

Univerzita Palackého v Olomouci
Přírodovědecká fakulta
Katedra geografie

Petr KOLAŘÍK

**Systemy veřejné hromadné dopravy
v SO ORP Veselí nad Moravou a Uherský
Brod (srovnávací analýza)**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Jan HERCIK

Olomouc 2015

Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo): Petr Kolařík (R12169)

Studijní obor: Regionální geografie

Název práce: Systémy veřejné hromadné dopravy v SO ORP Veselí nad Moravou a Uherský Brod (srovnávací analýza)

Title of thesis: The public transport system in SO ORP Veselí nad Moravou and Uherský Brod (comparative analysis)

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik

Rozsah práce:

Abstrakt: Bakalářská práce srovnává kvalitu systémů veřejné hromadné dopravy v SO ORP Veselí nad Moravou a SO ORP Uherský Brod. Snaží se o komplexní srovnání, a to zejména z hlediska cestujícího. Srovnává výhody a vlastnosti těchto systémů veřejné hromadné dopravy.

Klíčová slova: veřejná hromadná doprava, srovnání, SO ORP Veselí nad Moravou, SO ORP Uherský Brod, dojíždka

Abstract: Bachelor thesis compares the quality of public transport in SO ORP Veselí nad Moravou and SO ORP Uherský Brod. It seeks a comprehensive comparison, especially from point of view of passenger. It compares the benefits and attributes of these systems of public transport.

Keywords: public transport, comparison, SO ORP Veselí nad Moravou, SO ORP Uherský Brod, commuting

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci Systémy veřejné hromadné dopravy v SO ORP Veselí nad Moravou a Uherský Brod (srovnávací analýza) vypracoval samostatně pod vedením Mgr. Jana Hercika a uvedl veškeré použité literární a odborné zdroje.

V Olomouci dne 12. 5. 2015

podpis

Tímto bych chtěl poděkovat vedoucímu mé bakalářské práce Mgr. Janu Hercikovi za cenné rady a připomínky při psaní této práce. Také bych chtěl poděkovat svým spolubydlícím na koleji, všem dalším přátelům a také mé rodině za jejich pozitivní motivaci a veškerou pomoc, kterou mi poskytli při psaní této práce.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Petr KOLAŘÍK**
Osobní číslo: **R12169**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Systémy veřejné hromadné dopravy v SO ORP Veselí nad Mo-
ravou a Uherský Brod (srovnávací analýza)**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

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

Hlavním cílem bakalářské práce je srovnání systémů veřejné hromadné dopravy v SO ORP Veselí nad Moravou a Uherský Brod, jejich vlastnosti a další výhody a nevýhody. Bude rovněž porovnávána kvalita dopravy do hlavních center dojíždky. Také bude proveden stručný výhled do budoucna.

Předběžná struktura práce:

- 1) Úvod
- 2) Cíle práce a metodika
- 3) Historie dopravy na sledovaných územích
- 4) Charakteristika sledovaných území
- 5) Srovnání dopravní obslužnosti
- 6) Výhled do budoucna
- 7) Závěr

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

Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. (eds.). Ekonomická a sociální geografie. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. ISBN 978-80-7380-114-4.
Brinke, J. Úvod do geografie dopravy. Praha: PřF UK, 1999.
<http://jizdnirady.idnes.cz>
<http://idsjmk.cz>

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

Datum zadání bakalářské práce: **22. května 2014**
Termín odevzdání bakalářské práce: **10. dubna 2015**

L.S.

Prof. RNDr. Ivo Frébort, CSc., Ph.D.
děkan

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

V Olomouci dne 22. května 2014

Obsah

1	Úvod	8
2	Cíle práce	9
3	Historie veřejné dopravy na sledovaných územích	10
4	Charakteristika sledovaných území	13
5	Srovnání dopravní obslužnosti	16
5.1	Standardy dopravní obslužnosti	16
5.1.1	Standardy četnosti spojů	16
5.1.2	Ostatní standardy	18
5.2	Linkové vedení	18
5.3	Přestupní uzly	22
5.4	Tarif	23
5.5	Přestupní vazby	24
5.5.1	Pracovní dny	24
5.5.2	Sobota	29
5.6	Intenzita a rozložení spojů	31
5.6.1	Pracovní dny	31
5.6.2	Sobota	33
5.7	První a poslední spoj	35
6	Závěr	42
7	Summary	43
8	Zdroje	44

1 Úvod

I přes rostoucí podíl individuální automobilové dopravy má veřejná hromadná doprava stále svůj velký a důležitý význam v přepravě osob. Nejenže slouží k přepravě těch, kteří nemají osobní automobil, ale v případě kvality může být alternativou k automobilové dopravě. Zároveň pro dojíždění jednotlivců do zaměstnání je stále výrazně levnější. Také samotná údržba automobilu je velmi drahá. Snaha veřejných správ by měla být maximální podpora veřejné dopravy, protože v případě kvalitní nabídky spojů a vhodného umístění zastávek může lidí motivovat k odložení automobilu.

Jihomoravský kraj, ve kterém se nachází i SO ORP Veselí nad Moravou se rozhodl jít cestou úplné integrace, kdy na naprostou většinu vlakových, autobusových a MHD linek lze použít pouze jednu jízdenku a pohodlně cestovat po celém kraji. Zlínský kraj, jehož součástí je SO ORP Uherský Brod, podobný systém, který by platil na území celého kraje, nenabízí. Určitá integrace funguje jen na území Zlína a Otrokovic, které ale není součástí této práce. Jedním z impulzů, proč jsem rozhodl věnovat v této bakalářské práci tématu týkající se dopravy, byla moje negativní zkušenost s dojížděním na Stojanovo gymnázium, Velehrad, které se nachází ve Zlínském kraji, v okrese Uherské Hradiště. V mé práci jsem zvolil za Zlínský kraj pro srovnání SO ORP Uherský Brod, které je charakterově podobnější území SO ORP Veselí nad Moravou.

