

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI  
Přírodovědecká fakulta  
Katedra geografie

# **Dopravní obslužnost obcí v rámci SO ORP Zlín**

**Bakalářská práce**

Václav Polášek

Vedoucí práce: Mgr. Miloslav Šerý

Olomouc 2012

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením pana Mgr. Miloslava Šerého a že jsem uvedl veškerou použitou literaturu a další zdroje.

V Olomouci dne: \_\_\_\_\_

Podpis: \_\_\_\_\_

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI  
Přírodovědecká fakulta  
Akademický rok: 2010/2011

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Václav POLÁŠEK**  
Osobní číslo: **R09107**  
Studijní program: **B1301 Geografie**  
Studijní obor: **Regionální geografie**  
Název tématu: **Dopravní obslužnost obcí v rámci SO ORP Zlín**  
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

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

Bakalářská práce je zaměřena na analýzu kvality dopravní obslužnosti obcí v rámci SO ORP Zlín systémy veřejné dopravy. Autor v rámci práce identifikuje oblasti s různou kvalitou dopravní obslužnosti, přičemž pro oblasti s nedostatečnou dopravní obslužností navrhne vhodná řešení vedoucí ke zlepšení současného stavu. V rámci práce budou využity metody dopravně geografického výzkumu (dopravní poloha, dopravní dostupnost, resp. dopravní obslužnost). Dílčím cílem práce bude také popis dopravní politiky Zlínského kraje v oblasti rozvoje veřejné dopravy v zájmovém území a analýza ekonomicko-organizační struktury veřejné dopravy v oblasti.

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

**Křivda, V., Folprecht J., Olivková I.: Dopravní geografie, VŠB - Technická univerzita Ostrava, Ostrava, 2006.**

**Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013: Ministerstvo dopravy, červenec 2005**

**Tolley, R., Turton, B. Transport Systems, Policy and Planning: A Geographical Approach. Longman, 1999.**

**Internetový jízdní řád IDOS**

**Dále informace a data následujících institucí:**

**Český statistický úřad**

**Krajský úřad Zlín**

**Ministerstvo dopravy České republiky**

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Miloslav Šerý**  
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **26. května 2011**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2012**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.  
děkan

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

Na tomto místě bych chtěl poděkovat panu Mgr. Miloslavu Šerému za jeho čas, trpělivost, odborné rady a cenné připomínky, které mi pomohly při zpracování této bakalářské práce.

# OBSAH

1. ÚVOD.....	7
2. CÍLE PRÁCE.....	9
3. METODIKA PRÁCE .....	10
4. REŠERŠE LITERATURY.....	15
5. CHARAKTERISTIKA VYMEZENÉHO ÚZEMÍ .....	18
6. DOPRAVNÍ POLOHA SO ORP ZLÍN.....	20
7. DOPRAVNÍ POLOHA OBCÍ .....	23
8. DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST V RÁMCI SO ORP ZLÍN .....	26
8.1 Stručný vývoj veřejné dopravy na Zlínsku od roku 1948.....	26
8.2 Dopravní podniky v současnosti .....	27
8.3 Dálková dopravci působící v SO ORP Zlín .....	28
8.4 Integrovaný dopravní systém Zlínské kraje .....	29
8.5 Městská hromadná doprava .....	32
9. DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST OBCÍ VZHLEDEM K CENTRU SO ORP ZLÍN .....	34
10. VNĚJŠÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST MĚSTA ZLÍNA.....	44
11. ČASOVÁ DOSTUPNOST OBCÍ DO CENTRA SO ORP ZLÍN .....	46
12. SWOT ANALÝZA .....	48
13. NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ PRO ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI OBCÍ ..	49
14. ZÁVĚR .....	51
15. SUMMARY .....	53
16. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A DALŠÍCH ZDROJŮ .....	54
16.1 Knihy a další publikace .....	54
16.2 Internetové zdroje .....	55
17. SEZNAM PŘÍLOH.....	57

# 1. ÚVOD

Dopravní dostupnost je jedním z klíčových pojmů zmiňovaných v souvislosti s problematikou venkovských a periferních oblastí. Při nedostatku pracovních příležitostí a absenci základních služeb v místě bydliště je pro obyvatelstvo čím dál více nezbytné za těmito cíli dojíždět a akcesibilita těchto cílů se stává jednou z nejdůležitějších podmínek života ve venkovských oblastech. Ve smyslu nutnosti realizovat cesty za základními potřebami je poptávka po dostupnosti ve venkovských oblastech v podstatě vyšší než ve městech, kde je široká nabídka dopravních možností. Naopak z hlediska počtu osob je poptávka v řídké zalidněných venkovských oblastech nízká a způsobuje ztrátovost obslužnosti veřejnou dopravou. (Marada, Květoň, 2006)

Dopravní obslužnost veřejnou dopravou sehrává v současné době velmi důležitou roli ve fungování a rozvoji moderní společnosti. Doprava tvoří v souvislosti s mobilizací obyvatelstva komplexní systém navzájem propojených vazeb mezi potřebou obyvatelstva cestovat (za prací, lékařskou péčí, zábavou a podobně) tj. poptávkou, a možnostmi, jak tuto poptávku zajistit. Ruku v ruce se stále narůstajícími dopravními intenzitami a poptávce po dopravě dochází kromě rozvoje výkonnějších a bezpečnějších dopravních prostředků k vývoji systému, jehož cílem je zajistit všem obyvatelům dostačující a pohodlnou možnost přepravy v závislosti na jejich možnostech (autobusová doprava, individuální automobilová doprava, městská hromadná doprava a podobně).

Zkoumaným mikroregionem této bakalářské práce je správní obvod obce s rozšířenou působností Zlín (dále jen SO ORP Zlín), jenž je tvořen katastry třiceti obcí a svoji polohu zaujímá v samotném středu Zlínského kraje na jihovýchodní Moravě. Obecně lze říct, že dopravní poloha Zlínského kraje se nachází mimo páteřní síť dopravy jak silniční, tak železniční a stejně je tomu tak i v hierarchicky nižších územních jednotkách tohoto kraje (okresy, SO ORP, obce). Důsledkem této skutečnosti je absence kvalitní dopravní sítě a především vyhovující úrovně služeb veřejné dopravy ve venkovských oblastech tohoto zájmového území. Objektívni zhodnocení skutečného stavu veřejné dopravy na úrovni obcí a návrhy pro zlepšení situace jsou jedním z dílčích cílů této práce (viz dále). Je totiž zřejmé, že zvýšení úrovně poskytovaných služeb

veřejné dopravy bude mít pozitivní dopad pro další, nejen dopravní, rozvoj těchto oblastí. Kvalitní veřejná doprava a dobrá dopravní dostupnost mohou pomoci zvýšit lokalizační výhodu oblasti, její produktivitu a konkurenceschopnost. Oproti tomu sídla se špatnou dostupností jsou omezována určitou mírou izolace.

Město Zlín je jednoznačně největším centrem v rámci zkoumané oblasti. Vytváří urbanizovaný prostor s celou řadou ekonomických aktivit. Je to také středisko Zlínského kraje a nachází se zde několik významných institucí. Město Fryšták, byť druhé největší sídlo správního obvodu, je o mnoho menším střediskem než Zlín. I přesto je pro okolní obce schopno vykonávat funkci střediska pracovních příležitostí a je tak jejich spádovou oblastí. Všechna zbylá sídla tvoří venkovský prostor a jsou závislá na své dopravní poloze a na poloze vůči městům.

Veřejná doprava je provozována na bázi oddělených dopravních systémů, přičemž integrované dopravní systémy (dále jen IDS) jsou organizovány jen na omezených územích, s omezenou funkčností a bez většího propojení mezi kraji. Ve většině lokalit je integrovaný systém pouze nadstavbou systému (usnadňující využívání městské a příměstské dopravy), nikoliv principem propojujícím všechny druhy dopravy na celém území regionu. (Česká republika – Ministerstvo dopravy, 2005)

V případě IDS v rámci zájmového území této práce se jedná o Zlínskou integrovanou dopravu (dále jen ZID). Je to deset let starý dopravní systém s působností pouze na omezeném území města Zlína a jeho nejbližším okolí s účastí dvou dopravců, z nichž jedním jsou České dráhy a druhým je Dopravní podnik Zlín – Otrokovice (dále jen DSZO), který provozuje městskou hromadnou dopravu (dále jen MHD). Postupná integrace dalších dopravců do ZID je velmi pomalá.

Vzhledem k průběhu železnice a prostoru, který je obsluhován MHD lze doopravdy hovořit o velmi omezené působnosti ZID a otázkou zůstává, do jaké míry a jestli vůbec je v současnosti tento systém přínosný a zdali vůbec přispívá ke zkvalitnění a zvýšení úrovně veřejné dopravy a dopravní obslužnosti.



## 2. CÍLE PRÁCE

Cílem této bakalářské práce je analýza dopravní obslužnosti obcí systémy veřejné dopravy v rámci SO ORP Zlín. Pro potřeby práce budou využity metody dopravně geografického výzkumu (dopravní poloha, dopravní dostupnost, dopravní obslužnost), jež pomohou rozpoznat charakter zkoumané problematiky. Dílčím cílem práce bude také analýza dopravní politiky Zlínského kraje v oblasti rozvoje veřejné dopravy v zájmovém území a analýza ekonomicko-organizační struktury veřejné dopravy v oblasti.

Výsledkem této práce by měla být identifikace a zhodnocení jednotlivých oblastí s různou kvalitou dopravní obslužnosti, přičemž pro eventuelní oblasti s nedostatečnou dopravní obslužností budou navržena vhodná řešení, vedoucí ke zlepšení současného stavu.

### 3. METODIKA PRÁCE

Pro zdárné vypracování této bakalářské práce, včetně dosažení všech vytyčených cílů, bylo nejprve nutné získat adekvátní data o obcích, dopravní infrastruktuře, dopravních společnostech, či data o autobusových a vlakových spojích – jejich počet a realizaci v čase.

Základními použitými zdroji dat jsou:

- Český statistický úřad
- HBI – internetová databáze ekonomických subjektů
- GEOFABRIK – vrstvy dopravních komunikací a obcí ČR (Využito při tvorbě map v programu ArcGIS 10.0)
- internetová aplikace IDOS – Jízdní řády

Jako zdroj informací o počtu obyvatel v jednotlivých obcích posloužila data Českého statistického úřadu, prezentovaná na stránkách krajského pracoviště ve Zlíně (ČSÚ, 2011). Data z internetové databáze firem HBI byla využita pro tvorbu obecné charakteristiky jednotlivých dopravců. Například byly využity informace jako datum založení těchto subjektů, počet zaměstnanců, zisky, apod. Nejvýznamnější zdroj dat z internetových stránek společnosti Geofabrik představovala vrstva komunikací České republiky, jež je součástí téměř všech mapových výstupů v této práci. Tato aktualizovaná vrstva je totiž doplněna o nedávno zprovozněnou rychlostní komunikaci R55 v úseku Hulín – Otrokovice a velmi dobře jsou zde vytvořeny i ostatní komunikace.

Všechny mapové výstupy byly zpracovány v softwaru ArcGIS 10.0. Přesněji v jeho integrované aplikaci ArcMap. Kromě výše zmíněné vrstvy komunikací posloužila pro tvorbu map data ArcČR500 verze 1.1. ArcČR500 je digitální vektorová geografická databáze pro území České republiky, zpracovaná v měřítku 1 : 500 000. (ARCDATA PRAHA, s.r.o., 1999)

Ze souboru těchto dat byly využity jednak patřičně upravené polygonové vrstvy správních obvodů, katastrálních území obcí a kraje ČR a dále bodové vrstvy obcí a železničních stanic. Všechny přiložené mapy jsou v souřadnicovém systému S - JTSK.

Jedním z dalších zdrojů dat byla aplikace Územně identifikační registr (ÚIR). Tato aplikace slouží k interpretaci a hledání údajů přebíraných od centrálních orgánů státní správy.

Text této práce a všechny tabulky jsou zpracovány v programech Microsoft Office Word 2007 a Microsoft Office Excel 2007.

V rámci práce byla analyzována dopravní poloha obcí SO ORP Zlín. Kvalitu dopravní polohy lze hodnotit ve dvou významových dimenzích, a sice jako polohu horizontální a vertikální. Horizontální dopravní polohou je myšlena poloha obce v dopravní síti a tuto polohu určují jednotlivé hierarchické úrovně komunikací (dálnice, silnice I., II. třídy, apod.) a také druhy komunikací (silnice, železnice), které nemají stejný význam. Např. úloha železniční dopravy má v současnosti v regionálním rozvoji menší roli, nežli síť silnic nebo leteckých linek (Marada, 2006).

Při hodnocení dopravní polohy obcí v SO ORP Zlín je uvažována právě poloha horizontální. Metodika hodnocení vychází z práce Marady (2006), který hodnotil 34 vybraných středisek (všechna krajská města a nejvýznamnější okresní města) v rámci ČR. Ovšem jím zvolený způsob bodového hodnocení by se při aplikaci na jednotlivé obce v rámci SO ORP Zlín jevil jako značně nevyhovující a při dodržení tohoto postupu by měly téměř všechny obce nulový bodový zisk a nebylo by tak možné identifikovat drobnější rozdíly v dopravní poloze a to téměř v celém SO ORP Zlín.

Tuto metodiku hodnocení dopravní polohy převzal v modifikované podobě pro svou práci Roušal (2010). V jeho případě se setkáváme s administrativní územní jednotkou stejné hierarchické úrovně jako v této práci, a sice s SO ORP Znojmo. Autor při bodování obcí vycházel taktéž z metodiky, kterou popisuje Marada, avšak nebyla zde nutná její úprava v takovém rozsahu, jako v souvislosti se správním obvodem popisovaným v této práci. Z této skutečnosti vyplývá jednoznačný rozdíl v úrovních dopravní polohy středisek a obecně tak lze SO ORP Znojmo hodnotit jako dopravně dostupnější, než SO ORP Zlín.

Metodiku pro hodnocení horizontální dopravní polohy v rámci SO ORP Zlín bylo třeba částečně upravit a kritéria umožňující bodový zisk jednotlivým obcím vypadaly následovně:

- 3 body za vstup silnice I. třídy do intravilánu obce
- 2 body za silnici I. třídy do vzdálenosti 5 km od intravilánu obce
- 1 bod za vstup silnice II. třídy do intravilánu obce
- 1 bod za silnici II. třídy do vzdálenosti 2 km od intravilánu obce
- 1 bod za vstup železnice do intravilánu obce
- 1 bod za železnici do vzdálenosti 2 km od intravilánu obce

Stanovený počet bodů byl jednotlivým komunikacím přiřazen na základě jejich významu, přičemž nejvyšší význam zaujímá silnice první třídy s označením I/49. Jedná se o jedinou silnici této třídy v rámci zkoumaného území. Vzhledem k paralelnímu průběhu zdejší železniční tratě k této silnici získaly obce ležící podél těchto komunikací nejvyšší bodové ohodnocení. V případě silnic druhé třídy se jedná o komunikace menšího významu. Jsou tedy ohodnoceny nižším počtem bodů a stejně je tomu tak i v případě železnice, kde se jedná o jedinou trať regionálního významu. Výjimku tvoří rychlíkový provoz vlaku s označením IC 552, tzv. Zlínský expres, který jezdí na trase Zlín – střed – Otrokovice – Praha. (České dráhy, 2012)

Uvedené hraniční vzdálenosti představují vzdálenost po komunikaci mezi intravilánem obce a nejbližší křižovatkou s komunikací dané třídy. Nejedná se tedy o vzdálenost vzdušnou čarou.

Jednotlivé obce byly rozděleny do čtyř kategorií podle počtu obdržených bodů:

- 0 – 2 body – velmi špatná dopravní poloha
- 3 – 4 body – špatná dopravní poloha
- 5 – 9 bodů – dobrá dopravní poloha
- 10 a více – velmi dobrá dopravní poloha

Dalším dílčím cílem této práce byla analýza vnitřní dopravní obslužnosti SO ORP Zlín veřejnou dopravou. V případě SO ORP Zlín hovoříme o autobusové, železniční a městské hromadné dopravě. Primárními daty pro tuto analýzu byly jízdní řády IDOS a jejím výsledkem je souhrnný přehled o denní době dopravní obslužnosti obcí a o počtu realizovaných dopravních spojů. Oba tyto aspekty jsou analyzovány pro spojení mezi obcí a městem Zlínem a zpět. Vždy se také jedná o spojení přímá. Pro tento rozbor bylo zapotřebí stanovit konkrétní referenční dny. Těmito dny byla v rámci pracovního týdne zvolena středa 4. dubna 2012. V rámci víkendu sobota 7. dubna 2012. Neděli a státní svátky zastupovala neděle 8. dubna 2012.

Zvolený postup pro stanovení intervalů je metodou, která se vyznačuje tím, že je schopna zachytit případné extrémny.

Aplikovaný postup pro stanovení intervalů:

- 1) určíme tzv. variační rozpětí souboru ( $R$ );  $R = x_{\max} - x_{\min}$   
(rozdíl nejvyššího a nejnižšího počtu spojů)
- 2) počet obcí ( $n$ ) SO ORP je menší než 40  
(29 obcí v SO ORP Zlín)
- 3) počet intervalů ( $k$ ):  $k = 1 + 1,4426 * \ln(29)$   
 $\ln$  – logaritmus
- 4) šířka intervalu ( $h$ ):  $h = R/k$

Dalším specifikem této metody je nestejný počet členů v jednotlivých intervalech. V případě vnitřní obslužnosti bylo dále nutné do jisté míry upravit stanovení intervalů. Při užití vzorce této metody byl zjištěn optimální počet šest intervalů, ale vzhledem k extrémnosti počtu spojení v obci Želechovice nad Dřevnicí by zůstal pátý interval prázdný, což je v kartografii nestandardní. Celkový počet intervalů byl tak snížen na pět.

U mapových výstupů týkajících se dopravních spojení o sobotách a nedělích (včetně státních svátků) byly intervaly vzhledem k celkově nižšímu počtu spojení také patřičně upraveny.

Podobným způsobem byla provedena také analýza dopravní obslužnosti mezi městem Zlínem a vyššími hierarchickými sídly (vnější dopravní obslužnost). Těmito sídly jsou města Praha, Brno a Ostrava. Pro tuto analýzu platí i stejné referenční dny. Rozdíl

spočíval v tom, že zde byly brány v potaz nejen přímé spoje, ale také spoje s jedním přestupem. Na rozdíl od vnitřní dopravní obslužnosti tak dochází ke kombinaci autobusové a železniční dopravy v rámci jednoho spojení.

V obou případech byla také sledována průměrná časová dostupnost těchto spojení a tato data byla zpracována do tabulek.

Dále byl vytvořen mapový výstup s vyjádřenou působností největších dopravců na území SO ORP Zlín a dvě mapy časové dostupnosti.

Na konci práce je uvedena SWOT analýza týkající se dopravního rozvoje sledované oblasti. Podklady pro tuto analýzu tvoří kromě výsledků vlastních analýz také dokumenty Generel dopravy Zlínského kraje (2004) a Rozbor udržitelného rozvoje území pro správní obvod ORP Zlín (2008).

