

# Strategie rozvoje v oblasti veřejné dopravy Zlínského kraje

Bc. Kučera Radomír, DiS.



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
akademický rok: 2012/2013

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Radomír Kučera, DiS.**  
Osobní číslo: **M120115**  
Studijní program: **N6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**  
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Strategie rozvoje v oblasti veřejné dopravy  
Zlínského kraje**

Zásady pro vypracování:

### Úvod

#### I. Teoretická část

- Definujte cíle a metody práce, zeměpisné určení regionu.
- Uvedte legislativu a základní pojmy v oblasti veřejné dopravy.

#### II. Praktická část

- Charakterizujte území Zlínského kraje z hlediska dopravní obslužnosti.
- Analyzujte současný stav dopravy v regionu.
- Navrhněte možnosti zefektivnění dopravní obslužnosti Zlínského kraje.

### Závěr



Rozsah diplomové práce: cca 70  
Rozsah příloh:  
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

**KOVALČÍKOVÁ, Daniela a Jan ŠTANDERA.** Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících: Komentář. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011, 236 s. ISBN 978-80-7357-662-2.

**MOJŽÍŠ, Vlastimil et al.** Integrované dopravní systémy. 1. vyd. Praha: Powerprint, 2008, 115 s. ISBN 978-80-904011-0-5.

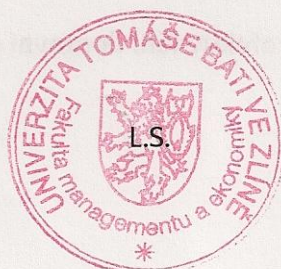
**PŘIBYL, Pavel a Miroslav SVÍTEK.** Inteligentní dopravní systémy. 1. vyd. Praha: BEN, 2001, 544 s. ISBN 80-7300-029-6.

**STRÁDAL, Zdeněk et al.** Metodika zajištění provozu a rozvoje systémů veřejné hromadné dopravy osob, podporující nadregionální integraci. 1. vyd. Praha: CZECH Consult, 2010, 36 s. ISBN 978-80-254-8830-0.

Vedoucí diplomové práce: **RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.**  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
Datum zadání diplomové práce: **3. února 2013**  
Termín odevzdání diplomové práce: **2. května 2013**

Ve Zlíně dne 3. února 2013

prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková  
děkanka



RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.  
ředitel ústavu

## PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby<sup>1</sup>;
- diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému,
- na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3<sup>2</sup>;
- podle § 60<sup>3</sup> odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

---

<sup>1</sup> zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

- (1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.
- (2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.
- (3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

<sup>2</sup> zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

*Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).*

<sup>3</sup> zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

- podle § 60<sup>4</sup> odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

- jsem diplomovou práci zpracoval samostatně a použité informační zdroje jsem citoval;
- odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 30.4.2013

.....

---

<sup>4</sup> zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlédne k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

**Poděkování**

Rád bych poděkoval všem, kteří mi pomohli s diplomovou prací, zejména panu RNDr. Oldřichu Hájkovi, Ph.D. za odborné vedení práce, dále Ing. Miroslavu Řihákovi a Ing. Františku Brachtlovi za poskytnutí mnoha důležitých rad, podkladů a informací. Také bych rád poděkoval svým blízkým za trpělivost a podporu, kterou mi poskytli v průběhu celého mého studia.

## **Abstrakt**

Hlavním předmětem diplomové práce „Strategie rozvoje v oblasti veřejné dopravy Zlínského kraje“ je analýza současného stavu veřejné dopravy ve Zlínském kraji, zhodnocení dopravní obslužnosti a návrh zefektivnění dopravní obslužnosti v západní oblasti Zlínského kraje s úpravou a vhodnějším využitím přestupního terminálu v Otrokovicích.

**Klíčová slova:** doprava, dopravní obslužnost, hromadná doprava, integrovaná doprava, integrovaný dopravní systém, silniční doprava, veřejná doprava, linková doprava, železniční doprava, přestupní terminál, přepravní průzkum, region, společný tarif, silniční infrastruktura, vozový park, záchytné parkoviště, Koved.

## **Abstract**

The main subject of the thesis „Development Strategy for public transport Zlin region“ is an analysis of the current state of public transport in the Zlin Region, assessment of transport services more efficient transportation services in the western region of the Zlin Region with treatment and more appropriate use transport terminal Otrokovice.

**Keywords:** transpotation, transpotation services, public transport, integrated transport, integrated transport systém, road transport, public transport, bus transport, rail transport, transfer terminal, transpotation survey, region, common tariffs, road infrastructure, vehicle fleet, car lot, Koved.

## OBSAH

<b>ÚVOD.....</b>	<b>9</b>
<b>I. TEORETICKÁ ČÁST .....</b>	<b>11</b>
<b>1 CÍLE A METODY PRÁCE.....</b>	<b>12</b>
<b>1.1 CÍL PRÁCE .....</b>	<b>12</b>
<b>1.2 POUŽITÉ METODY PRÁCE .....</b>	<b>12</b>
1.2.1 PRIMÁRNÍ ZDROJE .....	13
1.2.2 SEKUNDÁRNÍ ZDROJE .....	13
<b>1.3 ZPRACOVÁNÍ A ANALÝZA DAT.....</b>	<b>14</b>
<b>2 ZEMĚPISNÉ URČENÍ REGIONU.....</b>	<b>15</b>
<b>2.1 ZLÍNSKÝ KRAJ .....</b>	<b>15</b>
2.1.1 OBYVATELSTVO KRAJE .....	16
2.1.2 HOSPODÁŘSKÝ VÝVOJ REGIONU.....	17
2.1.3 VÝZNAMNÍ ZAMĚSTNAVATELÉ ZLÍNSKÉHO KRAJE .....	18
<b>2.2 KRAJSKÉ MĚSTO ZLÍN.....</b>	<b>19</b>
2.2.1 UNIVERZITA TOMÁŠE BATI.....	20
2.2.2 MOŽNOSTI REKREACE VE ZLÍNSKÉM KRAJI .....	21
<b>3 LEGISLATIVA VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ .....</b>	<b>22</b>
<b>3.1 VYBRANÉ ZÁKONY A VYHLÁŠKY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ .....</b>	<b>22</b>
<b>3.2 ZÁKLADNÍ DOKUMENTY DOPRAVNÍ POLITIKY .....</b>	<b>24</b>
3.2.1 CELOEVROPSKÁ ÚROVEŇ .....	24
3.2.2 NÁRODNÍ ÚROVEŇ.....	25
3.2.3 REGIONÁLNÍ ÚROVEŇ.....	25
<b>3.3 ZÁKLADNÍ POJMY V OBLASTI VEŘEJNÉ DOPRAVY.....</b>	<b>26</b>
<b>II. PRAKTICKÁ ČÁST .....</b>	<b>29</b>
<b>4 ZLÍNSKÝ KRAJ Z POHLEDU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI .....</b>	<b>30</b>
<b>4.1 FAKTORY PŮSOBÍCÍ NA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST .....</b>	<b>30</b>
<b>4.2 DOPRAVA .....</b>	<b>31</b>
4.2.1 SILNIČNÍ DOPRAVA.....	31
4.2.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA.....	33
4.2.3 ZLÍNSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (ZID).....	35
4.2.4 VODNÍ DOPRAVA .....	35
4.2.5 LETECKÁ DOPRAVA.....	36
<b>5 ANALÝZA STAVU DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE .....</b>	<b>37</b>
<b>5.1 LINKOVÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA.....</b>	<b>37</b>
5.1.1 VOZOVÝ PARK DOPRAVCŮ .....	38
5.1.2 PLÁNOVÁNÍ A ÚPRAVY JÍZDNÍCH ŘÁDŮ .....	38
5.1.3 NÁKLADY HRAZENÉ ZLÍNSKÝM KRAJEM.....	42
5.1.4 AKTUÁLNÍ PŘESTUPNÍ MÍSTA VE SLEDOVANÉM ÚZEMÍ .....	43



5.1.5	SYSTÉMY SOUVISEJÍCÍ S PŘESTUPNÍMI TERMINÁLY .....	46
5.1.6	FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ POPTÁVKU PO VEŘEJNÉ DOPRAVĚ .....	46
5.1.7	NEJVÍCE VYTÍŽENÉ SPOJE .....	48
5.1.8	PŘEPRAVNÍ PRŮZKUMY VYBRANÝCH AUTOBUSOVÝCH LINEK .....	48
<b>5.2</b>	<b>ŽELEZNIČNÍ OSOBNÍ DOPRAVA .....</b>	<b>52</b>
5.2.1	VOZOVÝ PARK ŽELEZNIČNÍCH DOPRAVCŮ .....	52
5.2.2	NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ „RYCHLÉ LINKY“ .....	54
5.2.3	SPOJOVACÍ LINKY .....	57
5.2.4	NAPÁJECÍ LINKY .....	58
<b>5.3</b>	<b>INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY .....</b>	<b>59</b>
5.3.1	ZLÍNSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (ZID) .....	60
5.3.2	HISTORIE MHD VE ZLÍNĚ .....	62
5.3.3	STATISTIKY V IDS ZLÍN .....	63
<b>5.4</b>	<b>KOORDINÁTOR VEŘEJNÉ DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE, S.R.O. ....</b>	<b>65</b>
5.4.1	PŘEHLED VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÝCH ČINNOSTÍ KOORDINÁTORA .....	65
5.4.2	MODERNIZACE TECHNOLOGIÍ V OBLASTI VEŘEJNÉ DOPRAVY .....	66
5.4.3	ODBAVOVACÍ SYSTÉMY .....	67
5.4.4	PROJEKT KORIS .....	68
<b>5.5</b>	<b>ANKETA KE ZJIŠTĚNÍ POTŘEB CESTUJÍCÍCH .....</b>	<b>69</b>
5.5.1	VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKU .....	69
5.5.2	ZHODNOCENÍ PRŮZKUMU .....	72
<b>5.6</b>	<b>SWOT ANALÝZA .....</b>	<b>73</b>
5.6.1	SWOT ANALÝZA VE VZTAHU K LINKOVÉ DOPRAVĚ VE ZLÍNSKÉM KRAJI .....	73
5.6.2	SILNÉ STRÁNKY (S) .....	74
5.6.3	SLABÉ STRÁNKY (W) .....	75
5.6.4	PŘÍLEŽITOSTI (O) .....	75
5.6.5	HROZBY (T) .....	76
<b>6</b>	<b>NÁVRH ŘEŠENÍ .....</b>	<b>77</b>
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>79</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>	<b>81</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>84</b>
	<b>SEZNAM TABULEK .....</b>	<b>85</b>
	<b>SEZNAM GRAFŮ .....</b>	<b>86</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK .....</b>	<b>87</b>
	<b>PŘÍLOHY .....</b>	<b>88</b>

## ÚVOD

Dopravu můžeme považovat za jednu z nejdůležitějších oblastí ve všech zemích a municipalitách celého světa. Evropský dopravní systém je jedním z klíčových faktorů správného fungování vnitřního trhu Evropské unie. Dopravní systém zásadním způsobem přispívá k naplnění jednoho z primárních cílů EU, a to volného pohybu osob a zboží mezi členskými státy. Dopravní sektor představuje přibližně sedm procent hrubého domácího produktu EU, vytváří pět procent všech pracovních míst v zemích EU a je na něj vynakládáno v zemích Unie až 40 procent veřejných investic. Jeho fungování ovlivňuje mnoho dalších odvětví.

Při modernizaci dopravní infrastruktury v České republice se přihlíží k projektu transevropských sítí a jsou využívány zdroje nabídnuté Evropskou unií. To se týká zejména výstavby dálnic a modernizace železničního koridoru spojujícího Českou republiku s Německem a Rakouskem. Finanční podpora z fondů Evropské unie pro sektor dopravy v České republice je pro období 2007-2013 realizována prostřednictvím Operačního programu Doprava. Tento program je klíčovým rozvojovým dokumentem kohezní politiky České republiky v oblasti dopravy. Sekundárními cíli jsou na jedné straně posílení sociální soudržnosti a stability zejména ve zpřístupnění a propojování dopravně izolovaných území a na druhé straně respektování a prosazování environmentálních principů a případných limitů životního prostředí, ochrany přírody, přírodních zdrojů a krajiny.

Roli řídicího orgánu pro tento operační program vykonává Ministerstvo dopravy. Operační program Doprava je největší operační program v České republice - připadá na něj 5,774 mld. EUR, tj. zhruba 22 % ze všech prostředků pro ČR z fondů EU pro období 2007-2013. Operačním programem Doprava jsou realizovány zejména dopravní aspekty hlavních strategických cílů Národního rozvojového plánu. Dopravní politika České republiky na léta 2005 – 2013 je komplexním materiálem, který stanovuje strategické a koncepční cíle v oblasti dopravy a dopravních sítí. Jedním z hlavních důvodů pro zpracování nové dopravní politiky státu je vydání Bílé knihy EU. Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury představuje strategický rámec, který má pomoci efektivně řídit rozvoj dopravní infrastruktury České republiky. Hlavním cílem tohoto dokumentu je zkvalitnit mobilitu osob a zboží tak, aby významně pomáhala přiblížit Českou republiku ekonomické úrovni hospodářsky rozvinutějších zemí Evropské unie.

Vypracování kvalitního systému veřejné dopravy, kde bude prioritou rychlost, přijatelná cena a kvalita poskytovaných služeb dopravci je zásadní strategií v rozvoji dopravy. K tomuto právě slouží Integrované dopravní systémy.

Integrovaný dopravní systém (IDS) představuje efektivní způsob, jak využít přednosti jednotlivých druhů dopravy a zajistit moderní a účelný způsob řízení veřejné hromadné dopravy. Integrovaný dopravní systém znamená propojení všech dostupných druhů veřejné dopravy do jednoho celku s jednotnými přepravními podmínkami, jednotným tarifem a jednotným jízdním řádem. Účelem je dopravní koordinace jízdních řádů různých linek s návazností mezi jednotlivými spoji, garantovanými přestupními vazbami a také jednotný informační systém. IDS je forma spolupráce jednotlivých dopravců a poskytovatelů dotací, čili krajů, měst a obcí. Prostředníkem mezi nimi je nezávislý koordinátor IDS, který se stará o organizaci a smluvní zajištění provozu IDS včetně jeho financování a dohlíží nad dodržováním smluvených podmínek.

Právě zefektivnění dopravní obslužnosti v oblasti veřejné dopravy v západní části Zlínského kraje je hlavním tématem méj diplomové práce. Práce je rozdělena do dvou samostatných na sebe navazujících částí. První teoretická část se zabývá legislativním rámcem vztahujícím se k veřejné osobní dopravě, popisuje teoreticky veřejnou osobní dopravu a řeší integrovaný dopravní systém z teoretického pohledu. Druhá praktická část charakterizuje území Zlínského kraje u hlediska dopravní obslužnosti, řeší postavení a úkoly Koordinátora veřejné dopravy, podrobně se zabývá rozbohem dopravní obslužnosti regionu a analyzuje současný stav veřejné dopravy v regionu. V závěrečné části práce jsou ekonomicky zhodnocena navržená opatření, je proveden podrobný popis zavedení některých nových spojů do Integrovaného dopravního systému veřejné linkové dopravy. Věřím, že se mi podaří vytvořit takovou práci, která vypovídá o aktuálním stavu ve veřejné dopravě Zlínského kraje a současně bude doporučením pro budoucí rozvoj a strategii v oblasti veřejné dopravy.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 CÍLE A METODY PRÁCE

Každá práce, ve které chce autor poukázat na skutečnost a nalézt možnosti zlepšení a dalšího rozvoje v dané oblasti, musí mít stanoveny cíle a metody práce, jak toho dosáhnout. Následně může využít mnoha z metod, na kterých odhalí chování systému a požadavky jednotlivců.

### 1.1 Cíl práce

Hlavním cílem této diplomové práce je najít možnost zefektivnění dopravní obslužnosti v oblasti veřejné dopravy v západní části Zlínského kraje, analýza skutečné úrovně dopravní obslužnosti regionu Kroměříž a regionu Uherské Hradiště v návaznosti na páteřní dopravu do krajského města.

Dílčím cílem je na základě získaných údajů a analýzy nabídky poskytovatelů služeb ve veřejné dopravě zhodnotit a optimalizovat dostupnost a efektivnost služeb v uvedených regionech.

Dalším cílem je, na základě osobního šetření, získat názor obyvatel sledovaných obcí z pohledu dopravní obslužnosti a identifikovat konkrétní potřeby místních obyvatel v oblasti veřejné dopravy. Tyto informace mohou posloužit jako podklady pro budoucí tvorbu strategie rozvoje veřejné osobní dopravy.

### 1.2 Použité metody práce

Součástí každého průzkumu je zapotřebí získat co nejvíce dat abych mohl své teoretické předpoklady spojit s praxí. Jedná se o vysvětlení chování celého systému, odhalení problémů a chování jednotlivce. K tomuto jsem využil několik různých metod sběru dat. Jsou to metody empirické založené na bezprostředním obrazu reality. Těmito metodami je možné zjistit konkrétní jednání a jedinečné vlastnosti objektu nebo jevu v realitě.

#### Rešerše

Rešerše je proces vyhledávání odborných informací o určité problematice na základě zadaného rešeršního dotazu.

## **Studium dokumentů**

Je metoda využívání dokumentů se záměrem shromáždění údajů o dané problematice, jako jsou statistické údaje, úřední výkazy, knihy, časopisy, záznamy rozhlasových vysílání. Při sociologických výzkumech se používají také dokumenty osobní, jako jsou deníky, ručně psané záznamy a dopisy.

## **Rozhovor**

Rozhovor neboli interview je založen na přímém dotazování, tedy na verbální komunikaci výzkumného pracovníka s respondentem. Způsoby rozhovorů mohou být různé jako např. se skupinami osob nebo s jednotlivci. Při této metodě se data získávají dotazováním osob ve formě dotazníku. Tato metoda patří mezi nejfrekventovanější, ale také časově nejnáročnější metodu výzkumu. Osoba, která dotazník vyplňuje, se nazývá respondent.

### **1.2.1 Primární zdroje**

Primární zdroj je „vlastní výzkum“, informace, která ještě nebyla publikována žádným důvěryhodným zdrojem. V tomto kontextu termín označuje všechny dosud nepublikované teorie, data, sdělení, argumenty nebo myšlenky nebo jejich interpretace. Sběr primárních informací je nákladnější a časově mnohem náročnější než získávání informací sekundárních, i když informace sekundární bývají mnohdy k řešenému problému daleko významnější.

### **1.2.2 Sekundární zdroje**

Jsou informace, jež byly již dříve shromážděny pro nějaký jiný účel, než je řešení daného výzkumu. Obecně platí zásada, že shromažďování primárních informací nemá být prováděno, dokud nebyly prozkoumány zdroje sekundárních dat. Studium sekundárních údajů tedy tvoří základ pro pozdější podrobnější výzkum primárních informací. Sekundární údaje jsou užitečné při formulování problému, jsou inspirativní při výběru typů primárních informací a často slouží při interpretaci a hodnocení primárních dat. Zde jsem čerpal informace zejména z analytické části dokumentu „Program rozvoje jednotného dopravního systému Zlínského kraje“ a dále z některých právních předpisů a zákonů jako je např. „Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících“.



### 1.3 Zpracování a analýza dat

Analytické metody zkoumají jevy, procesy a informace s cílem specifikovat vzájemné vztahy. Uplatnění těchto metod spočívá ve vyhodnocení dat a informací využitých v praktické části této diplomové práce, při charakteristice sledovaného území jednotlivých obcí a úrovně jejich dopravní obslužnosti, včetně následně provedených analýz.

Jednou z nejužívanějších metod, ale také velmi výstižnou je SWOT analýza. Tato analýza byla vyvinuta Albertem Humphrey v 60. a 70. letech. Slouží k jasnému pojmenování aspektů, které se problému týkají. SWOT analýza je metoda analýzy, díky které je možno zhodnotit silné (**S**trengths) a slabé (**W**eaknesses) stránky, příležitosti (**O**pportunities) a hrozby (**T**hreats), spojené s určitým projektem, typem podnikání či něčím podobným. Je to standardní metoda používaná k prezentaci analytických poznatků o nejrůznějších objektech zkoumání. Její princip je založen na objektivním a velmi výstižným zkoumáním silných a slabých stránek zkoumaného objektu a na jeho možných příležitostech a ohrožení.

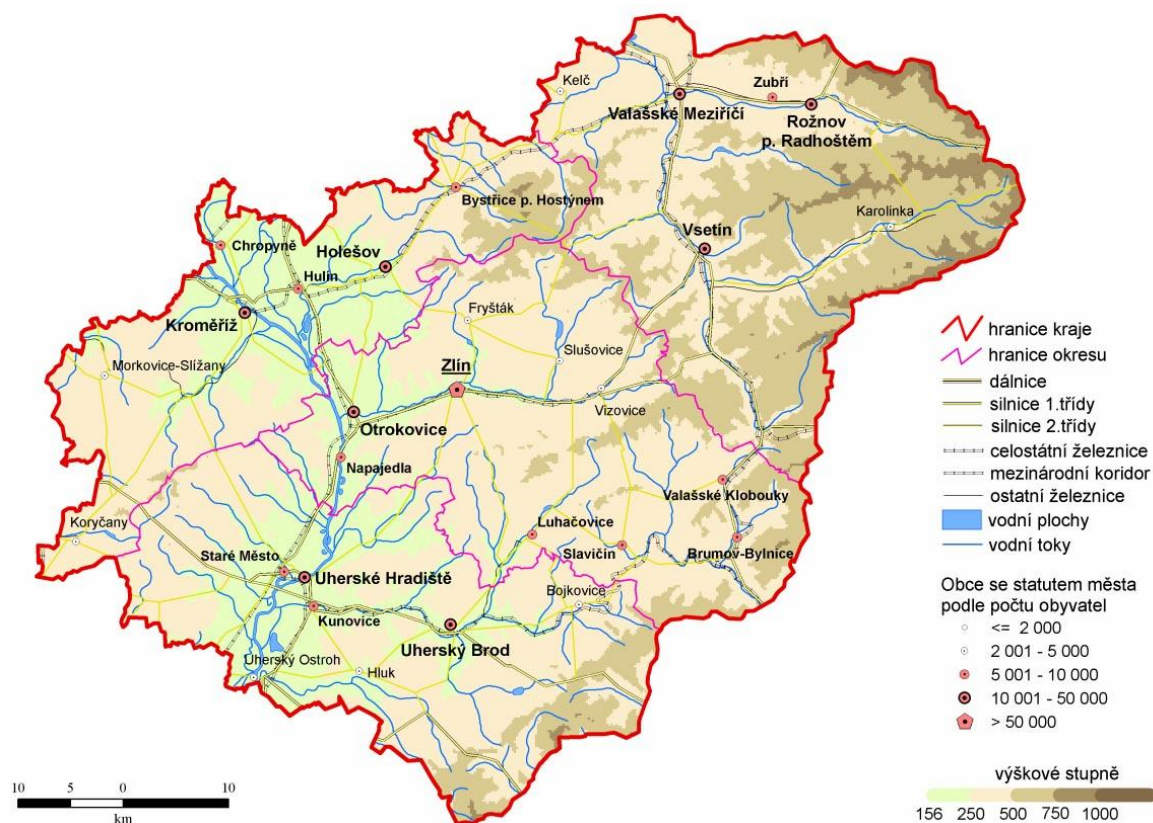
## 2 ZEMĚPISNÉ URČENÍ REGIONU

Zlínský kraj se nachází na východě republiky, kde jeho východní okraj tvoří hranici se Slovenskem. Na jihozápadě sousedí s krajem Jihomoravským, na severozápadě s Olomouckým a v severní části s krajem Moravsko-slezským. Svou rozlohou 3 964 km<sup>2</sup> je čtvrtým nejmenším krajem v republice.

Zlínský kraj má velkou rozlohu chráněného krajinného území. Velkoplošná území zahrnují dvě chráněné krajinné oblasti, Beskydy a Bílé Karpaty, která zahrnují zhruba 30 % území. Na území kraje se dále nachází 38 přírodních rezervací, z toho 6 národních a 122 přírodních památek, z toho 2 národní.

### 2.1 Zlínský kraj

Zlínský kraj byl ustanoven k 1. lednu 2000 na základě ústavního zákona č. 347 ze dne 3. prosince 1997 o vytvoření vyšších územních samosprávných celků. Vznikl sloučením okresů Zlín, Kroměříž a Uherské Hradiště, které patřily k Jihomoravskému kraji, a okresu Vsetín, který spadal do Severomoravského kraje. Spolu s Olomouckým krajem tvoří region soudržnosti NUTS II Střední Morava.



Obr. 1. Geografická mapa Zlínského kraje, zdroj: ČSÚ

Území kraje má velmi členitý charakter. Z převážné části je kopcovitý, tvořený pahorkatinami a pohořími. V části kraje, v povodí Moravy, se táhne rovinatá úrodná oblast Haná na Kroměřížsku a Slovácko na Uherskohradištsku. Severní částí kraje jsou Moravskoslezské Beskydy, na východě se rozkládají Javorníky a dále směrem k jihu Bílé Karpaty, které také tvoří hranici se Slovenskem. Směrem k jihu od Moravskoslezských Beskyd se nachází Hostýnské vrchy, Vsetínská hornatina a Vizovická vrchovina. Na jihozápadě kraje se zvedají Chřiby. Mezi Chřiby a výše zmíněnými pahorkatinami leží od západu z Olomouckého kraje Hornomoravský úval přes okres Kroměříž až do okresu Zlín. Kolem řeky Moravy, v okrese Uherské Hradiště, probíhá Dolnomoravský úval, který dále pokračuje do Jihomoravského kraje. Od západu k jihu, přes oba úvaly, protéká největší řeka kraje Morava, do které se vlévá většina toků protékajících územím. Jsou to především v severní části řeka Bečva a v jižní části řeka Olšava.