2 Cíle práce

Jako první bude srovnána historie veřejné dopravy na sledovaných územích. Dále budou popsány a srovnány charakteristiky území a vymezeny spádová centra dojížděky. Hlavní náplň práce bude srovnání veřejné dopravy na území SO ORP Veselí nad Moravou a Uherský Brod. Srovnání bude zahrnovat dopravní standardy krajů z hlediska četnosti spojení, linkové vedení, tarif, přestupní uzly. Také bude zahrnovat srovnání přestupních vazeb, intenzitu spojů a příjezd prvního spoje do centra dojížděky a odjezd posledního spoje z něj. Nebude zahrnovat městskou hromadnou dopravu. Ta se nachází pouze na území města Uherský Brod. Předpokládá se hypotéza, že veřejná hromadná doprava v SO ORP Veselí nad Moravou je kvalitnější, ať už z hlediska návazností, intenzity spojů anebo tarifu.

3 Historie veřejné dopravy na sledovaných územích

Za skutečné počátky veřejné hromadné dopravy v českých zemích lze považovat období 20. a 30. let 19. století, kdy došlo k systematickému rozmisťování státní poštovní i soukromé dostavníkové dopravy. V souvislosti se zahájením železniční dopravy ve 40. letech došlo k výraznému nárůstu přepravovaných pasažérů (Janák, 1999). V následujícím textu srovnáme vývoj dopravy na sledovaných územích.

Výstavba železničních tratí tedy byla velkým impulzem pro rozvoj veřejné dopravy. Oblast SO ORP Veselí nad Moravou je jedno z prvních území, kde byla železnice postavena. V roce 1841 byl postaven úsek Severní dráhy císaře Ferdinanda, který procházel přes Moravský Písek, čímž se obyvatelům naskytla možnost cestovat do vzdálenějších destinací. Nevýhodou bylo, že jen od samotného Veselí byla trať vzdálena 6km (Plaček, Futák, 2011). V současné době je trať dvoukolejná a elektrifikovaná.

Větší význam pro sledovaná území měla Českomoravská transverzální dráha, která byla budována v 80. letech 19. století. Začínala na česko-bavorské přechodové stanici Furth im Wald a pokračovala přes Domažlice, Klatovy, Písek, Tábor, Jihlavu, Brno, Kyjov, Veselí nad Moravou, Uherský Brod a Vlárský průsmyk až do Trenčianské Teplé. Celý úsek byl zprovozněn v roce 1889. Patřila k páteřním tratím, ale byla stavěna podle regulí pro výstavbu lokálních, což ji dnes částečně limituje, avšak nezmenšuje její význam pro regiony. Úsek trati z Brna do Trenčianské Teplé je označován jako Vlárská dráha podle řeky Vláry, jejímž údolím vedl závěrečný úsek. Data zprovoznění jsou uvedena v následující tabulce (Plaček, Futák, 2011).

Tab. 1: Zprovoznění jednotlivých úseků Vlárské dráhy

Datum zprovoznění	Úsek
1. dubna 1883	Kunovice – Uherský Brod
20. července 1884	Kyjov – Bzenec
4. června 1887	Bzenec – Kunovice
10. října 1887	Brno – Kyjov
28. října 1888	Uherský Brod – Trenčianská Teplá

Zdroj: Plaček, Futák (2011)

Zajímavostí je, že původně měla trať vést přes Koryčany a Chřiby přímo do Uherského Hradiště, pro náročnost stavby se ale nakonec od toho upustilo a bylo rozhodnuto o vedení podél jižního úpatí Chřibů přes Kyjov a Bzenec přímo do Uherského Ostrohu, takže stále měla minout Veselí nad Moravou. Ovšem při průzkumu kolem řeky Moravy bylo zjištěno, že vodní poměry

v záplavovém území na stanoveném úseku představují riziko pro trať, tudíž byl projekt upraven a bylo rozhodnuto o 2,5km delší trase přes Veselí nad Moravou (Plaček, Futák, 2011).

10. října 1887 byla dokončena rovněž lokální dráha Veselí nad Moravou – Strážnice – Sudoměřice – Rohatec, na kterou se u Sudoměřic napojila o několik let později uhelná dráha ze Skalice a Kútů (Plaček, Futák, 2011). V současné době v úseku Sudoměřice – Skalica pravidelný provoz chybí.

V oblasti SO ORP Uherský Brod byla postavena v roce 1905 místní dráha do lázeňského města Luhačovice, oddělující se od Vlárské dráhy ve stanici Újezdec u Luhačovic (Balhar, 1908).

