

Analýza dopravní obslužnosti Zlínského kraje

Zuzana Karchňáková

Bakalářská práce
2014



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Zuzana Karchňáková**
Osobní číslo: **M11295**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Management a ekonomika**
Forma studia: **prezenční**

Téma práce: **Analýza dopravní obslužnosti Zlínského kraje**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Definujte cíle a metody práce včetně základních pojmů v oblasti dopravy.
- Představte legislativní oporu tématu.

II. Praktická část

- Zpracujte analýzu dopravní obslužnosti Zlínského kraje.
- Realizujte dotazníkové šetření mezi uživateli veřejné dopravy ve vybraném území.
- Navrhněte opatření pro zlepšení dopravní obslužnosti Zlínského kraje.

Závěr

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

Seznam odborné literatury:

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. **Ekonomika dopravního systému.**
1. vyd. Praha: Oeconomica, 2011, 284 s. ISBN 978-80-245-1759-9.
HLAVAČKA, Milan. **Doprava.** 1. vyd. Praha: Scientia, 2002, 35 s. ISBN 80-7183-252-9.
MOJŽÍŠ, Vlastislav, Milan GRAJA a Pavel VANČURA. **Integrované dopravní systémy.**
1. vyd. Praha: Powerprint, 2008, 115 s. ISBN 978-80-904011-0-5.
RODRIGUE, Jean-Paul, Claude COMTOIS a Brian SLACK. **The geography of transport systems.** 2. vyd. London: Routledge, 2009, 352 s. ISBN 978-0-415-48323-0.
ZELENÝ, Lubomír. **Osobní přeprava.** 1. vyd. Praha: ASPI, 2007, 351 s.
ISBN 978-80-7357-266-2.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Markéta Slováková**
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání bakalářské práce: **17. února 2014**
Termín odevzdání bakalářské práce: **16. května 2014**

Ve Zlíně dne 17. února 2014

prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka



doc. RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby¹;
- bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému,
- na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3²;
- podle § 60³ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

¹ 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.

² 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:

- (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).

³ 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). Odpirá-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 § 60⁴ odst. 2 a 3 mohou užít své dílo – bakalářskou 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 bakalářské/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 bakalářské/diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

- jsem bakalářskou práci zpracovala samostatně a použité informační zdroje jsem citovala;
- odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 8. 5. 2014

..... Kateřina Borá

⁴ 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 přihlídí k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Bakalářská práce se zabývá analýzou dopravní obslužnosti ve Zlínském kraji. Důležitost tématu je dána současnou situací, kdy vzniká problém s dělbou dopravní činnosti mezi individuální a hromadnou dopravou. Cílem dopravní obslužnosti je zajistit hromadné dopravě konkurenceschopnost a předejít tak jejímu zániku a negativním dopadům na životní prostředí. Teoretická část zahrnuje cíle a metody práce, definici pojmů týkající se dopravy a blíže popisuje dopravní obslužnost. Jsou zde rozebrány jednotlivé druhy dopravy v členění na železniční, silniční, vodní, leteckou, městskou a příměstskou dopravu a nechybí ani legislativní opora tématu. V praktické části je charakterizován Zlínský kraj a provedena analýza současného stavu dopravní obslužnosti, zejména městské hromadné dopravy. Dále obsahuje dotazníkové šetření týkající se dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti a na závěr je navrženo opatření pro zlepšení dopravní obslužnosti ve Zlínském kraji.

Klíčová slova: doprava, dopravní obslužnost, integrovaný dopravní systém, letecká doprava, městská hromadná doprava, silniční doprava, vodní doprava, Zlínský kraj, železniční doprava.

ABSTRACT

Bachelor thesis deals with analysis of transporting service function in Zlin region. The importance of the topic is given to the current situation, where arises the problem with the separation of transport activity between individual and public transport. The aim of the transporting service is secure the competitiveness of public transport and prevent its extinction and negative impacts on the environment. Theoretical section includes the objectives and methods of work, definition of terms related to transport and describes in detail transporting service. There are discussed individual modes of transport in the distribution of rail, road, water, air and urban and suburban transport and there is also legislative support of topic. In practical part is characterization of the Zlin region and performed analysis of present condition of transport services, especially of urban mass transport. The work also contains a survey about transport infrastructure and transporting service and finally it is suggested measures to improve transport services in the Zlin Region.

Keywords: transport, transporting services, integrated traffic system, air transport, urban mass transport, road transport, water transport, Zlin region, rail transport.

Ráda bych poděkovala vedoucí mé bakalářské práce Ing. Markétě Slovákové za odborné vedení, ochotu, cenné rady, připomínky a čas.

Dále bych chtěla poděkovat své rodině za podporu a trpělivost nejen při psaní bakalářské práce ale i během celého studia.

OBSAH

ÚVOD	11
I TEORETICKÁ ČÁST	12
1 CÍLE A METODY	13
1.1 KVANTITATIVNÍ VÝZKUM.....	13
1.1.1 Dotazování.....	13
2 DOPRAVA A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST	15
2.1 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST.....	16
3 DRUHY DOPRAVY	17
3.1 ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVA.....	17
3.1.1 Železniční přeprava v České republice.....	18
3.2 SILNIČNÍ DOPRAVA.....	18
3.3 VODNÍ DOPRAVA.....	20
3.3.1 Vnitrozemská vodní přeprava.....	20
3.3.2 Námořní osobní přeprava.....	21
3.4 LETECKÁ DOPRAVA.....	21
3.4.1 Pravidelná přeprava.....	22
3.4.2 Charterová přeprava.....	22
3.4.3 Všeobecné letectví.....	22
3.5 MĚSTSKÁ A PŘÍMĚSTSKÁ DOPRAVA.....	23
3.5.1 Městská hromadná doprava.....	23
3.5.2 Integrovaný dopravní systém.....	23
3.5.3 Cyklistická doprava.....	25
4 LEGISLATIVNÍ OPORA	27
4.1 ZÁKON Č. 194/2010 SB., O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH A O ZMĚNĚ DALŠÍCH ZÁKONŮ.....	27
4.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA.....	28
4.3 SILNIČNÍ DOPRAVA.....	28
4.4 VODNÍ DOPRAVA.....	28
4.5 LETECKÁ DOPRAVA.....	29
II PRAKTICKÁ ČÁST	30
5 SOCIOEKONOMICKÁ CHARAKTERISTIKA ZLÍNSKÉHO KRAJE	31
6 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU	34
6.1 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA.....	34
6.2 SILNIČNÍ DOPRAVA.....	35
6.2.1 Dálnice a rychlostní silnice.....	36
6.2.2 Stav vozovek.....	36
6.3 VODNÍ DOPRAVA.....	37
6.4 LETECKÁ DOPRAVA.....	38
6.5 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA.....	38
6.5.1 MHD Vsetín.....	39

6.5.2	MHD Valašské Meziříčí.....	41
6.5.3	MHD Kroměříž	42
6.5.4	MHD Uherské Hradiště a Kunovice.....	43
6.5.5	MHD Zlín a Otrokovice	45
6.6	INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM	47
7	DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ	50
8	NÁVRH NA ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI VE ZLÍNSKÉM KRAJI	56
8.1	ROZŠÍŘENÍ MHD	56
8.1.1	Lokalita.....	56
8.1.2	Trasa	56
8.1.3	Vozový park	57
8.1.4	Jízdní řád	59
8.1.5	Jízdné.....	59
	ZÁVĚR.....	62
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	63
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	66
	SEZNAM OBRÁZKŮ	67
	SEZNAM TABULEK	68
	SEZNAM GRAFŮ	69
	SEZNAM PŘÍLOH.....	70

ÚVOD

Doprava je s lidstvem spjatá už od jeho počátku, kdy byla používána převážně k zajišťování potravy a jiných předmětů potřebných k životu. Dnes je chápána jako relativně komfortní a rychlá činnost přemísťování osob nebo nákladů pomocí různých dopravních prostředků a dopravních cest. Doprava jako služba nic nevyrobí, naopak energii spotřebovává a i přesto je na této činnosti lidstvo již řadu let závislé. Lze tvrdit, že je v dnešní době brána jako samozřejmost. Doprava je podmínkou pro existenci společnosti a má vliv na rozvoj daného území a jeho životního prostředí. V dnešní době se však dopravní systém projevuje nevyvážeností v dělbě přepravní činnosti, jelikož uživatelé preferují individuální silniční dopravu před veřejnou hromadnou dopravou. Tato skutečnost negativně zasahuje nejen do životního prostředí, ale také právě do vývoje veřejné hromadné dopravy, která pro většinu občanů představuje nepostradatelnou službu. Nezastupitelnost této služby je dána především velkým počtem cestujících ve velkých městských aglomeracích a také funguje jako sociální služba na území s nízkou hustotou osídlení, tedy s malým počtem cestujících. Lidé dopravu využívají například za účelem dojíždění do škol, do práce, do zdravotnických zařízení, za kulturou, k cestování nebo turistice, ale i k nakupování a zábavě. Při této činnosti mají cestující zájem o rychlou, kvalitní a včasnou přepravu za přiměřenou cenu a podle toho si také vybírají druh dopravního prostředku.

Předmětem této bakalářské práce je analýza dopravní obslužnosti ve Zlínském kraji. Práce je rozdělena na dvě samostatné a přitom na sebe navazující části. V první je čtenářům přiblížen pojem dopravní obslužnost a stručně definovány základní pojmy týkající se dané problematiky. Dále jsou popsány různé druhy dopravy v členění podle toho, jakou dopravní cestu využívají tedy na železniční, silniční, vodní, leteckou a městskou a příměstskou dopravu. Také se zde nachází výpis legislativní opory tématu. Ve druhé části je charakterizováno území, kterého se práce týká, provedena analýza současného stavu dopravní obslužnosti ve Zlínském kraji a jsou zaznamenány výsledky dotazníkového šetření týkajícího se daného tématu. V poslední části práce je navrženo opatření, pro zlepšení dopravní obslužnosti, které by vedlo k většímu uspokojení potřeb občanů kraje.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 CÍLE A METODY

Cílem této bakalářské práce je analyzovat úroveň dopravní obslužnosti obcí Zlínského kraje a na základě provedené analýzy navrhnout opatření pro její zlepšení tak, aby byla v souladu s potřebami obyvatel kraje. Součástí analýzy je kvantitativní výzkum, konkrétně jedna z jeho základních technik, a to dotazování.

1.1 Kvantitativní výzkum

Kvantitativní výzkum je, jak uvádí Foret (1997, s. 120 - 121), prováděn s cílem postihnout dostatečně velký a reprezentativní vzorek jednotek. Objektivitu a systematičnost zjištěných informací zajišťuje standardizace otázek, výběr vzorku a statistické postupy zpracování dat. Mezi základní techniky kvantitativního výzkumu patří osobní rozhovory, dotazování, pozorování a experimenty.

1.1.1 Dotazování

Základem dotazování je pokládání otázek dotazovaným neboli respondentům. Podle kontaktu tazatele s respondentem rozlišujeme dotazování osobní, telefonické a písemné. (Příbová, 1996, s. 47)

Osobní dotazování je založeno na přímé komunikaci tváří v tvář. Mezi přednosti tohoto druhu dotazování patří přímá zpětná vazba, vysoká spolehlivost získaných údajů a možnost používat názorné pomůcky. Nákladově i časově jde o velmi náročnou techniku. Osobnímu dotazování je velmi podobné telefonické dotazování, tím, že dotazovaný okamžitě reaguje na otázky pokládané tazatelem po telefonu. K nevýhodám patří absence osobního kontaktu a s tím spojené riziko nepřesného pochopení otázky či odpovědi. Při písemném dotazování respondenti často dostávají dotazník poštou, může být předán osobně nebo přiložen k zakoupenému výrobku. Respondent tedy dotazník získá předem a sám rozhodne, zda a kdy jej vyplní. Největší nevýhodou písemného dotazování je, že tazatelé ztrácejí kontrolu nad velikostí a strukturou výběrového souboru. návratnost dotazníků se pohybuje pouze okolo 30 %. Nejnovější technikou sběru dat založenou na využití počítačů je elektronické dotazování. Tento druh dotazování je rychlý, levný a urychluje zpracování dat. (Příbová, 1996, s. 48 - 50)

Foret (1997, s. 122) uvádí, že vhodná skladba otázek vyvolává, ale také pomáhá udržet zájem a pozornost respondentů. Celková koncepce a jednotlivé otázky by se měly týkat jen

těch nejdůležitějších a nejpodstatnějších stránek sledované problematiky a otázky by měly být formulovány jednoduše a jasně.

Pro účely bakalářské práce byla použita elektronická forma dotazování. Dotazník byl vytvořen pomocí aplikace Google Docs a poté umístěn na sociální síti.

2 DOPRAVA A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST

Doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií. (Novák, 2005, s. 25)

Zelený (2007, s. 22) uvádí, že je doprava vlastní přemístění neboli proces charakterizovaný pohybem dopravního prostředku po dopravní cestě.

Doprava představuje jednu z nejdůležitějších lidských činností, je nepostradatelnou součástí ekonomiky a hraje významnou roli v prostorových vztazích mezi územím. Vytváří cenné vazby mezi regiony a ekonomickými aktivitami, mezi lidmi a zbytkem světa. (Rodrigue, Comtois a Slack, 2009, s. 3)

Dopravní infrastruktura je soubor dopravních sítí, jejich vybavení nejrůznějšími stavbami a zařízeními a dopravních prostředků, které se na síti pohybují. (Zelený, 2007, s. 23)

Zelený (2007, s. 24) charakterizuje také uživatele dopravy, a to jako přepravce a cestující, kteří uspokojují své přepravní potřeby nákupem přepravních služeb. Přepravu chápe jako výsledek přemístění, výsledný efekt přemísťovacího procesu. Přeprava zboží se soustřeďuje převážně do silniční dopravy (70%) a v přepravě osob má největší podíl individuální doprava (80%).

Příčina přepravy osob je charakterizována jako nutnost překonat vzdálenost mezi místem pobytu jedince a místem uspokojení jeho potřeby. Každá přeprava je účelová a její celkový rozsah závisí na cílech. Z tohoto hlediska přepravu osob dělíme na obligatorní, kam patří přeprava osob za prací, vzděláním, zdravotní péčí a osobními povinnostmi a na fakultativní, která zahrnuje přepravu za individuálními zájmy jako je kultura, rekreace, sport, atd. (Eisler, 2011, s. 53)

Oproti jiným odvětvím národního hospodářství se doprava vyznačuje určitými zvláštnostmi neboli vlastnostmi:

- Produkt dopravy není skladovatelný.
- Přepravní i dopravní činnost je rozložena na rozsáhlých územích s vazbami na infrastrukturu a legislativu jiných zemí.

- Dopravní a přepravní proces je spojitý a nepřetržitý v čase. To znamená, že ukončením jedné přepravy celý proces nekončí, ale navazuje na další přemístění, přičemž množství přeprav se uskutečňuje současně nebo se překrývá v čase.
- Proces dopravy je dávkový. Přemístění probíhá v dávkách, jejichž velikost je omezena kapacitou dopravní jednotky.
- Pohyb dopravní jednotky po dopravních cestách, tedy dynamika procesu, kterou lze vyjádřit množstvím, směrem, vzdáleností a časem. (Pastor a Tuzar, 2007, s. 16)

2.1 Dopravní obslužnost

Dopravní obslužnost vychází z geografického a geopolitického členění příslušného území. Ovlivňuje ji hospodářské postavení, ekonomická vyspělost a demografická struktura daného území. Cílem je zajistit konkurenceschopnost hromadné dopravy vůči individuální automobilové dopravě. (Kleprlík, 2011, s. 114)

Dopravní obslužností se podle zákona č.194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, rozumí zabezpečení dopravy tam i zpět pro všechny dny v týdnu:

- Do škol a školských zařízení
- Do zaměstnání
- Do zdravotnických zařízení poskytující základní zdravotní péči
- K orgánům veřejné moci
- K uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb. (Česko, 2010)

Na zajištění dopravní obslužnosti se může podílet stát, kraj, obec, organizátor dopravy a dopravce. Dopravní obslužnost se dělí:

- Dopravní obslužnost kraje - zajišťuje ji kraj ve svém územním obvodu veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou.
- Dopravní obslužnost obce - zajišťuje ji obec ve svém územním obvodu veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou nad rámec dopravní obslužnosti kraje.
- Dopravní obslužnost státu – zajišťuje ji Ministerstvo dopravy ČR veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální a mezinárodní charakter. (Kleprlík, 2011, s. 115)

3 DRUHY DOPRAVY

V následující kapitole jsou popsány druhy dopravy v členění na železniční, silniční, vodní, leteckou a městskou a příměstskou dopravu, která je dále rozdělena na městskou hromadnou dopravu, integrované dopravní systémy a cyklistickou dopravu.

