značně se podílely i na československém vývozu. Současně s rozšiřováním závodů se rozšiřovalo i město Zlín. Rozvoji města Zlína však začíná být překážkou to, že neleží na hlavní trati. Zásadní změnu přinesla přestavba železnice. Firma Baťa a spol. skupuje akcie místní dráhy a v roce 1937 vzniká nová společnost „Otrokovicko – Zlínsko – Vizovická dráha“ (OZVD), která začíná uskutečňovat své dalekosáhlé plány (viz kap. 4.3.3).

² Státní okresní archiv Zlín (dále SOkA Zlín), fond Archiv města Zlín, Místní dráha Otrokovice – Zlín – Vizovice 1898 - 1955, inv. č. 1010.



Obr. 2: Budova zlínského nádraží v letech 1910 – 1915 (postavena v roce 1898)

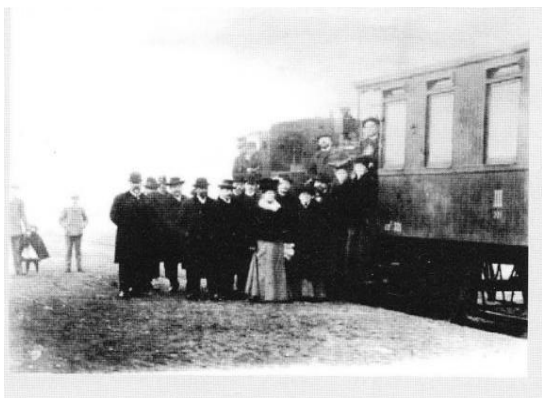


Obr. 3: Ruch na nádraží ve Zlíně v r. 1915

(Zdroj: SOkA Zlín)

Jednou z významných lokalit, která doposud neměla přímého železničního spojení byly Luhačovice. Luhačovické lázně patřily v 19. století k oblíbeným destinacím návštěvníků nejenom z Moravy, Čech, ale i z hlavního města mocnářství, z Vídně. Cestování do lázní však bylo pro většinu cestujících svízelné a komplikované. Převahu obstarávaly selské povozy, bohatší návštěvníci využívali kryté kočáry (tzv. landaury, omnibusy) (JANČÁŘ, R., 2005, s. 1).

Prvořadým úkolem Akciové společnosti lázeňské (založena 1902) bylo především zlepšení dopravy pacientů a lázeňských hostů. První kroky k uskutečnění plánů výstavby místní dráhy Újezdec u Luhačovic - Luhačovice učinil ředitel lázní František Veselý, který se obrátil na člena státní železniční rady Cyrila Seiferta. Ten si vyžádal finanční podporu od správní rady akciové společnosti, získal předběžnou koncesi a sám také stanovil směr trati. Generální projekt dráhy zhotovila pražská firma Koehler a Raynal. Stavební práce byly zahájeny v roce 1904. Místní dráha, která má délku 9,63 km se zastávkami Polichno, Biskupice a Luhačovice, byla dokončena v roce 1905. Dne 12. října 1905 byl slavnostně zahájen provoz (JANČÁŘ, R., 2005, s. 9).



Obr. 4: Slavnostní zahájení „Místní dráhy“
na nádraží Luhačovice



Obr. 5: Železniční nádraží v Újezdci
u Luhačovic v roce 1908

(Zdroj: Muzeum jihovýchodní Moravy ve Zlíně)

4.3 Železnice, silnice a vodní cesty za první republiky a za socialismu

Již za Rakouska-Uherska se začaly významné soukromé dráhy zestátňovat. Po vzniku samostatné Československé republiky dochází k dokončování tohoto procesu a stát převzal veškerou iniciativu na zřizování nových tratí. Již v roce 1918 byly založeny Československé státní dráhy (ČSD). Jednalo se o státní organizaci, která se zabývala provozováním železniční dopravy na vlastních tratích a několika tratích v soukromé vlastnictví na území celého Československého státu.

Díky změně hlavních přepravních směrů ze severojižního na západovýchodní, potřebovala vláda první republiky spojení Čech a Moravy se Slovenskem a Podkarpatskou Rusí. Proto byly největší investiční akce prováděny právě na hranicích Moravy se Slovenskem a na Podkarpatské Rusi, kde na rozdíl od Českých zemí byla síť železnic velmi nízká. Dokonce na pohraničí mezi Moravou a Slovenskem neprocházela žádná státní silnice, protože uherská vláda bránila jakémukoliv styku mezi Moravany a Slováky.

Po skončení 2. světové války se ihned začalo s obnovou poničených tratí a silnic a s obnovou vozového parku. Investice na dopravu se soustředily i na budování nových tratí a silnic, hlavně tedy v oblastech, které nový režim považoval za stěžejní.

4.3.1 Dráha presidenta Masaryka

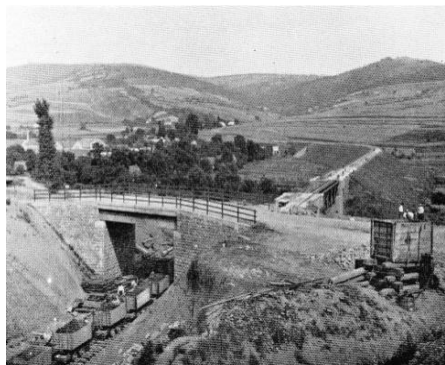
Důvodem pro stavbu jednokolejné hlavní dráhy vedoucí ze Vsetína do stanice Bylnice (38km) bylo především dosáhnout příznivějšího spojení z Čech a Moravy na Slovensko.

Pro toto nové spojení byl zvolen Vlárský průsmyk. Historicky je tato železnice nazývaná Dráhou presidenta Masaryka. Myšlenka, zřídit železniční spojení severní Moravy s Trenčanským krajem přes Valašsko, vznikla však již v roce 1866. Jelikož by však spojení Vsetína s Brumovem-Bylnicí bylo konkurentem Severní dráhy, koncese na stavbu nemohla být udělena. Nakonec se však podařilo starostovi Valašských Klobouk, panu Šerému, získat koncesi pro přípravné práce na stavbu dráhy. V roce 1907 byl při volbách do říšské rady zvolen za Valašsko profesor T. G. Masaryk. Po jeho zvolení ho jeli Klobučané do Vídně žádat, aby se ujal otázky stavby dráhy Vsetín-Bylnice. Masaryk tuto věc všemožně podporoval, až se dostala v roce 1913 do vládní předlohy „zákonu o finanční účasti státu na stavbě a provozu drah“ (Dráha Presidenta Masaryka, 1928, s. 5). Předloha však nebyla projednána, jelikož se země chystala na válku. Po vzniku Československé republiky, kdy nebylo dosud pevně stanovených státních hranic, bylo žádáno vybudování výkonné dvojkolejné dráhy. Tento projekt dvojkolejné dráhy byl však velmi nákladný a byl tedy přepracován na úspornější jednokolejnou trať. Se stavbou se započalo až v roce 1924.

Pro nepříznivý a hornatý reliéf nebyla stavba nijak jednoduchá. Bylo nutné překonat četné obtíže - hlavně průkopy hlubokých zářezů, stavba vysokých násypů, realizace poměrně dlouhých viaduktů a dvou tunelů o délce 888 m (nejdelší jednokolejný tunel na Moravě) a 250 m. Kvůli těmto složitým prvkům trvala výstavba trati 5 let. Stavba se však také stala významnou pracovní příležitostí pro chudé Valašsko. Zajímavostí stavby je zejména první nasazení těžké stavební mechanizace v železničním stavitelství.

Dráha byla postavena a zprovozněna až k desátému výročí vzniku Československa. Provoz byl tedy zahájen 28.10. 1928 (Valašsko, 1928, s. 4) (příloha č. 3). Dráhou Vsetín - Bylnice dosáhl dosud opomíjený kraj Valašska výhodného železničního připojení a to v Hranicích na Moravě na hlavní trať Praha - Bohumín, v Krásně nad Bečvou na trať Kojetín - Český Těšín, ve Vsetíně na dráhu k Velkým Karlovicím a v Bylnici na Vlárskou dráhu k Brnu a na Slovensko. Jelikož v Hranicích i Bylnici zastavovali rychlíky, tato trať byla důležitou spojkou, která umožňovala přímé a nejkratší spojení moravských a slovenských lázeňských měst mezi sebou (Teplice nad Bečvou, Rožnov, Luhačovice, Trenčianské Teplice, Piešťany).

Pro výkonné spojení mezi českými zeměmi a Slovenskem se však ukázala významnější 28 km dlouhá dvojkolejná spojka z Horní Lidče do Púchova (1935-1937), která navázala na dráhu Vsetín – Bylnice (KREJČÍŘ, M., 1990, s. 177). Tato trať se stala součástí hlavní železniční tepny československé železniční sítě ve směru západ-východ. Vzniklo tak nejkratší železniční spojení mezi Prahou a Košicemi.



Obr. 6: Viadukt u Bylnice z r. 1928



Obr. 7: Strážní domek u Návojenického tunelu

(Zdroj: Dráha Presidenta Masaryka, 1928, s. 4)

4.3.2 Baťaův plavební kanál

Řeka Morava byla odedávna dobrým a laciným dopravním prostředkem především pro plavení dřeva. Za příznivého středního stavu vody byla splavnou pro malé čluny, pramice a vory.

Za Rakouska-Uherska byl vládou v roce 1901 přijat vodocestný zákon, jehož součástí byl i Dunajsko-oderský průplav se kterým se měla propojit řeka Morava. Na vybudování sítě vodních cest byla stanovena doba dvaceti let. Veškeré započaté práce však zastavila první světová válka.

Se vznikem Československé republiky se oživil zájem o vodohospodářské otázky, avšak brzy byl utlumen jinými potřebami nově vzniklého státu (rozvoj průmyslu, stavby železnic, silnic, apod.) Nový náboj dostalo jednání o regulaci řeky Moravy v roce 1927, tehdy se začala prosazovat úprava této řeky. Velký zájem o řešení problému projevil průmyslník Tomáš Baťa, majitel firmy Baťa (založena 1894). S rozvojem firmy Baťa a města Zlína bylo nutno vybudovat vhodné komunikační spoje. V tomto směru byl Zlín, který má jinak téměř ideální polohu, stále v nevýhodě. Tomáš Baťa si uvědomil, že splavení Moravy a následné vybudování Dunajsko-oderského průplavu umožní jeho továrně jednodušší a levnější spojení se světovými trhy. Využil tak svého vlivu, aby v připravovaném vodocestním zákoně bylo na tento problém pamatováno (ČMELÍK, P.a kol., 2003, s. 19 -21).

V roce 1934 jednal J. A. Baťa (bratr Tomáše Baťi, který v roce 1932 tragicky zemřel) s ministerským předsedou o státním příspěvku na splavení řeky Moravy ve spojení se stavbou závlahového kanálu. Byl vytvořen projekt na stavbu malého průplavu po vzoru Holandska a Francie. Firma Baťa v roce 1934 získal koncesi nejen na plavbu, ale i na další výstavbu přístavů, prodloužení kanálu do Dunaje, plavbu na Dunaji i dalších vodních cestách.³ S prvními pracemi na výstavbě plavebního a závlahového kanálu bylo započato ještě téhož roku. Firma Baťa vybuodovala během 4 let z prostředků zlínských závodů jediný průplav na Moravě. 2. prosince 1938 byla celá plavební dráha Otrokovice- Rohatec (cca 53 km) otevřena. Této vodní cesty bylo využíváno hlavně pro dopravu jihomoravského lignitu do zlínského průmyslového střediska.

Trasa plavební cesty začínala přístavem v Otrokovících (v Baťově) a končila přístavem u Rohatce (okres Uherské Hradiště) překladištěm lignitu (ČMELÍK, P. a kol., 2003, s. 41). Přístav v Rohatci byl spojen železniční vlečkou s rohateckou stanicí a dále s dolem „Tomáš“ (vlastnila firma Baťa) v Ratiškovících, odkud se dopravoval vytěžený lignit, který zásoboval Baťovu tepelnou elektrárnu. Součástí Baťova kanálu bylo 14 plavebních komor, kterými lodě překonávaly výškový rozdíl 18 m.

Zahájením plavby na Baťově kanálu měl být položen základní kámen ke stavbě ještě významnější – průplavu Dunaj – Odra. Průplav by byl přínosem pro celou Evropu, neboť by se jím docílila nejkratší cesta ke spojení sítě vodních cest přirozených i umělých mezi oblastí veletoku dunajského a oblastí řek Rýn, Vesera, Labe, Odra a Visla.⁴ Blížící válečná hrozba však překazila veškeré plány.

Po druhé světové válce byl kanál využíván v úseku Kvasice – Otrokovice – Napajedla k dovozu štěrku na stavbu zlínských továrních budov. V roce 1947 byla zahájena výletní sezona na řece Moravě. Lodní park se stal majetkem dopravního oddělení státního podniku Svit Gottwaldov (dnešní Zlín), které mělo na starosti přepravu uhlí a stavebního materiálu. Průmyslové využívání kanálu, plavba na něm a zavlažování okolních luk, bylo v roce 1961 (obdobně jako na stejně velikých vodních cestách v jiných částech Evropy) pro změnu ekonomických podmínek a tím i nerentabilitu ukončeno. Obnovení provozu se kanál dočkal až dlouhých 35 let.