V SO ORP Veselí nad Moravou se ovšem nachází ještě mladší trať. V roce 1927 byla dokončena železnice do Myjavy, která byla o dva roky později prodloužena až do Nového Města nad Váhom (Plaček, Futák, 2011). Trať byla stavěna jako důležitá spojnice České republiky se Slovenskem a měla být alternativou k ostatním, ne zcela vyhovujícím tratím. O jejím významu rovněž svědčila snaha o maximální vyhnutí se úrovnovým přejezdům. V této době byl také zdvojkolejněn úsek Vlárské dráhy směrem od Brna do Veselí nad Moravou, což souviselo s očekávaným vyšším provozem (Tomančák, 2010). Zbývající úseky zůstaly do dnešní doby jednokolejné. V této souvislosti spolu s výstavbou nové trati došlo i rozšíření nádraží ve Veselí nad Moravou a po 20 letech jednání i k výstavbě nové nádražní budovy, dokončené v roce 1950. V témže roce rovněž došlo před vlakovým nádražím také k výstavbě autobusového nádraží. V tomto roce už bylo Veselí nad Moravou spojeno se všemi městy v okrese a jezdily zde i dálkové linky. Úplně první linka do Tasova vyjela v roce 1945 (Plaček, Futák, 2011). V oblasti SO ORP Uherský Brod je vývoj autobusové dopravy podobný. Místní autobusový dopravce ČSAD byl založen v roce 1949 (Kuchtová, 1999).

Dne 14. prosince 2008 se Veselsko stalo součástí Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). Tento systém zahrnuje dopravu na celém území kraje s mírnými přesahy a to regionální autobusy, osobní a spěšné vlaky a také většinu rychlíků. Také obsahuje městskou hromadnou dopravu ve všech městech kraje. Díky IDS JMK je možno cestovat i přestupovat mezi těmito spoji s jedinou jízdenkou. Se spuštěním rovněž došlo k zavedení pravidelné taktové dopravy v průběhu celého dne, garanci přestupů a novému uspořádání linek, které už bylo značně chaotické. Integrace probíhala postupně, k zaintegrování posledního chybějícího území kraje došlo 1. července 2010 (Kordis JMK, a. s., [b. r.] c). V současné době stále dochází k rozšiřování IDS JMK, ale pouze v menších oblastech za hranicemi krajského území (Kordis JMK, a. s., [b. r.]a).

Jedním z mnoha impulzů vzniku IDS JMK bylo i chaotické vedení autobusových linek a rozdílné financování. Po roce 1989 se ukázalo jako velký problém souběžné vedení autobusových linek

s vlakovými a také změny ve financování, kdy se o financování autobusových linek staraly okresy a kraje. Problémem bylo také škrtnání mnoha spojů a naopak v některých případech odjezd v téměř stejných časech. Další negativum byla absence návazností autobusů na vlak i mezi autobusy samotnými. Navíc docházelo k neustálému poklesu cestujících. Proto došlo k založení společnosti KORDIS JMK (dne 20. 9. 2002), která dostala na starost připravit systém integrované dopravy (Čuma, 2014).

V současné době je v IDS JMK zahrnuto 320 linek, z toho 24 vlakových a 194 regionálních autobusových. Zbýlý počet linek připadá na MHD ve městech, z nichž samozřejmě většina náleží Brnu (Kordis JMK, a. s., [b. r.] c).

Na území SO ORP Uherský Brod se integrovaný dopravní systém nenachází a podle dokumentu Plán dopravní obslužnosti území - Zlínský kraj na léta 2012 – 2016 se s komplexním IDS minimálně do konce roku 2016 ve Zlínském kraji ani nepočítá. Dokument se odvolává na vysokou finanční náročnost. Avšak i ve Zlínském kraji byl založen koordinátor dopravy pod názvem Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o. Společnost byla založena dne 21. 12. 2005 (Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s. r. o., 2011).

V současné době na územích obou SO ORP probíhají rekonstrukce a výstavby nových intermodálních přestupních terminálů mezi autobusovou a železniční dopravou. Lze zmínit například rekonstrukci autobusového nádraží ve Veselí nad Moravou v roce 2007 (Město Veselí nad Moravou, 2014) a pozdější prodloužení podchodu až před nádražní budovu. V Uherském Brodě je to přemístění autobusového nádraží před budovu vlakového nádraží a rekonstrukci i samotné železniční stanice, kde bylo v říjnu dokončeno nové nástupiště. Dokončení rekonstrukce zbylé části stanice je plánováno na rok 2016 (Správa železniční a dopravní cesty, 2014). Město Veselí nad Moravou momentálně jedná o zřízení nové železniční zastávky v místní části Milokošů.