3.1 Železniční přeprava

Železniční přeprava patří k nejvýznamnějším a tradičním dopravním oborům. Její provoz je rychlý a pravidelný a jen málokdy závisí na vlivech počasí, tedy je i spolehlivý a dochvilný. Má nezastupitelnou roli zejména v regionech s velkou koncentrací obyvatelstva. (Zelený, 2007, s. 120)

Podle hustoty železniční sítě rozlišujeme tři základní stupně:

- Velmi hustá síť, která je např. v západní a střední Evropě
- Řidší síť např. v rozsáhlých a méně osídlených oblastech Ruska, USA, Kanady,...
- Řídká a málo výkonná síť např. v řadě afrických a asijských zemí kde slouží jako spojení vnitrozemí a přístavů. (Zelený, 2007, s. 124)

Podle Zeleného (2007, s. 135) čelí přeprava cestujících po železnici konkurenci ze strany automobilové i letecké dopravy, přesto má velký význam ze společenského hlediska. Nabízí přijatelné řešení jak ve vztahu k životnímu prostředí tak i k úsporám energie.

Železniční dopravu nelze chápat pouze jako přepravu cestujících mezi místy nástupu a výstupu. S provozem souvisí řada služeb, které jsou provozovateli osobní dopravy nabízeny cestujícím. Tyto služby z pohledu zákazníka zvyšují kvalitu cesty. Je to například:

- Informační servis – informační kanceláře na nádražích, vydávání informačních brožur, výroba a distribuce informačních programů (IDOS).
- Rezervační systémy - prostřednictvím těchto systémů má zákazník možnost rezervace místa k sezení, lehátka nebo lůžko. V české republice je používán systém UNIPOK.
- Služby zvyšující pohodlí cestujícího přímo ve vlaku – jedná se např. o řazení jídelních, lehátkových a lůžkových vozů do soupravy vlaku, roznáška občerstvení, instalace zařízení umožňující nástup a výstup pro tělesně postižené cestující, apod.

- Služby integrovaných dopravních systémů – jejich podstatou je umožnit cestujícím co nejjednodušší přepravu při použití více dopravních prostředků.
- Poskytování slev – tyto slevy mají přilákat větší počet cestujících, např. zlevněné jízdenky pro rodinu, pro různé věkové skupiny, víkendové zlevněné jízdenky, apod.
- Doplnkové přepravy – nabídka přepravy objemnějších věcí jako jsou kočárky, jízdní kola, apod. (Zelený, 2007, s. 135)

3.1.1 Železniční přeprava v České republice

Současná délka tratí v České republice činí 9614 km. Nejvytíženější tratí je Česká Třebová – Přerov - Bohumín. Pro rozvoj naší infrastruktury není nutná výstavba dalších tratí, ale modernizace železniční sítě. (Zelený, 2007, s. 154)

Koridory

Zelený (2007, s. 155) uvádí, že panevropské dopravní konference stanovily podobu železničních tranzitních koridorů v Evropě, přičemž naší republikou prochází trati IV. a VI. panevropského koridoru. V české republice byly určeny k modernizaci tahy označené jako I. – IV. železniční tranzitní koridor. Mezi hlavní cíle této modernizace patří zkrácení cestovní doby, zvýšení bezpečnosti i spolehlivosti a zlepšení pohodlí cestujících. Dokončeny jsou koridory I. a II.

- I. koridor: (Dresden) – Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav - dále větvený ve směru Bratislava, Wien
- II. koridor: (Wien) – Břeclav – Přerov – Ostrava – (Katowice) s větví Přerov – Olomouc - Česká Třebová
- III. koridor: (Nurnberg/Munchen) – Cheb – Plzeň – Praha – Přerov – Ostrava (Čadca – Žilina)
- IV. koridor: (Německo) – Ústí nad Labem – Praha – Tábor – České Budějovice – Horní Dvořiště (Linz)

3.2 Silniční doprava

Zákon o silniční dopravě č.111/1994 Sb. silniční dopravu definuje jako souhrn činností, kterými se zajišťuje přeprava osob, zvířat a věcí vozidly po dálnicích, silnicích, místních komunikacích, veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu. (Česko, 1994)

Silniční doprava patří k nejmladším oborům dopravy. K přednostem patří její rychlost, dostupnost, rychlá přizpůsobivost změnám poptávky a schopnost realizovat systém přepravy „z domu do domu“. Růst provozu na silničních komunikacích s sebou přináší řadu problémů jako je potřeba rozšiřování silniční a dálniční sítě, růst nákladů na provoz, správu a údržbu komunikací, růst nehodovosti, negativní dopady na životní prostředí. (Zelený, 2007, s. 172)

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích definuje pozemní komunikaci jako dopravní cestu určenou k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných k zajištění tohoto využití a jeho bezpečnosti. (Česko, 1997)

Pozemní komunikace můžeme dělit podle různých hledisek. Nejčastěji se využívá hierarchická struktura, která komunikace rozděluje podle dopravní důležitosti.

- Dálnice – Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.
- Rychlostní silnice - Silnice I. třídy vystavěná jako rychlostní silnice je určena pro rychlou dopravu a je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.
- Silnice I. třídy – Silnice I. třídy je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu.
- Silnice II. třídy – Silnice II. třídy je určena pro dopravu mezi okresy.
- Silnice III. třídy – Silnice III. třídy je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.
- Místní komunikace - Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.
- Účelové komunikace – Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. (Česko, 1997)

Silniční síť na území České republiky je sice z hlediska hustoty vyhovující, problémem je však zanedbanost a nízká kvalita sítě. Rozhodující význam v dopravě mají dálnice a silnice

I. třídy, proto je při restrukturalizaci a modernizaci silniční sítě České republiky hlavním cílem dostavba dálnic a rychlostních silnic. (Zelený, 2007, s. 176)

3.3 Vodní doprava

Zelený (2007, s. 213) uvádí, že vodní doprava patří mezi nejstarší druhy dopravy. Svou činností nejméně zatěžuje životní prostředí. Výjimkou jsou havárie lodí, kdy dochází k velkým škodám s dlouhodobými následky.

3.3.1 Vnitrozemská vodní přeprava

U vnitrozemské vodní přepravy, neboli říční, je klíčové vybudování vodních cest a zabezpečení jejich splavnosti. Tato činnost zahrnuje úpravu toků, jejich regulaci, hatě, přehrady, nádrže, vodní elektrárny, plavební komory a jiné vodohospodářské stavby. Vnitrozemská vodní doprava je charakteristická nižší dopravní rychlostí a potřebou tažné síly, tedy i nižší spotřebou pohonných hmot, nižší mrtvou hmotností dopravního prostředku a menším počtem obsluhujícího personálu, nižšími náklady na přepravu ve srovnání s ostatními druhy dopravy, větší závislostí provozu na přírodních podmínkách a závislostí sítě vnitrozemských vodních cest na konfiguraci území z čeho vyplývá její menší rozsah a hustota. V méně rozvinutých zemích je říční doprava využívána k přepravě osob, naopak ve vyspělejších zemích je používána jako doprava rekreační. Specifickým využitím může být sportovní plavba nebo např. v Benátkách vodní doprava plní roli městské hromadné dopravy. (Zelený, 2007, s. 213 - 214)

Lze vymezit tři kategorie lodí, využívaných v osobní přepravě:

- Osobní lodi pro dálkovou plavbu, které zajišťují turisticko-rekreační zájezdy
- Osobní lodi pro místní a příměstskou dopravu zabezpečující pravidelnou plavbu a kratší výletní plavby
- Osobní lodi pro vnitroměstskou plavbu, které doplňují systém městské hromadné dopravy (Zelený, 2007, s. 214)

Podle zákona č.114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě se vodní cesty dělí na sledované vodní cesty a ostatní vodní cesty. Sledované vodní cesty se dále člení na vodní cesty dopravně významné a vodní cesty účelové.

- Dopravně významné vodní cesty se dále podle využívání pro vodní dopravu člení na vodní cesty využívané (Labe, Vltava, Morava) a využitelné.

- Účelové vodní cesty jsou vodní cesty, na kterých je provozována pouze rekreační plavba a vodní doprava místního významu. (Česko, 1995)

3.3.2 Námořní osobní přeprava

Podle provozního zařazení plavidel lze námořní dopravu rozdělit do dvou skupin:

- Liniovou, která je provozována pravidelně na určitých trasách podle plavebního řádu.
- Trampovou, uskutečňovanou na základě objednávek. (Zelený, 2007, s. 225)

Námořní plavidla lze dělit podle řady hledisek. Z hlediska civilní námořní dopravy jsou nejvýznamnější plavidla zařazena do obchodních lodí, které rozlišujeme na osobní, nákladní a smíšené. Významnou součástí námořní dopravy jsou trajekty, které spojují ostrovy či blízké kontinenty. Trajektové lodě přepravují automobily, vlaky i cestující, jejich nevýhodou je však nízká rychlost. V souvislosti s rozvojem turistiky jsou námořní lodi využívány k rekreaci. Mezi oblíbené patří okružní a výletní plavby, kdy mají cestující na lodi k dispozici například restaurace, kavárny, divadlo, hřiště, a další. (Zelený, 2007, s. 225 – 227)

3.4 Letecká doprava

Letecká doprava patří mezi dynamicky rostoucí odvětví dopravy a je důležitou součástí moderní světové ekonomiky, jelikož působí na její růst. Nárůst letecké dopravy je způsoben její vysokou rychlostí, pohodlím, odpovídající kvalitou, rozsahem nabízených služeb, přijatelnými cenami, ale také spolehlivostí a bezpečností. Zápornou stránkou je negativní dopad na životní prostředí, letiště a jeho okolí. (Zelený, 2007, s. 229)

Letecká infrastruktura

Rozhodující částí pozemní letecké základny jsou letiště, které v dnešní době představují složitý provozně-technický komplex. Letiště se neskládají pouze ze zařízení nezbytných pro zajištění provozu letadel, ale také z dalších objektů a zařízení, které umožňují řadu doplňkových služeb. Služby, které letiště poskytuje lze rozdělit do tří skupin:

- Základní provozní služby, které jsou určeny k zajištění bezpečného provozu letadel a uživatelů letiště. Patří sem například řízení letového provozu, policie, bezpečnostní a celní služby, hasičské a zdravotnické služby, meteorologické služby a další.

- Handlingové služby týkající se jak odbavení samotných letadel (ramp handling), tak odbavení cestujících a jejich zavazadel v terminálech (passengerhandling).
- Komerční aktivity bývají obvykle poskytovány externími subjekty a jedná se především o obchody, restaurace, bary, autopůjčovny, supermarkety nebo hotely. Nabídka těchto služeb by měla oslovit všechny skupiny cestujících. (Zelený, 2007, s. 232 - 233)

Největší postavení v ČR má letiště Praha – Ruzyně, které v osobní přepravě zajišťuje 95 % celkových výkonů. (Zelený, 2007, s. 235)

3.4.1 Pravidelná přeprava

Do pravidelné přepravy patří lety provozované pravidelně mezi dvěma nebo více opakujícími se body na pravidelných linkách leteckého dopravce podle publikovaného leteckého řádu. (Zelený, 2007, s. 247)

Pro přepravu cestujících je základem zakoupení letenky, čím se rozumí platný doklad opravňující k přepravě vydaný nebo schválený leteckým dopravcem. (Zelený, 2007, s. 247 - 249)

3.4.2 Charterová přeprava

Charterová přeprava se dá chápat jako přeprava nepravidelná. Charterové lety mají sice daný letový řád, vytvářený na základě potřeby, ale rozdílná je z pohledu uživatele, který objednává zpravidla celý dopravní prostředek. Jedná se o přepravu velkých skupin cestujících, v časech a na tratích dohodnutých s objednatelem, takzvané lety přímo na objednávku. (Zelený, 2007, s. 253)

3.4.3 Všeobecné letectví

Všeobecné letectví zahrnuje širokou paletu leteckých aktivit. Vyznačuje se nepravidelným charakterem služeb poskytovaných operátory, jejichž typickým rysem je outsourcing spojený s provozem letadla. Podle povahy výkonu dělíme lety všeobecného letectví na dvě skupiny:

- Komerční výkony kam patří letecké taxi, fotografické lety, vyhlídkové lety, reklamní lety, zemědělské lety a lékařské neboli záchranné lety.
- Nekomerční výkony, které zahrnují lety instruktážní, úřední, soukromé, parašutistické, policejní, inspekční, vládní a vojenské. (Zelený, 2007, s. 253 - 254)

3.5 Městská a příměstská doprava

Doprava ve městě zahrnuje všechny dopravní, přepravní a s nimi související činnosti, které se na tomto území realizují. Patří sem městská hromadná doprava, individuální automobilová doprava, nákladní doprava, cyklistická doprava, a další. Tato doprava vychází ze základních charakteristik daného území jako je hustota zástavby, hustota obyvatel, demografická, sociální a profesní skladba obyvatel, vnitřní různorodost a komplexnost. (Zelený, 2007, s. 257)

3.5.1 Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava se vyznačuje přepravou velkého počtu cestujících na malém území, velkou hustotou přepravní sítě s krátkou vzdáleností zastávek a s nízkými intervaly mezi jednotlivými spoji, časovou, prostorovou a sezónní nerovnoměrností poptávky po poskytovaných službách, tarifní politikou a specifickou technickou základnou přizpůsobenou provozu ve městě. (Zelený, 2007, s. 258 - 259)

Podle vyhlášky 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu je městská hromadná doprava činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, ručních zavazadel, spoluzavazadel a živých zvířat vozidly veřejné drážní osobní dopravy a veřejné silniční osobní dopravy, je-li doprava uskutečňována pro poskytování obecných přepravních potřeb na území města, případně jeho příměstských oblastí. (Česko, 2000)

V poválečném období byla MHD organizována ve 22 českých a slovenských městech, kdy byla upřednostňována doprava trolejbusová a autobusová před tramvajovou. V 70. letech byla zahájena výstavba podzemní dráhy v Praze, která se v současnosti skládá ze tří linek označených A, B a C. (Hlavačka, 2002, s. 32)

3.5.2 Integrovaný dopravní systém

Základní úlohou integrovaného dopravního systému (IDS) je nabídnout cestujícím natolik vyhovující veřejnou hromadnou dopravu, která bude představovat alternativu k použití individuální automobilové dopravy. IDS je systém, ve kterém existuje v maximální možné míře taktová nebo intervalová doprava s návazností linek a jízdní řád s prostorově a časově koordinovanými přestupy. (Mojžíš, Graja a Vančura, 2008)

Mezi základní znaky IDS patří jednotný odbavovací systém, jednotný přepravní řád a přepravní podmínky, jednotný tarifní systém, jednotný informační systém a racionalizace přepravních a dopravních toků a výkonů. (Mojžíš, Graja a Vančura, 2008)

Cílem IDS je při daných ekonomických možnostech uspokojit přepravní potřeby obyvatel a návštěvníků daného regionu. (Zelený, 2007, s. 263)

IDS vznikají v aglomeracích, které se skládají z jednoho nebo více jádrových měst, na které navazuje přeprava z okolních obcí. (Drápal, 2007)

Proces realizace IDS je vázán na:

- Sjednocení přepravních podmínek
- Sjednocení tarifních podmínek
- Vypracování funkční organizační struktury
- Financování IDS (Zelený, 2007, s. 264)

Do dopravní sítě IDS na daném území je potřeba zahrnout síť pozemních komunikací, železničních a ostatních tratí a vodní cesty. Mezi důležité aspekty patří rozsah dopravní sítě, její kvalita a páteční síť. (Mojžíš, Graja a Vančura, 2008)

V IDS by měla být hlavním druhem dopravy kapacitní kolejová doprava, tedy metra, tramvaje a železnice. (Drápal, 2007)

České dráhy jsou v současné době zapojeny do více než deseti IDS, kdy v některých případech jde pouze o neúplné integrace. IDS se spoluúčastí ČD:

- Pražská integrovaná doprava
- Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje
- Zlínská integrovaná doprava
- Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
- Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
- Integrovaný doprava Plzeňska
- Integrovaný dopravní systém České Budějovice
- Integrovaný dopravní systém Tábor
- Integrovaný dopravní systém Královéhradeckého a Pardubického kraje
- Jablonecký regionální integrovaný dopravní systém
- Integrovaný dopravní systém Karlovarského kraje

- Integrovaný regionální doprava Náchodsko a Rychnovsko
- Integrovaný dopravní systém Ústeckého kraje (Zelený, 2007, s. 272)

Mezi dopravní prostředky, které se mohou vyskytovat v IDS, patří osobní automobily, autobusy, trolejbusy, tramvaje, metro, železniční vozidla a plavidla. (Mojžíš, Graja a Vančura, 2008)

3.5.3 Cyklistická doprava

Zelený (2007, s. 284) uvádí, že je cyklistická doprava nedílnou součástí dopravního systému. Je charakteristická nulovou emisí, bezhlučností, finanční a prostorovou nenáročností.