³ Moravský zemský archiv v Brně – Podnikový archiv Svit Zlín (dále jen MZA Brno – PAS Zlín), fond Morava, Moravská plavební a.s. 1932 – 1938, inv. č. 17

⁴ MZA Brno – PAS Zlín, fond Morava, Moravská plavební a.s. 1932 – 1938, inv. č. 17



Obr. 8: Práce na korytě kanálu u Spytihněvi, 1935



Obr. 9: Pohled na Otrokovický přístav, 1938

(Zdroj: PAS Zlín)

4.3.3 Stavby, kterým tehdejší doba nepřála

Baťova dráha

Po vzniku Československé republiky Baťovy závody ovládly domácí trh a značně se podílely i na československém vývozu. Ve 30. letech zde vzniká ohromný koncern, zaměstnávající již desetitisíce lidí. Současně s rozšiřováním závodů se rozšiřovalo i město Zlín. Rozvoji města i koncernu Baťa začíná překážet špatná dopravní poloha Zlína, a tak firma Baťa a spol. skupuje akcie místní dráhy a vzniká nová společnost „Otrokovicko – Zlínsko - Vizovická dráha“ (OZVD). Baťa začíná také skupovat akcie „Moravské západní dráhy“ (Prostějov – Chornice - Třebovice v Čechách)⁵.

Po převedení místní dráhy na OZVD a ovládnutí Moravské západní dráhy začíná firma Baťa a spol. uskutečňovat svůj plán. Podle něho měl být vystavěn nový hlavní železniční tah vedoucí ze západu na východ a Zlín se měl na plánované trati stát hlavním železničním uzlem. Železnice ve vnitrozemském státě byly velmi důležitým činitelem pro pracující, zejména však pro podniky nalézající se mimo splavné řeky a ještě více pro podniky, které byly odkázány na dovoz surovin z ciziny a vývozu hotových výrobků za hranice, jako u podniku Baťa a spol.

Sám Baťa se ve svém díle Zlepšení železniční dopravy (1928) zmiňuje o důležitosti železničního spojení: „V našem závodě jsme poznali důležitost dopravy a naučili jsme se využít jejich pokroků ve prospěch naší práce. Velké úspěchy naší práce, nízká cena našich výrobků a vysoké mzdy našich spolupracovníků, mají svůj základ v dobře vyřešeném problému

⁵ MZA Brno – PAS Zlín, fond Baťa a.s., Místní dráha Otrokovice – Zlín – Vizovice 1898 - 1955 , inv. č. 670.

dopravy.“ Těchto zkušeností chtěl využít k uskutečnění vybudování železnice mezi Púchovem a Českou Třebovou, jež by spojila hornaté kraje Valašska a Slovenska s úrodnými nížinami Hané a Středních Čech, tedy i s Prahou.

Přímé vlaky měly vést z Prahy do České Třebové po stávající trati, avšak z České Třebové již měly být vedeny trasou na Třebovice, dále do Moravské Třebové, Prostějova, Tovačova, Kojetína, Kroměříže a přes Otrokovice, Zlín, Vizovice, Horní Lideč, Púchov a Žilinu dále na východ po stávající trati. Tato nová západovýchodní magistrála měla zkrátit vzdálenost z České Třebové do Púchova o 58 km. Dosavadní vzdálenost z České Třebové do Žiliny přes Bohumín obnáší 304 km. Vzdálenost přes Vlárský průsmyk je ještě delší 337 km. Kdežto navrhovaná dráha přes Zlín by měřila pouze 246 km (www.zlin.estranky.cz).

K uskutečnění tohoto plánu bylo třeba vybudovat zcela nové úseky tratí Prostějov - Tovačov, dále Kroměříž - Otrokovice a Vizovice - Horní Lideč. Provedení Baťaova plánu by také vyžadovalo na trati Otrokovice – Zlín - Vizovice výměnu kolejového svršku a spodku který by vyhovoval rychlíkovému provozu.

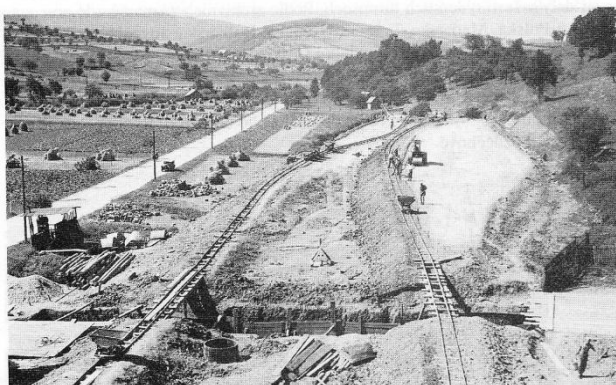
Stinnou stránkou tohoto projektu byla ohromná nákladnost. Bylo zřejmé, že za tehdejších nepříznivých hospodářských poměrů nebylo možné toto spojení uskutečnit. Baťa se snažil naleznout uspokojivé řešení tohoto problému. Věnoval mnoho úsilí alespoň zajištění projektovaného spojení se Slovenskem, tedy dráze Vizovice - Horní Lideč. Především bylo nutno získat stavební koncesi od státní správy. Ministerstvem železnic bylo uděleno povolení konat přípravné technické práce pro stavbu dráhy. Až dne 21. 5. 1937 udělila vláda ČSR společnosti OZVD koncesi pro stavbu a provoz normálně rozchodné hlavní dráhy z Vizovic do Horní Lideče. Po dokončení dráhy v celém úseku byla stanovena lhůta pěti let ode dne udělení koncese.⁶ Pro stavbu tratí zvolila společnost OZVD (resp. Baťa a.s.) systém vojensky organizovaných pracovních táborů, které tvořili levné pracovní síly. Práce na stavbě však byly z příkazu okupačních orgánů v roce 1941 zastaveny.

Brzy po osvobození bylo ve stavbě opět pokračováno, zpočátku na základě zákona o dvouletém hospodářském plánu a později na základě úmluvy mezi státem a společností OZVD. Významnou úlohu při stavbě dráhy po roce 1945 sehrály brigády mládeže z řad Českého svazu mládeže. Stává se z ní tzv. Stavba mládeže. Podle archivních dokladů na stavbě působily skupiny mládežníků z domova i ze zahraničí. V roce 1948 došlo k zestátnění společnosti OZVD pod správou Státních železnic⁷.

⁶ MZA Brno – PAS Zlín, fond Baťa a.s., Stavba dráhy Vizovice – Horní Lideč , inv. č. 600.

⁷ MZA Brno – PAS Zlín, fond Baťa a.s., Místní dráha Otrokovice – Zlín – Vizovice 1898 - 1955 , inv. č. 670.

Avšak ani na podruhé se záměr postavit tuto železnici nepodařil. Tehdejší Ministerstvo dopravy dne 17. února 1950 rozhodlo o zastavení činnosti a byla nařízena likvidace stavby. Prostředky byly převedeny na důležitější slovenskou „Trať družby“ z Žiliny do Košic.

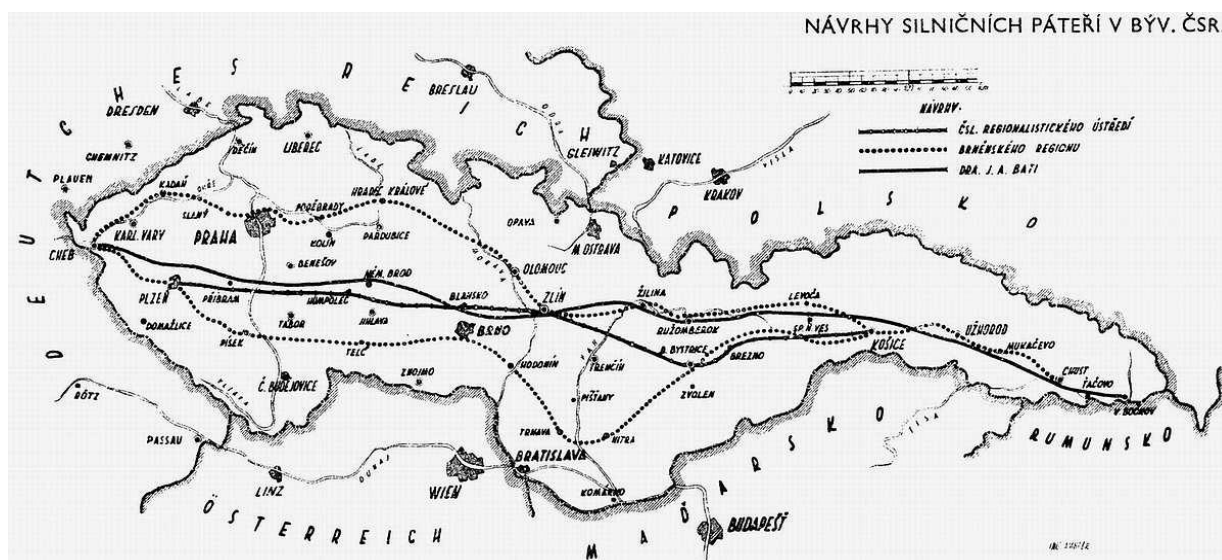


Obr. 10: Stavba trati Lutonina – Ublo, 1935
(Zdroj: SOkA Zlín)

Baťova dálnice (autostráda)

Myšlenky stavby dálkové silnice procházející nebo propojující západ a východ Československé republiky se v konkrétní podobě objevily v roce 1935. Tehdy byl pod vedením prof. Bechyně vypracován dopravní komisí při československém regionalistickém ústředí projekt „Národní silnice Plzeň – Košice“ (viz obr. 11). Důvodů pro stavbu nové komunikace bylo hned několik – výrazný vzrůst automobilismu, strategické zájmy, zvýšený objem přepravy zboží i vize budoucích priorit dopravy.

Další projekt předložil brněnský region (Brněnští dopravní odborníci), který přišel s návrhem silniční magistrály Cheb – Chust (viz obr. 11), která se měla skládat v úseku Cheb – Košice ze severního a jižního tahu (Severní komunikace: Cheb - Karlovy Vary – Praha – Hradec Králové – Olomouc – Zlín – Púchov – Žilina – Poprad - Košice. Jižní komunikace: Cheb – Plzeň – Telč – Brno – Hodonín – Nitra – Banská Bystrica – Košice). Z Košic měla pokračovat pouze jedna komunikace na trase Košice – Užhorod – Mukačevo – Chust na dnešní Zakarpatské Ukrajině. Oba tyto projekty však příslušné státní úřady zamítly a nedočkaly se tak realizace (LÍDL, V., JANDA, T., 2006, s. 5).

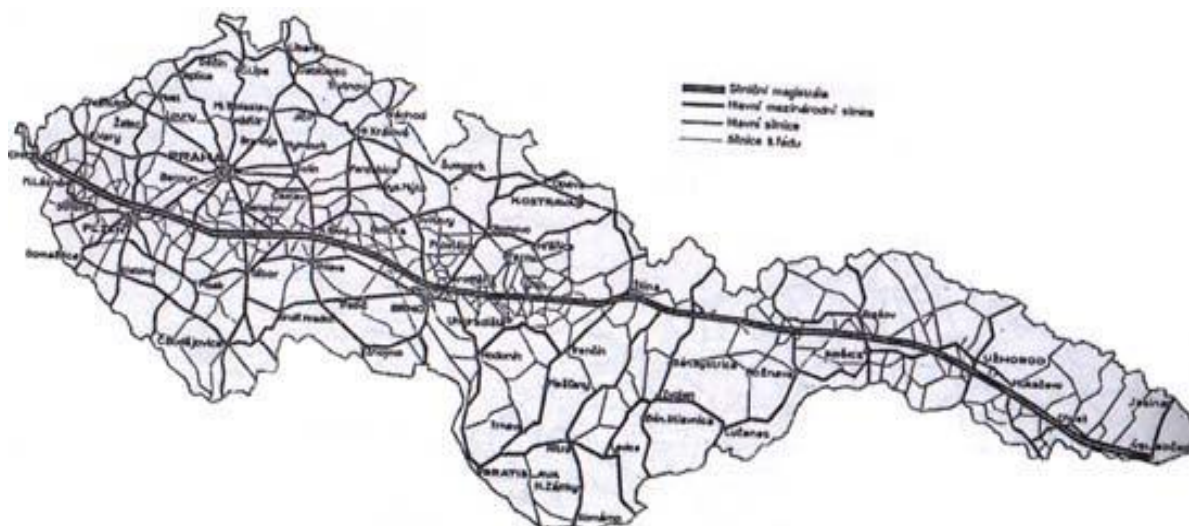


Obr. 11: Návrhy dálničních tras Plzeň – Košice, Cheb – Chust

(Zdroj: LÍDL, V., JANDA, T., 2006, s. 5)

Se zajímavým návrhem přišel i zlínský průmyslník J. A. Baťa v roce 1937. Jeho myšlenkou bylo postavit páteřní komunikaci napříč československého státu v úseku Cheb – Velký Bočkov (dnes obec na ukrajinsko-rumunských hranicích) (viz obr. 12). J. A. Baťa vydal knihu „*Budujeme stát pro 40 000 000 lidí*“, kde podal poměrně konkrétní návrh na způsob celkového hospodářského rozvoje Československa. Za nutnost z hlediska hospodářského, vojenského, národního i státního považoval vybudovat moderní a kapacitní dopravní síť s využitím všech druhů dopravy. Baťa (1937) ve své knize předložil dva hlavní úkoly zbudování silniční sítě pro tehdejší Československou republiku: „*Dát do pořádku vnitřní silniční síť, jak to vyžaduje motorizovaná doprava. Vybudovat této silniční síti páteř, která dopravně vytvoří státní jednotu.*“ Dále uváděl, že bez této silniční páteře republiky nám hrozilo vyloučení z mezinárodní dopravy mezi středoevropskými státy a zejména mezi východem a západem. „*Jestliže si nevybudujeme autostrádu napříč republikou, strhnou na sebe dopravní silniční proud státy jiné.*“

J. A. Baťa však nezůstal jen u plánů a na vlastní náklady nechal vypracovat podrobný projekt trasy. Magistrála by začínala na československo – německé hranici u Chebu, poté by jižně od Prahy pokračovala k Brnu, odtud přes Zlín a následně údolím Váhu do oblasti východního Slovenska a za Chustem by končila u hranic s Rumunskem.