## 4. REŠERŠE LITERATURY

V souvislosti s mohutným rozvojem dopravní infrastruktury, dopravních intenzit i celkové mobility obyvatelstva u nás, patří v poslední době problematika dopravy k vysoce sledovaným tématům jak u veřejnosti, tak na poli vědy. (Marada, 2006; str.1)

Pro vymezení základních pojmů v dopravní geografii (dopravní cesta, dopravní bod, dopravní poloha, apod.), popisu vývoje dopravních sítí, jejich hustoty, konektivity, hierarchie a především bližší seznámení s IDS a jejich fungováním v rámci krajů ČR posloužila publikace *Dopravní geografie I. (Křivda, Folprecht, Olivková, 2006)*.

Z celé řady zahraničních autorů, kteří se věnují geografii dopravy je třeba zmínit práci významného geografa *Jeana Paula Rodrigueho (2006)* a jeho knihu *The geography of transport systems*.

V publikaci *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku (Marada a kol, 2010)* byly vzhledem k danému tématu využity části popisující dopravní hierarchii středisek osídlení, strukturální charakteristiky středisek a souvislosti s jejich dopravním významem.

V rámci analýzy kvality dopravní obslužnosti obce je třeba zhodnotit mimo jiné její vertikální a horizontální dopravní polohu. Tyto polohy vyjadřují úroveň dopravy ve sledované oblasti z hlediska hierarchické úrovně regionem procházejících komunikací, použitých druhů dopravy (v rámci veřejné dopravy SO ORP Zlín zejména silniční a železniční) a významovou hierarchii středisek z hlediska velikosti a kvality jejich dopravní obslužnosti individuální i hromadnou dopravou. Podrobnějším vysvětlením těchto pojmů a vodítkem k tomu, jak při takovém určování dopravní polohy postupovat se zabývá příspěvek *Vertikální a horizontální dopravní poloha středisek osídlení Česka (Marada, 2006)* a jsou také součástí jeho dizertační práce s názvem *Dopravní hierarchie středisek v Česku: Vztah k organizaci osídlení (Marada, 2003)*. V této dizertační práci je mimo jiné popsán historický vývoj a faktory, mající na změny dopravní obslužnosti středisek v období před rokem 1989 a pro období po roce 1989, výrazný vliv.

Obecným zhodnocením dopravní situace v ČR, jejími klady, nedostatky a dále pak konkretizací priorit pro další vývoj dopravy se zabývá publikace *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013 (Česká republika – Ministerstvo dopravy, 2005)*.

V souvislosti s rozvojem kvalitnější veřejné dopravy osob, jenž je pro stát velmi důležitá, je zde zmiňováno hned několik klíčových úloh. Například, že je nutné podporovat rozvoj integrovaných dopravních systémů v jednotlivých regionech, propojovat v jejich rámci dostupné druhy přepravy osob a pro tuto činnost vybírat soukromé dopravce, kteří jsou především ekonomicky stabilní, nabízí odpovídající kvalitu a je v jejich zájmu být součástí IDS.

Návazným dokumentem Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013 je *Strategie podpory dopravní obsluhy území (Česká republika – Ministerstvo dopravy, 2005)*, která se ve svém obsahu zabývá současnou problematikou na poli veřejné dopravy. Prostřednictvím srovnávacích tabulek a grafů je zde patrný stabilně mírně klesající podíl na dělbě přepravní práce oproti předchozímu období a obdobně jako v publikaci *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013 (Česká republika – Ministerstvo dopravy, 2005)*, vytyčuje prioritní cíle a návrhy ve veřejné dopravě.

Podrobnější pojetí o současné situaci veřejné dopravy venkovských oblastí, meziokresové srovnání, přehledný vývoj automobilizace v ČR po roce 1990, prognózy vývoje veřejné dopravy a návrhy, jak vylepšit současnou situaci pro obyvatele a uskutečňování jejich potřeb (dojíždka do zaměstnání, škol, zdravotnických zařízení, úřadů, apod.) je předmětem příspěvku *Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí (Marada, Květoň, 2006)* ze sborníku příspěvků z mezinárodní konference *Venkov je náš svět (2006)*.

*Generel dopravy Zlínského kraje (UDIMO, 2004)* je základní dopravně inženýrský dokument Zlínského kraje a významný územně plánovací podklad pro zpracování nového územního plánu Zlínského kraje, který vypracovala soukromá firma UDIMO, spol. s r. o. se sídlem v Ostravě. Jsou v něm definovány základní prvky dopravní soustavy a to nejen z hlediska rozvoje jednotlivých druhů doprav, ale též požadavků na jejich vzájemnou koexistenci, včetně vztahu k ostatním funkcím území. V souvislosti s veřejnou osobní dopravou jsou zde navrhována řešení, která vedou k realizaci integrace regionů Zlínského kraje do IDS všemi dostupnými dopravními druhy. Patří tam nejen návrhy pro zkvalitnění dopravní infrastruktury, či zlepšení propojitelnosti dopravní sítě, ale také návrhy jak koncipovat tarifní systém, či technicky zajistit odbavovací systém cestujících. Výsledkem Generelu dopravy Zlínského kraje je



definování cílového stavu dopravní infrastruktury silniční, železniční, letecké, vodní, kombinované, cyklistické a pěší dopravy k výhledovému období do roku 2030.

Dalším zdrojem informací o dopravě v České republice je publikace *Ročenka dopravy (Česká Republika – Ministerstvo dopravy, 2010)* V úvodní textové části jsou například zmiňovány dosažené cíle a nově otevřené dopravní úseky v roce 2010, či velikost objemu investic do rozvoje dopravy v roce 2010. Většinová část publikace obsahuje přehledné tabulky s informacemi o dopravní infrastruktuře, dopravním parku, přepravě, nehodovosti či tabulky s různými ekonomickými ukazateli.

Podnětnou se ukázala dizertační práce *Dopravní charakteristiky venkovského prostoru (Seidenglanz, 2007)*, jejímž hlavním tématem je analýza dopravních vlastností vybraných venkovských území. Pozornost je mimo jiné věnována otázkám dopravní dostupnosti a obslužnosti hromadnou dopravou a jedním z cílů této práce je nalézt ty části venkova, jejichž trvalá udržitelnost je ohrožována nepříznivou dopravní polohou a špatnou dopravní obslužností a snaží se nalézt určitá řešení takových situací v těchto oblastech. Tím by podle autora mohly být tzv. přestupní obce – obce s významnou organizační rolí při zajišťování dopravní obslužnosti hromadnou dopravou. Pro stanovení výhodné, či nevýhodné dopravní polohy zde byla využita metodika bodového ohodnocení jednotlivých obcí. Body byly obcím udělovány na základě jejich vybavenosti dopravní infrastrukturou dle stanovených kritérií (např. existence vlakové zastávky v obci, či vzdálenosti obce od sjezdu z dálnice nebo rychlostní komunikace, průjezd silnice první třídy intravilánem obce, apod.) Podobná metodika pro určování dopravní polohy obcí SO ORP Zlín je využita také v této práci.

## 5. CHARAKTERISTIKA VYMEZENÉHO ÚZEMÍ

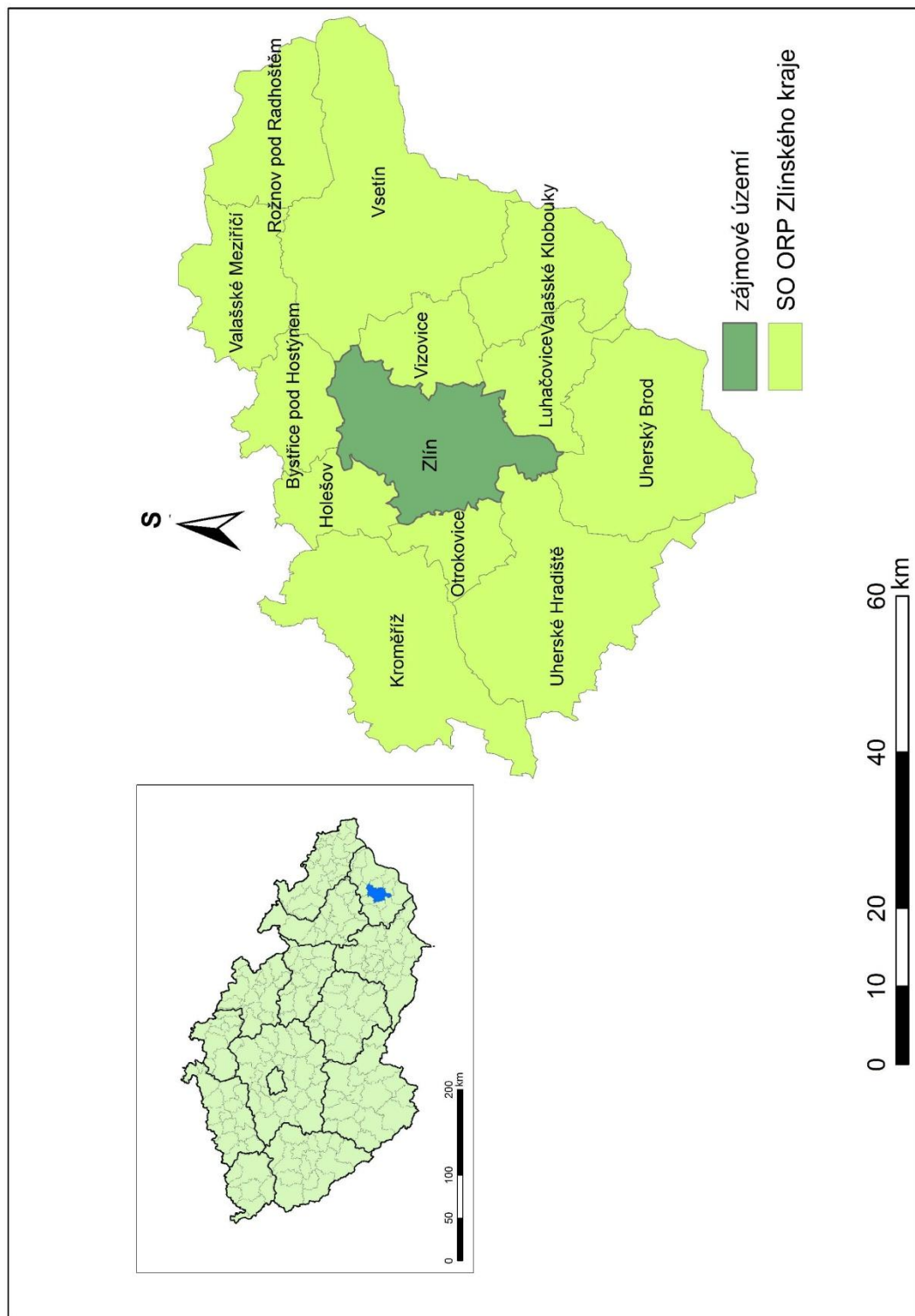
Vymezené území se nachází v centru Zlínského kraje. Sousedními správními obvody jsou Luhačovice, Uherský Brod, Uherské Hradiště, Otrokovice, Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Vsetín a Vizovice. Geomorfologickou hranici tvoří celky Hostýnsko-vsetínská hornatina zasahující výběžky ze severovýchodního směru a Vizovická vrchovina ze směru jihovýchodního. Centrem tohoto území je město Zlín. Toto město bylo v minulosti spjato s Baťovými závody, díky kterým zde došlo, především v meziválečném období, k výraznému rozvoji ať už průmyslovému, architektonickému, či kulturnímu. Zlín leží v údolí řeky Dřevnice, která teče napříč SO ORP Zlín východo-západním směrem do Otrokovic, kde se vlévá do řeky Moravy.

Společně se Zlínem jsou součástí tohoto údolí i některé další obce SO ORP Zlín a dohromady vytváří mikroregion Region Zlínsko, což je svazek obcí, které spolupracují v otázkách hospodářského, kulturního a turistického rozvoje. (Centrum pro regionální rozvoj, 2010)

Statutární město Zlín je zároveň městem okresním a krajským. Jeho rozloha je 102,83 km<sup>2</sup> a počet obyvatel k 31. 12. 2010 byl 75 469, což je zhruba 76,3 % všech obyvatel ve správním obvodu SO ORP Zlín. (ČSÚ, 2011)

Rozloha celého správního obvodu je 350,35 km<sup>2</sup> a žije v něm celkem 98 924 obyvatel k 31. 12. 2010. Pod správu SO ORP Zlín spadá včetně samotného Zlína celkem 30 obcí. (ČSÚ, 2011)

V roce 2010 proběhlo celostátní sčítání dopravy. Nejvyšší hodnoty RPDÍ (roční průměr denních intenzit) byly v SO ORP Zlín naměřeny na silnici I/49 v úseku Otrokovice – Zlín a pohybovaly se v rozpětí 13 – 29 tis. vozidel/24 hodin. V úseku Lípa – Vizovice to bylo cca 10 – 15 tis. vozidel/24 hodin. (Ředitelství silnic a dálnic ČR 2011)



Obrázek 1: Poloha SO ORP Zlín v rámci kraje a ČR; vlastní zpracování (Zdroj: ArcČR 500)

## 6. DOPRAVNÍ POLOHA SO ORP ZLÍN

Dopravní poloha představuje v dnešní době v souvislosti s mohutným rozvojem dopravní infrastruktury a mobility obyvatelstva vysoce sledované téma. Tato poloha vyjadřuje strukturální a regionální diferenciaci sídel/regionů z dopravních a komplexních hledisek. Rozlišujeme dva druhy dopravních poloh (horizontální, vertikální), které jsou spolu v těsné souvislosti. Zatímco horizontální dopravní poloha určuje postavení sídel/regionů v dopravní síti na základě druhu a hierarchické úrovně komunikací, které jimi procházejí, vertikální dopravní poloha vyjadřuje význam sledovaných středisek z hlediska velikosti a kvality jejich dopravní obslužnosti individuální i hromadnou dopravou a jeho dostupnosti ze zázemí či z ostatních středisek. (Marada, 2006)

Součástí této práce je analýza dopravní polohy v SO ORP Zlín pouze v rovině horizontální. Výsledky této analýzy nejsou nikterak překvapivé vzhledem k tomu, jak jsou jednotlivá sídla rozmístěna. Dopravní síť významově víceméně kopíruje členitý povrch tohoto správního obvodu a tak můžeme hierarchicky nejvýše postavenou komunikaci I/49 identifikovat především v údolní oblasti kolem řeky Dřevnice. To samé platí také pro jedinou železniční trať v zájmové oblasti. Nejlepší dopravní polohu tak lze zaznamenat u středisek přilehlých k těmto komunikacím. Město Zlín, jenž je samotným centrem tohoto SO ORP, představuje přirozeně středisko s nejlepší dopravní polohou. Oproti tomu převážná většina všech obcí, které se nachází mimo tuto významnou komunikaci, vykazuje dopravní polohu velmi špatnou. Kromě několika výjimek zde tvoří jediné dopravní spojení mezi obcemi silnice třetí třídy a to především v jižní části zkoumaného území. Těmito výjimkami jsou obce, které leží na komunikacích třídy druhé. Nicméně i tyto obce lze považovat z hlediska hodnocení dopravní polohy za velmi špatné. Pouze město Fryšták, které protínají hned tři komunikace druhé třídy a obec Březnice, která leží v blízkosti silnice I/49, do této kategorie nespádají.

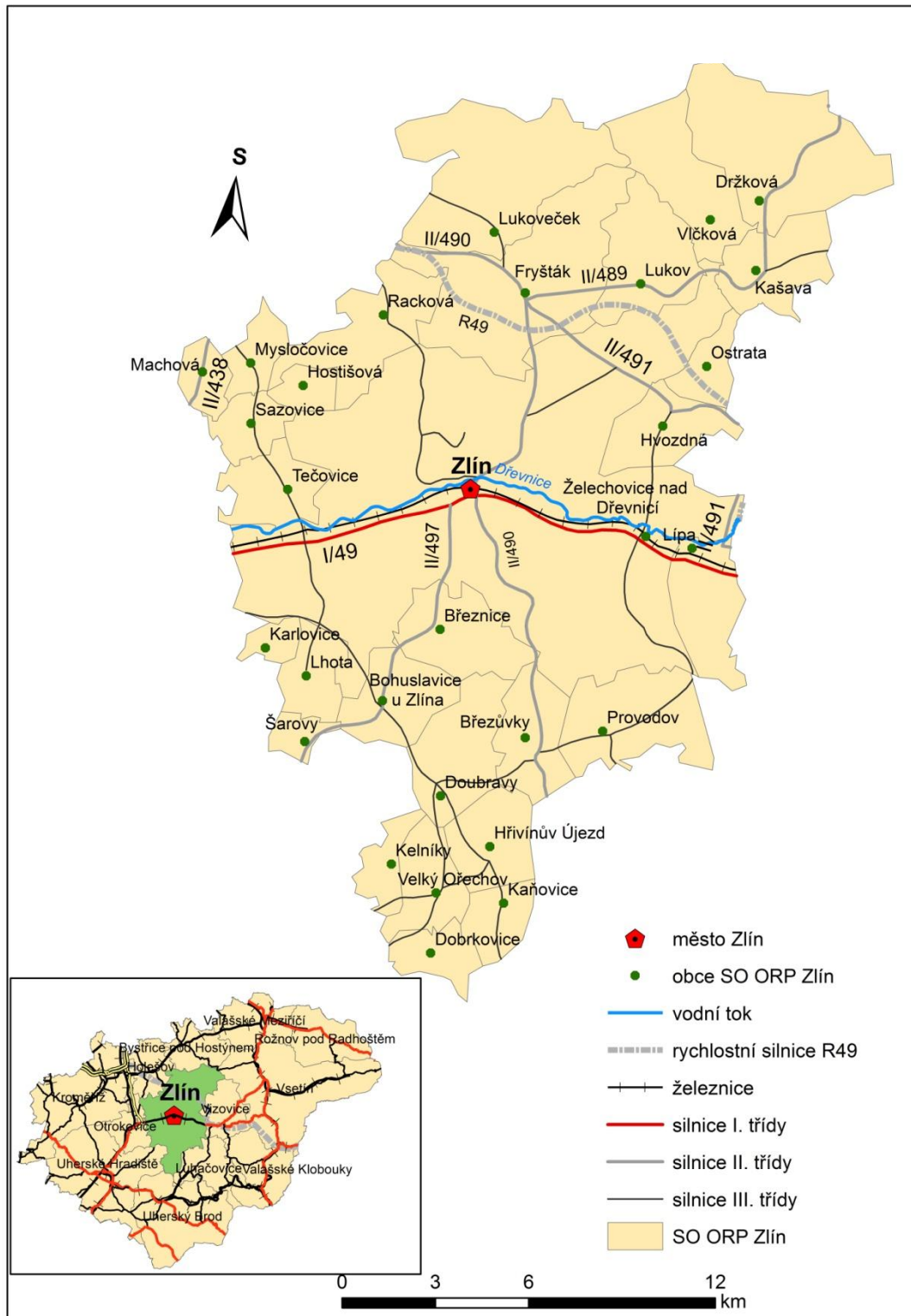
Obecně lze SO ORP Zlín považovat za oblast s nedostačující úrovní dopravní infrastruktury. Tento stav je do jisté míry podmíněn jeho polohou a celkově i polohou Zlínského kraje mimo páteřní komunikace dálničního typu.