Cyklistická doprava se dostává do popředí v souvislosti s ekologizací dopravy a uspokojováním rekreačních potřeb. Lze ji rozdělit na dvě skupiny a to jízdy do zaměstnání a škol, které jsou charakteristické v rovinných oblastech a na krátkých vzdálenostech a dále na skupinu, kterou tvoří rekreační cyklistická doprava na dlouhé vzdálenosti. (Zelený, 2007, s. 284)

Nezbytnou součástí rozvoje cyklistické dopravy je budování cykloturistických tras. Cyklistická trasa neboli cyklotrasa, je trasa vyznačená orientačním značením pro cyklisty. Může vést po málo frekventované komunikaci, zahrnovat cyklostezku nebo samostatný jízdní pruh pro cyklisty oddělený vodorovným dopravním značením. Cyklostezka je na rozdíl od cyklotrasy vyhrazená samostatná komunikace speciálně vybudovaná pro cyklisty, oddělená od ostatní dopravy. (Zelený, 2007, s. 285)

V České republice jsou postupně ve vybraných městech zřizovány cyklotrasy pro každodenní dopravu, které dále navazují na příměstské popřípadě dálkové trasy. Podpora rozvoje sítě cyklistických tras je významná z hlediska příznivého vlivu na životní prostředí. V současnosti je v České republice více než 24 000 km cyklotras. Každá cyklotrasa má přidělené číslo nebo písemné označení. (Zelený, 2007, s. 285 - 286)

Trasy se na základě kategorizace Klubu českých turistů řadí do čtyř kategorií:

- Cyklotrasy I. kategorie – trasy mezinárodního významu propojující velká města ČR s evropskými městy. Jsou značeny jednocifernými čísly.
- Cyklotrasy II. kategorie – hlavní trasy nadregionálního významu propojující nadregionální turistické cíle v ČR. Jsou označeny dvoucifernými čísly.

- Cyklotrasy III. kategorie – vedlejší trasy regionálního významu, které propojují regionální turistické cíle ČR. Jsou značeny trojčifernými čísly.
- Cyklotrasy IV. kategorie – jedná se o vedlejší trasy místního významu propojující místní cíle. Jsou označeny čtyřčifernými čísly nebo písmi. (Zelený, 2007, s. 287)

4 LEGISLATIVNÍ OPORA

Základní legislativní rámec, který vymezuje veřejnou dopravu je dán zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. V této kapitole je zákon stručně popsán a dále jsou zmíněny některé zákony, týkající se dopravy obecně a konkrétních druhů dopravy.

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

V I. hlavě zákona je popsána předmět úpravy a pojem „dopravní obslužnost“.

- „Tento zákon upravuje v návaznosti na přímo použitelný předpis Evropských společenství postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou.“
- „Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.“

V hlavě II. zákon popisuje zajištění dopravní obslužnosti a rozlišuje zde dopravní obslužnost státu, krajů a obcí, zabývá se dopravním plánováním a integrovanými veřejnými službami.

- „Stát prostřednictvím své organizační složky zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter.“
- „Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.“
- „Kraj zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu.“
- „Obec zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti území kraje.“

Hlavy III. – VII. upravují postup při poskytování veřejných služeb, mimořádné situace, kompenzaci, dohled při uzavírání smlouvy a ustanovení přechodná, zmocňovací a závěrečná.

Dále se zákon zabývá změnami v zákoně o silniční dopravě, v zákoně o drahách a v zákoně o akciové společnosti České dráhy. (Česko, 2010)

4.2 Železniční doprava

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách
- Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.
- Zákon č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů (Česko, Ministerstvo dopravy, 2006)

4.3 Silniční doprava

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon 13/1993 Sb., celní zákon, ve znění pozdějších předpisů (Česko, Ministerstvo dopravy, 2006)

4.4 Vodní doprava

- Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě (ve znění r. 2011) (Česko, Ministerstvo dopravy, 2006)

4.5 Letecká doprava

- Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů (Česko, Ministerstvo dopravy, 2006)

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 SOCIOEKONOMICKÁ CHARAKTERISTIKA ZLÍNSKÉHO KRAJE

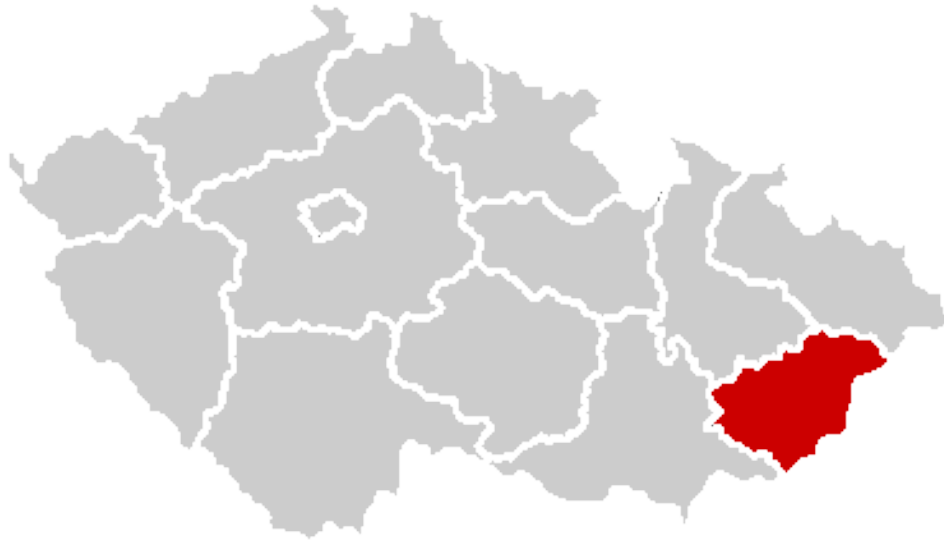
Zlínský kraj vznikl k 1. lednu 2000 na základě ústavního zákona č. 347 ze dne 3. prosince 1997 o vytvoření vyšších územních samosprávných celků. Vznikl sloučením okresů Zlín, Kroměříž, Uherské Hradiště a Vsetín. (Český statistický úřad, ©2014)



Obrázek 1. Zlínský kraj a jeho rozdělení na okresy

(Český statistický úřad, ©2014)

Kraj je jedním ze 14 územně samosprávných celků České republiky a se svou rozlohou 3963 km² je čtvrtým nejmenším krajem. Nachází se ve východní části střední Moravy. Na východě tvoří hranici se Slovenskou republikou, na jihozápadě sousedí s krajem Jihomoravským, na severozápadě s krajem Olomouckým a na severu s krajem Moravskoslezským. (Zlínský kraj, ©2013)



Obrázek 2. Poloha Zlínského kraje (Zlínský kraj, ©2013)

Kraj má členitý, převážně kopcovitý charakter, který je tvořen pahorkatinami a vrchovinami. Nacházejí se zde dvě chráněné krajinné oblasti a to Beskydy a Bílé Karpaty. Nejvýznamnějším vodním tokem v kraji je řeka Morava a k menším tokům patří Bečva, Senice, Olšava, Vlára a Dřevnice. (Zlínský kraj, ©2013)

Z celkové výměry Zlínského kraje zaujímá přibližně 50% zemědělská půda a 40% půda lesní. Nejvíce zemědělské půdy má okres Uherské Hradiště a naopak nejvíce lesní půdy okres Vsetín. Využití území je rozdílné v závislosti na přírodních podmínkách. (Zlínský kraj, ©2013)

Průmyslový potenciál kraje tvoří především podniky zpracovatelského průmyslu a to průmyslu kovodělného, dřevozpracujícího, elektrotechnického, obuvnického, kožedělného a dále chemie, gumárenství a potravinářství. (Zlínský kraj, ©2013)

Ke dni 21. 3. 2014 žilo ve Zlínském kraji 586 299 obyvatel. Svou hustotou zalidnění 148 obyvatel/km² převyšuje republikový průměr 133 obyvatel/km². V kraji je celkem 307 obcí a z toho 30 měst. Mezi nejvýznamnější městské a průmyslové aglomerace patří aglomerace Zlín – Otrokovice - Napajedla s více než 100 tisíci obyvatel, aglomerace Uherské Hradiště - Kunovice - Staré město s téměř 40 tisíci obyvateli, dále města Kroměříž, Vsetín a Valašské Meziříčí. (Zlínský kraj, ©2013)



Obrázek 3. Znak Zlínského kraje

(Zlínský kraj, ©2013)

Kraj je oblíbenou turistickou oblastí s množstvím přírodních, kulturních a historických památek. Nikde jinde v České republice nelze najít oblast, která nabízí současně hory, zahradní architekturu, lázně, vinařská údolí, pozůstatky Velkomoravské říše, církevní památky a historicky cenné stavby. K originalitě přispívá střet tří národopisných celků: úrodná Haná, pohostinné Slovácko a svérázné Valašsko. Kraj nabízí relaxaci a odpočinek v lázních v Luhačovicích, bohaté sportovní vyžití v podobě lyžařských sjezdovek a cyklostezek a zážitek z plavby po Baťově kanálu. (Český statistický úřad, ©2014)

Ekonomická situace

Od poloviny 90. let se hospodářsky stabilní pozice Zlínského kraje začala otrásat důsledkem privatizace a restrukturalizace průmyslu. Negativní roli sehrála také špatná dopravní obslužnost, odtržení od Slovenska a rozpad většiny vědecko-výzkumných pracovišť. (Zlínský kraj, ©2013)

Výsledkem je současná podprůměrná tvorba hrubého domácího produktu, i přesto, že je kraj vnímán jako bohatá a dynamická oblast České republiky. (Zlínský kraj, ©2013)

6 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

V kapitole je provedena analýza současného stavu dopravní obslužnosti ve Zlínském kraji. Je popsán současný stav železniční dopravy, silniční sítě, vodní, letecké a městské hromadné dopravy a zlínského integrovaného dopravní systému.

6.1 Železniční doprava

„České dráhy zajišťují prostřednictvím Krajského centra osobní dopravy ČD ve Zlíně regionální železniční dopravu na základě objednávky Zlínského kraje...“ (České dráhy, ©2009)

Ve Zlínském kraji plní železnice nezastupitelnou úlohu v dopravní obslužnosti, zejména jako páteřní doprava. ČD zde zajišťují osobní dopravu na 12 tratích o celkové délce 359 km, na kterých se nachází 119 železničních stanic a zastávek. Územím Zlínského kraje prochází II. železniční koridor Ostrava-Břeclav, který dále navazuje na I. a III. železniční koridor. Tím vzniklo přímé spojení Zlínského kraje s Prahou, Brnem, Olomoucí a Ostravou. Přes kraj projíždí také mezinárodní vlaky, a to na Slovensko nebo z Polska do Rakouska. Ve Zlínském kraji ČD vypraví v průměru 454 vlaků denně, které za rok ujedou celkem 3,505 mil. vlakových kilometrů. Na tratích z Rožnova pod Radhoštěm přes Valašské Meziříčí až do Kojetína a na spojích z Kroměříže do Otrokovic a Vizovic a z Vizovic do Uherského Hradiště jezdí šest moderních motorových vozů RegioShark. Tyto vozy byly zakoupeny za podpory ROP Střední Morava. (České dráhy, ©2009)



Obrázek 4. Motorový vůz RegioShark (TV Beskyd, ©2009-2013)

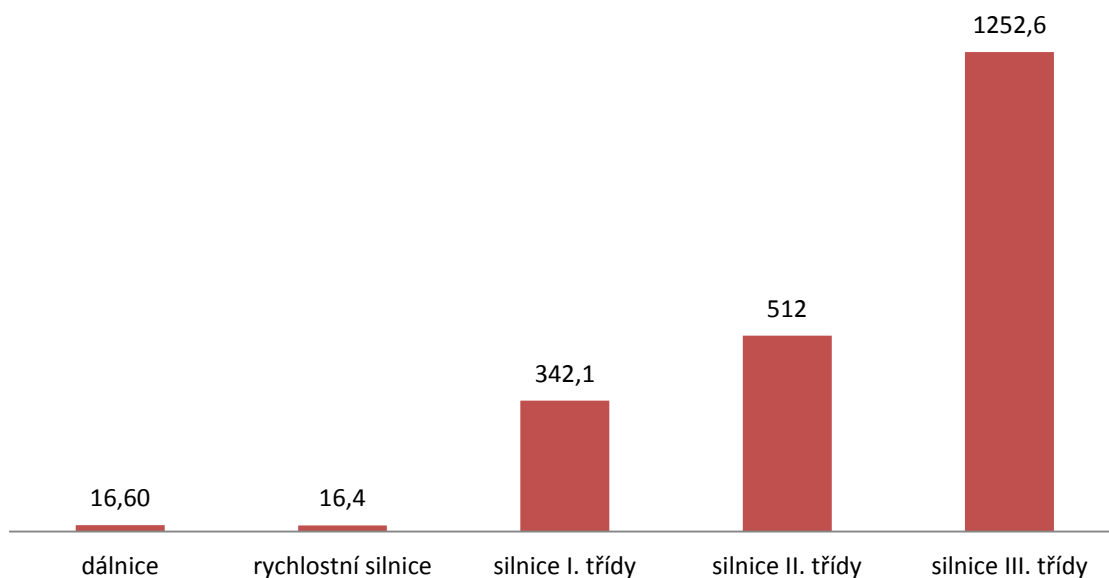
Z Přerova do Břeclavi jezdí modernizované řídicí vozy řady 961 „Sysel“ a na vybraných tratích žlutozelené motorové jednotky Regionova. Na 63 % všech regionálních spojů v kraji jsou nasazena nová nebo modernizovaná vozidla. (České dráhy, ©2009)

Kromě přepravy cestujících ČD zajišťují ve dvanácti stanicích přepravu zásilek v systému ČD Kurýr a také je v Kroměříži k dispozici půjčovna kol. V průběhu roku pořádají i nostalgické jízdy historických vlaků. (České dráhy, ©2009)

6.2 Silniční doprava

Silniční síť Zlínského kraje je tvořena dálnicemi, rychlostními silnicemi a silnicemi I., II. a III. třídy. Hustota silniční sítě je 0,53 km silnic na 1 km² území, tedy o 24% nižší než průměrná hustota na území České republiky. I přes to, že má kraj tak nízkou hustotu silniční sítě, která je dána především kopcovitým charakterem terénu v některých oblastech, její rozsah odpovídá potřebám dopravního napojení a dopravní obsluhy na území kraje. (Generel dopravy Zlínského kraje, 2011)