### 2.1.1 Obyvatelstvo kraje

Populace je z velké části tvořena obyvateli venkova. Dle předběžných výsledků sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011 bylo ve Zlínském kraji sečteno 590 459 obyvatel, v tomto počtu 99,3 % bylo s trvalým pobytem a 0,7 % s pobytem dlouhodobým. Na rozdíl od většiny krajů, kde se počet obyvatel proti roku 2001 zvýšil, je Zlínský kraj jedním ze tří krajů, ve kterých pokles počtu trvale bydlících osob nebyl kompenzován nárůstem počtu imigrantů. Nejvýraznější pokles následoval v posledním desetiletí, kdy došlo ke snížení o 4,5 tis. osob.

Pokles obyvatel se projevil ve všech okresech kraje, nejvíce (o 1,2 procentního bodu) v okresech Vsetín a Zlín. Při hodnocení v členění podle správních obvodů obcí s rozšířenou působností (SO ORP) pouze v SO ORP Vizovice vzrostl počet osob s trvalým i dlouhodobým pobytem a stav obyvatelstva se tak proti roku 2001 zvýšil o 4,2 % (o 673 osob). Zhruba na úrovni roku 2001 zůstal počet obyvatel ve správních obvodech Holešov, Kroměříž a Uherské Hradiště. Ve všech ostatních obvodech byl zaznamenán pokles, způsobený snížením počtu trvale bydlících osob.

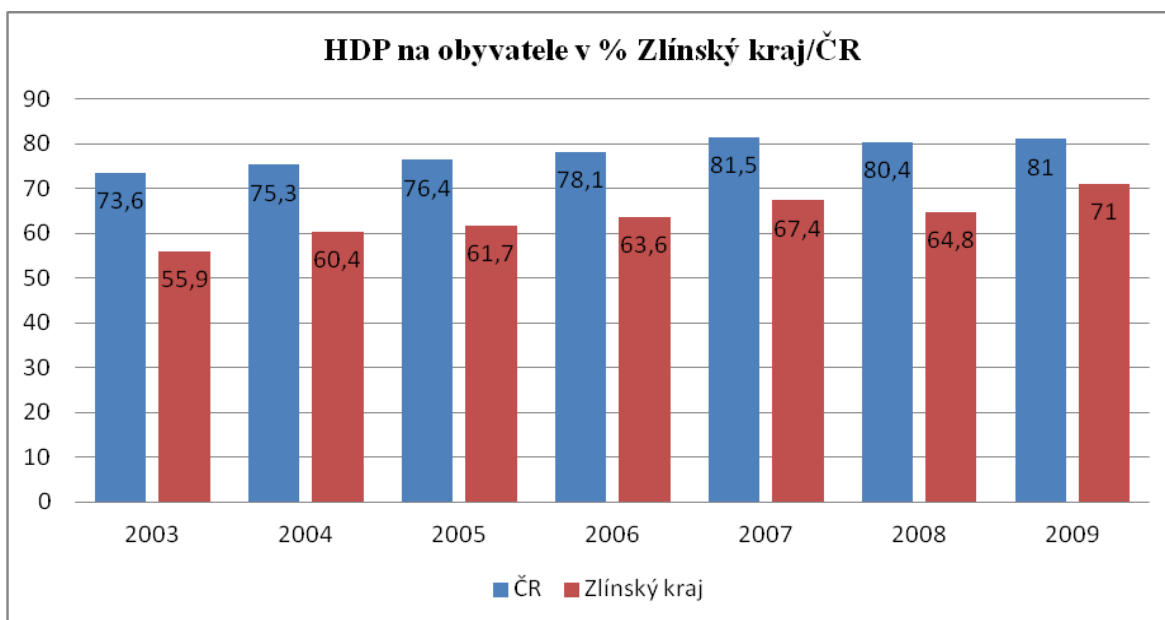
Rozdílný vývoj byl zaznamenán v členění podle velikosti obcí. U nejmenších obcí do 199 obyvatel a středně velkých obcí (jedná se o tři kategorie obcí mezi 500 až 4,9 tis. obyvateli) došlo ke zvýšení počtu obyvatel. Největší přírůstky obyvatel byly zaznamenány v obcích ležících v okolí krajského města Zlín a nedaleko měst Kroměříž, Uherské Hradiště a Valašské Meziříčí.

Tab. 1. Sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011, zdroj: ČSÚ

Rozložení obyvatel ve Zlínském kraji						
Okresy	Počet obcí	Počet obyvatel	Muži	Ženy	Ekonomicky aktivní	Procento
Kroměříž	79	107 669	52 503	55 166	52 294	48,6
Uherské Hradiště	78	144 125	70 467	73 658	70 957	49,2
Vsetín	57	145 310	71 452	73 858	71 448	49,2
Zlín	91	193 355	94 303	99 052	96 779	50,1
<b>Zlínský kraj</b>	<b>305</b>	<b>590 459</b>	<b>288 725</b>	<b>301 734</b>	<b>291 478</b>	<b>49,3</b>

### 2.1.2 Hospodářský vývoj regionu

Zlínský region byl až do počátku 90. let považován za ekonomicky velmi silnou oblast s výrazným podnikatelským duchem. Největší měrou se na tomto podíleli výrobci obuvi, pneumatik, strojírenské a plastikářské podniky, výrobci letadel a zbrojní průmysl. V důsledku privatizace a rozdělení republiky se Zlínský kraj stal příhraniční oblastí bez kvalitní dopravní obslužnosti a napojení na dálniční síť. Toto vše se také projevilo nižší hodnotou HDP na obyvatele oproti celostátnímu průměru, jak ukazuje následující graf.

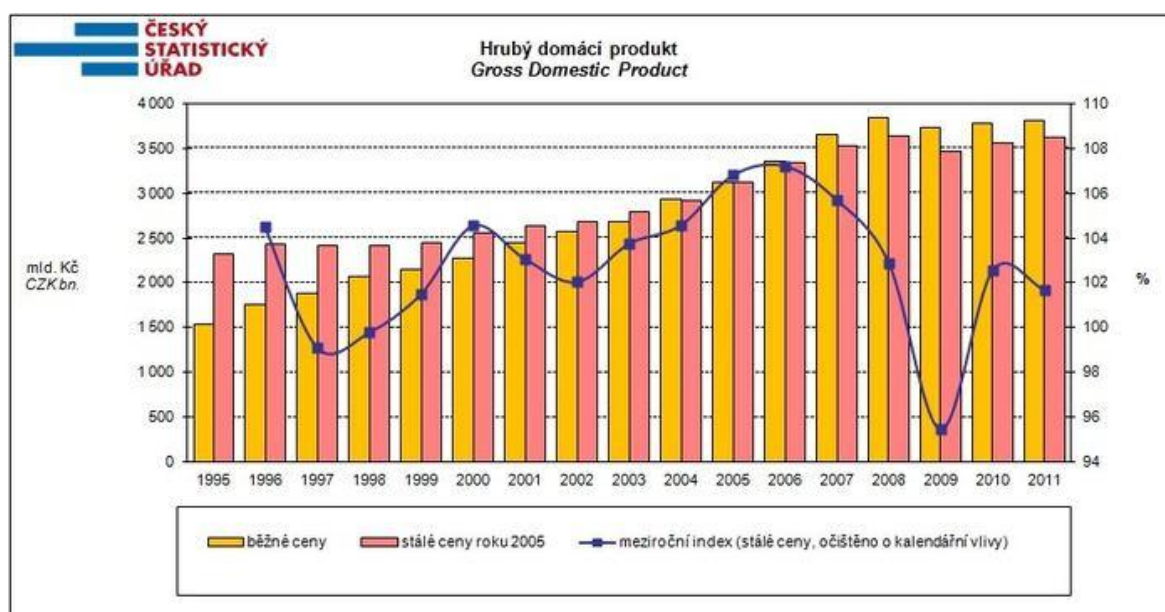


Graf 1. HDP na obyvatele v % Zlínský kraj/ČR, zdroj: ČSÚ

Také hodnoty ukazatele HDP na obyvatele v Kč od počátečního roku období pravidelně vzrůstaly až do roku 2008. V roce 2009 však došlo k propadu a byl zaznamenán meziroční úbytek HDP na obyvatele o 2,4 % a v následujícím roce opět úbytek, tentokrát o 1,5 % na

konečných 301 442 Kč HDP na obyvatele. I přes pokles v posledních dvou letech byla ve sledovaném období kladná průměrná roční změna 4,2 %.

Ve srovnání s ostatními kraji se zlínská hodnota HDP na obyvatele v roce 2005 umístila na 12. místě, tedy byla třetí nejnižší, v roce 2010 postoupila na místo 7. Ve srovnání s celorepublikovým průměrem byla hodnota zlínského HDP na obyvatele po celé sledované období nižší. V počátečním roce zhruba o 59 tisíc Kč a tvořila tak 80,6 % celorepublikového průměru. V roce 2010 byla menší o 57,5 tisíc Kč a činila tak 84,0 % republikového průměru v přepočtu na zaměstnance.



Graf 2. HDP na obyvatele v ČR, zdroj: ČSÚ

### 2.1.3 Významní zaměstnavatelé Zlínského kraje

Za historickou tradici Zlínského kraje je považováno zejména podnikání. Průmysl v kraji stále ještě souvisí s existencí velkých strojírenských, gumárenských a obuvnických závodů. Také je zde velké zastoupení chemického a plastikařského průmyslu a několik dnes již významných stavebních společností. Region je také známý těžbou šterkopísků, kamene a vápence. Nevýznamnější roli zaměstnavatele mají výrobní firmy, které představují 17,9 % všech registrovaných subjektů.

Největší zaměstnavatelé v regionu se nacházejí v aglomeraci Zlín – Otrokovice a ve významných centrech – Vsetíně, Valašském Meziříčí, Uherském Brodě a aglomeraci Uherské Hradiště – Kunovice. V okrese Kroměříž je větších zaměstnavatelů velmi málo. Dojíždka do větších firem je většinou možná díky stabilizované síti spojů a další změny se

v nejbližším období nepředpokládají. Problémy se zajištěním dojížděky zaměstnanců se mohou znovu objevit v případě nově vznikajících menších firem, jejichž sídla by se nacházela mimo významná centra.

Mezi nejvýznamnější výrobní společnosti nad 500 zaměstnanců patří Barum Continental, spol. s.r.o., Fatra a.s. Napajedla, Mitas a.s., Krajská nemocnice T. Bati, a.s., UTB ve Zlíně, TON a.s. Bystřice pod Hostýnem, Nestlé Česko, s.r.o., Psychiatrická léčebna Kroměříž, Forschner, s.r.o. Uherské Hradiště, Česká zbrojovka, a.s. Uherský Brod, AVX Czech Republic, s.r.o. Kunovice, TES a.s. Vsetín, DEZA a.s. Valašské Meziříčí, Gumárny, a.s. Zubří a další.

Další velcí zaměstnavatelé jsou v dopravě a logistice, ve stavebnictví, zdravotnictví a službách.

## 2.2 Krajské město Zlín

Největším městem Zlínského kraje je jeho krajské město Zlín s necelými 80 tisíci obyvateli, které je také centrem regionu střední Moravy. První historické zmínky jsou již ve 13. století, ale nejvýraznější změny proběhly na přelomu 19. a 20. století o což se zasloužil zlínský podnikatel Tomáš Baťa. S rozvojem Baťových obuvnických závodů se dynamicky rozvíjelo i město Zlín. Počet obyvatel se v poměrně krátké době zvýšil na 45 tisíc, stavěly se nové obytné čtvrti, nemocnice, kina a další kulturní zařízení. Vyrostlo zde také velké filmové studio, které dodnes slouží k výrobě zejména filmů pro děti. Při budování Zlína měli největší podíl nejvýznamnější čeští i zahraniční architekti, jako jsou Gahura, Kotěra, Karfík a Corbusiér.

Zásluhou rychlého růstu a prosperity firmy a vlivu Tomáše Bati, který byl v té době starostou města, se stal Zlín v meziválečném období moderním městským centrem, krajským městem s mezinárodně srovnatelným architektonickým stylem i životním tempem.

V současné době již není Baťův průmyslový areál využíván k původním výrobním účelům, značná část budov je ve špatném technickém stavu a zcela opuštěna. V posledních několika letech za finanční pomoci kraje a města probíhá ve východní části továrny revitalizace několika budov, které se promění na krajské muzeum, knihovnu a poštu. Nejvyšší budova označená číslem 21, která byla administrativní budovou firmy Baťa je po rekonstrukci a již několik let je sídlem krajského a finančního úřadu.



Zlín je rovněž centrem kultury a vzdělanosti, nachází se zde velký počet středních škol, divadla, kina a muzea. Akademickou půdu zastupuje Univerzita Tomáše Bati.

### 2.2.1 Univerzita Tomáše Bati

Právě Univerzita Tomáše Bati je vrcholnou vzdělávací institucí ve Zlíně. Od roku 2002 je UTB členem EUA (European University Association), jež sdružuje více než 600 univerzit ze 45 zemí Evropy. Prostřednictvím EUA má univerzita možnost podílet se na všech jejích významných aktivitách podporujících vyšší vzdělávání v Evropě a prezentovat se tím v celé akademické obci Evropy. V současné době poskytuje škola nabídku studia na šesti fakultách, kde studuje celkem více než 12 500 studentů. Patří také k největším zaměstnavatelům ve Zlíně

Univerzita Tomáše Bati byla založena 14. 11. 2000 na základech tehdejší Fakulty technologické, která ve Zlíně existovala již od roku 1969 jako součást VUT v Brně. Symbolicky byla pojmenována po nejvýznamnějším podnikateli Tomáši Baťovi, zakladateli obuvnického impéria ve Zlíně. V čele správní rady v počátku stál jeho syn, kanadský podnikatel Tomáš Baťa Jr.



Obr. 2. Univerzitní centrum (rektorát a univerzitní knihovna UTB).

### 2.2.2 Možnosti rekreace ve Zlínském kraji

Nedaleko krajského města se nachází nejznámější lázně na Moravě, lázně Luhačovice, proslulé svými klimatickými podmínkami, postavené podle projektu Dušana Jurkoviče ve stylu lidové secese. Poblíž Zlína se nachází lázně Kostelec s golfovým hřištěm a překrásným zámekem v Lešné obklopený areálem zoologické zahrady, hrad Malenovice, zřícenina hradu Lukov, románský kostelík v Tečovicích nebo poutní chrám ve Štíplě.

Dušan Jurkovič zanechal také stopu na Valašsku a to na jednom z vrcholů Beskyd na Pustevnách, kde je také několik jeho velmi okouzlujících staveb. Kousek po hřebeni se nachází symbol Valašska a turistická atrakce regionu socha „Radegast“. Celá oblast Valašska je hornatá a nachází se zde mnoho středisek pro letní i zimní rekreaci. Při putování Zlínským krajem nesmíme zapomenout na zámecký komplex a zahrady v Kroměříži, které jsou zařazeny na seznam světového kulturního dědictví UNESCO.

Všechny lokality mají zajištěno denní spojení veřejnou dopravou zpravidla v dostatečném počtu spojů. Na vybrané relace jsou nasazována vozidla s možností přepravy jízdních kol. Z hlediska zlepšení dostupnosti oblasti Karlovicka a Rožnovska z krajského města Zlína pro cykloturisty se uvažuje nasazení vozidel vybavených nosičem pro přepravu kol.

### 3 LEGISLATIVA VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ

Základním dokumentem pro veřejnou dopravu je zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, který definuje pojmy „základní“ a „ostatní dopravní obslužnost.“ Zajistit základní dopravní obslužnost je úkolem státu prostřednictvím své organizační složky Ministerstva dopravy.

Podle § 19a uvedeného zákona znamená základní dopravní obslužnost kraje zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale únosnému rozvoji tohoto územního obvodu. Kraj odpovídá za zajištění vzájemného propojení jednotlivých linek a spojů a jejich propojení s veřejnou drážní osobní dopravou. Kraje musí ze svých rozpočtů zajistit financování veřejné služby, kterou je zajištění základních dopravních potřeb obyvatelstva. Ostatní dopravní obslužností dle § 19c je zajištění dopravních potřeb územního obvodu obce nad rámec základní dopravní obslužnosti území kraje. Na zajištění ostatní dopravní obslužnosti uzavírá obec s dopravcem závazek veřejné služby a hradí ze svého rozpočtu prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci plněním závazků veřejné služby.

#### 3.1 Vybrané zákony a vyhlášky v silniční dopravě

- Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.
- Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě řeší následující problematiku:
  - dopravní obslužnost území kraje
  - závazky veřejné služby
  - prokazatelné ztráty
- ✚ Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách řeší následující problematiku:
  - závazky veřejné služby
  - prokazatelné ztráty
- ✚ Zákon č. 129/2000 Sb. o krajích Řeší následující problematiku, zastupitelé kraje stanovují rozsah dopravní obslužnosti pro území kraje

- ✚ Zákon č. 194/2010 o veřejných službách v přepravě cestujících řeší následující problematiku:
- zavádí do české legislativy pojem „dopravní plánování“
  - předmětem dopravního plánu jsou základní atributy vázané na smluvní vztahy mezi objednatelem dopravy a dopravci
  - dopravní plánování zajišťuje Ministerstvo dopravy a kraje prostřednictvím plánu dopravní obslužnosti území; cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, kraje a obcí při této činnosti
  - plán obslužnosti území pořizuje Ministerstvo dopravy a kraje na dobu nejméně pět let, plán je nutné zveřejnit do konce roku 2011
  - plán dopravní obslužnosti území obsahuje popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, předpokládaný rozsah poskytování kompenzace, časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv, harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících
  - zákon přímo navazuje na Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici
- ✚ Nařízení EP č. 13070/2007 řeší především problematiku zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících v obecném zájmu, stanovuje pravidla pro výběr dopravců, podmínky pro uzavírání smluv ve veřejném zájmu a jejich základní náležitosti i pravidla pro poskytování kompenzací za plnění závazku veřejné služby
- smlouvy s dopravci jsou střednědobé a jsou uzavírány na dobu určitou
  - návrh standardu veřejné dopravy a kvalitativních ukazatelů dopravní služby
  - nastavení priorit mezi linkovou a drážní dopravou a jejich koordinace
- ✚ Norma ČSN EN 13618 Doprava – Logistika a služby – Veřejná přeprava osob – Definice jakosti služby, cíle a měření řeší následující problematiku:
- je českou verzí normy EN 13816/2002 a je pro Českou republiku závazná
  - specifikuje požadavky na definování, cíle a měření kvality služeb ve veřejné přepravě osob a předpokládá, že objednatelé v kontraktu na veřejnou službu budou požadovat, aby byla provedena v souladu s touto normou

- plán dopravní obslužnosti území musí definovat jednotlivá kritéria kvality stanovené touto normou, pokud nejsou stanovena konkrétně jinak (například v příloze k zákonu 194/2010 a prováděcím právním předpise).
  - norma ČSN EN 13816 nestanovuje žádné konkrétní hodnoty standardů ani jednotlivých posuzovacích kritérií předpokládá se, že hodnoty použitých kritérií budou definovány v souladu se stavem, který by měl být dosažen v závěru sledovaného období podle navržené dokumentace (dopravního plánu)
- ✚ Nařízení Evropského parlamentu a Rady ES č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě
- ✚ Nařízení vlády č. 295/2010 Sb. o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících

## 3.2 Základní dokumenty dopravní politiky

Cílem komplexní strategie dopravní politiky je zavedení konkurenceschopného dopravního systému, který zvýší mobilitu, odstraní největší překážky v klíčových oblastech a podpoří růst a zaměstnanost. K dosažení tohoto cíle jsou potřeba transformovat současné dopravní systémy v celé Evropě a nově je rozpracovat až do jednotlivých regionů.

### 3.2.1 Celoevropská úroveň

Základními dokumenty evropské dopravní politiky jsou Bílá kniha a itinerář Doprava 2050, který přijala Evropská komise na konci března 2011. Tyto dokumenty nastiňují základní strategické vize, jež by měly být v nadcházejícím období naplňovány v dopravních systémech Evropy. V roce 2006 vydala evropská komise dokument „Přezkum Bílé knihy – Evropa v pohybu.“ Tato nová dopravní politika se zaměřuje na optimální využívání všech druhů dopravy a odstranění negativních vlivů při jejich rozvoji.

Itinerář Doprava 2050 se zabývá snížením závislosti Evropy na dovozu ropy a snížením emise uhlíku v dopravě až o 60 % a to do roku 2050.

V únoru 2009 zveřejnila Evropská Komise Zelenou knihu „TEN-T: Přezkum politiky směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky“. Klíčovým termínem zelené knihy je „*komodalita*“, tedy možnost propojení různých druhů dopravy do jednoho dopravního řetězce. Proto Zelená kniha klade důraz

například na inovaci vybavení přístavů, propojení železničních koridorů s tzv. zelenými koridory, odstranění „zúžení“ na hlavních dopravních tazích a v neposlední řadě i na možnost nových cenových politik za účelem dosažení vyšší efektivity infrastruktury, včetně např. jízdenek s možností využití více druhů dopravy najednou. Zelená kniha počítá jak s finančními, tak i nefinančními pobídkami.

### **3.2.2 Národní úroveň**

Při modernizaci dopravní infrastruktury v České republice se přihlíží k projektu transevropských sítí a jsou využívány zdroje nabídnuté Evropskou unií. To se týká mimo jiné výstavby dálnic a modernizace železničního koridoru spojujícího Českou republiku s Německem a Rakouskem. Finanční podpora z fondů Evropské unie pro sektor dopravy v České republice je pro období 2007-2013 realizována zejména prostřednictvím Operačního programu Doprava. Operační program doprava je klíčovým rozvojovým dokumentem kohezní politiky České republiky v oblasti dopravy. OP Doprava obsahuje 7 prioritních os rozdělujících operační program na logické celky, a ty jsou dále konkretizovány prostřednictvím oblastí podpory. (Brožura OPD, ŘSD 2009). Dopravní politika České republiky na léta 2005 – 2013 je komplexním materiálem, který stanovuje strategické a koncepční cíle v oblasti dopravy a dopravních sítí. Roli řídicího orgánu pro tento operační program vykonává Ministerstvo dopravy.

Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury (dále jen „GEPARDI“) představuje strategický rámec, který má pomoci efektivně řídit rozvoj dopravní infrastruktury České republiky. Globálním cílem tohoto dokumentu je „zkvalitnit mobilitu osob a zboží tak, aby významně pomáhala přiblížit Českou republiku ekonomické úrovni hospodářsky rozvinutějších zemí Evropské unie“.

### **3.2.3 Regionální úroveň**

Základním dokumentem směřování dopravy ve Zlínském kraji je „Generel dopravy Zlínského kraje,“ který byl zastupitelstvem schválen jako výchozí a závazný dokument. Jsou v něm definovány prvky dopravní soustavy z hlediska rozvoje jednotlivých druhů doprav. Dalším důležitým materiálem je „Program rozvoje jednotného dopravního systému Zlínského kraje“, zadaným Krajským úřadem Zlínského kraje a vypracovaný společností Dopravní projektování spol. s.r.o. Ostrava.



Regionální operační program NUTS II Střední Morava je klíčový strategický dokument, který vychází z ekonomických rozvojových priorit regionu. Program je rozdělen na 4 prioritní osy, z nichž se první zaměřuje právě na oblast dopravy, především na dopravu veřejnou a bezmotorovou, ale také na dopravní dostupnost a celkově na problematiku regionální dopravní infrastruktury.



Obr. 3. Regiony soudržnosti, zdroj: ČSZO

### 3.3 Základní pojmy v oblasti veřejné dopravy

Veřejná doprava jako taková vznikla z důvodu potřeb občanů přemístit se co nejdříve a s minimálními náklady do zaměstnání, do škol, na rekreaci či cestovat jen tak za zábavou. Je to záměrná činnost spočívající v cílevědomém přemístování osob za použití dopravního prostředku. Rozlišujeme dopravu silniční, železniční, leteckou a námořní.

#### Veřejná doprava

Je doprava provozovaná za předem určených a vyhlášených přepravních a tarifních podmínek a je poskytována k uspokojování potřeb široké veřejnosti. Některé formy veřejné dopravy je možné provozovat pouze se speciální koncesí nebo licencí podle zvláštního zákona, jiné podléhají jen obecným předpisům o podnikání. Tuto lze dále dělit na silniční, drážní, leteckou, vodní a jiné dopravy.

**Silniční doprava**

Je souhrn činností, při nichž je zajišťována přeprava osob a jejich zavazadel. Měřítkem přepravní kapacity je počet přepravených osob, měřítkem výkonu jsou osobokilometry, tzn. náklady na jednu osobu na vzdálenost jednoho kilometru.

**Nákladní doprava**

Je to přeprava hmotných statků. Objem tohoto typu dopravy bývá vykazován v tunách za jednotku času. Přepravní výkon je pak měřitelný v tunokilometrech, jež představují přepravu jedné tuny nákladu na vzdálenost jednoho kilometru.

**Hromadná doprava**

Je přeprava většího množství osob nebo hmotných statků a zajišťuje uspokojení přepravních potřeb více společných uživatelů a tím přispívá k trvale udržitelnému rozvoji.

**Drážní doprava**

Je způsob dopravy, kterou definuje zákon o drahách (č.266/1994) jako cestu určenou k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných k zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.

**Linková pravidelná doprava**

Je přepravní služba, kterou je zajišťována přeprava cestujících po určených trasách, přičemž cestující mohou nastupovat a vystupovat na předem stanovených zastávkách. K přepravní službě v linkové dopravě se může vztahovat povinnost dodržovat předem stanovené jízdní řády a tarify.

**Integrovaný dopravní systém (IDS)**

Integrovaný dopravní systém znamená propojení všech dostupných druhů veřejné dopravy do jednoho celku s jednotnými přepravními podmínkami, jednotným tarifem a jednotným jízdním řádem. Účelem je dopravní koordinace jízdních řádů různých linek s návazností mezi jednotlivými spoji a garantovanými přestupními vazbami a také jednotný informační systém. V integrované dopravě dochází k odstranění neefektivností zrušením souběhů různých druhů dopravy. Koordinací jízdních řádů je možné za stejné peníze nabídnout větší rozsah provozu. Páteřním druhem dopravy by se v IDS měla stát kapacitní kolejová doprava (metro a tramvaje ve městech a železnice v regionech).

