

Vysoká škola logistiky o.p.s.

**Posouzení veřejné dopravy v lokalitě
Zlínského kraje**

Bakalářská práce

Přerov 2023

Matěj Zabloudil

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracoval samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byl také seznámen s tím, že se na mou bakalářskou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byl poučen o tom, že bakalářská práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované bakalářské práce v její tištěné i elektronické verzi. Tímto prohlášením souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

V Přerově, dne 05. 05. 2023

.....
podpis

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu mé bakalářské práce doc. Ing. Josefu Kubíkovi, CSc. za jeho čas, trpělivost a cenné rady, které mi poskytoval v průběhu zpracování této práce.

Anotace

Bakalářská práce se věnuje problematice veřejné dopravy v lokalitě Zlínského kraje a návrhům na její zlepšení. Práce je rozdělena na teoretickou část, kde jednak v rámci teoretického přístupu k řešení se charakterizují související oblasti k problematice veřejné dopravy a jednak se analyzuje současná situace veřejné dopravy ve Zlínském kraji, včetně analýzy strategických a koncepčních dokumentů. Potom práce obsahuje praktickou část, kde se nejprve navrhuje možnosti na zlepšení veřejné dopravy ve Zlínském kraji a pak se tyto návrhy zhodnocují z hlediska doporučení k realizaci.

Klíčová slova

Zlínský kraj, veřejná doprava, integrovaný dopravní systém

Annotation

The bachelor's thesis is devoted to the issue of public transport in the locality of the Zlín region and suggestions for its improvement. The work is divided into a theoretical part, where, on the one hand, within the framework of a theoretical approach to the solution, related areas to the issue of public transport are characterized, and on the other hand, the current situation of public transport in the Zlín region is analyzed, including the analysis of strategic and conceptual documents. Then the thesis contains a practical part, where possibilities for improving public transport in the Zlín region are first proposed and then these proposals are evaluated in terms of recommendations for implementation.

Keywords

Zlín region, public transport, integrated transport system

Obsah

Úvod.....	7
1 Teoretický přístup k řešení.....	8
1.1 Osobní doprava a její druhy	8
1.2 Obecná charakteristika kvality osobní dopravy	9
1.3 Kvalita přepravních služeb.....	10
1.4 Příměstská veřejná doprava.....	11
1.5 Regionální veřejná doprava.....	14
1.6 Periodická veřejná doprava	15
1.7 Integrované taktové jízdní řády.....	17
1.8 Integrované dopravní systémy	18
2 Analýza současného stavu.....	22
2.1 Stručná charakteristika řešené lokality.....	22
2.2 Základní koncepční strategické dokumenty Zlínského kraje	25
2.2.1 Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030.....	25
2.2.2 Chytrý kraj – Strategie rozvoje chytrého regionu Zlínského kraje 2030	28
2.2.3 Plán rozvoje Zlínského kraje pro období 2022-2023	29
2.3 Ostatní vybrané koncepční dokumenty Zlínského kraje	29
2.3.1 Generel dopravy Zlínského kraje	29
2.3.2 Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje.....	30
2.3.3 Koncepce rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje	31
2.4 Ročenka dopravy pro Zlínský kraj	31
2.5 SWOT analýzy veřejné dopravy ve Zlínském kraji	32
2.5.1 SWOT analýza podle Generelu dopravy.....	32
2.5.2 SWOT analýza podle Plánu dopravní obslužnosti 2018+.....	34
2.6 Shrnutí poznatků v rámci analýzy současného stavu	35
3 Návrhy na zlepšení.....	37
3.1 Tarifní propojení MHD vybraných měst s veřejnou dopravou pod objednávkou Zlínského kraje.....	37
3.1.1 Tarifní propojení MHD Kroměříž.....	37
3.1.2 Tarifní propojení MHD Valašské Meziříčí	38
3.1.3 Tarifní propojení MHD Vsetín.....	39
3.2 Vytvoření lepších přestupních vazeb v přestupním uzlu Luhačovice	40
3.3 Znovuobnovení železničního spojení na Slovensko regionálními vlaky	40
3.3.1 Spojení přes tarifní bod Střelná.....	41
3.3.2 Spojení přes tarifní bod Vlárský průsmyk včetně víkendů	41

3.3.3 Spojení přes tarifní bod Vlárský průsmyk jen v pracovních dnech	42
4 Vyhodnocení navržených opatření.....	43
4.1 Tarifní propojení MHD vybraných měst s veřejnou dopravou pod objednávkou Zlínského kraje.....	43
4.1.1 Tarifní propojení MHD Kroměříž.....	43
4.1.2 Tarifní propojení MHD Valašské Meziříčí	43
4.1.3 Tarifní propojení MHD Vsetín.....	44
4.2 Vytvoření lepších přestupních vazeb v přestupním uzlu Luhačovice.....	44
4.3 Znovuobnovení železničního spojení na Slovensko regionálními vlaky	44
4.3.1 Spojení přes tarifní bod Střelná.....	44
4.3.2 Spojení přes tarifní bod Vlárský průsmyk včetně víkendů	45
4.3.3 Spojení přes tarifní bod Vlárský průsmyk jen v pracovních dnech	45
Závěr	46
Seznam zdrojů.....	47
Seznam grafických objektů.....	48
Seznam zkratk	49

Úvod

Zlínský kraj patří k regionům v České republice, které v posledním období se intenzivně snaží o rozvoj regionálního systému veřejné dopravy. Rozvojové snahy jsou směřovány na jednotlivé druhy veřejné dopravy a jejich vzájemnou integraci.

Z těchto důvodů Zlínský kraj má sestavenou řadu vzájemně se doplňujících a navazujících strategických dokumentů. Protože je zřejmé, že nejlepších výsledků bude dosaženo v rámci synergie a vzájemné spolupráce jednotlivých druhů veřejné dopravy a jejich spolupráci s jednotlivými druhy individuální dopravy, založil Zlínský kraj k tomuto účelu organizátora dopravní obslužnosti v kraji s cílem založení a rozvoje celokrajského integrovaného dopravního systému s názvem Integrovaná doprava Zlínského kraje.

V rámci strategických dokumentů Zlínského kraje je navrženo více možností, jak zefektivnit fungování veřejné dopravy v kraji s cílem zvýšení počtu a podílu cestujících, využívajících veřejnou dopravu. Kromě toho, že je možné tyto možnosti posoudit z hlediska realizovatelnosti v současné době, tak je možné i nalézt a ověřit další možnosti pro zlepšení veřejné dopravy ve Zlínském kraji.

Bakalářská práce s názvem „Posouzení veřejné dopravy v lokalitě Zlínského kraje“ má za cíl po analýze současného stavu vymezit možné náměty pro zlepšení veřejné dopravy v tomto kraji, tyto náměty posoudit a rozhodnout o doporučení k jejich realizovatelnosti.

1 Teoretický přístup k řešení

V první části bakalářské práce jsou uvedeny teoretické poznatky, které se využijí při analýze problematiky v řešeném regionu a v rámci návrhů.

1.1 Osobní doprava a její druhy

V osobní dopravě se lze setkat s různým dělením dopravních oborů; jedním z nich je dělení do dvou základních skupin – doprava veřejná hromadná a doprava individuální.

Ve veřejné hromadné osobní dopravě existují následující dopravní obory (druhy dopravy):

- železniční – pro hromadnou přepravu osob na krátké a dlouhé vzdálenosti, uplatňuje se především ve formě příměstské a dálkové (vysokorychlostní) dopravy,
- hromadná silniční (autobusová) – pro přepravu menšího množství osob na krátké a střední vzdálenosti (především příměstská doprava) – pro dálkovou dopravu není vhodná,
- letecká – menší proudy cestujících na dlouhé a velmi dlouhé (mezikontinentální) lety,
- vodní – pro krátké a střední vzdálenosti (vnitrozemská nebo pobřežní), na velké vzdálenosti (oceánská plavba); v našich podmínkách převážně jako rekreační,
- městská – pro hromadnou přepravu osob na území ohraničené sídelní jednotky; pro silné proudy cestujících se využívá podzemní dráha (metro), podpovrchová tramvaj, rychlodráha (příměstská a městská, tramvajová rychlodráha), tramvaj, pro slabší proudy cestujících trolejbus, autobus, nekonvenční doprava,
- ozubnicové a lanové dráhy – uplatňují se při požadavku překonání větších výškových rozdílů, než umožňuje například standardní adhezní dráha,
- nekonvenční doprava – zvláštní druh dopravy z pohledu použité dopravní cesty (dráhy s „magnetickým polštářem“, pohyblivé chodníky, kabinková doprava atd.).

V individuální dopravě je členění dopravních oborů následující:

- automobilová – význam především pro dopravu rekreační, kde není vytvořena dostatečná nabídka veřejné dopravy, vhodná je i v kombinaci (návaznosti) s dopravou veřejnou (systémy park and ride, kiss and ride); nežádoucí je využívání pouze osobních automobilů v dopravě pravidelné a na velké vzdálenosti,
- taxislužba – jako doplněk k nabídce veřejné dopravy, vhodná na kratší vzdálenosti,
- motocyklistická – pro kratší vzdálenosti, menší vliv na životní prostředí než osobní auta,
- cyklistická – významný druh dopravy na krátké vzdálenosti, umožňuje návaznost na jiné obory veřejné dopravy (systém bike and ride, City-Bike/bikesharing),
- pěší – pro krátké vzdálenosti, snadno navazuje na další dopravní obory veřejné i neveřejné (systém park and go), uplatnění především v rámci městské dopravy (eskalátory, výtahy),
- statická/v klidu – využívají se parkoviště a odstavné plochy pro dopravní prostředky,

- nekonvenční doprava – malá automatické kabinky, segwaye atd.

Dalším možným členěním je rozdělení osobní dopravy na:

- dopravu místní – uskutečňuje se na vymezeném území, zejména v sídelních celcích,
- dopravu příměstskou – zajišťuje vazbu mezi sídelním útvarem obsluhovaným místní hromadnou dopravou a jeho nejbližším okolím,
- dopravu regionální – odehrává se v rámci většího územního celku (např. kraje, spolkové země) a zabezpečuje vazbu mezi jednotlivými sídly regionu, zejména většími městy,
- dopravu dálkovou – zabezpečuje vazbu mezi významnými centry státu navzájem, zejména sídly větších administrativních jednotek na území státu,
- dopravu mezinárodní – uskutečňuje se na území kontinentu nebo i mezi nimi.

Další dělení je například na dopravu podpovrchovou, povrchovou, nadpovrchovou apod.

1.2 Obecná charakteristika kvality osobní dopravy

Kvalita je podstatná určenost předmětů nebo jevů, která je odlišuje od jiných předmětů nebo jevů, vyjadřující souhrn vlastností, které nelze od předmětu nebo jevu oddělit. Definice kvality se pak vzájemně poněkud liší podle toho, na jaké vlastnosti dávají důraz, jak je vyjadřují a případně vzájemně srovnávají.

Kvalita v pojetí filozofie je souhrn všech vlastností předmětu nebo jevu, které tyto kategorie určují. Je to tedy pojem absolutní, přestože dovoluje vzájemné srovnání předmětů nebo jevů mezi sebou.

Kvalita v mínění většiny lidí je to, co dělá předmět nebo jev pro člověka přitažlivým. Je to například včasná a pohodlná osobní doprava, minimální potřebný čas na přestup apod. Jde do určité míry o relativní pojem (pohodlnější, rychlejší apod. ve srovnání s jiným předmětem nebo jevem), který vyjadřuje subjektivní názor příslušného člověka.

Kvalita v technickém pojetí je dosažení standardní úrovně všech produktů (např. železniční osobní doprava) téhož druhu, produkovaných hromadně nebo individuálně. Pokud se nedosáhne tohoto ideálu hromadnosti, dělí se finální produkty pro potřeby trhu na třídy jakosti (např. první, druhá třída, příp. třída lux). To však znamená, že během procesu nebylo dosaženo v některé nebo některých fázích shodnosti s normou (projektem), požadované přesnosti nebo parametrů, které byly předem stanoveny. Dosažení určité nižší třídy jakosti však může být založeno již v záměru s tím, že cílem je finální produkt nižší ceny (nižších nákladů).

Kvalita produktu v podmínkách tržního hospodářství (tržní spotřebitelská kvalita) se vyjadřuje stejně jako kvalita v technickém pojetí vlastností, které je možno objektivně stanovit, měřit, zjistit a hodnotit. Jen tak se může stát prostředkem srovnávání a faktorem ovlivňujícím cenu zboží. Aby bylo možno naplnit tuto funkci kvality, byly vývojem rozlišeny a definicemi vyjádřeny dvě

odchylné stránky kvality, které se výrazným způsobem prosazují v tržních vztazích, a to úroveň (třída) kvality a kvalita zboží.

Úroveň (třída) kvality je to, co příslušné zboží nebo službu odlišuje od jiných entit obdobné nebo příbuzné povahy, vyjadřuje tedy relativní vztah mezi nimi. Tento pojem se blíží pojmu kvalita, jak jej chápe většina lidí, jak je tedy obsažen v jejich mínění. Na rozdíl od toho je však úroveň kvality objektivně definovatelná, vyjádřena v každém konkrétním případě souhrnem hlavních vlastností, které mají základní význam pro hodnocení užitečných vlastností zboží a služeb obdobné povahy. Tyto hlavní vlastnosti dovolují vzájemné porovnávání zaměnitelného zboží nebo služeb, stanovení hierarchie jejich jakosti, tedy úroveň (třídou) kvality.

Kvalita zboží nebo služeb, jak je tento pojem užíván pro potřeby tržně obchodních vztahů, je pak daleko užším pojmem v porovnání s úrovní kvality. Je to do jisté míry pojem absolutní, vlastní danému zboží nebo službě. Vyjadřuje se jím stav daného zboží nebo služby, a nikoliv jeho vztah k jinému zboží nebo službám. Tento stav vyjadřuje, zda užitečná hodnota zboží nebo služby odpovídá:

- závazným podmínkám, jejichž dodržení vyžaduje společnost a vyjádřila je v závazných předpisech, opatřeních nebo uložených povinnostech obecně všem dodavatelům obdobného zboží nebo služeb anebo konkrétně příslušnému dodavateli (obecné a individuální povinnosti),
- podmínkám, které byly vyjádřeny jako smluvní závazky mezi dodavatelem nebo poskytovatelem produktu a odběratelem (zákazníkem),
- podmínky, které jsou všeobecně uznávány a považovány obvyklé u svědomitého dodavatele zboží nebo poskytovatele služeb (etický kodex).

Kvalita v tomto pojetí je spojena s tržními vztahy a provází akty prodeje-koupe zboží a služeb. Většinou tvoří také vymahatelné závazky, přičemž vymáhání těchto závazků je více nebo méně složité, časově a finančně náročné.

1.3 Kvalita přepravních služeb

Dopravní systém, jeho struktura a procesy jsou závislé na přímém i nepřímém působení okolních vlivů. Kvalita poskytované dopravy/přepravy je dána soustavou aspektů, označovaných jako ukazatele kvality: pravidelnost, spolehlivost, bezpečnost, rychlost, hospodárnost, přiměřená cena přepravy, ekologičnost, komfort, výkonnost, pohotovost a dostupnost. Kvalita je dynamický fenomén, vztažený na určitý objekt nebo proces v čase. Aktuální stav kvality je funkcí konkrétních podmínek, možností a záměrů v reálném čase, přičemž jednotlivé aspekty se mohou vyvíjet v žádoucím nebo nežádoucím smyslu. Touto skutečností je dána objektivní nutnost nepřetržitého řízení kvality veškeré lidské činnosti.