Silniční síť Zlínského kraje byla k 1. 1. 2013 v délce 2139,8 km. V následujícím grafu je znázorněno její rozdělení. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)



Graf 1. Silniční síť ve Zlínském kraji (vlastní zpracování podle: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2012)

6.2.1 Dálnice a rychlostní silnice

Území Zlínského kraje bylo sítí dálnic poznamenáno pouze z malé části a to dálnicí D1. Stavba této dálnice začala již v 8. září 1967 na území mezi Prahou a Mirošovicemi. Ve Zlínském kraji byl však její provoz uskutečněn až v roce 2009, kdy došlo k významnému propojení na dálnici D1 pro města Kroměříž a Ostrava. V roce 2010 byla D1 prodloužena z Kroměříže do Hulína, což s pokračující rychlostní silnicí R55 znamenalo napojení města Zlín na dálniční síť. Posledním úsekem dálnice bude výstavba a zprovoznění části kolem Přerova, kolem roku 2015. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

Dálnice D1 navazuje v křižovatce Kroměříž-východ, kde dříve končila a dále pokračuje na křižovatky Hulín-západ a Hulín. Tato trasa je vedena nezastavěným územím po zemědělských pozemcích. Zahrnuje 9 přeložek silnic I., II. a III. třídy, místních komunikací a polních cest, 9 dálničních a 5 silničních mostů, 2 mimoúrovňové křižovatky se silnicí I. resp. II. třídy a 1 mimoúrovňovou křižovatkou s rychlostní silnicí, 3 opěrné zdi, vybudování systému odvodnění, dopravního značení, přeložky inženýrských sítí, stavbu protihlukové stěny a realizaci vegetačních úprav. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

Rychlostní silnice R55 je důležitým dopravním propojením ve směru Olomouc, Přerov, Hulín, Tlumačov, Otrokovice, Napajedla, Uherské Hradiště, Hodonín a Břeclav. V těchto sídlech je doprava vedena středem města nebo obce a to má špatný vliv na život a zdraví obyvatel jejich obyvatel (nehodovost, hluk, exhalace, rozdělení města). (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

I přes to, že byl v kraji zprovozněn úsek dálnice D1, rychlostní silnice R55 a silnice I/50 přetrvává nedostatek komunikací vyšších kvalit, které by zajistily rychlé spojení kraje s okolím a umožnily rychlé a bezpečné přemísťování osob mezi významnými centry a oblastmi na území. Jejich nedostatek nahrazují silnice I. a II. třídy. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

6.2.2 Stav vozovek

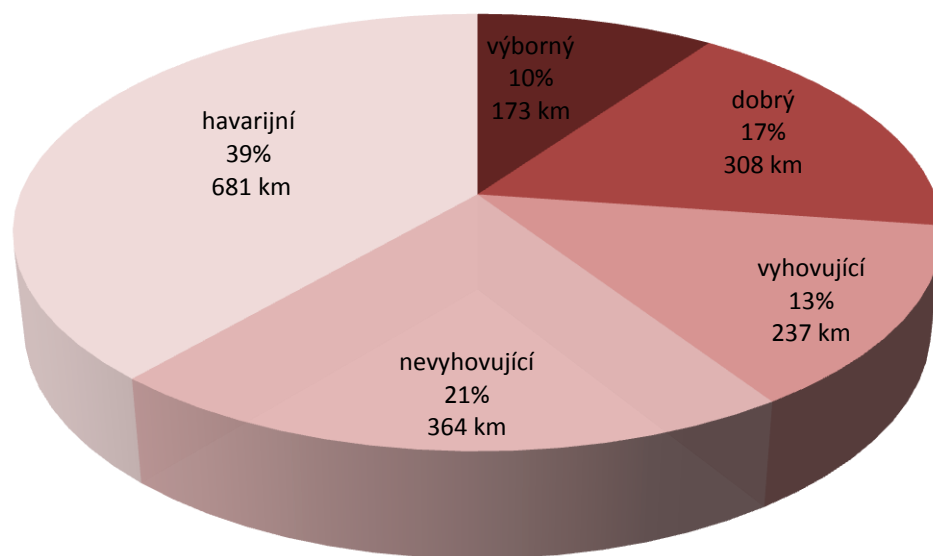
Povrch vozovek je hodnocen podle technického předpisu TP 87. Stav vozovek I. a II. třídy ve Zlínském kraji je ohodnocen známkou 3,61 na stupnici od 1 do 5, kdy 1 znamená výborný stav a 5 stav havarijní. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

V hodnocení mezi okresy má nejlepší stav silnic II. a III. třídy okres Uherské Hradiště, na druhém místě je okres Zlín, dále Kroměříž a Vsetín. V porovnání s rokem 2012 došlo ke

zhoršení stavu vozovek III. třídy a naopak ke zlepšení stavu vozovek II. třídy. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

V havarijním stavu je ve Zlínském kraji 39 % a v nevyhovujícím 21 % silnic II. a III. tříd, z čehož vyplývá, že 60 % těchto vozovek vyžaduje provedení údržby nebo opravy. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

V následujícím grafu je znázorněn stav silnic II. a III. tříd vyjádřen v procentech a kilometrech.



Graf 2. Stav silnic I. a II. třídy ve Zlínském kraji (vlastní zpracování podle: Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2012)

6.3 Vodní doprava

Vodní doprava ve Zlínském kraji se nabízí na řece Moravě a po Baťově kanálu. Baťův kanál je vodní cesta dopravně bezvýznamná. Jeho délka od Otrokovic do Skalice je přibližně 53 km. Některé úseky vedou přes řeku Moravu jiné uměle vyhloubenými kanálovými úseky. Celkově je Baťův kanál splavný od Kroměříže po Hodonín, na jehož cestě se nachází dvě překážky. První překážkou je absence plavební komory na bělovském jezu u Otrokovic, to znamená, že úsek od tohoto jezu po Kroměříž je samostatný a není spojen se zbytkem vodní cesty. Druhou překážkou je absence plavební komory v Sodoměřicích, což znemožňuje plavbu dál do Hodonína. Rozdíl výšek na této vodní cestě je 18,6m a vyrovn-

nává ho 13 plavebních komor. Bařův kanál je v současnosti využíván pouze jako turistická vodní cesta. Lidé zde tedy mohou trávit dovolenou, poznávat přírodu a svézt se na lodích, které si mohou vypůjčit v okolních půjčovnách. Oblíbenými jsou také plavby na výletních lodích nebo pobyty na hausbótu. (Bařův kanál, 2012)

Výletní loď Morava zde poskytuje pravidelné plavby s možností přepravy jízdních kol kvůli blízkým cyklostezkám. V červenci a srpnu pluje loď každou středu a neděli ze Spytihněvi do Otrokovic a zpět a každou sobotu ze Spytihněvi do Starého města a zpět. Jízdní řád a ceník plaveb je uveden v příloze. (Hamboot, ©2013)

Mimo tyto pravidelné plavby lze využít širokou nabídku plaveb s doprovodnými programy. Jsou to například výlety s degustací vína, s degustací kulinárních specialit, pro školní výlety, výlety s možností vlastního cateringu a výlety pro uzavřenou společnost (oslavy, večírky, svatby, firemní akce). Tyto výlety jsou poskytovány na objednávku. (Hamboot, ©2013)

6.4 Letecká doprava

Zlínský kraj má v současné době k dispozici 3 civilní neveřejná letiště a to v Kunovicích, Otrokovcích a Kroměříži a 6 přistávacích ploch pro Leteckou záchrannou službu v Kroměříži, Uherském Hradišti, Valašském Meziříčí, Vsetíně a Zlíně. (Generel dopravy Zlínského kraje, 2011)

Pro přepravu osob se letecká doprava uplatňuje jen okrajově. Pro zajištění potřeby Zlínského kraje jsou k dispozici blízká civilní letiště Brno-Tuřany a Ostrava-Mošnov. (Generel dopravy Zlínského kraje, 2011)

6.5 Městská hromadná doprava

Ve Zlínském kraji je MHD provozována ve městech:

- Vsetín (ČSAD Vsetín a. s.)
- Valašské Meziříčí (ČSAD Vsetín a. s.)
- Kroměříž (Kroměřížské technické služby s. r. o.)
- Uherské Hradiště a Kunovice (ČSAD BUS Uherské Hradiště a. s.)
- Zlín a Otrokovice (Dopravní společnost Zlín-Otrokovice s. r. o.) (Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, ©2011)

6.5.1 MHD Vsetín

Ve Vsetíně provozuje MHD dopravce ČSAD Vsetín a. s. se sídlem ve Vsetíně. Provoz je uskutečňován na desíti trasách.

Trasy MHD Vsetín:

- 1 MHD Trávníky, točna - náměstí – autobusové nádraží - Jasenice I - Jasenice XV
- 2 MHD Jasenka - náměstí - autobusové nádraží - Jasenice I
- 3 MHD Semetín - náměstí - autobusové nádraží - Jasenice I
- 4 MHD Janišov - Rokytnice, Lipta - náměstí - autobusové nádraží - Jasenice I
- 5 MHD Rokytnice, sídliště - náměstí - autobusové nádraží - Ohrada - Jasenice I – Červenka
- 6 MHD Sychrov - autobusové nádraží - náměstí – Rybníky
- 10 MHD Rybníky, Konečná - Jasenice XV
- 12 MHD Rokytnice, sídliště - autobusové nádraží - Jasenice XV
- 14 MHD Jasenka, u Zemánků - Trávníky, škola - Benátky, škola - Rokytnice, škola
- 15 MHD Jasenka, u Zemánků – Sychrov – Ohrada (ČSAD Vsetín, ©2012-2014)

Jízdné pro MHD ve Vsetíně je v celé síti jednotné a to v denním i nočním provozu. Jednotlivé jízdné je placeno cestujícími buď hotovostně, nebo odečtením z elektronické peněženky (čipové karty), na které je také umístěna časová jízdenka. (ČSAD Vsetín, ©2012-2014)

Druhy čipových karet:

- Občanská celá – modrá karta
 - Elektronická peněženka s neomezenou platností, časová jízdenka na 30 nebo 90 dní
- Žákovské jízdné – červená karta
 - Mládež do 15 let
 - Elektronická peněženka do 15 let, časová jízdenka na 30 dní
- Studentské jízdné – zelená karta
 - Studenti ZŠ, SŠ A VŠ od 15 do 26 let na základě předložení potvrzení o studiu
 - Elektronická peněženka po dobu studia do 26 let, časová jízdenka na 30 dní
- Seniorské jízdné I – šedá karta

- Občasné užívající starobní důchod a plně invalidní důchodce do 70 let
- Elektronická peněženka do 70 let, časová jízdenka na 30 dní
- Seniorské jízdné II – oranžová karta
 - Občané ve věku od 70 let
 - Elektronická peněženka od 70 let, časová jízdenka na 90 nebo 365 dní
- Jízdné zdarma – žlutá karta
 - Jízdné pro kategorie určené MěÚ ve Vsetíně
 - Platnost 1 rok (ČSAD Vsetín, ©2012-2014)

V následující tabulce jsou uvedeny jednotlivé ceny pro přepravu v MHD ve Vsetíně.

Tabulka 1. Ceny jednotlivých jízdenek MHD Vsetín (vlastní zpracování podle: ČSAD Vsetín, ©2012-2014)

Hotovostní systém odbavování	Cena
Jednorázová jízdenka celá (základní jízdné)	12,00 Kč
Jednorázová jízdenka poloviční - děti do 15 let	6,00 Kč
Přepravné-dovozné zavazadel, kočárků, zvířat a lyží	6,00 Kč
Bezhotovostní systém odbavování (elektronická peněženka, čipová karta)	Cena
Jízdenka celá s možností přestupu	10,00 Kč
Jízdenka celá po přestupu do 20 minut	5,00 Kč
Jízdenka poloviční s možností přestupu	5,00 Kč
Jízdenka poloviční po přestupu do 20 minut	2,50 Kč
Přepravné-dovozné zavazadel, kočárků, zvířat a lyží	5,00 Kč

Tabulka 2. Ceny časových jízdenek MHD Vsetín (vlastní zpracování podle: ČSAD Vsetín, ©2012-2014)

Časové jízdenky (čipová karta)	Cena
30 dní občanská celá	350,00 Kč
90 dní občanská celá	1 000,00 Kč
30 dní žakovská (do 15 let)	175,00 Kč
30 dní studentská (žáci a studenti 15-26 let)	175,00 Kč
30 dní seniorská I (invalidní a starobní důchodci do 70 let)	180,00 Kč
90 dní seniorská II (důchodci od 70 let)	100,00 Kč
365 dní seniorská II (důchodci od 70 let)	400,00 Kč

MHD ve Vsetíně poskytuje bezplatnou přepravu pro děti do 6 let věku, držitelé průkazu ZTP, držitelé průkazu ZTP-P včetně průvodce nebo vodičího psa, příslušníci Policie ČR a Městské policie ve stejnokroji, držitelé jízdních výhod ČSAD, tašky na kolečkách do rozměru 50x60x80 cm, kočárek s dítětem do 6 let věku a zavazadla do rozměru 20x30x50 cm. (ČSAD Vsetín, ©2012-2014)

6.5.2 MHD Valašské Meziříčí

Ve Valašském Meziříčí provozuje MHD dopravce ČSAD Vsetín a. s. s provozovnou ve Valašském Meziříčí. Provoz je zde zabezpečován pěti autobusovými linkami označenými čísly 1, 3, 5, 6 a 7. Všechny linky se sjíždějí v centru města, kde obsluhují železniční stanici, autobusové nádraží a náměstí. Každá linka jede v jednom směru maximálně dvakrát za hodinu a to v nepravidelných intervalech. Do vozidel MHD se nastupuje předními dveřmi a jízdenky se kupují přímo u řidiče. (Společnost pro veřejnou dopravu, ©2012)

V následující tabulce jsou uvedeny jednotlivé ceny jízdného.

Tabulka 3. Ceny jednotlivých jízdenek MHD Valašské Meziříčí (vlastní zpracování podle: ČSAD Vsetín, ©2012-2014)

Platba	Bezhotovostní	Hotovostní
Dospělí, děti od 15 let	7,00 Kč	9,00 Kč
Děti 6-15 let	3,50 Kč	5,00 Kč
Zavazadlo o rozměrech větších než 30x40x60 cm, lyže, pes (bez schrány), kočárek bez dítěte	3,50 Kč	7,00 Kč
Kočárek s dítětem	3,50 Kč	3,00 Kč

Tabulka 4. Ceny časových jízdenek MHD Valašské Meziříčí (vlastní zpracování podle: ČSAD Vsetín, ©2012-2014)

Časová jízdenka	Cena
Měsíční síťová časová jízdenka	215,00 Kč
Čtvrtletní síťová časová jízdenka	512,00 Kč
Měsíční síťová jízdenka - žáci základních škol, učni, studenti středních a vysokých škol	85,00 Kč

MHD ve Valašském Meziříčí nabízí bezplatnou přepravu pro děti do 6 let, občany starší 70 let, zdravotně postižené (držitele průkazů ZTP, ZTP-P a osoby nebo psa, kteří jsou průvodci držitelů průkazů ZTP-P), příslušníky Policie ČR a Městské policie ve stejnokroji, tašky na kolečkách, poslance a senátory parlamentu ČR, soudce Ústavního soudu ČR, důchodce (držitele průkazů bojovníků za svobodu, politických vězňů ČR a držitele průkazů PTP-VTNP), držitelé jízdních výhod ČSAD a držitelé Zlaté plakety prof. Jánského. (ČSAD Vsetín, ©2012-2014)

6.5.3 MHD Kroměříž

MHD je v Kroměříži zajištěna na osmi linkách pomocí devíti autobusů.