### **Inteligentní dopravní systémy (ITS)**

Jsou v podstatě programy a technologie, jejichž cílem je učinit dopravu bezpečnější a efektivnější, s menšími kongescemi na silnicích a s nižším ekologickým zatížením prostředí (Příbyl, Svítek, 2001, s. 27). Základem je projekt satelitního určování pozice „Galileo“ a další neméně významnou roli hrají varovné bezpečnostní systémy s proměnnými dopravními značkami, které informují řidiče o délkách kolon a navigují vozidla na alternativní trasy.

### **Prokazatelná ztráta**

Je podle § 19b zákona o silniční dopravě tvořena rozdílem mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů vynaložených dopravcem na plnění závazků veřejné služby a přiměřeného zisku vztahujícího se k těmto nákladům a mezi tržbami a výnosy dosaženými dopravcem při plnění závazků veřejné služby.

### **Přiměřený zisk**

Je částka, která po zdanění a po minimálním přidělu do povinných fondů nepřekračuje 1/8 ceny autobusů používaných zpravidla pro veřejnou linkovou dopravu zajišťující dopravní obslužnost plněním závazku veřejné služby a částka, která nepřekračuje podíl ceny investic souvisejících s provozováním veřejné linkové dopravy odpovídající době životnosti dle zvláštního zákona, pokud s těmito investicemi vyjádřil pro účely jejich zahrnutí do výpočtu prokazatelné ztráty souhlas příslušný dopravní úřad. Tento součet se sníží o částku celkových účetních odpisů autobusů používaných ve veřejné linkové dopravě, o částku celkových účetních odpisů investic souvisejících s provozováním veřejné linkové dopravy a o částku přiznané dotace ze státního rozpočtu na nákup nově vyrobených autobusů a dotace z rozpočtů krajů nebo rozpočtů obcí na nákup nově vyrobených autobusů.

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 4 ZLÍNSKÝ KRAJ Z POHLEDU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Dopravní obslužnost představuje významný problém z hlediska regionální politiky a podílí se výrazným způsobem na rozvojových předpokladech každého území. Základním předpokladem pro řešení dopravní obslužnosti je z pohledu regionálního rozvoje určení center na meziregionální a mikroregionální úrovni a jejich přirozené spádovosti. Podstatný je především rozdíl mezi městskými aglomeracemi a územím s tradičním osídlením. Zde je vhodná citlivá dělba mezi různými dopravci, dopravními systémy, jejich koordinace a integrace. Velmi důležitou roli zde také hraje schopnost financovat tuto službu na určité úrovni, aby přinášela zájem cestujících (Wokoun, Hájek et al., 2005, s.3). Ve zlínské aglomeraci představuje oblast dopravy jednu z priorit v návaznosti na rozvojové záměry kraje. Dlouhodobě nejvíce zanedbaná a velmi špatně financovaná je silniční síť. Teprve v nedávné době byla do blízkosti krajského města přivedena dálnice D1 a rychlostní komunikace R55. Toto je ale jen jedna část řešení problému.

### 4.1 Faktory působící na dopravní obslužnost

Kromě vlastních dopravních faktorů je zde celá řada dalších činitelů působících na dopravní obslužnost a to z pohledu geografického a regionálního. Další faktory souvisí s podmínkami ve společnosti, jejíž potřeby dopravní systém uspokojuje. Jsou to především faktory sociální, ekonomické, organizační a právní. Zlínský kraj se vyznačuje vysokým stupněm rozmanitosti reliéfu. Téměř celá oblast kraje je velmi hornatá, velkou část území tvoří horské masivy na hranici se Slovenskem. Rozptýlená a hromadná sídla komplikují organizaci dopravní obslužnosti zvláště v uvedených horských a podhorských oblastech. V praxi lze provést zejména z ekonomických důvodů dopravní spojení pouze do části sídel. Počet sídelních aglomerací je poměrně malý, mimo Zlína jsou zde jen města střední a menší velikosti, což velmi omezuje využití plně funkčního integrovaného dopravního systému. Velmi negativně se projevuje umístění větších měst na západě regionu a s tím související také umístění železničních a silničních tahů také v okrajových oblastech. Centrem regionu nevede žádná významná silniční, ani železniční trať.

Pokles průmyslu a snaha o zvýšení efektivity vedla v minulých letech ke snížení počtu spojů a celkové redukci jak osobní, tak i nákladní dopravy. Výrazně se zvýšil podíl individuální dopravy a to jak v dojížděcí do zaměstnání, tak zejména v zajišťování rekreačních a kulturních potřeb obyvatelstva. Ze sociálních charakteristik má zásadní podíl míra poptávky po veřejné dopravě. Příznivý vliv má stále ještě tradice používání veřejné

dopravy, naopak záporně působí nízká kvalita, rychlost a nevalná čistota jednotlivých spojů. Velkou averzi mají cestující zejména k železniční dopravě a to z důvodů přestupů, zastávek mimo obec, nenavazujících spojů a také velmi špatnou kvalitou železničních souprav, službami a nedostatečným nebo zcela chybějícím informačním systémem (Wokoun, Hájek et al., 2005, s.5-10).

## 4.2 Doprava

Situace v regionální dopravě sice splňuje většinu požadavků, které jsou na ni kladeny, ale úbytek cestujících nám napovídá něco jiného. Stále více se projevuje hospodářské zaostávání kraje za ostatními regiony republiky. Jednou z hlavních příčin je okrajová poloha kraje a velmi špatné dopravní napojení na strukturu evropských dopravních tras. K tomu, aby se kraj stal více konkurence schopným je důležitá dopravní dostupnost, snadné napojení na dálniční síť a lepší možnost využívání železniční dopravy. Výhledově je návrh dopravy řešen v Generelu dopravy Zlínského kraje, kde připravovaná silniční síť řeší nejen zvyšující se nároky na dopravní služby, jako jsou rychlost, pohodlí a kvalita, ale také na snižování negativních vlivů z dopravy a ochranu životního prostředí.

### 4.2.1 Silniční doprava

Zcela zásadní význam pro zlínský region bylo přivedení dálnice D1 do Hulína s jejím pokračováním na Ostravu a dále do Polska, vybudování rychlostní komunikace R55 do Otrokovic a dále v budoucnu s možností pokračování na Břeclav. Další rozestavěnou rychlostní komunikací je R49, která povede z tzv. „moravské křižovatky“ u Hulína na Zlín a dále na Slovensko a tvořila by páteřní komunikaci Zlínského kraje.

Silniční síť Zlínského kraje tvoří 2 122 km silnic I., II. a III. třídy, kde všechny km jsou téměř rovnoměrně rozděleny do všech čtyřech okresů. Dálnice D1 a rychlostní komunikace R55 jsou umístěny pouze v okresech Kroměříž a Zlín, nejvíce km silnic 1. třídy má ale okres Uherské Hradiště. Hustota silniční sítě je 0,53 km silnic na 1 km<sup>2</sup> rozlohy území. I přes nízkou hustotu silniční sítě, která je dána kopcovitým charakterem území, její rozsah odpovídá potřebám dopravní obsluhy kraje. (Zpravodaj ŘSZK, 2013)

Do evropské silniční sítě typu E jsou zařazeny pouze dvě silnice 1. třídy ve směru západ-východ a to 1/50 a 1/35. V dopravním směru sever-jih nevede v současné době žádná značená mezinárodní silnice. V budoucnosti by uvedené požadavky mohla splňovat rychlostní silnice R55.





Obr. 4. Vybraná silniční síť, zdroj: ŘSZK

V roce 2010 bylo provedeno sčítání dopravy dálniční a silniční sítě v celé České republice. Na základě tohoto sčítání jsem vypracoval přehled nejméně zatížených silnic I. třídy ve Zlínském kraji s intenzitou dopravy nad 10 tisíc vozidel za 24 hodin. V posledním sloupci je uveden počet těžkých vozidel za 24 hodin. Nejvytíženější silnicí v kraji je silnice I/49 v úseku mezi Otrokovicemi a Zlínem, kde je před dokončením 4 proudová komunikace.

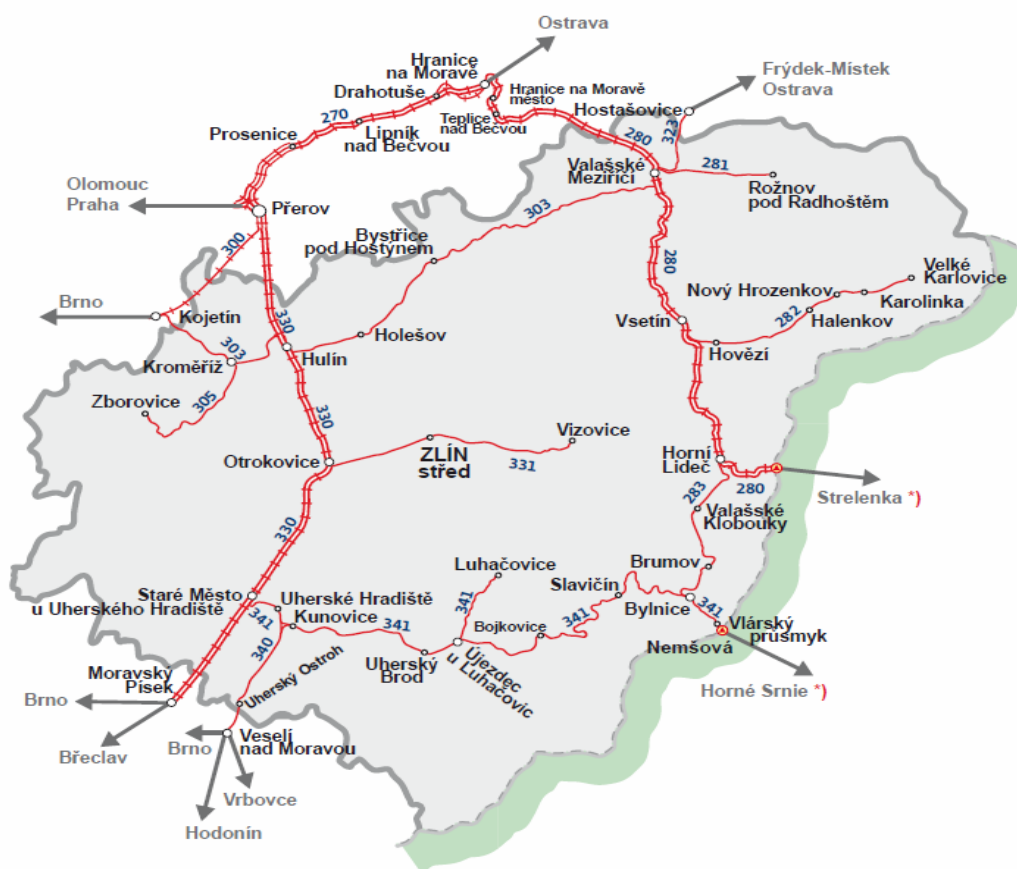
Tab. 2. Sčítání dopravy 2010, zdroj: ŘSD

Číslo silnice	Sčítání na trase za 24 hodin	Celkem vozidel	Kamiony
I/49	Zlín – Otrokovice	29 032	4 071
I/49	Zlín – Vizovice	15 457	2 442
I/55 a I/47	Otrokovice – Kroměříž	15 041	3 689
I/55	Otrokovice – Uherské Hradiště	11 843	2 976
I/50	Uherské Hradiště – Uherský Brod	10 844	2 628
I/57	Vsetín – Valašské Meziříčí	11 231	1 812
I/35	Valašské Meziříčí – Rožnov p. Rad.	14 797	1 857

#### 4.2.2 Železniční doprava

Železniční doprava patří mezi nejstarší a v minulosti nejrozšířenější druh veřejné dopravy. Z pohledu integrace se stává nedílnou součástí dopravního systému Zlínského kraje, ale její kvalita stále není na takové úrovni, aby přilákala více cestujících. Mezi rozhodující aspekty poklesu zájmu o železniční dopravu patří náklady na poskytované služby a nespokojenost s jejich kvalitou, kdy železnice významně ztratila rychlost, spolehlivost, pohodlí a flexibilitu (Generel dopravy ZK, 2004, s.54). Nicméně mezi její přednosti stále patří dostupnost, bezpečnost a možnost jejího začlenění do Integrovaných dopravních systémů.

Na území Zlínského kraje je aktuálně 358 km železničních tratí, na nichž se nachází 119 železničních stanic a zastávek. Konkurenceschopnost železnice v osobní dopravě je podmíněna zvýšením cestovní rychlosti, komfortu cestování a zaváděním systému lehké železnice a integrovaných dopravních systémů. Předpokládané rozvojové záměry tento směr sledují a významně podporují.



Obr. 5. Železniční síť Zlínského kraje, zdroj: České dráhy

V osobní železniční dopravě jsou vlakové výkony u dopravců objednávány v dálkové dopravě Ministerstvem dopravy ČR (vlaky kategorie rychlík, expres, vybrané spoje IC a EC), v regionální dopravě jednotlivými kraji (vlaky kategorie osobní vlak a spěšný vlak). Podstatná část osobní železniční dopravy je provozována ve veřejném zájmu a na úhradě nákladů osobní dopravy se podílí cestující z jízdného a dotacemi Ministerstvo dopravy ČR u dálkových vlaků a Krajské úřady u regionálních vlaků.

### **Železniční tratě na území Zlínského kraje**

#### **Kategorie Transevropské železniční sítě TEN:**

- Trať číslo 280 v úseku (Hranice na Moravě) – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – (Púchov), s vazbou na Polsko, Ostravsko a Slovensko
- trať číslo 330 (II. národní koridor) v úseku (Přerov) – Hulín – Otrokovice – Staré Město u Uherského Hradiště – (Břeclav), s vazbou na Polsko, Ostravsko, Rakousko a Slovensko

#### **Ostatní dráhy kategorie „celostátní dráha“, tratě celostátního významu:**

- trať číslo 300 v úseku (Přerov) – Chropyně – (Kojetín – Vyškov – Brno),
- trať číslo 303 v úseku Valašské Meziříčí – Hulín – Kroměříž – (Kojetín),
- trať číslo 323 v úseku Valašské Meziříčí – (Hostašovice – Ostrava),
- trať číslo 331 v úseku Otrokovice – Zlín střed

#### **Dráhy kategorie „regionální dráha“:**

- trať číslo 281 v úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm,
- trať číslo 282 v úseku Vsetín – Velké Karlovice,
- trať číslo 283 v úseku Horní Lideč – Bylnice,
- trať číslo 305 v úseku Kroměříž – Zborovice,
- trať číslo 331 v úseku Zlín střed – Vizovice,
- trať číslo 340 v úseku Uherské Hradiště – (Veselí nad Moravou – Brno),
- trať číslo 341 v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Vlárský Průsmyk – (Trenčianská Teplá ŽSR),
- trať číslo 346 v úseku Luhačovice – Újezdec u Luhačovic

Železniční stanice uvedené v závorkách jsou umístěny mimo území Zlínského kraje. (IDOS, Jízdní řády © 2013). Trať číslo 331 z Otrokovic do Vizovic je zapojena do integrovaného dopravního systému Zlínského kraje. Koncese na výstavbu trati Otrokovice

- Vizovice byla podepsána 24. září 1898 a po dokončení výstavby byl veřejný provoz této lokálky zahájen již 8. října 1899. Provoz na trati zajišťovala na účet vlastníka společnost KFNB. (Severní dráha císaře Ferdinanda). Po zestátnění KFNB v roce 1907 zajišťovala provoz společnost KKStB (c. k. Rakouské státní dráhy) a po roce 1918 pak Československé státní dráhy. Majoritní podíl akcií této trati získal koncern Baťa a 1. srpna 1931 byla přejmenována na společnost s názvem Otrokovicko-zlínsko-vizovická dráha. (Historie ZID © 2008).

#### **4.2.3 Zlínská integrovaná doprava (ZID)**

Zlínská integrovaná doprava je dopravní systém, který umožňuje cestujícím přepravu na území města Zlína a Otrokovic a také v přilehlých vnějších pásmech na jeden přepravní doklad. Do systému jsou zapojeni dopravci České dráhy, a.s., Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s.r.o. a několik spojů ČSAD, a.s. Vsetín.

Ve spojích ČD se používá jednotlivá jízdenka Zlínské integrované dopravy, která má dvě označovací pole. Označovací pole pro ČD má platnost 30 minut od označení a označovací pole pro MHD má platnost 20 minut. Celková doba platnosti jízdenky od prvního označení je 70 minut v pracovní den a 85 minut v sobotu, neděli a svátek. Tato doba je včetně času na přestup mezi vlaky ČD a spoji MHD.

Od roku 2007 je v linkové dopravě ve Zlínském kraji zavedeno vzájemné uznávání čipových karet.

#### **4.2.4 Vodní doprava**

Vodní doprava ve Zlínském kraji je provozována jen na řece Moravě a to v úseku mezi Otrokovicemi a Rohatcem. Baťův kanál neboli Průplav Otrokovice - Rohatec je historická vodní cesta vybudovaná v letech 1935–1938 v délce 52 km. Částečně vede po řece Moravě, jinak uměle vyhloubenými kanály s řadou pohyblivých jezů, 13-ti plavebními komorami a dalšími vodními stavbami. Na trase je celkem 23 mostů. Pod mosty byly vybudovány podchody pro pěší a cyklisty. V dnešní době je téměř celá vodní cesta v délce 52 km opravena a umožněna tak pravidelná i turistická vodní doprava mezi Otrokovicemi a Petrovem, případně Skalicí (Slovensko). Turisté mohou využívat 8 přístavů a 16 přístavišť. Díky stavbě slovenského přístavu Skalica se stal Baťův kanál mezinárodní vodní cestou. V úpravách vodní cesty bude pokračováno s cílem dovést ji v jižním směru až do Hodonína a na sever do Kroměříže (tzv. Hanáckých Athén). S využitím říčních

úseků Baťova kanálu, které odpovídají svými parametry provozu větších lodí, se počítá při výstavbě vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe. (Baťuv kanal © 2008).

Nedílnou součástí prodloužené cesty je i koncové přístaviště v Kroměříži. Celková délka nově prodlouženého vodního úseku bude činit 15,8 km. Projekt je zařazen jako jmenovitá stavba v harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 – 2013, schválená Usnesením vlády ČR.

#### **4.2.5 Letecká doprava**

Zlínský kraj má k dispozici jen několik regionálních civilních letišť, ale žádné není v majetku státu. Největší z nich je veřejné mezinárodní letiště v Kunovicích, kde mohou přistávat i proudová letedla a dále dvě malá neveřejná letiště v Otrokovicích a v Kroměříži. Provozovateli těchto letišť jsou soukromé společnosti a aerokluby.

V areálu nemocnice T. Bati ve Zlíně je neveřejná přistávací plocha pro helikoptéry, využívaná leteckou záchrannou službou. Nejbližším mezinárodním letišťem je Brno.

## 5 ANALÝZA STAVU DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE

Veřejnou linkovou dopravu ve Zlínském kraji jako veřejnou službu provozuje devět smluvních autobusových dopravců a dva drážní dopravci. Se všemi dopravci je uzavřena smlouva o závazku veřejné služby pro zajištění základní dopravní obslužnosti, a to na dobu určitou, do 31. 12. 2019. Dopravcům byly výkony přiděleny přímým zadáním. Výběr dopravců pro jednotlivé výkony na základě výběrových řízení se předpokládá po vypršení platnosti stávajících smluv.

Dopravci zajišťují dle možností obsluhu všech obcí Zlínského kraje v pracovních dnech, vyjma několika málo obcí i o sobotách a nedělích.

### 5.1 Linková autobusová doprava

Veřejná linková autobusová doprava je zajišťována následujícími společnostmi, které jsem seřadil dle objemu poskytovaných služeb, přeprav:

✚ **ČSAD Vsetín, a.s.** který provozuje veřejnou linkovou dopravu na celém území okresů Zlín, Vsetín a částečně v okrese Kroměříž. Dále zajišťuje dálkovou linkovou dopravu s Prahou, Brnem, Ostravou a Jeseníkem. Také provozuje městskou hromadnou dopravu ve Vsetíně a Valašském Meziříčí.

✚ **ČSAD BUS Uherské Hradiště, a.s.** zajišťuje provoz na téměř všech příměstských linkách okresu Uherské Hradiště, do Zlína a také provozuje městskou hromadnou dopravu na území Uherského Hradiště, Kunovic a Starého Města. K dálkovým linkám patří zejména Praha a Brno.

✚ **KRODOS BUS, a.s.** je kroměřížskou dopravní společností, která působí ve svém okrese, kde provozuje veřejnou linkovou dopravu a dvě dálkové linky do Prahy a Brna. Provozuje také přepravu kol svými „cyklobusy“ do oblasti Hostýnských vrchů a Chřibů.

✚ **Karel Housa – HOUSACAR.** Autobusy této společnosti zajišťují přepravu zejména ve východní části regionu kraje jsou Vsetín, Slušovice, Valašské Klobouky, Luhačovice a jeden spoj do Brna.

✚ **Dalšími přepravci** jsou ČSAD Kyjov, a.s., ČSAD Hodonín, a.s., FTL - First Transport Lines, a.s., VYDOS BUS, a.s. a VEOLIA TRANSPORT MORAVA, a.s., kteří

zajíždějí do Zlínského kraje jen několika spoji a to zejména jen do okrajových měst našeho regionu a procentuálně se podílí na přepravách Zlínského kraje jen 3,9%.

Do západní části Zlínského kraje územně spadá okres Kroměříž, Uherské Hradiště a část okresu Zlín. Zde téměř všechny přepravní služby zabezpečují společnosti KRODOS BUS, a.s., ČSAD BUS Uherské Hradiště, a.s., ČSAD Vsetín, a.s. a několika spoji také Karel Housa – HOUSACAR.

### 5.1.1 Vozový park dopravců

Dopraci ve veřejné linkové dopravě zajišťují provoz především autobusy výrobce Karosa, resp. IRISBUS v provedení Crossway, nejrůznějších typů, a SOR v různých variantách. V menší míře se uplatňují autobusy dalších výrobců. Vozový park je u většiny dopravců relativně moderní, průměrné stáří vozidel je cca 6,85 roku, což je proti republikovému průměru (14,38 let) velmi dobrý stav. Průměrné stáří vozidel u nejvýznamnějších smluvních dopravců činí:

KRODOS BUS a. s.	6,9 roku
Karel Housa – HOUSACAR	7,1 roku
ČSAD BUS Uherské Hradiště a. s.	8,1 roku
ČSAD Vsetín, a. s.	9,4 roku

Pouze dopravce ČSAD Vsetín a. s. provozuje ve větší míře dnes již zastaralé vozy KAROSA 734, ale i zde dochází k postupné obměně vozidel a ke zlepšení stavu. Vozidla v nízkopodlažním uspořádání jsou prozatím v provozu spíše výjimečně, v provozu je několik nízkopodlažních vozidel SOR BN/CN a IRISBUS CROSSWAY LE. Zajišťují provoz především na významných linkách Vsetín – Zlín, Uherské Hradiště – Zlín a na trase Otrokovice – Napajedla.

### 5.1.2 Plánování a úpravy jízdních řádů

Počet spojů v jednom dnu je rozvržen poměrně nerovnoměrně, přepravy jsou přizpůsobeny začátku a konci pracovní doby ve výrobních organizacích, ve školách a na úřadech. Rozsah dopravní obslužnosti zajišťují kraj a obce a to na základě zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících. Z hlediska rozsahu dopravní obslužnosti je dostupnost většiny obcí zajištěna v dostatečném rozsahu. Spojení je většinou zajištěno i o víkendech a svátcích. Zlínský kraj je v tomto směru hodnocen, na základě průzkumu provedeného Centrem dopravního výzkumu jako jeden z nejlepších v ČR. V pracovních dnech v podstatě vážnější problémy s rozsahem provozu a počtem spojů nevznikají. Nejhorší situace se zajištěním dopravní obslužnosti je o víkendech v oblasti Valašskokloboucka, Slavičinska a některých částech

okresu Kroměříž, kde jsou některé malé obce jako Bělov, Újezdec nebo Ublo v těchto dnech zcela odřezány od světa a bude potřebné do budoucna možnosti víkendového spojení vylepšit.