Navzdory tomu, že je město Zlín centrem nejen správního obvodu zkoumaného v této práci, ale také centrem celého Zlínského kraje, lze při srovnání dopravní polohy

SO ORP Zlín s jinými oblastmi v kraji identifikovat oblasti s vyšší úrovní dopravní polohy. Tyto oblasti se nacházejí v blízkosti hierarchicky nejvyšších druhů komunikací, konkrétněji v blízkosti dálnice D1 na Kroměřížsku, či rychlostí komunikace R55 poblíž Hulína a Otrokovic. Významnější pozice těchto oblastí je podpořena nejen existencí těchto komunikací, ale je zde i vyšší hustota dopravní sítě včetně železničního koridoru, který tímto územím prochází přes města Staré Město, Uherské Hradiště, Otrokovice a Hulín.

Situace v oblastech na východ, příp. jihovýchod Zlínského kraje je se situací v SO ORP Zlín víceméně srovnatelná. Ve městech jako např. Valašské Klobouky, či Brumov-Bylnice tvoří hlavní dopravní komunikaci silnice I/57, která dále pokračuje na Slovensko. Dopravní síť je zde dále dotvářena silnicemi druhé a třetí třídy a železničními tratěmi regionálního významu.

Zcela zřetelným rozdílem všech výše zmíněných středisek ve srovnání se Zlínem je skutečnost, že se jedná o významově nejvýše postavené město celého kraje a ačkoliv vykazuje ve správním obvodu SO ORP Zlín nejlepší dopravní polohu, v rámci celého kraje tomu tak zdaleka není.



Obrázek 2: Dopravní síť SO ORP Zlín; vlastní zpracování (Zdroj dat: ArcČR 500, <http://download.geofabrik.de/osm/>)

## 7. DOPRAVNÍ POLOHA OBCÍ

Zkoumanou dopravní polohou obcí SO ORP Zlín byla poloha horizontální, tj. poloha vyjadřující umístění obce v dopravní síti. Dle užití metodiky pro hodnocení byly obcím uděleny body a na základě výsledků bodového hodnocení byla vytvořena mapa, která znázorňuje dopravní polohu všech obcí tohoto správního obvodu a ze které lze jednoznačně vyčíst jejich celkově špatná dopravní poloha.

Tabulka. 1: Kategorizace dopravní polohy obcí

Úroveň dopravní polohy	Počet obcí
velmi dobrá	1
dobrá	2
špatná	4
velmi špatná	23

Zdroj: mapy.cz, 2012; vlastní zpracování

Nejvyšší počet bodů a nejlepší dopravní polohu v rámci SO ORP získalo město Zlín (16 bodů), které leží na páteřní komunikaci první třídy (I/49) a ve třech místech do jeho intravilánu vstupují dvě silnice třídy druhé (II/490, II/497). Další bodový zisk zajišťuje jediná železnice č. 331, jenž má podobný průběh jako silnice I/49 a tyto dvě komunikace se významnou měrou podílí na dobré dopravní poloze dalších dvou obcí (Lípa a Želechovice n. Dřevnicí), které na nich leží. V situaci ohodnocení Zlína bylo třeba vyřešit problém s připočtením bodů za nedávno zprovozněný úsek rychlostní silnice R55. Tato silnice nezasahuje přímo do intravilánu města, pouze se nachází v jeho bezprostřední blízkosti a byla tak ohodnocena způsobem, jako by byla silnicí první třídy ve vzdálenosti do 5km, jelikož bylo přihlédnuto ke skutečnosti, že ještě před vstupem do intravilánu zde dochází k jejímu propojení se silnicí I/49 mezi Otrokovicemi a Zlínem a podobně jako v práci M. Marady (2006) byla tato rychlostní silnice „ponížena“ a byly jí přiděleny dva body.

Dominanci města by měla ještě zvýraznit plánovaná pravobřežní komunikace mezi Zlínem a Otrokovicemi podél řeky Dřevnice. (Generel dopravy, 2004)

Špatnou dopravní polohu vykazují celkem čtyři obce (Březnice, Březůvky, Hvozdná a Tečovice). Tyto obce sice leží mimo komunikace zmíněné výše, ale nachází

se v takových vzdálenostech od nich, kdy splňují vzdálenostní kritéria pro získání bodů, která jsou v rámci této metodiky brány v úvahu. Všechny zbylé obce vykazují velmi špatnou dopravní polohu. Jedná se o 23 obcí z celkových 30, tj. více než tři čtvrtiny všech obcí, z nichž 9 obcí (Dobrkovice, Doubravy, Hostišová, Hřivínův Újezd, Kaňovice, Karlovice, Kelníky, Racková, Velký Ořechov) nezískaly ani bod.

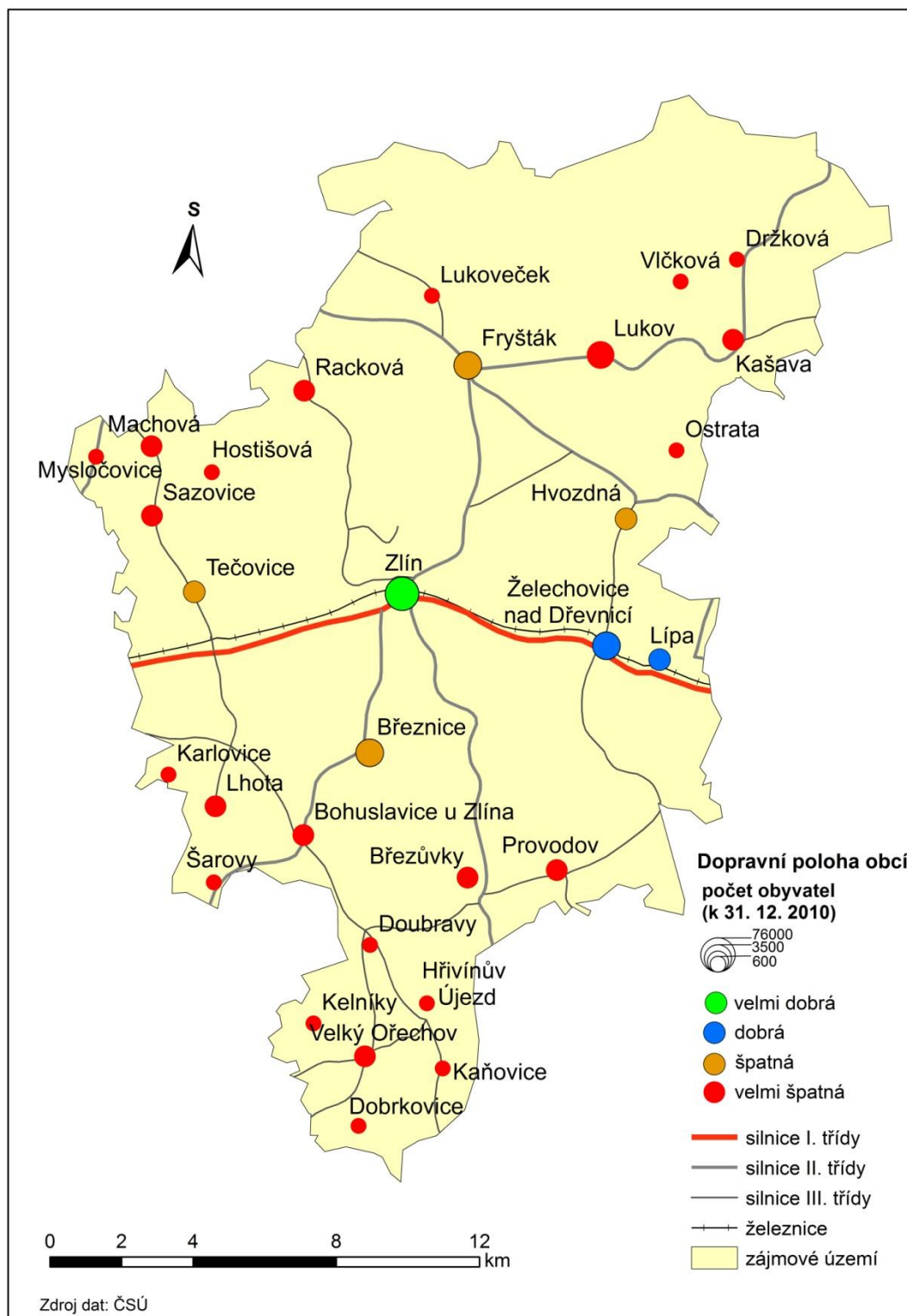
Tento velmi špatný stav je dán především nízkou hustotou komunikací vyššího významu. Jak již bylo zmíněno, v rámci celého správního obvodu zaujímá nejvyšší hierarchické postavení pouze silnice I/49, která jej protíná v centrální části v západovýchodním směru a je v současnosti prioritní komunikací pro propojení Zlínského kraje se Slovenskem.

Pozitivní změnu a tím de facto zlepšení dopravní polohy obcí především v severovýchodní části SO ORP Zlín má přinést, v současnosti kvůli nedostatku finančních prostředků pozastavená, výstavba rychlostní silnice R49. Jedná se o komunikaci mezinárodního a celostátního významu, která vytvoří dopravní napojení se slovenskou rychlostní komunikací R6 skrze Zlínský kraj a Evropská unie ji zařadila mezi prioritní stavby v takzvané evropské dopravní síti TEN-T. Brusel přislíbil zajistit tři čtvrtiny nákladů, tedy asi 27 miliard korun. (idnes.cz, 2012)

TEN-T (Transevropská dopravní síť) je síť dopravních cest (silniční, železniční, vodní, letecká) a snahou Evropské unie je tuto síť dále rozšiřovat a zkvalitňovat. V roce 2006 byla založena Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť (TEN-T EA) a její hlavním cílem je finanční zajištění, technické provedení a řízení projektů a dosažení obecných cílů Evropské unie v této oblasti. (TEN-T Executive Agency, 2012)

Situace obcí z hlediska dopravní polohy v jižní části SO ORP Zlín je ve srovnání s optimistickými výhledy obcí na severovýchodě poněkud horší. V této oblasti je koncentrována nadpoloviční většina všech obcí s velmi špatnou dopravní dostupností a vzhledem k jisté perifernosti, absenci větších středisek, výrobních závodů a silniční propojenosti se Slovenskem prostřednictvím komunikací vedoucími mimo tuto oblast, nedá se výraznější rozvoj dopravní sítě v blízké budoucnosti očekávat.





Obrázek 3: Dopravní poloha obcí SO ORP Zlín; vlastní zpracování

## 8. DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST V RÁMCI SO ORP ZLÍN

### 8.1 Stručný vývoj veřejné dopravy na Zlínsku od roku 1948

Veřejná hromadná doprava na Zlínsku byla v době předrevoluční, stejně jako zbytek Československa, provozována centrálně řízeným podnikem s názvem Československá státní automobilová doprava (ČSAD). Tento podnik vznikl přijetím zákona o znárodnění podniků pro pravidelnou silniční motorovou dopravu osob a nákladů, který byl přijat dne 22. prosince 1948 a vešel v platnost dne 1. ledna 1949. Po reorganizaci podniku v roce 1953 vzniklo 19 krajských podniků ČSAD a v roce 1957 došlo k úplné decentralizaci, kdy Krajské národní výbory převzaly veškeré úlohy řízení těchto podniků. (CITYBUS, 2007)

Další výrazné změny přinesl rok 1960. V tomto roce vzniklo nové územní členění ČSSR a v nově vzniklých okresech byly zřízeny samostatné národní podniky ČSAD, přímo podřízené Okresním národním výborům. Krajské podniky byly zrušeny. Od dubna roku 1963 jsou jednotlivé podniky řízeny opět Krajskými národními výbory. Tato organizační změna je poslední až do počátku 90. let. (CITYBUS, 2007)

Po celospolečenské politicko-ekonomické změně v naší zemi koncem 80. a v první polovině 90. let dochází k postupné privatizaci a transformaci státních podniků ČSAD. Tento krok vede v mnoha případech k úplnému zániku bývalých dopravních závodů. Negativním dopadem v tomto období je také snížení dotací plynoucích do veřejné dopravy ze strany státu. To má za následek zhoršení stavu vozového parku a zhoršení dopravní obslužnosti v některých oblastech. (CITYBUS, 2007)

V devadesátých letech došlo na Zlínsku, resp. v SO ORP Zlín ke vzniku, kromě podniku přetransformovaného ze státní ČSAD, hned několika dalších, zcela nových podnikatelských subjektů, které působily na poli veřejné dopravy. Zároveň s tím však docházelo k nárůstu individuální automobilové dopravy a celkově tak došlo k poklesu poptávky po přepravě osob veřejnou dopravou.

## 8.2 Dopravní podniky v současnosti

Jedním z podniků, které vznikly privatizací, je v SO ORP Zlín akciová společnost ČSAD Vsetín. Tato společnost vznikla v roce 1992 a je zároveň dopravcem s největším rozšířením v rámci tohoto správního obvodu. Zajišťuje dopravu ve 22 obcích.

ČSAD Vsetín provozuje také Valašský cyklobus. Jedná se o spoj na trase Zlín – Troják – Tesák – Bystřice pod Hostýnem a v provozu je vždy od května do konce září (ČSAD Vsetín, 2012). Obsluhující autobusy jsou vybaveny nosiči na jízdní kola a rozváží cyklisty do výše položených míst, jež jsou pro ně jistě velmi atraktivní.

Druhým nejrozšířenějším dopravcem je firma HOUSACAR působící kromě severovýchodní části téměř ve všech částech SO ORP Zlín. Další v pořadí je akciová společnost ČSAD BUS Uherské Hradiště. Obdobně jako ČSAD Vsetín byla dříve součástí celonárodního podniku a ke vzniku akciové společnosti dochází v roce 2007. Oblastí působnosti tohoto dopravce jsou obce v jižní a jihozápadní části správního obvodu, tedy v obce orientované poblíž regionu Uherskohradištsko. Mírou dopravní obslužnosti se stejným podílem se vyznačují akciové společnosti Veolia Transport Morava vzniklá roku 2005 a od roku 2004 také KRODOS BUS. Obě společnosti obsluhují 7 obcí. Byť je společnost Veolia Transport Morava jednou z nejmladších, zaměstnává ze zmíněných autobusových dopravců nejvíce lidí. V roce 2010 to bylo 2 527 zaměstnanců a ze všech dopravců, provozujících linkové spoje, je to firma se ziskem 19,65 milionů, což je nejvíce. Firma FTL (First Transport Lines) je společně s ČSAD Vsetín nejstarším dopravcem v SO ORP Zlín. Vznikla v roce 1992 a obsluhuje pouze Zlín a přilehlý Fryšták.

Zmiňovaná firma KRODOS BUS (2012) provozuje, obdobně jako ČSAD Vsetín, cyklobus, který vozí cyklisty od 21. dubna do 30. září vždy o víkendech, v období letních prázdnin i ve čtvrtky a páteky a to na těchto trasách:

- 1) Kroměříž – Troják – Zlín – Sirákov – Vsetín – Dušná – Bystřička přehrada
- 2) Bystřička přehrada – Dušná – Vsetín – Troják – Tesák
- 3) Kroměříž – Troják – Zlín – Otrokovice – Uherské Hradiště – Buchlovice – Stupava

Z železničních dopravců je zde zastoupena společnost České dráhy, provozující jednokolejnou neelektrifikovanou místní dráhu číslo 331 na trase Otrokovice - Zlín –

Vizovice, která je součástí integrovaného dopravního systému. V rámci SO ORP Zlín jsou železnicí obsluhovány tři obce. Zlín, Želechovice nad Dřevnicí a Lípa.

Trať prochází hustou městskou zástavbou a je na ní zřízeno velké množství stanic a zastávek, takže své okolí obsluhuje vskutku kvalitně. (Společnost pro veřejnou dopravu, 2011)

### 8.3 Dálkoví dopravci působící v SO ORP Zlín

Obsluha SO ORP Zlín dálkovými dopravci je omezena pouze na samotné centrum tohoto správního obvodu, tedy město Zlín. Působí zde celkem tři dopravci. Jedním z nich je firma Student Agency, s.r.o. Vznik této firmy se datuje do roku 1996, avšak až od roku 2007 můžeme hovořit o této společnosti jako o dálkovém dopravci s působností ve městě Zlíně. (Student Agency, 2012) V tomto roce vznikl spoj Zlín – Brno, který byl v roce 2011 přesměrován k velké nelibosti studentů, kteří pochází ze Zlínska a studují v Brně, na trasu Zlín – Olomouc, kvůli návaznosti těchto linek na vlaky RegioJet, které jsou v provozu na tratích Praha – Ostrava – Havířov. Nejstarším dálkovým dopravcem, který zde působí je firma Tourbus, a.s. z roku 1993. Autobusy této společnosti působí na linkách Zlín – Brno. Posledním z trojice dálkových dopravců je společnost ČSAD Ústí n. Orlicí, a.s., což je další z podniků vzniklých porevoluční privatizací (1994) a zdejší region je součástí jedné z jeho dálkových linek Luhačovice – Liberec se zastávkou ve Zlíně.

Tabulka 2: Dopravci působící v rámci SO ORP Zlín

Dopravce	Vozidlo / typ spoje	Počet obsluhovaných obcí
ČSAD Vsetín, a.s.	autobus / linkový spoj	22
HOUSACAR	autobus / linkový spoj	15
ČSAD BUS Uherské Hradiště, a.s.	autobus / linkový spoj	11
KRODOS BUS, a.s.	autobus / linkový spoj	7
Veolia Transport Morava, a.s.	autobus / linkový spoj	7
DSZO, s.r.o.	autobus, trolejbus / linkový spoj	3
České dráhy, a.s.	vlak/ linkový spoj	3
First Transport Lines, a.s.	autobus / linkový spoj	2
Student Agency, s.r.o.	autobus / dálkový spoj	1
Tourbus, a.s.	autobus / dálkový spoj	1
ČSAD Ústí n. Orlicí, a.s.	autobus / dálkový spoj	1

Zdroj: IDOS – Jízdní řády, 2012

## 8.4 Integrovaný dopravní systém Zlínského kraje

Základní myšlenkou integrovaného dopravního systému veřejné hromadné dopravy osob je nalezení formy společné funkce jednotlivých druhů dopravy, která nabídne efektivní a z hlediska uživatele atraktivní alternativu individuální automobilové dopravě. (Generel dopravy Zlínského kraje, 2004; str. 64)

V dobách centrálně řízené ekonomiky a existenci několika málo dopravců na celém území České republiky byla koordinace jízdních řádů, přepravních podmínek a tarifních pásem zajištěna centrálními úřady. Po transformaci sektoru veřejné osobní dopravy na počátku 90. let tak vznikl problém. (Hercik, 2008; str. 52)

Absence centrálně řízeného sektoru veřejné dopravy společně s masivním rozvojem individuální automobilové dopravy, její oblibou a především cenové dostupnosti vozidel pro širokou veřejnost, vedla k celkovému poklesu poptávky po veřejné dopravě. Tato skutečnost přispěla ve vyspělých zemích, včetně České republiky, ke snaze řídicích orgánů opět více zapojit tento způsob dopravy na celkovém objemu přepravy. Začaly vznikat integrované dopravní systémy. První dopravní systém v ČR vznikl v Praze v roce 1992. Integrovaný dopravní systém ZID, který svou působností zasahuje v SO ORP Zlín, vznikl v roce 2002.