Požadavky na kvalitu při poskytování přepravních služeb lze rozdělit do několika skupin:

- zachování života a zdraví cestujících, jejich zavazadel a věcí,
- dodržení jízdních řádů v pravidelné přepravě cestujících a dohodnutého průběhu nepravidelné přepravy osob,
- přijatelná dostupnost přepravy,
- četnost a časové polohy spojů na pravidelné lince a návaznost na jiné spoje nebo jinou dopravu, dostatečný rozsah dopravní obslužnosti území,
- zajištění sjednané úrovně pohodlí osobní přepravy,
- spolehlivost při poskytování sjednaných podmínek a služeb,
- informování v případě vzniku nepravidelností přepravy, o jejich odstraňování a o péči směřující k minimalizaci škod a jiných nepříznivých následků pro zákazníka atd.

V každém z uvedených okruhů je nutno zavést systém ukazatelů, který umožní objektivní hodnocení shody s nabízenou kvalitou. Základem tohoto hodnocení musí být propracované technologické postupy, doplněné soustavným sledováním úrovně poskytování přepravních služeb.

To umožňuje odhalovat kritická místa, ve kterých vznikají nejčastější příčiny odklonu od kvality.

Pro řízení kvality přepravy je nutná schopnost řízení jednotlivých aspektů kvality. Pro toto řízení je nutné mít soubor informací, dat a metod, které umožní hodnocení a rozhodování. Informace o kvalitě lze rozdělit na nekvalifikované a kvalifikované.

Nekvalifikované informace jsou silně zatíženy subjektivním lidským činitelem, jedná se o ústní nebo písemná sdělení. Kvantifikované informace jsou informace, získané měřením podle pevného, předem stanoveného postupu bez zásahu lidského činitele. Jejich zdrojem jsou informační diagnostické systémy.

Dosažení a udržení jakosti požadované úrovně vyžaduje systémový přístup při jejich řízení. Např. vlastní dopravní prostředek, který je elementární součástí dopravního systému, nelze považovat za prostý součet jednotlivých částí, ale za podsystém dopravního systému. Dopravní prostředek musí splňovat požadavky přepravního systému ve formě logistického řetězce, jehož nedílnou součástí je zákazník.

1.4 Příměstská veřejná doprava

Pod pojem příměstská doprava se zahrnují obecně všechny dopravně-přepravní vztahy mezi tzv. vnitřním městem a tzv. vnější aglomerací města. Základním posláním příměstské dopravy je pokrytí požadavků na přepravu mezi vnější aglomerací města a vnitřním městem s tím, aby tato přeprava byla především četná, rychlá a přiměřeně kvalitní. Charakter této dopravy je tedy

„centristicky dostředný“, protože na rozdíl od dopravy regionální netvoří linky se svými spoji sítí, ale jsou uspořádány paprskovitě.

Příměstská, stejně jako obecně osobní, doprava se uskutečňuje prostřednictvím individuální (osobní automobil, taxi, motocykl, jízdní kolo, pěší doprava atd.) nebo hromadné dopravy (autobus, trolejbus, tramvaj, metro, rychlodráha apod.). Rovněž se lze setkat i s nekonvenčními dopravními prostředky.

Příměstská doprava je charakteristická tzv. spádovým územím městské aglomerace, vymezené akčním rádiusem této dopravy. V evropských podmínkách se většinou jedná o oblast do 40-60 km od centra města, jinde – např. v japonských a severoamerických městských aglomeracích – až do vzdálenosti 100 km, někdy i více.

V příměstské dopravě se použité dopravní prostředky rovněž dále dělí na kmenové (základní nebo hlavní) a doplňkové. Obecně je snaha o to, aby rozhodující přepravní proudy cestujících v městské aglomeraci zajišťovala kolejová doprava, která je méně nebo úplně nezávislá na okolním (silničním) provozu a nepřenáší se na ni takové negativní vlivy, jako jsou například dopravní kongesce. Klíčovými dopravními prostředky jsou proto vlaky a rychlodrážní vozidla (příměstské a městské), na území města jsou potom kmenovými dopravními prostředky také vozidla podzemní dráhy (metra), tramvajové rychlodráhy a tramvaje.

Železnice a rychlodráhy se uplatňují především v oblasti metropolí, velkých měst a průmyslových aglomerací, kde pro zajištění pravidelných přepravních požadavků cestujících (do zaměstnání, škol atd.) neexistuje žádný jiný dopravní prostředek, který by splnil objemné přepravní nároky (paradoxem je ta skutečnost, že výrazné uplatnění železnice a rychlodrah je právě v zemích s nejvyšším stupněm rozvoje individuální automobilové dopravy). Příčinou je fakt, že stávající ani budované silniční komunikace nejsou schopné v dostatečné míře poskytnout alespoň průměrnou úroveň kvality osobní přepravy po nich. Problémem je tedy neustále nedostatečná kapacita pozemních komunikací a jejich přeplnění, způsobující zpomalování vozidel pod únosnou míru.

Toto není ale problém pro kolejovou dopravu, která je technicky uzpůsobena na pokrytí i vysokých přepravních nároků. Dnes provozované elektrické a motorové jednotky, které jsou dostatečně rychlé a jejich konstrukce umožňuje rychlý nástup a výstup cestujících a požadované pohodlí, jsou toho důkazem. Stav dopravní cesty obecně nevyžaduje velké zásahy do ní nebo její speciální konstrukci pro vysoké rychlosti z důvodu krátkých přepravních vzdáleností.

V příměstské dopravě se jako problematická jeví její rentabilita. Tento druh dopravy využívají z velké části pravidelní cestující, kteří využívají zlevněných tarifů, doprava je většinou špičkového charakteru s tím, že četnost spojů v jednotlivých částech dne je základem kvality uspokojování přepravních potřeb obyvatelstva v příměstské aglomeraci. Z těchto poznatků plyne

potřeba vytváření rezerv v přepravních kapacitách a rovněž lze registrovat nižší celkové využití prostředků příměstské dopravy. Vysoká četnost spojů zejména ve špičkách neumožňuje využití dopravní cesty pro ostatní druhy dopravy. U kolejové dopravy se nesmí také zapomenout na velmi vysoké nároky na vybavení stanic v centru aglomerace, jenž je nejen finančně náročným, investičním, ale i provozně-organizačním problémem.

V České republice se na rozdíl od mnoha západoevropských městských aglomerací zatím bohužel nelze setkat s organizováním příměstské dopravy po samostatné dopravní cestě. Používá se pouze pro organizaci provozu méně vhodný tzv. smíšený provoz, kdy jsou příměstské dopravní prostředky provozovány po stejné dopravní cestě jako ostatní prostředky. To vede pochopitelně ke snižování kvality příměstské dopravy v souvislosti s vyššími nároky na organizaci a řízení dopravy.

Velkým nedostatkem jsou dosud často zcela nevyřešené kompetenční otázky mezi subjekty, zainteresovanými na příměstské dopravě. Tento negativní jev je často brzdou vzniku a rozvoje kooperace jednotlivých poskytovatelů příměstské dopravy.

V rámci příměstské dopravy jsou určeny přestupní uzly mezi dálkovou, regionální (oboje v centru a na okraji městské aglomerace) a městskou hromadnou dopravou (v centru a na okraji vnitřního města), které zajišťují bezproblémový přechod mezi jednotlivými druhy dopravy.

Požadavky na vozidla v příměstské dopravě, jež musí vést k vyžadovanému pohodlí ze strany cestujících a vyšší výkonnosti příměstské dopravy ze strany dopravce, jsou následující:

- minimalizace pobytů v místech zastavení,
- minimalizace doby potřebné na obrat vozidel v koncových pásmových stanicích,
- minimalizace jízdních dob mezi místy zastavení,
- vyšší kapacita vozidel příměstské dopravy,
- bezpečnost provozu.

Požadavky na infrastrukturu u příměstské dopravy lze rozdělit do dvou skupin:

- požadavky na infrastrukturu mezi místy zastavení,
- požadavky na infrastrukturu v místech zastavení.

Nároky na příměstskou dopravu vycházejí z požadavků cestujících veřejnosti. Cestující po úhradě přepravného očekává na jedné straně nejvyšší stupeň kvality přepravní služby, na druhé straně zde stojí možnosti dopravce – očekávání z obou stran je třeba sladit. V dalším textu jsou postupně uvedeny základní nároky v pořadí, které je výsledkem průzkumů názorů cestujících. Jedná se o následující, které ale nejsou seřazeny podle důležitosti:

- rychlost přepravy,
- četnost spojů,

- pravidelnost,
- pohodlí,
- bezpečnost,
- spolehlivost,
- přiměřená cena jízdného,
- zdvořilé a ochotné jednání.

1.5 Regionální veřejná doprava

V předchozí podkapitole 1.4, věnující se příměstské dopravě, byla zaměřena pozornost na dopravu v příměstských aglomeracích. Pro toto byla typickou situací příměstská oblast s hustou zástavbou, vyšší přepravní poptávkou a centristicky uspořádanými linkami s obvykle pravidelnou periodou. Jiná je ovšem situace na územích, které se nacházejí mimo tuto příměstskou oblast.

Je sice pravda, že určitým speciálním případem jsou bicentricky uspořádané příměstské aglomerace s blízkými, přibližně stejně velkými městy. K tomuto nedochází všude, a pokud si lze všimnout zahraničních zkušeností z především německy mluvících zemí, je možné se dostat k „novému“ pojmu – regionální doprava. Regionální doprava má z hlediska plošné rozlohy neostře vymezenou působnost oproti dopravě příměstské, pokrývající oblast s hustou zástavbou. Pokrývá sice také příměstské oblasti, působnost má ale rovněž i v méně osídlených oblastech mimo dosah příměstské dopravy. Ve svém principu musí splňovat několik podmínek:

- minimalizace tzv. nepřipojů,
- zvýšení hustoty nabídky dopravních prostředků bez neúměrného nárůstu nákladů (zlepšení technologie provozu, především oběhu vozidel),
- kooperace se stávajícími a modernizovanými dopravními systémy městské a příměstské dopravy,
- nabídka rychlé, kvalitní, atraktivní a pravidelné i nepravidelné dopravy,
- stanovení „optimální“ ceny s ohledem na úroveň přepravních služeb,
- optimalizace nabídky četnosti spojů, jejich kapacity a určení poloh míst zastavení,
- nabídka návazných služeb, jako jsou např. terminály park and ride a bike and ride,
- koordinace přepravních řetězců všech veřejných dopravních prostředků v přestupních uzlech s návazností prostorovou, časovou a tarifní,
- dobrá informovanost cestujících.

V zahraničí, především v Německu, je v regionální dopravě cílem vytvoření takové nabídky veřejné dopravy, která by na předem stanoveném území (např. území jedné spolkové země) vytvořila plošnou nabídku nejen pro příměstské oblasti, ale i pro „venkov“. Páteří (kmenovým dopravním prostředkem) je zde železniční síť včetně regionálních i místních tratí, doplňkem jsou návazné regionální autobusové linky, přičemž cílem je pokrytí všech středisek s přepravní

poptávkou. Organizace, které se podílejí na organizování veřejné dopravy v těchto regionech, nesou označení Dopravní svaz („Verkehrsverbund“) nebo Tarifní svaz („Tarifverbund“). Rovněž se lze setkat se situací, kdy regionální a příměstskou dopravu zajišťují různé dopravní/tarifní svazy nebo společnosti, které spolu spolupracují (viz Stuttgart). Příklady ze zahraničí jsou uvedeny již v předchozích kapitolách zabývajících se příměstskou dopravou. Dopravní svazy fungují i v neněmecky hovořících zemích, jako je i Francie a jako příklad lze uvést společnost Syndicat des Transports Parisiens, zajišťující regionální dopravu v celém pařížském regionu Ile de France.

Regionální doprava ve stavu, v jakém je známa dnes v podmínkách České republiky, není schopna získat vyšší podíl přepravních výkonů v lepším případě a alespoň udržení stávajícího podílu v horším případě. Příčinou je celková neuspořádanost jednotlivých spojů mezi sebou a velmi alarmující tvrdá konkurence mezi jednotlivými prostředky veřejné dopravy. Cílem proto není vytvářet během časového období časové úseky s jednak hustou nabídkou, na druhou stranu úseky prakticky bez jakékoli nabídky dopravních výkonů. Přitom, jak ukazují německé zkušenosti, jenom pouhé uspořádání a optimalizace dopravních výkonů bez jejich snížení nebo zvýšení přináší růst obecné poptávky ze strany cestujících. Protože je zde požadavek na uspořádanost, není možné toto aplikovat bez uplatnění periodického režimu dopravní nabídky jednotlivých dopravních prostředků. Prostředek, který toto splňuje, je buď integrovaný dopravní systém, nebo ještě progresivnější systém - tzv. Integrovaný taktový jízdní řád.

1.6 Periodická veřejná doprava

Periodický jízdní řád patří k charakteristickým a standardním rysům nabídkové formy jízdního řádu především veřejné dopravy, jak na železnici, tak mimo ní. Pravidelná nabídka spojů v daném a pravidelně se opakujícím časovém sledu (v periodě, resp. v tzv. intervalu nebo taktu) je jeho charakteristickým rysem. Dlouhodobě je tato forma využívána v oblasti městské hromadné dopravy. Na železnici a posléze i na linkách dálkové a regionální autobusové dopravy lze její počátky vysledovat na přelomu 60. a 70. let 20. století. Širší využití a význam nastal zhruba o jedno desetiletí později. Průkopnickými zeměmi byly především Nizozemí, Německo a Švýcarsko, mimo Evropu pak Japonsko.

Periodická nebo systematická forma nabídky spojů v pravidelné periodě nesmí být chápána jako samoučelné řešení, ale naopak jako jeden z důležitých principů podpory atraktivity veřejné dopravy v oblasti mobility a přepravy osob. Zajištění mobility osob prošlo v euroatlantickém prostředí dvěma diametrálně odlišnými směry. Zatímco v USA a Kanadě je tato záležitost realizována převážně individuální automobilovou dopravou a jen v místech s dostatečným a konkurenceschopným přepravním potenciálem je zajišťována dopravou veřejnou (MHD - vybrané aglomerace, příměstská doprava, dálková autobusová doprava, letecká doprava),

Evropa se vydala směrem trochu odlišným. Veřejná přeprava osob v dálkovém nebo regionálním segmentu je i nadále více či méně chápána jako nedílná součást udržitelného rozvoje všech typů regionů od aglomeračního až po venkovský s řídkou hustotou osídlení. Tato filozofie však spolu nese nutnost tuto službu ze strany států, regionů a obcí finančně podporovat, aby byla vůbec ekonomicky realizovatelná. Zvýšená mobilita osob daná masovou dostupností automobilů pak nutí její objednatele a provozovatele k hledání co největší atraktivity a efektivity, tak aby poměr mezi vynaloženými celospolečenskými prostředky a jejich užitekem byl co největší. Nástrojem k dosažení tohoto optima je sofistikované dopravní plánování, zahrnující řešení celé problematiky od modelování poptávky, vlastní technologie nabídky, dopady do potřebného vozidlového parku, infrastruktury a zázemí až po propagaci a marketing celého výsledného řešení.