Tab. 3. Propočet požadovaných spojů, zdroj: Koved s.r.o. Zlín (ukázka z propočtové tabulky)

Počet obyvatel		Standart	Minimální počet spojů		
			prac. den	sobota	neděle
obec do	100	<b>C1</b>	4	4	4
	1 000	<b>C2</b>	6	6	6
	5 000	<b>C3</b>	12	6	6
obec nad	5 000	<b>C4</b>	36	18	18

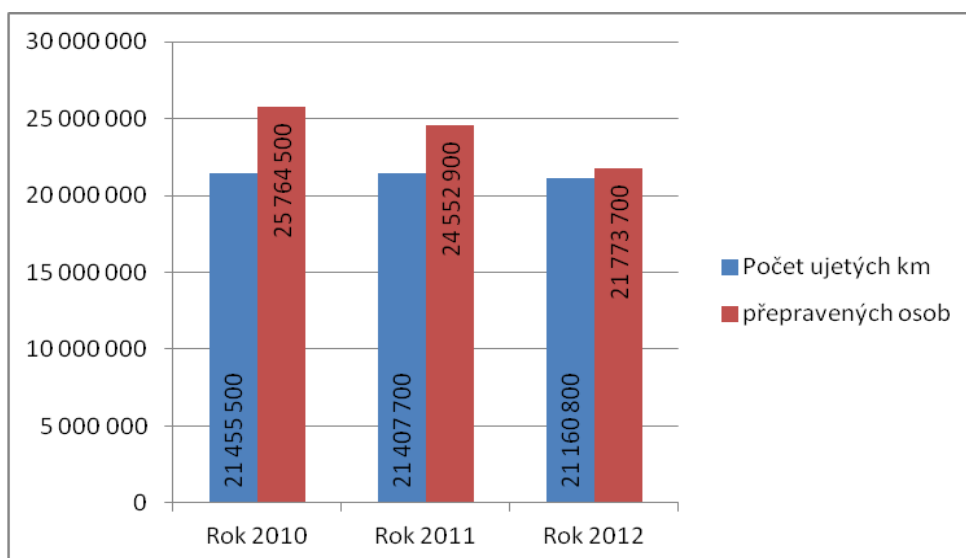
Název okresu	Název obce	Počet obyvatel	Požadovaný standart	Požadovaný počet spojů		
				Pracovní den	Sobota	Neděle
Uherské Hradiště	<b>Babice</b>	<b>1 815</b>	<b>C3</b>	12	6	6
Uherské Hradiště	<b>Bánov</b>	<b>2 121</b>	<b>C3</b>	12	6	6
Kroměříž	<b>Bařice-Velké Těšany</b>	<b>468</b>	<b>C2</b>	6	6	6
Zlín	<b>Bělov</b>	<b>291</b>	<b>C2</b>	6	6	6
Kroměříž	<b>Bezměrov</b>	<b>573</b>	<b>C2</b>	6	6	6
Uherské Hradiště	<b>Bílovice</b>	<b>1 817</b>	<b>C3</b>	12	6	6
Zlín	<b>Biskupice</b>	<b>698</b>	<b>C2</b>	6	6	6
Kroměříž	<b>Blazice</b>	<b>205</b>	<b>C2</b>	6	6	6
Zlín	<b>Bohuslavice nad Vlárí</b>	<b>389</b>	<b>C2</b>	6	6	6
Zlín	<b>Bohuslavice u Zlína</b>	<b>788</b>	<b>C2</b>	6	6	6
Uherské Hradiště	<b>Bojkovice</b>	<b>4 517</b>	<b>C3</b>	12	6	6
Uherské Hradiště	<b>Boršice</b>	<b>2 209</b>	<b>C3</b>	12	6	6
Uherské Hradiště	<b>Boršice u Blatnice</b>	<b>834</b>	<b>C2</b>	6	6	6
Kroměříž	<b>Bořenovice</b>	<b>183</b>	<b>C2</b>	6	6	6

Výše uvedená tabulka nám ukazuje požadovaný minimální počet spojů dle jednotlivých obcí v přepočtu na počet obyvatel obce. Na základě zákona o poskytování veřejných služeb ve veřejné linkové dopravě jsou obce rozděleny do čtyř kategorií podle počtu obyvatel. K tomuto ukazateli je přidělen standart, což odpovídá minimálnímu počtu spojů za den pro danou obec. Při vytváření jízdních řádů jsou k jednání vždy přizváni i zástupci obcí, starostové, se kterými se projednávají veškeré spoje z hlediska jak potřeb služeb obyvatelstvu, tak i z hlediska ekonomického. Na těchto jednáních se sjednávají i mimořádné pravidelné linky, které si obce sami financují.

Z časového hlediska máme v regionu značnou část obcí, kde zajíždí poslední autobus již po sedmnácté hodině a později se obyvatelé hromadnou linkovou dopravou již domů



nedostanou. Tahle skutečnost, spolu se zvyšujícími se náklady na dopravu a tím narůstajícími cenami jízdného má velký vliv na snížení počtu cestujících ve veřejné dopravě, jak je patrné z následujícího grafu.



Graf 3. Počty ujetých km a přepravených osob ve veřejné linkové dopravě, zdroj: vlastní

Jen za poslední tři roky se snížil počet cestujících v autobusové dopravě o 3 990 800 osob, což je pokles o více než 15% při téměř stejném počtu ujetých km. Tohle je velmi varující ukazatel. Měli bychom rychle řešit zefektivnění veřejné linkové autobusové dopravy tak, aby byla mnohem zajímavější pro většinu cestujících a zapojit všechny dotčené regionální dopravce do systému IDS, který vidím v dané situaci jako nejlepší řešení.

Konkrétní příklad a zřejmě i první město, kde došlo k transformaci HVV (Hamburger Verkehrsverbund) byl v roce 1995 Hamburk. Od té doby jsou namísto dopravců (např. Hamburger Hochbahn nebo S-Bahn/RB Schleswig-Holstein) společníky město Hamburk, země Schleswig-Holstein a Niedersachsen a okresy v okolí Hamburku. I když cílem IDS bylo již od začátku zvyšování efektivity a atraktivity hromadné dopravy, po transformaci došlo ještě k silnějšímu zaměření na získávání nových cestujících. V současné době koordinuje HVV služby 38 dopravců a jednotné jízdní doklady, garantované návaznosti a společné přepravní podmínky platí na všech zahrnutých linkách železnice, S-Bahnu, metra, regionální dráhy A-Bahnu a autobusů. Zejména díky dlouhé historii se podařilo postupně vybudovat velmi dobře provázaný systém, jemuž odpovídá i jednotný design informačních materiálů a zastávek. (Jareš, IDS, © 2007).

Úbytek pracovních příležitostí v kraji a zvýšená nezaměstnanost, která velmi postihla zejména okresy Vsetín a Kroměříž má na snižování počtu cestujících také značný podíl,

jak naznačil při osobní schůzce ekonomický náměstek společnosti KRODOS BUS, a.s. v Kroměříži pan Ing. Dostál.

Tab. 4. Srovnání provozních nákladů dopravců na území Zlínského kraje, zdroj: Koved, s.r.o.

Název dopravce	Rok 2005 (Kč/km)	Rok 2006 (Kč/km)	Rok 2007 (Kč/km)	Rok 2008 (Kč/km)	Rok 2009 (Kč/km)	Rok 2010 (Kč/km)	Rok 2011 (Kč/km)
ČSAD Hodonín, a.s.	20,87	22,74	22,30	24,93	26,35	26,31	25,49
Veolia Transport Morava, a.s.	28,93	31,11	28,61	30,44	<b>32,64</b>	32,44	32,50
ČSAD Kyjov, a.s.	26,35	26,69	26,58	28,07	27,33	26,35	28,53
ČSAD BUS Uh. Hradiště, a.s.	27,50	29,82	29,63	31,17	29,61	30,71	30,24
ČSAD Vsetín, a.s.	27,57	29,43	29,43	30,12	29,56	30,27	31,32
FTL Prostějov, a.s.	25,75	26,72	28,70	<b>32,27</b>	32,44	32,88	<b>34,49</b>
Karel Housa - HOUSACAR	28,04	28,64	27,80	25,62	24,37	25,18	27,20
KRODOS BUS, a.s.	<b>30,83</b>	<b>31,14</b>	<b>31,29</b>	31,97	32,52	<b>33,86</b>	33,39
VYDOS BUS, a.s.	26,45	28,17	26,39	26,40	27,81	29,38	30,44
<b>Celková průměrná hodnota</b>	<b>26,92</b>	<b>28,27</b>	<b>27,86</b>	<b>29,00</b>	<b>29,18</b>	<b>29,71</b>	<b>30,40</b>

Sledování provozních nákladů jednotlivých přepravců zajišťujících pravidelnou linkovou autobusovou dopravu na území Zlínského kraje patří do základních statistik. Rozdíly mezi jednotlivými přepravci jsou způsobeny zejména stářím vozového parku, přepravní trasou dle jízdních řádů a počtem zastávek. Výrazně vyznačení jsou přepravci s nejvyššími náklady na ujetý kilometr. Jak je z tabulky patrné, jsou rozdíly velmi značné, nad čímž by se měl zamyslet zejména správce rozpočtu, tedy příslušný odbor krajského úřadu. Mírně se zvyšující celkové náklady všech dopravců odpovídají ekonomickému vývoji v České republice.

V následující tabulce je srovnání hospodářských výsledků jednotlivých poskytovatelů veřejné linkové dopravy v letech 2005 až 2011, kde je nárůst ztráty mezi prvním a posledním rokem ve výši až 42%. Z ekonomického pohledu mně nejvíce zajímají přepravci s největším objemem přeprav a to ČSAD, a.s. Vsetín se ztrátou 36%, ČSAD BUS, a.s. Uherské Hradiště se ztrátou 30% a KRODOS BUS, a.s. Kroměříž se ztrátou 25%. Nejlépe hospodařící společností na území Zlínského kraje je Karel Housa – HOUSACAR, který za celé období vykazuje ztrátu jen ve výši 10%.

Tab. 5. Hospodářský výsledek v rámci závazku veřejné služby na území Zlínského kraje (náklady-tržby)

Název dopravce	Rok 2005 (Kč/km)	Rok 2006 (Kč/km)	Rok 2007 (Kč/km)	Rok 2008 (Kč/km)	Rok 2009 (Kč/km)	Rok 2010 (Kč/km)	Rok 2011 (Kč/km)
ČSAD Hodonín, a.s.	-13,82	-14,85	-16,12	-21,43	-16,04	-16,62	-21,80
Veolia Transport Morava, a.s.	-13,22	-13,49	-13,08	-14,64	-16,52	-16,01	-16,21
ČSAD Kyjov, a.s.	-12,12	-11,48	-12,14	-13,53	-13,21	-13,31	-15,35
ČSAD BUS Uh. Hradiště, a.s.	-8,55	-9,70	-10,59	-11,16	-10,82	-12,18	-12,09
ČSAD Vsetín, a.s.	-8,43	-10,42	-9,26	-10,66	-11,18	-12,02	-13,19
FTL Prostějov, a.s.	-7,07	-7,26	-9,32	-10,60	-11,98	-12,80	-14,98
Karel Housa - HOUSACAR	-8,01	-8,63	-8,06	-6,38	-7,21	-7,70	-8,86
KRODOS BUS, a.s.	-12,63	-12,50	-12,96	-13,45	-14,15	-16,60	-16,77
VYDOS BUS, a.s.	-14,06	-15,95	-10,96	-17,40	-19,06	-21,76	-23,99

Nízká zalidněnost na km<sup>2</sup> a s tím související velké přepravní vzdálenosti s poměrně malým počtem cestujících na jeden dopravní prostředek současně s povinností kraje zabezpečit základní dopravní obslužnost je důvodem relativně vysokých dotací na kompenzaci provozu. Většina spojů z okolních malých obcí není zaplněna ani z jedné třetiny, vyjma cca dvou ranních a dvou odpoledních spojů. Větší vytíženost a to také jen ve špičku pozorujeme pouze na několika trasách, jako jsou Zlín – Uherské Hradiště a zpět, Zlín – Otrokovice a zpět a Zlín – Kroměříž a zpět. Hlavním důvodem jsou stále ještě fungující výrobní společnosti v těchto lokalitách a veřejné a vzdělávací instituce v krajském městě.

### 5.1.3 Náklady hrazené Zlínským krajem

Z předcházející části je zřejmé, že pravidelná linková doprava na území Zlínského kraje není ekonomicky soběstačná. Na základě smluv o poskytování služeb s jednotlivými dopravci kraj vynakládá nemalé prostředky na udržitelnost systému.

Ještě v roce 2011 přispíval Zlínský kraj na provoz *železniční drážní dopravy* částkou 246 900 tis. Kč. K této částce byla poskytnuta dotace na provoz regionálních osobních a spěšných vlaků v rámci společné dohody Asociace krajů České republiky, vlády České republiky a Českých drah, a.s. ve výši 90 877 tis. Kč přímo z rozpočtu ČR.

Provoz *veřejné linkové dopravy* je ze strany Zlínského kraje byl v roce 2011 financován částkou ve výši 296 698 tis. Kč s tím, že tato hodnota zahrnuje příspěvek ze strany všech obcí a měst v hodnotě 41 500 tis. Kč. Pouze o dva roky později, v roce 2013 je tato částka již o 22 202 tis. Kč vyšší a dosahuje 318 910 tis. Kč. Obce se v současné době podílí na dotacích částkou 70,- Kč na každého obyvatele obce a to 10,- Kč na koordinaci systému

řízení veřejné dopravy a 60,- Kč na obyvatele jako podíl měst a obcí na zajištění dopravní obslužnosti. Od roku 2014 se uvažuje s možným zvýšením příspěvku obce na obyvatele o 30,- Kč, tj. celkem na 100,- Kč na obyvatele. Veškeré údaje včetně rozdělení na jednotlivé přepravce obsahuje následující tabulka, kde je jednoznačně vidět, kolik který dopravce dle svých výkonů obdrží jako rozdíl mezi svými náklady a tržbami.

Tab. 6. Poskytnuté dotace z Krajského rozpočtu na pravidelnou linkovou dopravu, zdroj: Koved, s.r.o.

Dopravní společnost	Dotace v roce 2011	Dotace v roce 2012		Dotace v roce 2013		
	Kč	Kč	Vývoj oproti minulému roku (%)	Kč	Vývoj oproti minulému roku (%)	Vývoj oproti základnímu roku (2011)
VEOLIA TRANSPORT MORAVA, a.s.	6 841 000	7 160 000	4,66%	7 250 000	1,26%	5,98%
ČSAD HODONÍN, a.s.	445 000	396 000	-11,01%	380 000	-4,04%	-14,61%
ČSAD KYJOV, a.s.	2 856 000	2 989 000	4,66%	3 040 000	1,71%	6,44%
ČSAD BUS UH. HRADIŠTĚ, a.s.	68 050 000	72 796 000	6,97%	73 700 000	1,24%	8,30%
ČSAD VSETÍN, a.s.	142 440 000	150 260 000	5,49%	152 150 000	1,26%	6,82%
Karel Housa - HOUSA CAR	15 071 000	16 087 000	6,74%	16 200 000	0,70%	7,49%
KRODOS BUS, a.s.	59 259 000	63 549 000	7,24%	64 350 000	1,26%	8,59%
VYDOS BUS, a.s.	586 000	607 000	3,58%	620 000	2,14%	5,80%
FTL	1 150 000	1 208 000	5,04%	1 220 000	0,99%	6,09%
<b>CELKEM</b>	<b>296 698 000</b>	<b>315 052 000</b>		<b>318 910 000</b>		

#### 5.1.4 Aktuální přestupní místa ve sledovaném území

Důležitým prvkem a také moderním trendem ve veřejné dopravě je budování dopravních terminálů, tedy důležitých uzlů, v nichž se setkávají různé druhy dopravy – železniční, veřejná linková a městská hromadná, které umožňují snadný přestup mezi sebou. Nezbytnou součástí jsou také parkovací plochy, které umožňují cestujícím přijet osobním automobilem nebo na kole a dále pokračovat veřejnou dopravou. V současné době je v provozu dopravní terminál v Otrokovicích (železnice, veřejná linková doprava, městská hromadná doprava – trolejbusy, autobusy) a připravuje se výstavba obdobných zařízení v Uherském Brodě a Bystřici pod Hostýnem. V budoucnu je proto přímo nutné vybudovat moderní dopravní terminál ve Zlíně a dále Starém Městě u Uherského Hradiště.

### Základní požadavky na přestupní terminály

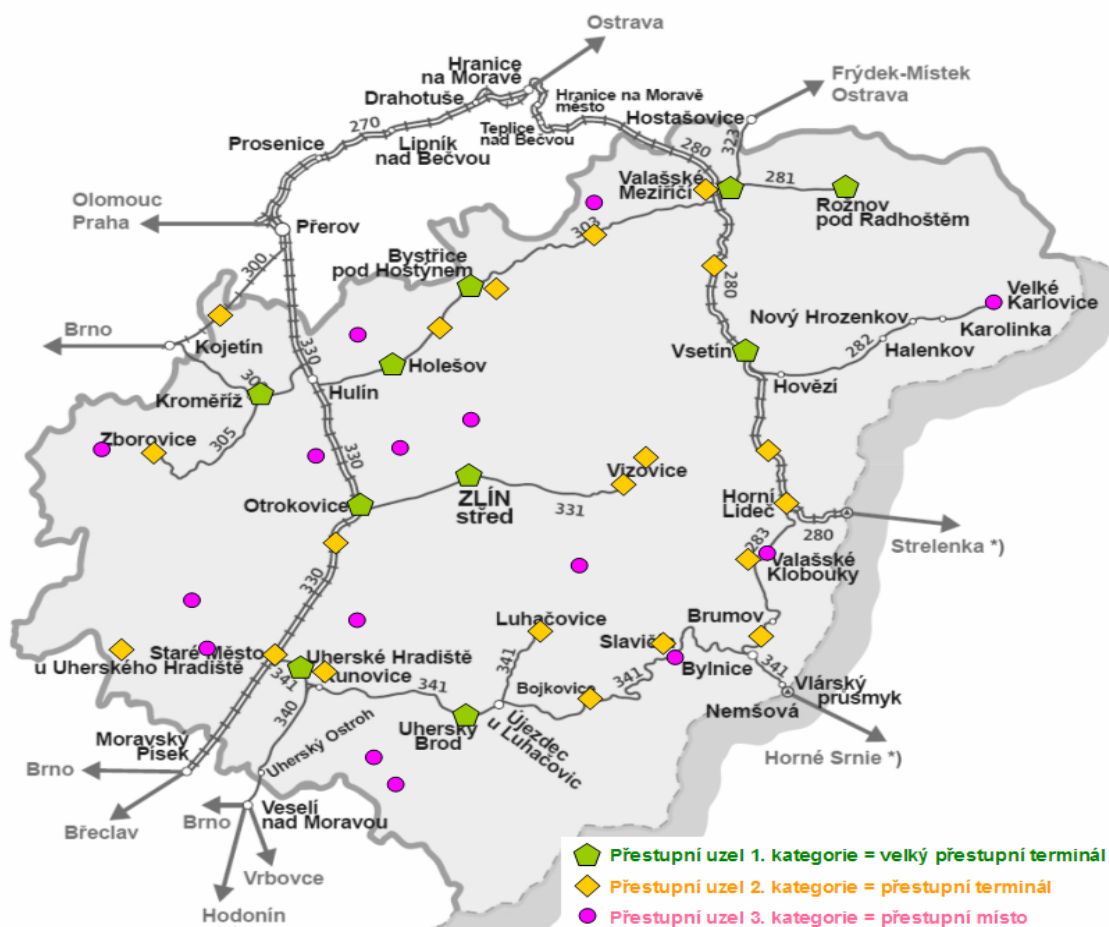
- ✚ Z hlediska vybavení zastávek je povinností dopravce ze zákona vybavit zastávku označníkem. Ten musí být dostatečně viditelný a obsahovat všechny náležitosti, především název zastávky, čísla linek, vývěsní jízdní řády, tarifní pásma.
- ✚ Pro ochranu cestujících před povětrnostními vlivy se předpokládá zřízení čekáren a přístřešků, resp. zastřešení nástupních hran pro autobusovou dopravu, aby byl umožněn krytý přestup mezi vlaky a autobusy.
- ✚ Autobusové stanoviště navazující na přednádraží prostor musí být dále řádně osvětleno, vybaveno lavičkami, automaty na jízdenky (předpokladem je umístění nového typu multifunkčního výdejního automatu ČD), koši na odpadky, veřejným telefonním automatem, poštovní schránkou a dalšími doplňky.
- ✚ Zřízení prostor veřejných toalet
- ✚ Jako další služby se předpokládá otevření informační kanceláře IDS s možností provozování některých z dopravců – autobusovým, nebo železničním, prodejny tisku, prodejny drobného občerstvení, bufetu nebo restaurace.
- ✚ Předpokládá se zřízení vizuálního informačního systému pro cestující ve formě několika panelů se zobrazením odjezdů a příjezdů spojů v prostoru železniční stanice a prostoru nástupních hran autobusů.
- ✚ Zřízení akustického informačního systému pro informování cestujících v případě mimořádností, přímá vazba na centrální dispečink.
- ✚ Umístění pevných informačních tabulí s plány autobusového stanoviště a označením nástupišť, jízdními řády, informacemi o tarifu, IDS apod.
- ✚ Umístění rozcestníku a ukazatelů městských směrových tabulí při východu z terminálu.

### Přepavní uzly - velké přestupní terminály

**Zlín** je nejdůležitější přestupní uzel v centru krajského města. Autobusy linkové přepravy uskuteční 362 spojů za pracovní den. Autobusové nádraží a železniční stanice ve Zlíně jsou využívány pro přestup mezi příměstskými autobusovými linkami navzájem a pro přestup na linky MHD a na vlakové spoje. Většina cestujících tento terminál však využívá hlavně pro dostupnost cílů cest v centru. Ani v jednom ze jmenovaných nádraží není funkční žádný informační systém, což krajské město nijak zvlášť nereprezentuje.

**Kroměříž** - jeho autobusové nádraží je umístěno před železniční stanicí a na něj směřují všechny linky příměstské autobusové dopravy, dálkové zde zastavují při průjezdu městem, ostatní zde končí. Linky MHD zde končí tři, jedná se o linky 2, 3 a 4. Ostatní linky MHD zde projíždějí. Z dopravního hlediska se jedná o optimální přestupní terminál.

**Uherské Hradiště.** Zde autobusové nádraží slouží pro přestup mezi příměstskými autobusovými linkami navzájem a pro přestup na linky MHD. Většina cestujících tento terminál však využívá hlavně pro dostupnost cílů a cest v centru města. Z autobusového nádraží je dostupná i železniční stanice Uherské Hradiště cca pěšky 12 minut. V současné době v rámci dopravce ČSAD BUS Uherské Hradiště platí tarifní dohoda o uznávání jízdních dokladů na příměstských linkách. Platí uznávání časových jízdenek v městském tarifu v obvodu MHD a v rámci akvizičních slev také uznávání jednotlivých jízdenek vydaných v městském tarifu na všech linkách příměstské autobusové dopravy dopravce ČSAD BUS Uherské Hradiště s výjimkou dálkových linek do Prahy, Brna a Zlína.



Obr. 6. Návrh umístění přestupních uzlů a jejich kategorizace, zdroj: Koved

Železniční stanice ve Starém Městě u Uherského Hradiště zajišťuje návaznost mezi železniční dopravou, zejména dálkovou a oběma systémy autobusové dopravy.

Kromě uvedených míst jsou další důležité přestupní vazby rovněž v Holešově a v souvislosti s rozvojem strategické průmyslové zóny Holešov lze očekávat nárůst významu přestupních vazeb rovněž v Hulíně (jako vhodné se jeví obnovení stanoviště autobusů Hulín, žel. st.), i když je z centra Hulína velmi vzdáleno.

### 5.1.5 Systémy související s přestupními terminály

Je-li určitý dopravní vztah kvalitně obslužen linkou příměstské železnice s dostatečně krátkým intervalem, lze přijmout taková dopravní opatření, aby se řádově zvýšila atraktivita stanice kolejové dopravy zvětšením její dostupnosti formou zřízení záchytných parkovišť *Park and Ride (P+R)*. Výsledkem je, že z širokého okolí může cestující ke stanici dojet vlastním vozem, kde jej zaparkuje a odtud pokračuje dále vlakem k cíli své cesty. Tarifní integrace mezi parkovným na takovém parkovišti a jízdným na veřejnou dopravu pak zvýší oblibu tohoto systému, zejména tam, kde se na radiální trase podél železnice často vyskytují dopravní zácpy, nebo kde se v centrech měst nedá vhodně zaparkovat. Obdobně lze v objektu stanice zrealizovat místo pro bezpečné uložení kol, systém *Bike and Ride (B+R)*, což opět zvýší dostupnost stanice, zejména v terénně méně členitých lokalitách, jako jsou Otrokovice, Uhersko Hradištsko a Kroměřížsko. Výhodou tohoto systému je možnost dosáhnout velmi významného snížení negativních vlivů na životní prostředí, neboť jízdní kolo nabízí na krátké vzdálenosti (do 8 km) velmi výhodnou alternativu k osobnímu automobilu. Pro dobré fungování tohoto systému je však nutné vypracovat systém úschovy jízdních kol.

### 5.1.6 Faktory ovlivňující poptávku po veřejné dopravě

Nejvíce ovlivňuje poptávku nedostatek spojů z jednotlivých obcí a levné, nebo bezplatné parkování na záchytných parkovištích a u přestupních terminálů. Na mnohých místech možnost parkování není vůbec žádná. Dalším ukazatelem je cena jízdného, ekonomická situace obyvatel a také samozřejmě spolehlivost, dostupnost a pohodlí v dopravních prostředcích. Časy, kdy jezdily přeplněné spoje a cestující byli vděční za to, že mohli nastoupit, jsou již dávno pryč. Dnes mají cestující zcela jiná měřítko. Pokud jsou již ochotni v rámci dopravního systému přestupovat, tak pouze v systému IDS s jedním tarifem, jednou jízdenkou a s co nejkratším přestupem mezi jednotlivými druhy dopravy.

### Porovnání tarifů jednotlivých dopravců

Hlavním kritériem při volbě dopravního prostředku je cena a kvalita poskytované služby. Zavedením jednotného tarifu v rámci regionální dopravy by se předešlo mnohdy velmi rozdílnému určování ceny jednotlivých dopravců. Nalezení vhodného kompromisu mezi jednotlivými tarify dopravců je však práce koordinátora veřejné dopravy.

Tab. 7. Tarifní jízdné jednotlivých dopravců na rok 2013, zdroj Koved

Obyčejné jízdné leden 2013 v Kč												
Tarifní vzdálenost	ČSAD Vsetín	ČSAD BUS UH	KRODOS BUS	HOUSACAR	ČSAD Hodonín	ČSAD Kyjov	FTL	Veolia	VYDOS	České dráhy	Průměr	Cena dle cenového věstníku
1 - 4	-	10	-	-	11	-	8	10	-	14	10	10
5 - 7	16	14	15	14	15	13	14	14	14	18	15	14
8 - 10	20	18	17	18	18	17	20	18	18	22	19	17
11 - 13	24	22	21	21	22	21	24	22	22	26	23	21
14 - 17	29	26	26	25	26	24	26	26	26	31	27	25
18 - 20	33	30	29	29	30	27	31	30	29	35	30	28
21 - 25	38	34	31	33	34	31	34	34	32	41	34	32
26 - 30	44	36	35	39	38	36	40	39	37	48	39	37
31 - 35	50	38	41	43	42	39	45	44	41	54	44	42
36 - 40	56	42	45	49	46	43	55	49	44	61	49	47

 maximální hodnota

 minimální hodnota

Jak můžeme vyčíst z předchozí tabulky, nejvyšší jízdné nabízí dopravce České dráhy a.s., ale současně nabízí několik slev, kde může cestující ušetřit minimálně 25% ze základní ceny jízdenky. Tímto se mohou stát české dráhy nejzajímavějším přepravcem s cenou nižší než všichni autobusoví přepravci. Mezi autobusovými přepravci je pro všechny tarifní vzdálenosti nejdražším ČSAD, a.s. Vsetín, který má přitom největší podíl na všech přepravách v kraji. Autobusoví dopravci již další slevy nenabízejí, pouze ČSAD, a.s. Vsetín a Karel Housa - Housacar uplatňují slevu ve výši 4% při použití čipové karty. Od konce roku 2007 je zavedeno mezi čtyřmi hlavními regionálními dopravci vzájemné uznávání čipových karet.