Dobrý IDS však není pouze systém s jednotným tarifním systémem a zkoordinovanými jízdními řády. Je to systém mnohem složitější obsahující řadu dalších subsystémů, které na první pohled nemusí ani vypadat jako součást veřejné osobní dopravy. (Hercik, 2008; str. 52)

Ve vyspělých státech západní Evropy došlo k názorovému posunu ve vnímání dopravy a jejího vlivu na rozvoj a fungování sídel. V celé dlouhé vývojové etapě byl ve vyspělých státech praktikován nabídkový přístup, kdy na rostoucí požadavky automobilové dopravy bylo reagováno rozvojem komunikační sítě a navazujících dopravních ploch. Současně s tím byly sice hledány možnosti rozvoje systému veřejné osobní dopravy, ale výsledkem tohoto přístupu byl v konečném důsledku další nárůst automobilové dopravy a pokles využívání dopravy veřejné. Celý vývoj dospěl do stádia, kdy se ukázala nezbytná volba nové strategie, jejíž podstatou je podpora všech opatření na zvýšení atraktivity především veřejné osobní dopravy. (Generel dopravy, 2004)

V souladu s Bílou knihou evropské dopravní politiky formulující strategii do roku 2010 je podstatou návrhu podpora všech opatření na zvýšení kvality a atraktivity především veřejné osobní dopravy při zdůraznění, že doprava je klíčovým faktorem moderní ekonomiky. (Generel dopravy Zlínského kraje, 2004; str. 97)

Mezi základní principy IDS patří: společná a koordinovaná přepravní nabídka, dohodnuté jednotné přepravní a tarifní podmínky, přímá účast kraje, obcí a měst daného území na organizování, financování a řízení IDS. Významnou technickou podmínkou fungování IDS je rozvoj dopravní infrastruktury. Především se jedná o oblast modernizace dopravních služeb, kde významnou roli představuje železniční osobní doprava. Mezi rozhodující navržená opatření patří:

- rozvoj a modernizace železničních tratí
- přestupní uzly, záchytná parkoviště, systém P+R.

Systémy P+R (Park and Ride - zaparkuj a jed') umožňují kombinovat cestu osobním automobilem s cestováním prostředky integrované dopravy. Je to současně jeden ze způsobů jak zvýšit podíl hromadné dopravy na přepravě osob. Jedná se o realizaci záchytných parkovišť s cílem omezit parkování v centrech měst, resp. v rekreačních a lázeňských oblastech, a snížit tak intenzitu automobilové dopravy v radiálních

směrech. Všechna záchytná parkoviště P+R mají určité standardy kvality, kterými se území při jejich realizaci řídí (dostupnost prostředků IDS do 5 min., návaznost na hlavní komunikace, dynamický naváděcí a informační systém, bezpečnost a ochrana, stání pro invalidy, začlenění do tarifního systému apod.) (Generel dopravy Zlínského kraje, 2004; str. 64-65)

Koordinátorem integrovaného dopravního systému ve Zlínském kraji je společnost Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o. (dále jen KOVED) a tento systém umožňuje cestujícím přepravu na území města Zlína a v přilehlých vnějších pásmech na jeden přepravní doklad. Spolupráce probíhá mezi společnostmi DSZO a ČD.

České dráhy jsou zastoupeny v ZID osobními vlaky na trati 331 Otrokovice – Vizovice a území, na němž působí ZID, je rozděleno do pěti pásem:

Pásmo A: Zlín-Louky - Zlín-Příluky

Pásmo B: Zlín-Louky - Zlín Malenovice zastávka

Pásmo C: Zlín-Malenovice zastávka - Otrokovice

Pásmo D: Zlín-Příluky - Lípa nad Dřevnicí

Pásmo E: Lípa nad Dřevnicí - Vizovice

Ve spojích ČD se používá jednotná jízdenka Zlínská integrovaná doprava, která má dvě označovací pole. Označovací pole pro ČD bude mít platnost 30 minut od označení a označovací pole pro MHD bude mít platnost 20 minut. Celková doba platnosti jízdenky, včetně přestupu mezi ČD a MHD, od prvního označení je 70 minut v pracovní den a 85 minut v sobotu, neděli a svátek. (České dráhy, 2009)

Jedním z avizovaných rozvojových opatření Zlínského kraje v souvislosti s železniční dopravou je zdvoukolejnění a elektrifikace tratě č. 331 v úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice. Dále pak vznik záchytných parkovišť P+R, kde by v rámci SO ORP Zlín měla vzniknout dvě. Jedno v oblasti Zlín – Příluky a druhé ve Zlíně – Malenovicích. Pozornost by také měla být věnována dílčím modernizačním úpravám jako např. zlepšení zabezpečení dopravní cesty, výstavba nových zastávek, dílčí úpravy parametrů na železničních tratích, příp. úsecích, kde se předpokládá provozování lehkých kolejových vozidel. (Generel dopravy, 2004).

## 8.5 Městská hromadná doprava

Městskou hromadnou dopravu je nutno zmínit v souvislosti s SO ORP Zlín především kvůli tomu, že její působnost zasahuje do celkem čtyř obcí tohoto správního obvodu. Mimo samotný Zlín jsou to obce Hvozdná, Tečovice a Želechovice n. Dřevnicí. Poslední zmiňovaná obec byla ještě před několika lety městskou částí Zlína a i po jejím osamostatnění v roce 2009 zůstala zdejší trolejbusová linka v provozu. Dokonce zde vznikla nová autobusová linka.

Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s.r.o. (DSZO) je jediná společnost, která v rámci sledovaného území provozuje městskou hromadnou dopravu. K tomuto účelu využívá dva druhy dopravních prostředků, a sice trolejbusy, které dopravně obsluhují především centrální část města Zlína a zajíždí také do vedlejších Otrokovic. Zde jedna trolejbusová linka končí na vlakovém nádraží, čímž je zjednodušena její kooperace v ZID se železniční dopravou. Tato trolejbusová linka se také významným způsobem podílí na dopravní obsluze některých průmyslových podniků, např. společnosti Barum Continental, s.r.o. v Otrokovicích.

Městská část Zlín – Malenovice, která se nachází mezi centrem Zlína a Otrokovicemi je touto linkou také obsluhována. Mezi další městské části s trolejbusovým spojením jsou Zlín – Louky, Zlín – Příluky, Zlín – Lužkovice a dnes již samostatné Želechovice n. Dřevnicí.

Všechny ostatní městské části Zlína, části Otrokovic, obce Hvozdná a Tečovice jsou obsluhovány spojeními autobusovými.

DSZO v současnosti provozuje celkem 26 linek hromadné dopravy, z toho 13 trolejbusových a 13 autobusových. (DSZO, 2012) Tabulka se seznamem těchto linek a jejich trasy je umístěna mezi přílohami na konci práce.

Rozšiřující se působnost této dopravní společnosti, kdy byla nedávno uvedena do provozu linka č. 90 do Želechovic, celkové rozložení zastávek, denní doba dopravní obslužnosti a postupná modernizace vozového parku tvoří pozitivní změny ve vývoji hromadné dopravy na Zlínsku. Velmi pozitivně pak lze hodnotit přístup a spolupráci vedení této společnosti s ostatními významnými podnikatelskými subjekty v regionu. Například zavedení přímé linky napříč celou oblastí z Velíkové až k zastávce poblíž areálu firmy Barum Continental, s.r.o., která přijíždí v ranních hodinách s ohledem na



začátek ranní směny. Tato změna s sebou přináší značně komfortnější cestování za prací pro zaměstnance ze vzdálenějších míst bydliště v rámci působnosti DSZO.

Navzdory tomu, že tato společnost je jediným poskytovatelem městské hromadné dopravy, hospodařila v roce 2010 se ztrátou 1,89 milionů korun. Ze strany společnosti je tato situace řešena mj. navýšením ceny jízdenek, či poskytováním reklamních ploch uvnitř i vně autobusů a trolejbusů.

## 9. DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST OBCÍ VZHLEDEM K CENTRU SO ORP ZLÍN

Jedním z hlavních cílů této práce byla analýza dopravní obslužnosti jednotlivých obcí v SO ORP Zlín. Nejprve bylo nutné zvolit centrum dojížděky, na které se bude analýza vztahovat. V tomto případě bylo zvoleno město Zlín. Toto město vytváří přirozenou spádovou oblast a je centrem samotného správního obvodu. Je to také okresní a krajské město, takže kromě úřadů místní samosprávy, škol, nemocnic a dalších institucí zde sídlí také úřady správy okresní a krajské (okresní soud, krajský úřad, apod.). V souvislosti mohutným rozvojem nejen podnikatelských aktivit především v první polovině minulého století, se toto město stalo také významným střediskem z hlediska dojížděky za prací, či vzděláním. Ve městě se mj. nachází Univerzita Tomáše Bati (dále jen UTB).

Význam tohoto města coby centra dojížděky za prací a zaměstnáním jednoznačně potvrzují výsledky ze Sčítání lidí, domů a bytů (dále jen SLDB) z roku 2001. Celkový počet dojíždějících za prací a studiem byl v tomto roce 23 511 obyvatel, z toho 15 577 dojíždějících bylo v rámci okresu Zlín (Dojížděka do zaměstnání a škol, 2003). Vzhledem k tomu, že již samostatná UTB zahájila činnost až v době po uskutečnění SLDB 2001 a v současnosti tato instituce čítá 895 zaměstnanců a asi 13 000 studentů (UTB,2012), lze předpokládat aktuálně vyšší celkový počet dojíždějících a tato skutečnost dále zvyšuje význam města Zlína jako centra dojížděky.

Tabulka 3: Počet přímých spojů z jednotlivých obcí do centra SO ORP a zpět

Autobus				
Obec	Počet přímých spojů do centra SO ORP (Zlín) a zpět			Průměrná časová dostupnost (min)
	<i>Pracovní den (středa)</i>	<i>Sobota</i>	<i>Neděle, svátky</i>	
Bohuslavice u Zlína	123	32	22	12
Březnice	143	32	22	10
Březůvky	24	5	7	19
Dobrkovice	26	6	6	38
Doubravy	84	21	17	19
Držková	31	13	14	33
Fryšták	128	42	27	14
Hostišová	43	10	7	23
Hřivínův Újezd	58	15	11	20
Hvozdná	28	13	7	17
Kaňovice	57	15	11	22
Karlovice	20	6	6	36
Kašava	33	14	14	27
Kelníky	2	0	0	31
Lhota	26	7	6	27
Lípa	200	47	45	14
Lukov	75	22	17	20
Lukoveček	33	5	3	18
Machová	19	2	7	28
Mysločovice	39	10	8	25
Ostrata	24	12	8	26
Provodov	28	6	4	31
Racková	30	9	2	18
Sazovice	39	10	8	20
Šarovy	42	11	5	18
Tečovice	119	43	40	15
Velký Ořechov	27	6	8	27
Vlčková	34	14	14	24
Želechovice n.D.	318	94	87	12

Zdroj: IDOS – Jízdní řády, 2012

Tabulka 4: Počet přímých vlakových spojů do centra SO ORP a zpět

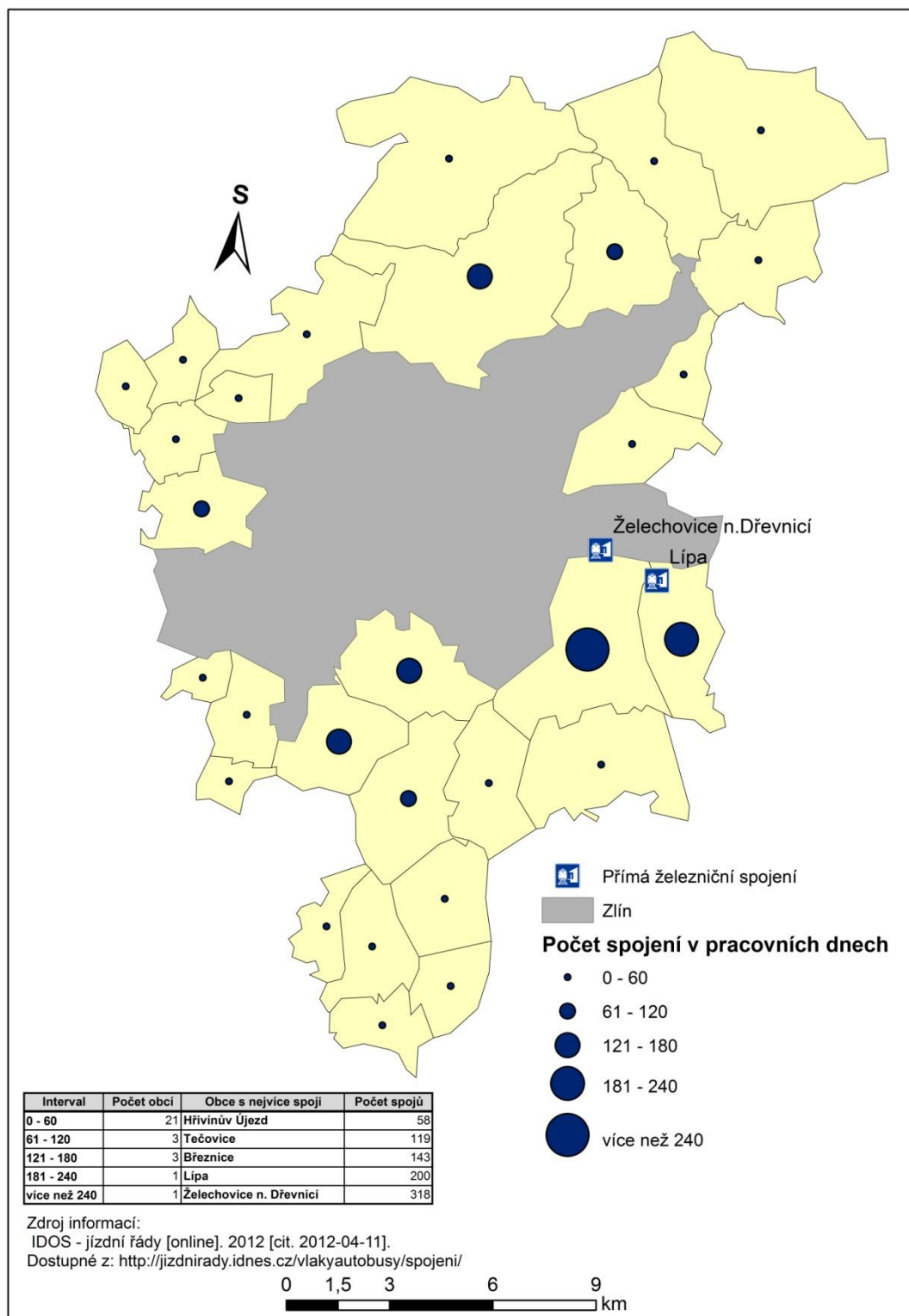
Vlak				
Obec	Počet přímých spojů do centra SO ORP (Zlín) a zpět			Časová dostupnost (min)
	<i>Pracovní den (středa)</i>	<i>Sobota</i>	<i>Neděle, svátky</i>	
Lípa	36	26	26	13
Želechovice n.D.	36	26	26	11

Zdroj: IDOS – Jízdní řády, 2012

Mezi jednotlivými sledovanými obcemi v rámci SO ORP Zlín existují v souvislosti s dopravní obslužností, resp. počtem přímých spojů do centra a zpět značné rozdíly. Zatímco některé obce vykazují relativně vysoký počet dopravních spojení, v jiných obcích je situace velmi špatná. Obce s vyšším počtem přímých spojení jsou tvořeny zpravidla těmi, které se Zlínem sousedí a také obcemi, které leží na trase mezi Zlínem a některým z větších měst v okolí. Ještě vyšších čísel pak dosahují ty obce, které jsou kromě autobusových linek veřejné dopravy obsluhovány také MHD. Z tohoto pohledu si nejlépe vede obec Želechovice n. Dřevnicí s počtem 336 přímých spojení ve všední dny. Toto číslo je dáno díky výhodné poloze vedle Zlína. Obec je obsluhována také ČD. Situace v sousední obci Lípa (236 přímých spojení) vytváří také jistý extrém. Nižší počet spojení než v Želechovicích je dán tím, že tuto obec neobsluhuje MHD. Dalšími výraznějšími počty spojení disponují obce Bohuslavice u Zlína a Březnice. Obě tyto obce leží na komunikaci II/497, která tvoří nejkratší dopravní spojení mezi městy Zlín a Uherské Hradiště, což přispívá k vyšším hodnotám právě u těchto obcí, ačkoliv se nejedná o střediska s výraznějším počtem obyvatel. To není případ Fryštáku, který je obsluhován také nadprůměrně, nicméně se jedná o druhé největší středisko, jenž funguje jako další, oproti Zlínu však daleko menší, středisko dojížděky především za zaměstnáním. Poslední z nadprůměrně obsluhovaných obcí jsou Tečovice. Tady lze vyšší počet spojení přičíst jednoznačně tomu, že Tečovice obsluhuje také MHD.

Opačným extrémem je pak obec Kelníky s počtem dvou přímých spojů do Zlína v pracovní dny. V této obci žije nejméně obyvatel ze všech obcí v SO ORP Zlín. Dalším důvodem tak nízkého počtu přímých spojení je její poloha v jižní části správního obvodu, kdy je z hlediska spádovosti významnější pro tuto obec město Uherské Hradiště.

V případě ostatních obcí již nelze hovořit o výraznějších extrémech. Samozřejmě i tady existují určité rozdíly, avšak nejsou tak výrazné. Tyto rozdíly jsou dány především různou vzdáleností těchto obcí od města Zlína, kdy počet přímých spojení klesá úměrně s jejich vzdáleností. Zde nemají obyvatelé jinou možnost, než dopravu do Zlína kombinovat s jedním a více spoji. Dalším rozdílem je určitá propojenost jednotlivých dopravců v některých obcích. To má za následek nepoměrné množství spojů k počtu obyvatel, kteří v nich žijí. Řešení lze hledat v zapojení těchto dopravců do integrovaného systému.