4 Charakteristika sledovaných území

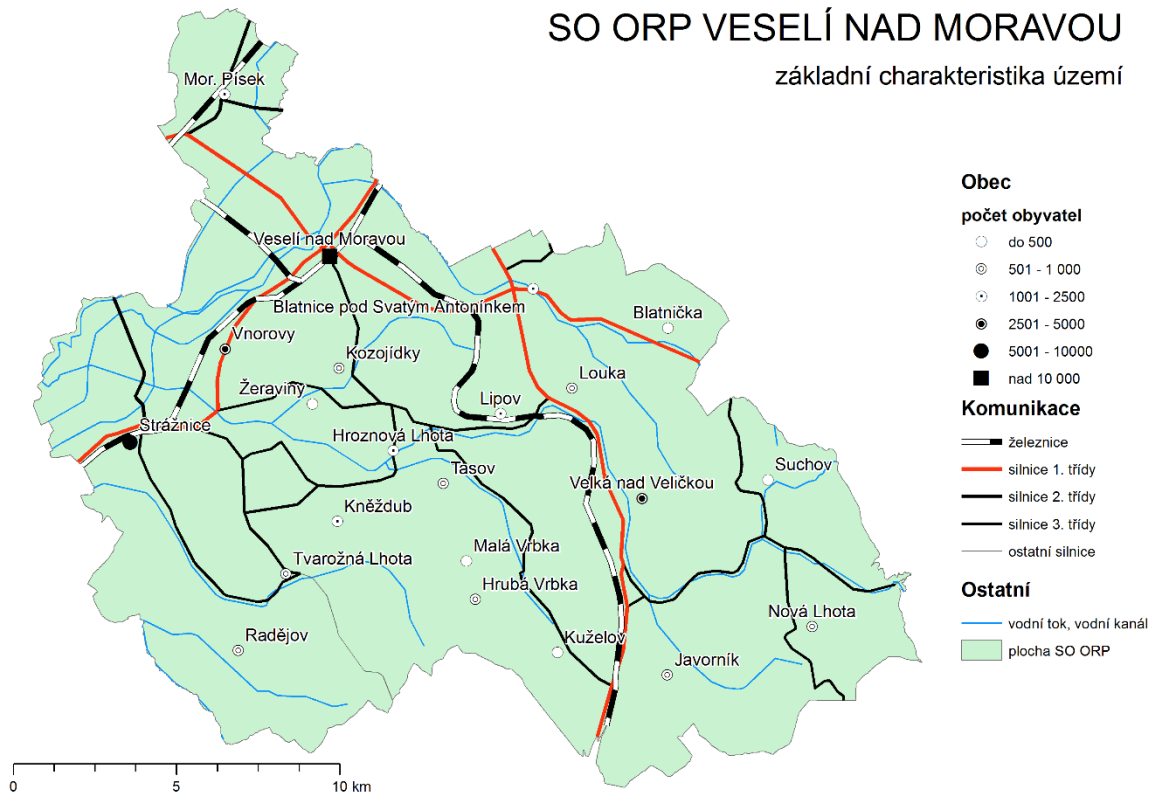
SO ORP Veselí nad Moravou se nachází na ve východní části Jihomoravského kraje. Hlavní osa osídlení v SO ORP vede podél silnice I/55 a železničních tratí 340 a 343 v Dolmoravském úvalu. Zahrnuje obce Veselí nad Moravou (11 357¹), Vnorovy (3030) a Strážnice (5 673). Dále můžeme vysledovat mírně větší počet obyvatel podél tratě 343 ve směru z Veselí nad Moravou do Velké nad Veličkou a Nového Města nad Váhom, kde je největším sídlem oblasti Velká nad Veličkou (2 919). Mezi větší sídla ještě patří Moravský Písek (2 131), jež se nachází severovýchodně od Veselí nad Moravou. V jižní a jihovýchodní části SO ORP se nachází CHKO Bílé Karpaty a pohoří stejného názvu. Rovněž zde probíhá státní hranice se Slovenskem. Oblast Bílých Karpat je zejména typická svými známými lučními porosty, naopak v Dolnomoravském úvalu převažuje zemědělství. Celkový počet obyvatel k 31. 12. 2014 je 38 645 (ČSÚ, 2014d).

Z hlediska center dojížděky je oblast velmi roztržštěná. Roztržštěnost je způsobena absencí dominantního zaměstnavatele v oblasti kvůli rozpadu Železáren ve Veselí nad Moravou. Z hlediska školství je významnější Strážnice, kde se nachází i gymnázium. Na základě dat regionalizace dojížděky ČSÚ (2014e) můžeme rozlišit tři regiony. Veselí nad Moravou se spádovými obcemi Vnorovy, Žeraviny, Hroznová Lhota, Tasov, Lipov, Blatnice pod Svatým Antonínkem, Blatnička a Suchov. Další region je Strážnice s obcemi Kněždub, Tvarožná Lhota, Radějov a také Petrovem u Strážnice, nacházející se za hranicemi SO ORP jihozápadně od Strážnice. Posledním významným regionem je Velká nad Veličkou, kde je významným zaměstnavatelem Kordárna. Mezi její spádovou oblast patří Nová Lhota, Javorník a Kuželov. Obec Moravský Písek spadá již do regionu Bzence, nacházející se v sousedním SO ORP. Obec Louka, Hrubá a Malá Vrbka se nacházejí na pomezí oblastí dojížděky a nelze je jednoznačně zařadit.

¹ Číslo v závorkách značí počet obyvatel k 31. 12. 2013 na základě dat ČSÚ (2014a)