### 5.1.7 Nejvíce vytížené spoje

Nejsilnější proudy dopravy uvnitř regionu jsou zejména směrem k okresním městům Zlínského kraje a přepravně významné jsou zejména linky Zlín – Kroměříž, Zlín – Holešov, Zlín – Uherské Hradiště, Zlín – Uherský Brod. Ve své práci jsem se zaměřil na linky ze Zlína do Kroměříže a ze Zlína do Uherského Hradiště, i když linka Zlín – Holešov a tímto částečně souvisí.

Důležitým ukazatelem při volbě dopravního systému ze strany občana je dopravní nabídka ve formě počtu spojů. V následující tabulce jsou pro vybrané obce Zlínského kraje sledovány ukazatele dopravní nabídky ve veřejné linkové dopravě v pracovní dny, soboty a neděle a svátky.

Tab. 8. Počty spojů na vybraných linkách, zdroj: vlastní

Relace – počty spojů	Pracovní den	Sobota	Neděle
Zlín - Kroměříž	27	17	15
Kroměříž - Zlín	29	15	18
Zlín – Uherské Hradiště	43	13	14
Uherské Hradiště - Zlín	48	12	15

Dopravní nabídka z pohledu prvního a posledního času odjezdu na vybraných spojích vcelku odpovídá potřebám cestujících, nicméně na základě ankety si cestující přejí zejména v sobotu večer pozdější odjezdy z krajského města, kde hlavním důvodem jsou návštěvy kulturních a sportovních akcí.

Tab. 9. První a poslední spoj na vybraných linkách, zdroj: vlastní

Spoje	Týden	Týden	Sobota	Sobota	Neděle	Neděle
	1.spoj	poslední	1.spoj	poslední	1.spoj	poslední
Zlín - Kroměříž	4:00	21:41	5:00	17:50	5:45	18:40
Kroměříž - Zlín	4:35	22:00	7:17	20:55	7:17	22:00
Zlín – Uherské Hradiště	4:46	22:20	5:40	19:55	6:20	20:50
Uherské Hradiště - Zlín	4:05	22:05	6:00	19:00	6:00	22:05

### 5.1.8 Přepravní průzkumy vybraných autobusových linek

Dopravce provozující veřejnou linkovou autobusovou dopravu uskutečnil na vytypovaných linkách sčítání počtu cestujících na základě prodaných jízdenek z pokladen řidičů linkových autobusů. Tyto pokladny registrují všechny nástupy a výstupy cestujících i jízdenky pro bezplatnou přepravu. Jako odbavovací zařízení je používán u všech

regionálních dopravců elektronický systém pokladen pro výdej jízdenek terminál druhé generace EM 126i Mijola včetně čteček bezkontaktních čipových karet. Cílem sčítání bylo zjistit hlavní přepravní proudy cestujících na sledovaných trasách. Pro svůj výzkum jsem si vybral přímá spojení krajského města Zlín s největšími okresními městy v západní části Zlínského kraje a to Kroměříží a Uherským Hradištěm. V současnosti je přímé spojení řešeno pouze autobusy, které v přepravních špičkách nemají dostatečnou kapacitu. Z pohledu času stráveného při přepravě a ceny za ujetý úsek v korunách v porovnání veřejné linkové dopravy a individuální osobní dopravy je v příloze č. 1 vypracována srovnávací tabulka s uvedením základních destinací přeprav.

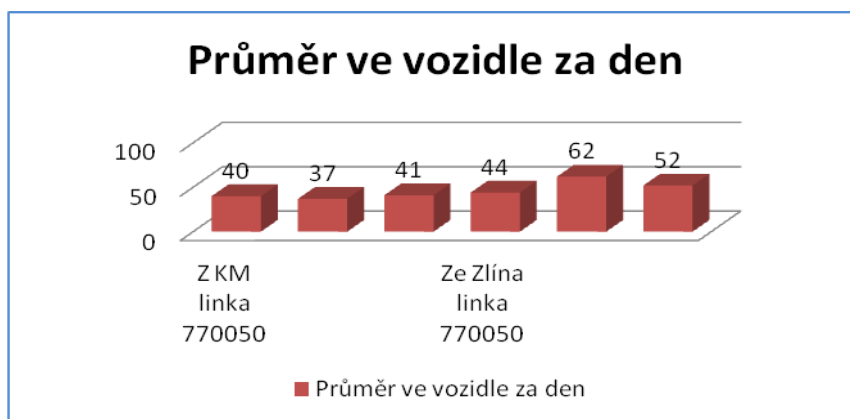
### Seznam linek, kde bylo provedeno sčítání cestujících

<b>770050</b>	Kroměříž-Tlumačov-Otrokovice-Zlín a zpět
<b>770051</b>	Kroměříž-Bělov-Otrokovice-Zlín a zpět
<b>800511</b>	Uherské Hradiště-Topolná-Zlín a zpět
<b>800521</b>	Uherské Hradiště-Březolupy-Zlín a zpět
<b>800531</b>	Uherské Hradiště-Babice-Otrokovice-Zlín a zpět

### Statistiky sčítání na linkách Zlín – Kroměříž

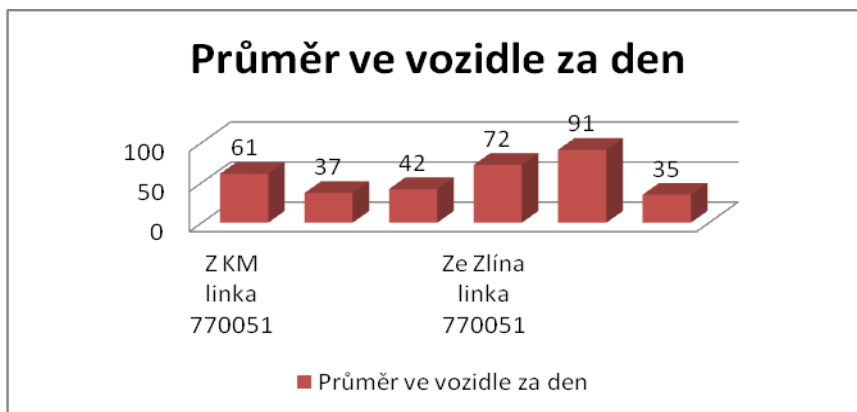
Na výše uvedených linkách bylo provedeno sčítání cestujících v období celý leden 2013 s denními výsledky zaznamenanými na pokladnách ve vozidlech dopravce. Pro účely sledování jsem si vybral jen přímé linky jedoucí ve špičce s přepravou cestujících na ranní směnu. Ve statistice jsem sledoval vytíženost vozidla v průměru za jeden den, jak ukazuje následující tabulka.

Graf 4. Průměrný počet cestujících na lince Zlín – Kroměříž přes Tlumačov, zdroj: vlastní



Druhá sledovaná linka je trasou téměř totožná, jen s rozdílem, že autobus jede po trase Bělov, Kvasice a dále již na Kroměříž. Tento spoj je vytížen více, zejména v ranních hodinách a to ve směru do Kroměříže.

Graf 5. Průměrný počet cest. na lince Zlín – Kroměříž přes Bělov, zdroj: vlastní

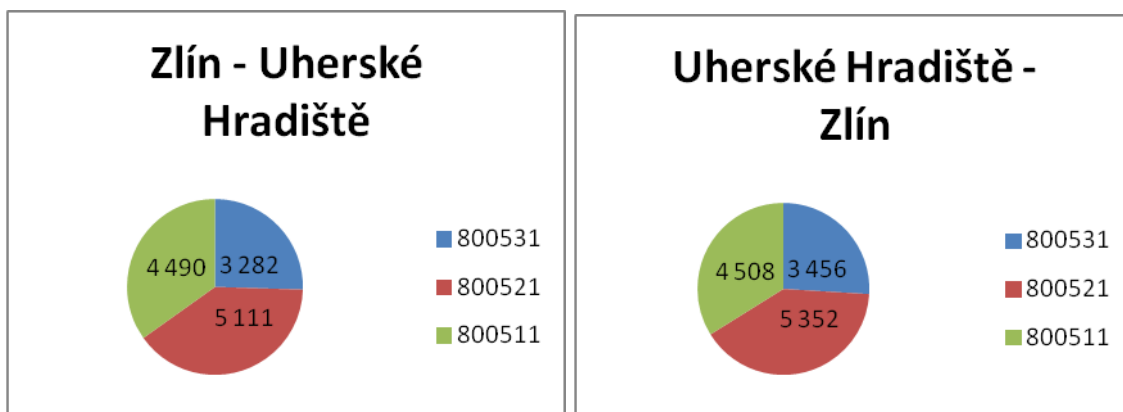


Část cestujících na uvedených linkách vysedá v Otrokovicích, ale více než dvě třetiny pokračuje do cílových stanic.

### Statistiky sčítání na linkách Zlín – Uherské Hradiště

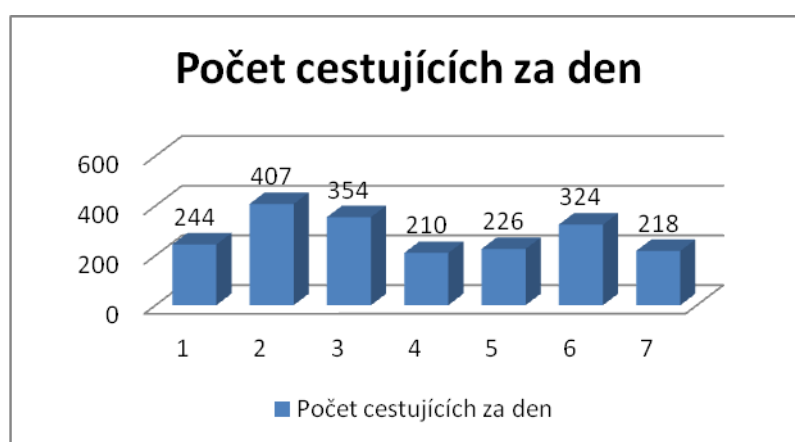
Autobusové linky mezi Zlínem a Uherským Hradištěm zabezpečují tři hlavní trasy a to přes Napajedla, Bílovice a přes Březolupy. Poslední ze jmenovaných tras je nejvytíženější, i když mohu konstatovat, že všechny a to zejména ve špičce jsou velmi dobře obsazeny. Sčítání na uvedených linkách bylo provedeno poslední týden v březnu od 25.3. do 31.3.2013. Za uvedený týden bylo na těchto linkách přepraveno v obou směrech 26 199 cestujících, mírně více ve směru do Zlína. Následující tabulky nám ukazují, jaké je rozdělení počtu cestujících za uvedený týden v každém směru.

Graf 6. Počty cestujících za týden celkem v každém směru, zdroj: vlastní



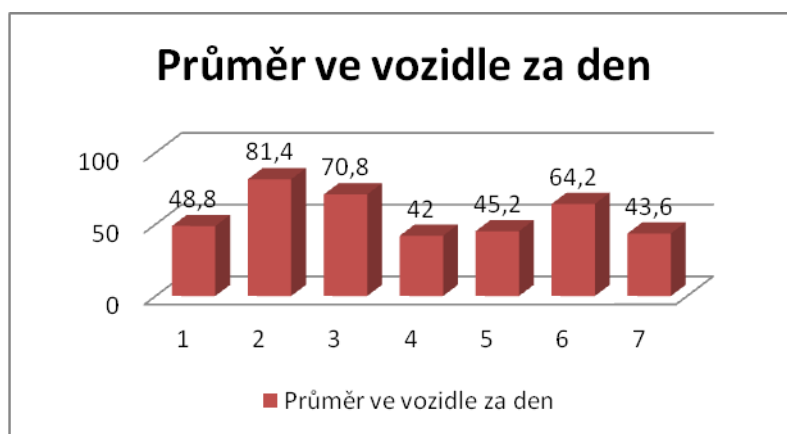
Linka přes Bílovice mají vytíženost mezi 42 a 56 cestujícími na spoj, nejvíce však v čase 14:30 ve směru na Zlín, kdy v průměru cestuje 79 cestujících. U několika ranních spojů s odjezdem z Uherského Hradiště na linkách 800511 i 800531 nejvíce cestujících vystupuje v Napajedlech, část také v Otrokovicích, do Zlína přijíždí cca 40 % cestujících. Všechny mnou sledované a uvedené spoje jsou převážně s 90 % výstupem cestujících až v cílové stanici. Jako další příklad uvedu počty cestujících na vybraných linkách z Uherského Hradiště do Zlína přes Březolupy za den.

Graf 7. Počty cestujících na linkách za den, zdroj: vlastní



Následující graf ukazuje průměrnou vytíženost jednotlivých vybraných spojů za den ve sledovaném týdnu.

Graf 8. Průměrný počet cestujících ve vozidle za den, zdroj: vlastní



Celkový průměrný počet cestujících ve vozidlech u všech ostatních sledovaných spojů se pohybuje v rozmezí od 42 do 69 osob ve vozidle za den, což se dá konstatovat, že všechny spoje v časovém rozmezí od 5:00 hodin do 18:00 hodin jezdí téměř na 100 % vytíženy a ve špičce je kapacita autobusů nedostatečná. Řešení situace uvedu v následující kapitole.

## 5.2 Železniční osobní doprava

Jelikož bych chtěl navrhnout doplnění několika spojů ve veřejné linkové dopravě, musím alespoň v krátkosti nastínit současný stav této dopravy v západní části regionu. Zlínským krajem prochází významný 2. tranzitní železniční koridor trať č. 331 Přerov – Břeclav, po kterém jsou vedeny přímé rychlíkové spoje do Prahy, Vídně, Bratislavy, Olomouce, Ostravy a dále do Varšavy. Ve stanici Otrokovice je přípojná trať č. 331 Otrokovice – Zlín, která je zařazena mezi tratě celostátního významu a je také součástí Integrovaného dopravního systému ZID. Je také nejvýznamnější tratí z pohledu regionální dopravy. Dalším významnou tratí je trať č. 280 Hranice na Moravě-Střelná, která prochází východní částí Zlínského kraje. Tyto hlavní železniční tahy jsou vzájemně propojeny v severní části kraje tratí č. 303 Kojetín-Valašské Meziříčí s pokračováním západním směrem na Brno a severovýchodním směrem na Ostravu. V jižní části kraje tvoří propojení hlavních železničních tahů trať 341 Staré Město-Vlárský průsmyk s odpojením tratě 340 Uherské Hradiště-Brno.

Jediný přímý rychlíkový spoj do hlavního města Prahy je spoj č. Ex 590 “Zlínský expres“, který vyjíždí vždy ráno 5.10 z vlakového nádraží Zlín – střed. Jiné dálkové tratě jsou dostupné pouze z Otrokovic. Železniční spojení krajského města Zlína s ostatními okresními městy Zlínského kraje je v současné době velmi nevýhodné, většinou se musí 2x až 3x přestupovat a spoje mnohdy na sebe ani dále nenavazují. I cestování do velmi blízkých okresních měst jako jsou Kroměříž a Uherské Hradiště vyžaduje přestupy v Otrokovících, Hulíně, resp. ve Starém Městě.

### 5.2.1 Vozový park železničních dopravců

Aktuální vozový park osobní drážní dopravy je v majetku ČD, a.s. Vyznačuje se poměrně vysokou zastaralostí a téměř žádnou údržbou. V období od roku 1989 do roku 2005 se na Českých drahách, a.s., prakticky zastavila přirozená obměna vozidel pro oblast osobní dopravy. Při porovnávání jednotlivých segmentů vozidlového parku ČD, a.s., je v současnosti nejhorší situace v oblasti osobních vozů pro vnitrostátní přepravu, kde značná část vozového parku je stará 30 a více let, prakticky bez větších rekonstrukcí či modernizací, které by zásadním způsobem zlepšily jejich kvalitativní parametry. V roce 2003 sice byly zahájeny investice do vozového parku prostřednictvím společnosti EUROFIMA a v roce 2005 bylo financování rozšířeno o prostředky ze státního programu, ale objem realizovaných investic průměrnou zastaralost vozidlového parku výrazně

neovlivnil. Tento nepříznivý trend se podařilo zbrzdít teprve v posledním období, především vlivem poměrně rozsáhlých modernizačních aktivit v segmentu motorových jednotek pro regionální dopravu. (Program rozvoje jednotného dopravního systému Zlínského kraje, 2011, s.72).

### **Hnací vozidla závislá a elektrické jednotky**

Pro zajištění provozu osobních vlaků na tratích 280 a 330 jsou k dispozici lokomotivy řady 163 (3kV=) a 362 (dvou systémové), a to celkem pouze 3 kusy. S ohledem na dodržení brzdících procent je na trati 330 u většiny vlaků vedených řadou 163/362 omezena maximální rychlost na 115 km/hod. Pro vedení osobních vlaků na trati 280 jsou k dispozici stejnosměrné jednotky řady 460 v počtu 6 kusů.

### **Hnací vozidla nezávislá, motorové vozy a jednotky**

Nejrozšířenějším vozidlem pro vedení osobních vlaků na tratích 281, 282, 283, 303, 305 a 331 je motorový vůz řady 810 a jeho modernizovaná podoba 814/914. Část vlaků na trati 303 je vedena motorovými vozy řady 842. Na tratích 340 a 341 zajišťují provoz většiny osobních a spěšných vlaků modernizované motorové vozy řady 854 z DKV Brno a některé spoje jsou vedeny motorovými lokomotivami řady 754 rovněž z DKV Brno. V rámci obnovy vozového parku je uvažováno v letech 2013-2015 s nasazením dvoudílných nízkopodlažních motorových jednotek polského výrobce PESA Bydgoszcz (řada SA 134; zejména trať 303, částečně 330/331). Vlaky Pesa s označením DMU 120, s délkou necelých 44 metrů a šířce 290 centimetrů, dosáhnou rychlosti až 120 kilometrů za hodinu. Do České republiky bude v letošním roce přivezeno 31 souprav uvedených vlaků.



Obr. 7. Nový vlak Pesa s označením DMU 120, zdroj: Desing magazin

### **Osobní vozy**

Většinu vozového parku představují na trati 330 osobní vozy řad Bdt a Bdtm. Na vedlejších tratích dominují vozy řady 010 doplněné řadou 012 a 015. Tyto vozy mají většinou koženková sedadla a jejich stav odpovídá datu výroby tj. létům 1974-1983.

#### **5.2.2 Navrhované řešení „Rychlé linky“**

Zavedením systému rychlých linek zajišťujících přímá spojení mezi významnými centry kraje jako jsou okresní města Kroměříž a Uherské Hradiště by mohl být vyřešen problém s přetíženými spoji linkové autobusové dopravy. Nasazením vlakových souprav Pesa na nově vytvořené železniční linky a jejich zapojením do systému integrované dopravy lze velmi efektivně vyřešit kvalitu, rychlost a pohodlí cestujících a s velkou pravděpodobností i přilákat spoustu nových pasažérů, kteří doposud odmítali zastaralou železniční přepravu ve špinavých a nepohodlných vlacích. Nové vlakové soupravy Pesa DMU 120 nabídnou moderní klimatizovaný interiér pro přibližně 120 sedících cestujících. V soupravě bude také univerzální prostor pro přepravu velkých zavazadel, jako jsou kočárky nebo jízdní kola. Samozřejmostí bude vybavení pro vozíčkáře včetně bezbariérové toalety s uzavřeným systémem nebo moderní audiovizuální vnější a vnitřní informační systém zvyšující komfort pro cestující. (Desing magazin, 2011).

Z hlediska optimálního využití zavedení spojů během pracovních i víkendových dní se jeví jako nejvhodnější řešení ve formě periodické dopravy ve dvouhodinovém nebo ve špičkách v hodinovém taktu. V případě oprávněných přepravních potřeb, jako je návaznost na další spoje z uvedených okresních měst může být tolerováno zavádění posunutí časové polohy určitého spoje nebo spojů o řádově jednotky minut. Možné je i zavádění účelových spojů jako je požadavek návozu školáků na vyučování s příjezdem do určité stanice v časové poloze, která se řádově liší od pravidelného příjezdu spojů, nebo závoz zaměstnanců do významné regionální firmy. V první fázi zavedení nových linek by se jednalo o následující dvě základní relace. (Program rozvoje jednotného dopravního systému Zlínského kraje, 2011, s. 62).

- R1 – Zlín střed – Otrokovice – Hulín – Kroměříž
- R2 – Zlín střed – Otrokovice – Staré Město – Uherské Hradiště

#### **Linka R1**

Kategorie spojů: spěšný vlak

Objednává: Zlínský kraj

Trakce: střednědobý výhled – nezávislá v celém úseku

Dlouhodobý výhled – závislá v celém úseku

Rozsah dopravy:

- střednědobý výhled – předpoklad dvouhodinového taktu, ve špičkách pracovních dní posílení na jednohodinový takt
- dlouhodobý výhled – jednotlivé spoje v dlouhodobém výhledu budou provozovány rychlíky Zlín – Kroměříž – Brno, které bude tato linka doplňovat ve vybraných částech dne
- nutnou podmínkou pro dlouhodobý výhled je plánované uskutečnění elektrifikace tratě 331 a tratě 303 v úseku Kojetín – Kroměříž – Hulín

Pro názornou ukázkou přikládám následující tabulku s předpokládaným jízdním řádem uvedeného spoje.

Tab. 10. R1 – Zlín střed – Otrokovice – Hulín – Kroměříž, zdroj: Koved

Linka R 1 Zlín - Kroměříž																
	Sp 101	Sp 103	Sp 105	Sp 106	Sp 107	Sp 111	Sp 113	Sp 115	Sp 117	Sp 119	Sp 121	Sp 123	Sp 125	Sp 127	Sp 129	Sp 131
	denně	X	denně	X	denně	X	denně	X	denně	X	denně	X	denně	X	denně	X
Zlín střed odj.	5:04	6:04	7:04	8:04	9:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04
Zlín Přítčné	5:07	6:07	7:07	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07
Otrokovice	5:20	6:20	7:20	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20
Hulín	5:35	6:35	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35
Kroměříž příj.	5:41	6:41	7:41	8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41
	Sp 100	Sp 102	Sp 104	Sp 106	Sp 108	Sp 110	Sp 112	Sp 114	Sp 116	Sp 118	Sp 120	Sp 122	Sp 124	Sp 126	Sp 128	Sp 130
	denně	X	denně	X	denně	X	denně	X	denně	X	denně	X	denně	X	denně	X
Kroměříž odj.	4:26	5:26	6:26	7:26	8:26	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26
Hulín	4:32	5:32	6:32	7:32	8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32
Otrokovice	4:45	5:45	6:45	7:45	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45
Zlín Přítčné	4:57	5:57	6:57	7:57	8:57	9:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57
Zlín střed příj.	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00

## Linka R2

Kategorie spojů: spěšný vlak

Objednává: Zlínský kraj

Trakce: nezávislá v celém úseku

Rozsah dopravy:

- střednědobý výhled – dvouhodinový takt, ve špičkách pracovních dní posílení na jednohodinový takt



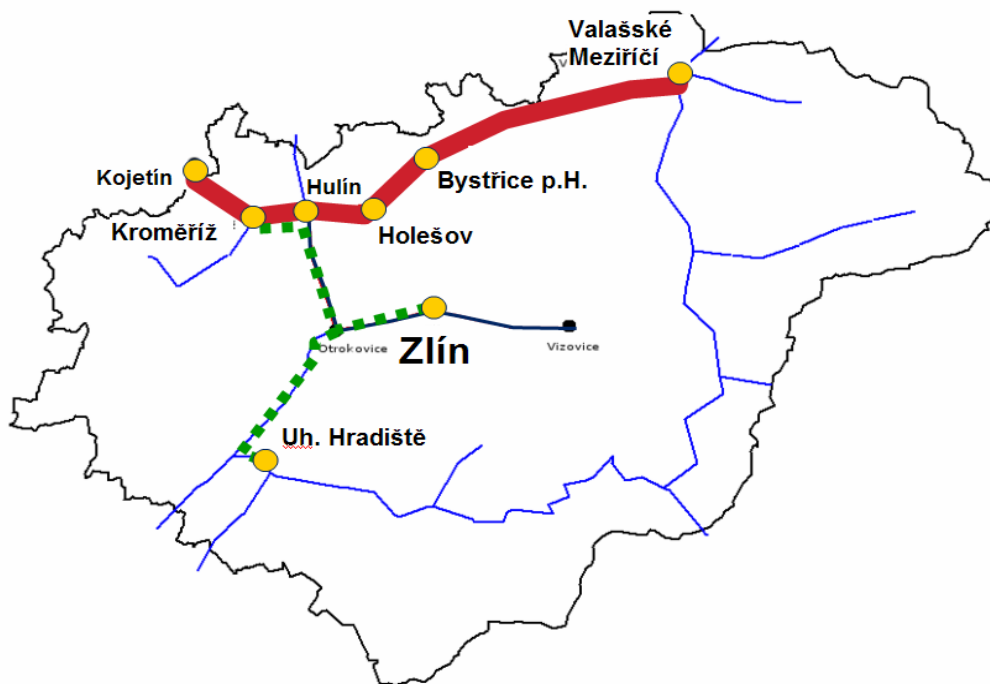
- dlouhodobý výhled – předpoklad dvouhodinového taktu, ve špičkách pracovních dní posílení na jednohodinový takt ve stanici Uherské Hradiště bude navazovat linka spěšných vlaků Uherské Hradiště – Brno

Tab. 11. R2 – Zlín střed – Otrokovice – Staré Město – Uherské Hradiště, zdroj: Koved

Linka R 2 Zlín - Uherské Hradiště																
	Sp 201	Sp 203	Sp 205	Sp 207	Sp 209	Sp 211	Sp 213	Sp 215	Sp 217	Sp 219	Sp 221	Sp 223	Sp 225	Sp 227	Sp 229	Sp 231
	X	denně	X	denně	X	denně	X	denně	X	denně	X	denně	X	denně	X	denně
Zlín střed odl.	5:04	6:04	7:04	8:04	9:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04
Zlín Přítné	5:07	6:07	7:07	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07
Otrokovice	5:20	6:20	7:20	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20
Staré Město	5:33	6:33	7:33	8:33	9:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33	20:33
Uherské Hradiště p.	5:39	6:39	7:39	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	20:39
	Sp 200	Sp 202	Sp 204	Sp 206	Sp 208	Sp 210	Sp 212	Sp 214	Sp 216	Sp 218	Sp 220	Sp 222	Sp 224	Sp 226	Sp 228	Sp 230
	X	denně	X	denně	X	denně	X	denně	X	denně	X	denně	X	denně	X	denně
Uherské Hradiště o.	4:24	5:24	6:24	7:24	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24
Staré Město	4:30	5:30	6:30	7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30
Otrokovice	4:45	5:45	6:45	7:45	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45
Zlín Přítné	4:57	5:57	6:57	7:57	8:57	9:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57
Zlín střed příj.	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00

Uvedené spoje je možno ještě doplnit s odjezdy i do pozdějších večerních hodin, vše však záleží na obsazenosti spojů cestujícími.