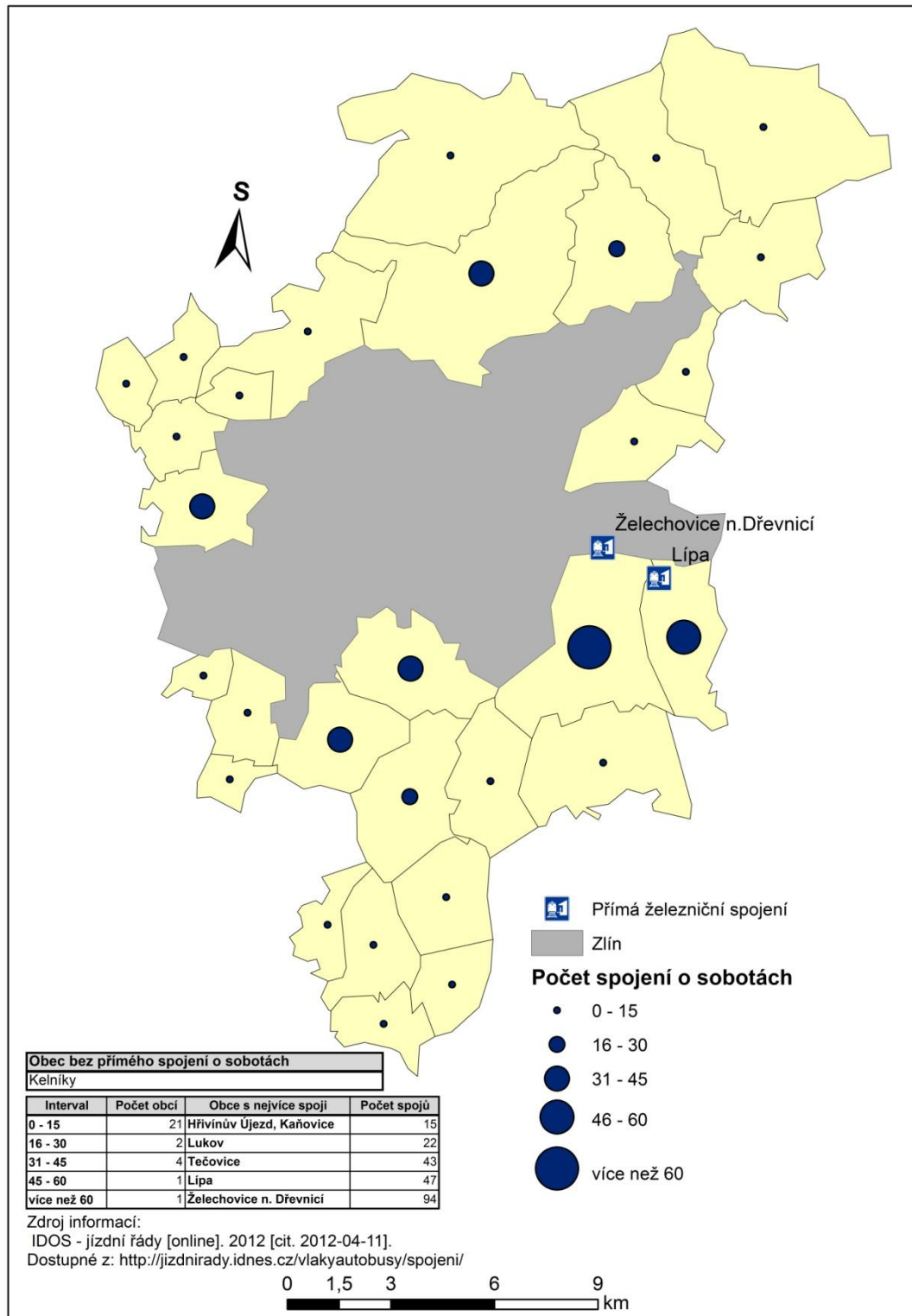


Obrázek 4: Počet přímých spojů do Zlína v pracovních dnech; vlastní zpracování

O sobotách dochází ke snížení počtu dopravních spojení všech obcí zhruba o tři čtvrtiny. Nedochozí ke změně pořadí nejlépe obsluhovaných obcí. Nejvíce dopravních spojení vykazuje obec Želechovice nad Dřevnicí (120) a Lípa (73). V obou případech došlo ke snížení počtu železničních spojů o 10, tedy z 36 na 26 spojení. V obou případech, jak v Želechovicích, tak v Lípě, můžeme hovořit o dostatečně dopravně zajištěných obcích.

U devíti obcí klesl počet spojení oproti pracovnímu týdnu pod deset v rozmezí od 2-9. Těmito obcemi jsou Březůvky (5 spojení), Dobrkovice (6 spojení), Karlovice (6 spojení), Lhota (7 spojení), Lukoveček (5 spojení), Machová (2 spojení), Provodov (6 spojení), Racková (9 spojení) a Velký Ořechov (6 spojení). Tento stav představuje nedostatečné zajištění dopravní obslužnosti o víkendech a např. lidé cestující z Machové musí využívat dopravu do Zlína prostřednictvím alespoň dvou spojů daleko častěji, než v pracovním týdnu. V případě nejhůře obsluhované obce Kelníky, kde je situace doslova kritická, došlo dokonce ke snížení počtu spojů na nulu. Neexistuje zde tedy ani jedno přímé spojení do centra SO ORP Zlín a lidé jsou odkázáni využívat více než jednoho spoje celý den. Přitom do nedalekého Uherského Hradiště a zpět jsou to hned tři přímá spojení.

U zbylých obcí existuje vždy alespoň deset spojení za den a stejně jako v případě pracovního týdne můžeme jednoznačně říct, že nejlépe si v tomto ohledu vedou ty obce, které se nachází v bezprostřední blízkosti města Zlína.

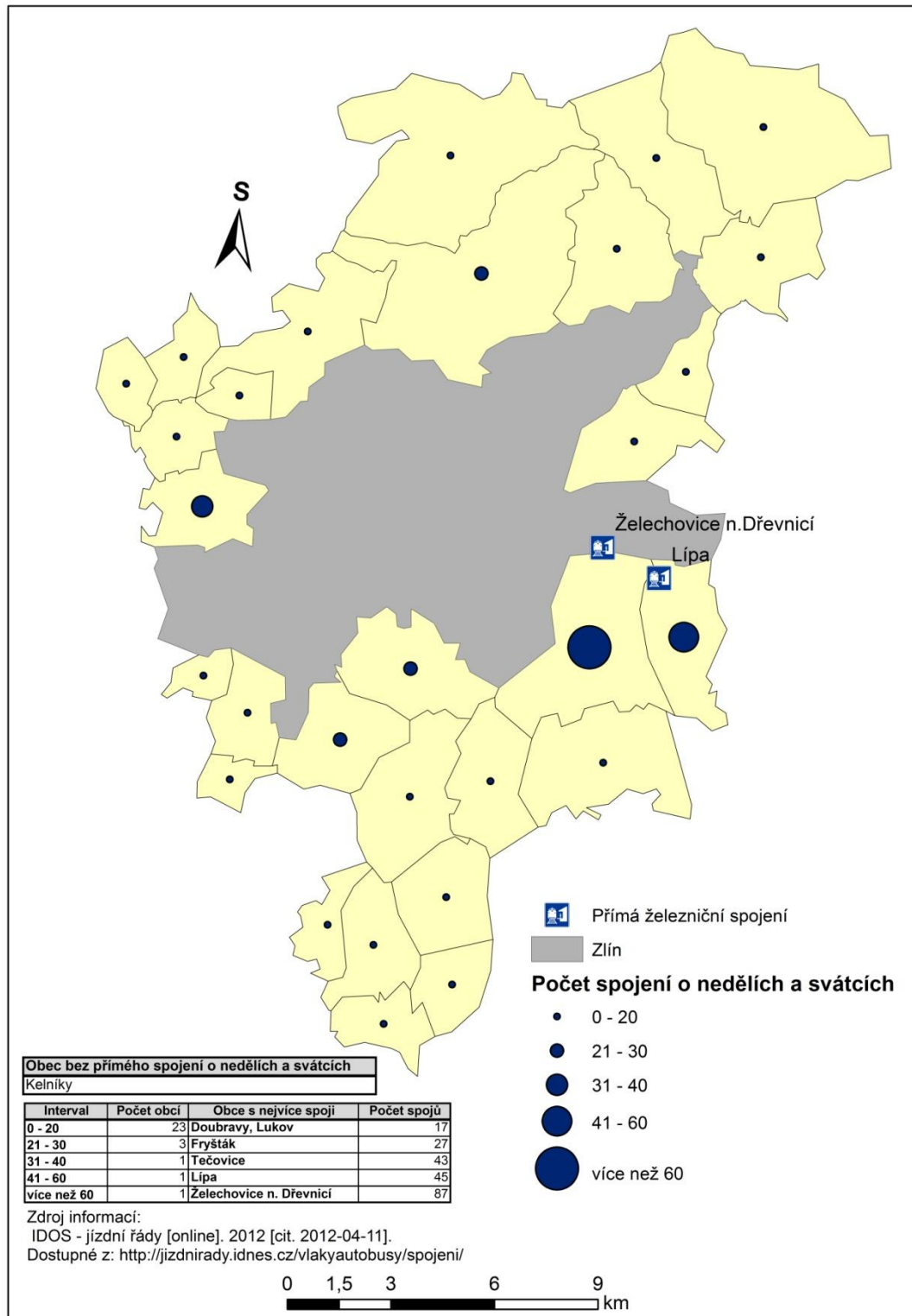


Obrázek 5: Počet přímých spojů do Zlína a zpět o sobotách; vlastní zpracování



Situace o nedělích a svátcích je ještě o něco horší. Dochází k poklesu celkového počtu spojení ve srovnání se sobotou zhruba o jednu pětinu. Zároveň se v některých obcích počet spojení zvýšil. Tradičně nejlépe si vedou obce Želechovice nad Dřevnicí (113 spojení) a Lípa (71 spojení). Důvody jsou již zřejmé. V případě autobusové dopravy došlo k poklesu počtu spojení, ale po železnici jsou obě obce obsluhovány ve stejné míře, jako o sobotách. Tedy 26 spojení. Dvě další významněji obsluhovaná sídla Fryšták a Tečovice vykazují také standardně vyšší počet dopravních spojení než zbylé obce. Můžeme si zde ale všimnout zajímavosti v rozdílu počtu spojů mezi těmito obcemi v pracovní dny a právě o nedělích. Zatímco v pracovních dnech existuje ve Fryštáku (128 spojení), o devět spojení více než v Tečovicích, v neděli je více spojení o 13 v Tečovicích (40 spojení). Z toho plyne, že zatímco autobusoví dopravci omezují provoz v neděli celkem výrazným způsobem, v případě MHD k tak výraznému omezení nedochází.

Jak již bylo nastíněno, u některých obcí došlo ke zvýšení počtu spojení oproti sobotě. Těmito obcemi jsou Březůvky (7 spojení), Držková (14 spojení), Machová (7 spojení) a Velký Ořechov (8 spojení). Nutno dodat, že v žádném z těchto případů nedošlo k takovému nárůstu, aby se dalo hovořit o významnějším zvýšení kvality dopravní obslužnosti. U některých dalších obcí: Dobrkovice a Karlovice (obě 6 spojení), Kašava a Vlčková (obě 14 spojení), zůstal stav totožný se sobotami. Stejně tak tomu je i v obci Kelníky. Zde stejně jako o sobotách neexistuje jediný přímý spoj do centra správního obvodu. U všech zbývajících obcí byl zaznamenán pokles počtu spojení. Zde je tedy situace ještě horší než v sobotu a například v obci Racková, která sousedí se Zlínem, došlo k poklesu oproti sobotám z devíti na pouhé dva spoje.



Obrázek 6: Počet přímých spojů do Zlína a zpět o nedělích a svátcích; vlastní zpracování

V rámci dopravní obslužnosti obcí byla také analyzována denní doba zajištění dopravy mezi jednotlivými obcemi a Zlínem. Jednotlivé intervaly zajištění dopravy jsou vždy pro oba směry, tj. z obce do Zlína a zpět a vyjadřují vždy dobu obsluhy střediska prvním a posledním spojem v rámci dne. Pro tuto analýzu byl zvolen pracovní den středa 4. dubna 2012. V pracovní dny je poptávka po veřejné dopravě větší než o víkendech. Ze získaných dat je možné vyčíst jednoznačnou potřebu obyvatelstva po veřejné dopravě z obcí do centra při dojíždě především za prací. První ranní spoje obsluhují téměř všechny obce SO ORP Zlín před pátou hodinou s ohledem na začátek ranní směny, která začíná obvykle v šest hodin. Jedinými rozdíly jsou časy u obcí Lípa (3:41 hodin) a Želechovice n. Dřevnicí (3:44 hodin). Tyto dvě obce jsou obsluhovány prostřednictvím jednoho železničního spojení dříve než před čtvrtou hodinou.

V případě posledních spojení z obcí do Zlína se situace v jednotlivých městech značně liší. Zatímco poslední přímý autobus do Zlína vyjíždí z obce Machová v 16:25 hodin, v případě obce Racková je to ve 22:55 hodin. Specifickým případem v souvislosti s denní dobou zajištění dopravy je obec Kelníky. Celkový počet dopravních spojení mezi touto obcí a Zlínem jsou dvě spojení, nicméně obě jsou ve směru Zlín – Kelníky. V této obci tedy neexistuje přímé dopravní spojení ve směru Kelníky – Zlín. Přímá spojení z této obce jsou ve všední dny zajišťovány spíše do Uherského Hradiště.

Co se týče cestování opačným směrem, tj. ze Zlína do obcí, zde je situace spíše opačná. V ranních spojeních ze Zlína do obcí dochází k větším rozdílům, než v případě posledních spojení. Pro obce Lípa a Želechovice n. Dřevnicí je první ranní spoj ze Zlína zajištěn opět prostřednictvím Českých Drah v 3:55 hodin. Doprava do všech dalších obcí je zajišťována pouze autobusy a to v rozmezí od 4:35 hodin do 7:40 hodin v případě prvních ranních spojení. Pro obec Kelníky, na rozdíl od spojení z obce do centra, již existují spojení ve směru ze Zlína. Jsou dva a první vyjíždí v 5:02 hodin a druhý v 14:25 hodin. Ve všech zbývajících obcích jezdí poslední spoje ze Zlína v pozdějších a v podobných časech. Tyto časy jsou v rozmezí od 21:30 hodin do 22:35 hodin. Rozdíl mezi posledními spoji těchto obcí je pouze 65 minut. V obcích Lípa a Želechovice n. Dřevnicí jsou poslední spoje zajišťovány autobusy.

## 10. VNĚJŠÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST MĚSTA ZLÍNA

Vzhledem k významu města Zlína jako krajského města a přirozeně největšího centra v regionu, sehrává problematika jeho vnější dopravní obslužnosti s hierarchicky vyššími sídly (v tomto případě Praha, Brno, Ostrava) významnou roli na poli dopravy. Zajištění kvalitní dopravní obslužnosti s těmito centry je pro konkurenceschopnost Zlína velmi důležitá. Pro jeho obyvatele a obyvatele přilehlých oblastí je zajištění kvalitního spojení do těchto měst klíčovou záležitostí, protože mnozí tam jezdí studovat a pracovat. To samé, i když v menší míře, platí i opačně. Lidé z jiných koutů země hledají ve Zlíně své uplatnění a na zdejší univerzitě studují taktéž studenti z různých oblastí ČR.

Základním předpokladem pro zajištění kvalitních a dostatečných spojení s danými městy je kvalitní hustota a technický stav dopravní sítě. Pro město Zlín to znamená neustále vytvářet snahu o dokončení projektů výstavby komunikací, které si stanovilo. Úspěch v tomto směru představuje zprovoznění rychlostí silnice R55, která vytváří napojení na dálnici D1 u Hulína. Tato silnice ovšem nezasahuje do intravilánu města a se Zlínem je propojena silnicí I/49 mezi Zlínem a Otrokovicemi, která je v úseku u Malenovic stále jednoproudá. Nicméně se na rozšíření tohoto úseku intenzivně pracuje. Ve výhledové koncepci k roku 2030 (Generel dopravy, 2004) se také počítá s výstavbou pravobřežní komunikace mezi Zlínem a Otrokovicemi. Další zkvalitnění dopravní sítě přinese již zmiňovaná silnice R49, případně elektrizace železniční trati č. 331.

Vnější dopravní obslužnost byla s ohledem na vzdálenost a jistou izolovanost Zlína zkoumána včetně jednoho přestupu a kombinovaně. Tzn., že se nerozlišovaly druhy dopravních prostředků. V řadě případů šlo o kombinaci autobusového a vlakového spojení. Například při cestování ze Zlína do Prahy přes Olomouc lze využít jednak vlakového spojení s jedním přestupem v Otrokovicích (výjimkou je Zlínský expres – tento spoj jezdí z Prahy do Zlína a zpět přímo), a nově také prostřednictvím společnosti Student Agency existuje možnost cestovat jejich autobusy do Olomouce a tady přestoupit na vlaky InterCity společnosti RegioJet, nebo na vlaky Českých drah. Tyto autobusy jezdí ze Zlína šestkrát denně a na vlaky InterCity plynule navazují. (IDOS, 2012) Autobusová doprava mezi Zlínem a Prahou je ve většině případů s jedním

přestupem zpravidla na hlavním nádraží v Brně. Existuje i pár přímých spojení. Některá spojení jsou vedena přes Uherské Hradiště a přestup se uskutečňuje právě v tomto městě. Zajímavé na dopravním spojení Zlína s Prahou je fakt, že o nedělích a svátcích je počet spojení vyšší než v sobotu a v pracovní dny. Tento stav je zřejmě dán zvýšenou poptávkou ze strany studujících, kteří se vrací na univerzity obvykle v tento den.

Vyšší počet spojení je mezi Zlínem a Brnem. Brno se nachází o 200 km blíže než Praha a také poptávka po dopravě do tohoto města je vysoká. Oproti Praze je zde uskutečňováno víc autobusových spojení a méně spojení po železnici a to navzdory přesměrování autobusových linek společnosti Student Agency z Brna do Olomouce. Kromě několika přímých spojení, která jsou vedena většinou přes Vyškov, jezdí do Brna autobusy s jedním přestupem většinou přes Uherské Hradiště. V případě vlakového spojení zde přímý spoj neexistuje. Je nutné přestoupit v Otrokovicích. Oproti Praze je na této trase daleko menší množství kombinovaných spojů.

V případě Ostravy existují přímé spoje pouze třemi autobusy. Dva z nich jezdí přes Vsetín a Frenštát pod Radhoštěm a jeden přes Holešov a Hranice do Ostravy. Zbylá spojení tvoří ty s jedním přestupem buď v Otrokovicích, Olomouci, Přerově nebo Kojetíně. Ke kombinovanému způsobu dopravy dochází právě v Kojetíně, kam jede autobus a odtud vlak, a v Olomouci, kam jezdí autobusy společnosti Student Agency stejně jako v případě Prahy.