Pravidelná periodická nabídka spojů má za cíl přiblížit nabídku veřejné dopravy dopravě individuální. Jedním z důležitých předpokladů nahlížení na veřejnou hromadnou dopravu je její chápání jako celku skládajícího se z vzájemně spolupracujících a doplňujících se druhů dopravních prostředků a subsystémů. Cílem této spolupráce by měla být spokojenost zákazníka/cestujícího s přepravní službou, a to zejména v přesnosti, rychlosti, dostupnosti, pohodlí a bezpečnosti. To vše za cenu přiměřenou dané skupině obyvatelstva. Není-li tato premisa dostatečně naplněna, klesá celospolečenská užitečnost dopravy veřejné.

„Realizace“ periodické dopravy má pro jednotlivé druhy dopravy svá specifika. Zatímco autobusová doprava je z hlediska plánování relativně flexibilní a z pohledu systémového řešení a trasování omezena v zásadě jen kongescemi v přepravních špičkách, je u kolejové dopravy situace o něco komplikovanější. Specifickým rysem jakékoliv kolejové dopravy je pevně určená jízdní dráha kolejového vozidla. Je tím podmíněna nejen samotná jízda soupravy (vlak, metro, tramvaj) a její charakteristika, ale též nutnost řešit potkávání spojů opačného směru, resp. především u železnice předjíždění pomalejších vlaků vlaky rychlejšími (k tomu slouží výhybny, stanice, kolejové spojky).

U železniční dopravy je dále nutno řešit kapacitu stanic a větších dopravních uzlů. Toto vše klade nároky na zajištění bezpečnosti provozu (zamezení protisměrných jízd na trati, zabránění najetí vlakových souprav atd.). Druh zabezpečení ovlivňuje kromě jiného též celkovou dobu jízdy vlaku, jeho rychlost, pobyty ve stanicích apod. Toto se spolu s profilem trati, uspořádáním a polohou dopraven (včetně počtu traťových kolejí) a trakčními a jízdními vlastnostmi vozidel promítá do konstrukce jízdního řádu. Nezanedbatelnou roli hraje rovněž interakce s dopravou nákladní, jejíž požadavky se mohou s požadavky na dopravu osobní v mnoha směrech střetávat.

Při realizaci periodického jízdního řádu je možno počítat s řadou změn, z nichž lze například jmenovat:

- lepší přehlednost dopravního a přepravního procesu,

- vytvoření lepších podmínek pro automatizaci technologických postupů, jako např. řízení dopravních procesů,
- zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti tím, že na dopravní síti se pravidelně opakují standardní situace, např. u železniční dopravy křižování a předjíždění vlaků, přivěšování a odvěšování vozů apod.,
- lepší předpoklady pro zmenšení následných zpoždění při výskytu rušení provozu (dopravní nehody, dopravní kongesce, tzv. pra-zpoždění (přenos zpoždění z jiných tratí) atd.),
- v osobní dopravě zpravidla též změna četnosti jízd spojů na linkách, což může příznivě ovlivnit doby pobytu a čekání ve stanicích a v konečném důsledku výsledné cestovní doby,
- změna propustné výkonnosti na železnici, vyplývající z možného snížení časových záloh při zpravidelnění dopravního procesu apod.

1.7 Integrované taktové jízdní řády

Vrcholem integrace je „Integrovaný taktový jízdní řád“ (ITJŘ), což je překlad z německého odborného termínu „Integraler Taktfahrplan“, resp. „Integrierter Taktfahrplan“. Realizací ITJŘ se veřejné dopravě nabízí možnost s přiměřenými náklady získat provázanost i s méně osídleným územím. V celoplošném pokrytí území, v přehlednosti a snadné zapamatovatelnosti pro cestující spočívají hlavní přednosti ITJŘ.

Nadstavbou běžné linkové periodické dopravy je tedy tzv. Integrovaný taktový jízdní řád (ITJŘ), kde je kromě pravidelně se opakující liniové formy sledována síťová provázanost a minimalizace přestupních dob ve vybraných místech setkávání jednotlivých linek, provozovaných v dané periodě. Cílem tohoto síťového efektu je minimalizace celkové přepravní doby cestujícího z místa A do místa B. Tato forma obslužnosti je nejnáročnější na preciznost plánování a na požadavky z hlediska okrajových podmínek. Zásadní požadavek je na velikost tzv. hranového času mezi dvěma periodickými uzly, kde je předpokládána oboustranná přestupní vazba. Dosažení tohoto hranového času lze realizovat kombinací opatření týkajících se úprav infrastruktury, pořízením odpovídajících vozidel a v neposlední řadě realizací nabídky spojů (jízdní řád). Toto vše se následně promítá do nákladů celého systému. Realizace potřebných opatření je dále záležitostí určitého období, které je tím delší, čím větší požadavky na daný typ okrajové podmínky jsou (týká se to především infrastruktury).

Základní osnovu ITJŘ tvoří periodický (většinou taktový) jízdní řád nadřazené železniční síti. Optimální přestupové možnosti jsou dány, když se všechny vlaky (příp. autobusy) sjíždějí ke stejnému časovému údobí do přestupních uzlů (většinou je to přestupní železniční stanice). K tomuto údobí je potřebné obsluhovat tento přestupní bod dalšími doplňkovými dopravními

prostředky (příměstské autobusy, MHD). Tak je možné s minimálními náklady z celé plochy atrakčního obvodu přepravovat cestující do přestupních uzlů či mezilehlých stanic. Za stanovený relativně krátký čas se aplikuje analogickým způsobem i přeprava cestujících v opačném směru (rozvoz).

Tímto způsobem se vytvoří pro přestupní uzel v rámci atrakčního obvodu schéma jízd spojů, které je označováno jako tzv. přestupní pavouk. Každý takový přestupní pavouk má svou časovou osu, která reprezentuje časový úsek pro uskutečnění přestupů v daném přestupním uzlu. Časová osa určuje tzv. hranový čas. Situace znázorněná přestupními pavouky se pravidelně opakuje vždy po uplynutí jedné periody.

Spoje opačných směrů na dané lince se setkávají (příp. u vlaků křížují) díky symetrii jízdního řádu v časových odstupech rovných polovině periody. Leží-li tedy přestupní uzel v časovém odstupu celočíselného násobku poloviny periody, uskutečňuje se setkávání spojů (resp. křížování vlaků) opačného směru právě v těchto přestupních uzlech.

Časový odstup mezi časovými osami symetrie přestupních pavouků dvou sousedních přestupních uzlů se nazývá hranový čas. Pro hodinovou periodu vychází hranové časy 30, 60, 90, ... minut.

V dané dopravní síti systematizované výše uvedeným způsobem je možné dospět z každého bodu do každého libovolného bodu bez větších časových ztrát vznikajících z titulu čekání na přípoje. Tato možnost musí být dána i pro tzv. okružní jízdu zpět k výchozímu bodu tak, aby končila v časové ose symetrie přestupního pavouka. Z toho vyplývá, že doba potřebná pro okružní jízdu se rovná celočíselnému násobku periody.

Z uvedených zákonitostí vyplývá, že podmínky jízdního řádu tohoto druhu vyžadují zcela podmíněně jízdní doby mezi uzly, není proto třeba vycházet ze snahy o maximální hodnoty traťových rychlostí, protože potřebné cestovní a s nimi související traťové rychlosti jsou dány na systému závislými jízdními dobami.

Pomocí tímto způsobem systematizovaného jízdního řádu se zejména železniční doprava vlastně stává integrujícím jádrem celého integrovaného systematického jízdního řádu. Není zpravidla nutné, aby doplňkové subsystemy veřejné dopravy (regionální autobusy, ostatní železniční tratě, MHD) byly do systému ITJŘ pojaty hned od zkušební nebo první realizační fáze, brání-li k tomu nějaký důvod. Snadno mohou být totiž podle výše uvedených hledisek integrovány do systému později, po odstranění případných počátečních problémů.

1.8 Integrované dopravní systémy

Z řady možných definic integrovaného dopravního systému (IDS) lze použít tuto: „Integrovaný dopravní systém je způsob koordinovaného využití více druhů veřejné hromadné dopravy provozované více dopravci (včetně řízených návazností na individuální automobilovou dopravu)

směřující k zabezpečení účelné a hospodárné dopravní obslužnosti zájmového území z hlediska ekonomických i mimoekonomických potřeb osob a institucí systémem dotčených.“

Důležitější však než definice je obsah pojmu IDS a důvody jeho vytváření. IDS mění staré pojetí veřejné hromadné dopravy tím, že sjednocuje nabídku veřejné linkové dopravy, městské hromadné dopravy (MHD) a osobní železniční dopravy.

Tyto druhy dopravy byly historicky nastaveny na samostatnou (autonomní) dopravní a přepravní činnost a dodnes spolu, až na výjimky (v IDS) nekooperují. Jejich autonomní dopravní nabídce odpovídají i různé uplatňované tarify (typy tarifů, sortiment druhů jízdenek, ceny jízdného, slevy a bezplatná přeprava atd.) a různé přepravní podmínky. Řízené návaznosti na individuální automobilovou dopravu (IAD) a dopravu nemotorovou (pěší, cyklistická) takřka neexistují.

Naopak IDS je založen na tom, že jednotlivé druhy veřejné dopravy a jejich dopravci (železnice, linkové autobusy a MHD) a objednatelé dopravy (kraj, obce a města) spolupracují a vytvářejí tak propojený dopravně-organizační systém, ze kterého těží všichni: objednatelé, cestující i dopravci.

Ve vztahu k cestujícím, který je pro IDS principiální, je IDS charakterizován:

- jednotnou společnou dopravní nabídkou (koordinované jízdní řády);
- jedním společným tarifem s jednotnou nabídkou společných jízdenek;
- jednotnými společnými přepravními podmínkami;
- zaručenými standardy kvality dopravy;
- jednotným společným informačním servisem a
- jednotnou prezentací systému ve vztahu k veřejnosti (každý druh dopravy a každý dopravce na cestujícího „mluví“ stejně a srozumitelně v obsahu i formě).

Posláním IDS v širších městských aglomeracích je vytvoření takového systému, který při daných ekonomických možnostech uspokojí přiměřeně optimálním způsobem přepravní potřeby obyvatel a návštěvníků daného regionu, tj. poskytne dostatečně kvalitní a cenově přístupnou nabídku potenciálním zákazníkům. Obecně to znamená použití integrovaného jízdního dokladu (přestupních jízdenek) bez ohledu na konkrétního provozovatele dopravy a vzájemnou časovou i prostorovou koordinaci dopravních prostředků jednotlivých druhů dopravy participujících na IDS, tedy optimalizovat dopravní proces. Rozhodujícím kritériem by měla totiž být dostupnost cílů cest co nejefektivnějším způsobem.

Přínosem fungujícího integrovaného dopravního systému by mělo být udržení co nejvyššího podílu hromadné dopravy v rámci osobní přepravy, zohledňující dělbu přepravní práce mezi individuální automobilovou dopravou a hromadnou dopravou. O volbě druhu dopravy rovněž rozhoduje řada pozitivních i negativních hledisek. Nelze uplatňovat pouze restriktivní opatření vůči individuální automobilové dopravě, protože taková dopravní politika nemůže uspět, ale je potřeba zdůraznit pozitivní aspekty dopravy hromadné.

Především je zapotřebí vytýčit zájmové území IDS. Přitom je nutno vyhodnotit využití dosavadní dopravní sítě jednotlivých dopravních oborů a jejich technické vybavení, jakož i možnosti a podmínky dalšího zlepšování jejich služeb.

V obecné rovině systém IDS:

- musí být plně flexibilní a otevřený a musí stimulovat postupnou a úplnou privatizaci podniků provozujících hromadnou dopravu (s možným zachováním majetkového podílu měst a státu),
- musí dávat plnou rovnoprávnost všem subjektům ucházejícím se o provozování dopravy,
- musí stimulovat k investicím do zařízení pro hromadnou přepravu osob,
- musí zajistit vytvoření podnikatelského zisku,
- musí zajistit možnost objednávky nadstandardní dopravní obslužnosti obcí, která tuto objednávku uhradí (nadstandardní dopravní obslužností se rozumí vyšší požadavky na velikost periody v jednotlivých částech dne, obsaditelnost vozidel, druh dopravy, kvalitu vozidel, která je vyšší, než odpovídá uznanému standartu pro hustotu osídlení v území),
- musí umožňovat provozování překryvných druhů dopravy v území IDS těmi podnikateli, kteří se nezapojí do jednotného tarifu a poskytují své služby za plné podnikatelské riziko.

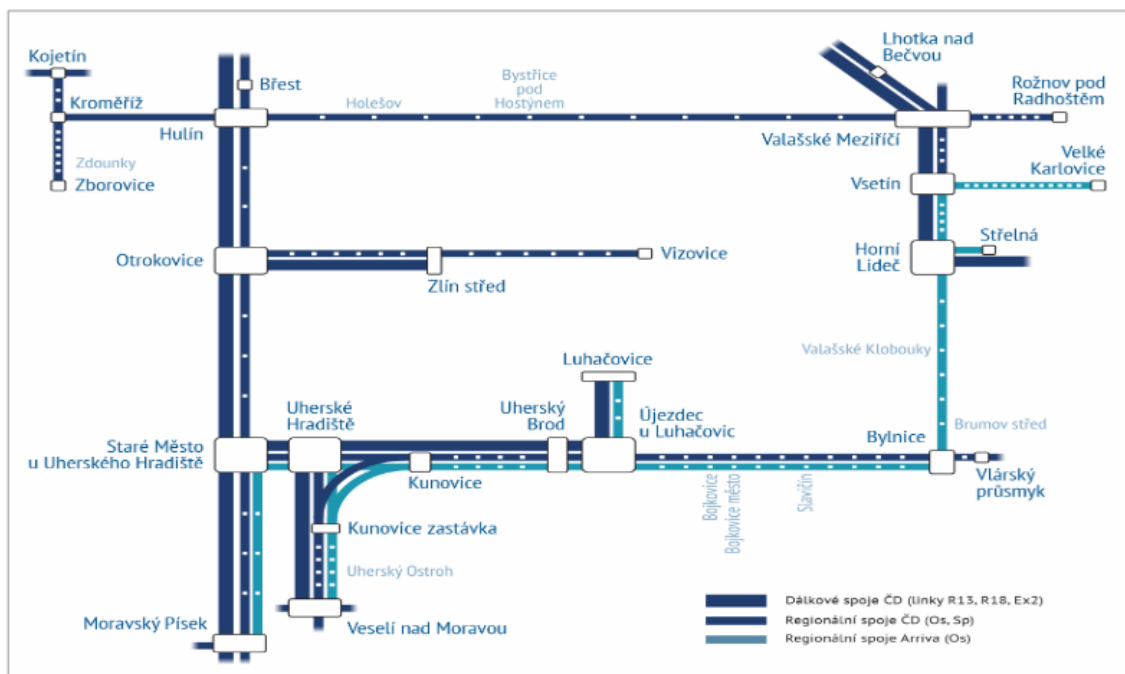
V souhrnu vyplývá potřeba závazných opatření k zajištění efektivního provozu IDS zejména v těchto oblastech:

- řešení úhrady ztrát z výkonů ve veřejném zájmu u všech dopravců, zúčastněných v IDS a rozdílu mezi náklady a regulovaným jízdným v železniční dopravě a MHD,
- stanovení procentního rozdělení úhrady investic IDS mezi stát, region a město zákonem, jako je to řešeno v jiných evropských státech, přitom je třeba vzít v úvahu, že investiční náročnost bude v prvních fázích vzhledem k zaostávání techniky a technologie v ČR značná,
- zavedení nulové daně z přidané hodnoty pro činnost v rámci IDS v zákoně o dani z přidané hodnoty,
- možnost odpočtu hodnoty časové jízdenky IDS ze základu daně z příjmu fyzických osob ke zvýšení zájmu cestujících o veřejnou dopravu, tuto možnost je třeba zakotvit v zákoně o dani z příjmu,
- vhodná úprava parkovacích poplatků, u záchytných parkovišť jejich snížení,
- zavedení přiměřených místních poplatků za vjezd dopravních prostředků (IAD) do centra města (s výjimkou vozidel IDS, vozů záchranné služby, policie, vozidel zdravotně postižených osob apod.) a účelové vázání těchto poplatků pro IDS,
- zavedení procentních příspěvků velkých podniků regionu, jejichž výši stanoví město na základě smlouvy s vedením podniků v souladu s výhodami, plynoucími jim zejména

z přepravy jejich pracovníků do zaměstnání veřejnou dopravou, a účelové vázání těchto příspěvků pro IDS.