Zavedením těchto rychlých linek se zkrátí přepravní čas do cílové destinace Kroměříž ze stávajících 60 minut na 35 minut, bude dále možné zrušit některé autobusové linky, vedoucí přes Hulín, které jsou souběžné s trasou železnice.



Obr. 8. Schéma navrhaných rychlých linek, zdroj: Koved

Do destinace Uherské Hradiště, kde je počet autobusových linek téměř dva krát vyšší a stále je nutno posilovat ve špičce několik spojů je zavedení rychlých linek ještě mnohem výhodnější. Na souběžné lince přes Staré město a Babice se přepravní čas zkrátí z 50 minut na 36 minut a je velký předpoklad, že na železniční spoj přejde i cca jedna třetina cestujících z linky přes Bílovice a téměř polovina cestujících z linky přes Březolupy, kteří cestují přímo do krajského města. Tady vidím úsporu několika spojů denně. Výhodou by mohl být i přestup na MHD, která je součástí Zlínského integrovaného systému, do kterého budou po rozšíření ZID tyto linky začleněny. Cestující, kteří pravidelně dojíždí ráno třemi spoji z Uherského Hradiště do Napajedel bohužel tuto rychlou linku nevyužijí, a to ze dvou důvodů. Železniční stanice v Napajedlech je velmi vzdálena od výrobního závodu Fatra, kde tito cestující vystupují a také se z počátku nepředpokládá zastávka v tomto městě. Obdobné to je i ve stanici Huštěnovice. Uvedené linkové autobusy ale nemusí dále pokračovat do Zlína, ale mohou se vrátit zpět do Uherského Hradiště, nebo ukončit spoj na terminálu v Otrokovicích, kde by mohli zajistit např. svoz osob z nejbližších vesnic do Otrokovic a teprve potom se vrátit zpět do Uherského Hradiště. V budoucnu by mohl být rozšířen počet rychlých linek a to zejména na středně dlouhých trasách jako jsou například Kojetín - Kroměříž – Hulín – Valašské Meziříčí, Uherské Hradiště / Bojkovice – Brno a Rožnov p. Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín.

### 5.2.3 Spojovací linky

Spojovací linky jsou navazujícím druhem osobní linkové dopravy, které zajišťují pravidelné spojení mezi páteřními linkami s ostatními městy okresů. S ohledem na potřeby obyvatel Zlínského kraje zajišťují i některé vazby se sousedními kraji. V konečném stavu bych doporučoval provozovat následující systém spojovacích linek, které budou tvořit doplněk rychlým linkám, kde je předpoklad vedení spojů během pracovních dní ve formě periodické dopravy. Jako příklad uvedu několik spojovacích linek ve sledovaném území regionu.

#### **Linka S 1**

Relace: Valašské Meziříčí – Bystřice p. H. – Hulín – Kroměříž – Kojetín

Kategorie spojů: osobní vlaky

Objednává: Zlínský kraj

Trakce: nezávislá v celém úseku

Rozsah dopravy: dvouhodinový takt

Linka bude mít návaznost na spoje linky R1 ve stanici Hulín, dále na vlaky směr Otrokovice a Přerov, přípoje ve stanici Holešov budou navazovat na autobusy ve směru Fryšták a Zlín.

Pro zajištění návazností v železničních stanicích Valašské Meziříčí a Hulín chybí v současnosti 3 minuty a situace musí být řešena za cenu rozvázání přípojů nebo projetí vybraných nácestných zastávek. Zlepšení situace by mělo přinést nasazení čtyř nových motorových jednotek výrobce PESA DMU 120, které přinese úsporu jízdních časů.

### **Linka S 2**

Relace: Staré Město – Uherské Hradiště – Bojkovice město - Bylnice (Vlárský průsmyk)

Kategorie spojů: osobní vlaky

Objednává: Zlínský kraj

Trakce: nezávislá

Rozsah dopravy: dvouhodinový takt, v úseku Bylnice – Vlárský průsmyk jednotlivé spoje

Linka bude mít návaznost na spoje linky R2 ve stanici Uherské Hradiště, ve stanici Uherský Brod (případně Újezdec u Luhačovic) budou přípoje vlakem směrem do Luhačovic, ve stanici Uherský Brod je předpoklad návaznosti na regionální autobusové linky, ve stanici Bojkovice je předpoklad vedení návazných autobusových linek zejména směrem na Žitkovou a Komňu.

Mezi spojovací linky budou v systému zařazeny i linky autobusové dopravy, kde se předpokládá zařadit všechny relace, které jsou provozovány v závazku veřejné služby.

#### **5.2.4 Napájecí linky**

Jedná se o zbývající autobusové linky ve Zlínském kraji. Jde zejména o linky, které zajišťují svoz občanů z menších obcí do pověřených a střediskových obcí a přeprava na nich dosahuje méně než 500 osob za den.

Napájecí linky zajišťují doplňkové spojení z měst a obcí, tedy bodů přestupu v rámci kraje směrem k rychlým a spojovacím linkám. V cílovém stavu bych doporučil provozovat následující systém napájecích linek, které budou tvořit doplněk rychlým a spojovacím linkám. Předpokládám zavedení pouze jednotlivých spojů během dne bez pravidelného časového rozestupu. V případě požadavku vedení pátečních nebo spojovacích linek v taktu, je možné také zavést na napájecích linkách dle potřeby periodickou dopravu. Napájecí linky by měly obsáhnout veškerou dopravu ze všech obcí, ale pouze v rozsahu stanovém v

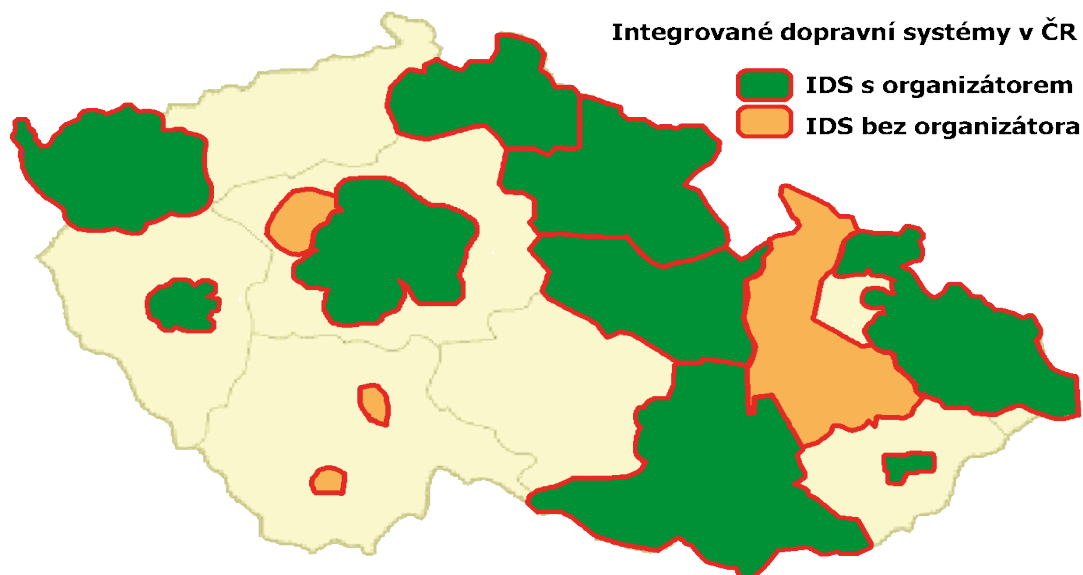
„Doporučení četnosti spojů veřejné dopravy ve Zlínském kraji“. (Plán dopravní obslužnosti území pro Zlínský kraj, 2012, s. 11-12).

### 5.3 Integrované dopravní systémy

Počátky integrované dopravy sahají k 60. letům minulého století, kdy západní Evropa, především Německo, poznala potřebu hromadnou dopravu zatraktivnit. Hlavním důvodem pro vznik integrované dopravy byla velmi rychle rostoucí individuální automobilová doprava, která převážně ve větších městech začíná jejich obyvatele obtěžovat nejenom hlukem a výfukovými zplodinami, ale i zmenšením prostoru vyhrazenému pěším. Je jasné, že většina měst není schopna zvýšený zájem o využití komunikací v centrech zvládnout. Zvláště proto, že jsou většinou tvořena historickými památkami a řada z nich má svůj původ již ve středověku při svém budování. Nelze tedy komunikační tepny center měst nijak rozšířit a historické budovy nějak posunout. Tedy hlavním důvodem je uvolnit prostor v centru měst a dát opět trochu svobody v pohybu obyvatelům a návštěvníkům. Centrum zahlcené kolonami popojíždějících automobilů výrazně zhoršuje kvalitu ovzduší a životního prostředí jako celku. Hlavní úlohu dopravy musí tedy převzít hromadná doprava. Možná by někoho mohlo napadnout, že hromadná doprava v městech přece existovala i předtím. To je jistě pravda, ale nebyla na takové úrovni, aby osoby zvyklé na komfort vlastního vozu a časové úspory dokázala přesvědčit, aby ji využívali. Navíc ten, kdo byl závislý hromadnou dopravu využít při své cestě do centra města například do zaměstnání z nějaké vzdálenější oblasti, musel častokrát využít služeb různých dopravců s různými podmínkami, leckdy s nenavazujícím jízdním řádem. Zájem přepravců byl převážně jen o atraktivní linky a časy a toto v celkovém důsledku znamenalo úplné nabourání celé sítě hromadné dopravy a další výrazný pokles v počtu cestujících. Toto se mělo změnit. Hromadná doprava měla přesvědčit své budoucí uživatele o tom, že je pohodlná, relativně rychlá, všechny spoje mají nějakou strukturu a návaznost, a tarifní podmínky jsou stejné a jednoduché. Tak vznikla první myšlenka k založení integrovaného dopravního systému.

Hlavním záměrem bylo propojení pokud možno všech druhů dopravy na určitém území, jako je město s aglomerací a blízkým okolím, popř. více takovýchto měst do jednoho funkčního celku s jednotnými tarifními podmínkami, koordinací jízdních řádů a jednotným informačním systémem. K tomuto bylo zapotřebí dodržet rovné podmínky všem zúčastněným dopravcům a ustanovit funkci koordinátora takového dopravního systému.

Bylo také velmi důležité přesvědčit všechny zúčastněné, že ne rivalita a konkurenční boj, ale pouze spolupráce mezi všemi zúčastněnými dopravci může vést ke kýženému efektu.



Obr. 9. Integrované dopravní systémy v ČR, zdroj: ČAOVD

Dá se tedy konstatovat, že kvalitně vypracovaný integrovaný dopravní systém pomůže jak v regionech, tak i v celých oblastech a zemích k omezení dopravy zejména soukromých osobních vozidel obsazených často jen jedním pasažérem a tím i snížením exhalací ve městech a také ke zkrácení přepravních časů a zlevnění přeprav. Toto vše zajišťuje spokojenost cestujících a má také příznivý dopad na ekologii.

### 5.3.1 Zlínská Integrovaná doprava (ZID)

Zlínská integrovaná doprava je dopravní systém, který umožňuje cestujícím přepravu na území města Zlína a v přilehlých vnějších pásmech na jeden přepravní doklad. Do systému jsou zapojeni následující dopravci. České dráhy, a.s. a Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s.r.o. a také několika spoji ČSAD, a.s. Vsetín a Karel Housa – Housacar. ZID je rozdělena do pěti tarifních pásem označených A, B, C, D, E, přičemž samotné město Zlín je zařazeno do tarifního pásma A.

Okolní obce do pásma B a C, které zahrnuje město Otrokovice. V opačném směru jsou pásma D a E, která zahrnují trať na Vizovice. V systému integrované dopravy lze cestovat na jeden jízdní doklad.

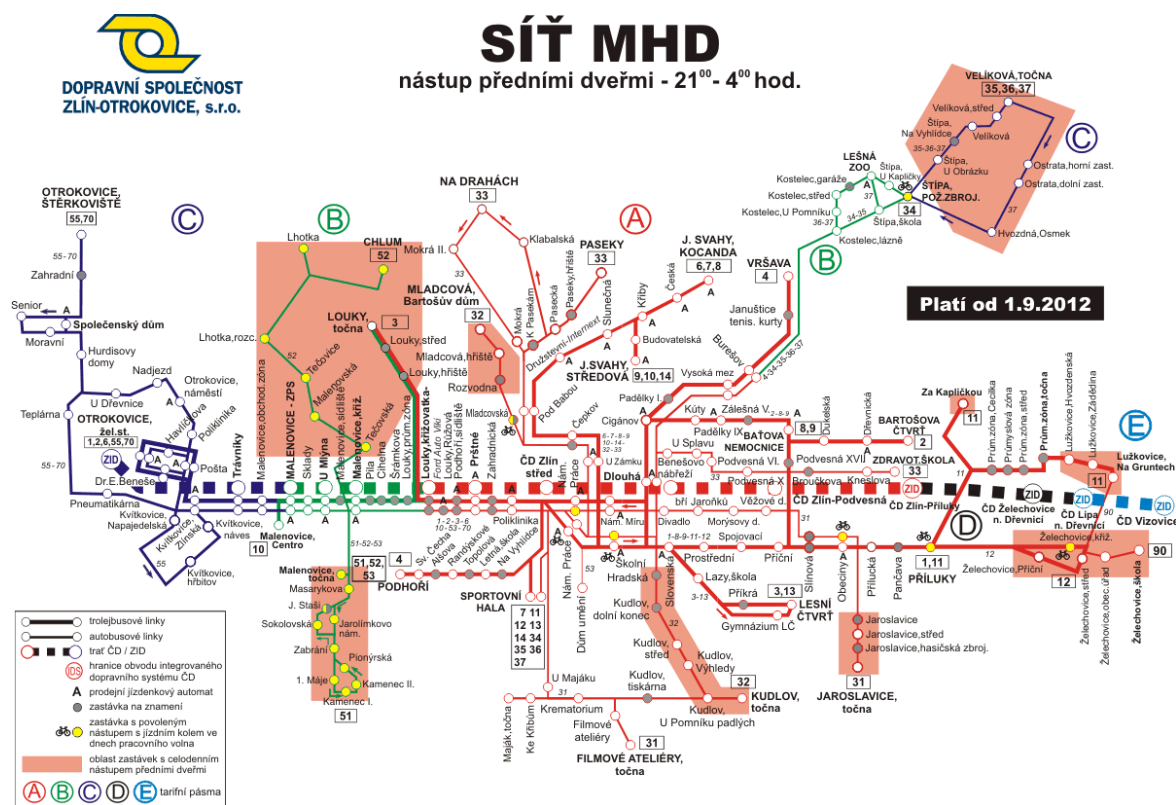
Rozsah tarifních pásem ČD v ZID:

- „A“ platí od zastávky ČD Zlín-Přiluky do zastávky Zlín-Louky
- „B“ platí od zastávky ČD Zlín-Louky do zastávky Otrokovice-Trávníky
- „C“ platí od zastávky ČD Zlín-Malenovice zastávka do stanice Otrokovice
- „D“ platí od zastávky ČD Zlín-Přiluky do stanice Lípa nad Dřevnicí
- „E“ platí od stanice ČD Lípa nad Dřevnicí do stanice Vizovice.

Pro dopravu v rámci ZID se používá speciální druh jízdenky pro jednotlivou jízdu, která má dvě místa pro označení a v případě přestupu se označuje jak ve vlaku, tak v prostředku MHD. V rámci MHD je tato jízdenka nepřestupní. Vlaky jsou vybaveny zařízením pro značení jízdenek. Stanovena je jednak platnost jízdenky v konkrétním dopravním prostředku od doby, kdy v něm byla označena (ve vlaku 30 minut, v MHD 20 minut), a také celková platnost jízdenky od jejího prvního označení (70 minut, o sobotách, nedělích a svátcích prodloužena na 85 minut). V roce 2012 byla cena obyčejné jízdenky 20 Kč a cena zlevněné 10 Kč. Na jednotlivé jízdenky se uplatňuje pouze časové omezení, pásma nehrají roli. Od května 2010 byly nastaveny ve Zlínské integrované dopravě nové tarifní podmínky a změněn systém dělení tržeb. Nová tarifní dohoda vycházela z Projektu ZID a následného projednání. Nově nastavené rozdělení zón přineslo jemnější rozdělení tarifu v oblasti měsíčních jízdenek. (ZID, ©2013).

Jak jsem již v předcházející kapitole uvedl, rozšířením páteřové železnice do Kroměříže a Uherského Hradiště a zapojením čtyř největších linkových autobusových dopravců do systému IDS Zlínského kraje by se cestování pro velké množství cestujících zatraktivnilo a další část obyvatel by přešla do uvedeného integrovaného systému. Předpokladem je samozřejmě postupné vybavování všech dopravců novými vozidly, dobudování chybějících terminálů včetně parkovacích ploch pro osobní automobily a úschovných boxů pro cyklisty a zcela nové elektronické informační systémy na zastávkách, terminálech i ve vozidlech linkových i železničních dopravců.

Na následném obrázku je schéma sítě MHD ve Zlíně včetně páteřové železnice.



Obr. 10. Celková síť MHD dopravní společnosti Zlín- Otrokovice, zdroj: DSZO

### 5.3.2 Historie MHD ve Zlíně

Ve Zlíně byl trolejbusový provoz zahájen 27. ledna roku 1944, provozovatelem trati se stala společnost Zlínská dopravní a. s., společnost vlastněná městem Zlínem. První trať tvořila jednostopý okruh na trase *Náměstí Práce – Cigánov – Nemocnice – Podvesná – Náměstí Práce*, z kterého vedly odbočky do *Lesní čtvrti* a do *Prštného*. Jezdily zde vozy švýcarsko – české výroby. Po skončení války se pokračovalo na nových úsecích. Otevřeny tak byly trasy do čtvrtí Vršava, Malenovice a Kvítkovice. Roku 1953 se otevřela dosud nejvýznamnější trať vedoucí do Otrokovic a ryze městská síť tak změnila svůj charakter. Výstavba trolejbusové sítě byla ukončena roku 1957, kdy byla zprovozněna nová trať na Podhoří. Přestože se v 60. letech plánovalo trolejbusovou síť, stejně jako v jiných městech tehdejšího Československa, zrušit, ropná krize a následné změny celou tuto koncepci odvrátily a naopak došlo k dalšímu rozvoji trolejbusů ve Zlíně. V roce 1979 následovala první změna, a to zjednosměrnění některých tratí v centru. Přelomovým dnem pro historii trolejbusů ve městě se stal 1. leden roku 1983, kdy došlo k reorganizaci linkového vedení, zároveň bylo písmenné označení předěláno na obvyklejší číselné. Roku 1985 se otevřel úsek do *Bartošovy čtvrti* a o čtyři roky později i na velké sídliště Jižní Svahy. V roce 1992

byl zřízen integrovaný dopravní systém, jehož páteří je železnice na trati 331. Zahrnuje dopravu ve Zlíně a železniční trať spojující Otrokovice, Zlín a Vizovice. Od konce 90. let zahrnuje i příměstské autobusové linky.

Na začátku 90. let se budovaly pouze krátké úseky, od roku 2000 nepřibyl žádný nový úsek, existují ale stále úvahy na další rozšiřování. Uvažuje se například o prodloužení tratě až k nádraží Zlín - střed od zastávky U Zámku, které by se mělo společně s navazujícím autobusovým nádražím při této příležitosti rekonstruovat.

### 5.3.3 Statistiky v IDS Zlín

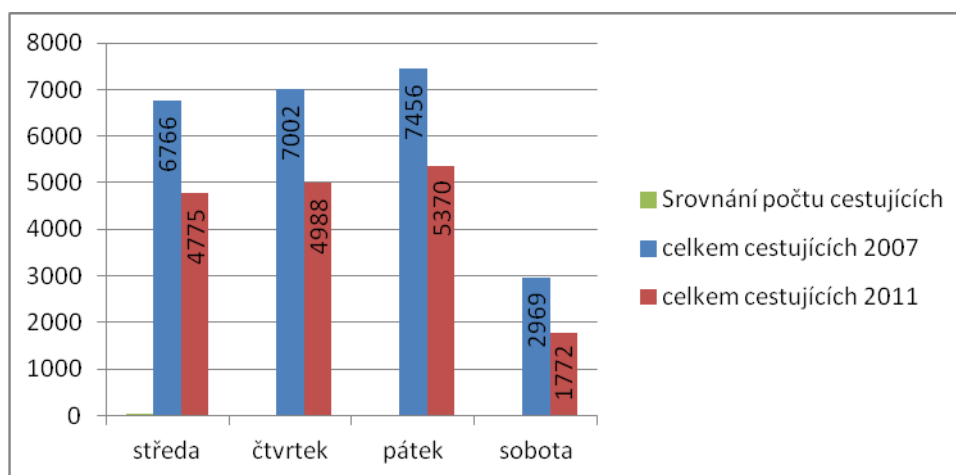
Zlínská integrovaná doprava je jednou z nejmenších v rámci celé ČR, ale svůj účel začala plnit jako jedna z prvních. Dnes již patří ke stabilním systémům v rámci kraje a cestující si bez ZID již ani nedovedou cestování představit. Velkým přínosem je její neustálé zdokonalování, rozvoj ale také jak i u jiných doprav pokles počtu cestujících. Dopravní integrace v rámci Zlínského kraje předpokládá postupné zapojení smluvních dopravců v linkové dopravě, Kroměřížských technických služeb a železniční dopravy, zvláště pak již v předchozí kapitole uvedených rychlých linek vlaků.

Průměrné počty vypravených spojů ve Zlínské Integrované dopravě						
	Celkem	Spoje	Spoje	Spoje	Spoje	Spoje
Počet linek	linky	Po-Pá	Sobota	Neděle	špička	sedlo
celkem v IDS	27	1 862	893	913	1 245	387
Vlakové linky	1	52	28	28	160	43
Metro		0	0	0	0	0
Tramvaje		0	0	0	0	0
Trolejbusy	13	1 110	644	664	632	226
Městské autobusy	11	698	221	221	452	118
Regionální autobusy	2	2	0	0	1	0

Tab. 12. Počty vypravených spojů v ZID, zdroj: vlastní

V následující tabulce je vyhodnocení počtu přepravených cestujících ve dnech středa, čtvrtek, pátek a sobota v letech 2007 a 2011. Na uvedeném srovnání je zřejmý výrazný pokles cestujících ve zlínském integrovaném dopravním systému.





Graf 9. Počty cestujících v systému ZID, zdroj: Koved

S ohledem na úspěšný rozvoj IDS v okolních krajích je třeba posoudit možnosti nastavení obdobného systému v cílovém stavu IDS na území Zlínského kraje.

Hlavním posláním IDS je vytvoření dopravního systému přepravy osob v aglomeracích jednotlivých měst popř. i v rozsahu celého kraje, který při daných ekonomických možnostech uspokojí přiměřeně optimálním způsobem přepravní potřeby obyvatel a návštěvníků daného regionu. Toto zahrnuje poskytování dostatečně kvalitní a cenově přístupné nabídky dopravního spojení potenciálním zákazníkům. Všeobecně to lze shrnout do dvou základních bodů:

- + použití společného jízdního dokladu bez ohledu na zvolený druh dopravy a dopravce (přestupní jízdenky)
- + vzájemná časová i prostorová provázanost a koordinace jednotlivých druhů dopravy.

Přínosem fungujícího integrovaného dopravního systému by mělo být udržení co nejvyššího podílu hromadné dopravy v rámci osobní přepravy, zohledňující dělbu přepravní práce mezi individuální automobilovou dopravou a hromadnou dopravou.

Do budoucna by mělo být hlavním cílem jednotlivých organizátorů veřejné dopravy zlepšování služeb ve svých integrovaných dopravních systémech a jejich vhodná propagace tak, aby úroveň přepravních výkonů veřejné dopravy neměla klesající tendenci.

Příklady z Německa jsou pro nás velkou inspirací a je velmi potřebné, dalo by se říci i nutné, přimět politickou garnituru v jednotlivých regionech k zamyšlení a následně k uskutečňování projektů jako v sousedním Německu.

## **5.4 Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o.**

Společnost Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s. r. o. „KOVED“ byla založena rozhodnutím Zastupitelstva Zlínského kraje ze dne 21. 12. 2005. V roce 2010 se společnost, v rámci své činnosti, pro kterou byla zřízena, zaměřila na koordinaci veřejné dopravy na území Zlínského kraje a řešení připomínek obcí a občanů k jízdám řádům. Při realizaci investičních akcí na dopravní infrastrukturu Zlínského kraje se společnost podílela na projednání vedení náhradních tras linek veřejné dopravy v případě úplných uzavírek komunikací a na organizaci náhradních objízdných tras.