- Linka č. 1 – Nádraží – Nemocnice, psych. Léčebna – Výzkumný ústav
- Linka č. 2 – Nádraží – Nemocnice, parkoviště – Vážany, točna
- Linka č. 3 – Nádraží – Nemocnice, parkoviště – Zachar – Nádraží
- Linka č. 4 – Nádraží – Oskol – Slovan – Nemocnice, parkoviště – Lindovka – Nádraží
- Linka č. 5 – Horní Zahrady, točna – Nádraží – Slovan – Vážany
- Linka č. 6 – Nádraží – Lindovka – Nemocnice, parkoviště – Nádraží
- Linka č. 7 – Dolní Zahrady – Nádraží – Zachar – Nemocnice, psych. Léčebna – Výzkumný ústav
- Linka č. 8 – Výzkumný ústav – Nemocnice, parkoviště – Nádraží – Dolní Zahrady (Kroměřížské technické služby, ©2009)

Nástup do autobusů probíhá předními dveřmi, kde se zakupuje jízdenka, kterou je možné platit hotovostně nebo pomocí čipové karty. Při platbě čipovou kartou je poskytnuta sleva. (Společnost pro veřejnou dopravu, ©2012)

Při platbě v hotovosti je jízdenka považována za nepřestupnou, zatímco při platbě čipovou kartou je možné do 25 minut od odbavení v prvním spoji přestoupit na jiný. (Kroměřížské technické služby, ©2009)

V následujících tabulkách jsou uvedeny jednotlivé ceny jízdného MHD Kroměříž.

Tabulka 5. Ceny jednotlivých jízdenek MHD Kroměříž (vlastní zpracování podle: Kroměřížské technické služby, ©2009)

Platba	Bezhotovostní	Hotovostní
Základní jízdné	8,00 Kč	13,00 Kč
Zlevněné jízdné (6-15 let)	4,00 Kč	6,00 Kč
Pes a každé zavazadlo větší než 40x60x100 cm (i při překročení jednoho z rozměrů)	4,00 Kč	6,00 Kč

Tabulka 6. Ceny časových jízdenek MHD Kroměříž (vlastní zpracování podle: Kroměřížské technické služby, ©2009)

Časové jízdenky (čipová karta)	Cena
30 dní občanská celá	250,00 Kč
90 dní občanská celá	630,00 Kč
30 dní zlevněná (žáci a studenti)	125,00 Kč
90 dní zlevněná (žáci, studenti, důchodci)	315,00 Kč
90 dní pro občany nad 70 let s trvalým bydlištěm v Kroměříži	150,00 Kč

6.5.4 MHD Uherské Hradiště a Kunovice

Provoz MHD v Uherském Hradišti a jeho aglomeraci zajišťuje dopravce ČSAD Uherské Hradiště a. s. a obsluhuje města Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice. Provoz je zajišťován sedmi linkami značenými čísly 1 – 7. Nejvytíženější je linka č. 1, která spojuje všechny tři města. Dále je provoz MHD doplněn bezplatnou linkou z autobusového nádraží k Intersparu.

- Linka č. 1 - Staré Město, závod Slezan - Staré Město, železniční stanice - Staré Město, STS - Staré Město, Mayer - UH, železniční stanice - UH, autobusové nádraží - UH, garáže ČSAD - Kunovice, železniční stanice - Kunovice, činžovní domy - Kunovice, Let 01

- Linka č. 2 - UH, autobusové nádraží - UH, garáže ČSAD - Sady - Vesky - Kunovice, míchárna krmiv - Kunovice, lékárna - UH, garáže ČSAD - UH, autobusové nádraží
- Linka č. 3 - UH, autobusové nádraží - Mařatice, škola - Mařatice, horní konec - UH, sídliště Východ SAM - UH, garáže ČSAD - UH, autobusové nádraží
- Linka č. 4 - UH, autobusové nádraží - Mařatice, Jaktáře - Jarošov, pivovar - Jarošov, louky - Mařatice, Jaktáře - UH, autobusové nádraží
- Linka č. 5 - UH, autobusové nádraží - UH, garáže ČSAD - Sady - UH, sídliště Východ SAM - Mařatice, hor. konec - Mařatice, škola - UH, autobusové nádraží
- Linka č. 6 - UH, autobusové nádraží - UH, garáže ČSAD - Kunovice, lékárna - Kunovice, míchárna krmiv - Vesky - Sady - UH, garáže ČSAD - UH, autobusové nádraží
- Linka č. 7 - UH, autobusové nádraží - UH, nemocnice - Štěpnice, točna - UH, nemocnice - UH, autobusové nádraží (Společnost pro veřejnou dopravu, ©2012)

Jízdenky MHD jsou nepřestupné a nejsou časově ani pásmově omezeny. Do autobusů se nastupuje předními dveřmi a jednotlivé jízdenky je nutné zakoupit u řidiče, jejichž platbu lze uskutečnit hotově nebo pomocí čipové karty. (Společnost pro veřejnou dopravu, ©2012)

Tabulka 7. Ceny jednotlivých jízdenek MHD Uherské Hradiště Kunovice (vlastní zpracování podle: Společnost pro veřejnou dopravu, ©2012)

Platba	Bezhotovostní	Hotovostní
Základní jízdné	5,70 Kč	6,00 Kč
Zlevněné jízdné (6-15 let)	2,80 Kč	3,00 Kč

Tabulka 8. Ceny časových jízdenek MHD Uherské Hradiště – Kunovice (vlastní zpracování podle: Společnost pro veřejnou dopravu, ©2012)

Časové jízdenky	Cena
Měsíční občanská	190,00 Kč
Čtvrtletní občanská	460,00 Kč
Roční občanská	1 800,00 Kč

6.5.5 MHD Zlín a Otrokovice

Provoz MHD ve Zlíně a Otrokovicích zajišťuje Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s. r. o. Do trolejbusů se nastupuje a vystupuje všemi dveřmi, výjimku však tvoří období od 21:00 do 4:00 hodin, kdy se používají pouze přední dveře. (Společnost pro veřejnou dopravu, ©2012)

V následující tabulce jsou uvedeny ceny jízdného na 20 minut, které jsou nepřestupné a dále přestupné jízdenky na 30 a 50 minut.

Tabulka 9. Ceny jízdného MHD Zlín – Otrokovice (vlastní zpracování podle: Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, ©2004)

Jízdenka	Základní			Zlevněná
	20 minut (nepřestupná)	30 minut	50 minut	50 minut
pro jedno použití	12,00 Kč	15,00 Kč	18,00 Kč	9,00 Kč
pro čtyři použití	46,00 Kč	58,00 Kč	70,00 Kč	34,00 Kč
pro jedno použití zakoupená u řidiče	20,00 Kč	x	X	X
pro jedno použití (pes, zavazadlo, kočárek bez dítěte)	x	x	12,00 Kč	X
pro školní kolektiv	x	x	X	110,00 Kč

Dále MHD Zlín – Otrokovice nabízí denní jízdenky na 24 hodin za 70 Kč (zlevněné za 35 Kč) a sedmi denní jízdenky na 168 hodin za 180 Kč (zlevněné za 90 Kč). (Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, ©2004)

Zlevněné jízdenky platí pro:

- Děti od 6 do 15 let
- Rodiče na mateřské/rodičovské dovolené po dobu pobírání dávek s podmínkou předložení kmenového listu
- Občany, pobírající starobní důchod a občany se III. stupněm invalidity do dovršení 70 let s podmínkou předložení platného kupónu S-PAS. (Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, ©2004)

V tabulce jsou uvedeny ceny předplatného nepřenosného kupónu.

Tabulka 10. Ceny předplatného kupónu podle pásem MHD Zlín – Otrokovice (vlastní zpracování podle: Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, ©2004)

Pásmo	Doba platnosti		
	1 měsíc	3 měsíce	6 měsíců
A	380 Kč	990 Kč	1 630 Kč
B	320 Kč	830 Kč	1 380 Kč
C	320 Kč	830 Kč	1 380 Kč
A, B	420 Kč	1 090 Kč	1 810 Kč
B, C	380 Kč	990 Kč	1 630 Kč
A, B, C	480 Kč	1 250 Kč	2 060 Kč

Platnost těchto kupónů se vztahuje na osoby starší 15 let, kteří nemají právo na bezplatnou nebo zlevněnou přepravu. (Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, ©2004)

Tabulka 11. Ceny předplatného kupónu pro žáky, studenty a důchodce (vlastní zpracování podle: Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, ©2004)

Pásmo	Žáci, mateřské		Studenti		Důchodci	
	1 měsíc	3 měsíce	1 měsíc	3 měsíce	1 měsíc	3 měsíce
A	190 Kč	495 Kč	190 Kč	495 Kč	250 Kč	660 Kč
B	160 Kč	415 Kč	160 Kč	415 Kč	210 Kč	550 Kč
C	160 Kč	415 Kč	160 Kč	415 Kč	210 Kč	550 Kč
A, B	210 Kč	545 Kč	210 Kč	545 Kč	280 Kč	730 Kč
B, C	190 Kč	495 Kč	190 Kč	495 Kč	250 Kč	660 Kč
A, B, C	240 Kč	625 Kč	240 Kč	625 Kč	320 Kč	830 Kč

Platnost zlevněných nepřenosných kupónů se vztahuje na:

- Děti ve věku od 6 do 15 let
- Žáky a studenty středních a vysokých škol do dovršení věku 26 let
- Občany, pobírající starobní důchod nebo invalidní důchod pro invaliditu III. stupně do dovršení 70 let s podmínkou zakoupení nepřenosného Senior-pasu
- Rodiče na mateřské nebo rodičovské dovolené pobírající dávky na dítě do 3 let (Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, ©2004)

6.6 Integrovaný dopravní systém

Zlínská integrovaná doprava patří mezi druhý nejstarší IDS v České republice. Vznikl v 1992 dohodou mezi ČD a DSZO.

Do Zlínského integrovaného systému jsou zapojeni tito dopravci:

- České dráhy, a. s.
- Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s. r. o.
- ČSAD Vsetín a. s.
- Karel Housa – HOUSACAR (Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, ©2011)

V roce 2000 byly do Zlínské integrované dopravy začleněny některé spoje dopravce ČSAD Vsetín a. s., na území MHD Zlín-Otrokovice:

Posilové školní spoje na linkách:

- 820775 Luhačovice - Luhačovice, Řetečov – Březůvky – Zlín na trase z Kudlova do Zlína,
- 820831 Zlín – Racková – Holešov na trase z Mladcové do Zlína,
- 820881 Zlín- Zlín, Štípa – Ostrata mezi zastávkami Zlín, Štípa, požární zbrojnice – Zlín, Štípa, škola.

První a poslední spoje na lince:

- 820765 Luhačovice – Ludkovice – Provodov – Zlín, spoj s odjezdem ve 22:26 hodin ze Zlína do Kudlova,
- 820775 Luhačovice – Luhačovice, Řetečov – Březůvky – Zlín, spoj s odjezdem 4:46 hodin z Kudlova do Zlína,
- 820831 Zlín – Racková – Holešov, spoj s odjezdem 22:21 hodin z Čepkova na Mladcovou. (Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, ©2011)

Dále byly od 1. 11. 2011 na lince 820022 Zlín – Malenovice – Holešov dopravce Karel Housa – HOUSACAR začleněny první a poslední spoje na úseku Zlín, Malenovice, křižovatka – Zlín, Chlum. České dráhy, a. s. jsou v IDS ve Zlínském kraji zastoupeny osobními vlaky na trati 331 Otrokovice – Vizovice. (Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, ©2011)

Území města Zlína a Otrokovic a všechny stanice na zaintegrované trati ČD č. 331 jsou pro potřeby tarifu a jízdného rozděleny na níže uvedená tarifní pásma DSZO a ČD a.s.:

Pásma DSZO:

- Pásmo A – do tohoto centrálního pásma Zlín jsou zařazeny zastávky MHD:
 - a) ve směru do Otrokovic po zastávku „Louky, křižovatka“ (u trolejbusových linek a „Louky, točna“ (u autobusových linek)
 - b) ve směru na Velíkovou po zastávku „Burešov“ (u autobusových linek) a konečnou zastávku „Vršava“ (u trolejbusových linek)
 - c) v lokalitách Lužkovic (Lužkovice, Na Gruntech) a Želechovic (Želechovice, křižovatka)
- Pásmo B – do tohoto pásma jsou zařazeny zastávky MHD:
 - a) ve směru do Otrokovic od zastávky „Louky, křižovatka“ po zastávku „Malenovice, ZPS, resp. Malenovice, Centro“ (u trolejbusových linek) a „Louky, točna“ (u autobusových linek)
 - b) ve směru od Otrokovic od zastávky „Malenovice, ZPS“ po zastávku „Louky křižovatka“ (u trolejbusových linek) a „Louky, točna“ (u autobusových linek)
 - c) ve směru na Velíkovou od zastávky „Burešov“ po zastávku „Štípa zbrojnice“ (u autobusových linek),
- Pásmo C - do tohoto pásma jsou zařazeny zastávky MHD:
 1. ve směru do Otrokovic od zastávky „Malenovice, ZPS“ po zastávku „Otrokovice, železniční stanice“ (u trolejbusových linek) a „Otrokovice, Štěrkoviště“ (u autobusových linek)
 2. ve směru do Zlína od zastávky „Otrokovice, železniční stanice“ po zastávku „Malenovice, ZPS“ (u trolejbusových linek) a od zastávky „Otrokovice, Štěrkoviště“ po zastávku „Malenovice, ZPS“ (u autobusových linek)
 3. ve směru na Velíkovou od zastávky „Štípa, zbrojnice“ po zastávku „Velíková, točna“ (u autobusových linek)

Pásma ČD a.s.:

- Pásmo A - od zastávky ČD „Zlín-Přiluky“ do zastávky ČD „Zlín-Louky“
- Pásmo B - od zastávky ČD „Zlín-Louky“ do zastávky ČD „Zlín-Malenovice zastávka“

- Pásmo C - od zastávky ČD „Zlín-Malenovice zastávka“ do zastávky ČD „Otrokovic“
- Pásmo D - od zastávky ČD „Zlín-Přiluky“ do zastávky ČD „Lípa nad Dřevnicí“
- Pásmo E - od zastávky ČD „Lípa nad Dřevnicí“ do zastávky ČD „Vizovice“ (Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, ©2011)

Pro přepravu Zlínskou integrovanou dopravou se používá jednorázová jízdenka nebo předplatné časové jízdenky. Jednorázová jízdenka má v MHD platnost 20 minut a ve vlaku 30 minut. Její cena je 20 Kč, přičemž děti od 6 do 15 let platí zlevněnou jízdenku za 10 Kč. Tato jízdenka má samostatné pole pro označení jízdy ve vlaku a v MHD, kde je označována jako nepřestupná. Celková časová platnost jízdenky je v pracovní den 70 minut a v sobotu, neděli a státem uznávané svátky 85 minut. Předplatná časová jízdenka s označením „i“ se rozděluje na obyčejné jízdné a žákovské a studentské jízdné, kde jsou ceny stanoveny měsíčně nebo čtvrtletně a podle tarifních pásem. (Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, ©2011)

Tabulka 12. Měsíční a čtvrtletní časová jízdenka Zlínského IDS (vlastní zpracování podle: Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, ©2011)

Měsíční			Čtvrtletní		
Pásmo	Obyčejné jízdné	Žákovské a studentské jízdné	Pásmo	Obyčejné jízdné	Žákovské a studentské jízdné
A,B,C,D,E	1 230,00 Kč	505,00 Kč	A,B,C,D,E	3 180,00 Kč	1 380,00 Kč
A,B,C,D	1 020,00 Kč	450,00 Kč	A,B,C,D	2 830,00 Kč	1 240,00 Kč
A,B,C	600,00 Kč	300,00 Kč	A,B,C	1 560,00 Kč	780,00 Kč
A,B,D,E	1 160,00 Kč	465,00 Kč	A,B,D,E	2 980,00 Kč	1 280,00 Kč
A,B,D	950,00 Kč	410,00 Kč	A,B,D	2 630,00 Kč	1 140,00 Kč
A,B	530,00 Kč	260,00 Kč	A,B	1 360,00 Kč	680,00 Kč
B,C	480,00 Kč	240,00 Kč	B,C	1 240,00 Kč	620,00 Kč
A,D,E	1 110,00 Kč	445,00 Kč	A,D,E	2 860,00 Kč	1 220,00 Kč
A,D	900,00 Kč	390,00 Kč	A,D	2 510,00 Kč	1 080,00 Kč

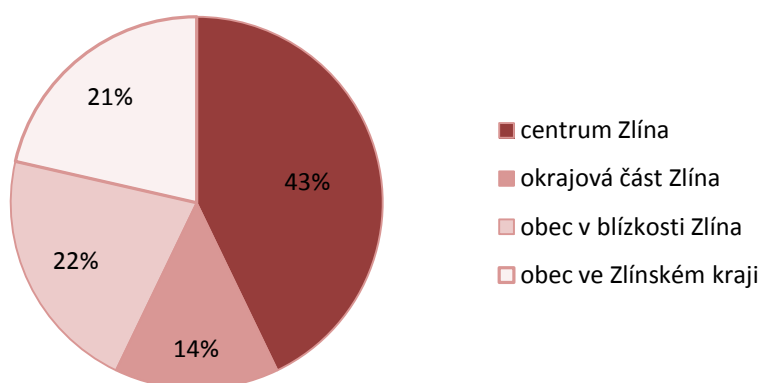
7 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Pro účely bakalářské práce bylo provedeno dotazníkové šetření. Dotazník byl vytvořen v elektronické podobě v aplikaci Google Docs, poté byl umístěn na sociální síti a také elektronicky rozeslán mezi menší počet respondentů.