Tabulka 5: Počet spojů mezi Zlínem a hierarchicky vyššími sídly

Město	Počet spojů do Zlína a zpět (Přímá a s jedním přestupem)			Průměrná časová dostupnost (min)
	Pracovní den (středa)	Sobota	Neděle, svátky	
Praha	39	31	40	240
Brno	70	45	55	120
Ostrava	31	28	30	150

Zdroj: IDOS – Jízdní řády, 2012

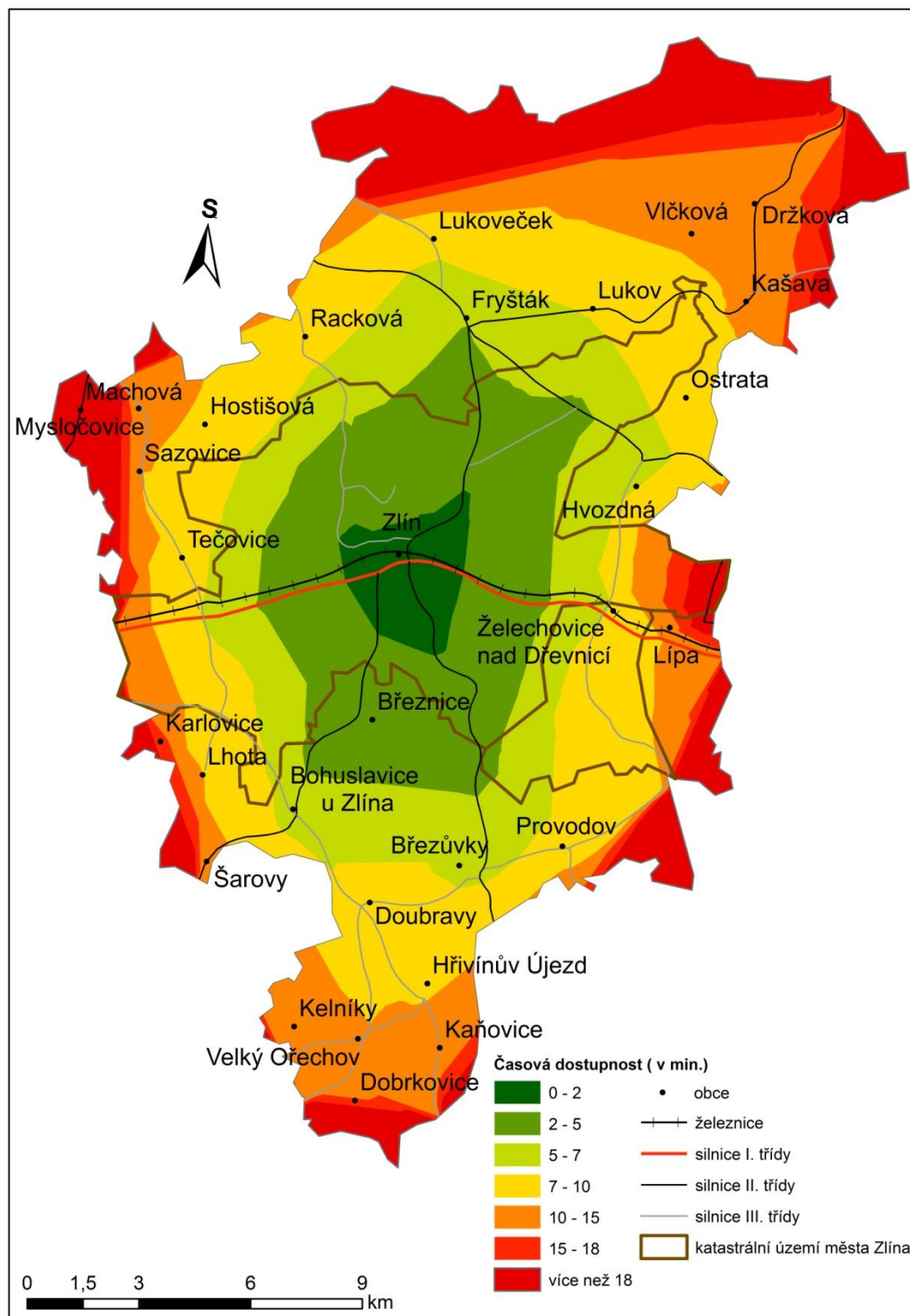
## 11. ČASOVÁ DOSTUPNOST OBCÍ DO CENTRA SO ORP ZLÍN

Časová dostupnost je jednou z dalších analýz, která se podílí na vyjádření celkové kvality dopravní obslužnosti. V tomto případě se jedná o přepravní dobu mezi jednotlivými obcemi a Zlínem. Vzhledem k rozloze města Zlína bylo zapotřebí určit bod, pro který je tato dostupnost vytvořena. V tomto ohledu se jako nejlepší varianta jeví autobusové nádraží ve Zlíně a to vzhledem k tomu, že většina dopravních spojení se na sledovaném území uskutečňuje právě autobusy. Dalšími důvody jsou bezprostřední blízkost vlakového nádraží (nachází se hned vedle autobusového) a také blízkost zastávek MHD. Tedy všech dopravních prostředků, kterými je dopravní obslužnost zajišťována.

V rámci práce byly zpracovány dvě časové dostupnosti. První z nich je dostupnost prostřednictvím individuální automobilové dopravy. Tento druh dopravy byl pro vytvoření časové dostupnosti vytvořen navzdory tomu, že je téma této práce věnováno veřejné dopravě. Důvodem je to, že výstupem metodiky použité při vytváření tohoto druhu dostupnosti je mapa, která přehledně znázorňuje prostřednictvím barevně diferencovaných polygonů oblasti s různou dostupností. Při zpracování tohoto druhu dostupnosti nebyly zahrnuty žádné dopravní bariéry. (dopravní omezení, dopravní zácpy apod.) Jedná se o zjednodušené vyjádření.

Zatímco obce v blízkosti Zlína dosahují dostupnosti do 7 minut, u těch nejvzdálenějších je to přes 18 minut. Z přiložené mapy lze také vyzorovat jistou souvislost mezi časovou dostupností a vertikální polohou obcí v prostoru. Silnice jsou u obcí ve vyšších nadmořských výškách častěji zatáčeny a časová dostupnost se tímto úměrně zvyšuje.

Druhá dostupnost vyjadřuje průměrnou přepravní dobu veřejnou dopravou mezi obcemi a Zlínem (viz příloha č. 10). Při srovnání obou map jsou patrné rozdíly v dostupnostech jednotlivých obcí v závislosti na zvoleném druhu dopravy. Například v nejlépe časově dostupné obci veřejnou dopravou, Březnici, trvá cesta do Zlína 7 minut. Autem je to něco mezi 2 až 5 minutami. Oproti tomu cesta z Držkové zabere autobusem v průměru 31 minut. Autem je to 10 až 15 minut.



Obrázek 7: Časová dostupnost obcí do centra SO ORP Zlín individuální automobilovou dopravou; vlastní zpracování (Zdroj: ArcČR 500)

## 12. SWOT ANALÝZA

SWOT analýza umožňuje identifikovat silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby vázané k danému tématu. V tomto případě je tato analýza zaměřena na dopravní situaci v SO ORP Zlín v širším pojetí, tedy nejen z hlediska veřejné dopravy a její obslužnosti

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>- téměř dokončené rozšíření páteřní komunikace I/49 v úseku Otrokovice – Zlín</li> <li>- dostačující obslužnost MHD ve Zlíně a přilehlých obcích</li> <li>- kvalitní autobusový a trolejbusový vozový park</li> <li>- dostatečný počet vlakových zastávek</li> <li>- kvalitně zpracovaná koncepce pro další rozvoj a modernizaci silniční sítě v regionu</li> <li>- počet dopravních spojení přilehlých obcí k městu Zlínu</li> <li>- kooperace dopravního podniku DSZO při vytváření jízdních řádů s největším zaměstnavatelem kraje firmou Barum Continental</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- pozastavená výstavba komunikace R49</li> <li>- špatný stav vlakového nádraží ve Zlíně</li> <li>- špatný technický stav vozovek především III. třídy</li> <li>- Nedostačující počet dopravních spojení některých středisek především o víkendech a státních svátcích</li> <li>- omezenost dopravní obslužnosti železniční dopravou kvůli jednokolejnému provozu</li> <li>- malá hustota komunikací vyššího významu</li> <li>- pouze jedna železniční trať</li> <li>- Vysoké zatížení silniční sítě</li> <li>- hustá tranzitní doprava přes Zlín dále na Slovensko</li> <li>- velmi špatná dopravní poloha většiny obcí</li> </ul>
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> <li>- další rozvoj integrovaného systému ZID</li> <li>- výstavba nové silnice mezi Zlínem a Otrokovicemi při pravém břehu řeky Dřevnice</li> <li>- spojení rychlostních silnic R49 se slovenskou R6</li> <li>- stavební úpravy silnic II. a III. třídy</li> <li>- instalace ochranných dělících ostrůvků zvyšujících bezpečnost pěší dopravy mez Zlínem a Fryštákem</li> <li>- modernizace a elektrizace železniční tratě č. 331</li> <li>- zavedení železničního spojení Otrokovice – Zlín – Vsetín – Valašské Meziříčí</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- další odklad dokončení výstavby R49</li> <li>- nejisté finanční zajištění pro technické a bezpečnostní úpravy komunikací</li> <li>- pomalý rozvoj dopravní sítě periferních oblastí</li> <li>- absence výraznějších ekonomických aktivit v periferních střediscích</li> <li>- výraznější nárůst dopravních intenzit v SO ORP při zachování stejné hustoty dopravní sítě</li> </ul>



## **13. NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ PRO ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI OBCÍ**

Jak vyplývá z provedených analýz, existují v rámci sledovaného území lokality s různými úrovněmi dopravní obslužnosti a dopravní polohy. Výsledky těchto analýz lze považovat za víceméně očekávané a v daném prostoru se nachází jak obce, které jsou obsluhovány veřejnou dopravou vskutku kvalitně, tak také obce s nedostačující úrovní dopravní obslužnosti, kterých je bohužel většina. Pro to, aby bylo výhledově docíleno změny tohoto stavu, je nutné zajistit patřičná opatření kvantitativní (počet spojení, více dopravců v IDS) i kvalitativní (zajištění kvalitního technického stavu komunikací, zvýšení hustoty dopravní sítě).

Jedno ze základních a zároveň velmi významných opatření je již zmiňovaný rozvoj dopravní sítě. Pro zvýšení kvality dopravní polohy především periferních oblastí je nutné zajistit jejich dostatečnou konektivitu prostřednictvím komunikací vyššího významu. Nespornou výhodou při výstavbě takových komunikací by pro sektor veřejné dopravy představovalo zkrácení časové dostupnosti těchto obcí a to nejen do centra SO ORP Zlín, ale také do jiných oblastí. Není nutné a koneckonců ani žádoucí, aby tyto komunikace procházely intravilánem příslušných obcí přímo, ale aby bylo zajištěno jejich vyhovující propojení s komunikacemi, které těmito obcemi procházejí.

Dalším důležitým předpokladem pro dopravní rozvoj je udržovat již existující dopravní síť v dobrém stavu. Toto je veliké negativum především ve členitějších oblastech správního obvodu, tj. v jeho severovýchodní a jižní části a případná realizace oprav těchto silnic by jistě zjednodušila samotným dopravcům práci a ti by pak mohli obsluhovat postižené obce více. S tím souvisí další navržené opatření a tj. posílit spoje do některých oblastí a to především o víkendech. Toho lze v současnosti zřejmě docílit jedině za finančního přispění kraje ve formě náhrad nerentabilních spojů, které by byly v těchto nepříliš hustě obydlených oblastech realizovány. V tomto případě by tak bylo nejlepší jednat ve prospěch rozvoje IDS. Koordinátor veřejné dopravy (KOVED) ve spolupráci se Zlínským krajem by mohli vyvíjet společnou snahu o zapojení většího množství dopravců do systému ZID s cílem nabídnout jim výhodné podmínky, vyplývající z této spolupráce za předpokladu, že právě tito dopravci přispějí ke zkvalitnění dopravní obslužnosti v oblastech, které to nejvíce potřebují. Kromě

finančních náhrad dopravcům by se mohlo jednat i o jinou formu jejich podpory. Např. reklamní propagace, či různá dílčí ocenění, která by mohla fungovat ve formě různých anket mezi obyvateli, apod., čímž by si kraj zajistil i určitou formu zpětné vazby při vyhodnocování výsledků práce jednotlivých zainteresovaných subjektů.

Další z navrhovaných opatření pro zvýšení kvality dopravní obslužnosti je zavedení linek mikrobusů v nejméně obsluhovaných oblastech. Výhoda mikrobusů spočívá především v jejich ekonomických a ekologických úsporách pro dopravce a životní prostředí. Další výhodou je, že díky jejich menším rozměrům mohou zastavovat i na místech, kde to pro autobusy není možné. To má smysl například v případě, kdy by tato spojení vozila obyvatelstvo přímo k úřadům a dalším budovám veřejné správy, zdravotnickým zařízením, školám, apod. Vzhledem k současnému demografickému vývoji v české společnosti, kdy se lidé dožívají vyššího věku, a přibývá lidí věku postproduktivního, je zřejmé, že realizace tohoto návrhu by jim značně usnadnila život a přispěla by k celkovému zvýšení kvality dopravní obslužnosti.

V případě dopravy po železnici existuje potenciál v souvislosti s rozvojem dopravní obsluhy pro dané území v její elektrizaci a rozšíření na dvoukolejný provoz, čímž se zvýší počet spojů. Na místě je ovšem otázka, zdali je to v současné době a při současné hustotě pokrytí území železnicí vůbec nutné, protože z výsledků provedených analýz vyplývá, že právě ty obce, do kterých zasahuje působnost dopravy železniční, vykazují velmi dobrou a dobrou dopravní polohu a z hlediska dopravní obslužnosti patří mezi nejlepší. Zaměříme-li se na situaci v obcích s nejhorší obslužností, tak zde je představa výstavby železničních tratí víceméně nereálná. Navíc poloha těchto obcí je ve vztahu k městu Zlínu taková, že zde ani prakticky není prostor pro kombinaci autobusové a železniční dopravy. Pro tyto oblasti nemá železniční doprava téměř žádný význam.

## 14. ZÁVĚR

Hlavním tématem této bakalářské práce bylo analyzovat kvalitu dopravní obslužnosti na prostoru omezeném hranicemi SO ORP Zlín. Do hodnocení kvality patří několik dalších, dílčích analýz, jako například analýza hustoty silniční sítě, dopravní polohy obcí, či analýza časové dostupnosti obcí při cestování do centra správního obvodu. Nezastupitelnou roli při hodnocení kvality dopravy zastává také množství realizovaných spojení mezi obcemi a centrem.

Navzdory velmi nízké hustotě železniční sítě lze dopravní obslužnost prostřednictvím vlakových spojení hodnotit velmi kladně. Toto hodnocení vychází ze skutečnosti, že ačkoliv je místní železnice pouze jednokolejná, dosahuje počet spojení příslušných obcí vysokých hodnot a oproti autobusové dopravě neklesá množství realizovaných spojení o víkendech nijak zásadně. Pozoruhodná je pak situace o nedělích a státních svátcích. Zatímco v případě autobusové dopravy došlo ke snížení počtu spojení oproti sobotě, po železnici jsou obě obce obsluhovány ve stejné míře, jako o sobotách. Železniční doprava tak zde významně přispívá ke zvýšení kvality dopravní obslužnosti, byť jen na velmi omezeném prostoru.

Na základě zjištěných výsledků je možné identifikovat oblasti s různou úrovní kvality dopravní obslužnosti. Pro obce, které dosahují velmi nízké kvality, jsou navrhována některá řešení, která by měla vést ke zlepšení současného stavu. Identifikace těchto obcí je díky výsledkům provedených analýz velmi snadná. Ve většině případů spolu totiž tyto výsledky víceméně korespondují. To znamená, že pokud má obec velmi špatnou horizontální dopravní polohu, lze očekávat i náročnější časovou dostupnost a tím pádem i horší dopravní obslužnost. Těmto regionům jsou navrhovaná řešení uvedená v předchozí kapitole věnována především.

Nevýhodou pro SO ORP Zlín je z hlediska kvality dopravní sítě periferní poloha celého kraje a v neposlední řadě také nízká dopravní konektivita mezi Zlínským krajem a Slovenskem. V této oblasti se další rozvoj dopravní sítě, s ohledem na ekonomické zájmy země, těší daleko menší pozornosti, než jinde. Jak již bylo zmíněno, v některých obcích dochází ke značnému překrývání působnosti jednotlivých dopravců. To má za následek nepoměrné množství spojů k počtu obyvatel, kteří v nich žijí. Řešení lze hledat v zapojení těchto dopravců do integrovaného systému (ZID). Tento systém není

zatím příliš rozšířený. ZID v současnosti zajišťuje dopravní obslužnost obcí Otrokovice, Zlín, Želechovice n. Dřevnicí, Tečovice, Hvozdná po silnici a po železnici na trati č. 331: Otrokovice – Zlín – Želechovice n. Dřevnicí – Lípa – Zádveřice - Vizovice. Tento omezený výčet obcí jednoznačným způsobem reflektuje nedostatečné pokrytí zájmového území koordinovaným dopravním systémem. Působnost ZID je zjevná pouze v centrální části SO ORP Zlín. Toto územně omezené působení ZID neposkytuje prostor pro zajištění konektivity s dalšími dopravními systémy, tolik potřebné pro zvýšení jejich efektivity.

Do kvality dopravní obslužnosti se promítají i počty realizovaných dopravních spojení obcí s centrem SO ORP a mezi navrhovaná řešení pro špatně obsluhované oblasti patří podpora většího zapojení dopravců do integrovaného systému či posílení spojů o víkendech a státních svátcích. V tomto případě je nezbytná finanční podpora dopravců ze strany vedení kraje.

Jedním z nejvíce postižených regionů s nedostačující úrovní dopravní obslužnosti jsou obce v severovýchodní části správního obvodu. V této oblasti leží celkem šest obcí, které disponují malým počtem dopravních spojení a jejich dopravní poloha, která je podmíněna hustotou komunikační sítě vyššího významu, je hodnocena jako velmi špatná. Nejhorší je situace v obcích soustředěných v jižní části správního obvodu. Pro tyto obce platí, že disponují nejhorší dopravní polohou, časovou dostupností i dopravní obslužností a to především v obci Kelníky, která je jedinou z celkem třiceti obcí bez přímého víkendového spojení se Zlínem. Z provedené analýzy vyplynulo, že zatímco dopravní obslužnost obcí na jihu je ve vztahu ke Zlínu velice špatná, v případě dopravních spojení s Uherským Hradištěm jsou na tom tyto obce lépe. Z této skutečnosti je možno konstatovat, že minimálně z hlediska dopravní obslužnosti by pro tyto obce bylo výhodnější být součástí SO ORP Uherské Hradiště.

## 15. SUMMARY

The evaluation of the quality of transport services is in this work examined the horizontal transport position of villages, which expresses the position of the village in the transport network. The best position has the city of Zlín. Fare the worst areas are in the northern and southern part of the administrative district. There were also analyzed direct public transport links between villages and the town of Zlin. In this context, attention was also paid to the integrated transport system in this area. Mentioned is also the public transport in Zlín, because its scope extends beyond the city and some adjacent villages are served too.

The second part of this analysis was devoted to the analysis of transport links between the town of Zlín and some of the larger cities (Prague, Brno, Ostrava). Due to the location of Zlín and the absence of higher importance railroad was analyzed this conjunction with one change.

The work also includes analysis of the time availability from villages to the center of administrative district. This analysis shows clearly the best availability between Zlin and adjacent villages. The worst situation is in the municipalities, which lies in rugged areas. From there take the way to Zlin significantly longer than in other municipalities

For villages with the lowest quality of transport services was proposed some solutions to improve the current situation. For example, the need to increase the quantity of connections in the worst affected regions, especially on weekends. Then it should be given space for the expansion of an integrated transport system and the maintenance of the transport network in an appropriate quality.