SO ORP VESELÍ NAD MORAVOU

základní charakteristika území



Obr. 1: Základní mapová charakteristika území SO ORP Veselí nad Moravou

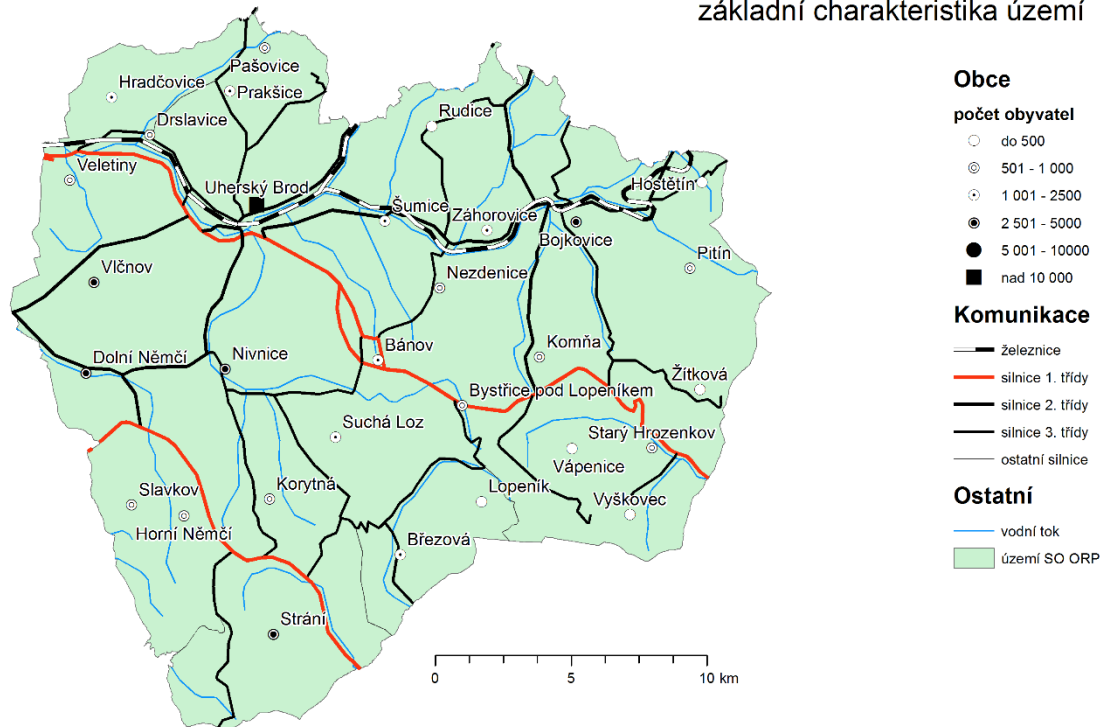
Zdroj: vlastní zpracování, mapový podklad ArcČR 500

SO ORP Uherský Brod se nachází v jihovýchodní části Zlínského kraje. Lze zde rovněž vysledovat určitou koncentraci obyvatel v údolí řeky Olšavy a podél Vlárské dráhy, dnes železniční trati 341. Nachází se zde významnější obce a města, mezi něž například patří Uherský Brod (16 720²), Šumice (1 689), Záhrovice (1 098) a Bojkovice (4 464). Narozdíl od SO ORP Veselí nad Moravou se jihovýchodně od Uherského Brodu nachází skupina větších obcí, které nejsou vázány na žádnou významnou komunikaci ani říční údolí. Jedná se o obce Vlčnov (3 022), Dolní Němčí (3 007) a Nivnice (3 335). Zcela atypická je obec Strání (3 604), nacházející se na jihu SO ORP, blízko hranic se Slovenskem v CHKO Bílé Karpaty. Jedná se o největší obec v oblasti. CHKO Bílé Karpaty se nachází v jižní a jihovýchodní polovině území SO ORP. Podél jihovýchodu také probíhá hranice se Slovenskem. Celkový počet obyvatel k 31. 12. 2013 činil 52 822 (ČSÚ, 2014d), což je přibližně o 14 tisíc více než v případě SO ORP Veselí nad Moravou.

² V závorkách jsou uvedeny počty obyvatel k 31. 12. 2013 na základě dat ČSÚ (2014b)

V oblasti dojížděky je zde dominantní Uherský Brod, jehož region zahrnuje většinu obcí v SO ORP. Dalším regionem jsou Bojkovice, do kterého patří Komňa, Žitková, Pitín a Hostětín. Obec Vyškovec leží na pomezí a nepatří ani do jednoho z nich. (ČSÚ, 2014e)

SO ORP UHERSKÝ BROD základní charakteristika území



Obr. 2: Základní mapová charakteristika území SO ORP Uherský Brod

Zdroj: vlastní zpracování, mapový podklad ArcČR 500

5 Srovnání dopravní obslužnosti

5.1 Standardy dopravní obslužnosti

5.1.1 Standardy četnosti spojů

Každý z krajů má zpracovaný Plán dopravní obslužnosti pro období 2012 – 2016. Nejinak je tomu i v případě krajů Jihomoravského a Zlínského, na jejichž území se sledovaná SO ORP nachází. Zatímco Jihomoravský kraj tento plán průběžně aktualizuje (dnes již má třetí aktualizaci), Zlínský kraj má pouze jednu verzi. V těchto plánech jsou také stanoveny standardy dopravní obslužnosti, týkající se různých parametrů ve veřejné dopravě.

Jedním ze sledovaných standardů je četnost spojů do obce. V Jihomoravském kraji je základní četnost definována takto: 6 párů spojů do obce v pracovní den a 3 páry ve dnech pracovního volna a pracovního klidu, pokud bude splněna jejich účelnost. Tyto standardy byly naplněny v roce 2010. V případě obsluhy místních částí si toto zajišťují obce v rámci MHD (Kordis JMK, a. s. a Odbor rozvoje dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje, 2015). V SO ORP Veselí nad Moravou se žádné město s MHD nenachází. Při vyšším množství cestujících byly vytvořeny tzv. vyšší standardy četnosti spojů, které můžeme vidět v následující tabulce.

Tab. 2: Vyšší standardy spojů v JMK

Počet cestujících v jednom směru za pracovní den	Interval v pracovní den	Interval v sobotu a neděli
Více než 250	120 min	nedefinován
Více než 500	60 min	120 min

Zdroj: Kordis JMK, a.s. a Odbor rozvoje dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje (2015)

Ve všech případech se jedná o časové rozmezí cca 6 – 18 hodin. Ovšem v linkách jsou zohledněny i místní charakteristiky, jako je např. nárazová frekvence při cestě do škol nebo požadavek obcí na změnu času některého ze spojů. V tomto případě se interval může lišit (Kordis JMK, a. s. a Odbor rozvoje dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje, 2015).