Obr. 12: Silniční magistrála podle J. A. Bati

(Zdroj: LÍDL, V., JANDA, T., 2006, s. 6)

Baťa si kladl za cíl, aby trasa vedla hospodářsky významným městem Zlínem. Co se týče počtu obyvatel byl tehdejší Zlín devátým největším městem v Československu a třetím největším městem na Moravě (Spojení Moravy se Slovenskem, 1935, s. 3), avšak silnice, které byly budovány, se mu vyhýbaly.

Baťův projekt byl nakonec schválen ministerstvem veřejných prací i ministerstvem národní obrany, což signalizovalo změnu postoje vládních orgánů k silniční magistrále (LÍDL, V., JANDA, T., 2006, s. 5). Avšak ani tomuto projektu nebylo přáno v jeho realizování.

Původní představu narušily mnichovské události, kdy jsme byly donuceni přistoupit na Mnichovskou dohodu (1938) a Československá republika tak ztratila pohraniční oblasti. Československo však ztrátou třetiny svého území je obráno o důležité dopravní tahy, které jsou přerušeny. Právě proto více než kdy před tím vyvstává myšlenka na stavbu páteřní dálniční komunikace. Na jaře roku 1939 dochází však k okupaci a je vyhlášen Protektorát Čechy a Morava. Dálniční síť byla již plně podřízena zájmům německé říše.

Začíná se se stavbou tzv. protektorátní dálnice v pozměněné trase. Ta měla vést z Prahy kolem Brna a Zlína ke slovenským hranicím. Dálnice byla rozdělena na tři části: I - Praha-Jihlava, II - Jihlava-Zástřizly a III - Zástřizly-Lužná (hranice se Slovenskem). V obci Zástřizly (okr. Uherské Hradiště) (viz obr. 13) a Ludkovice, (viz obr. 14), ale i jinde v České republice můžeme nalézt torza mostních objektů, dálniční propustky a násypy (DOUBRAVNICKÝ, J., 2010, s. 4).

Německé válečné neúspěchy se ale pochopitelně projevily utlumením stavebních prací. Po skončení druhé světové války byla snaha navrátit vše do stavu před „Mnichovem“, což se týkalo i dálnice. Práce na dálnici začínají, avšak únorové události roku 1948 celý projekt opět pozastavily.



Obr. 13: Jeden z mostů u Zástřizel
(Zdroj: www.idnes.cz)



Obr. 14: Nedokončený dálniční most v Ludkovicích
(zdroj: www.davar.cz)

5 VLIV DOPRAVY NA SOCIOEKONOMICKÝ VÝVOJ REGIONU

Všeobecně se v lokalizačních teoriích přisuzuje velká váha vlivu kvalitních dopravních sítí na rozmístění výrobních složek socioekonomické sféry. Nejvýrazněji se projevuje dopravní faktor především při lokalizaci průmyslu a s ním související rozvoj sídel a sociální úroveň obyvatelstva. Stejně tomu je a bylo i v okrese Zlín.

Zlínská aglomerace a její okolí jsou neodmyslitelně spjata se jménem významného průmyslníka Tomáše Bati a jeho bratra J.A. Bati, kteří rodinnou firmu na výrobu obuvi krátce po založení (1894) pozvedli k dynamickému rozvoji. Ale již dříve před příchodem těchto významných továrníků se na Zlínsku začalo dobře dařit i jiným odvětvím, zejména cukrovarnictví a sklářskému průmyslu.

Vliv dopravy na socioekonomický vývoj regionu je na Zlínsku zcela specifický než v jiných oblastech naší země, kde významnější průmyslové podniky začaly vznikat až po dobudování velké části moderní dopravní sítě. Jedním z mnoha příkladů jsou Pardubice, kde příchod železnice zásadním způsobem ovlivnila vývoj města. Nejenže podnítila růst průmyslu, přispěla také k růstu počtu obyvatel a působila i na užší napojení společenského dění Pardubic s Prahou a ostatními městy.

Jak je zřetelné z níže uvedené tabulky 1, významné průmyslové podniky na Zlínsku vznikly již před příchodem moderní dopravní sítě. Dopravní síť, zvláště zavedení železnice do blízkosti průmyslových podniků, však přispěla k jejich dalšímu rozvoji.

Tab. 1: Založení významných průmyslových podniků v regionu a zavedení železnice či zřízení nádraží do jejich blízkosti

významné podniky	rok založení či velkého vzestupu firmy	rok přivedení železnice či zřízení nádraží
cukrovar Napajedla	1836	1841
lihovar Otrokovice	1845	1841 (1882)
cukrovar Kvasice (Tlumačov)	1848	1841 (1865)
cementárna Tlumačov	1872	1841 (1865)
Baťovy závody Zlín	1894	1899
skelná huť Sidonie	1893 (1788)	1888
skelná huť Svatý Štěpán	1893 (1815)	1888

V roce 1836 založil hrabě Stockau v Napajedlích jeden z nejstarších cukrovarů na Moravě a v roce 1848 založili pánové Urbánek a Proskowetz cukrovar v Kvasicích u Tlumačova. Cukrovar se však potýkal s problémy s dopravou cukrovky z Kvasic na nádraží do Tlumačova. Původně se cukrovka dopravovala koňskými a volskými potahy. Jelikož byla tato doprava finančně náročná, rozhodlo se vedení cukrovaru pro zřízení vlastní úzkokolejné dráhy (1880) pro nákladní dopravu hlavně cukrovky, která spojovala cukrovar v Kvasicích s nádražím v Tlumačově v délce 5 km (KLAPIL, P., KOUTNÁKOVÁ, K., 2005, s. 146).

Rozvoj cukrovarů se mohl uskutečnit jen díky rychlé a laciné dopravě. Právě relativně levná, pravidelná a spolehlivá železniční doprava otevřela moravskému cukrovarnictví celorakouský a posléze evropský trh.

Důležitým odvětvím ve zlínském regionu se na přelomu 18. a 19. století stalo sklářství. Majiteli broumovského panství, rodinou Ilěšházyů, byly založeny sklářské hutě v Sidonii a ve Svatém Štěpáně. Velký rozvoj sklářství v této oblasti nastal na konci 19. století. Odbyt výrobků usnadnila hlavně tzv. Vlárská dráha z Brna do Trenčianské Teplé uvedená do provozu roku 1888.

Zřízení železnice v roce 1905 mělo velký vliv na turistický rozmach v lázních Luhačovice. Zatímco na počátku 20. století jezdilo do Luhačovic 2 – 3 tisíce pacientů a hostů, jejich počet se v dalších letech provozu železnice zvýšil sedminásobně (JANČÁŘ, R., 2005, s. 19).

V 18. století byla také Napajedla vyhledávaným lázeňským městem. Léčivé prameny byly svým složením podobné luhačovickým minerálním vodám. Avšak přivedení železnice do Napajedel mělo úplně jiný efekt než v případě Luhačovic. Areál lázní ležel v místě vhodném pro stavbu důležité železnice (severní dráha císaře Ferdinanda 1841). Po rozšíření železnice na dvoukolejnou, stavba narušila podzemní prameny tak, že ztratily většinu své vydatnosti. Rovněž zvýšený provoz na železnici přispěl k tomu, že roku 1872 byly lázně zrušeny (PÍSKOVÁ, M., 2008, s. 3).

Méně zřetelný je potom vztah rozvoje dopravy a růstu počtu obyvatel. Tento jev je spíše ovlivněn následným rozvojem průmyslu v okrese. Vztah rozvoje dopravní sítě a počtu obyvatel je vidět v níže uvedené tabulce 2.

Tab. 2: Vztah zavedení železnice k růstu počtu obyvatel ve vybraných městech okresu Zlín.

	1869	1880	1890	1900	1910
Brumov - Bylnice (1888)	3 495	3 607	3 297	3 844	4 009
Luhačovice (1905)	1 816	1 955	2 068	2 267	2 867
Napajedla (1841)	3 041	3 404	3 601	3 769	3 793
Otrokovice (1841)	1 351	1 489	1 545	1 629	1 752
Tlumačov (1841)	1 490	1 908	2 039	2 224	2 285
Vizovice (1899)	2 834	2 784	2 757	2 841	2 895
Zlín (1899)	10 703	11 172	11 295	11 824	12 912

Zdroj: Růžková, J.; Škrabal, J., 2006, s. 700-702.

6 SOUČASNÝ STAV DOPRAVY NA ZLÍNSKU

Dnes se projevuje hospodářské zaostávání kraje za ostatními regiony republiky. Příčin je celá řada a stojí jistě za samostatnou podrobnější analýzu. Zcela určitě však budou jedněmi z příčin excentrická, okrajová poloha Zlínska a přímo katastrofální dopravní napojení na strukturu evropských dopravních tras.

Východiska nejsou jednoduchá, ale kromě jiných mezi ně v první fázi jednoznačně patří silný politický tlak kraje na urychlené dobudování rychlostních komunikací R55 a R49. Každá část daného území má své specifické podmínky, charakteristiky, konfiguraci terénu i limity omezující využívání území. K tomu, aby se okres Zlín stal konkurenceschopný a byly splněny požadované podmínky pro lokalizaci ploch pro výrobní aktivity, je důležitá dopravní dostupnost, snadné napojení na dálniční a silniční síť, možnosti využívání železniční dopravy, malá vzdálenost k letišťům a vodní doprava. (www.kr-zlinsky.cz)

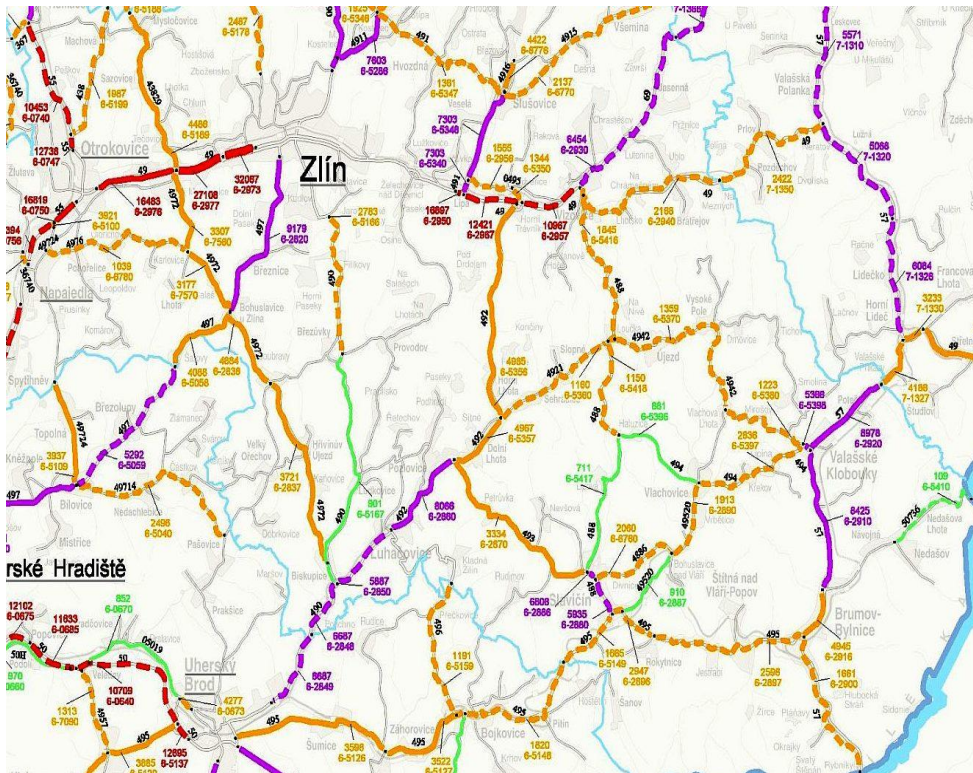
Současný stav dopravy v okrese Zlín je znázorněn v příloze č. 4.