Pokud by se mělo provést shrnutí, tak integrovaný dopravní systém je budován s cílem zajistit kvalitní dopravní obslužnost území, podmiňující konkurenceschopnost hromadné dopravy vůči dopravě individuální. Rozhodujícími kritérii integrovaného dopravního systému jsou čas, cena, pohodlí, spolehlivost a bezpečnost. Základními principy IDS jsou:

- jednotný regionální dopravní systém založený na preferenci páteřní kolejové dopravy (železnice, metro, tramvaj), autobusová doprava je organizována především jako návazná doprava k terminálům, budovaným u stanic kolejové dopravy,
- systém umožňuje kombinovaný způsob přepravy osobním automobilem a prostředky hromadné dopravy, realizovaný prostřednictvím záchytných parkovišť park and ride a kiss and ride, budovaných při terminálech páteřní kolejové dopravy na okraji města a v jeho okolí,
- jednotný přestupní tarifní systém, umožňující uskutečnit cestu na jeden jízdní doklad s potřebnými přestupy, bez ohledu na zvolený dopravní prostředek a dopravce,
- vytvoření podmínek pro tržní a konkurenční prostředí na dopravním trhu s cílem udržet potřebnou ekonomickou efektivitu provozu, při zachování dopravní koordinace a kooperace.



Obrázek č. 1 „Železniční doprava ve Zlínském kraji dle dopravců“

Zdroj: <https://www.kr-zlinsky.cz/docs/clanky/dokumenty/197/pdo-zk-2021-2030-final.pdf>

2 Analýza současného stavu

Na úvod této části se nejprve bude charakterizovat řešená lokalita, tedy Zlínský kraj.

Pro vlastní analýzu současného stavu veřejné dopravy ve Zlínském kraji lze využít zejména informace, které jsou uvedeny ve strategických dokumentech Zlínského kraje. V těchto materiálech byly uvedeny i dvě SWOT analýzy veřejné dopravy, které se vztahují ke Zlínskému kraji a které budou rozebrány ke konci této části v kapitole 2.5.

Nakonec se provede shrnutí analytických poznatků z první a druhé části bakalářské práce, které budou sloužit jako základ pro návrhy na zlepšení veřejné dopravy ve Zlínském kraji.

2.1 Stručná charakteristika řešené lokality

Pro řešení bakalářské práce bude nezbytné aspoň stručně uvést základní charakteristické znaky a parametry uvedené lokality.

Zlínský kraj vznikl stejně jako ostatních 13 krajů České republiky na základě schválení ústavního zákona č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních samosprávných celků. Vlastní vznik se proto datuje k 1. lednu 2000. Pro fungování krajů bylo návazně nezbytné schválení zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (Krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, který Parlament České republiky schválil dne 12. dubna 2000.



Obrázek č. 2 „Vymezení Zlínského kraje“

Zdroj: <https://vdp.cuzk.cz/vdp/ruian/vusc/141>



Obrázek č. 3 „Železniční tratě Zlínského kraje a okolních krajů“

Zdroj: <https://jirikalab.estranky.cz/clanky/maly-pruvodce-zlinskim-krajem/maly-pruvodce-zlinskim-krajem.html>

Základní parametry Zlínského kraje lze nalézt například na oficiálních internetových stránkách Zlínského kraje. Z hlediska velikosti, tedy plochy území kraje o velikosti 3 963,0 km², je Zlínský kraj čtvrtý nejmenší v rámci České republiky (zaujímá zhruba dvacetinu plochy České republiky). Zlínský kraj na základě zákona č. 129/2000 Sb. byl vytvořen na území čtyř okresů, vzniklých v roce 1960. Konkrétně jde o okresy Zlín, Uherské Hradiště, Kroměříž a Vsetín.

V kraji je celkem 307 obcí, z toho je 30 měst a 6 městysů. K 1. lednu 2022 z hlediska počtu obyvatel byla největší tato města Zlínského kraje: Zlín (72 973 obyvatel), Kroměříž (27 838 obyvatel), Vsetín (25 226 obyvatel) Uherské Hradiště (24 430 obyvatel), Valašské Meziříčí (21 883 obyvatel), Otrokovice (17 183 obyvatel), Uherský Brod (16 206 obyvatel), Rožnov pod Radhoštěm (16 077 obyvatel), Holešov (11 426 obyvatel).

Kraj se nachází ve východní části České republiky, konkrétně se jedná o oblast východní Moravy. Na východě sousedí se Slovenskou republikou, dále sousedí s Jihomoravským, Olomouckým a Moravskoslezským krajem.

Díky tomu, že části území Zlínského kraje se nachází v Beskydech či v Bílých Karpatech, tak celkově je možné území charakterizovat z hlediska topografie jako kopcovité, kdy na významné ploše území se nachází vrchoviny a pahorkatiny. Dominantní pro geografii kraje je současně také protékající řeka Morava.

Typ krajiny představuje potenciál pro rozvoj turistického ruchu, protože celá lokalita je označována jako území vhodné pro rekreaci a má velký potenciál pro turistický ruch. Na toto se pamatuje i v rámci rozvojových aktivit kraje, nevyjímaje řešení dopravní obslužnosti pro potřeby zajištění mobility cestujících turistů. Pro rozvoj turistiky je příznivá i pestrost nabídky, protože na území kraje je možné nalézt mnoho památek, a to jak historických, tak i kulturních a zmiňovaných přírodních.

Současně je potřeba připomenout, že Zlínský kraj je charakterizovaný jako zemědělský kraj, protože zhruba polovinu plochy kraje představují plochy zemědělské půdy. Další významný podíl plochy území kraje představují lesní plochy, kde dominantní je to v případě okresu Vsetín. Tato skutečnost má současně významný vliv na formu řešení dopravní obslužnosti, ať už pro pravidelné cestování, nebo pro mobilitu ve volném čase.

Průmyslová výroba, kde dopravní obslužnost významných podniků v kraji je důležitou součástí rozvoje jeho území, je situována zejména do velkých center kraje, což kromě krajského města Zlína a dalších třech okresních měst jsou zejména obce s rozšířenou působností, ve zkratce ORP. Z hlediska struktury průmyslové výroby se konkrétně jedná zejména o podniky kovodělné, dřevozpracující, elektrotechnické a textilní, tedy podniky zpracovatelského průmyslu.

Podle Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2021 měl Zlínský kraj 564 331 obyvatel, což znamenalo oproti Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011 úbytek 15 613 obyvatel (pokles o zhruba 2,7 procenta). Z hlediska hustoty osídlení připadá ve Zlínském kraji 142,44 obyvatele na km², což je podstatně více než v případě celé České republiky, kde je hodnota 133,44 obyvatele na km².

Průměrný věk obyvatel v kraji byl 43,8 let (v České republice je průměr 42,7 let). Počet domácností byl 245 325, což znamená, že na jednu domácnost připadá přibližně 2,30 obyvatele (v České republice je průměr menší, a to 2,19 obyvatele na domácnost). Zaměstnaných bylo 278 753 obyvatel, což představuje 49,40 procenta ze všech obyvatel kraje (v České republice je to 50,27 procenta). Podíl obyvatel s vysokoškolským vzděláním byl ve Zlínském kraji 16,3 procenta, což je méně než 18,7 procenta v rámci celé České republiky.

Další vybrané statistické informace, které se vážou k obyvatelstvu Zlínského kraje, jsou uvedeny v následujících odrážkách:

- počty obyvatel podle pohlaví: 277 146 mužů a 287 185 žen,
- počty obyvatel podle věku: 87 299 obyvatel do 14 let, 354 350 obyvatel mezi 15 a 64 roky, 122 682 obyvatel nad 65 let,
- počty obyvatel podle dosaženého vzdělání (z 477 032 obyvatel ve věku na 15 let): 2 524 bez vzdělání, 61 957 základní vč. neukončeného, 164 718 střední vč. vyučení (bez maturity), 146 065 úplné střední (s maturitou), vč. nástavbového a pomaturitního, 5 855 vyšší odborné, konzervatoř, 74 338 vysokoškolské a 21 575 nezjištěno,

- počty obyvatel podle ekonomické aktivity: 278 753 zaměstnaní, 12 087 nezaměstnaní, 78 238 studující, 135 918 nepracující důchodci, 11 975 na rodičovské dovolené, 4 307 nezjištěno.

Z výše uvedených odrážek lze upozornit především na následující zjištění:

- v kraji je procentuálně významný podíl osob starších 65 let,
- převládají osoby se vzděláním středním vč. vyučení (bez maturity), následované osobami se vzděláním úplným středním (s maturitou), vč. nástavbového a pomaturitního,
- je zde významný podíl nepracujících důchodců.

Zlínský kraj by bylo možné charakterizovat i z hlediska jiných údajů, ale pro potřeby bakalářské práce či jejího zaměření je toto dostačující.

Jedinou výjimkou bude zmínka o integrovaných dopravních systémech ve Zlínském kraji, což se přímo týká předmětu této bakalářské práce. Pokud se pomine tzv. IDS Napajedla, tak v kraji se lze setkat se dvěma IDS, a to Zlínská integrovaná doprava (ZID) a Integrovaná doprava Zlínského kraje (ID-ZK).

System ZID je v provozu od roku 1992 a funguje především v lokalitě souměstí Zlín – Otrokovice. Podstatou je clearing jednotlivých dopravců, zajišťujících linky MHD, dále pak dopravu na železniční trati Otrokovice – Zlín – Vizovice. Tarif je pásmový, využívá se 5 pásem.

System ID-ZK je v provozu od roku 2021 a pokrývá území celého kraje s tím, že nabídka se týká linek veřejné linkové dopravy a tratí s osobní železniční dopravou. Organizátorem je společnost KOVED. Pro jednotlivé jízdné se využívá tarif kilometrický, pro časové jízdné pak tarif zónový.

2.2 Základní koncepční strategické dokumenty Zlínského kraje

Zlínský kraj má schválené tři dokumenty tohoto významu, a to:

- Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030,
- Chytrý kraj – Strategie rozvoje chytrého regionu Zlínského kraje 2030,
- Plán rozvoje Zlínského kraje pro období 2022-2023.

Uvedené dokumenty se týkají samozřejmě i oblasti dopravy, veřejnou dopravu nevyjímaje. Rozboru těchto dokumentů ve vztahu k dopravě včetně dopravy veřejné se podrobněji věnují následující podkapitoly 2.2.1 až 2.2.3, uvádějící relevantní data pro využití v bakalářské práci.

2.2.1 Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030

Z hlediska oblastí „Infrastruktura a kvalita prostředí“ se tento dokument obsírně věnuje i oblasti dopravy. Vyzdvihuje relativně hustou silniční dopravní síť a příznivou lokalitu v rámci propojení jednotlivých částí České republiky, respektive Evropy. V rámci silniční sítě se pozitivně hodnotí trasování dálnic D1 a D55, stejně jako plánované rozšiřování dálniční sítě.

Na druhou stranu se vnímá riziko, pokud by došlo k odkladu nebo zpomalení výstavby další silniční dopravní infrastruktury, konkrétně opět dálnic D1 a D55, nově i dálnice D49. Rozvoj dálniční sítě i sítě silnic ostatních kategorií je ze strany kraje vnímán jako nezbytný krok pro jeho rozvoj, díky dopravnímu spojení se sousedními regiony nebo i v rámci přeshraničního (zejména je na mysli spojení mezi východní částí České republiky a Slovenskem) dopravního a přepravního spojení. Jmenovitě je uvedena důležitost propojení se Slovenskem i z důvodu rozvoje turistického ruchu pro oblast Bílých Karpat a Jeseníků.

Současně se zdůrazňuje v rámci silniční dopravní sítě nezbytnost výstavby obchvatů měst a obcí u páteřní sítě silničních komunikací v kraji. Podle dokumentu nevyhovuje tato síť kapacitně i svými technickými parametry, což má dopad na budoucí rozvoj regionu. Jde zejména o problémy s plynulostí a bezpečností silničního provozu na straně jedné a o ochranu životního prostředí a veřejného zdraví na straně druhé. Nevyhovující průchod zastavěným územím, šířkové uspořádání a úrovněvé křížení s ostatními komunikacemi má vliv nejen na dopravu individuální, ale i na dopravu veřejnou, reprezentovanou zde zejména veřejnou linkovou dopravou.

V rámci dokumentu jsou vzpomínány problémy v rámci legislativních procesů, kdy rychlejšímu rozvoji dopravní infrastruktury brání zdlouhavé projednávání a iniciativy skupin ekologického zaměření. Jako další problém je vnímán zhoršující se stav pozemních komunikací v gesci kraje, tedy myšleno u silnic II. a III. třídy, a to z důvodu nedostačujících objemů finančních prostředků, kdy nejhůře je hodnocena situace v obvodu obcí s rozšířenou působností Kroměříž a Valašské Klobouky, což má pochopitelně také významný dopad na provoz autobusových spojů veřejné linkové dopravy.

V rámci železniční dopravy se postupně charakterizuje rozsah železniční sítě, a to jak drah celostátních, tak i drah regionálních. Připomíná se skutečnost, že železniční osobní dopravou je pokryto 77 obcí Zlínského kraje, což představuje slabě přes dvě třetiny všech obyvatel kraje. Proto je vyzdvížena nezastupitelná role železniční dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti Zlínského kraje.