At the conclusion there were made the SWOT analysis (strengths, weaknesses, opportunities, threats), which summarizes the aspects relating to transport within the study area.

## 16. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A DALŠÍCH ZDROJŮ

### 16.1 Knihy a další publikace

ARCDATA Praha. ARCČR 500 - DIGITÁLNÍ GEOGRAFICKÁ DATABÁZE 1 : 500 000: POPIS DAT. 1999, 28 s.

EKOTOXA, s.r.o. Rozbor udržitelného rozvoje území: pro správní obvod ORP Zlín. verze 03. 2008, 271 s

GENEREL DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE: Návrh výhledové koncepce. 2004, 101 s.

HERCIK, Jan. Dopravní systémy České republiky a Slovinska se zaměřením na veřejnou dopravu. Olomouc, 2008. Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Vedoucí práce RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.

KŘIVDA, PH.D., Ing. Vladislav ; FOLPRECHT, PH.D., Doc. Ing. Jan; OLIVKOVÁ, PH.D., Ing. Ivana. Dopravní geografie I.. I. vydání. Ostrava, 2006 : VŠB - TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA, 2006. 146 s. ISBN 80-248-1020-4

MARADA, Miroslav. Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. vyd. 1. Praha: Česká geografická společnost, 2010. ISBN 9788090452121.

MARADA, Miroslav. Dopravní hierarchie středisek v Česku: Vztah k organizaci osídlení. Praha, 2003. Dizertační práce. Univerzita Karlova v Praze. Vedoucí práce Prof. RNDr. Martin Hampl, Dr.Sc.

MARADA, Miroslav a Viktor KVĚTOŇ. Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí. In: Sborník příspěvků z mezinárodní konference Venkov je náš svět. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, 2006, s. 8.

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Dopravní politika České republiky pro léta 2005 - 2013. 2005, 60 s.

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Ročenka dopravy České republiky. 2010, 167 s.

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Strategie podpory dopravní obsluhy území. 2005, 34 s.

RODRIGUE, Jean-Paul, Claude COMTOIS, Brian SLACK. The geography of transport systems. New York: Routledge, 2006. ISBN 0415354412.

SEIDENGLANZ, Daniel. Dopravní charakteristiky venkovského prostoru. Brno, 2007. Dizertační práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce Doc. RNDr. Václav Toušek, CSc

SČÍTÁNÍ LIDU, DOMŮ A BYTŮ K 1. 3. 2001: Dojíždka do zaměstnání a škol. Český statistický úřad, 2003, 108 s. ISBN 80-250-0634-4.

## 16.2 Internetové zdroje

Ekonomika. Idnes.cz [online]. 2012 [cit. 2012-04-24]. Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/stavba-silnice-r49-z-hulina-do-frystaku-dh1-/eko-doprava.aspx?c=A120326\\_1754130\\_zlin-zpravy\\_sot](http://ekonomika.idnes.cz/stavba-silnice-r49-z-hulina-do-frystaku-dh1-/eko-doprava.aspx?c=A120326_1754130_zlin-zpravy_sot)

GEOFABRIK [online]. 2012 [cit. 2012-04-30]. Dostupné z: <http://download.geofabrik.de/osm/>

Historie společnosti. STUDENT AGENCY [online]. 2012 [cit. 2012-04-03]. Dostupné z: <http://www.studentagency.cz/o-nas/profil-spolecnosti/historie-spolecnosti/>  
Profil univerzity. Univerzita Tomáše Bati [online]. 2012 [cit. 2012-05-02]. Dostupné z: [http://web.utb.cz/?id=0\\_0\\_1\\_1&iid=0&lang=cs&type=0](http://web.utb.cz/?id=0_0_1_1&iid=0&lang=cs&type=0)

IDOS - jízdní řády [online]. 2012 [cit. 2012-04-11]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyaubusy/spojeni/>

KRODOS: Cyklobus [online]. 2012 [cit. 2012-04-30]. Dostupné z: <http://www.krodos.cz/>

Mapy.cz [online]. 2011 [cit. 2012-05-13]. Dostupné z: <http://mapy.cz/#x=17.459224&y=49.237782&z=9>

MARADA, Miroslav. Vertikální a horizontální dopravní poloha středisek osídlení Česka. In: Česká geografie v evropském prostoru [online]. 2006 [cit. 2012-05-13]. Dostupné z: <http://geografiedopravy.cz/>

Města a obce. Český statistický úřad [online]. 2011 [cit. 2012-04-24]. Dostupné z: [http://www.zlin.czso.cz/xz/redakce.nsf/i/mesta\\_a\\_obce](http://www.zlin.czso.cz/xz/redakce.nsf/i/mesta_a_obce)

MHD Doprava - vedení linek MHD. Dopravní společnost Zlín - Otrokovice [online]. 2004 [cit. 2012-05-13]. Dostupné z: <http://www.dszo.cz/?section=mhd&file=vedenilinek>

Mission & Introduction. TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK EXECUTIVE AGENCY [online]. 2012 [cit. 2012-04-24]. Dostupné z: [http://tentea.ec.europa.eu/en/about\\_us/mission\\_\\_introduction/mission\\_\\_introduction.htm](http://tentea.ec.europa.eu/en/about_us/mission__introduction/mission__introduction.htm)

ORGANIZACE PODNIKŮ ČSAD V ČSSR. Citybus.cz [online]. 2007 [cit. 2012-04-03]. Dostupné z: <http://www.citybus.cz/csad/index.htm>

RIS - Regionální informační servis [online]. 2010 [cit. 2012-04-30]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs/krajske-ris/zlinsky-kraj>

Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. 2011 [cit. 2012-05-05]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/map/default.aspx>

Územně identifikační registr ČR [online]. 2011 [cit. 2012-04-25]. Dostupné z: <http://uir.cz/orp/1465/Zlin>

Valašský cyklobus. ČSAD Vsetín [online]. 2012 [cit. 2012-05-13]. Dostupné z: <http://www.valasskycyklobus.cz/vsetin.php>

ZID - Zlínská integrovaná doprava. České dráhy [online]. 2009 [cit. 2012-05-10]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/primestske-cestovani/zid/-3823/>

Zlín - Otrokovice. Společnost pro veřejnou dopravu [online]. 2012 [cit. 2012-05-10]. Dostupné z: <http://spvd.cz/index.php/zlin-otrokovice>

Zlínská integrovaná doprava. Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje [online]. 2011 [cit. 2012-05-13]. Dostupné z: <http://www.koved.cz/organizace-verejne-dopravy-ve-zlinskem-kraji/zlinska-integrovana-doprava/>



## 17. SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1	Tabulka – Obce v SO ORP Zlín, jejich rozloha, počet obyvatel a hustota zalidnění
Příloha 2	Sumarizační tabulka komunikací zasahujících do SO ORP Zlín
Příloha 3	Tabulka – Denní doba zajištění dopravy mezi obcemi a Zlínem
Příloha 4	Tabulka – Denní doba zajištění dopravy mezi Zlínem a hierarchicky vyššími sídly
Příloha 5	Tabulka - Dopravní společnosti s působností v SO ORP Zlín
Příloha 6	Tabulka – Linky Dopravní společnosti Zlín – Otrokovice (a)
Příloha 7	Tabulka – Linky Dopravní společnosti Zlín – Otrokovice (b)
Příloha 8	Mapa – SO ORP Zlín
Příloha 9	Mapa – Územní působnost dopravců v SO ORP Zlín
Příloha 10	Mapa – Časová dostupnost obcí do Zlína veřejnou dopravou v SO ORP Zlín 2012

Příloha 1: Obce v SO ORP Zlín, jejich rozloha, počet obyvatel a hustota zalidnění

obec	rozloha (ha)	počet obyvatel (k 31. 12. 2010)	hustota zalidnění (obyv./km <sup>2</sup> )
Bohuslavice u Zlína	804,78	791	98,28
Březnice	915,30	1 233	134,70
Březůvky	796,99	674	84,57
Dobrkovice	433,12	267	61,65
Doubravy	1 018,48	512	50,27
Držková	2 085,57	356	17,07
Fryšták	2 416,81	3 692	152,76
Hostišová	264,84	476	179,73
Hřivínův Újezd	766,16	541	70,61
Hvozdná	728,22	1 176	161,49
Kaňovice	460,93	270	58,58
Karlovice	207,70	237	114,11
Kašava	840,40	915	108,88
Kelníky	384,14	166	43,21
Lhota	501,69	819	163,25
Lípa	834,91	716	85,76
Lukov	1 084,62	1 748	161,16
Lukoveček	2 269,72	410	18,06
Machová	315,47	558	176,88
Mysločovice	359,44	632	175,83
Ostrata	355,80	376	105,68
Provodov	1 194,19	750	62,80
Racková	1 117,80	788	70,50
Sazovice	391,91	720	183,72
Šarovy	223,21	243	108,87
Tečovice	666,97	1 324	198,51
Velký Ořechov	619,96	750	120,98
Vlčková	1 090,27	386	35,40
Zlín	10 282,60	75 469	733,95
Želechovice n. Dř.	1 602,57	1 929	120,37

Zdroj: ČSÚ, 2012; Územně identifikační registr ČR, 2011; vlastní zpracování

Příloha 2: Sumarizační tabulka komunikací zasahujících do SO ORP Zlín

Kategorie	Číslo	Délka (km)	Trasa
železnice	331	24,1	Otrokovice – Zlín - Vizovice
silnice	I/49 <sup>1</sup>	42,2 (51,8)	Otrokovice - Zlín - Vizovice - Pozdřechov - Horní Lideč - státní hranice
silnice	II/489	14,9	Fryšták - Lukov - Kašava - Držková
silnice	II/490	65,9	Říkovice - Holešov - Fryšták - Zlín - Uherský Brod - Slavkov
silnice	II/491	16,7	Fryšták - Štípa - Hvozdná - Slušovice - Lípa
silnice	II/497	24,7	Zlín - Březnice - Bohuslavice u Zlína - Březolupy - Bílovice - Jarošov - Uherské Hradiště
silnice	III/43827	6,1	Mysločovice - Lechotice
silnice	III/43829	9,1	Míškovice - Mysločovice - Sazovice - Tečovice - Zlín
silnice	III/43830	2,0	odbočka ze silnice III/43829 - Hostišová
silnice	III/43831	1,0	odbočka ze silnice III/43829 - Lhotka
silnice	III/4892	3,1	odbočka ze silnice II/489 - Vlčková
silnice	III/4893	13,0	Kašava - Podkopná Lhota - Trnava - Slušovice
silnice	III/49011	8,5	Fryšták - Lukoveček - Přílepy - Holešov
silnice	III/49016	15,1	Zlín - Mladcová - Racková - Martinice
silnice	III/49018	7,5	odbočka ze silnice III/49016 - odbočka ze silnice II/490 (celý úsek je v katastru města Zlín)
silnice	III/49019	1,4	odbočka ze silnice II/490 - Březůvky
silnice	III/49020	12,0	odbočka ze silnice II/490 - Provodov - Želechovice n. Dřevnicí
silnice	III/49023	3,3	Doubravy - Březůvky
silnice	III/49024	5,8	Provodov - Pradlisko - Ludkovice
silnice	III/4911	2,9	odbočka ze silnice II/490 - Kostelec u Zlína - ZOO Lešná
silnice	III/4912	4,9	Kostelec u Zlína - Štípa - Velíková
silnice	III/4913	8,7	Želechovice n. Dřevnicí - Lužkovice - Hvozdná - Ostrata - odbočka ze silnice III/4916
silnice	III/4916	6,8	odbočka ze silnice II/489 - Velíková - Hrobice - Slušovice
silnice	III/4918	4,3	odbočka ze silnice I/49 - Klečůvka - Veselá
silnice	III/49718	6,1	Hřivínův Újezd - Velký Ořechov - Pašovice
silnice	III/49719	1,1	odbočka ze silnice III/49718 - Dobrkovice
silnice	III/4972	18,0	Zlín - Bohuslavice u Zlína - Doubravy - Kaňovice - Biskupice
silnice	III/49721	4,8	Velký Ořechov - Částkov
silnice	III/49722	1,3	odbočka ze silnice III/49721 - Kelníky
silnice	III/4976	7,5	odbočka ze silnice III/4972 - Pohořelice - Napajedla
silnice	III/4977	0,8	odbočka ze silnice III/4976 - Karlovice
silnice	III/4978	1,6	odbočka ze silnice III/4972 - Lhota

Zdroj: GEOFABRIK – Openstreet map, 2012; vlastní zpracování

<sup>1</sup> U silnice I/49 jsou uváděny záměrně dvě její délky. Tato komunikace totiž představuje v rámci celonárodního značení silnic jistý unikát. Průběh této silnice je v místě nacházejícím se mimo SO ORP Zlín přerušen v úseku Valašská Polanka – Horní Lideč jinou silnicí první třídy s označením I/57 a za tímto úsekem opět pokračuje pod označením I/49 až ke státním hranicím a dále na Slovensko.

Příloha 3: Denní doba zajištění dopravy mezi obcemi a Zlínem

Obec	Denní doba zajištění dopravy ve směru obec - Zlín	Denní doba zajištění dopravy ve směru Zlín - obec
Bohuslavice u Zlína	4:39 - 21:26	5:05 - 22:25
Březnice	4:42 - 22:40	4:35 - 22:25
Březůvky	4:35 - 18:35	5:15 - 22:25
Dobrkovice	4:30 - 20:08	5:15 - 22:25
Doubravy	4:35 - 21:20	5:05 - 22:25
Držková	4:34 - 20:50	5:15 - 22:25
Fryšták	4:47 - 22:37	4:40 - 22:25
Hostišová	4:43 - 20:49	5:20 - 22:25
Hřivínův Újezd	4:29 - 21:18	5:05 - 21:30
Hvozdná	4:48 - 20:53	6:35 - 22:20
Kaňovice	4:26 - 21:15	5:05 - 21:30
Karlovice	4:41 - 20:51	5:20 - 22:15
Kašava	4:39 - 20:56	5:15 - 22:25
Kelníky	x	5:02 - 14:25
Lhota	4:56 - 22:34	5:20 - 22:15
Lípa	3:41 - 22:13	3:55 - 22:30
Lukov	4:37 - 22:43	5:15 - 22:25
Lukoveček	4:55 - 20:20	5:15 - 22:25
Machová	4:38 - 16:25	7:40 - 22:25
Mysločovice	4:42 - 20:44	5:20 - 22:25
Ostrata	4:42 - 20:47	6:35 - 22:20
Provodov	4:25 - 19:20	5:15 - 22:25
Racková	4:35 - 22:55	4:35 - 22:25
Sazovice	4:47 - 20:55	5:20 - 22:25
Šarovy	4:49 - 21:14	5:20 - 22:20
Tečovice	4:50 - 22:41	4:55 - 22:35
Velký Ořechov	4:35 - 20:11	5:02 - 22:25
Vlčková	4:37 - 20:58	5:15 - 22:25
Želechovice n.D.	3:44- 22:40	3:55 - 22:30

Zdroj: IDOS – jízdní řády, 2012; vlastní zpracování

Příloha 4: Denní doba zajištění dopravy mezi Zlínem a hierarchicky vyššími sídly

<b>Trasa</b>	<b>Denní doba zajištění dopravy</b>
Zlín - Praha (a zpět)	3:55 - 20:50 (5:12 - 22:35)
Zlín - Brno (a zpět)	4:00 - 22:10 (1:20 - 20:55)
Zlín - Ostrava (a zpět)	0:12 - 18:35 (2:20 - 20:39)

Zdroj: IDOS – Jízdní řády, 2012; vlastní zpracování

Příloha 5: Dopravní společnosti s působností v SO ORP Zlín

Název	Sídlo firmy	Obsluhované obce (SO ORP Zlín)	Rok založení	Počet zaměstnanců	Obrat (mil.,2010)	Zisk (mil.,2010)
České dráhy, a.s.	Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1, 110 15	Zlín, Želechovice n. Dřevnicí, Lípa	2003	38 046	2 922,15	11,34
ČSAD BUS Uherské Hradiště, a.s.	Malinovského 874, Uherské Hradiště 686 19	Hřivínův Újezd, Bohuslavice u Zlína, Březnice, Dobrkovice, Doubravy, Kaňovice, Karlovice, Kelníky, Šarovy, Velký Ořechov, Zlín	2007	184	194,35	8,84
ČSAD Ústí n. Orlicí, a.s.	Třebovská 330, Ústí n. Orlicí 562 03	Zlín	1994	336	380,09	-0,31
ČSAD Vsetín, a.s.	Ohrada 791, Vsetín 755 01	Bohuslavice u Zlína, Březůvky, Březnice, Držková, Fryšták, Kašava, Lhota, Hvozdná, Lukov, Provodov, Racková, Velký Ořechov, Vlčková, Doubravy, Hřivínův Újezd, Kaňovice, Lípa, Lukoveček, Ostrata, Šarovy, Želechovice n. Dřevnicí, Zlín	1992	477	476	2,48
Dopravní společnost Zlín - Otrokovice, s.r.o.	Podvesná XVII/3833, Zlín 760 01	Tečovice, Želechovice n. Dřevnicí, Zlín	1995	352	279,23	-1,89
FTL, a.s.	Letecká 8, 769 23 Prostějov	Fryšták, Zlín	1992	352	584,53	1,14
HOUSACAR	Paseky 528, 763 11 Želechovice	Machová, Mysločovice, Zlín, Hostišová, Sazovice, Tečovice, Želechovice n. Dřevnicí, Lípa, Březnice, Bohuslavice, Doubravy, Kaňovice, Fryšták, Lukov, Hřivínův Újezd	nezjištěno	nezjištěno	nezjištěno	nezjištěno
KRODOS BUS, a.s.	Skopalíkova 2385, Kroměříž 767 17	Hostišová, Fryšták, Lukoveček, Mysločovice, Sazovice, Tečovice, Zlín	2004	152	150,23	-0,76
Student Agency, s.r.o.	Dům pánů z Lipé, nám. Svobody 17, Brno 602 00	Zlín	1996	859	1261,46	95,93
Tourbus, a.s.	Košťálova 3/5, Brno 602 00	Zlín	1993	280	298,33	7,49
Veolia Transport Morava, a.s. (ČR)	Křižíkova 148/34, Praha 8 186 00	Držková, Fryšták, Kašava, Lukov, Lukoveček, Vlčková, Zlín	2005	2 527	105,66	19,65

Zdroj: IDOS – Jízdní řády, 2012; HBI – online databáze ekonomických subjektů, 2012; vlastní zpracování

Příloha 6: Linky Dopravní společnosti Zlín - Otrokovice, s.r.o. (a)