Velmi významná je i spolupráce společnosti KOVED s oddělením veřejné dopravy Krajského úřadu Zlínského kraje a ostatními veřejnými i soukromými institucemi na projednávání změn a licencí linkových dopravců. O doku 2010 společnost pokračuje na přípravě a zpracování technických podmínek projektu komplexního odbavovacího, řídicího a informačního systému veřejné hromadné dopravy pro Zlínský kraj. Společně s odborem strategie a odborem dopravy a silničního hospodářství krajského úřadu se podílí na řešení pro zpracování a podání žádosti na poskytnutí dotace z Regionálního operačního programu. (ČAOVD, 2011, s. 6). V rámci připomínkového řízení se společnost zapojila do přípravy významných dokumentů Zlínského kraje, a to aktualizace generelu dopravy Zlínského kraje a Programu rozvoje veřejné dopravy Zlínského kraje. Velkou měrou se společnost zasloužila tím, že od roku 2007 je v linkové dopravě zavedeno vzájemné uznávání čipových karet. Aktuálně společnost KOVED provádí vyhodnocování clearingů elektronických plateb jako nosného prvku ekonomické integrace veřejné dopravy.

### **5.4.1 Přehled veřejně prospěšných činností koordinátora**

- Analýza ekonomické náročnosti ve vazbě na uspokojení přepravních potřeb.
- Sledování dosažení maximální návaznosti jednotlivých spojů při omezení souběžných spojů jednoho nebo více druhů dopravy.
- Definice a uplatnění objednávky dopravy v rámci přípravy IDS - koordinace jednotlivých dopravců.
- Definování rozsahu základní dopravní obslužnosti.
- Příprava materiálů pro jednání pracovní skupiny IDS a účast na těchto jednáních.
- Řešení připomínek měst, obcí a občanů k jízdám řádům a kvalitě veřejné dopravy.
- Vyhodnocení efektivnosti veřejné dopravy a návrh nových standardů dopravní obslužnosti.

- Kontrola dodržování standardů kvality - např. docházková vzdálenost, počty spojů v pracovní dny, časová dostupnost úřadů a škol, přestupní časy, vhodné typy vozidel.
- Jednání s ostatními kraji a subjekty, zapojenými do systému IDS v ČR i v Evropě.
- Spolupráce s dopravci a externími subjekty při zajištění vyhodnocení a financování rozvoje kvality dopravní obslužnosti.
- Zajištění informovanosti veřejnosti o veřejné dopravě, propagace IDS (Koved, 2013).

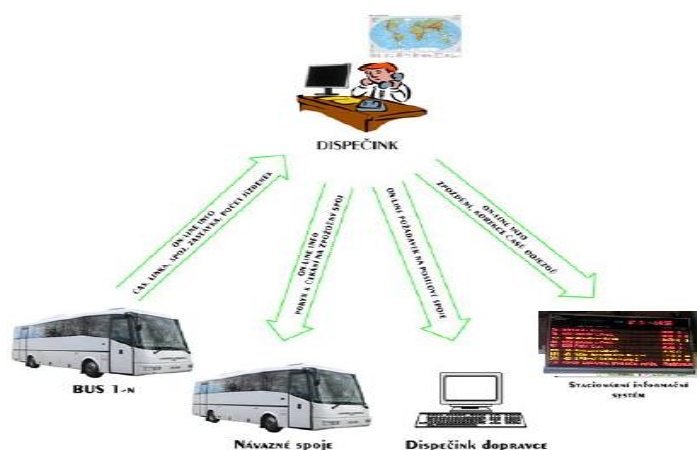
#### **5.4.2 Modernizace technologií v oblasti veřejné dopravy**

Hlavním a velmi důležitým cílem pro nejbližší období činnosti společnosti Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o. je příprava a prosazení projektu pro modernizaci odbavovacího, řídicího a informačního systému veřejné hromadné dopravy pro Zlínský kraj. Tento systém dokáže řídit linkovou dopravu v reálném čase, což znamená okamžité předávání informací mezi řidičem, cestujícím a dispečinkem.

Cestující jsou automaticky informováni dispečerem nebo řidičem prostřednictvím hlasových zpráv a informačních panelů, na zastávkách pak pomocí stacionárních informačních panelů. Podmínkou pro danou aplikaci je doplnění zařízení u jednotlivých dopravců o systém GPS, vytvoření centrálního dispečinku a minimálně na přestupních místech vytvoření komplexního informačního systému.

Cílem uvedeného projektu je zkvalitnění služeb ve veřejné dopravě a to zejména garantování vzájemné návaznosti mezi spoji ať už se jedná o autobusovou nebo železniční dopravu a o informování cestujících o odjezdech ze zastávek v reálném čase. Velkým přínosem bude také kontrola dopravců, dodržování jízdních řádů, zajištění informací o přepravních prouděch pro jejich další využití při plánování dopravy. Ale zcela zásadním přínosem tohoto projektu je technická základna pro zavedení Integrovaného dopravního systému Zlínského kraje.

Podrobné seznámení s uvedeným projektem a také s elektronickými dopravními systémy a komunikačními systémy uvnitř vozidel jsou téměř na samostatnou práci a jsou velmi kvalitně popsány v knize „Inteligentní dopravní systémy“ (Příbyl, 2001).



Obr. 11. Organizace dispečinku systému KORIS, zdroj: Koved

### 5.4.3 Odbavovací systémy

Odbavovací systém v dopravě je klíčovým prvkem mezi dopravcem a cestujícími. Systém odbavení přímo ovlivňuje to, jak cestující vnímají dopravní společnost a její služby. Odbavovací systém je v osobní veřejné dopravě běžné označení pro způsob placení jízdného, z něhož vyplývá i organizace nástupu do dopravních prostředků a výstupu z nich, vymezení placeného přepravního prostoru ve stanicích, způsoby prodeje a označování jízdenek, prokazování se jízdními doklady a jejich kontrola. Druh odbavovacího systému je závislý na volbě tarifního systému, tedy například na tom, zda je tarif přestupní nebo nepřestupní, a na dopravním systému například integrovaném, jehož je součástí.

Komplexní odbavovací, řídicí a informační systém je složen z jednotlivých hardwarových i softwarových modulů pro odbavování a informování cestujících ve veřejné hromadné dopravě a pro řízení jejího provozu. Propojení a datové provázání uvedených modulů představuje komplexní systém pro řízení veřejné hromadné dopravy na území Zlínského kraje. (CHAPS spol. s r. o, 2011, s. 4).

Navrhované řešení a jeho aplikační část musí být řešeno jako modulární s možností postupného rozšiřování o nové funkcionality a to na základě dokoupení dalších v budoucnu požadovaných modulů k již existujícím aplikacím. Aplikace musí být vyvinuty na otevřených standardech a do budoucna musí být schopny hladké integrace s případnou novou palubní informatikou vozidel a s případnou změnou systému přenosu dat. (CHAPS spol. s r. o, 2011, s. 5).

#### 5.4.4 Projekt KORIS

V rámci výzvy č. 18/2010 ROP NUTS II SM byl předložen **integrováný projekt** č. 1.2/2010/01 s názvem „Inteligentní dopravní systém ve Zlínském kraji“, který řeší zavádění moderních a ekologických technologií ve veřejné dopravě. Integrovaný projekt naplňují dva individuální projekty.

- ✚ KORIS – Komplexní odbavovací, řídicí a informační systém veřejné dopravy ve ZK
- ✚ Preference a plošná koordinace MHD ve Zlíně, již realizováno

#### Základní prvky projektu KORIS

- ✚ Centrální dispečink
- ✚ Vozidlové odbavovací, řídicí a informační systémy
- ✚ Stacionární informační systémy na terminálech a na přestupních místech i na zastávkách

Realizátorem systému bude Zlínský kraj, provozovatelem a investorem centrálního dispečinku bude Koordinátor veřejné dopravy ve Zlínském kraji s.r.o. – dodávka bude zahrnovat propojení externího úložiště, SW pro řízení a správu.

#### Cíle projektu

- ✚ Zkvalitnění služeb ve veřejné dopravě
- ✚ Garance vzájemné návaznosti mezi spoji a to autobus – autobus, vlak – autobus
- ✚ Informování cestujících o odjezdech ze zastávek nebo problémech na trati v reálném čase

Základním cílem projektu je zkvalitnění života obyvatel žijících na území Zlínského kraje, zlepšení napojení okolních obcí na regionální centra a jednotné přerozdělování financování veřejné dopravy.

#### Indikátory projektu

- ✚ Jednotné jízdní doklady, čipové karty a sjednocení tarifního systému, termín do 31.12.2014
- ✚ Úspory času ve veřejné linkové dopravě s termínem zahájení do 31.12.2014
- ✚ Zavedení jednotného odbavovacího a informačního systému, termín do 31.12.2014

## **Zdroje financování**

Celý projekt bude financován z evropských fondů ERDF a národního spolufinancování ve výši dotace 98 550 000,- Kč. Vozidlové odbavovací systémy budou pořízeny smluvními dopravci v rámci partnerských smluv z jejich vlastních zdrojů, kde předpokládaná cena za odbavovací zařízení bude cca 20 mil. Kč. Předpokládaný termín realizace je 31.12.2014.

## **Stručný popis projektu**

KORIS je název projektu komplexního odbavovacího, řídicího a informačního systému veřejné hromadné dopravy pro Zlínský kraj. Tento systém dokáže řídit linkovou dopravu v reálném čase, což znamená okamžité předávání informací mezi řidičem, cestujícím a dispečinkem.

## **5.5 Anketa ke zjištění potřeb cestujících**

V systému veřejné dopravy tvoří celou organizaci dopravy a jízdní řády vedoucí pracovníci dopravců, zástupci měst a obcí a pracovníci odboru dopravy krajského úřadu Zlínského kraje a jím pověřené organizace a zástupci Českých drah. Tito všichni se snaží organizovat odjezdy linkových spojů co nejvýhodněji pro cestující, ale také vždy s ohledem na ekonomickou situaci a svůj zisk.

Cílem mé ankety je zjistit názory cestujících ve veřejné dopravě, jejich potřeby a možnosti využívání veřejné dopravy a na základě těchto podnětů přizpůsobit směřování rozvoje veřejné dopravy. Celá anketa je tvořena dotazníkem formou uzavřených otázek, které jsou kladeny při osobních pohovorech s cestujícími – respondenty.

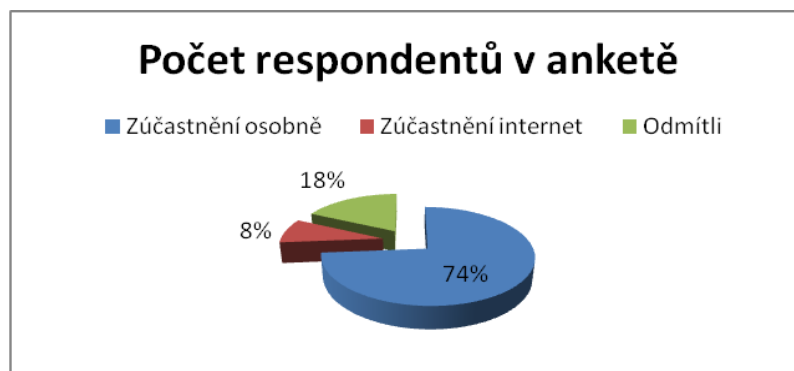
Úvodní otázky jsou zaměřeny všeobecně, především zdali veřejnou dopravou respondenti cestují, jak ji vnímají z pohledu kvality, dostupnosti, čistoty a ceny. V další části směřuji otázky na možné přestupy a náhradu autobusové dopravy za rychlou železniční a závěr dotazníku je zaměřen přímo na tři přímá konkrétní vlaková spojení.

### **5.5.1 Vyhodnocení dotazníku**

Uvedený průzkum preferencí cestujících jsem uskutečnil ve třech zvolených dnech v týdnu a to na autobusovém a vlakovém nádraží v Kroměříži, na autobusovém nádraží v Uherském Hradišti a na autobusovém a vlakovém nádraží ve Zlíně. Celkem jsem oslovil 95 respondentů, část v počtu 17 mi rozhovor odmítla. Dotazník byl anonymní, odhadem

tvořil věkový průřez respondentů od studentů ve věku cca 17 let až po důchodce. Nejvíce jsou zastoupeni respondenti ve věku 35 až 50 let, kteří tvoří asi 50% všech dotázaných.

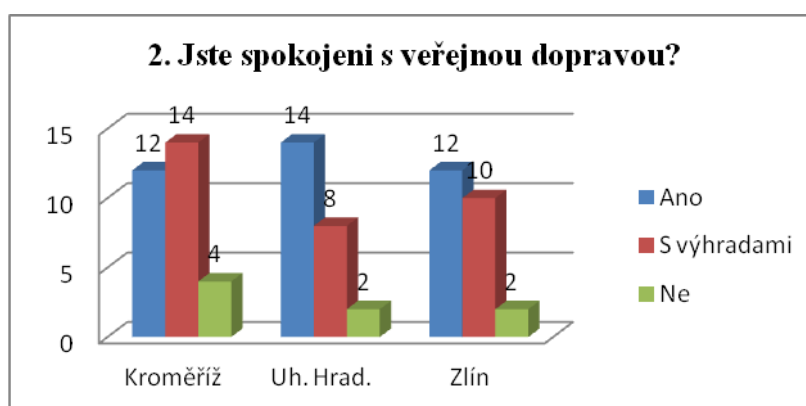
Graf 10. Počet zúčastněných respondentů, zdroj: vlastní



První otázka byla postavena jako základní a to jestli respondenti cestují veřejnou linkovou dopravou. Téměř 72% odpovědělo, že ano nebo někdy. Počet odpovědí se v různých městech téměř nelišil.

Na další otázku spokojenosti s veřejnou dopravou již byly odpovědi odlišné, přesto téměř 90% respondentů je s dopravou spokojeno nebo spokojeno s výhradami jak ukazuje následující graf.

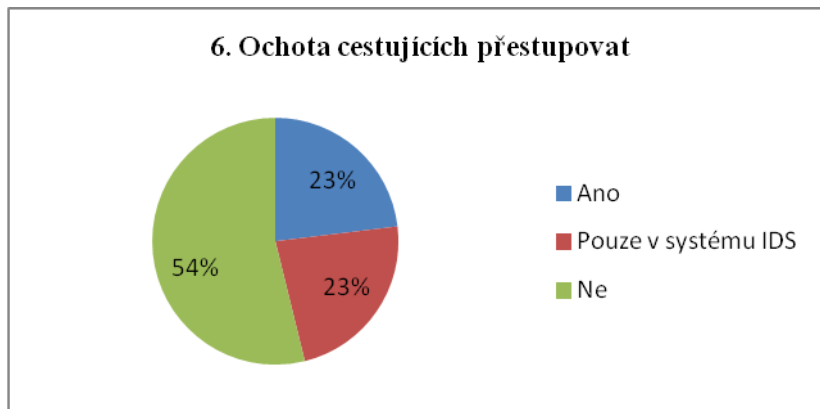
Graf 11. Spokojenost respondentů s veřejnou dopravou, zdroj: vlastní



Na dotaz jaký druh veřejné dopravy preferují, odpovědělo 42% respondentů autobusovou linkovou dopravu, 26% železniční dopravu a 32% osobní automobil. Odpověď na otázku zdali mají možnost do zaměstnání cestovat osobním automobilem odpovědělo 41% že ano, dalších 30% že pouze s někým, ale nedá se na to spolehnout a 29% odpovědělo, že tuto

možnost nemají. Na následujícím grafu jsou znázorněny výhrady cestujících k veřejné linkové dopravě.

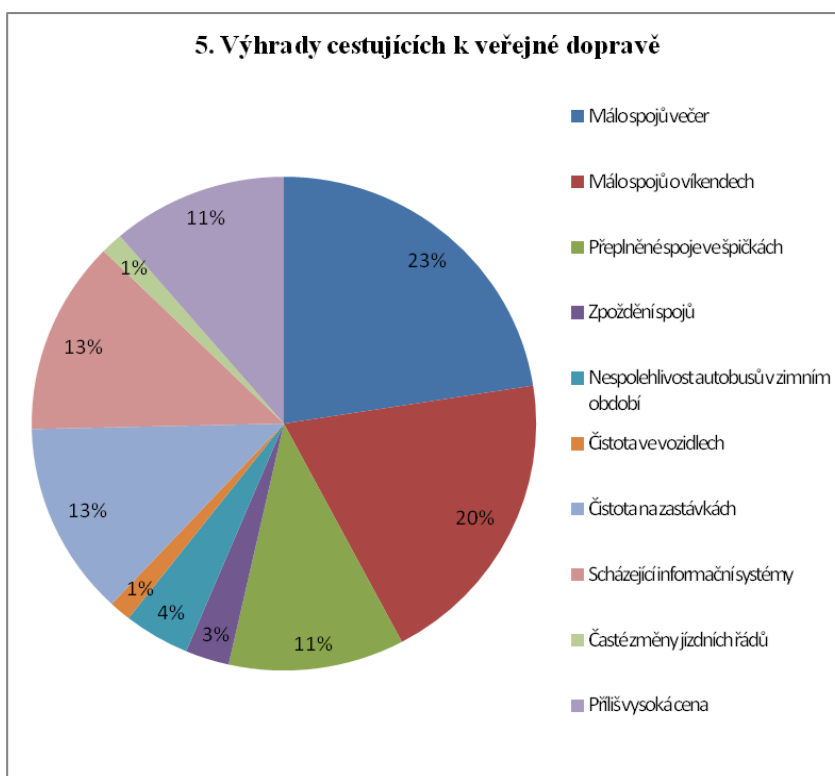
Graf 12. Ochota cestujících přestupovat, zdroj: vlastní



Místa přestupu jsou vždy na trase cílového místa a ochota je pouze v systému IDS. U nenavazujících spojů, nebo s dlouhým přecházením zájem o přestup výrazně klesá.

Následující graf nám ukáže většinu výhrad cestujících k veřejné linkové autobusové i železniční dopravě. Nejvíce výhrad je k nedostatku spojů ve večerních hodinách a o sobotách a nedělích, dále je to scházející informační systém a následují čistota na zastávkách a přeplněné spoje ve špičce.

Graf 13. Výhrady cestujících k veřejné dopravě, zdroj: vlastní

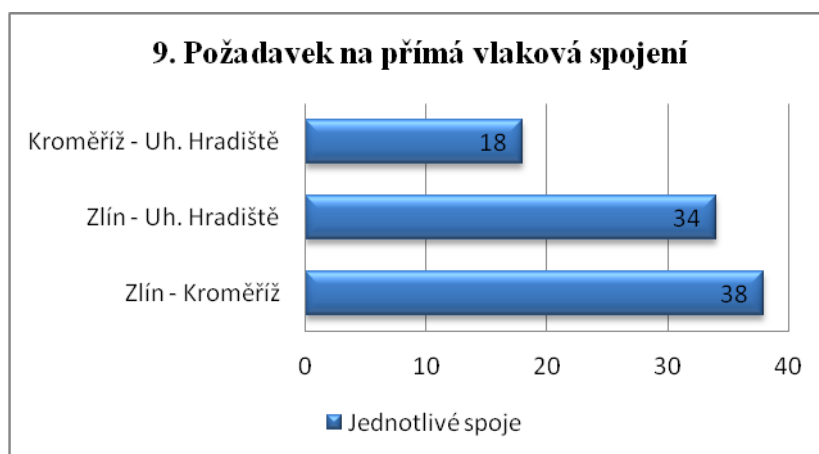




V následující části průzkumu mezi cestujícími jsem se zaměřil na to, zda li by cestující dali přednost na uvedených linkách dopravě železniční za podmínek vyšší kvality, rychlosti, čistotě a obdobné ceně na úkor dopravy autobusové. 74% respondentů odpovědělo, že ano, za podmínek nasazení rychlých vlakových souprav PESA a v blízké budoucnosti jejich zapojení do integrovaného dopravního systému.

S tímto tématem souvisí i poslední otázka průzkumu, zda by cestující uvítali v brzké době zavedení těchto rychlých vlakových linek na již zmiňované tratě ze Zlína do Kroměříže, ze Zlína do Uherského Hradiště a z Uherského Hradiště do Kroměříže.

Graf 14. Vyhodnocení zavedení rychlých linek, zdroj: vlastní



Celý výzkum spokojenosti cestujících ve veřejné linkové dopravě byl proveden mnou a to v termínu od 12.3.2013 do 5.4.2013 v dopoledních hodinách u stanovišť spojů směřujících do vybraných destinací.

### 5.5.2 Zhodnocení průzkumu

Na základě vyhodnocení ankety na třech nejfrekventovanějších přestupních místech ve sledované oblasti mohu konstatovat, že většina respondentů je s veřejnou linkovou dopravou spokojena nebo spokojena s výhradami. Mezi respondenty je i značně velké procento těch, kteří dávají přednost individuální osobní dopravě, ale za určitých podmínek by byli ochotni přejít na dopravu linkovou. Aby toto mohli uskutečnit, potřebovali by především dostatek spojů zejména v odpoledních hodinách při návratu ze zaměstnání, spolehlivost, čistotu a kvalitní informační systémy.

Dalším důležitým požadavkem je možnost bezplatného parkování u přestupních terminálů v okresních městech i krajském městě, nebo alespoň za minimální poplatek např. 10,- Kč, jako je to na záchytných parkovištích v Praze s velmi blízkou zastávkou Metra. U těchto terminálů požadují i možnost bezpečné úschovy kol a to zejména respondenti z Kroměřížska a Uhersko Hradištska. Podmínkou pro toto parkování by byla platná jízdenka v systému IDS.

Většina respondentů nemá zájem při svém cestování přestupovat a preferují přímá spojení. V 74% jsou cestující ochotni vyměnit stávající způsob dopravy za dopravu železniční, pokud přímé rychlé vlaky budou mít zastávky blízko jejich pracoviště nebo zde bude napojení bez čekání na systém integrované dopravy.

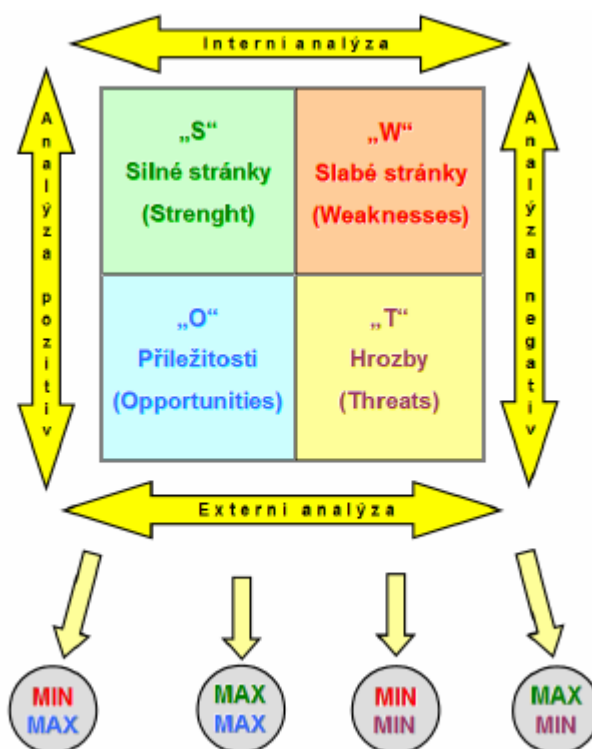
Někteří respondenti by požadovali dostatečné spojení ve večerních hodinách a to zejména v sobotu, kdy jezdí za kulturou a nákupy do krajského města, nebo do akvacentra v Uherském Hradišti. Velkým lákadlem pro většinu cestujících je nasazení nových vlakových souprav výrobce PESA (Polsko) na vybraných linkách, kde se spojují výhody cestování, jako jsou rychlost, čistota, celková kultura i kvalitní informační systém s pohodlím a bezpečím.

## 5.6 SWOT analýza

SWOT analýza patří mezi nejužívanější metody. Slouží k jasnému pojmenování aspektů, které se problému týkají. **SWOT analýza** je metoda analýzy, díky které je možno zhodnotit silné (**Strengths**) a slabé (**Weaknesses**) stránky, příležitosti (**Opportunities**) a hrozby (**Threats**), spojené s určitým projektem, typem podnikání či něčím podobným. Díky ní dokážeme komplexně vyhodnotit fungování skupiny, nalézt problémy nebo nové možnosti růstu. Je součástí strategického, tedy dlouhodobého plánování.

### 5.6.1 SWOT analýza ve vztahu k linkové dopravě ve Zlínském kraji

Základ metody spočívá v kvalifikaci a hodnocení jednotlivých faktorů, které jsou rozděleny do čtyř základních skupin. Silné a slabé stránky se týkají vnitřního prostředí linkové dopravy v kraji a kraje samotného, především jeho zdrojů a vlastností, které sám může ovlivnit. Kraj je však obklopen určitým vnějším prostředím, které má v sobě skryté příležitosti a hrozby. Ty však nemůže svými kroky a činnostmi nijak ovlivnit.



Obr. 12. SWOT analýza a její strategie, zdroj: Koved

Jak jsem již uvedl, SWOT analýza je také silný nástroj pro stanovení strategie a jejích možností, ať je to strategie agresivní s maximálním využitím silných stránek, opatrnější minimalizující slabé stránky, obranná maximalizuje silné stránky a minimalizuje hrozby nebo strategie ústupu, zaměřená na minimalizaci slabých stránek i hrozeb. Analýzu v linkové dopravě jsem si vybral ve vztahu k dopravě ve Zlínském kraji obecně.