Na druhou stranu jsou uvedeny hlavní nedostatky, které brání rozvoji železniční dopravy jako páteře dopravní obslužnosti v kraji. Jmenovitě u kritiky stavu železniční dopravní infrastruktury je upozorněno na problémy způsobené dlouhodobou malou údržbou, špatným přístupem pro cestující, nízkou traťovou rychlostí (s častými trvalými rychlostními omezeními) a způsobem zabezpečení provozu s tím, že některá místa mají také nedostatečnou kapacitu.

Velký potenciál je spatřován u připravované modernizace a elektrizace trati č. 331 Otrokovice - Zlín – Vizovice. Potenciál je i v případě uskutečnění plánované modernizace nebo i elektrizace železničních tratí či skupin železničních tratí, jako například Kojetín - Hulín - Bystřice pod

Hostýnem - Valašské Meziříčí Staré Město - Uherské Hradiště - Luhačovice /Bylnice /Veselí nad Moravou, Vsetín - Velké Karlovice a Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm.

Pokud by se primárně zaměřila pozornost na problémy v oblasti mobility a veřejné hromadné dopravy, tak se musí vyjít u hodnocení ze základních trendů přepravy cestujících veřejnou dopravou ve Zlínském kraji, kde již delší dobu lze pozorovat dlouhodobý pokles počtu cestujících, a tím i nižší využívání veřejné hromadné dopravy. Například dokument uvádí, že v případě veřejné linkové dopravy v rámci kraje došlo k poklesu počtu cestujících o 20 % za období 2010-2017. Dále v případě osobní železniční dopravy v rámci kraje byl pokles více než 30 % cestujících.

Dokument uvádí, že z hlediska dopravní obslužnosti, měřeno počtem spojů veřejné dopravy na 1000 obyvatel (v přepravních špičkách), jsou nejvíce obsluhovanými ORP Holešov a Bystřice pod Hostýnem, naopak nejméně obsluhovanými ORP Uherský Brod a Vsetín.

Tyto uvedené skutečnosti pak znamenají snižující se atraktivitu veřejné hromadné dopravy jako celku ve Zlínském kraji. Projevuje se to v pokračujícím trendu snižování počtu přepravených cestujících, kteří velmi pravděpodobně místo veřejné dopravy začali využívat individuální automobilovou dopravu. Vychází se z toho, že objem mobility se nejen ve Zlínském kraji v posledních letech zvyšuje, proto přepravní výkony nebo počty přepravených cestujících jsou nově statisticky vykazovány v rámci individuální automobilové dopravy. V rámci dokumentu je vysloven závěr, že po zlepšení stavu systému veřejné dopravy, který bude reflektovat reálnou poptávku cestujících a současně bude konkurenceschopný k individuální dopravě, může přispět k opětovnému návratu alespoň části cestujících.

Tento dokument se věnuje i problematice cestovního ruchu, což má úzkou souvislost s mobilitou návštěvníků kraje, respektive s mobilitou i vlastních obyvatel Zlínského kraje, pokud se zohlední skutečnost, že turistický ruch je využíván i vlastními obyvateli tohoto kraje. Logicky je snahou podpořit v rámci mobility v oblasti cestovního ruchu veřejnou dopravu na úkor zejména individuální automobilové dopravy.

Z hlediska vizí pak klade dokument odkazuje na další koncepční dokumenty v oblasti dopravy, kterými jsou Generel dopravy Zlínského kraje, Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje, Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje, Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji, Koncepce rozvoje silniční sítě II. a III. tříd Zlínského kraje, Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje.

Z hlediska vizí čistě na oblast veřejné dopravy dokument zdůrazňuje dvě skupiny priorit. První skupina priorit je zaměřena na dobudování kvalitní dopravní infrastruktury v regionu, v rámci veřejné dopravy na zvýšení bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy a na modernizaci železniční infrastruktury. Další skupina priorit je zaměřena na rozvoj veřejné dopravy v regionu, konkrétně

na motivaci obyvatel regionu k využití veřejné dopravy na úkor individuální dopravy, na rozvoj integrovaného dopravního systému s propojením přes hranice regionu a na optimalizaci veřejné dopravy zajišťované regionální samosprávou.

2.2.2 Chytrý kraj – Strategie rozvoje chytrého regionu Zlínského kraje 2030

V tomto dokumentu je pro oblast dopravy klíčová kapitola 8.2, zaměřená na chytrou mobilitu, kde se zmiňuje, že ke změnám dochází a bude docházet především jak v oblasti pohonu (např. elektrifikace) a technologií (inteligentní dopravní systémy, telematika), tak i chování (ekonomika sdílení, zaměření na aktivní cestování). Z důvodu obsáhlosti dokumentu se bude autor bakalářské práce věnovat jen podkapitole 8.2.4 k dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou.

Kladně je hodnoceno zavedení nového tarifu jízdného ve veřejné hromadné dopravě ve Zlínském kraji od 15. prosince 2019. Současně je kladně hodnocena možnost bezplatného cestování zaměstnanců vybraných výrobních podniků na vymezených linkách veřejné hromadné dopravy, především v MHD (vzpomenut příklad pro MHD Vsetín).

Záporně je hodnocena skutečnost, že ve Zlínském kraji v rámci veřejné linkové dopravy se využívají pouze nepřestupní jízdenky a současně není nabídka jízdenek časových. Je konstatováno, že tento stav je nevýhodný v případě cestování více navazujícími spoji, zejména pak různými druhy dopravy, jako je především osobní železniční doprava a veřejná linková doprava, potažmo i městská hromadná doprava ve vybraných městech.

Podle dokumentu jsou *„hlavními problémy vnímanými veřejností jsou kvalita a konformita vozidel, návaznost spojů, jednoduchost platby za služby, dostupnost doplňkových služeb a zpoždění vozidel veřejné hromadné dopravy zejména v době dopravních špiček, které je zapříčiněno dopravními zácpami průjezdných komunikací měst. Cestující jsou o odjezdech vozidel veřejné hromadné dopravy informováni na webových stránkách <https://mpvnet.cz/zlin/map> a pomocí mobilní aplikace „Odjezdové tabule – mobilní verze“. V některých městech jsou na hlavních zastávkách umístěny informační označníky s reálnými odjezdy vozidel veřejné hromadné dopravy.“*.

Současně je podle dokumentu uvedeno, že *„na linkách Integrované dopravy Zlínského kraje neplatí jednotlivé ani časové jízdenky dle tarifů MHD až na nepatrné výjimky. Neplatí ani žádné kombinace jízdného dle tarifu dopravy Zlínského kraje a MHD. Přitom cestující přijíždějící do většího města veřejnou hromadnou dopravou musí dále cestovat MHD pro pohodlné dosažení cíle cesty.“*.

Nakonec je kladně hodnocena proběhlá rekonstrukce multimodálního dopravního uzlu v Uherském Brodě. Konkrétně je kladně hodnoceno to, že byla *„kompletně opravena budova železniční stanice, kolem níž vznikl zcela nový, bezbariérový prostor propojující osobní železniční,*

veřejnou linkovou a městskou dopravu s dvanácti autobusovými stanovišti navazujícími na 150 metrů dlouhé nástupiště. Součástí projektu také bylo vybudování parkoviště pro 100 vozidel se systémem park and ride. V areálu je k dispozici pro cestující 41 laviček a 60 míst stání pro kola.“.

2.2.3 Plán rozvoje Zlínského kraje pro období 2022-2023

Tento dokument konkretizuje předchozí dokument s názvem „Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030“. Z hlediska zaměření bakalářské práce je rozhodující pilíř III „Infrastruktura a kvalita prostředí“, konkrétně potom specifický cíl 3.1 s názvem „Rozvíjet dopravní infrastrukturu a optimalizovat dopravní obslužnost v regionu“. Pro potřeby bakalářské práce není třeba zacházet do větších podrobností.

2.3 Ostatní vybrané koncepční dokumenty Zlínského kraje

Dále v podkapitolách 2.3.1 až 2.3.3 se rozeberou další tři vybrané koncepční dokumenty, a to:

- Generel dopravy Zlínského kraje,
- Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje,
- Koncepce rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje.

Z důvodu omezeného rozsahu bakalářské práce se nebude věnovat pozornost jen okrajově souvisejícím dokumentům, jako je například „Koncepce rozvoje cestovního ruchu Zlínského kraje na období 2020 - 2030“, „Koncepce rozvoje silniční sítě II. a III. tříd Zlínského kraje“, „Koncepce Inteligentní řešení řízení dopravy ve Zlínském kraji“, „Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2022-2030“ a dalším dokumentům.

2.3.1 Generel dopravy Zlínského kraje

Z důvodu značného rozsahu dokumentu „Generel dopravy Zlínského kraje“ (GD) se bude věnovat pozornost čistě jen veřejné dopravě, i když ostatní uvedené informace jsou zajímavé.

V rámci analytické části GD se nejprve zevrubně popisuje celkový systém veřejné dopravy v kraji. Pro potřeby bakalářské práce je důležité zmínit především následující informace:

- chybí kvalitní a rychlé spojení mezi Zlínem a Vsetínem, jakožto prvním a třetím největším městem Zlínského kraje,
- po ukončení modernizace železniční dopravní infrastruktury bude možné zajistit přímé spojení měst Zlín a Brno,
- kladně je hodnocena snaha v budoucnu zavést periodické jízdní řády i v rámci veřejné linkové dopravy,
- vyzdvižen potenciál integrované dopravy ve Zlínském kraji,

- zmíněn problém tarifního nepropojení mezi jednotlivými systémy MHD a veřejnou dopravou pod objednávkou Zlínského kraje,
- připomenuto malé využívání osobní železniční dopravy ve Zlínském kraji, kdy se tento kraj umístil za rok 2018 na 11. místě mezi kraji (průměrně 7,2 cest na obyvatele za rok), kdy na 1. místě se umístil Jihomoravský kraj (17,9 cest) a na 14. místě Kraj Vysočina (4,7 cest),
- v GD je uvedeno, že důvodem slabého zájmu o využití osobní železniční dopravy je zejména absence tarifní integrace, slabá provázanosti osobní železniční a veřejné linkové dopravy a slabší marketing,
- jsou zmíněny nekonkurenceschopné jízdní doby vůči individuální automobilové dopravě pouze na železniční trati Kroměříž – Zborovice,
- jako hlavní problémy v rámci železniční dopravy je ve shrnutí uvedeno: nedostatečná kapacita a rychlost některých páteřních železničních tratí, nevhodné umístění stanic/zastávek z pohledu dopravní obslužnosti území, nezbytná rekonstrukce některých uzlových stanic a nedostatečná kapacita nebo úplně chybějící parkoviště park and ride, bike and ride a kiss and ride,
- připomenuto naopak vyšší využívání veřejné linkové dopravy ve Zlínském kraji, kdy se tento kraj umístil za rok 2018 na 3. místě mezi kraji (průměrně 36,1 cest na obyvatele za rok), kdy na 1. místě se umístil Jihomoravský kraj (57,5 cest) a na 14. místě Praha (6,0 cest),
- z předchozí odrážky plyne závěr, že ve Zlínském kraji je páteří veřejné dopravy spíše veřejná linková doprava než osobní železniční doprava,
- jako hlavní problémy v rámci veřejné linkové dopravy je ve shrnutí uvedeno: nevhodné/chybějící terminály regionálního charakteru, nevhodné/chybějící společné dopravní terminály veřejné dopravy, nevhodné přestupní zastávky v místech pravidelných přestupních vazeb.

V návrhové části GD je pro veřejnou dopravu uveden především relevantní specifický cíl „Podporovat infrastrukturu pro multimodalitu“, který obsahuje tato opatření: Propojovat jednotlivé dopravní módy dopravy, Zkracovat přístupové doby veřejné dopravy, Zlepšovat integrované standardy kvality. Další relevantní cíle, které jsou uvedeny, již zásadní nejsou.

2.3.2 Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje

Klíčovým strategickým dokumentem pro potřeby bakalářské práce je dále „Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje pro období 2021-2025 s výhledem do roku 2030“.

V části zaměřené na dopravní řešení systému veřejné dopravy Zlínského kraje jsou uvedena doporučení, která jsou naplněna již nyní nebo by měla být naplněna v co nejbližší době

(tzv. filozofie veřejné dopravy Zlínského kraje). Pro potřeby bakalářské práce jsou důležité a využitelné následující body:

- dobudování dalších přestupních terminálů park and ride, bike and ride a kiss and ride,
- tarifní integrace systémů MHD do Integrované dopravy Zlínského kraje, konkrétně Zlín – Otrokovice, Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice, Kroměříž, Vsetín a Valašské Meziříčí,
- znovuoobnovení železničního spojení na Slovensko regionálními vlaky přes tarifní body Střelná a Vlárský průsmyk,
- všechny spoje veřejné dopravy jsou uzpůsobeny pro přepravu osob s handicapem,
- existence integrovaných uzlů Hulín, Otrokovice, Staré Město u Uherského Hradiště, Valašské Meziříčí, Horní Lideč, Veselí nad Moravou,
- modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice,
- elektrizace trati Kojetín – Hulín,
- zavedení páteřní linky Zlín – Vsetín – Rožnov pod Radhoštěm, v prokladu s dalšími linkami.

2.3.3 Koncepce rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje

V analytické části se komplexně rozebírá železniční doprava ve Zlínském kraji. Pro potřeby bakalářské práce se zaměřením na oblast veřejné dopravy jsou důležité zejména následující poznatky:

- při posílení nabídky osobní železniční dopravy možnost zrušení linky veřejné linkové dopravy Horní Lideč – Střelná,
- po rekonstrukci a elektrizaci trati Otrokovice – Zlín – Vizovice možnost omezení souběžné veřejné linkové dopravy,
- potenciální novostavba železniční trati Vizovice – Vsetín/Horní Lideč,
- nevyhovující kapacita trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm.

V návrhové a implementační části nejsou žádné poznatky, které by byly využitelné pro tuto bakalářskou práci.

2.4 Ročenka dopravy pro Zlínský kraj

V rámci materiálu s názvem Ročenka dopravy, kterou každoročně vydává Ministerstvo dopravy, lze zjistit následující informace pro Zlínský kraj, vztahující se k roku 2021 (v době zpracování bakalářské práce nebyly ještě k dispozici údaje za rok 2022):

- provozní délka železničních tratí 357,1 km,
- délka silnic 2 098,3 km, z toho délka silnic I. třídy 327,9 km,
- délka dálnic v provozu 35,6 km,

- délka slavných vodních cest pro pravidelnou dopravu 36,0 km,
- 62 857 registrovaných motocyklů, 294 922 registrovaných osobních automobilů, 1 147 registrovaných autobusů,
- přeprava 3 562 200 cestujících po železnici v rámci Zlínského kraje (vliv COVID-19, v roce 2019 to bylo 4 033 400 cestujících),
- přeprava 15 653 700 cestujících veřejnou linkovou dopravou v rámci Zlínského kraje (vliv COVID-19, v roce 2019 to bylo 21 849 100 cestujících).

Výše uvedená data vhodně doplňují informace, uvedené v předchozích kapitolách.

2.5 SWOT analýzy veřejné dopravy ve Zlínském kraji

Jak už bylo v předchozích řádcích uvedeno, rozeberou se dvě SWOT analýzy veřejné dopravy ve Zlínském kraji, které byly uvedeny v následujících strategických dokumentech Zlínského kraje:

- Generel dopravy Zlínského kraje,
- Plán dopravní obslužnosti 2018+ (nyní již nahrazeno dokumentem „Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje pro období 2021-2025 s výhledem do roku 2030“).