V období od 28. 4. do 5. 5. 2014 bylo zodpovězeno 68 dotazníků, z toho 36 žen (54 %) a 32 mužů (46 %). Dále bylo respondentům položeno 12 následujících otázek.

1. Vaše bydliště?
2. Jste spokojeni s dopravní obslužností ve Zlíně a jeho okolí?
3. Jaký dopravní prostředek využíváte nejčastěji?
4. Jaký faktor Vás ovlivňuje při výběru dopravního prostředku?
5. Vyhovuje Vám kapacita dopravních prostředků?
6. Jste spokojeni s počtem spojů?
7. Všimli jste si v polední době zlepšení týkající se návaznosti spojů?
8. Z jakého důvodu nejčastěji používáte městskou hromadnou dopravu?
9. Jste spokojeni s novými vozy MHD?
10. Pokud spokojeni nejste, tak s čím?
11. Jste spokojeni s novými zastávkami?
12. Pokud spokojeni nejste, tak s čím?

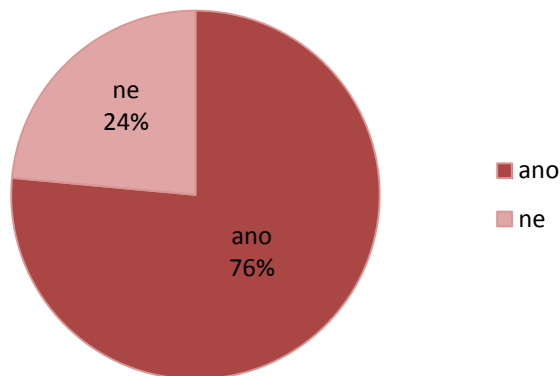
Z dotazníku vyplívá, že nejvíce respondentů, tedy téměř polovina dotazovaných, má své bydliště v centru Zlína. Stejný počet respondentů je z obce v blízkosti Zlína nebo obce ve Zlínském kraji. Pouze deset z nich bydlí v okrajové části Zlína.



Graf 3. Bydliště respondentů

Jste spokojeni s dopravní obslužností ve Zlíně a okolí?

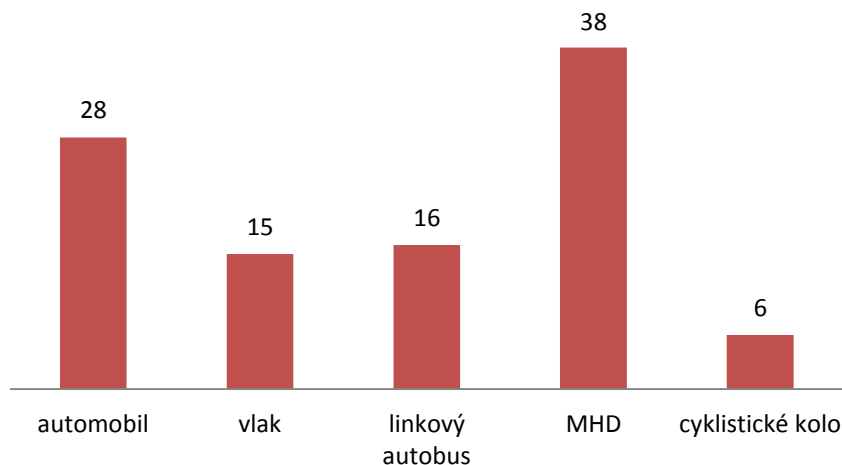
Na otázku jestli jsou respondenti spokojeni s dopravní obslužností ve Zlínském kraji, bylo 76 % odpovědí kladných. I přes to, že je to většina, stále je 24 % záporných odpovědí dostačující k tomu, abychom věděli, že je potřeba dopravní obslužnost zlepšit.



Graf 4. Spokojenost občanů s dopravní obslužností

Jaký dopravní prostředek využíváte nejčastěji?

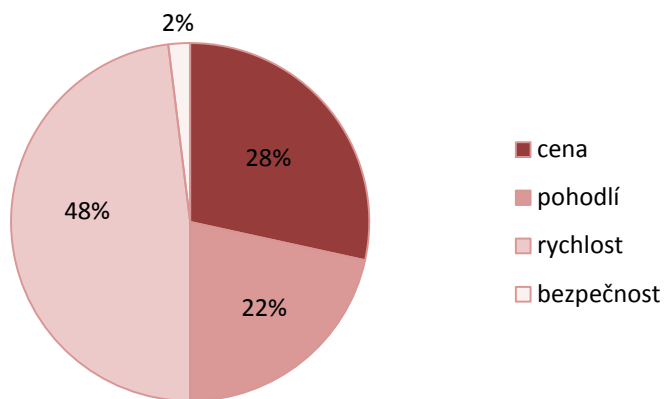
Na otázku jaký dopravní prostředek respondenti nejčastěji využívají, nejvíce z nich odpovědělo výběrem možnosti MHD. Jelikož 43 % respondentů bydlí v centru Zlína, je pro ně tento druh dopravy vyhovující. Druhým dopravním prostředkem s nejvíce odpověďmi je automobil. Můžeme však říct, že i přes to, že jej využívá tolik respondentů a umístil se na druhém místě, zaujímá individuální doprava vlastním automobilem pouze 27 % všech odpovědí.



Graf 5. Nejčastěji využívaný dopravní prostředek občanů

Jaký faktor Vás ovlivňuje při výběru dopravního prostředku?

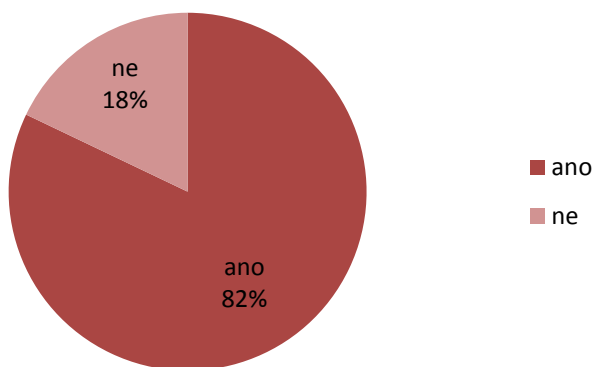
Při výběru dopravních prostředků jsou respondenti nejvíce ovlivňováni jeho rychlostí. Dále je 50 % ovlivněno cenou a pohodlím dopravního prostředku a pouze 2 % při výběru preferuje bezpečnost.



Graf 6. Faktory ovlivňující výběr dopravního prostředku

Vyhovuje Vám kapacita dopravních prostředků?

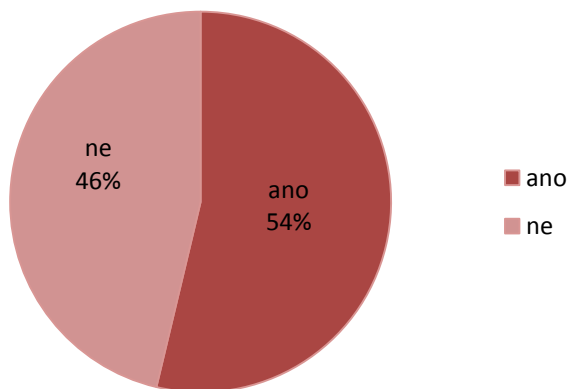
Většina respondentů nevidí žádný problém s nedostatečnou kapacitou dopravních prostředků. Z toho vyplývá, že je ve Zlínském kraji zabezpečeno standardní cestování, co se alespoň kapacity týče. Dopravní obslužnost je tedy pravděpodobně dobře koordinována.



Graf 7. Kapacita dopravních prostředků

Jste spokojeni s počtem spojů?

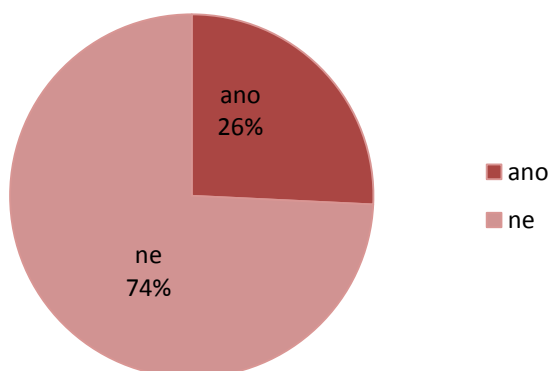
Na otázku zda jsou občané Zlínského kraje spokojeni s počtem spojů, byly kladné a záporné odpovědi téměř vyrovnané. Kladných odpovědí, tedy spokojených bylo pouze o 8 % dotazovaných více než nespokojených. Nespokojenost může být zapříčiněna malým počtem spojů ve večerních a brzkých ranních hodinách.



Graf 8. Spokojenost s počtem spojů

Všimli jste si v polední době zlepšení týkající se návaznosti spojů?

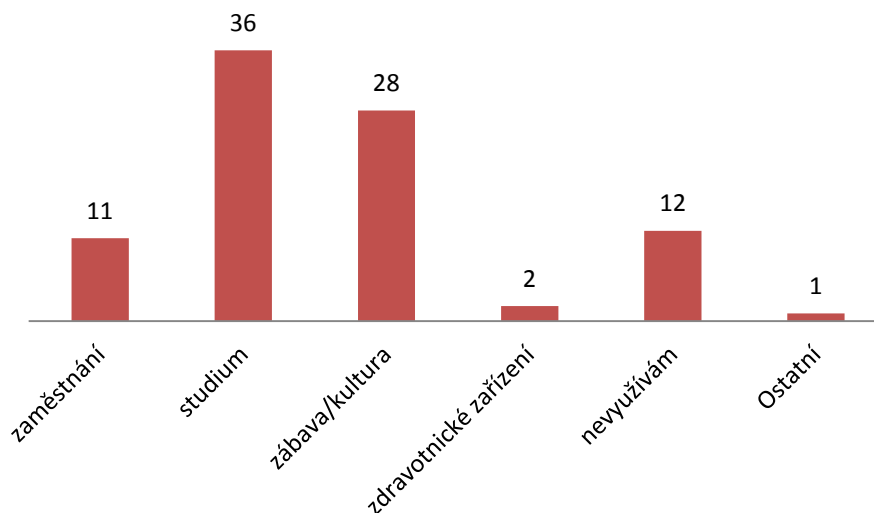
Zlepšení týkající se návaznosti spojů si 74 % respondentů nevšimlo a pouze 26 % ho pocítilo. Z toho plyne, že návaznost byla pravděpodobně zlepšena jen patrně nebo na méně frekventovaných spojích.



Graf 9. Zlepšení týkající se návaznosti spojů

Z jakého důvodu nejčastěji používáte městskou hromadnou dopravu?

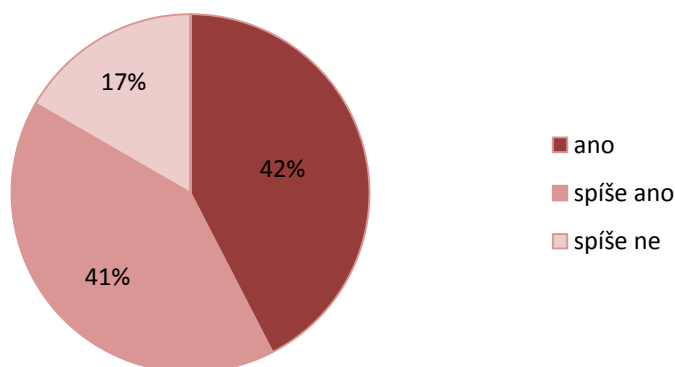
Městská hromadná doprava je nejčastěji využívána, jak se dalo očekávat, za účelem studia, zábavy a kultury. Z důvodu využívání individuální dopravy osobním automobilem osobami ve středním věku je využívá MHD do zaměstnání pouze 12 % respondentů.



Graf 10. Důvod využití městské hromadné dopravy

Jste spokojeni s novými vozy MHD?

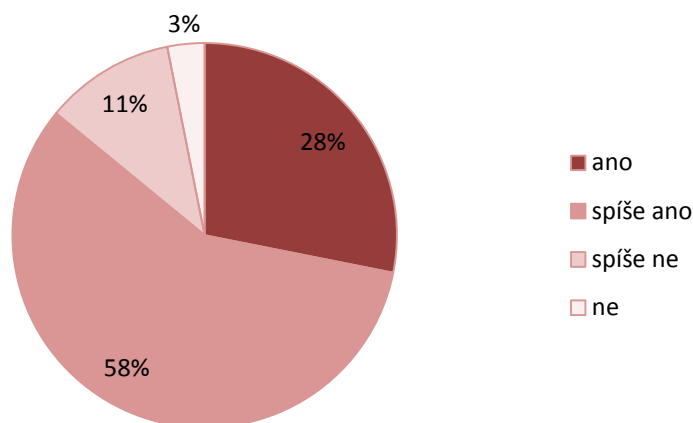
S novými vozy MHD je skoro většina respondentů spokojena. Z toho lze soudit, že vozy byly navrženy a vybrány v souladu k uspokojení jejich uživatelů. I přes spokojenost respondentů, jsou i takoví, kteří spokojeni nejsou. Nespokojenost se týká především sedadel ve vozech a to z důvodu, že jsou umístěny příliš blízko sebe a jejich povrch je tvrdý a v zimním období chladný.



Graf 11. Spokojenost s novými vozy městské hromadné dopravy

Jste spokojeni s novými zastávkami?

S novými zastávkami MHD jsou občané Zlínského kraje převážně spokojeni. Jejich funkčnost, vzhled i jiné vlastnosti tedy nejspíše odpovídají jejich požadavkům. Jsou však také občané, kteří spokojení nejsou. Nespokojenost se projevuje nejčastěji z hlediska funkčnosti a to v případě nepříznivého počasí, kdy do zastávek prší a fouká vítr i ze stran, které by měly být uzavřeny.



Graf 12. Spokojenost s novými zastávkami

Na základě dotazníkového šetření lze tvrdit, že dopravní obslužnost ve Zlínském kraji je vyhovující k potřebám obyvatel. Mezi nejvyužívanější způsob dopravy patří zdejší městská hromadná doprava, můžeme tedy říci, že hromadná doprava je konkurenceschopná vůči dopravě individuální. Při výběru dopravního prostředku se uživatelé nejvíce řídí jeho rychlostí, což by odpovídalo individuální dopravě, avšak důležitá pro ně je i cena, proto je MHD vhodnou alternativou. Je využívána zejména při dojíždění za studiem, zaměstnáním a zábavou či kulturou. S kapacitou dopravních prostředků se nespojují žádné zásadní problémy, za to počet spojů by mohl být lépe koordinován. Spokojenost se vztahuje také na nové vozy MHD a nově postavené zastávky. Žijí zde také občané, kteří sdílí názor, že sedadla v nových vozech jsou příliš tvrdá, chladná a blízko sebe a nově postavené zastávky neplní svou funkci při nepříznivém počasí.