číslo spoje	druh spoje	Trasa
1	trolejbus	Příluky - Náměstí Práce - Malenovice - Otrokovice ČD Otrokovice ČD - Malenovice - Náměstí Práce - Příluky
2	trolejbus	Bartošova čtvrť - Náměstí Práce - Malenovice - Otrokovice ČD Otrokovice ČD - Malenovice - Náměstí Práce - Bartošova čtvrť
3	trolejbus	Lesní čtvrť - Náměstí Práce - Prštné - Louky-točna Louky-točna - Prštné - Náměstí Práce - Lesní čtvrť
4	trolejbus	Vršava - Dlouhá - Náměstí Míru - Náměstí Práce - Podhoří Podhoří - Náměstí Práce - Školní - Dlouhá - Vršava
6	trolejbus	Jižní Svahy-Kocanda - Náměstí Práce - Malenovice - Otrokovice ČD Otrokovice ČD - Malenovice - Náměstí Práce - Jižní Svahy-Kocanda
7	trolejbus	Jižní Svahy-Kocanda - U Zámku - Náměstí Práce - Sportovní hala Sportovní hala - Náměstí Práce - U Zámku - Jižní Svahy-Kocanda
8	trolejbus	Jižní Svahy-Kocanda - U Zámku - Školní - Dlouhá - Baťova nemocnice Slovenská - U Zámku - Jižní Svahy-Kocanda
9	trolejbus	Jižní Svahy-Středová - U Zámku - Školní - Slovenská - Baťova nemocnice Dlouhá - U Zámku - Jižní Svahy-Středová
10	trolejbus	Jižní Svahy-Středová - U Zámku - Náměstí Práce - Malenovice-Centro Malenovice ZPS - Náměstí Práce - U Zámku - Jižní Svahy-Středová
11	trolejbus	Lužkovice - Příluky-Prům. zóna - Příluky - Náměstí Práce - Sportovní hala Sportovní hala - Náměstí Práce - Příluky - Příluky-Prům. zóna - Lužkovice
12	trolejbus	Želechovice - Příluky - Náměstí Práce - Sportovní hala Sportovní hala - Náměstí Práce - Příluky - Želechovice
13	trolejbus	Lesní čtvrť - Náměstí Míru - Náměstí Práce - Sportovní hala Sportovní hala - Náměstí Práce - Školní - Lesní čtvrť
14	trolejbus	Jižní Svahy-Středová - U Zámku - Náměstí Práce - Sportovní hala Sportovní hala - Náměstí Práce - U Zámku - Jižní Svahy-Středová
31	autobus	Jaroslavice - Náměstí Práce - Krematorium - Maják-točna - Filmové ateliéry-točna Filmové ateliéry-točna - Maják-točna - Krematorium - Náměstí Práce - Jaroslavice
32	autobus	Mladcová-Bartošův dům - U Zámku - Školní - Kudlov-točna Kudlov-točna - Náměstí Míru - U Zámku - Mladcová-Bartošův dům
33	autobus	Paseky - (Na Drahách) - U Zámku - Školní - Dlouhá - Bartošova čtvrť Bartošova čtvrť - Náměstí Míru - U Zámku - Paseky (Na Drahách)
34	autobus	Sportovní hala - Náměstí Práce - Kostelec-lázně - Štípa-zbrojnice - Lešná ZOO Lešná ZOO - Kostelec-lázně - Náměstí Práce - Sportovní hala
35	autobus	Sportovní hala - Náměstí Práce - Kostelec lázně - Štípa - Velíková Velíková - Štípa - Kostelec lázně - Náměstí Práce - Sportovní hala

Zdroj: Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o., 2012; vlastní zpracování

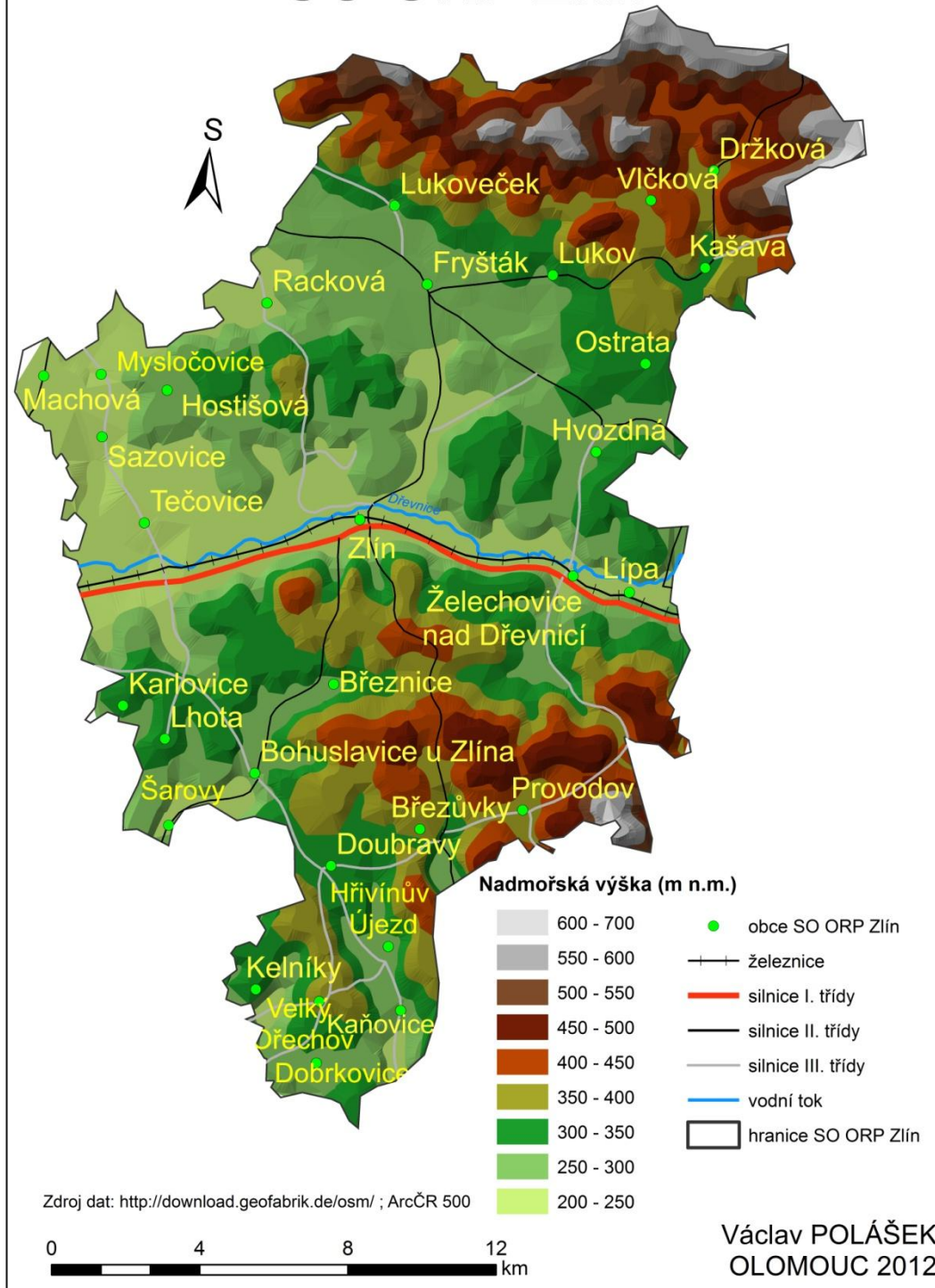
Příloha 7: Linky Dopravní společnosti Zlín - Otrokovice, s.r.o. (b)

číslo spoje	druh spoje	Trasa
36	autobus	Sportovní hala - Náměstí Práce - Kostelec lázně - ZOO Lešná - Velíková Velíková - ZOO Lešná - Kostelec lázně - Náměstí Práce - Sportovní hala
37	autobus	Sportovní hala - Náměstí Práce - Kostelec lázně - ZOO Lešná - Velíková Velíková - Hvozdná Osmek - Štípa zbrojnice - ZOO Lešná - Sportovní hala
51	autobus	Malenovice-točna - Kamenec I. - Malenovice-točna
52	autobus	Malenovice-točna - Tečovice - Lhotka - Chlum Chlum - Lhotka - Tečovice - Malenovice-točna
53	autobus	Náměstí Práce - Náměstí Míru - Louky-křižovatka - Malenovice-točna Masarykova - Louky-křižovatka - Náměstí Práce - (Dům umění)
55	autobus	Kvítkovice-náves - Otrokovice ČD - Společenský dům - Otrokovice- Štěrkoviště Otrokovice-Štěrkoviště - Společenský dům - Otrokovice ČD - Kvítkovice- náves
70	autobus	Podvesná XVII. - Náměstí Míru - Prštné - Louky - Malenovice - Otrokovice ČD Otrokovice-Štěrkoviště - Otrokovice ČD - Malenovice - Louky - Prštné - Školní - Bařova nemocnice
90	autobus	Sportovní hala - Náměstí Práce - Příluky - Příluky-Prům. zóna - Lužkovice - Želechovice,škola Želechovice,škola - Lužkovice - Příluky-Prům. zóna - Příluky - Náměstí Práce - Sportovní hala

Zdroj: Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o., 2012; vlastní zpracování



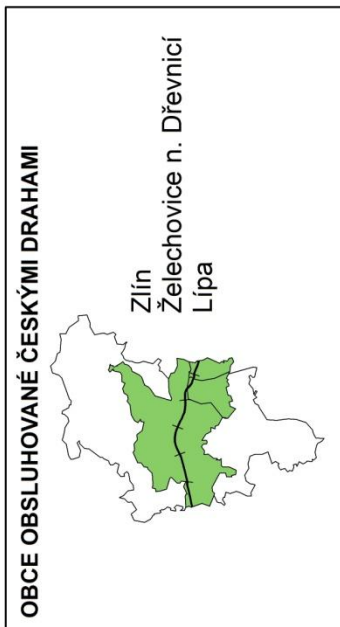
# SO ORP Zlín



Příloha 8: SO ORP Zlín

# ÚZEMNÍ PŮSOBNOST DOPRAVCŮ

SO ORP Zlín v roce 2012



OBCE OBSLUHOVANÉ ČESKÝMI DRAHAMI

Zlín  
Želechovice n. Dřevnici  
Lípa

Dopravce	Vozidlo / typ spoje	Počet obsluhovaných obcí
ČSAD Vsetín, a.s.	autobus / linkový spoj	22
HOUSACAR	autobus / linkový spoj	15
ČSAD BUS Uherské Hradiště, a.s.	autobus / linkový spoj	11
KRODOS BUS, a.s.	autobus / linkový spoj	7
Veolia Transport Morava, a.s.	autobus / linkový spoj	7
DSZO, s.r.o.	autobus, trolejbus / linkový spoj	4
České dráhy, a.s.	vlak / linkový spoj	3
First Transport Lines, a.s.	autobus / linkový spoj	2
Student Agency, s.r.o.	autobus / dálkový spoj	1
Tourbus, a.s.	autobus / dálkový spoj	1
ČSAD Ústí n. Orlicí, a.s.	autobus / dálkový spoj	1

■ Působnost všech vybraných dopravců kromě ČSAD UH. HRADIŠTĚ

■ Působnost všech vybraných dopravců

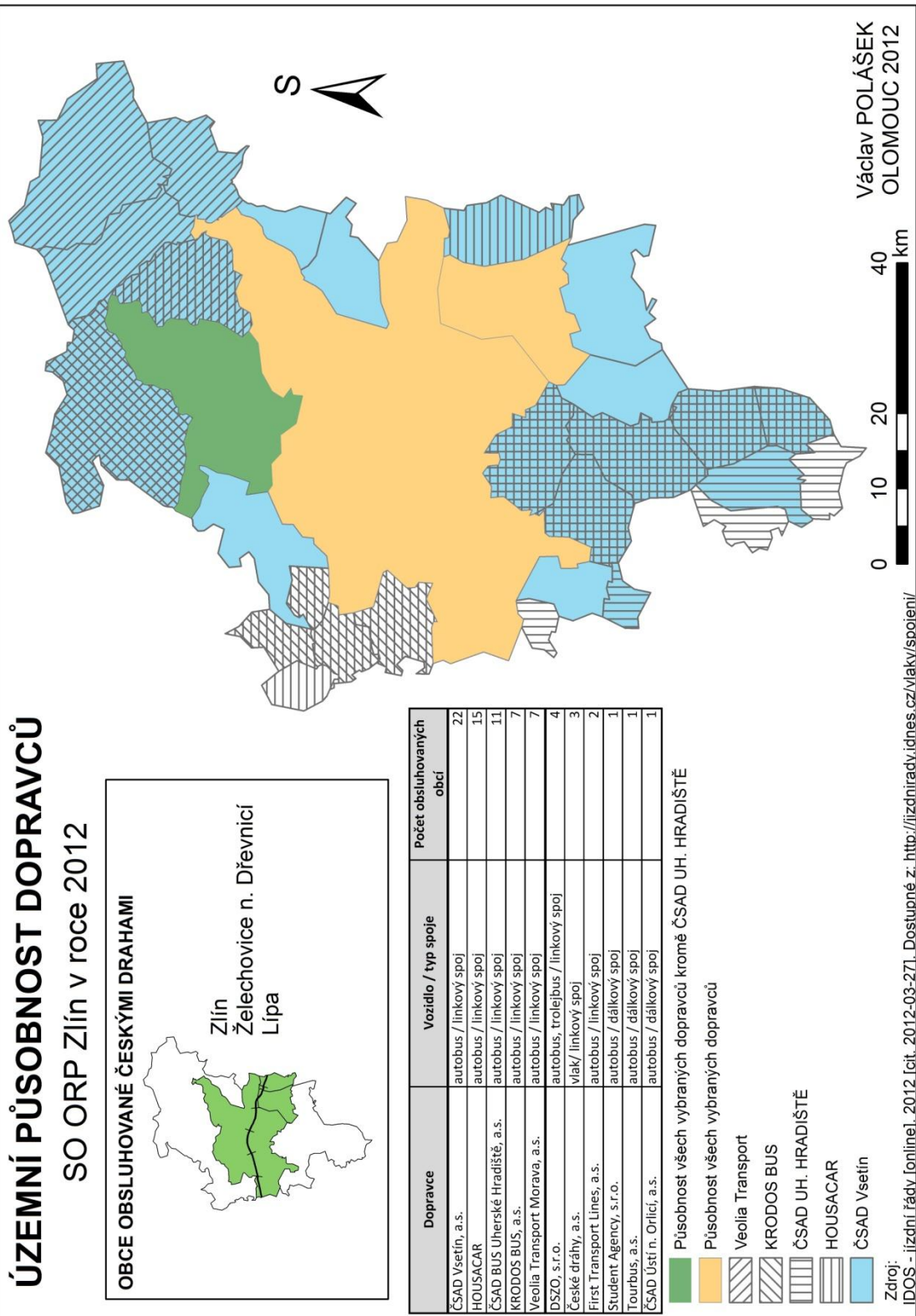
■ Veolia Transport

■ KRODOS BUS

■ ČSAD UH. HRADIŠTĚ

■ HOUSACAR

■ ČSAD Vsetín



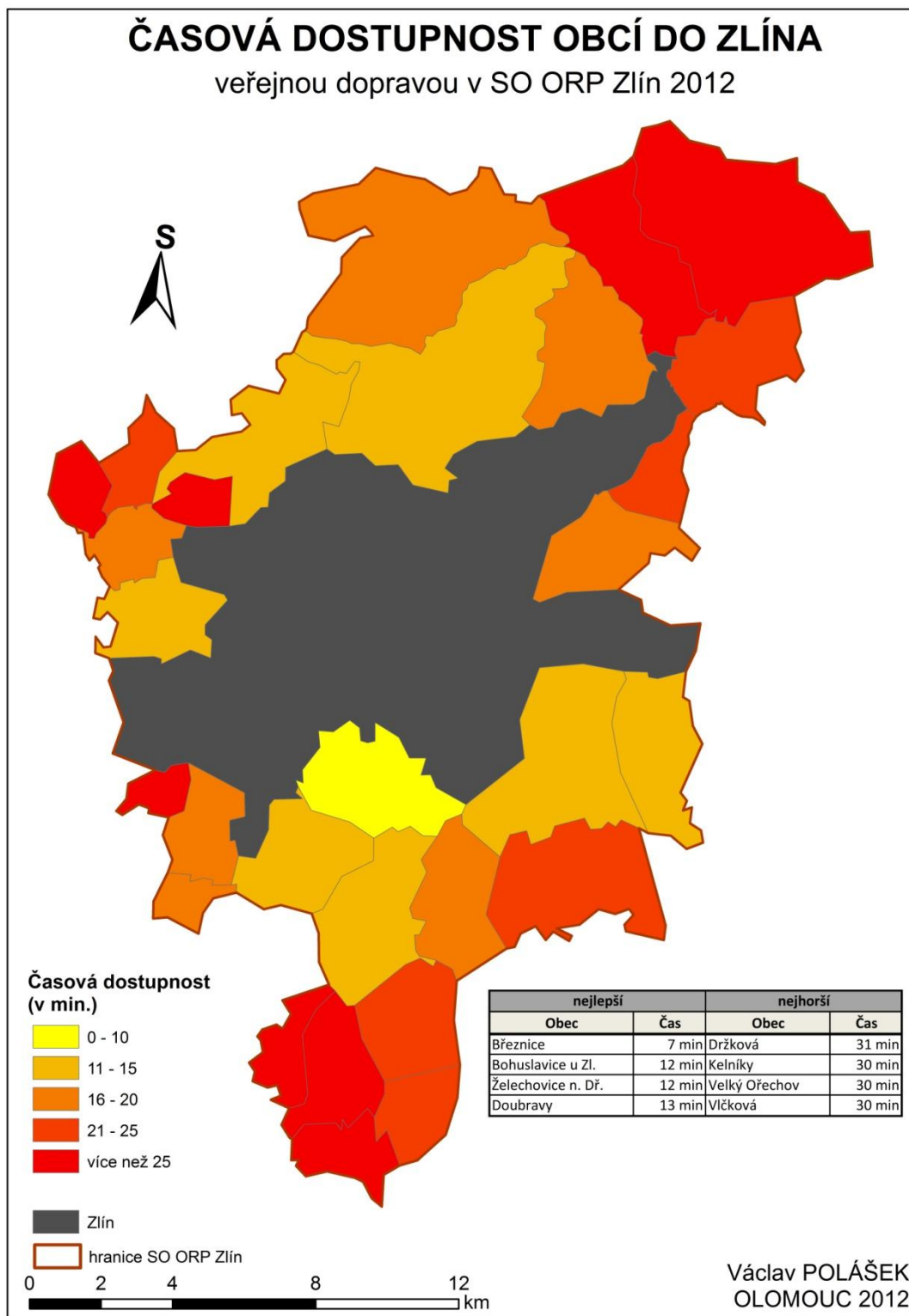
Zdroj:

IDOS - IZDNÍ ŘÁDY [online]. 2012 [cit. 2012-03-27]. Dostupné z: <http://izdnirady.idnes.cz/vlaky/spojeni/>

Příloha 9: Územní působnost dopravců v SO ORP Zlín

# ČASOVÁ DOSTUPNOST OBCÍ DO ZLÍNA

veřejnou dopravou v SO ORP Zlín 2012



Příloha 10: Časová dostupnost obcí do Zlína veřejnou dopravou v SO ORP Zlín 2012