2.5.1 SWOT analýza podle Generelu dopravy

V rámci Generelu dopravy byla uvedena následující SWOT analýza, která byla dílčím způsobem pro možnost využití v oblasti veřejné dopravy aktualizována:

Silné stránky

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

Slabé stránky

- *nevýhodná poloha krajského města Zlín v železniční síti – leží na neprůjezdné neelektrifikované trati,*
- *nabídka veřejné dopravy není pravidelná a na většině delších relací není konkurenceschopná IAD,*
- *železniční zastávky a stanice jsou často daleko od center a oblastí s koncentrací obyvatel,*
- *nejsou vytvořeny systémové jízdní doby a zaveden Integrovaný taktový jízdní řád (ITJŘ),*
- *duplicitní linky (veřejná linková doprava, osobní železniční doprava), jízdní řády nejsou efektivně koordinovány,*
- *časté zpoždování spojů z důvodu jednokolejných úseků,*

- *neexistence plnohodnotného integrovaného dopravního systému, problematická tarifní a dopravní integrace,*
- *velmi slabý marketing a propagace veřejné dopravy.*

Příležitosti

- *odstranění souběhů veřejné linkové dopravy a osobní železniční dopravy = úspora finančních prostředků,*
- *posilování postavení železniční dopravy jako základního prvku integrovaného dopravního systému regionální veřejné dopravy,*
- *modernizace a rekonstrukce železničních zastávek, budování park and ride u významných stanic,*
- *zavedení příměstské dopravy a časté a rychlé spojení velkých měst,*
- *zlepšení kultury cestování včetně doplňkových a návazných služeb,*
- *další rozvoj železniční dopravy jako součásti logistických center kombinované dopravy,*
- *zavedení integrovaného dopravního systému z pohledu tarifního i dopravního.*

Hrozby

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

Z uvedené SWOT analýzy jsou pro potřeby bakalářské práce využitelné především následující body:

- *lze omezovat souběhy mezi osobní železniční dopravou a veřejnou linkovou dopravou,*
- *nabídka veřejné dopravy není pravidelná (možná úprava nabídky na periodický jízdní řád),*
- *duplicitní linky veřejné linkové dopravy a osobní železniční dopravy (opět zmíněna možnost omezovat souběhy),*
- *jízdní řády nejsou efektivně koordinovány (možnost vytvoření lepších přestupních vazeb v přestupních uzlech),*
- *odstranění souběhů veřejné linkové dopravy a osobní železniční dopravy = úspora finančních prostředků (opět zmíněna možnost omezovat souběhy),*
- *zavedení příměstské dopravy (na vybraných tratích, jako například Otrokovice – Zlín – Vizovice).*

2.5.2 SWOT analýza podle Plánu dopravní obslužnosti 2018+

V rámci Plánu dopravní obslužnosti 2018+ byla uvedena následující SWOT analýza, která nebyla aktualizována a některé informace jsou poplatné době vzniku tohoto dokumentu:

Silné stránky

- *Stabilizovaný sídelný systém s jasnou hierarchií center různých řádů.*
- *Koncentrace velkých firem se značným počtem zaměstnanců (potenciálně dojíždějících).*
- *V průměru populačně větší obce, než jsou obce v jiných krajích (což přirozeně generuje poptávku cestujících a zvyšuje koncentraci obyvatel).*
- *Malý počet a velká převaha hlavních cílů dojížděky – lze omezovat souběhy.*
- *Značné využívání veřejné dopravy v zázemí vybraných mikroregionálních středisek (např. Jablunka – Vsetín, Lukov – Zlín, Polešovice – Uherské Hradiště, Kojetín – Kroměříž, Bojkovice – Uherský Brod, Ratiboř – Vsetín, Zašová – Valašské Meziříčí, Hošťálková – Vsetín, Valašská Pohanka – Vsetín).*

Slabé stránky

- *Nabídka veřejné dopravy není dostatečně častá a konkurenceschopná individuální automobilové dopravě.*
- *Vyjíždějící obyvatelé na střední a velké vzdálenosti preferují IAD.*
- *Nevýhodná poloha krajského města Zlín v železniční síti.*
- *Vlaky mají zastávky daleko od center a oblastí s koncentrací obyvatel.*
- *Oslabený význam autobusové dopravy u vnitrokrajských relací (např. Vsetín – Valašské Meziříčí, Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm či Vsetín – Zlín).*
- *Slabá pozice autobusové dopravy města Zlín (z hlediska reálné poptávky) s většinou významných středisek v kraji.*
- *Nevhodné načasování přestupů.*
- *Neexistence IDS, žádná tarifní, ani dopravní integrace.*
- *V posledních 10 letech byla objednávka veřejné dopravy konstantně snižována.*
- *Vysoké ceny jízdného současných autobusových dopravců.*

Příležitosti

- *Vhodnější nastavení systému dopravní obslužnosti.*
- *Návrat části obyvatel k využívání veřejné dopravy.*
- *Možnost využít nepravidelnou poptávku cestujících (velké množství turistických cílů).*
- *Vhodnější trasování a načasování linek VHD na spojení s okolními kraji.*
- *Potenciál k návratu cestujících založený na frekvenci, spolehlivosti a komfortu VHD.*
- *Úspora finančních prostředků díky výběrovým řízením na dopravce.*

- *Odstranění souběhů bus/vlak = úspora finančních prostředků.*
- *Výrazně modernizovaný vozový park a kvalita služeb díky výběrovým řízením na dopravce.*

Hrozby

- *Atraktivita individuální automobilové dopravy (přijatelná cena, kratší jízdní doba).*
- *Tlak na snížení finančních prostředků pro dopravní obslužnost v dalších volebních obdobích.*
- *Nedostatečná informovanost o novém řešení dopravní obslužnosti a nezájem obyvatel obcí.*
- *Dopravní exkluze obyvatel v odlehlých částech kraje.*
- *Zkracující se přijatelná docházková vzdálenost může ohrozit budoucí poptávku po veřejné dopravě.*
- *Pokračující odchod kvalifikovaných obyvatel z kraje.*
- *Neúspěšný proces výběru nového dopravce, riziko právních sporů.*
- *Integrace systémů MHD do systému IDS (města mají své dopravní politiky, které nemusí být kompatibilní s vizí kraje).*

Z uvedené SWOT analýzy jsou pro potřeby bakalářské práce využitelné především následující body:

- *Malý počet a velká převaha hlavních cílů dojížděky – lze omezovat souběhy (opět zmíněna možnost omezovat souběhy).*
- *Nevýhodná poloha krajského města Zlín v železniční síti (opět zmíněna možnost řešení příměstské dopravy na trati Otrokovice – Zlín – Vizovice).*
- *Oslabený význam autobusové dopravy u vnitrokrajských relací, např. Vsetín – Valašské Meziříčí, Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm či Vsetín – Zlín (posouzení změn u linek veřejné linkové dopravy uvedených měst).*
- *Nevhodné načasování přestupů (opět zmíněna možnost vytvoření lepších přestupních vazeb v přestupních uzlech).*
- *Odstranění souběhů bus/vlak = úspora finančních prostředků (opět zmíněna možnost omezovat souběhy).*
- *Integrace systémů MHD do systému IDS (posouzení integrace systémů MHD vybraných měst do Integrované dopravy Zlínského kraje).*

2.6 Shrnutí poznatků v rámci analýzy současného stavu

V předchozích kapitolách 2.1 až 2.5 byly uvedeny vybrané poznatky zejména z koncepčních materiálů Zlínského kraje, a to ve vztahu k veřejné dopravě.

Pro návrhovou část bakalářské práce je možno se zvolit z následujících dříve uvedených poznatků:

- modernizace a elektrizace trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice a řešení příměstské dopravy,
- tarifní propojení MHD vybraných měst a veřejnou dopravou pod objednávkou Zlínského kraje,
- chybí kvalitní a rychlé spojení mezi Zlínem a Vsetínem, jakožto prvním a třetím největším městem Zlínského kraje,
- oslabený význam autobusové dopravy u vnitrokrajských relací, např. Vsetín – Valašské Meziříčí, Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm či Vsetín – Zlín (posouzení změn u linek veřejné linkové dopravy uvedených měst),
- periodické jízdní řády i v rámci veřejné linkové dopravy,
- dobudování dalších přestupních terminálů park and ride, bike and ride a kiss and ride,
- znovuoobnovení železničního spojení na Slovensko regionálními vlaky přes tarifní body Střelná a Vlárský průsmyk,
- zpřístupnění veřejné dopravy pro osoby s handicapem,
- omezení souběhů spojů veřejné linkové dopravy, případně souběhů s osobní železniční dopravou,
- jízdní řády nejsou efektivně koordinovány (možnost vytvoření lepších přestupních vazeb v přestupních uzlech).

Vyberou se poznatky s dostatkem podkladů a které nejsou rozpracované v koncepčních materiálech.

3 Návrhy na zlepšení

V této části bakalářské práce se z kapitoly 2.6 autor vybral některé poznatky, které se budou řešit. Nebude se tedy zejména věnovat pozornost oblastem, jejichž možné řešení je navrženo v koncepčních materiálech Zlínského kraje, nebo ke kterým není dostatek podkladů.

3.1 Tarifní propojení MHD vybraných měst s veřejnou dopravou pod objednávkou Zlínského kraje

V dokumentu Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje se v kapitole 2.4 věnuje pozornost návrhům provozní integrace všech systémů MHD v kraji s linkami veřejné dopravy pod objednávkou Zlínského kraje. Protože návrhy týkající se MHD pro Zlín a Otrokovice jsou více v dokumentech rozpracovány a současně už existuje částečná integrace pro MHD Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice, bude se věnovat pozornost návrhům na tarifní propojení MHD jen u měst Kroměříž, Valašské Meziříčí a Vsetín. Autor při analýze nezjistil/nemá další možné návrhy variant změn, které by se před realizací daly posoudit.

3.1.1 Tarifní propojení MHD Kroměříž

V dokumentu Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje se v podkapitole 2.4.3 pro případ tarifního propojení MHD Kroměříž s veřejnou dopravou pod objednávkou Zlínského kraje navrhuje:

- *spoje linek MHD č. 1 a 7 ukončit v zastávce Kroměříž, Havlíčkova, točna, obsluhu zastávek Kroměříž, Plačkov a Kroměříž, Výzkumný ústav, zajistit linkou příměstské dopravy;*
- *spoje linky MHD č. 3 prodloužit z Kotojed přes Trávník do Trávníckých zahrad, linku příměstské dopravy v této relaci zrušit;*
- *vybrané spoje linky Kroměříž – Chropyně – Zářičí vést přes Horní Zahrady, linku MHD v této relaci zrušit nebo ponechat pouze školní spoje.*

V případě obsluhy zastávek Kroměříž, Plačkov a Kroměříž, Výzkumný ústav pouze spoji veřejné linkové dopravy lze k tomuto účelu využít spoje linky číslo 771211, ovšem spoje linky číslo 771211 neobsluhují na rozdíl od spojů linek MHD č. 1 a 7 zastávky Tovačovského, Hygienická stanice, Hanácké náměstí, Slovan, Vrobelova, Moravská, u výstaviště, Zachar, u hřbitova, Nemocnice, parkoviště a Havlíčkova, točna, někdy ani Husovo náměstí a Slovan, Vrobelova.

V případě prodloužení spojů linky MHD č. 3 ze zastávky Važany, za přejezdem by byly nově spoji linky MHD č. 3 obsluhované tři zastávky (Kroměříž, Trávník, Kroměříž, Trávnícké zahrádky, Dvůr a Kroměříž, Trávnícké zahrádky, točna), nebyly by ale obsluhované čtyři zastávky, které nyní obsluhuje linka veřejné linkové dopravy číslo 771263 (Kroměříž, „Jiráskova, Kroměříž, „Kotojedská k ZŠ, Kroměříž, Kotojedy, SP a Kroměříž, Kotojedy, SS). V případě spoje

číslo 1 linky 771263 neexistuje spoj linky MHD č. 3, na který by bylo možné navázat obsluhu po zastávku Kroměříž, Trávnícké zahrádky, točna (musel by být zaveden nový pár spojů linky MHD č. 3). V případě spoje číslo 21 linky 771263 by muselo dojít k prodloužení spoje linky MHD č. 3 s příjezdem na zastávku Važany, za přejezdem v 13:34, kdy při obsluze úseku po zastávku Kroměříž, Trávnícké zahrádky, točna a zpět by vratný spoj linky MHD č. 3 Važany, za přejezdem odjížděl místo v 13:35 až v 13:48. V případě spoje číslo 8 linky 771263 opět (jako u spoje číslo 1) neexistuje alternativní spoj linky MHD č. 3.

V případě vedení linky veřejné linkové dopravy číslo 771240 místo přes zastávku Kroměříž, Kaplanova rozc. přes čtyři zastávky linky MHD č. 5, a to Horní Zahrady, obchod, Horní Zahrady, Včelín, Horní Zahrady, za Včelínem a Horní Zahrady, točna, nebude obsluhována zastávka Na Sádkách, nacházející se 400 metrů od zastávky Kaplanova, Plastika.

3.1.2 Tarifní propojení MHD Valašské Meziříčí

V dokumentu Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje se v podkapitole 2.4.5 pro případ tarifního propojení MHD Valašské Meziříčí s veřejnou dopravou pod objednávkou Zlínského kraje navrhuje:

- *linka Valašské Meziříčí – Velká Lhota zajišťuje obsluhu městské části Podlesí; linka MHD je sem vedena v omezeném rozsahu v časech, kdy nejede příměstská linka;*
- *zrušit linku MHD Poličná – Valašské Meziříčí – Krhová, jedná se o pozůstatek minulosti, kdy Poličná i Krhová byly místními částmi Valašského Meziříčí. Linku do Poličné zrušit bez náhrady, obec je dostatečně obsluhována jinými linkami veřejné linkové dopravy. Obec Krhová vyřešit začleněním do systému příměstské dopravy např. prodloužením linky z Velké Lhoty do Krhové a současně zajistit uznávání městského tarifu i na lince ODIS Nový Jičín – Hodslavice – Valašské Meziříčí.*

V případě obsluhy městské části Podlesí se doplňuje linka MHD č. 3 s linkami veřejné linkové dopravy na úseku po zastávku Valašské Meziříčí, Podlesí, Drážky.

V případě zrušení linky MHD č. 1 Poličná – Valašské Meziříčí – Krhová by v úseku Valašské Meziříčí – Poličná došlo k omezení obsluhovaných zastávek v centru města, kdy mezi zastávkou u autobusového nádraží a Za drahou zastavují spoje veřejné linkové dopravy pouze na zastávce Valašské Meziříčí, žel.st., čímž na území města dochází k nárůstu docházkové vzdálenosti.

Dále v úseku Valašské Meziříčí (autobusové nádraží) – Krhová (točna) je u MHD celkem 7 nácestných zastávek, ovšem v případě linky veřejné linkové dopravy číslo 882987 nejsou obsluhovány 3 zastávky z nich, konkrétně Krhová, Jednota, Krhová, u hřiště a Tesla I.