### 5.6.2 Silné stránky (S)

- Atraktivní prostředí Zlínského kraje z pohledu podnikání i turistiky
- Krajem prochází II. železniční koridor a silnice R55 s napojením na dálnici D1
- Existence přestupních uzlů veřejné linkové dopravy ve většině větších měst
- Zpracovaná koncepce rozvoje dopravy tzv. Generel dopravy Zlínského kraje
- Zřízení společnosti Koordinátor dopravy Zlínského kraje s.r.o.
- Modernizovaný vozový park regionálních dopravců
- Návaznost spojů a dobré přestupní vazby ve větších uzlech

### 5.6.3 Slabé stránky (W)

- Struktura osídlení obyvatelstva, odliv obyvatel z měst
- Krajské město není uzlem železniční dopravní sítě, dlouhodobě zanedbaná síť
- Rostoucí motorizace a mobilita obyvatelstva, pokles zájmu o veřejnou dopravu
- Schází nastavení priorit mezi veřejnou linkovou a veřejnou drážní dopravou
- Všechny obce přispívají na dopravu stejnou měrou na jednoho obyvatele bez ohledu ke skutečné nabídce dopravních služeb pro danou obec
- Provoz na většině linek je pouze ve špičkách pracovních dnů
- Velmi špatná informovanost cestujících na zastávkách i v dopravních prostředcích
- Trasování železnic neodpovídá aktuálním potřebám kraje
- Velká vzdálenost železničních zastávek od center obcí
- Pomalá obnova železničního vozového parku, nízký stupeň pohodlí

### 5.6.4 Příležitosti (O)

- Zavedení a rozvoj IDS v širším měřítku celého kraje
- Uskutečnění projektu KORIS, kterým se zabývá Koordinátor veřejné dopravy s.r.o.
- Získání více dotací z Evropské unie na dopravní projekty
- Možnost zavedení jednotné odbavovací karty v integrované dopravě
- Pokračování v koordinované výstavbě přepravních uzlů
- Spolupráce měst a obcí s Krajským úřadem v oblasti dopravního plánování
- Návaznost všech druhů doprav, dopravní integrace (IDS), terminály
- Propojení obcí přes hranice okresů
- Modernizace vozového parku a nákup moderních technologií jako jsou navigace, informační systémy, odbavovací karty ze zdrojů Evropské unie
- Zatraktivnění regionálních tratí co do rychlosti a služeb, modernizace stanic a technologií
- Vstup dalších dopravců na železnici, vnik konkurenčního tlaku

### 5.6.5 Hrozby (T)

- Možnost pokračování odlivu cestujících z veřejné linkové dopravy
- Trvalý nedostatek finančních zdrojů na údržbu a další rozvoj infrastruktury
- Nekoordinovaná veřejná doprava, zastaralý vozový park
- Rostoucí nezaměstnanost a tím i pokles poptávky po veřejné dopravě
- Nedostatek finančních prostředků na krytí prokazatelné ztráty ve veřejné dopravě
- Rychlý růst nároků cestujících na kvalitu a rychlost ve veřejné dopravě
- Omezování celého systému železniční dopravy zejména v příhraniční oblasti

## 6 NÁVRH ŘEŠENÍ

V návaznosti na cíle mé práce jsem si pro návrh řešení optimalizace dopravní obslužnosti vybral vyšší využití přestupního terminálu v Otrokovicích a koncepční změny vedení spojů linkové a železniční dopravy. Cílem tohoto návrhu není jen optimalizace, ale také zefektivnění a zlepšení koordinace veřejné linkové i železniční dopravy v regionu, vycházející z platných právních předpisů.

### **Využití přestupního terminálu v Otrokovicích**

U linkové autobusové dopravy většina spojů končí v Otrokovicích na autobusovém nádraží, u kterého je návaznost pouze na jednu autobusovou linku MHD. Přestupní terminál je vhodně umístěn u důležité železniční tratě 330 Přerov - Břeclav, jejíž význam jako druhého tranzitního koridoru roste a tratě 331 Otrokovice – Zlín, která je součástí integrované dopravy ve Zlíně. Na terminálu jsou ukončeny tři trolejbusové linky MHD od Zlína, které jezdí ve velmi hustém intervalu. Nevýhodou terminálu je právě malý počet spojů příměstské autobusové dopravy.

### **Zefektivnění veřejné dopravy v řešeném území**

U železniční osobní dopravy navrhuji vytvoření přímého spojení „Rychlé spoje“ Zlín – Kroměříž a Zlín – Uherské Hradiště. Na souběžné lince přes Staré město a Babice se přepravní čas zkrátí z 50 minut na 36 minut a lze zrušit cca 5 autobusových spojů linky 800531 dopravce ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s. v každém směru a je velký předpoklad, že na železniční spoj přejde i cca jedna třetina cestujících z linky přes Bílovice a téměř polovina cestujících z linky přes Březolupy, kteří cestují přímo do krajského města. Zde vidím úsporu dalších cca 6 spojů denně. Výhodou by mohl být i přestup v Otrokovicích na MHD, která je součástí Zlínského integrovaného systému, do kterého budou po rozšíření ZID tyto železniční spoje začleněny.

### **Optimalizace vedení spojů veřejné linkové dopravy**

Vybrané spoje linek 770050 a 770051 dopravce KRODOS BUS a.s., které dnes končí na autobusovém nádraží v Otrokovicích, navrhuji prodloužit do terminálu u železniční stanice, a to z důvodu usnadnění přestupu na železniční dopravu a MHD. Výše zmíněné autobusové spoje, které uvádím u optimalizace železniční dopravy, nemusí dále pokračovat do Zlína, ale mohou se vrátit zpět do Uherského Hradiště, nebo ukončit spoj na terminálu

v Otrokovicích, kde by mohli zajistit například svoz osob z nejbližších vesnic do Otrokovic a potom se teprve vrátit zpět do Uherského Hradiště.

### **Ekonomické vyhodnocení návrhu**

Koncepční změna ve vedení spojů linkové dopravy může ušetřit cca 72 km za den a při ceně 35,- Kč za km je to částka 2 520,- Kč za den. Za jeden rok je to cca 630 000,- Kč. Úspory na ostatních zrušených spojích linkové dopravy představují výkon 130 tis. km ročně což ve finančním vyjádření znamená částku cca 4,5 mil. Kč.

Ušetřené prostředky za rok by mohly být použity na dotování nově vzniklých rychlých linek, kde náklady na jeden vlakový kilometr činí 140,- Kč. V regionální železniční dopravě by tedy mohlo dojít k navýšení výkonů o 36 tis. vlakových km ročně.

### **Návrh sjednocení tarifních podmínek**

Tarifní systém bych doporučoval zónový, který jako jediný umí systémově skloubit současné tarify MHD na územích jednotlivých měst a regionální tarify na ostatních linkách železničních i autobusových všech příměstských a meziměstských tratí. Tato území doporučuji rozdělit na 10 zón. Ve městech Zlín a Otrokovice navrhuji zachovat současný tarif MHD pouze pro systém MHD.

Pro regionální autobusovou a železniční dopravu doporučuji použít i v městech Zlín a Otrokovice zónový celokrajský integrovaný systém. Tento systém by obsahoval na území měst Zlín a Otrokovice pouze dvě zóny, které navrhuji označit Z1 a Z2. Pro možnost přestupu a navázání integrovaného systému na systém MHD, doporučuji pro cestující s regionálním dlouhodobým jízdním dokladem obsahující zóny Z1 nebo Z2, zahrnout do území těchto zón adekvátního území pásem A a B.

Realizace mého návrhu povede ke zkvalitnění života obyvatel žijících v blízkém okolí a k zlepšení napojení okolních obcí na regionální centra. Smyslem je rovněž snížení dopadů na životní prostředí a zvýšení bezpečnosti provozu. V případě zavedení rychlého železničního spojení dojde také k výrazným časovým úsporám a cestování ve vyšším standardu.

## ZÁVĚR

Rozvoj veřejné dopravy je jednou z hlavních priorit dopravní politiky České republiky. Mohu konstatovat, že právě Zlínský kraj zůstal v této oblasti velmi pozadu. Zanedbané silnice, až do nedávné doby žádné napojení na dálniční síť, to jsou fakta, která rozvoj nejvýchodnějšího regionu republiky neustále brzdí. Vedení Zlínského kraje sice dělá maximum pro zlepšení situace, ale nedostatek financí nedovoluje pokračovat v rozestavených akcích, jako jsou R49 do Zlína a dále směrem na Slovensko a R55, kterou se podařilo dokončit alespoň do Otrokovic, čímž se stalo krajské město Zlín z části dostupné.

Situace ve veřejné dopravě dle obslužnosti obcí i názorů cestujících vyplývajících z ankety není nijak špatná, vozový park autobusových dopravců se modernizuje, dohoda o vzájemném uznávání čipových karet mezi čtyřmi hlavními dopravci již také několik let funguje. Nicméně kvalitní spojení mezi okresními městy, zejména v západní části regionu je stále nedostačující. Po důkladné analýze veřejné linkové dopravy je zřejmé, že spoje jezdí ve špičku přeplněné, ve večerních hodinách je zase jejich počet nedostačující. Až na výjimky schází kvalitní přestupní terminály zejména ve Zlíně, v Kroměříži a ve Starém Městě u Uherského Hradiště. Také regionální železniční tratě nesplňují parametry pro nasazení rychlejších moderních vlakových souprav.

Aby byla veřejná linková doprava opravdu atraktivní a přilákala více cestujících, je potřeba, aby byla rychlá, spolehlivá a hlavně kvalitně koordinovaná s ostatními druhy veřejné dopravy. Tyto vlastnosti ve spojení s Integrovaným dopravním systémem a kvalitní odbavovací a informační technologií dokáží pozvednout úroveň veřejné dopravy a tím zajistit příliv cestujících. Je také nutné, aby byla regionální veřejná doprava systematicky organizována a dále rozvíjena. A toto dle mého názoru opravdu bez IDS nelze.

Pokud se podaří v co nejkratší době zapojení do regionální dopravy rychlé železniční spoje do Kroměříže a Uherského Hradiště, situace v regionu se výraznělepší a věřím, že dále bude následovat začlenění těchto spojů do IDS. Následná spolupráce a ne konkurenční boj všech čtyřech hlavních autobusových dopravců společně s MHD a Českými drahami, jistě napomůže ke sjednocení jízdních řádů, zavedení jednotných jízdních dokladů, přípravy a zajištění jednotného přepravního tarifu.



Na výše uvedených trasách autobusových dopravců budou zrušeny některé souběžné spoje především v sedlových časech a dojde i k regulaci spojů ve špičce. Toto se ale nijak nedotkne pohybu cestujících v časech nejvyššího vytížení a věřím, že to přinese do cestování v linkové dopravě vyšší komfort a spokojenost zákazníků. Předpokládám, že všechna tato opatření přesvědčí cestující individuální dopravy o výhodnosti využívání veřejné dopravy a zastaví se současný trend snižování počtu cestujících.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Monografie:

- [1] EISLER, Jan. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2005, 151 s. ISBN 80-245-0772-2.
- [2] HÁJEK, Oldřich et al. *I. Sborník referátů z odborné konference na téma „Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji“*. 1. vyd. Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005, 101 s. ISBN 80-7318-351-X.
- [3] KOVALČÍKOVÁ, Daniela a Jan ŠTANDERA. *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících: Komentář*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011, 236 s. ISBN 978-80-7357-662-2.
- [4] MOJŽIŠ, Vlastimil et al. *Integrované dopravní systémy*. 1. vyd. Praha: Powerprint, 2008, 115 s. ISBN 978-80-904011-0-5.
- [5] MOJŽIŠ, Vlastimil et al. *Organizace dopravní obsluhy území*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003, ISBN 80-7194-587-0.
- [6] PŘIBYL, Pavel a Miroslav SVÍTEK. *Inteligentní dopravní systémy*. 1. vyd. Praha: BEN, 2001, 544 s. ISBN 80-7300-029-6.
- [7] STRÁDAL, Zdeněk et al. *Metodika zajištění provozu a rozvoje systémů veřejné hromadné dopravy osob, podporující nadregionální integraci*. 1. vyd. Praha: CZECH Consult, 2010, 36 s. ISBN 798-80-254-8830-0.
- [8] STRÁDAL, Zdeněk et al. *Metodika zpracování plánů dopravní obslužnosti území*. 1. vyd. Praha: 2011, 129 s. ISBN 798-80-254-9722-7.
- [9] WOKOUN, René, et al. *Regionální rozvoj a jeho management v České republice*. 1. vyd. Praha : Oeconomica, 2007, 244 s. ISBN 978-80-245-1301-0.

### Internetové zdroje

- [10] Český statistický úřad [online], 2013 [vid. 2013.03.11]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/hdp\\_narodni\\_ucty](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/hdp_narodni_ucty).
- [11] ZID – Zlínská integrovaná doprava [online], 2012 [vid. 2013.03.12]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/primestske-cestovani/ids/zid/-3823/>.

- [12] MHD Zlín, [online], 2012 [vid. 2013.03.12]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/page/42179.mestska-hromadna-doprava/> a také z <http://www.dszo.cz>
- [13] Koordinátor dopravy Zlínského kraje, [online], 2012 [vid. 2013.03.19]. Dostupné z: <http://www.koved.cz/organizace-verejne-dopravy-ve-zlinskem-kraji/>
- [14] Česká asociace organizátorů veřejné dopravy, *Integrované dopravní systémy*, [online], 2012 [vid. 2013.03.19]. Dostupné z: <http://www.caovd.cz/IMG/IDS-CR.gif>
- [15] Ministerstvo dopravy ČR, *Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020*, [online], 2012 [vid. 3012.03.19]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/05F0E9E7-D76B-4A36-84AE-E56710F3D881/0/DP.pdf>.
- [16] Zlínský kraj, *Generel dopravy Zlínského kraje*, [online], 2012 [vid. 2013.03.21]. Dostupné z: <http://www.kr-zlinsky.cz/generel-dopravy-zlinskeho-kraje-2004-cl-470.html>.
- [17] Město Zlín, *Doprava – městská hromadná doprava*, [online], 2012 [vid. 3012.03.24]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/page/42177.doprava/>.
- [18] Ředitelství silnic a dálnic ČR, *Výstavba dálnic aktuálně*, [online], 2012 [vid. 3012.03.24]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/Stavime-pro-vas/Dalnice-aktualne>.
- [19] Integrované dopravní systémy, *IDS na severu a jihozápadě Německa*, [online], 2012 [vid. 3012.03.24]. Dostupné z: [http://www.ids.zastavka.net/id-clanky/02-2007\\_mj.phtml](http://www.ids.zastavka.net/id-clanky/02-2007_mj.phtml).
- [20] Ministerstvo dopravy IDOS, *Jízdní řády 2013*, [online], 2012 [vid. 3012.03.24]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>.
- [21] Ředitelství silnic Zlínského kraje, *Vybraná silniční síť*, [online], 2012 [vid. 3012.03.24]. Dostupné z: [http://www.rszk.cz/mapy/MAPA\\_ZK\\_sil\\_sit\\_EU\\_a\\_dalnice\\_5.jpg](http://www.rszk.cz/mapy/MAPA_ZK_sil_sit_EU_a_dalnice_5.jpg).
- [22] Ředitelství silnic a dálnic ČR, *Sčítání dopravy 2010*, [online], 2012 [vid. 3012.03.24]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz>.
- [23] Wikipedie otevřená encyklopedie, *Historie ZID, trať 331 do Zlína*, [online], 2012 [vid. 3012.03.24]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD\\_tra%C5%A5\\_Otrokovice\\_-\\_Vizovice](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Otrokovice_-_Vizovice).

- [24] Desing magazín, *České dráhy budou mít nové vlaky PESA*, [online], 8.4.2011 [vid. 3012.03.24]. Dostupné z: <http://www.designmagazin.cz/technika/22840-ceske-drahy-budou-mit-nove-vlak-y-pesa-a-skoda.html>.
- [25] Zlínský kraj, *Generel dopravy Zlínského kraje 2004*, [online], 2004 [vid. 3012.02.24]. Dostupné z: <http://www.kr-zlinsky.cz/generel-dopravy-zlinskeho-kraje-2004-cl-470.html>
- [26] Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o., *Plán dopravní obslužnosti území – Zlínský kraj na léta 2012 – 2016*, [online], 2014 [vid. 3012.03.21]. Dostupné z: <http://www.kr-zlinsky.cz/plan-dopravni-obsluznosti-uzemi-zlinsky-kraj-na-leta-2012-2016-cl-80.html>

#### Ostatní zdroje

- [27] CHAPS spol. s r. o, *Zpráva o řešení projektu „Nadstavbové moduly k celostátnímu informačnímu systému o jízdních řádech - část 2.“, str. 4, MDČR, březen 2011.*
- [28] Krajský úřad Zlínského kraje, *Program rozvoje jednotného dopravního systému Zlínského kraje, 2011, s. 233, Dopravní projektování, spol. s r.o.*

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obr. 1. Geografická mapa Zlínského kraje.....	13
Obr. 2. Univerzitní centrum, rektorát a univerzitní knihovna UTB.....	18
Obr. 3. Regiony soudržnosti.....	24
Obr. 4. Vybraná silniční síť.....	30
Obr. 5. Železniční síť Zlínského kraje.....	31
Obr. 6. Návrh umístění přestupních uzlů a jejich kategorizace.....	43
Obr. 7. Nový vlak Pesa s označením DMU 120.....	51
Obr. 8. Schéma navrhovaných rychlých linek.....	54
Obr. 9. Integrované dopravní systémy v ČR.....	58
Obr. 10. Celková síť MHD dopravní společnosti Zlín- Otrokovice.....	60
Obr. 11. Organizace dispečinku systému KORIS.....	65
Obr. 12. SWOT analýza a její strategie.....	72

**SEZNAM TABULEK**

Tab. 1. Sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011.....	15
Tab. 2. Sčítání dopravy 2010.....	30
Tab. 3. Propočet požadovaných spojů.....	37
Tab. 4. Srovnání provozních nákladů dopravců na území Zlínského kraje.....	39
Tab. 5. Hospodářský výsledek v rámci závazku veřejné služby ve Zlínském kraji.....	40
Tab. 6. Poskytnuté dotace z Krajského rozpočtu na pravidelnou linkovou dopravu.....	41
Tab. 7. Tarifní jízdné jednotlivých dopravců na rok 2013.....	45
Tab. 8. Počty spojů na vybraných linkách.....	46
Tab. 9. První a poslední spoj na vybraných linkách.....	46
Tab. 10. R1 – Zlín střed – Otrokovice – Hulín – Kroměříž.....	53
Tab. 11. R2 – Zlín střed – Otrokovice – Staré Město – Uherské Hradiště.....	54
Tab. 12. Počty vypravených spojů v ZID.....	61

**SEZNAM GRAFŮ**

Graf 1. HDP na obyvatele v % Zlínský kraj/ČR.....	15
Graf 2. HDP na obyvatele v % ČR.....	16
Graf 3. Počty ujetých km a přepravených osob ve veřejné linkové dopravě.....	38
Graf 4. Průměrný počet cestujících na lince Zlín – Kroměříž přes Tlumačov.....	47
Graf 5. Průměrný počet cestujících na lince Zlín – Kroměříž přes Bělov.....	48
Graf 6. Počty cestujících za týden celkem v každém směru.....	48
Graf 7. Počty cestujících na linkách za den ZL – UH.....	49
Graf 8. Průměrný počet cestujících ve vozidle za den ZL – UH.....	49
Graf 9. Počty cestujících v systému ZID.....	62
Graf 10. Počet zúčastněných respondentů.....	68
Graf 11. Spokojenost respondentů s veřejnou dopravou.....	68
Graf 12. Ochota cestujících přestupovat.....	69
Graf 13. Výhrady cestujících k veřejné dopravě.....	69
Graf 14. Vyhodnocení zavedení rychlých linek.....	70

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

ČAOVD	Česká asociace organizátorů veřejné dopravy
ČD	České dráhy, a.s.
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
D1	Označení dálnice
EP	Evropský parlament
EU	Evropská Unie
EUA	Evropská asociace univerzit
GEPARDI	Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury
HDP	Hrubý domácí produkt
IDS	Integrovaný dopravní systém
KOVED	Koordinátor veřejné dopravy, s.r.o.
MHD	Městská hromadná doprava
NUTS II	Region soudržnosti
ORP	Obce s rozšířenou působností
PESA	Název vlakové dopravy
R55	Rychlostní komunikace
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
ŘSZK	Ředitelství silnic Zlínského kraje
TEN-T	Transevropské dopravní síť
UNESCO	Organizace pro uchování světového dědictví
UTB	Univerzita Tomáše Bati
SWOT	Analytická metoda
ZID	Zlínská integrovaná doprava



## **PŘÍLOHY**

P I Dotazník – Průzkum potřeb a požadavků cestujících ve veřejné dopravě

P II Porovnání cen silniční linkové a železniční osobní dopravy

## **VEŘEJNÁ DOPRAVA ZLÍNSKÉHO KRAJE**

### **DOTAZNÍK KE ZJIŠTĚNÍ POTŘEB A POŽADAVKŮ CESTUJÍCÍCH VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ NA ÚSECÍCH ZLÍN - KROMĚŘÍŽ A ZLÍN - UHERSKÉ HRADIŠTĚ**

Cílem dotazníku je zjistit názory cestujících ve veřejné dopravě, jejich potřeby a možnosti využívání veřejné dopravy a na základě těchto podnětů směřování dalšího rozvoje veřejné dopravy.

Při osobních pohovorech na stanovištích autobusů jsem dělal čárky k příslušné odpovědi respondentů.

Při vyplňování přes internet označte příslušné pole barevně „Kliknout na buňku, formát, styly tvarů a vybrat barvu“, vzor:



#### **1. cestujete pravidelně veřejnou dopravou?**

Ano

Někdy

Ne

#### **2. Jste spokojeni s veřejnou dopravou?**

Ano

S výhradami

Ne

#### **3. Jaký druh veřejné dopravy preferujete?**

Autobusová

Železniční

Osobní automobil

**4. Máte možnost cestovat do zaměstnání vlastním osobním automobilem?**

- Ano
- Pouze s někým
- Ne

**5. Jaké jsou Vaše výhrady k veřejné dopravě? (můžete označit i několik odpovědí)**

- Málo spojů večer
- Málo spojů o víkendech
- Přeplněné spoje ve špičkách
- Zpoždění spojů
- Nespolehlivost autobusů v zimním období
- Čistota ve vozidlech
- Čistota na zastávkách
- Scházející informační systémy
- Časté změny jízdních řádů
- Příliš vysoká cena

**6. Jste cestou do zaměstnání ochotni přestupovat na jiný dopravní prostředek?**

- Ano
- Pouze v systému IDS
- Ne

**7. Které je Vaše nejčastější místo přestupu?**

- Hulín
- Otrokovice
- Zlín
- Březolupy
- Jiné

**8. Preferovali by jste raději přímou železniční dopravu za následujících podmínek?**

Nové komfortní vlakové soupravy PESA, rychlost, čistota, obdobná cena jako nyní v autobusech.

- Ano
- Nevím
- Ne

**9. Uvítali by jste následující přímá vlaková spojení s dobou jízdy cca 40 minut?**

**Zlín – Kroměříž**

- Ano
- Ne

**Zlín – Uherské Hradiště**

- Ano
- Ne

**Kroměříž – Uherské Hradiště**

- Ano
- Ne

Průzkum provedl a vyhodnotil:

Bc. Radomír Kučera, DiS.  
Březen – duben 2013

Město	Výroba po hospodář.		Náklady	Normiz.	Látkové	Utrživo	Různé pod. služebním	Uplat. Hradit	Uplat. Prod	Vlastně Křesouky	Vlastně Masnář	Vlastně Ust. Vozů	Vlastně Vozů	Zin
	X	Y												
Bystřice pod Hostěm	47	29	X											
Hvězda	20	9,4	X											
Konvičák	68	37	0,2	7,7	X									
Luhovice	33	7,3	3,2	4,5										
Občovoje	122	64	10,3	5,4	12,2	0,1								
Bobrov pod Bardošem	73	27	3,6	0,33	7,5	1,29	X							
Ubravý Brod	75	38	0,2	0,5	0,5	2,1	0,1	4,7						
Ust. Vozů	165	47	11,6	5,7	14,3	7,3	1,22	1,1	1,62	7,3				
Uplat. Hradit	51	9,4	7,0	1,22	2,0	1,62	2,0	1,62	1,75	1,71				
Uplat. Prod	74	27	0,1	5,0	0,2	1,03	4,4	7,7	3,0	4,5	1,22	2,12		
Vlastně Křesouky	160	56	9,4	4,6	8,0	4,3	5,4	4,0	5,2	3,1	5,2	3,2		
Vlastně Masnář	119	76	49,2	6,1	8,6	6,3	4,4	3,8	7,3	4,6	7,1	6,6	3,8	2,7
Vlastně Ust. Vozů	65	7,1	3,5	14,5	6,3	1,27	7,5	5,3	5,0	9,1	1,33	1,0	2,0	4,5
Vlastně Vozů	94	30	10,7	12,4	11,3	1,64	2,9	4,3	5,0	1,13	2,6	1,04	2,0	7,1
Vlastně Zin	69	62	8,4	4,5	3,6	0,1	1,26	5,9	1,22	3,1	6,5	3,3	3,8	5,3
Vlastně Zin	103	21	8,4	4,5	11,1	5,1	6,2	3,7	5,2	3,3	1,58	2,2	1,3	1,62
Vlastně Zin	77	14	3,7	3,3	6,5	1,13	3,1	4,5	3,0	4,1	3,3	1,15	6,1	4,3
Vlastně Zin	92	46	11,1	5,6	12,8	7,6	7,4	4,4	1,51	5,7	7,1	3,9	1,17	7,6
Vlastně Zin	63	7,7	3,2	10,3	7,5	1,96	4,7	8,6	1,03	4,7	7,5	6,7	4,4	1,0
Vlastně Zin	83	39	9,2	3,0	7,8	3,8	5,4	3,7	5,0	2,9	4,6	1,0	5,7	4,3
Vlastně Zin	67	6,4	3,7	4,6	3,9	8,9	3,6	6,2	3,2	3,6	1,92	3,4	6,4	7,7

1.35 – Celkový přehled cenové a časové dostupnosti významných míst Zlínského kraje Zdroj: vlastní

## **BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE**

**Jméno autora:** Bc. Radomír Kučera, DiS

**Studijní obor:** Veřejná správa a regionální rozvoj

**Forma studia:** Magisterské kombinované studium

**Název práce:** Strategie rozvoje v oblasti veřejné dopravy Zlínského kraje

**Rok:** 2013

**Počet stran textu bez příloh:** 86

**Celkový počet stran příloh:** 4

**Počet titulů literatury a pramenů:** 11

**Počet internetových zdrojů:** 17

**Vedoucí práce:** RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.