8 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI VE ZLÍNSKÉM KRAJI

V závěrečné části práce je navrženo řešení, které by mělo v budoucnosti přispět ke zlepšení dopravní obslužnosti Zlínského kraje. Řešení, která by mohla zlepšit současný stav je nespočetně mnoho. V práci je uveden návrh, týkající se městské hromadné dopravy, jelikož z výsledků dotazníkové šetření vyplývá, že by bylo vhodné ji rozšířit.

8.1 Rozšíření MHD

Jak již bylo řečeno, úlohou dopravní obslužnosti je zajistit konkurenceschopnost hromadné dopravy k dopravě individuální. Hlavním cílem navrhovaného řešení je tedy rozšíření městské hromadné dopravy a Zlínského integrovaného dopravního systému, tím zamezit zvyšování individuální automobilové dopravy a zvýšit uživatelům možnosti hromadné dopravy.

8.1.1 Lokalita

Návrh se týká konkrétně městské hromadné dopravy ve Zlíně a Otrokovicích provozovanou DSZO, s. r. o. Již v současnosti se netýká pouze těchto dvou měst, ale je rozšířena i do okolních obcí (její síť je znázorněna v příloze PIII). V návrhu se jedná o rozšíření MHD do města Napajedla, které je jižním sousedem Otrokovic.

Město Napajedla je obec s pověřeným úřadem, která spadá pod obec s rozšířenou působností Otrokovice. Žije zde 7750 obyvatel a rozloha města je 19,8 km². (Regionální informační servis, ©2012 – 2014)

Novou linku by mohli využívat občané dojíždějící do Napajedel za zaměstnáním, ale i občané Napajedel, kteří do Otrokovic nebo Zlína dojíždí například za prací, kulturou, do zdravotnických zařízení nebo do místních škol.

8.1.2 Trasa

Trasa nové linky by mohla začínat na zastávce „Otrokovice železniční stanice“, na které začínají a končí i linky číslo 1, 2 a 6. Tím, je umožněna dostupnost linky i ze Zlína nebo naopak dostupnost Zlína pro občany z Napajedel bez zbytečného přecházení do jiné části Otrokovic nebo na jinou zastávku. Dále by spoj pokračoval přes zastávku městské hromadné dopravy „Dr. E. Beneše“ a autobusové zastávky „Kvítkovice – Napajedelská“,

„Napajedla, průmyslová zóna“, „Napajedla, dr. Beneše“, „Napajedla, Chmelnice“, „Napajedla, spořitelna“ a „Napajedla, autobusová stanice“, kde by byla konečná stanice. Zpáteční spoj by vedl téměř po té samé trase, jen naopak, tedy přes autobusové zastávky „Napajedla, autobusová stanice“, „Napajedla, spořitelna“, „Napajedla, Chmelnice“, „Napajedla, dr. Beneše“, „Napajedla, průmyslová zóna“, „Kvítkovice – Napajedelská“ a zastávky MHD „Otrokovice, pošta“ a končila by na zastávce „Otrokovice železniční stanice“.

Některé se spojů by mohly být rozšířeny a pokračovat ze zastávky „Otrokovice, pošta“ směrem na místní část Bařov přes zastávky „Otrokovice – poliklinika“, „Otrokovice - Náměstí“. „Nadjezd“, „U Dřevnice“, „Hurdisovy domy“, „Společenský dům“, „Otrokovice – Zahradní“ a „Otrokovice – Štěrковиště“, kde je konečná stanice linek číslo 55 a 70, jejichž provoz by byl tímto posílen. Zpáteční cestu by měl spoj téměř po stejných zastávkách, tedy zastávky MHD „Otrokovice – Štěrковиště“, „Společenský dům“, „Hurdisovy domy“, „U Dřevnice“, „Nadjezd“, „Otrokovice - Náměstí“, „Havlíčková“, „Otrokovice železniční stanice“ a dále by pokračoval po trase do Napajedel.

8.1.3 Vozový park

Jelikož na trase nejsou vedeny troleje, navrhuji k provozu použít autobusy nebo trolejbusy s dieselaagregátem, který jízdu mimo troleje umožňuje.

Vhodný by mohl být solo autobus Irisbus Citelis ve variantě diesel se třemi dveřmi, který je již dopravním podnikem využíván. Tento autobus byl zvolen z důvodu jeho kapacity, která není ani příliš velká ani malá. Pokud by však byla nedostačující, musel by se vůz vyměnit za jiný z vozového parku DSZO nebo koupit nový a větší.

Jedná se o nízkopodlažní vůz se standardní délkou necelých 12 metrů. Uvnitř se nachází 26 sedadel a místo na invalidní vozík. Jeho kapacita se liší v závislosti na výbavě a na místních předpisech, maximální je však 106 osob. (Trajflíky, ©2012; Imhd.sk, ©2014)

Tabulka 13. Technické parametry solo autobusu Irisbus Citelis (vlastní zpracování podle: Imhd.sk, ©2014)

Délka	11990 mm
Šířka	2500 mm
Výška podlahy	320-330 mm
Počet dveří	3
Počet míst na sezení	26+1
Počet míst na stání	80
Pohotovostní hmotnost	10520 kg
Celková hmotnost	18000 kg
Výkon motoru	213 kw/ 2050 rpm
Objem motoru	7790 cm ³
Maximální rychlost	80 km/hod

Cena autobusu se pohybuje okolo 215 600 €, což je v přepočtu na české koruny necelých 6 miliónu. (Imhd.sk, ©2014)



Obrázek 5. Irisbus Citelis 12m (Kunovský, 2014)

Nákup nového vozu by mohl být financován z prostředků Evropské Unie v rámci operačních programů v programovém období 2014 – 2020. Jedná se především o OP Doprava a o Integrovaný regionální operační program. (Město Tachov, ©2008)

Mezi cíle OP Doprava patří právě podpora udržitelné městské dopravy, modernizace vozového parku veřejné dopravy a počátečních fází provozu linek multimodální dopravy. (Město Tachov, ©2008)

Hlavním cílem IROP je posílení regionální konkurenceschopnosti a kvality života obyvatel pomocí propojení intervencí národního i regionálního charakteru s významným dopadem do území. Mezi specifické operačního programu cíle patří:

- Snižování regionálních rozdílů, využití místního potenciálu pro růst zaměstnanosti a posílení regionální konkurenceschopnosti regionu.
- Zvýšení kvality života ve městech i na venkově a posílení role městských center.
- Posílení veřejných služeb jako zvyšování kvality života obyvatel, podpora vzdělanosti.
- Zajištění udržitelného růstu regionu s důrazem na zlepšování životního prostředí. (Město Tachov, ©2008)

8.1.4 Jízdní řád

Navrhovala bych zavedení nové linky na zkušební dobu ve větších časových intervalech, hlavně v čase, kdy je provoz nejvíce vytížen. To znamená ráno, kdy občané dojíždí do zaměstnání a škol kolem, v dopoledních hodinách například kvůli návštěvě zdravotnických zařízení a obchodů, odpoledne, kdy se vrací z práce a ze škol nebo dojíždí za zábavou a kulturou kolem a spoj ve večerních hodinách, kdy se vrací zpět do místa bydliště. Tedy spoje například kolem 6, 7, 9, 11, 13, 15, 17 a 19 hodiny. Poté, podle toho jak by byla linka využívána a podle potřeby kapacity v určitých částech dne, by byl sestaven jízdní řád.

8.1.5 Jízdné

Jízdné pro novou autobusovou linku by bylo stejné jako v ostatních oblastech, kde DSZO provozuje MHD. V následujících tabulkách jsou uvedeny ceny jízdného společnosti.

Tabulka 14. Ceny jízdného MHD Zlín – Otrokovice (vlastní zpracování podle: Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, ©2004)

Jízdenka	Základní			Zlevněná
	20 minut (nepřestupná)	30 minut	50 minut	50 minut
pro jedno použití	12,00 Kč	15,00 Kč	18,00 Kč	9,00 Kč
pro čtyři použití	46,00 Kč	58,00 Kč	70,00 Kč	34,00 Kč
pro jedno použití zakoupená u řidiče	20,00 Kč	x	x	X
pro jedno použití (pes, zavazadlo, kočárek bez dítěte)	x	x	12,00 Kč	X
pro školní kolektiv	x	x	x	110,00 Kč

Dále je v nabídce MHD Zlín – Otrokovice denní jízdenka na 24 hodin za 70 Kč (zlevněné za 35 Kč) a sedmi denní jízdenka na 168 hodin za 180 Kč (zlevněné za 90 Kč). (Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, ©2004)

V nabídce by byly také časové jízdenky, jejichž cena se liší podle tarifních pásem. V Napajedlech by bylo vhodné pásmo C, jako ve všech ostatních okrajových obcích spadajících do sítě MHD Zlín-Otrokovice.

Tabulka 15. Ceny předplatného časového kupónu podle pásem MHD Zlín – Otrokovice (vlastní zpracování podle: Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, ©2004)

Pásmo	Doba platnosti		
	1 měsíc	3 měsíce	6 měsíců
A	380 Kč	990 Kč	1 630 Kč
B	320 Kč	830 Kč	1 380 Kč
C	320 Kč	830 Kč	1 380 Kč
A, B	420 Kč	1 090 Kč	1 810 Kč
B, C	380 Kč	990 Kč	1 630 Kč
A, B, C	480 Kč	1 250 Kč	2 060 Kč

Platnost těchto kupónů se vztahuje na osoby starší 15 let, kteří nemají právo na bezplatnou nebo zlevněnou přepravu. Dále jsou zlevněné kupóny pro žáky, rodiče na mateřské, studenty a důchodce. (Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, ©2004)

Tabulka 16. Ceny předplatného časového kupónu pro žáky, studenty a důchodce (vlastní zpracování podle: Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, ©2004)

Pásmo	Žáci, mateřské		Studenti		Důchodci	
	1 měsíc	3 měsíce	1 měsíc	3 měsíce	1 měsíc	3 měsíce
A	190 Kč	495 Kč	190 Kč	495 Kč	250 Kč	660 Kč
B	160 Kč	415 Kč	160 Kč	415 Kč	210 Kč	550 Kč
C	160 Kč	415 Kč	160 Kč	415 Kč	210 Kč	550 Kč
A, B	210 Kč	545 Kč	210 Kč	545 Kč	280 Kč	730 Kč
B, C	190 Kč	495 Kč	190 Kč	495 Kč	250 Kč	660 Kč
A, B, C	240 Kč	625 Kč	240 Kč	625 Kč	320 Kč	830 Kč

Navrhované řešení by mohlo být realizováno od roku 2015. Nejdříve by bylo nutné vytvořit projektový návrh, vyčíslit všechny náklady, jak na zavedení nové linky, tak na budoucí provoz a poté požádat o finanční výpomoc. Pokud by společnosti byly finance na projekt schváleny a poskytnuty, bylo by možné projekt zahájit. Před uvedením nové linky do provozu je také nutné, aby společnost požádala dopravní úřad o licenci.

ZÁVĚR

Na závěr bych si dovolila shrnout poznatky uvedené v bakalářské práci, jejímž úkolem bylo zanalyzovat současnou dopravní obslužnost ve Zlínském kraji.

Rozvoj dopravní obslužnosti v kraji hraje velmi důležitou roli, a to jak z hlediska zvýšení kvality životní úrovně a spokojenosti obyvatel, tak z hlediska snížení negativních dopadů na životní prostředí, které jsou způsobeny nárůstem individuální automobilové dopravy.

Lze říci, že dopravní obslužnost ve Zlínském kraji je vyhovující i přes nepříznivé podmínky, způsobené kopcovitým charakterem terénu. Velkou roli zde zaujímá silniční doprava, pro kterou bylo v posledních letech přínosné dokončení stavby dálnice D1 a navazující rychlostní silnice R55, které umožňují rychlou dostupnost obcí kraje i ze vzdálených měst republiky nebo jiných států. Podstatná je i doprava železniční, jelikož přes kraj prochází II. železniční koridor, který navazuje na koridor I. a II a tím spojuje Zlínský kraj s Prahou, Brnem, Olomoucí a Ostravou. Naopak vodní a letecká doprava v kraji působí především jako doplňková, využívání spíše k rekreaci. Významnou roli v rozvoji a udržení veřejné dopravy v kraji má městská hromadná doprava ve městech Vsetín, Valašské Meziříčí, Kroměříž, Uherské Hradiště, Kunovice, Zlín a Otrokovice. Značnou zásluhu nese i Zlínský integrovaný dopravní systém.

V souvislosti s problémem nárůstu individuální automobilové dopravy je přetěžování významných silničních tahů a s tím spojené další negativní faktory, jako například zvýšená nehodovost, vznikající kolony, vysoké hlukové zatížení měst, potřeba výstavby nových vozovek, zhoršení jejich stavu a kvality a negativní vliv na životní prostředí. Proto bychom se měli zaměřit na zvýšení kvality a rozvoj veřejné dopravy, aby byla pro obyvatelstvo atraktivní a byla v souladu s jejich požadavky. Na základě tohoto poznatku je v práci navrženo rozšíření městské hromadné dopravy Zlín – Otrokovice, která nyní působí v těchto dvou městech a v některých blízkých obcích. Jedná se o rozšíření do Napajedel sousedících Otrokovcím.

Průběžná analýza dopravní obslužnosti Zlínského kraje je nezbytná k neustálému zkvalitňování veřejné osobní dopravy.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] *Bařův kanál* [online]. ©2012. Bařův kanál o. p. s. [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://www.batacanal.cz/>
- [2] ČESKO, 1994. Zákon č. 111/1994 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. Částka 37, s. 1154-1161 [cit. 2014-05-08]. Po zadání čísla předpisu dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>
- [3] ČESKO, 1995. Zákon č. 114/1995 ze dne 25. května 1995 o vnitrozemské plavbě. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. Částka 30, s. 1610-1619 [cit. 2014-05-08]. Po zadání čísla předpisu dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>
- [4] ČESKO, 1997. Zákon č. 13/1997 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. Částka 3, s. 47-61 [cit. 2014-05-08]. Po zadání čísla předpisu dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>
- [5] ČESKO, 2000. Vyhláška ze dne 15. června 2000 o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. Částka 54, s. 2535-2549 [cit. 2014-05-08]. Po zadání čísla předpisu dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>
- [6] ČESKO, MINISTERSTVO DOPRAVY, 2006. Legislativa a ostatní. *Ministerstvo dopravy* [online]. Praha [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/cs/default.htm>
- [7] ČESKO, 2010. Zákon č. 194/2010 ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. Částka 65, s. 2210-2222 [cit. 2014-05-08]. Po zadání čísla předpisu dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>
- [8] *České dráhy* [online]. ©2009. České dráhy, a. s. [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/default.htm>
- [9] *Český statistický úřad* [online]. ©2014. Zlín: ČSÚ Zlín [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/>
- [10] *Dopravní společnost Zlín-Otrokovice* [online]. ©2004. Dopravní společnost Zlín-Otrokovice [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://www.dszo.cz/>

- [11] DRÁPAL, Filip, 2007. Co je a co není integrovaná doprava. In: *Integrované dopravní systémy* [online]. 28. 2. 2007 [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://www.ids.zastavka.net/web2-hosting/id-uvod/>
- [12] EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA, 2011. *Ekonomika dopravního systému*. vyd. 1. Praha: OECONOMICA, 284 s. ISBN 80-7183-252-9.
- [13] FORET, Miroslav, 1997. *Marketingová komunikace*. 2. Vyd. Brno: Ekonomicko-správní fakulta MU, 157 s. ISBN: 8021016817.
- [14] GENEREL DOPRAVY ZLÍNSKEHO KRAJE [online]. ©2011. Zlín [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://www.kr-zlinsky.cz/>
- [15] *imhd.sk* [online]. ©2000 - 2014. Imhd.sk [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://imhd.zoznam.sk/ba/mhd.html>
- [16] *Hamboot* [online]. ©2013. Spytihněv: HAMBOOT [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://www.hamboat.cz/>
- [17] HLAVAČKA, Milan, 2002. *Doprava*. 1. vyd. Praha: Scientia, 35 s. ISBN 80-7183-252-9.
- [18] KLEPRLÍK, Jaroslav, 2011. *Silniční doprava*. vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 158 s. ISBN 978-80-7395-451-2.
- [19] *Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje* [online]. ©2012. Zlín: Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s. r. o. [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://www.koved.cz/>
- [20] *Kroměřížské technické služby* [online]. ©2009. Kroměřížské technické služby, s. r. o. [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://www.kmts.cz/>
- [21] KUNOVSKÝ, Dušan, 2014. Inventář vozidel DSZO – autobus. In: *Trajfliky.wz.cz* [online]. ©2004 - 2014. [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://trajfly.wz.cz/>
- [22] *Město Tachov*. Návrh operačních programů pro budoucí programové období 2014 - 2020 [online]. ©2008. Město Tachov: KETNET s. r. o. [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://www.tachov-mesto.cz/>
- [23] MOJŽÍŠ, Vlastislav, Milan GRAJA a Pavel VANČURA, 2008. *Integrované dopravní systémy*. 1. vyd. Praha: Powerprint, 115 s. ISBN 978-80-904011-0-5.
- [24] NOVÁK, Radek, 2005. *Nákladní doprava a zasílatelství*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 412 S., ISBN 80-7357-086-6.