6.1. Silniční doprava

Na území okresu Zlín se nachází 549 km silnic I., II. a III. třídy, díky kterým jsou vzájemně propojena sídla jak na Zlínsku, tak i mimo okres. Dálková a mezistátní doprava je vedena především po silnicích I. třídy, které jsou v majetkové správě Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Na daném území nejsou zařazeny žádné silnice I. třídy, který by patřily do evropské silniční sítě typu E. Z hlediska napojení na síť dálnic a rychlostních komunikací patří zlínský region k jednomu z nejzaostalejších oblastí v republice. Jak již bylo zmíněno, ambiciózní projekty výstavby kapacitního silničního spojení z 30. let, které by umožnily kvalitní spojení Zlína s ostatními hospodářskými centry tehdejšího Československa, nebyly realizovány.

Některé úseky silnic I. třídy trpí nadměrnou intenzitou dopravy, což velmi zatěžuje obce ležící na těchto komunikacích. Proto jsou na těchto silnicích v současné době stavěny nebo plánovány obchvaty a v některých místech i jejich rozšíření.



Obr. 15: Intenzita dopravy silniční sítě na Zlínsku v roce 2005

(údaje jsou v tis. aut/24 hod.)

(Zdroj: www.rszk.cz a)

6.1.1 Strukturně morfologické znaky silniční sítě okresu Zlín

Hustota

Při výpočtu hustoty silniční sítě počítáme pouze s rychlostními komunikacemi a silnicemi I. a II. třídy.

Pro výpočet hustoty použijeme vzorec $h=I/(s*p)^{1/2}$.

$$h=I/(s*p)^{1/2}$$

$$h=248/(1\ 034*195\ 668)^{1/2}$$

$$h=0,017\text{ km/km}^2*\text{ obyv.}^{1/2}$$

Hustota silniční sítě je poměrně nízká v rámci celého Zlínského kraje, kde dosahuje hodnoty $0,19\text{ km/km}^2*\text{ obyv.}^{1/2}$. Avšak i přes nízkou hustotu silniční sítě, která je dána především kopcovitým charakterem území a příhraniční oblastí, její rozsah odpovídá potřebám dopravního napojení a dopravní obsluhy Zlínska.

Deviatilita

Díky tomu, že se v poslední době zvyšuje počet nově postavených úseků silnic I. třídy a rychlostních silnic, postupně klesá i klikatost (deviatilita) spojení. Nejmenší deviatilitu

můžeme pozorovat u obcí Otrokovice a Vizovice, které jsou spojeny se Zlínem právě silnicí I. třídy I/49. Velký pokles deviatility mezi některými významnými městy okresu i mimo něj proběhl na konci minulého roku, kdy byl zprovozněn úsek rychlostní silnice R55 Hulín – Otrokovice. U silnic II. a III. třídy lze logicky očekávat vyšší deviatilitu, neboť silnice propojují menší obce s většími a napojují je na síť silnic vyšších tříd.

Tab. 3: Deviatilita silničních spojení vybraných obcí se Zlínem.

název obce	přímá vzdálenost (km)	vzdálenost po silnici (km)	deviatilita
Brumov-Bylnice	30,4	50	1,65
Kroměříž	21,5	33	1,53
Luhačovice	15	22	1,47
Napajedla	12,3	14	1,14
Otrokovice	10,2	11	1,08
Přerov	30,4	43	1,41
Slavičín	22	34	1,55
Tlumačov	12,8	18	1,41
Vizovice	13,8	16	1,16
Vsetín	27	36	1,33

Zdroj: www.mapy.cz a www.idos.cz

Akcesibilita

Tab. 4: Součet vzdáleností vybraných silničních uzlů se všemi ostatními vybranými uzly silniční sítě v okrese Zlín.

	Luhačovice	Napajedla	Otrokovice	Slavičín	Vizovice	Zlín	Σ	hierarchický řád uzlu
Luhačovice	0	37	34	13	21	20	125	3.
Napajedla	37	0	4	48	30	14	133	2.
Otrokovice	34	4	0	45	27	11	121	5.
Slavičín	13	48	45	0	28	38	172	1.
Vizovice	21	30	27	28	0	16	122	4.
Zlín	20	14	11	38	16	0	99	6.

Zdroj: www.idos.cz

Z tabulky 4 jasně vyplývá, že nejlepší dopravní dostupnost má silniční uzel Zlín a dále pak silniční uzel Otrokovice. Jedná se o silniční uzly, které mají významnou polohu v rámci

regionu, jsou soustředěny v jeho jádru. Rozdíl mezi těmito dvěma uzly je však v typu silnic, které z nich (do nich) směřují. Do Otrokovic směřují většinou silnice I. třídy a okrajem města vede i rychlostní silnice R55. Zatímco krajské město Zlín je uzlem silnic II. a nižší třídy. Nejnižší řád uzlů má město Slavičín, je to dáno zejména odlehlostí od centra okresu i od krajského města Zlína.

6.1.2 Rychlostní komunikace a silnice I. třídy

Tab. 5: Délky rychlostních komunikací a silnic I. třídy celkově a na Zlínsku.

číslo silnice	odkud a kam vedou	délka na Zlínsku (km)	celková délka (km)
R55	Hulín - Otrokovice	6	14
I/49	Otrokovice (I/55) - Střelná st.hr.	32	44
I/55	Olomouc (I/35) - Poštorná st. hr.	21	142
I/57	Krnov (I/45) - Brumov-Bylnice st. hr.	19	168
I/69	Vsetín (I/57) - Vizovice (I/49)	8	18
celkem		86	386

Zdroj: www.rsd.cz a www. rszk.cz

Rychlostní komunikace R55

Nejvýznamnější komunikací na Zlínsku je rychlostní silnice R55 jejíž jediný úsek Hulín – Otrokovice byl nedávno uveden do provozu (12/2010). Dokončený úsek je součástí souboru staveb rychlostní silnice R55, která má v budoucnu vést z Olomouce přes Přerov, Uherské Hradiště do Břeclavi, jejíž celková délka má být 101 km. Rychlostní silnici si vynucují přetěžované silniční tahy v poměrně hustě obydlené oblasti při řece Moravě. Projekt R55 má vést v jižní části souběžně s železničním koridorem.

Jak již bylo zmíněno v současné době je z celé rychlostní silnice R55 v provozu jen necelých 14 km dlouhý úsek Hulín – Otrokovice. Úsek navazuje na severovýchodní obchvat Otrokovic (v provozu od roku 2006) a prodloužením D1 (5 km nového úseku Kroměříž – Říkovice) výrazně přispěl k lepšímu napojení Zlínska na republikovou síť silnic a dálnic (www.rsd.cz). Trasa úseku je vedena převážně nezastavěným územím po zemědělských pozemcích, s minimálním zásahem do lesních porostů.

Špatné silniční napojení aglomerace by se do budoucna mělo podstatně zlepšit definitivním dokončením tzv. Moravské křižovatky (viz. obr. 18) (křížení D1, R55 a R49) v blízkosti Hulína. Po svém napojení se na D1 směrem na Ostravu a Polsko a na plánovanou rychlostní komunikaci R49 ve směru severně kolem Zlína a dále na Slovensko bude

Moravská křižovatka tvořit strategický bod. Z ní bude vycházet rychlostní silnice R55 ve směru Otrokovice – Břeclav – Vídeň, Bratislava a R49 ve směru Holešov – Fryšták – Slušovice – Vizovice – Horní Lideč – Púchov (Slovensko). Napojení Zlína na R55 bude zajištěno rozšířením stávající silnice I/49 na čtyři pruhy.

Na úseku silnice II/655, která je vedena ve stejném směru jako R55 je doprava vedena centry měst Otrokovice, Tlumačov a Hulín, což má negativní vliv na život a zdraví obyvatel ve zmiňovaných městech a obcích (velká nehodovost – často se smrtelnými zraněními – hluk, exhalace, rozdělení obce). Realizací úseku rychlostní silnice R55 došlo k dopravnímu uvolnění současné silnice II/655 a tím ke zmírnění negativních vlivů dopravy na život v řadě obcí, kterými prochází tah II/655. Vyřešila se také krizová situace na průjezdu Otrokovicemi, které byly poznamenány hlavně tranzitem do krajského města Zlína. Částí města se sice musí projíždět, ale alespoň doprava mezi Hulínem a Zlínem se městu úplně vyhýbá (www.dalnice.com)



Obr. 16: Mýtná brána u Tlumačova



Obr. 17: Otrokovice-sever s přivaděčem do Otrokovic

(Zdroj: www.dalnice-silnice.cz)



Obr. 18: Moravská křižovatka u Hulína

(Zdroj: www.rsd.cz)

Silnice I/55

Stávající silnice I/55 je důležitým dopravním spojením vedeným ve směru Olomouc, Přerov, Hulín, Tlumačov, Otrokovice, Napajedla, Uherské Hradiště, Hodonín a Břeclav. Zlínském prochází 21 km z celkové délky 142 km. Jedná se o jedinou hlavní spojnicí jižní Moravy. Trasa silnice I/55 kopíruje celostátní železniční trať č. 330 v úseku od Přerova do Břeclavi, která je součástí II. železničního tranzitního koridoru.

Silnice I/55 je napojena na statutární město Zlín jednou z nejvytíženějších silnic I/49 v kraji.

Jak již bylo uvedeno výše, zátěžové stavy vyvolané nadměrnou silniční dopravou na úseku II/655 vyřešil vybudovaný obchvat Otrokovice a rychlostní silnice R55. Silnice I/55 a její úsek II/655 prochází na Zlínsku obcemi Spytihněv, Napajedla, Otrokovice a Tlumačov, které spolu se Zlínem v minulosti tvořili i v dnešní době tvoří tradiční průmyslovou oblast Zlínska i především v důsledku výhodné polohy na důležitém železničním uzlu s velmi dobrým silničním napojením na další velká centra (Uherské Hradiště, Kroměříž, Přerov).

Mezi největší průmyslové podniky v této oblasti patří Barum Continental s.r.o., Fatra a.s, Moravan Safety Belts a.s, Moravan Air Containers a.s.

Silnice I/49

Jedná se o páteřní pozemní komunikaci Podřevnického údolí a tvoří především spojnicí měst Otrokovice – Zlín – Vizovice. Svým dalším pokračováním na východ zajišťuje dopravní spojení s okresem Vsetín a se Slovenskou republikou. Připojení na silnici R55, resp. I/55 v Otrokovících umožňuje dopravní spojení s okresy Kroměříž, Uherské Hradiště a Jihomoravským krajem.

Většina délky komunikace I/49 prochází právě Zlínským okresem a je pro další rozvoj samotného Zlína klíčová. Napojuje totiž krajské město na moderní síť České republiky díky připojení se na úsek rychlostní silnice R55 Hulín – Otrokovice. Okresem Zlín vede 32 km silnice I/49 z celkové délky 44 km. Z hlediska intenzity dopravy patří tato komunikace k nejvytíženějším na Zlínsku i v celém Zlínském kraji (cca 29 000 vozidel za den) (HÁJEK, 2005, str. 80).

Na území města Zlína tvoří je silnice I/49 páteřní severovýchodní komunikací. Díky jejímu velkému významu je zde provoz organizován ve čtyřech jízdních pruzích. V roce 2007 byla dokončena II. etapa rekonstrukce přestavby na čtyřpruh v místní části Zlín – Malenovice. Vyřešilo se tak zkapacitnění stávající dvoupruhové silnice I/49 a nevyhovující dopravní situace na příjezdu z Otrokovice do krajského města Zlína. Prokázalo se, že realizací této přestavby se jednoznačně zklidnil a zkvalitnil provoz na komunikaci. Navíc odpadly dlouhé

kolony automobilů na výjezdu z města a výrazně ubylo obtěžování přilehlé zástavby hlukem (www.rsd.cz b).

V současné době byla zahájena následná III. etapa rekonstrukce silnice I/49 Otrokovice – Malenovice. Dojde tak ke zkvalitnění napojení se na rychlostní komunikaci R55 – obchvat Otrokovic. V dosud nezrekonstruovaném úseku třetí etapy se vozidla sjíždí ze čtyř pruhů s intenzitou dopravy cca 27 tis. vozidel/24 hod (www.rszk.cz a) do dvojpruhu, což vede nejen v době dopravní špičky k častým dopravním kongescím. Přesycenost místní i tranzitní motorovou dopravou je umocněna koncentrací maloobchodních aktivit (obchodní centra) v prostoru mezi Zlínem a Otrokovicemi, které generují další dopravní zatížení v tomto kritickém úseku (DVOŘÁK, A., 2008, s. 12).