Pokud by došlo k prodloužení linky veřejné linkové dopravy číslo 948625 až do zastávky Krhová, točna, je třeba zjistit možnou náhradu za časové polohy spojů linky MHD č. 1. Pro směr od

autobusového nádraží jsou v pracovních dnech odjezdy spojů linky MHD č. 1 (v závorkách jsou kurzívou spoje linky 882987, podtrženě možná prodloužení spojů linky 948625 z Velké Lhoty) v 4:45, 5:25, (5:25, 5:30), 6:21, (6:50, 6:52), 6:59, (7:30, 7:35), 7:48, (9:00), 9:23, 10:03, 11:19, 12:14, (12:22), 13:05, (13:30), 13:41, (13:50), 14:20, (14:35), 14:53, (15:05, 15:38), 15:53, (16:10), 16:47, (17:15), 17:30, (17:55, 19:15) a 20:18; v sobotu v 6:33, (6:58, 8:58), 9:23, (9:35, 10:58), 12:14, (12:35, 12:58, 14:58), 16:47, (16:58, 18:58) a (19:05); v neděli a dny pracovního klidu 6:33, (6:58, 8:58), 9:33, (9:35, 10:58), 12:14, (12:35, 12:58, 14:58, 16:58), 18:33 a (18:58). V opačném směru jsou příjezdy spojů linky MHD č. 1 (v závorkách jsou kurzívou spoje linky 882987, podtrženě možná prodloužení spojů linky 948625 do Velké Lhoty) na autobusové nádraží v pracovních dnech v 5:08, (5:22, 5:47), 6:09, (6:30, 6:40), 6:47, (6:42, 6:57), 7:26 (7:22), 7:38, 8:25, (8:47), 9:49, (10:30), 10:39, 11:44, (12:40), 12:41, (12:47), 13:30, 14:09, (14:22, 14:30), 14:52, 15:20, (15:45), 16:19, (16:20, 17:12), 17:22, 18:00, (18:30), 19:19 a 20:43; v sobotu v 7:25, (8:05, 9:32, 10:05), 10:42, (12:05, 12:32), 13:32, (14:05, 16:05), 17:12, (18:05, 18:52, 19:05, 19:12) a 19:19; v neděli a dny pracovního klidu v 6:47, 7:41, (8:05, 9:32, 10:05), 10:42, (12:05, 12:32), 13:32, (14:05, 16:05, 18:05, 19:05) a 19:19.

3.1.3 Tarifní propojení MHD Vsetín

V dokumentu Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje se v podkapitole 2.4.4 pro případ tarifního propojení MHD Vsetín s veřejnou dopravou pod objednávkou Zlínského kraje navrhuje:

- *V oblasti města Vsetína funguje integrace příměstské dopravy dlouhodobě. Některé oblasti města jsou obsluhovány především veřejnou linkovou dopravou, v níž platí tarif MHD. Linky MHD zde plní pouze doplňkovou funkci. Jedná se především o oblast Rokytnice, která je obsluhována autobusy v relaci Vsetín – Zlín, oblast Jasénky obsluhovaná linkou příměstské dopravy Vsetín – Dušná – Malá Bystřice a oblast Bobrk, kterou obsluhují spoje příměstské dopravy v relacích Vsetín – Valašské Meziříčí a Vsetín – Hošťálková. S využitím tohoto systému se počítá i nadále. Mimo uvedené se navrhuje úprava vedení linek ve směru Vsetín – Hošťálková přes sídliště Rybníky, souběžnou linku MHD je možno omezit či zcela zrušit.*

Z uvedeného návrhu je proto potřeba posoudit pouze úpravu vedení linek ve směru Vsetín – Hošťálková přes sídliště Rybníky s tím, že souběžnou linku MHD je možno omezit či zcela zrušit.

V případě, že by přes sídliště Rybníky byly trasované spoje linky 947140, případně i linek 947141 a 947941, tak budou bez obslužnosti zastávky Vsetín, 4.května, Vsetín, Lážky a Vsetín, Vesník. Docházková vzdálenost na uvedené zastávky z jiných zastávek je příliš velká:

- Vsetín, 4.května: náhradní zastávka je Vsetín, aut.nádr. (1,2 km),
- Vsetín, Lážky: náhradní zastávka Vsetín, Trávníky, točna (0,4 km),
- Vsetín, Vesník: náhradní zastávka Vsetín, Bobrky (0,9 km).

3.2 Vytvoření lepších přestupních vazeb v přestupním uzlu Luhačovice

Přestupní uzel Luhačovice má výborné prostorové uspořádání pro přestup mezi osobní železniční dopravou a veřejnou linkovou dopravou, protože přestup mezi železniční stanicí a autobusovým nádražím je úrovněný bez překonávání bariér a trvá cca 2-3 minuty.

V rámci osobní železniční dopravy je železniční stanice Luhačovice koncovou na trati ze stanice Újezdec u Luhačovic. Stanici Luhačovice nyní obsluhují rychlíky a osobní vlaky následovně:

- rychlíky: příjezd L:22, odjezd S:31,
- osobní vlaky: příjezd S:30, odjezd L:28-L:30.

V rámci veřejné linkové dopravy je autobusové nádraží v Luhačovicích obsluhováno spoji následujících směrů (vždy uvedeny pouze systémové periodické časy, v žádném směru není pravidelná perioda):

- Zlín: odjezdy X:00 a X:30, příjezdy X:25 a X:38,
- Slavičín: odjezdy S:40, příjezdy S:27,
- Valašské Klobouky: není pravidelnost,
- Vizovice: odjezdy L:25, příjezdy bez pravidelnosti,
- Podhradí: odjezdy X:40, příjezdy X:14,
- Bojkovice: není pravidelnost.

Protože v rámci osobní železniční dopravy je časová osa symetrie v X:30, tak příjezdy a odjezdy spojů veřejné linkové dopravy by bylo potřeba k tomuto přizpůsobit.

Úpravy pro jednotlivé směry by bylo možné provést následující:

- Zlín: odjezdy X:30 by bylo možné ponechat pro L:30 (návaznost na rychlíky), naopak opozdit na S:33 (návaznost na osobní vlaky),
- Slavičín: beze změny,
- Valašské Klobouky: příjezdy upravit na L:25 a odjezdy na S:40 (tím vytvořit návaznosti na osobní vlaky)
- Vizovice: beze změny, rozhodující jsou vazby směr Zlín,
- Podhradí: beze změny,
- Bojkovice: stejné změny jako v případě Valašských Klobouků.

3.3 Znovuobnovení železničního spojení na Slovensko regionálními vlaky

V rámci této podkapitoly bude navrženo znovuobnovení přeshraničního spojení regionálními vlaky na Slovensko v případě dvou přeshraničních železničních tratí.

3.3.1 Spojení přes tarifní bod Střelná

V rámci jízdního řádu 2022/2023 je na Slovensku jízdní řád trati číslo 125 (Púchov – Strelenka (- Horní Lideč)) koncipován jako periodický s několika vynechanými periodickými spoji během dopoledního sedla. Periodické odjezdy osobních vlaků z příhraniční zastávky Strelenka jsou vždy v L:02, příjezdy v S:59 (tedy 3 minuty na obrat). Periodické odjezdy osobních vlaků ze stanice Púchov jsou vždy v S:32, příjezdy v L:28. Existuje provázanost ve stanici Púchov s vlaky na celostátní trati číslo 120 (Bratislava – Žilina (- Košice)), protože ve směru do Žiliny osobní vlaky přijíždí v X:28 a odjíždí v X:32, v opačném směru přijíždí v X:28 a odjíždí v X:31. Jedná se tedy o tzv. úplnou provázanost (časová osa symetrie v X:30), která musí být v rámci návrhu zachována.

V rámci jízdního řádu 2022/2023 je v České republice na trati číslo 280 (Hranice na Moravě – Střelná (- Púchov), Horní Lideč – Bylnice) je provoz mezi stanicí Horní Lideč a zastávkou Střelná (není zde žádný vložený tarifní bod) nepravidelný. Podle přílohy číslo 1 Plánu dopravní obslužnosti území Zlínského kraje se v uzlu Horní Lideč v budoucnu počítá s periodickým setkáváním železničních spojů v časové ose symetrie v X:30.

V rámci návrhu není cílem určit, zda osobní vlaky v úseku Púchov – Horní Lideč a zpět bude zajišťovat železniční dopravce z České republiky nebo ze Slovenska, nebo se budou o zajišťování dopravních výkonů dělit. Předmětem bude návrh takové periodické nabídky tras osobních vlaků v úseku Púchov – Horní Lideč, kdy bude nejen zachována stávající časová osa symetrie X:30 ve stanici Púchov, ale i dosažena plánovaná časová osa symetrie X:30 ve stanici Horní Lideč.

Podle stávajícího jízdního řádu je jízdní doba na úseku Horní Lideč – Střelná (délka je 3,9 km) 4 minuty v obou směrech. Dále na úseku mezi stanicí Lúky pod Makytou a zastávkou Strelenka (délka je 4,2 km) je jízdní doba 5 minut v obou směrech. Nakonec je třeba odvodit očekávanou jízdní dobu na úseku Střelná – Strelenka (délka je 3,6 km), protože v současné době při neexistenci (regionálního) železničního spojení toto není možné zjistit. S ohledem na to, že u zastávek Střelná nebo Strelenka jsou uvedeny časy příjezdů osobních vlaků a nikoliv odjezdů, byla odvozena jízdní doba pro oba směry o velikosti 4 minuty.

Při zachování periodických odjezdů osobních vlaků ze stanice Púchov v S:32 a příjezdů do Púchova v L:28, vychází periodické příjezdy do stanice Horní Lideč L:07, naopak odjezdy ze stanice Horní Lideč v S:54. Pro plánované periodické setkávání železničních spojů v časové ose symetrie v X:30 pro stanici Horní Lideč je toto vyhovující.

3.3.2 Spojení přes tarifní bod Vlárský průsmyk včetně víkendů

V rámci jízdního řádu 2022/2023 je na Slovensku jízdní řád trati číslo 123 (Trenčianská Teplá – Vlárský průsmyk) koncipován jako periodický po poslední tarifní bod před Vlárským průsmykem

(stanice Horné Srnie). V celé trase je veden pouze jeden pár spojů v celé trase, který je také zapojen do periodické nabídky na trati (příjezd do stanice Vlárský průsmyk je v X:24, odjezd v X:36). Periodické odjezdy osobních vlaků ze stanice Trenčianská Teplá jsou vždy v X:05, příjezdy v X:55. Existuje provázanost ve stanici Trenčianská Teplá s vlaky na celostátní trati číslo 120 (Bratislava – Žilina (- Košice)), protože ve směru do Žiliny osobní vlaky přijíždí v X:00 a odjíždí v X:01, v opačném směru přijíždí v X:58 a odjíždí v X:00. Jedná se tedy o tzv. úplnou provázanost (časová osa symetrie v X:00), která musí být v rámci návrhu zachována.

V rámci jízdního řádu 2022/2023 je v České republice na trati číslo 341 (Vlárský průsmyk - Staré Město u Uh. Hradiště, Luhačovice - Újezdec u Luhačovic) je provoz mezi stanicemi Bylnice a Vlárský průsmyk nepravidelný. Podle přílohy číslo 1 Plánu dopravní obslužnosti území Zlínského kraje se v uzlu Bylnice v budoucnu počítá s periodickým setkáváním železničních spojů v časové ose symetrie v X:00.

Při zachování periodických odjezdů osobních vlaků ze stanice Trenčianská Teplá v X:05 a příjezdů do stanice Trenčianská Teplá v X:55, respektive pro příjezd do stanice Vlárský průsmyk v X:24 a odjezd ze stanice Vlárský průsmyk v X:36 se musí zohlednit traťová technologie, protože v úseku Vlárský průsmyk – Bylnice je jednokolejná trať. Také se musí zohlednit minimální pobyt vlaku ve stanici Vlárský průsmyk aspoň 1 minuta a současně i to, že ve stanici je pouze jedna nástupní hrana před staniční budovou. Jízdní doba mezi stanicemi Vlárský průsmyk a Bylnice je podle jízdního řádu 6 minut pro oba směry.

Jako řešení se nabízí se respektovat stávající způsob nabídky dopravního spojení na trati číslo 123 na Slovensku, kdy mezi stanicemi Trenčianská Teplá a Horné Srnie je periodická nabídka po hodině v pracovních dnech, o víkendech pouze po dvou hodinách. V rámci návrhu se tedy budou uvažovat vlaky, které ze stanice Trenčianská Teplá budou odjíždět v S:05 a do stanice Bylnice budou přijíždět v S:31. V opačném směru se budou uvažovat vlaky, které ze stanice Bylnice budou odjíždět v L:30 a do stanice Trenčianská Teplá budou přijíždět v L:55. Pro plánované periodické setkávání železničních spojů v časové ose symetrie v XX:00 pro stanici Bylnice je toto zcela vyhovující s velmi velkou rezervou.

3.3.3 Spojení přes tarifní bod Vlárský průsmyk jen v pracovních dnech

Oproti předchozímu návrhu pro celotýdenní provoz se vše liší v tom, že trasy vlakových spojů mezi stanicemi Trenčianská Teplá a Bylnice budou o hodinu posunuty. Vlaky ze stanice Trenčianská Teplá budou odjíždět v liché hodiny (L:05) a do stanice Bylnice budou přijíždět v L:31. V opačném směru se budou uvažovat vlaky, které ze stanice Bylnice budou odjíždět v sudé hodiny (S:30) a do stanice Trenčianská Teplá budou přijíždět v S:55. Pro plánované periodické setkávání železničních spojů v časové ose symetrie v XX:00 pro stanici Bylnice je toto zcela vyhovující s velkou rezervou.

4 Vyhodnocení navržených opatření

V této části se zhodnotí návrhy na zlepšení veřejné dopravy, uvedené v části 3 bakalářské práce.

4.1 Tarifní propojení MHD vybraných měst s veřejnou dopravou pod objednávkou Zlínského kraje

V následujících podkapitolách 4.1.1 až 4.1.3 se posoudí realizovatelnost navržených opatření na změnu pro zlepšení veřejné dopravy ve Zlínském kraji prostřednictvím tarifního propojení MHD uvedených třech měst s veřejnou dopravou pod objednávkou Zlínského kraje.

4.1.1 Tarifní propojení MHD Kroměříž

V případě obslužnosti zastávek Kroměříž, Plačkov a Kroměříž, Výzkumný ústav linkou veřejné linkové dopravy číslo 771211 místo linek MHD č. 1 a 7 dojde k neúměrnému nárůstu docházkové vzdálenosti na zastávky veřejné linkové dopravy, protože většina zastávek MHD by nebyla veřejnou linkovou dopravou obsluhována. Autor bakalářské práce nedoporučuje tento návrh realizovat.

V případě prodloužení linky MHD č. 3 na zastávku Kroměříž, Trávnícké zahrádky, točna je toto relevantní pouze v případě spoje č. 21 linky 771263, protože u spojů č. 1 a 8 linky 771263 by musely být zavedeny nové páry spojů linky MHD č. 3. U spoje 21 linky 771263 by došlo k úspoře 3,6 km ujeté vzdálenosti za pracovní den, ovšem v případě prodloužení ujeté vzdálenosti MHD za pracovní den o 8,6 km. Autor bakalářské práce nedoporučuje ani tento návrh realizovat.