- [25] PASTOR, Otto a Antonín TUZAR, 2007. *Teorie dopravních systémů*. Vyd. 1. Praha: ASPO, 307 s. ISBN 978-80-7357-285-3.
- [26] PŘIBOVÁ, Marie, 1996. *Marketingový výzkum v praxi*. 1. vyd. Praha: Grada, 238 s. ISBN 8071692999.
- [27] RODRIGUE, Jean-Paul, Claude COMTOIS a Brian SLACK, 2009. *The geography of transport systems*. 2nd ed. London: Routledge, 352s. ISBN 978-0-415-48323-0.
- [28] *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. ©2012. Ředitelství silnic a dálnic ČR [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/>
- [29] *Regionální informační servis* [online]. ©2012 – 2014 CCR ČR [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs>
- [30] *Společnost pro veřejnou dopravu* [online]. ©2012. [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://www.spvd.cz/>
- [31] *Trajflíky* [online]. ©2012. Trajflíky team [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://trajfliky.webnode.cz/>
- [32] *Tv Beskyd* [online]. ©2009-2013. TV Beskyd s. r. o. [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://tvbeskyd.cz/>
- [33] ZELENÝ, LUBOMÍR, 2007. *Osobní přeprava*. Vyd. 1. Praha: ASPI, 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.
- [34] *Zlínský kraj* [online]. ©2013. Zlín [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://www.kr-zlinsky.cz/>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

ČD	České Dráhy
ČR	Česká Republika
ČSAD	Československá autobusová doprava
DSZO	Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s. r. o.
EU	Evropská unie
IDS	Integrovaný dopravní systém
IROP	Integrovaný regionální operační program
MěÚ	Městský úřad
MHD	Městská hromadná doprava
OP	Operační program

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obrázek 1. Zlínský kraj a jeho rozdělení na okresy</i>	31
<i>Obrázek 2. Poloha Zlínského kraje</i>	32
<i>Obrázek 3. Znak Zlínského kraje</i>	33
<i>Obrázek 4. Motorový vůz RegioShark</i>	34
<i>Obrázek 5. Irisbus Citelis 12m</i>	58
<i>Obrázek 6. Jízdní řád</i>	73
<i>Obrázek 7. Síť MHD</i>	74

SEZNAM TABULEK

<i>Tabulka 1. Ceny jednotlivých jízdenek MHD Vsetín</i>	40
<i>Tabulka 2. Ceny časových jízdenek MHD Vsetín</i>	40
<i>Tabulka 3. Ceny jednotlivých jízdenek MHD Valašské Meziříčí</i>	41
<i>Tabulka 4. Ceny časových jízdenek MHD Valašské Meziříčí</i>	41
<i>Tabulka 5. Ceny jednotlivých jízdenek MHD Kroměříž</i>	43
<i>Tabulka 6. Ceny časových jízdenek MHD Kroměříž</i>	43
<i>Tabulka 7. Ceny jednotlivých jízdenek MHD Uherské Hradiště Kunovice</i>	44
<i>Tabulka 8. Ceny časových jízdenek MHD Uherské Hradiště – Kunovice</i>	44
<i>Tabulka 9. Ceny jízdného MHD Zlín – Otrokovice</i>	45
<i>Tabulka 10. Ceny předplatného kupónu podle pásem MHD Zlín – Otrokovice</i>	46
<i>Tabulka 11. Ceny předplatného kupónu pro žáky, studenty a důchodce</i>	46
<i>Tabulka 12. Měsíční a čtvrtletní časová jízdenka Zlínského IDS</i>	49
<i>Tabulka 13. Technické parametry solo autobusu Irisbus Citelis</i>	58
<i>Tabulka 14. Ceny jízdného MHD Zlín – Otrokovice</i>	60
<i>Tabulka 15. Ceny předplatného časového kupónu podle pásem MHD Zlín – Otrokovice</i>	60
<i>Tabulka 16. Ceny předplatného časového kupónu pro žáky, studenty a důchodce</i>	61

SEZNAM GRAFŮ

<i>Graf 1. Silniční síť ve Zlínském kraji</i>	<i>35</i>
<i>Graf 2. Stav silnic I. a II. třídy ve Zlínském kraji</i>	<i>37</i>
<i>Graf 3. Bydliště respondentů</i>	<i>50</i>
<i>Graf 4. Spokojenost občanů s dopravní obslužností.....</i>	<i>51</i>
<i>Graf 5. Nejčastěji využívaný dopravní prostředek občanů.....</i>	<i>51</i>
<i>Graf 6. Faktory ovlivňující výběr dopravního prostředku.....</i>	<i>52</i>
<i>Graf 7. Kapacita dopravních prostředků.....</i>	<i>52</i>
<i>Graf 8. Spokojenost s počtem spojů.....</i>	<i>53</i>
<i>Graf 9. Zlepšení týkající se návaznosti spojů</i>	<i>53</i>
<i>Graf 10. Důvod využití městské hromadné dopravy</i>	<i>54</i>
<i>Graf 11. Spokojenost s novými vozy městské hromadné dopravy.....</i>	<i>54</i>
<i>Graf 12. Spokojenost s novými zastávkami.....</i>	<i>55</i>

SEZNAM PŘÍLOH

PI Vzor použitého dotazníku.....	71
PII Jízdní řád výletní lodi Morava.....	72
PIII Síť MHD ve Zlíně a Otrokovicích.....	73

PŘÍLOHA P I: VZOR POUŽITÉHO DOTAZNÍKU

Dotazník na téma: Dopravní obslužnost ve Zlínském kraji

Odpovězte prosím na několik následujících otázek a vyjádřete svůj subjektivní názor k dané problematice.

1. *Vaše pohlaví:*

Žena Muž

2. *Vaše bydliště:*

Centrum Zlína Obec v blízkosti Zlína
 Okrajová část Zlína Obec ve Zlínském kraji

3. *Jste spokojeni s dopravní obslužností ve Zlíně a jeho okolí?*

Ano Ne

4. *Jaký dopravní prostředek využíváte nejčastěji?*

Automobil Linkový autobus
 Vlák MHD
 Cyklistické kolo

5. *Jaký faktor Vás ovlivňuje při výběru dopravního prostředku?*

Cena Rychlost
 Pohodlí Bezpečnost

6. *Vyhovuje Vám kapacita dopravních prostředků?*

Ano Ne

7. *Všimli jste si v polední době zlepšení týkající se návaznosti spojů?*

Ano Ne

8. *Z jakého důvodu nejčastěji používáte městskou hromadnou dopravu?*

Zaměstnání Zdravotnické zařízení
 Studium Nevyužívám
 Zábava/kultura Ostatní

9. *Jste spokojeni s novými vozy MHD?*

Ano Ne
 Spíše ano Spíše ne

10. *Pokud spokojeni nejste, tak s čím? (otázka není povinná)*

.....
.....

11. *Jste spokojeni s novými zastávkami?*

Ano

Ne

Spíše ano

Spíše ne

12. *Pokud spokojeni nejste, tak s čím? (otázka není povinná)*

.....
.....

PŘÍLOHA PII: JÍZDNÍ ŘÁD VÝLETNÍ LODI MORAVA

Výletní loď Morava - pravidelné plavby - jízdní řád 2014

ČERVEN

NEDELE		
plavba se uskuteční pouze pokud bude více jak 20 zájemců		
Zastávkové místo	příjezd	odjezd
Spytihněv	-	13.00
Napajedla Pahrbek	13.20	13.25
Napajedla centrum	13.40	13.45
Otrokovice	14.20	-
Otrokovice	-	14.50
Napajedla centrum	15.25	15.30
Napajedla Pahrbek	15.45	15.50
Spytihněv	16.10	-

ČERVENEC - SRPEN

ÚTERÝ, ČTVRTEK		
Zastávkové místo	příjezd	odjezd
Spytihněv	-	15.00
Napajedla Pahrbek	15.20	15.25
Napajedla centrum	15.40	15.45
Otrokovice	16.20	-
Otrokovice	-	16.45
Napajedla centrum	17.20	17.25
Napajedla Pahrbek	17.40	17.45
Spytihněv	18.05	-

SOBOTA		
Zastávkové místo	příjezd	odjezd
Spytihněv	-	11.00
Babice	11.40	11.45
Staré Město	12.55	13.00
Uherské Hradiště	13.15	-
Hradištský okruh	13.30 - 14.30	
Uherské Hradiště	-	15.00
Staré Město	15.25	15.30
Babice	16.40	16.45
Spytihněv	17.30	-

ZÁŘÍ

NEDELE		
plavba se uskuteční pouze pokud bude více jak 20 zájemců		
Zastávkové místo	příjezd	odjezd
Spytihněv	-	13.00
Napajedla Pahrbek	13.20	13.25
Napajedla centrum	13.40	13.45
Otrokovice	14.20	-
Otrokovice	-	14.50
Napajedla centrum	15.25	15.30
Napajedla Pahrbek	15.45	15.50
Spytihněv	16.10	-

CENÍK

LODNIČ LÍSTKŮ
NA PRAVIDELNÉ
PLAVBY 2014

LODNI LÍSTEK	Hradištský okruh	100,- Kč
LODNI LÍSTEK	jednosměrný	140,- Kč
	obousměrný (tam a zpět)	200,- Kč
RODINNÝ	jednosměrný	220,- Kč
	obousměrný (tam a zpět)	440,- Kč
PŘEPRAVA KOL		20,- Kč
DĚTI / ZTP	- 50%	JEDNOTLIVÉ ÚSEKY - 25%

- RODINNÝ LÍSTEK = Rodiče s dětmi
- Převahu jízdních kol je vhodné objednat předem.
- Změny jízdního řádu vyhrazeny.
- Množství přepravovaných jízdních kol určuje kapitán.
- Doporučujeme rezervaci lodních lístků na tel.: 603 802 691

Zlínský kraj - partner rozvoje vodní cesty Batův kanál

! www.batacanal.cz | www.lodmorava.cz
! tel. +420 603 802 691 | email: hamboot@email.cz

NEDELE

Zastávkové místo	příjezd	odjezd
Spytihněv	-	10.30
Napajedla Pahrbek	10.50	10.55
Napajedla centrum	11.10	11.15
Napajedla Pahrbek	11.30	11.35
Spytihněv	11.55	-
cena za 70,- Kč tam a 140,- Kč zpět		
Spytihněv	-	13.00
Napajedla Pahrbek	13.20	13.25
Napajedla centrum	13.40	13.45
Otrokovice	14.20	-
Otrokovice	-	14.45
Napajedla centrum	15.20	15.25
Napajedla Pahrbek	15.40	15.45
Spytihněv	16.05	-



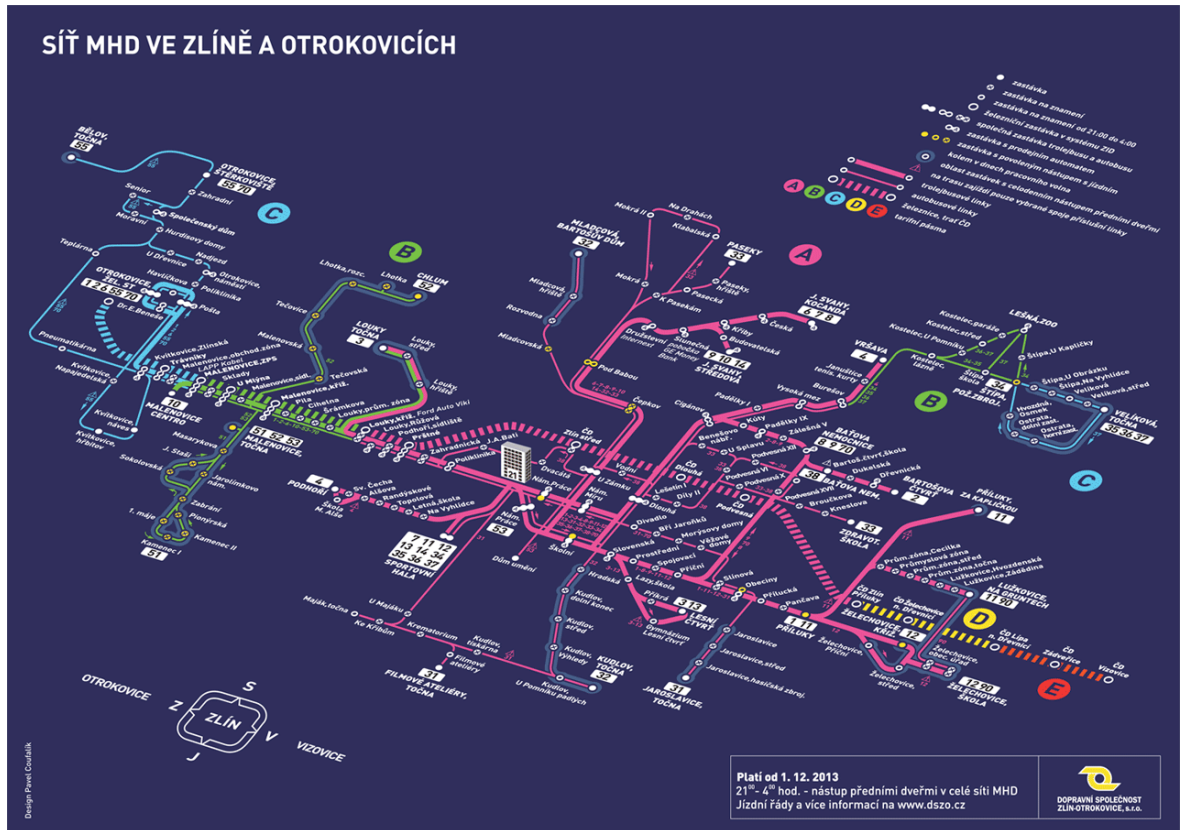
Zlínský kraj



Plavby na objednávku: • pro školní výlety • pro uzavřenou společnost (oslav, večírky, svatby, firemní akce) • s degustací kulturních specialit • s degustací vín • s možností vlastního cateringu • s doprovodným programem (hudební produkce)

Obrázek 6. Jízdní řád (Batův kanál, ©2012)

PŘÍLOHA PIII: SÍŤ MHD VE ZLÍNĚ A OTROKOVICÍCH



Obrázek 7. Síť MHD (Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, ©2004)