Rekonstrukce silnice I/49 Malenovice – Otrokovice spočívá v rozšíření stávající komunikace na čtyřproudovou směrově nerozdělenou. Jde o rozšíření posledního úseku jedné z nejzatíženějších komunikací na Zlínsku, dlouhého přibližně 2,2 km. Stávající silnice v rekonstruovaném úseku má negativní vliv na ŽP, které spočívají hlavně v dopravní nehodovosti, nerovnoměrnosti dopravních proudů, kdy se situace na křižovatkách podílí na zvýšení hlučnosti a emisí výfukových plynů při rozjezdech vozidel. Jsou zde překročeny kapacitní možnosti dvoupruhové silnice a kapacita křižovatek (DVOŘÁK, A., 2008, s. 6) Na této přestavbě je do značné míry závislý i rozvoj průmyslu a cestovního ruchu ve Zlíně a jeho okolí. Stavba je rozdělena na dvě etapy s termínem uvedení do provozu 05/2012.

V současnosti probíhají stavební práce na I. etapě. Tato I. etapa bude kompletně dokončena do poloviny roku 2012, a tím bude umožněn bezproblémový průjezd motoristům v oblasti Malenovického sídliště. II. etapa stavby bude kontinuálně navazovat na I. etapu (DVOŘÁK, A., 2008, s. 9). Část silnice bude kvůli dodržení bezpečné vzdálenosti od železnice nově vedena mimo současnou trasu. Zajímavostí této II. etapy bude například demolice stávajícího a vybudování nového železničního mostu na trati Otrokovice – Vizovice.(www.tvstav.cz). Rekonstrukce silnice zvýší plynulost dopravy a tím se sníží hlučnost, množství emisí a zvýší se bezpečnost chodců.

Silnice I/57

Celková délka komunikace je 168 km a tvoří severojižní páteřní komunikaci vymezenou na trase státní hranice ČR/Polsko – Bartultovice – Krnov – Opava – Fulnek – Nový Jičín – Valašské Meziříčí – Vsetín – Brumov-Bylnice, odkud silnice směřuje na 8 km vzdálenou státní hranici se Slovenskou republikou a dále do Trenčína. Okresem Zlín prochází 19 km této komunikace a je významná hlavně díky tomu, že se v obci Nemšová (SR) napojuje

na dálnici D1 Bratislava – Žilina. Nejvytíženějším úsekem silnice na území okresu Zlín je její severní část, kde prochází městem Valašské Klobouky. Zde intenzita dosahuje 9 tis. aut/24 hod. Právě SO ORP Valašské Klobouky hraje významnou roli v otázce pracovní dojížděky. Nacházejí se zde významné průmyslové podniky jako např. DŮBRAVA chemické výrobní družstvo Groz-Beckert, s.r.o., LP Plast, s.r.o., EUROCORP, s.r.o., TOFI CZ, spol. s.r.o. Naopak od města Brumov-Bylnice až ke státní hranici intenzita klesá z max. 5 tis. na 2 tis. aut/24 hod (www.rszk.cz a)

Silnice I/69

Tato silnice vede od křižovatky se silnicí I/49 ve Vizovicích a vede přes Lutoninu, Jasenná, Liptál, Lhota u Vsetína do města Vsetín, kde se napojuje na silnici I/57. Díky ní je usnadněn provoz mezi dvěma okresy, Zlín a Vsetín. Zlínskem vede 8 km z celkové délky 18 km. Silnice I/69 má především regionální význam, neboť prochází neprůmyslovou oblastí s velkým počtem menších obcí. Intenzita dopravy zde dosahuje průměrně 6 tis. aut/24 hod (www.rszk.cz a).

6.1.3 Silnice II. třídy

Tab. 4: Silnice II. třídy a jejich délky na Zlínsku.

číslo silnice	úsek	délka na Zlínsku (km)
II/367	Kroměříž (II/432) - Tlumačov(I/55)	1
II/438	Obchvat Otrokovic (R55) - u Holešova (II/432)	5
II/488	Slavičín (II/495) - Vizovice (I/49)	20
II/489	Fryšták (II/490) - u Horňanska (II/437)	16
II/490	Zlín (Tř. Tomáše Bati) (I/49) - Holešov (II/438)	35
II/491	Lutoninka (I/49) - Fryšták (II/490)	15
II/492	u Biskupic (II/490) - Zádveřice-Raková (I/49)	19
II/493	Slavičín (II/488) - u Luhačovic (II/492)	9
II/494	Valašské Klobouky (I/57) - u Haluzic (II/488)	11
II/495	Brumov-Bylnice (I/57) - Slavičín (I/488)	13
II/496	u Komni (I/50) - Luhačovice (II/492)	7
II/497	Uherské Hradiště (I/55) - Zlín (I/49)	11
celkem		162

Zdroj: www.rszk.cz c

Ve Zlínském okrese se nachází celkem 162 km silnic druhé třídy. Z tabulky vyplývá, že nejdelší silnicí II. třídy na území okresu Zlín je silnice II/490 (35 km), která spojuje krajské

město Zlín s Holešovem. Nejfrekventovanější komunikací II. třídy je silnice II/497, kterou denně projede cca 9 200 vozidel (www.rszk.cz a). Silnice II/497 je dokonce vytiženější než některé úseky silnic I/57 a I/69. Silnice totiž spojuje dvě významná okresní města Uherské Hradiště se Zlínem.

Silnice II. třídy v okrese propojují větší vesnice a města se silnicemi vyšších tříd. Vlastníkem vozovek je Zlínský kraj a jsou pod správou Ředitelství silnic Zlínského kraje. Tyto komunikace se snaží postupně opravovat, protože mnoho silnic (II. i III. třídy) i mostů převzal od státu v havarijním stavu.

V současné době na mnoha silnicích II. třídy probíhají nebo jsou naplánovány rozsáhlé rekonstrukce a to především mostních objektů, které jsou již dlouhou dobu v nevyhovujícím stavu a zásadně ovlivňují rychlost a provoz nákladní dopravy. První nově zahájenou stavbou letošního roku je pro Ředitelství silnic Zlínského kraje výstavba nového mostu ev. č. 495-045 přes železniční trať č. 283 Bylnice – Vsetín a směrová úprava silnice č. II/495 u Brumova-Bylnice. Původní most přes železniční trať je ve velmi špatném stavebním stavu (hodnocení stupněm 6 na sedmibodové stupnici), měl omezenou únosnost na 27 tun. Prostorové uspořádání na mostě bylo nevyhovující, toto místo bylo pro motoristy nepřehledné (www.rszk.cz b). Stavba představuje poměrně výrazný zásah do dopravního systému na jihovýchodním Valašsku.

6.2. Železniční doprava

Na území okresu Zlín se nachází 80 km železničních tratí. Nejsou zde však zahrnuty četné tovární vlečky. Železniční tratě na Zlínsku, stejně tak jako i jinde lze rozdělit na lokální a hlavní tratě. Mezi lokální trať patří část úseku železniční dráhy 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice OZV. Jedná se o jednokolejnou trať o délce 25 km, která v úseku Otrokovice – Zlín střed má charakter celostátní dráhy. V úseku Zlín střed – Vizovice jde o dráhu regionální, která je začleněna do systému Zlínské integrované dopravy. Trať prochází hustou městskou zástavbou a je na ní zřízeno velké množství stanic a zastávek, takže zajišťuje obsluhu Zlínské, Vizovické i Otrokovické aglomeraci. Ve Vizovicích je trať slepě ukončena a aglomerace tak zcela postrádá přímé železniční spojení s východní částí kraje. Započaté budování jejího prodloužení z Vizovic do Horní Lidče a dále na Slovensko přerušila 2. světová válka a stavba nebyla nikdy dokončena (viz kapitola 4.3.3).

Původně byla železniční trať č. 331 využívána především k nákladní dopravě, avšak vlivem drastického omezení průmyslové výroby ve zlínské aglomeraci a stoupající využívání silniční dopravy došlo k velkému poklesu objemů zboží přepravovaných prostřednictvím železnice. V blízkosti železniční trati tak zůstalo bez využití množství železničních vleček a další infrastruktury, jež dříve sloužila rozsáhlým průmyslovým areálům. V Lípě nad Dřevnicí, v areálu bývalého železničního překladiště, začala v roce 1995 působit firma METRANS (Moravia) a.s, která zde provozuje jedno z největších kontejnerových překladišť v ČR (www.metrans.cz). Železnice OZV je dlouhodobě v nevyhovujícím stavu, proto se připravuje rozsáhlá rekonstrukce, spojená se zdvoukolejněním a elektrizací (viz kapitola 7).

Hlavní tratě procházející Zlínskem jsou čtyři: č. 283 z Brumova – Bylnice do Horní Lidče, 341 ze Starého Města u Uherského Hradiště do stanice Vlárský průsmyk (státní hranice) s odbočkou na Luhačovice (trať pod číslem 346), kde je zavedeno přímé spojení vlaky dálkové dopravy s Prahou a železniční trať 330 Břeclav – Přerov.

Hlavní železniční tah, který prochází Zlínskem, představuje modernizovaná mezinárodní dvoukolejná elektrifikovaná trať II. železničního koridoru, vedená ve směru Polsko – Bohumín – Ostrava – Přerov – Otrokovice – Břeclav – Rakousko, Slovensko, jejíž součástí je právě trať 330 Břeclav - Přerov s železničními zastávkami v Napajedlích, Otrokovicích a Tlumačově. Otrokovice tedy plní pro několikanásobně lidnatější Zlín funkci přestupné stanice. Poloha města Zlína prodlužuje dobu jízdy a snižuje komfort cestování vlivem nadbytečného přesezení. Trať 330 byla v letech 1981–1985 elektrizována a v letech 1999–2002 byla postupně modernizována pro traťovou rychlost do 160 km/hod.

6.2.1 Strukturně morfologické znaky železniční sítě okresu Zlín

Hustota

$$h=I/(s*p)^{1/2}$$

$$h=80/(1\,034*195\,668)^{1/2}$$

$$h=0,006\text{ km/km}^2*\text{ obyv.}^{1/2}$$

Hustota je poměrně nízká. V rámci celého Zlínského kraje dosahuje hustota hodnotu 0,0074 km/km²* obyv.^{1/2}

Deviatilita

Tab. 5: Deviatilita železničních spojení vybraných žst. s žst Zlín – střed.

název žel. Stanice	přímá vzdálenost (km)	dražní vzdálenost (km)	deviatilita
Brumov - Bylnice	30,4	92	3,03
Kroměříž	21,5	32	1,49
Luhačovice	15	65	4,33
Napajedla	12,3	17	1,38
Otrokovice	10,2	11	1,08
Přerov	30,4	39	1,28
Staré Město u Uh. Hrad.	23	29	1,26
Valašské Klobouky	26,7	104	3,9
Valašské Meziříčí	35	68	1,94
Vizovice	13,6	14	1,03
Vsetín	27	113	4,19

Zdroj: www.mapy.cz a www.idos.cz

Z tabulky 5 vyplývá, že nejmenší klikatost má trať spojující žst. Zlín – střed a Vizovice (1,03). Stavbě dráhy zde v cestě nepřekážela žádná přírodní ani člověkem vytvořená překážka. Naopak, největší deviatilitu má spojení žst. Zlín – střed a Luhačovice (4,33). Vysoká deviatilita se nachází i na spojení žst. Zlín – střed a Vsetín (4,19). Je to dáno hlavně chybějící železniční tratí, která by spojovala tato dvě významná okresní města. Dostavba trati Vizovice – Horní Lideč byla plánována již ve 30. letech (viz. kapitola 4.3.3), avšak stavba na trati byla zastavena.

Akcesibilita

Tab. 6: Součet vzdáleností vybraných železničních uzlů se všemi ostatními vybranými uzly železniční sítě v okrese Zlín.

	Luhačovice	Napajedla	Otrokovice	Slavičín	Vizovice	Zlín	Σ	hierarchický řád uzlu
Luhačovice	0	48	54	34	79	65	280	2.
Napajedla	48	0	6	62	31	17	164	5.
Otrokovice	54	6	0	68	25	11	164	5.
Slavičín	34	62	68	0	93	79	336	1.
Vizovice	79	31	25	93	0	14	242	3.
Zlín - střed	65	17	11	79	14	0	186	4.

Zdroj: www.idos.cz

Dle tabulky č. 6 je železničním uzlem nejvyššího řádu na Zlínsku žst. Otrokovice a žst. Napajedla. Je to dáno právě největším počtem tratí vycházejících z těchto stanic a jejich výhodným umístěním. Nacházejí se na hlavním železničním tahu II. tranzitního koridoru, který je veden ve směru Polsko – Bohumín – Ostrava – Přerov – Otrokovice – Břeclav – Rakousko, Slovensko. Železniční stanice Zlín - střed se nachází až za těmito významnými železničními uzly.

6.3. Vodní doprava

Po zrušení pravidelného provozu v roce 1961 vyvstává v polovině 90. let znovu otázka provozování plavební cesty vybudovaným kanálem mezi Rohatcem a Otrokovicemi, avšak pravděpodobně jen pro turistické využití. Akciová společnost Povodí Moravy a.s. (majitel Baťova kanálu od roku 1972) začala znovu zprovozňovat Baťův kanál.