Vyšší standardy spojů jsou i v železniční dopravě. Můžeme je vidět v následující tabulce. Opět jsou zohledněny i místní charakteristiky, navíc je druhý a třetí standard naplňován dle finančních možností kraje a kapacity dopravní cesty (Kordis JMK, a.s. a Odbor rozvoje dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje, 2015). Údaje jsou zaznačeny v následující tabulce.

Tab. 3: Vyšší standardy spojů v železniční dopravě v JMK

Počet cestujících v jednom směru za pracovní den	Interval ve špičce	Interval v sedle
Více než 500	60 min	120 min
Více než 1 000	30 min	60 min
Více než 3 000	15 min	30 min

Zdroj: Kordis JMK, a.s. a Odbor rozvoje dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje (2015)

Naopak Zlínský kraj nemá definovány standardy podle počtu cestujících na lince, ale podle počtu obyvatel v obci. Základní charakteristiky jsou shrnuty v následující tabulce. Podrobnosti jsou upřesněny pod ní. V tomto případě se navíc do plnění standardů započítávají i komerční linky (Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s. r. o., [b. r.]).

Tab. 4: Standardy četnosti spojů ve Zlínském kraji

Standard	Počet obyvatel ³	Počet spojů v pracovní dny	Počet spojů o víkendech	Interval v pracovní dny (špička/mimo)	Interval o víkendech
C1	10 – 50	2	-	viz text	-
C2	50 – 1000	3	3	viz text	min. 4 h
C3	1000 - 5000	6	3	120 min/nedef.	min. 4 h
C4	více než 5000	nedef.	nedef.	60 min/120 min	120 min

Zdroj: Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s. r. o. ([b. r.])

Ve standardu C1 by měly být časy spojů přizpůsobeny časům příjezdu a odjezdu do školy, případně na ranní a z odpolední směny. Ve standardu C2 opět odpovídající příjezdům na ranní a odpolední směny. U standardu C3 se jedná o návoz na každou a z každé směny a také odpolední návrat studentů. U obcí s pověřeným obecním úřadem by měly být spoje směřovány zejména do obcí s rozšířenou působností. V případě C4 je směřování spojů podobné a navíc směřování spojů z obce s rozšířenou působností směrem ke krajskému městu. Dále jsou ještě definovány dvě zvláštní kategorie. C5 z okresního ve směru do krajského, kde by měl být interval 60 min ve špičce a v ostatní časy mimo špičku 120 min. C6 se týká obsluhy čistě průmyslové zóny, kdy je

³ Překrývající se intervaly jsou zveřejněny ve zdrojovém dokumentu

zajištěn pouze návoz a odvoz ze směn směrem k obci s pověřeným obecním úřadem (Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s. r. o., [b. r.]).

Vzhledem k tomu, že každý kraj určuje intenzitu spojů podle rozdílného parametru, je srovnání problematické. Ovšem i přesto si lze všimnout, že Jihomoravský kraj má vyšší standardy než Zlínský. Teprve obce ve Zlínském kraji v rozmezí obyvatel 1000 – 5000 mají zaručenou stejnou intenzitu spojů jako je základní intenzita kraje Jihomoravského. Ovšem není zde dovětek o účelnosti spojů, jako v případě Jihomoravského kraje. Účelností je s největší pravděpodobností myšleno, že linka musí mít aspoň minimální frekvenci cestujících.

5.1.2 Ostatní standardy

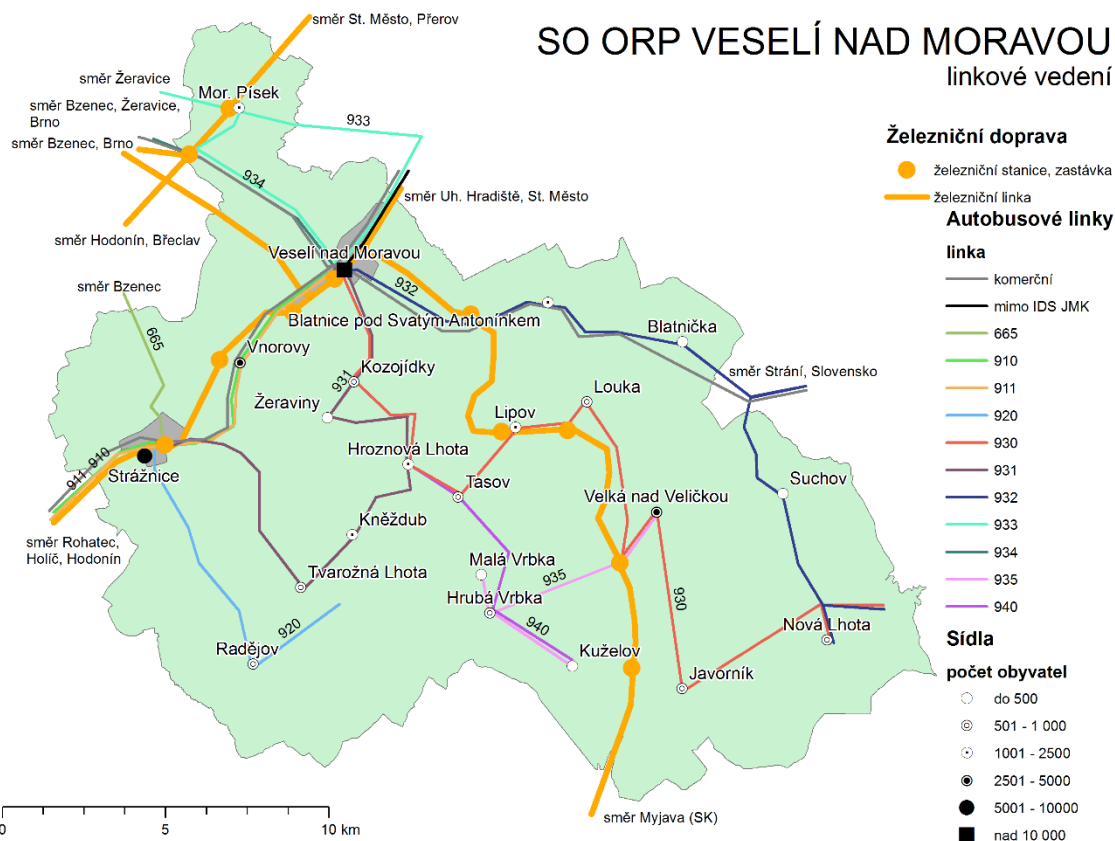
Oba kraje se podle svých Plánů dopravní obslužnosti snaží o maximální návaznost. U Zlínského kraje se jedná o maximální délku přestupu 10 min, Jihomoravský se také snaží tuto dobu v maximální možné míře dodržet a to zejména v silných relacích. Jízdní řády Jihomoravského kraje jsou založeny na taktové dopravě (Kordis JMK, a.s. a Odbor rozvoje dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje, 2015 a Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s. r. o., [b. r.]).