V případě trasování linky veřejné linkové dopravy číslo 771240 přes Horní Zahrady je ještě akceptovatelné neobsluhování zastávky Na Sádkách v případě, že budou linkou 771240 obsluhovány nejen zastávky MHD Horní Zahrady, obchod, Horní Zahrady, Včelín, Horní Zahrady, za Včelínem a Horní Zahrady, točna, ale vždy i zastávka Hulínská, Magneton. Z hlediska ujeté vzdálenosti dojde k úspoře 3,7 km na jeden spoj. Na druhou stranu je třeba zohlednit skutečnost, že trasy spojů MHD a potenciální náhradní spoje veřejné linkové dopravy jsou časově posunuté, takže v případě akceptace časových posunů obsluhování daných zastávek autor doporučuje návrh posoudit k realizaci.

4.1.2 Tarifní propojení MHD Valašské Meziříčí

V případě obslužnosti městské části Podlesí autor doporučuje ponechat stávající stav, kdy se doplňuje linka MHD č. 3 s linkami veřejné linkové dopravy na úseku po zastávku Valašské Meziříčí, Podlesí, Drážky. V případě zrušení linky MHD č. 1 Poličná – Valašské Meziříčí – Krhová je u ramene linky směr Poličná problémem neobsluhování většiny zastávek na území města Valašské Meziříčí, potom u ramene linky směr Krhová neobsluhování zhruba poloviny nácestných zastávek. Co se týká substituce spojů MHD spoji veřejné linkové dopravy, tak je problémem potřeba finanční kompenzace ze strany města Valašské Meziříčí (zejména z důvodu

prodloužení spojů linky 948625), dále současně stávající systém MHD Valašské Meziříčí je pro cestující bezplatný. I zde autor doporučuje ponechat stávající stav.

4.1.3 Tarifní propojení MHD Vsetín

V případě přetrasování spojů linky 947140, případně i linek 947141 a 947941, dojde neúměrně k prodloužení docházkové vzdálenosti do lokalit zastávek původního trasování veřejné linkové dopravy ulicemi Mostecká, 4. května, Lázky a Bobrky. Z tohoto důvodu autor nedoporučuje realizaci navrženého přetrasování veřejné linkové dopravy přes sídliště Rybníky.

4.2 Vytvoření lepších přestupních vazeb v přestupním uzlu Luhačovice

Díky navrženým opatřením při prakticky zanedbatelné změně rozsahu dopravních výkonů ve veřejné linkové dopravě dojde k významnému zlepšení návaznosti nejen mezi spoji osobní železniční dopravy a veřejné linkové dopravy, ale i navzájem mezi spoji veřejné linkové dopravy. S výjimkou směru Vizovice v rámci veřejné linkové dopravy (což zastoupí směr Zlín u veřejné linkové dopravy) dojde k úplnému časovému provázání mezi osobními vlaky a komplexně směry veřejné linkové dopravy, dále dojde k většinovému časovému provázání mezi rychlíky a většinou směrů veřejné linkové dopravy.

4.3 Znovuobnovení železničního spojení na Slovensko regionálními vlaky

V rámci této podkapitoly se vyhodnotí důsledky návrhu na znovuobnovení přeshraničního spojení regionálními vlaky na Slovensko v případě dvou přeshraničních železničních tratí. Vyhodnocení se bude týkat posouzení přípojových návazností v rámci železničních uzlů s požadovanými časovými osami symetrie.

4.3.1 Spojení přes tarifní bod Střelná

V případě úseku trati Horní Lideč – Púchov již v předchozí části bylo uvedeno, že přípojové návaznosti v rámci železniční stanice Púchov jsou pro osobní vlaky dodrženy zcela, a to s požadovanou časovou osou symetrie v X:30. Konkrétně s ohledem na zvažovanou dvouhodinovou periodu provozu na této trati pro příjezdy do stanice Púchov je dodržena časová osa symetrie v L:30, naopak pro odjezdy ze stanice Púchov v S:30.

U stanice Horní Lideč se počítá při zvažované dvouhodinové periodě s příjezdy vlaků směrem od stanice Púchov v L:07, naopak s odjezdy vlaků směrem do Púchova v S:54. Podle stávajícího jízdního řádu jsou odjezdy vlaků do Bylnice v X:31-X:33 (na přestup by bylo 24-26 minut) a příjezdy vlaků od Bylnice v X:27-X:29 (na přestup 25-27 minut), takže ani jeden z přestupů by nebyl tzv. ostrý a byl by s dostatečnou rezervou na případné zpoždění. Dále podle stávajícího jízdního řádu jsou odjezdy vlaků do Vsetína většinou v X:29-X:45 (na přestup by bylo 22-38 minut) a příjezdy vlaků od Vsetína jsou nepravidelné, takže přestupů na vlak směrem do Vsetína by nebyl tzv. ostrý a byl by s dostatečnou rezervou na případné zpoždění. Protože na

zopakování podle přílohy číslo 1 Plánu dopravní obslužnosti území Zlínského kraje se v uzlu Horní Lideč v budoucnu počítá s periodickým setkáváním železničních spojů v časové ose symetrie v X:30, tak i pro vlaky od Vsetína by byl dostatečný čas pro přestup.

Je možné vše shrnout se závěrem, že návrh na znovuoobnovení železničního spojení na Slovensko regionálními vlaky na trati Horní Lideč – Púchov je realizovatelný.

4.3.2 Spojení přes tarifní bod Vlárský průmysk včetně víkendů

U úseku trati Trenčianská Teplá – Bylnice již v předchozí části bylo uvedeno, že přípojové návaznosti v rámci železniční stanice Trenčianská Teplá jsou pro osobní vlaky dodrženy zcela, a to s požadovanou časovou osou symetrie v X:00. Konkrétně s ohledem na zvažovanou dvouhodinovou periodu provozu na této trati pro příjezdy do stanice Trenčianská Teplá je dodržena časová osa symetrie v S:00, pro odjezdy ze stanice Trenčianská Teplá taktéž v S:00.

U stanice Bylnice se počítá při zvažované dvouhodinové periodě s příjezdy vlaků směrem od stanice Trenčianská Teplá v S:31, naopak s odjezdy vlaků směrem do stanice Trenčianská Teplá v L:30. Podle stávajícího jízdního řádu jsou odjezdy vlaků do stanice Horní Lideč v X:00-X:02 (na přestup by bylo 29-31 minut) a příjezdy vlaků od stanice Horní Lideč v X:57-X:59 (na přestup 27-29 minut), takže ani jeden z přestupů by nebyl tzv. ostrý a byl by s dostatečnou rezervou na případné zpoždění. Dále podle stávajícího jízdního řádu jsou odjezdy vlaků do stanice Újezdec u Luhačovic většinou v S:01 (na přestup by bylo 90 minut) a příjezdy vlaků od stanice Újezdec u Luhačovic jsou většinou v L:54 (na přestup by bylo 96 minut). Znamená to, že pro spojení mezi stanicemi Trenčianská Teplá a Újezdec u Luhačovic by nebyly pro cestující přijatelné přestupní doby a tento návrh nelze doporučit.

4.3.3 Spojení přes tarifní bod Vlárský průmysk jen v pracovních dnech

Oproti předchozímu návrhu pro celotýdenní provoz se vše liší v tom, že podle stávajícího jízdního řádu jsou odjezdy vlaků do stanice Újezdec u Luhačovic většinou v S:01 (na přestup by bylo 30 minut) a příjezdy vlaků od stanice Újezdec u Luhačovic jsou většinou v L:34 (na přestup by bylo 36 minut).

Je možné vše shrnout se závěrem, že návrh na znovuoobnovení železničního spojení na Slovensko regionálními vlaky na trati Trenčianská Teplá – Bylnice v pracovních dnech je realizovatelný.

Navíc pokud by došlo k dohodě se Slovenskem a na trati číslo 123 by došlo ke změně, že vlaky nyní provozované každé dvě hodiny v pracovních dnech by byly provozovány i ve víkendové dny, a naopak vlaky nyní provozované každé dvě hodiny celotýdenně by byly provozovány jen v pracovní dny, tak přeshraniční nabídku by bylo možné realizovat i ve víkendové dny.

Závěr

V první části bakalářské práce se charakterizovaly jednotlivé oblasti podle zaměření práce, využitelné v dalších částech.

Ve druhé části po charakteristice řešené lokality se rozebraly jednotlivé strategické dokumenty a další podklady pro vytipování jednotlivých možností, které mohou zlepšit veřejnou dopravu ve Zlínském kraji. V závěru této části jsou tyto možnosti vyjmenovány,

Ve třetí části byly nejprve ze druhé části vybrány ty poznatky, které se zde následně řeší. Nebyly tedy vybrány ty oblasti, jejichž možné řešení je navrženo v koncepčních materiálech Zlínského kraje, nebo ke kterým není dostatek podkladů.

V čtvrté a závěrečné části se jednotlivé návrhy ze třetí části práce vyhodnocují z hlediska možné realizovatelnosti. Posuzovaly se i návrhy z Plánu dopravní obslužnosti území Zlínského kraje.

Prvně se věnovala pozornost možnostem tarifního propojení MHD vybraných měst s veřejnou dopravou pod objednávkou Zlínského kraje.

V případě MHD Kroměříž autor nedoporučuje ukončení trasy linek 1 a 7 již na zastávce Kroměříž, „Havlíčková točna, protože následné zastávky MHD by měly pouze omezenou provázanost se stávajícími zastávkami MHD, obsluhovanými spoji linek MHD číslo 1 a 7. Dále nebyla doporučena obsluha úseku směrem na Trávnícké Zahrady linkou MHD pro neekonomičnost (doporučeno ponechat obsluhu veřejnou linkovou dopravou). Naopak je doporučeno posoudit k realizaci návrh přetrasování veřejné linkové dopravy přes lokalitu Horní zahrady při současném zkrácení trasy stávajících spojů MHD.

V případě MHD Valašské Meziříčí autor doporučuje ponechat stávající stav obsluhy lokality Podlesí díky vyvážené kombinaci spojů MHD a veřejné linkové dopravy. Autor zásadně nedoporučuje návrh na zrušení linky MHD číslo 1 z důvodu podstatného snížení počtu zastávek v případě náhrady za veřejnou linkovou dopravu, respektive horší obslužnosti území města.

A v případě MHD Vsetín z důvodu značného prodloužení docházkové vzdálenosti do lokalit zastávek původního trasování veřejné linkové dopravy autor nedoporučuje realizaci navrženého přetrasování veřejné linkové dopravy přes sídliště Rybníky.

Pro přestupní uzel Luhačovice byl autorem vypracován návrh pro úplné či většinové časovému provázání mezi osobními vlaky/rychlíky a komplexně směry veřejné linkové dopravy.

A nakonec autor navrhl a doporučil znovuoobnovení železničního spojení na Slovensko regionálními vlaky, a to přes tarifní body Střelná a Vlárský průsmyk. V obou případech byla navržena dvouhodinová perioda přeshraničního spojení, vhodná pro realizaci.

Cíl bakalářské práce, stanovený v části Úvod, byl dle názoru autora splněn.

Seznam zdrojů

DRDLA, Pavel. Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu. 3. upravené vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2021. 434 s. ISBN 978-80-7560-361-6.

ŠIROKÝ, Jaromír, et al. Technologie dopravy. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2018. 286 s. ISBN 978-80-7560-159-9.

Základní charakteristika kraje. Zlínský kraj [online]. Zlín, 2023 [cit. 2023-03-11]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/zakladni-charakteristika-kraje-cl-3685.html>

Počet obyvatel v obcích k 1. 1. 2022. Český statistický úřad [online]. Praha, 2023 [cit. 2023-03-11]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112022>

Sčítání lidu, domů a bytů 2021. Český statistický úřad [online]. Praha, 2023 [cit. 2023-03-11]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/scitani2021/vysledky-prvni>

Strategie rozvoje Zlínského kraje. Zlínský kraj [online]. Zlín, 2023 [cit. 2023-03-11]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/strategie-rozvoje-zlinskeho-kraje-2030-cl-4623.html>

Chytrý kraj – Strategie rozvoje chytrého regionu Zlínského kraje 2030. Zlínský kraj [online]. Zlín, 2023 [cit. 2023-03-11]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/chytry-kraj-strategie-rozvoje-chytreho-regionu-zlinskeho-kraje-2030-cl-5150.html>

Plán rozvoje. Zlínský kraj [online]. Zlín, 2023 [cit. 2023-03-11]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/plan-rozvoje-cl-3012.html>

Generel dopravy Zlínského kraje. Zlínský kraj [online]. Zlín, 2023 [cit. 2023-03-11]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/generel-dopravy-zlinskeho-kraje-cl-99.html>

Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje. Zlínský kraj [online]. Zlín, 2023 [cit. 2023-03-11]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/plan-dopravni-obslužnosti-uzemi-zlinskeho-kraje-cl-80.html>

Koncepce rozvoje kolejové dopravy ve Zlínském kraji. Zlínský kraj [online]. Zlín, 2023 [cit. 2023-03-11]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/koncepce-rozvoje-kolejove-dopravy-zlinskeho-kraje-cl-4833.html>

Seznam grafických objektů

Obrázek č. 1 "Železniční doprava ve Zlínském kraji dle dopravců"

Obrázek č. 2 "Vymezení Zlínského kraje"

Obrázek č. 3 "Železniční tratě Zlínského kraje a okolních krajů"

Seznam zkratek

COVID-19 – druh koronaviru

ČR – Česká republika

GD – Generel dopravy

IAD – individuální automobilová doprava

IDS – integrovaný dopravní systém

ID-ZK – Integrovaná doprava Zlínského kraje

ITJŘ – Integrovaný taktový jízdní řád

KOVED - Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje (organizátor ID-ZK)

L: – každá lichá hodina periodické dopravy

MHD – městská hromadná doprava

ODIS – IDS Moravskoslezského kraje

ORP – Obec s rozšířenou působností

S: – každá sudá hodina periodické dopravy

SWOT – analýza silných stránek, slabých stránek, příležitostí a hrozeb)

USA – Spojené státy americké

VHD – veřejná hromadná doprava

X: – každá (sudá i lichá) hodina periodické dopravy

ZID – Zlínská integrovaná doprava

Autor	Matěj Zabloudil
Název BP	Posouzení veřejné dopravy v lokalitě Zlínského kraje
Studijní obor	DOL
Rok obhajoby BP	2023
Počet stran	40
Počet příloh	0
Vedoucí BP	doc. Ing. Josef Kubík, CSc.
Anotace	Bakalářská práce se věnuje problematice veřejné dopravy v lokalitě Zlínského kraje a návrhům na její zlepšení. Práce je rozdělena na teoretickou část, kde jednak v rámci teoretického přístupu k řešení se charakterizují související oblasti k problematice veřejné dopravy a jednak se analyzuje současná situace veřejné dopravy ve Zlínském kraji, včetně analýzy strategických a koncepčních dokumentů. Potom práce obsahuje praktickou část, kde se nejprve navrhuje možnosti na zlepšení veřejné dopravy ve Zlínském kraji a pak se tyto návrhy zhodnocují z hlediska doporučení k realizaci.
Klíčová slova	Zlínský kraj, veřejná doprava, integrovaný dopravní systém
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	