Z iniciativy měst a obcí ležících kolem Baťova kanálu vznikla v roce 1995 Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanále, v níž se sdružilo sedm obcí (ČMELÍK, P., 2003, s. 58). Jak už napovídá samotný název agentury nesnaží se o průmyslové využití, ale jejím hlavním cílem je využít vodní cestu k turistickým účelům a tak zviditelnit region jižní Moravy v povodí této řeky. Jejím hlavním úkolem v první řadě bylo úplné zprovoznění kanálu pro účely rekreační plavby a uvedení do provozu jeho technického zařízení.

Baťův kanál je v současné době využíván pouze jako turistická vodní cesta. Nákladní plavba zde nefunguje. Délka Baťova kanálu (Otrokovice – Rohatec) je přibližně 53 km. Celkově je s několika „překážkami“ splavný od Kroměříže až po Hodonín. Na severní straně chybí plavební komora na Bělovském jezu u Otrokovic (tzn. úsek od tohoto jezu po Kroměříž je samostatný a není napojen na zbytek vodní cesty). Na jižní části Baťova kanálu chybí plavební komora v Sudoměřicích, což znemožňuje plavbu od tabulového stavidla dál směrem do Hodonína, kde je samostatný splavný úsek. (www.batacanal.cz). Na plavebním toku je však plánovaný rozvoj a dostavba chybějících úseků (viz. kapitola 8.3).



Obr. 19: Mapa Bat'ového kanálu
(Zdroj: www.batacanal.cz)

7 PŘEHLED EXISTUJÍCÍCH A PŘIPRAVUJÍCÍCH SE PROJEKTŮ V DOPRAVĚ NA ZLÍNSKU

Doprava ve zlínském regionu představuje z hlediska rozvojových záměrů nejnaléhavější prioritu Zlínského kraje. Silniční síť byla dlouhodobě historicky podfinancována a zanedbána. Navíc rozdělením republiky došlo k přetržení funkčních dopravních vazeb, což se momentálně projevuje v nedostatku komunikací dálničního typu i poměrně nízkou hustotou železniční sítě.

Dalším problémem je dopravní dostupnost krajského města Zlín, který leží mimo hlavní dopravní tahy. Na železniční síť je napojena „slepou“ tratí č. 331, která neumožňuje kvalitní spojení s ostatními částmi kraje (především Valašskem a východním Slováckem). Hlavní silniční tah tvoří silnice I/49, její kapacita je v úseku Otrokovice – Zlín vyčerpána a denně způsobuje vážné problémy. Nevyhovující je také napojení Zlínské aglomerace na sousední Slovensko. Bohužel zde neexistuje přímé železniční spojení, přepravu je tak nutno realizovat zdoluhavou oklikou přes Valašské Meziříčí nebo Staré Město u Uherského Hradiště.

Výstavba moderní dopravní infrastruktury je základní podmínkou rozvoje regionu. Neobejde se bez ní průmysl, podnikání, cestovní ruch ani další oblasti. Rozvoj dopravní infrastruktury je jednou z hlavních priorit Zlínska. K vyřešení této dopravní situace existuje mnoho připravovaných silničních a železničních projektů. Základním rozvojovým dokumentem v oblasti dopravy je *General dopravy Zlínského kraje*. General dopravy byl schválen Zastupitelstvem Zlínského kraje dne 23.6. 2004 jako výchozí a závazný dokument při pořizování územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů na území Zlínského kraje. Stanovuje hlavní priority rozvoje všech druhů dopravy – tj. silniční, železniční, letecké, vodní i cyklistické. Vzhledem k tomu, že byl však zpracován již v letech 2001 - 2004, je v současnosti v některých ohledech již neaktuální. Z toho důvodu zadal Zlínský kraj zpracování jeho aktualizace, jejímž cílem je zajistit, aby Generel dopravy mohl i v dalších letech sloužit jako podklad pro strategická rozhodnutí týkající se rozvoje Zlínského kraje v oblasti dopravy. (www.kr-zlinsky.cz).

Po realizaci těchto projektů, se výrazně zlepší možnosti dopravního napojení Zlínska, které umožní zvýšení atraktivity regionu pro investory a tím zlepšení ekonomické situace v oblasti.

7.1. Přípravované silniční projekty v okrese Zlín

Jak již bylo naznačeno v kapitole 6.1.2, dobudování uceleného dálničního tahu D1, spojující hlavní průmyslové oblasti státu v ose Praha – Brno – Ostrava, a souvisejících tahů rychlostních silnic R55 a R49 v tzv. Moravskou křižovatku u města Hulín (okr. Kroměříž) je jednou ze základních podmínek efektivního napojení ekonomiky státu na evropské struktury a tím i zajištění dalšího rozvoje České republiky i samotného okresu Zlín.

V mimoúrovňové křižovatce (MÚK) Hulín se zatím setkávají významově vyšší silniční tahy – dálnice D1 (Praha – Brno) a rychlostní silnice R55 Otrokovice – Hulín. Do budoucna se počítá s výstavbou rychlostní silnice R49 a dostavbou D1 (Brno – Ostrava).

Rychlostní silnice R49

Rychlostní silnice R49 by měla tvořit základní dopravní kostru celého Zlínského okresu, směřující od MÚK Hulín východním směrem k Fryštáku, Slušovicím, Vizovicím a dále ke státní hranici Česko/Slovensko. Na Slovenském by pokračovala jako R6 k Púchovu, kde se bude napojovat na slovenskou dálnici D1. Stávající silniční síť v zájmovém území nevyhovuje současným dynamicky se rozvíjejícím přepravním potřebám regionu. Velmi špatná kvalita páteřního tahu I/49 neodpovídá potřebám Zlínské aglomerace.

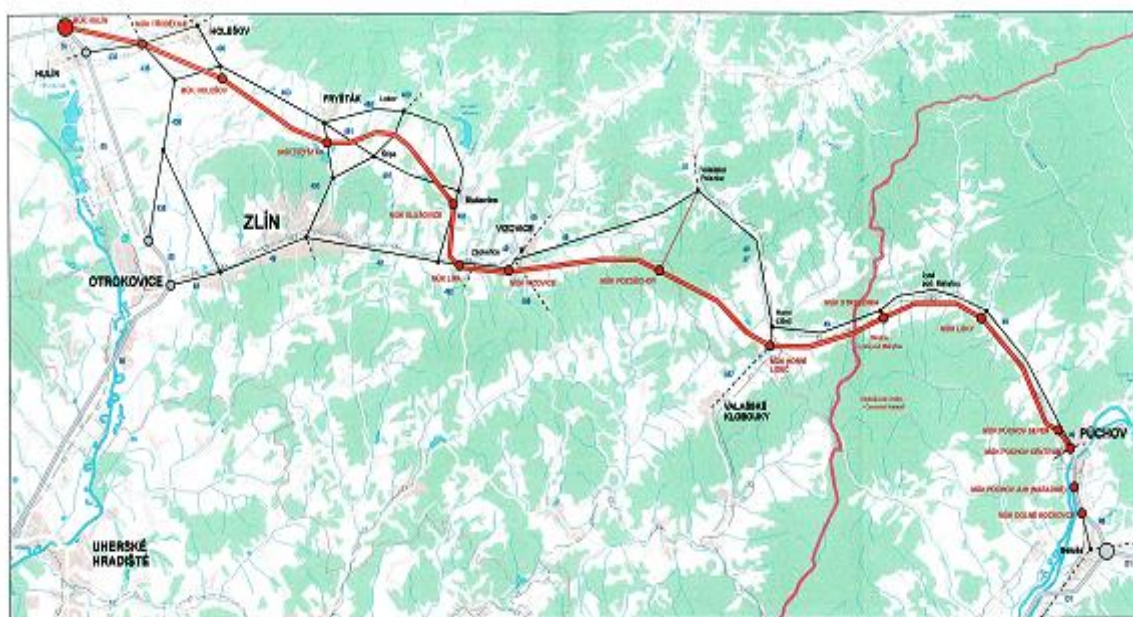
Účelem stavby je tedy vybudování kapacitní komunikace, která umožní převést vysoké intenzity silniční dopravy z komunikací vedených zástavbou Zlína, Otrokovic, Holešova, Hulína i všech dalších obcí na nově navrhovanou kapacitní komunikaci R49. Dojde tím samozřejmě ke zvýšení bezpečnosti a komfortu dopravy s příznivým vlivem na ŽP. (www.r49.cz)

Stavba rychlostní silnice se skládá z pěti úseků:

- Hulín – Fryšták (17,3 km) ve stavbě
- Fryšták – Lípa (13,5 km)
- Lípa – Pozděchov (12,5 km)
- Pozděchov – Horní Lideč (9,1 km)
- Horní Lideč – státní hranice (SK) (5,5 km)

Z R49 zatím není v provozu ani kilometr, ale na podzim 2008 se konečně začal stavět její první úsek. Stále se totiž čekalo na to, až výstavba dálnice D1 dorazí za Kroměříž k Hulínu, kde bude R49 z dálnice D1 odbočovat. Do té doby nemělo smysl R49 stavět, protože

by vlastně začínala v polích. Výstavba prvního úseku z Hulína do Fryštáku by měla být zprovozněna v roce 2011. Spolu s tímto úsekem musí být zprovozněna i krátká část následujícího úseku, protože až z něho bude odbočovat severní přívaděč do Zlína. Krajské město tak bude napojeno na českou dálniční síť už na dvou místech - na severu u Fryštáku (R49) a na západě u Otrokovic (R55). (www.dalnice.com)



Obr. 20: Dopravní řešení rychlostní silnice R49

(Zdroj: www.kr-zlinsky.cz)

Silnice I/49 Vizovice – Lhotsko

Navržená přeložka silnice I/49 má vyřešit vyloučení dopravně nevhodného úseku stávající silnice I/49 v rozsahu od výjezdu z Vizovic, vedoucího přes obec Lhotsko a dále dojde k napojení na zrekonstruovaný úsek silnice I/49 před obcí Bratřejov. Trasa přeložky byla zvolena tak, aby míjela obytnou zástavbu v obci Lhotsko. (www.rsd.cz c)

Současný stav úseku je z mnoha důvodů problematický a nevyhovující (nevhodné směrové vedení trasy s malými poloměry směrových oblouků, nevyhovující výškové vedení trasy představující malé poloměry výškových oblouků a velké spády). Dosavadní trasa je nepřehledná a vlivem malé šířky vozovky v celém úseku neumožňuje bezpečné předjíždění. Celkově vedení trasy stávající komunikace značně omezuje plynulost dopravy, zejména dopravy kamionové a dochází zde i k častým dopravním nehodám. Odklonění tranzitní dopravy mimo obec Lhotsko bude mít kladný dopad na životní prostředí obyvatel obce právě z hlediska výrazného snížení emisní, hlukové a dopravní zátěže.

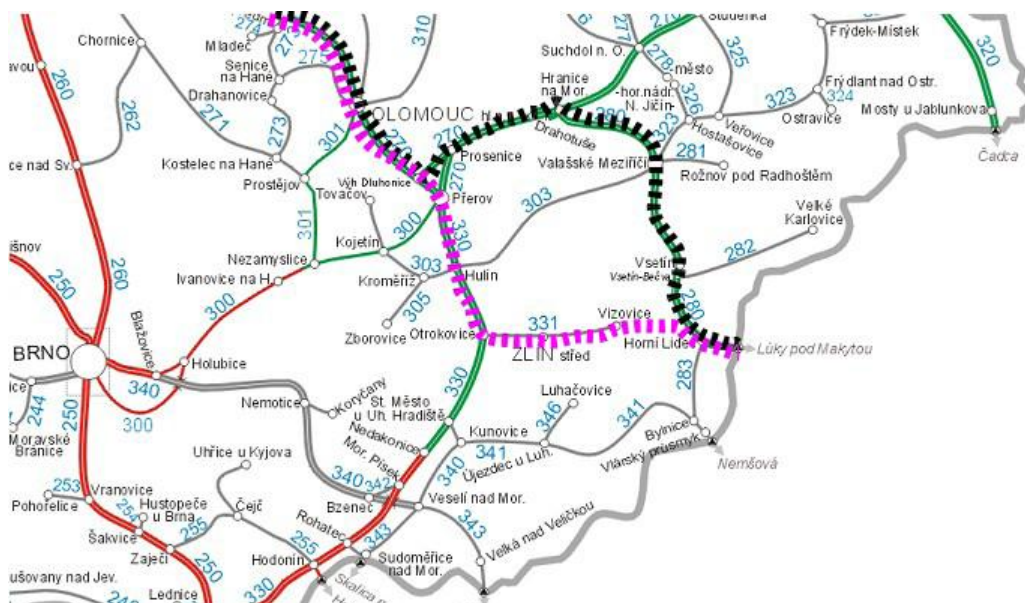
6.2. Možné projekty rozvoje železniční infrastruktury

Železniční trať č. 331

V rámci rozvoje železniční dopravy na Zlínsku je zpracován projekt „Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji“. Jeho součástí je studie železniční trati 331. Je zde plánována elektrizace trati v celé její délce 25 km. Rovněž se plánuje úplné zdvoukolejnění trati z Otrokovic do Zlína. Rychlost vlaků mezi Otrokovicemi a Zlínem by se měla zvýšit na maximálních 100 km/h, mezi Zlínem a Vizovicemi na 80 km/h, zde by měla i nadále zůstat jedna kolej. Navržena je i výstavba nové jednokolejné tratě, včetně její elektrizace, mezi Vizovicemi a Horní Lidčí s jejíž výstavbou se započalo již ve 30. letech v rámci tzv. Baťovy dráhy (viz kapitola 4.3.3). Vybudování cca 18-ti kilometrové železniční spojky má důležitý strategický význam nejenom pro krajské město Zlín, ale i pro celý region.