Mezi další standardy patří i dostupnost zastávek. V Jihomoravském kraji se jedná zpravidla o 2 km docházkové vzdálenosti s přihlédnutím k místním podmínkám (Kordis JMK, a.s. a Odbor rozvoje dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje, 2015). Zlínský kraj má tuto vzdálenost odstupňovanou podle počtu obyvatel v obci. U obcí s 10 – 500 obyvateli se jedná o 3 km, s 500 – 5 000 obyvateli 2 km a s více než 5 000 obyvateli je to 1 km. Ovšem u Zlínského kraje je brána v potaz vzdušná vzdálenost (Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s. r. o., [b. r.]), proto lze říct, že v průměru má Jihomoravský kraj vyšší standardy.

5.2 Linkové vedení

Linka neboli dopravní komunikační linka je obvykle podle Brinkeho (1999) „*dopravní (komunikační) spojení, které se uskutečňuje konkrétním dopravním prostředkem (druhem spojení) mezi dvěma či více místy, v jednom či obou směrech, pravidelně, většinou podle stanoveného časového řádu, na existující dopravní cestě.*“ Dopravní cesta „*je pás terénu spojující dva koncové a bezpočet mezilehlých bodů, na kterých se uskutečňuje doprava.*“

Této definici odpovídá i linkové vedení spojů v našich SO ORP. Jedné se zde o vlakové a železniční linky.



Obr. 3: Linkové vedení spojů v SO ORP Veselí nad Moravou

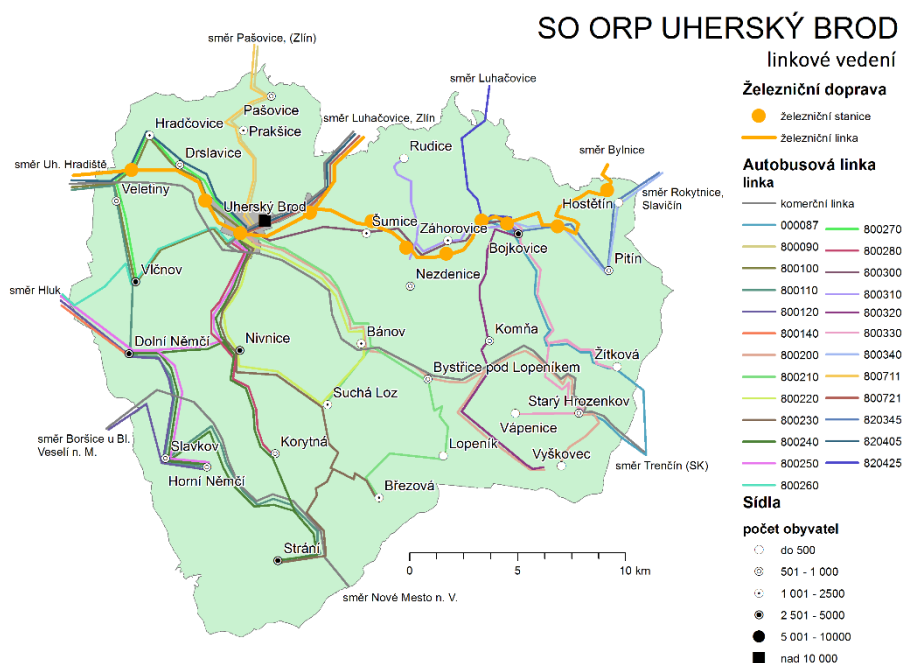
Zdroj: vlastní zpracování, Čuma (2014), mapový podklad ArcČR 500