Výhledově by železniční trať č. 331 propojila železniční trať č. 330, která je součástí II. národního koridoru, se železniční tratí č. 280 Hranice na Moravě – Púchov a tím by umožnila přímé spojení centrální oblasti Zlína s Valašskem a Slovenskem. Plánovaná železniční trať Vizovice - Horní Lideč o délce necelých 18 km bude v maximálně možné míře využívat zemní těleso dráhy budované ve 30. a 40. letech. Má dojít i k modernizaci vlakové zastávky Zlín – střed, kde se počítá s pěti nástupišti s podchody. (www.kr-zlinsky.cz)

Nová trať by měla také zvýšit přepravní kapacitu, zrychlit a zlepšit podmínky pro nákladní a zejména pro osobní dopravu. Tím by se měl zvýšit komfort cestování a železniční doprava by mohla být mnohem atraktivnější než silniční.



Obr. 21: Prodloužení trasy Vizovice – Horní Lideč

(Zdroj: www.kr-zlinsky.cz)

Železniční trať č. 341 a č. 346

V příštích letech se zde počítá s modernizací stávajícího zabezpečovacího zařízení u vybraných železničních přejezdů a je zde navrhována elektrizace tratí.

Kvalitní dostupnost této oblasti má svůj společenský význam, jelikož trať č. 346 zabezpečuje dopravní obsluhu lázeňského města Luhačovice, z toho důvodu rozvojové záměry na trati jsou pro zlepšení obsluhy zcela opodstatněné.

7.3. Plánovaný rozvoj na Baťovém kanále

Na Baťovém kanále je plánována výstavba plavebních komor Bělov a Rohatec. V roce 2004 byl vypracován investiční záměr prodloužení splavnosti vodní cesty Otrokovice – Rohatec do zdrže jezu Hodonín. Prodloužení vodní cesty zahrnuje výstavbu plavební komory Rohatec a rozšíření koryta tohoto nesplavného toku pod jezem v délce 800 m.

V roce 2007 byl vypracován investiční záměr, jehož cílem je prodloužit severní konec historické vodní cesty Baťův kanál do města Kroměříže. Nedílnou součástí prodloužené cesty je i vybudování koncového přístaviště v Kroměříži. Celková délka nově prodlouženého vodního úseku bude činit 15,8 km. Projekty jsou zařazeny do harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury Zlínska v letech 2008-2013 (www.batuvkanal.info).



Obr. 21, 22: Řešení plavební komory Rohatec
(Zdroj: www.batuvkanal.info)

8 ZÁVĚR

Na závěr lze říci, že kvalitní dopravní infrastruktura na Zlínsku je předpokladem pro úspěšný ekonomický i sociální rozvoj regionu, hraje důležitou roli při posuzování kvality života v něm a v neposlední řadě má výrazný vliv na životní prostředí. Zlínský okres vždy představoval relativně významnou dopravní lokalitu, opírající se o rozmanité typy dopravy. Vždyť již ve starověku vedla podél toku řeky Moravy jedna z větví nejvýznamnějších dálkových obchodních cest, tzv. břeclavská jantarová stezka.

Mohutný rozvoj železnice, která se stala symbolem moderní doby, se nevyhnul ani Zlínsku. Právě Zlínskem procházela první parostrojní železnice v rakouské monarchii - Severní dráha císaře Ferdinanda. K této klíčové železniční tepně se potom v další etapě připojovala stále hustší síť dalších tratí. Na rozvoj moderní infrastruktury na Zlínsku měli značný podíl i velkopřemyslník Tomáš Baťa, který v roce 1894 založil velmi prosperující firmu Baťa. Za nutnost z hlediska hospodářského, vojenského, národního i státního považoval vybudovat moderní a kapacitní dopravní síť s využitím všech druhů dopravy. Region se tak stává významným z hlediska vnitrostátní dopravy i z pohledu mezinárodního dopravního spojení, jelikož leží na hranici se Slovenskou republikou.

Dopravní situaci ve Zlínském regionu značně zkomplikovalo rozdělení Československa v roce 1993, které oslabilo tradiční vazby v oblasti. Region se stal pohraničím. Rozdělením republiky došlo k přetržení funkčních dopravních vazeb, což se momentálně projevuje v nedostatku komunikací dálničního typu i v železniční dopravě. Navíc došlo k přesměrování původních plánovaných investic v dopravě do jiných regionů.

Naštěstí se začalo blýskat na lepší časy. Úsilí představitelů Zlínského kraje a dobrá spolupráce s investorem Ředitelství silnic a dálnic ČR byly završeny úspěchem a roku 2010 získal region konečně souvislé napojení na dálnici D1 prostřednictvím rychlostní silnice R55.

Výstavba moderní dopravní infrastruktury je základní podmínkou rozvoje regionu. Neobejde se bez ní průmysl, podnikání, cestovní ruch ani další oblasti. Rozvoj dopravní infrastruktury je jednou z hlavních priorit Zlínska. Strategickým cílem je posílení kvalitních charakteristik dopravní infrastruktury, především pak v rychlém rozvoji rychlostních silnic, napojení krajského města Zlína na systém dálnic a rychlostních silnic v České republice (dobudování tzv. Moravské křižovatky) i jeho propojení se silničním a dálničním systémem na Slovensku, kde klíčovou roli hraje rychlostní silnice R49. Okres Zlín je regionem

s dostatečnými podmínkami pro rozvoj cestovního ruchu, významným cílem v oblasti rozvoje cestovního ruchu je modernizace Baťova kanálu jako rekreační vodní cesty a podpora lázeňství jako největší konkurenční výhody regionu mezi ostatními oblastmi ČR.

Rozvojový potenciál v oblasti dopravy spočívá rovněž v modernizaci železniční infrastruktury a drážního provozu vedoucí ke zvýšení podílu železniční osobní a nákladní dopravy na celkových přepravních výkonech.

SUMMARY

The Morava River has been acting as a link between northern and southern Europe for thousands of years. Already in ancient times, one of the most remote branch lines ran along the Morava River. It is so called břeclovská jantarová stezka. This most important long-distance communications business was named after the goods, which used to be transported by it.

In the 15th century, there was brisk traffic in the region of Zlín. The area was a transit territory, through which the trade routes led north to Silesia. There was important royal road called Via de Exploratum Bohemiae and also the so called vlárská cesta.

Pedestrians, riders and carriages as well had to be satisfied with these routes for many centuries. But in the 19th century, the time of a great revolution in transportation came. The steam locomotive is very important in this revolution. The steam locomotive stood at the cradle of the rail transportation and the huge development of this kind of transportation began. The region of Zlín was no exception. Emperor Ferdinand's Northern Railway connected the city of Vienna with the Galician Bochnia where important salt deposits were located. One of the branches of this railway also went through the region of Zlín and the traffic on this branch has already started in 1841. Railway has become a symbol of modern times those days. It met people's dream about easier travelling and it opened the trade and travel industry.

During the First Republic, transportation improved thanks to the construction of modern road transport. Thomas Bata had significantly participated in the development of modern infrastructure in the Zlín region when he founded a thriving company Bata. Bata considered it necessary to build a modern and high transport network from the economic, military and national points of view. Bata's projects from the 1930s – the highway Bata, Bata track – have never took place. Bata shoe company was able to build a water transport route – 50 km long canal "Otrokovice-Rohatec", after which the lignite used to be transported.

The traffic situation in the region of Zlín was complicated by division of Czechoslovakia in the year of 1993. It weakened the traditional connections in the area. The region became the flanks. The division of Czechoslovakia caused interrupting of the functional transporting links, which is currently reflected in the lack of motorways and the lack of railway transportation as well. Moreover, the original planned investment was moved from the region of Zlín to other regions.

Fortunately, it seems that times are going to be much better nowadays. The effort of the Zlín region representatives and a good cooperation with the Directorate of Roads and Highways were completed by a success from the year of 2011 – the region finally gained the D1 highway approach (via high-speed road R55). This is a significant step forward for the region of Zlín.

Construction of a modern transport infrastructure is an essential condition for the development of the region. It includes industry, business, tourism and other areas. The development of transport infrastructure is one of the main priorities of the Zlín area. There are many planned roads and rail projects. After its implementation the transport connections will improve significantly in the region of Zlín.

Key words: transport, Zlin region, preindustrial period, modern transportation, high-speed road,

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY, PRAMENŮ A JINÝCH ZDROJŮ

Seznam použité literatury

- Baťa, J.A.: Budujeme stát. Zlín. 1937. 159 s.
- Baťa, T.: Zlepšení železniční dopravy. Zlín. 1928. 62 s.
- Bednařík, I. a kol.: 100 let místní dráhy Otrokovice – Zlín – Vizovice. 1999. 48 s.
- Čmelík, P a kol...: Baťův kanál. Zlín. 2003. 109 s.
- Dráha Presidenta Masaryka. Praha. 1928. 87 s.
- Dvořák, A.: Průvodní zpráva. Dopravoprojekt Ostrava spol. s.r.o. 2008. 58 s.
- Hájek, O.: I. sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji". Zlín . 2005. 101 s.
- Hons, J.: Dějiny dopravy na území ČSSR. Bratislava. 1975. 310 s.
- Hons, J.: Čtení o Severní dráze Ferdinandově. Praha. 1990. 263 s.
- Jančář, R.: 100 let místní dráhy Újezd – Luhačovice. Staré Město. 2005. 39 s.
- Janda, T.; Lidl. V: Stavby, kterým doba nepřála. Praha. 117 s.
- Krejčíř, M.: Po stopách našich železnic. Praha. 1990. 279 s.
- Kvapil, P.; Koutňáková, K.: Kvasice. Hýsly. 2005. 242 s.
- Květ, R. : Duše krajiny: staré stezky v proměnách věků. Praha. 2003. 195 s.
- Musil, J.F.: Po stezkách k dálnicím. Praha. 1987. 213 s.
- Pavlíček, S.: Naše Lokálky. Praha. 2002. 156 s.
- Písková, M.: Napajedla: průvodce památkami a zajímavosti města. Napajedla. 1995. 24 s.
- Růžková, J.; Škrabal, J.: Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005. Díl 1. Praha. Český statistický úřad, 2006. 759 s.
- Spojení Moravy se Slovenskem. Zlín. 83 s.
- Valašsko: K slavnostnímu zahájení provozu na nové dráze Vsetín – Bylnice. Olomouc. 1928. 34 s.

Seznam archivních pramenů

Regionální periodika

- Vozar, V.: Obchodní cesty na jihovýchodní Moravě v 17. století. ZMUH. 1970. č.9, str. 6-7
- Hloch, J.: Jak vznikla v našem kraji silniční síť. Gottwaldovský kraj, 15.9. 1958. str. 4-5
- Hosák, L.: Zemské stezky a podružné cesty na Moravě v době předhusitské. Časopis Společnosti přátel a starožitností. 1951. str. 59
- Doubavnický, J.: Mladá fronta DNES: Východní Morava. 2010. roč. 21, č. 21, str. 4

Archivní prameny

- SOkA Zlín, fond Archiv města Zlín, Místní dráha Otrokovice – Zlín – Vizovice 1898 - 1955, inv. č. 1010.
- MZA Brno – PAS Zlín, fond Morava, Moravská plavební a.s. 1932 – 1938, inv. č. 17
- MZA Brno – PAS Zlín, fond Baťa a.s, Místní dráha Otrokovice – Zlín – Vizovice 1898 - 1955 , inv. č. 670.
- MZA Brno – PAS Zlín, fond Baťa a.s, Stavba dráhy Vizovice – Horní Lideč , inv. č. 600.

Seznam internetových zdrojů

- *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. © 2009 [cit. 2011-04-24]. Zahajujeme výstavbu R55 Skalka – Hulín. Dostupné z WWW: <http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/c4036191b207fe78412566ab005dd08f/633ed12376b0eb43c125748e0032aef0?OpenDocument&Highlight=0,R55*>. **a**
- *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. © 2009 [cit. 2011-04-24]. Stavby ve výstavbě. Dostupné z WWW: <<http://www.rsd.cz/Stavime-pro-vas/Stavby-ve-vystavbe>>. **b**
- *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. © 2010 [cit. 2011-04-20]. Stavíme pro vás. Dostupné z WWW: <www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled.../s49-vizovice-lhotsko>. **c**

- *Dalnice* [online]. © 2010 [cit. 2011-04-24]. Vše o dálnicích a hlavně jejich historii. Dostupné z WWW: <<http://www.dalnice.com/>>.
- Studio F13. *TVstav* [online]. © 2009 [cit. 2011-04-24]. Silnice I/49 Malenovice – Otrokovice. Dostupné z WWW: <<http://tvstav.cz/clanek/996-silnice-i-49-malenovice-otrokovice>>.
- NETservis. *METRANS* [online]. © 2009 [cit. 2011-04-22]. Container terminals and all-in intermodal service in Central Europe. Dostupné z WWW: <<http://www.metrans.cz/>>.
- PCHwwb. *ŘSZK* [online]. © 2009 [cit. 2011-04-22]. Ředitelství silnic Zlínského kraje. Dostupné z WWW: <http://www.rszk.cz/mapy/sd_krajzl.jpg>. **a**
- *ŘSZK* [online]. © 2011 [cit. 2011-04-22]. Ředitelství silnic Zlínského kraje:. Dostupné z WWW: <http://www.rszk.cz/?grafika=0&zobraz_aktualitu=24>. **b**
- PCHwwb. *ŘSZK* [online]. 2010 [cit. 2011-05-02]. Přehled silnic. Dostupné z WWW: <<http://www.rszk.cz/vozovky/silnicezl.php>>. **c**
- *Bařův kanál* [online]. © 2007 [cit. 2011-03-20]. Bařův kanál. Dostupné z WWW: <<http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>>.
- *Bařův kanál* [online]. 2010 [cit. 2011-05-02]. Plánovaný rozvoj na plavebním toku. Dostupné z WWW: <<http://www.batuvkanal.info/O-vodnim-toku/Planovany-rozvoj-na-plavebnim-toku/2P-9.article.aspx>>.
- *Zlin.estranky* [online]. © 2006 [cit. 2011-04-20]. Začatá a nedokončená - stručná historie OZVD Dostupné z WWW: <<http://www.zlin.estranky.cz/clanky/zacata-a-nedokoncena---strucna-historie-ozvd.html>>.
- *Portál Zlínského kraje* [online]. © 2009 [cit. 2011-04-28]. Koncepce dopravní infrastruktury na území Zlínského kraje. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=30463&doctype=ART&&cpi=1>>.
- *R49* [online]. © 2006 [cit. 2011-04-28]. Studie proveditelnosti a účelnosti R49. Dostupné z WWW: <<http://www.r49.cz/studie-proveditelnosti-a-ucelnosti-r49.php>>.
- *Dalnice-silnice* [online]. © 2010 [cit. 2011-04-30]. Fotogalerie R55 5503 Hulín - Skalka. Dostupné z WWW: <<http://www.dalnice-silnice.cz/galerie/101121/R55-5503/slides/037.html>>.
- *Dálnice-silnice* [online]. © 2010 [cit. 2011-04-30]. R55_08.jpg . Dostupné z WWW: <http://www.dalnice-silnice.cz/Fotky/R55_01/R55_08.jpg>.

- *IDNES* [online]. 2010 [cit. 2011-05-02]. Po stopách Baťovy dálnice. Dostupné z WWW: <http://cestovani.idnes.cz/po-stopach-batovy-dalnice-z-velkolepeho-snu-zustaly-mosty-v-polich-1pc-/igcechy.aspx?c=A100212_170921_igcechy_tom>.
- *Davar* [online]. 2009 [cit. 2011-05-02]. Badatelna - komunikace, opevnění, pozorovatelný, vojenská technik. Dostupné z WWW: <http://www.davar.cz/badatelna/xref/kom_ludkovice.htm>.
- *ČSÚ* [online]. 2010 [cit. 2011-05-02]. Okres Zlín. Dostupné z WWW: <<http://www.czso.cz/xz/redakce.nsf/itisk/100049B990>>.
- *Mapy.cz* [online]. 2010 [cit. 2011-05-02]. Zlín. Dostupné z WWW: <http://www.mapy.cz/#mm=ZTfTcP@sa=s@st=s@ssq=Zl%C3%ADn@sss=1@ssp=120380524_126004940_150199404_150073036@x=140365824@y=132691968@z=9>.

SEZNAM VLOŽENÝCH PŘÍLOH

Příloha 1: Administrativní členění okresu Zlín

Příloha 2: Zemské stezky vedené okresem Zlín

Příloha 3: Železnice v okrese Zlín

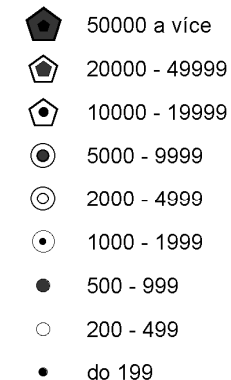
Příloha 4: Současná dopravní síť v okrese Zlín

ADMINISTRATIVNÍ ROZDĚLENÍ OKRESU ZLÍN - STAV K 1.1.2008

Správní obvod obce
s rozšířenou působností



Počet obyvatel v obci



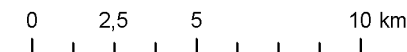
NÁZEV MĚSTA
Název městyse
Název ostatních obcí

Průměrný počet obyvatel obce = 2 193

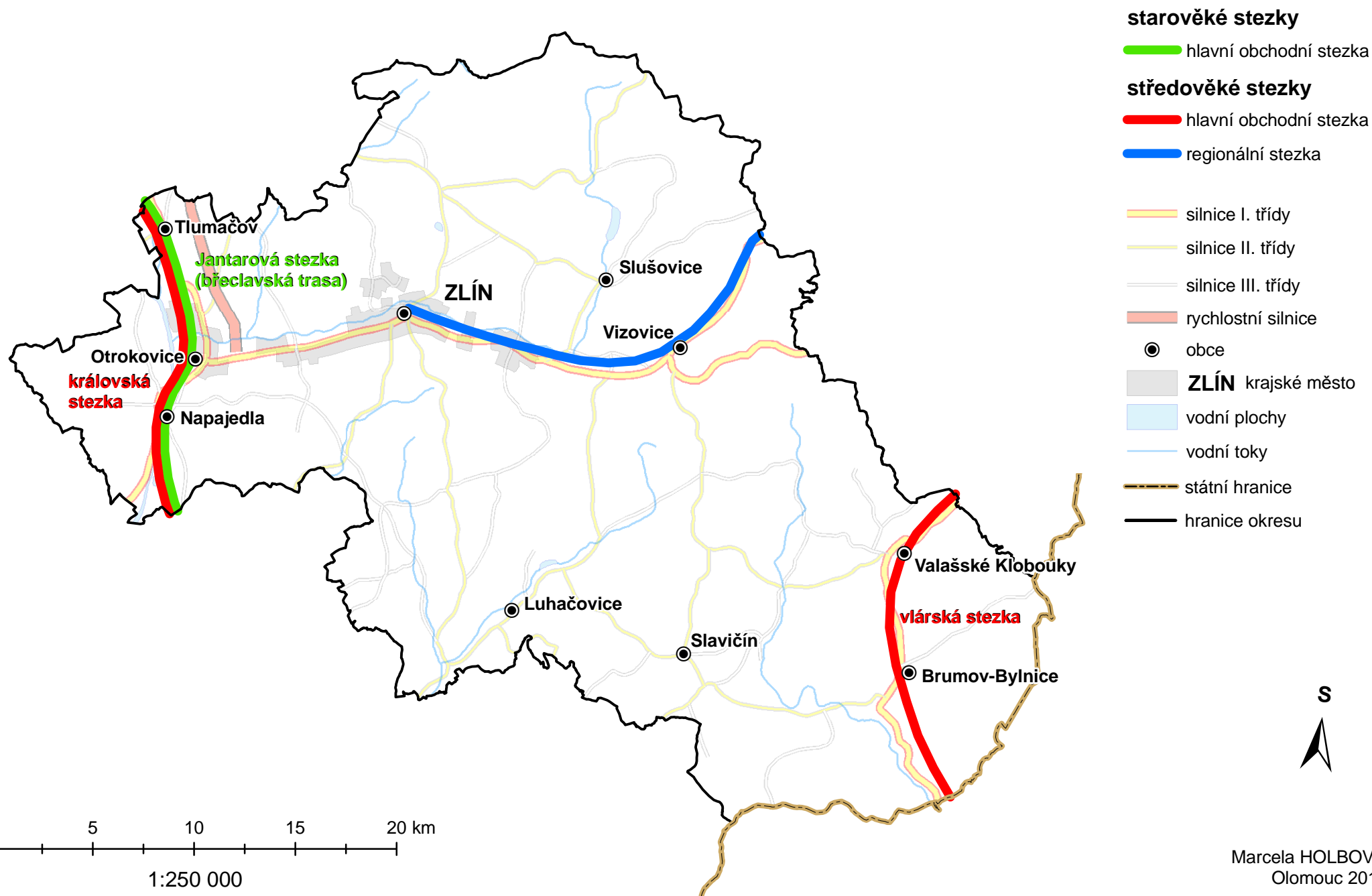
Průměrná rozloha obce (ha) = 1 175

- Největší:
1. Zlín = 78 066
 2. Otrokovice = 18 545
 3. Napajedla = 7 512
- Nejmenší:
1. Haluzice = 76
 2. Kelníky = 160
 3. Křekov = 162

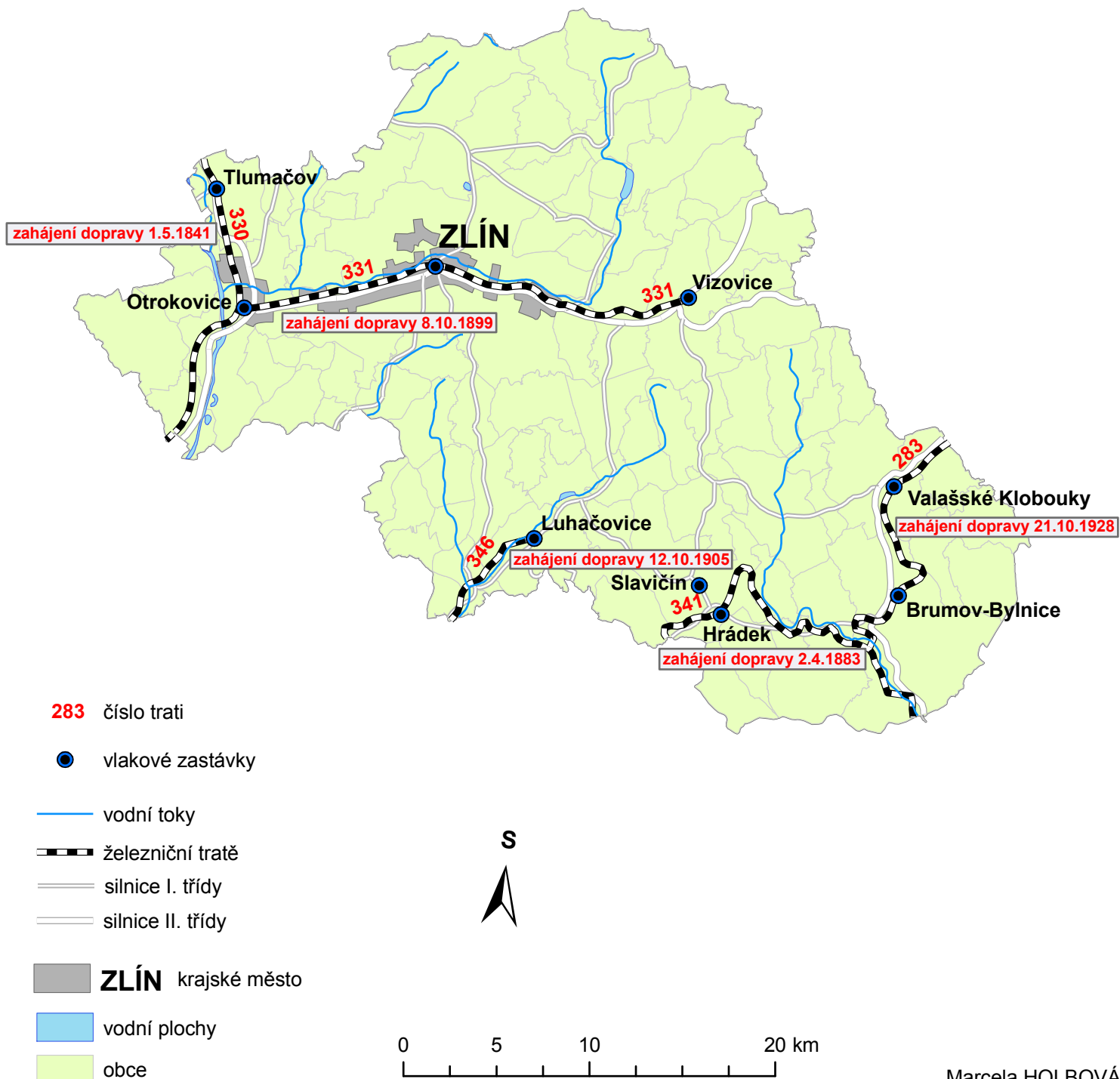
- Největší:
1. Zlín = 11 885
 2. Brumov-Bylnice = 5 630
 3. Slavičín = 3 372
- Nejmenší:
1. Karlovice = 208
 2. Dešná = 216
 3. Šarovy = 223



HISTORICKÉ STEZKY V OKRESE ZLÍN



ŽELEZNICE V OKRESU ZLÍN



DOPRAVNÍ SÍŤ V OKRESE ZLÍN