V SO ORP Veselí nad Moravou se železniční trať pokrývají značnou část území. V severozápadní části prochází územím trať 330 Přerov – Břeclav. Přímo v Moravském Písku se nachází železniční zastávka. V místní části Kolonie je navíc železniční nádraží, ve kterém zastavují osobní vlaky v dvouhodinovém intervalu, zahuštěném ve špičce na hodinový, a také rychlíky linky R6 IDS JMK Olomouc – Břeclav – Brno jezdící ve dvouhodinovém taktu. Ze stanice dále odbočuje trať 342 do Bzence, kde se napojuje na trať 340 Brno – Staré Město u Uherského Hradiště. Trať 342 je pouze spojovací a jezdí po ní jednovozový osobní vlak v půlhodinovém a až hodinovém intervalu. Trať 340 prochází i přes Veselí nad Moravou. Po ní jezdí vlaky přibližně v hodinovém taktu, který je tvořen prokládáním spěšných a osobních vlaků. Ve špičce je v úseku Veselí nad Moravou – Kyjov takt zahuštěn dalšími vlaky na interval 60/30 minut. Veselím dále prochází i trať 343 Hodonín Vrbovce, po které jsou vlaky vedeny ve dvouhodinovém intervalu, ve špičce zahuštěném na hodinový. V úseku Strážnice – Veselí nad Moravou jsou v ranních hodinách ještě přidány další spoje.

Vedení autobusových linek je přehledné. Zbytečně se nepřekrývají, přes jednu obec jsou vedeny maximálně dvě průjezdné linky. Linky se zpravidla nedělí, výjimkou jsou linky 930 a 932, které se

dělí u Nové Lhoty. Ovšem část spojů určitých linek nemusí jet v celé trase. Je snaha linky ukončovat u železničních stanic, kde vzniká návaznost na páteřní vlakové spoje. K souběhu se železnicí dochází částečně u linky Lipov – Javorník. Ovšem v případě Javorníku je toto spíše záměrné, protože se zastávka nachází na kopci na samém konci obce. Významnější je souběh linky 911 spolu s železnicí. Linka 910 nemá příliš význam, jedná se jen o dva páry spojů za den. Omezení linky 911 se předpokládá po zbudování vlakových zastávek Vnorovy – Liděřovice a Strážnice – Skalická brána (Rotschein, 2011). K dalšímu souběhu také dochází ve směru z Veselí nad Moravou do Uherského Hradiště, kam vede linka nezaintegrovaná v IDS JMK. Ovšem tato linka je důležitá pro obyvatele místní části Milokošť, kde se nenachází železniční zastávka. Pro obec Blatnice pod svatým Antonínkem nemá železniční doprava téměř žádný význam z důvodu velké vzdálenosti železniční zastávky od okraje obce, která činí 1,4 km. K tomu je ke stanici umožněn přístup pouze po frekventované silnici, nevede sem chodník pro pěší.

Komerční linky nemají příliš velký význam. Jedná se o pár autobusů Veselí – Praha přes Hodonín, pár autobusů Veselí – Zlín (CHAPS, spol. s. r. o., Ministerstvo dopravy, 2015) a také spoje ze Slovenska přes Strání a Veselí do Brna, kde se také jedná o jednotky spojů denně (MAFRA, a. s., 2015).



Obr. 4: Linkové vedení spojů v SO ORP Uherský Brod

Zdroj: vlastní zpracování, CHAPS, spol. s. r. o., Ministerstvo dopravy (2015), MAFRA, a. s. (2015), mapový podklad ArcČR 500

V SO ORP Uherský Brod prochází železnice pouze severní polovinou území. Ve stanici Újezdec u Luhačovic odbočuje trať do Luhačovic. Všechny tyto tratě jsou vedeny v jízdním řádu pod číslem 341. Do Luhačovic jezdí ve dvouhodinovém taktu rychlíky, z nichž část je vedena až z Prahy nebo do Prahy. Dále jezdí v úseku Uherské Hradiště – Bojkovice osobní vlaky během pracovních dnů přibližně v hodinovém taktu, ve špičce prodlouženém až do Bylnice. O víkendu je takt dvouhodinový. V úseku Újezdec u Luhačovic – Luhačovice jezdí vlaky ve dvouhodinovém taktu, ve špičce zahuštěném na hodinový.

Vedení autobusových linek je narozdíl od SO ORP Veselí nad Moravou značně nepřehledné. Linek je zbytečně velké množství. Spoje neodjíždí ve stejných intervalech, které by šly snadno zapamatovat. Linky se velmi často větví a není přehledné jejich vedení. Navíc se stává, že do konečného úseku linky jsou vedeny pouze jednotky spojů nebo že dokonce na některých linkách nejede žádný spoj celou trasu. Zvláštností je vedení některých spojů na Bojkovicku pouze v sudé nebo liché týdny. Vysvětlení, že je tento stav přizpůsoben návozu na směnu v továrně tento jev zcela neobjasňuje. Ačkoliv například většina posledních večerních spojů jezdí pouze v sudé týdny, vyskytuje se i spoj jedoucí jen v liché. I v SO ORP Uherský Brod se vyskytují souběhy vlaků s autobusy. Ve směru z Uherského Brodu do Uherského Hradiště souběh nelze zrušit, protože je nutná obsluha obce Drslavice, která nemá železniční zastávku, ačkoliv leží u trati, a také obce Veletiny, z důvodu větší vzdálenosti od nejbližší železniční stanice a absenci chodníku pro pěší k ní vedoucí. V úseku Uherský Brod – Bojkovice je spojení postaveno na železniční dopravě a autobusových spojů zde jezdí minimum. Ve směru z Bojkovic do Pitína obsluhují autobusy místa odlehlejší od železnice. Problém je to, že pouze některé začínají u nádraží v Bojkovicích. Je důležité rovněž poznamenat, že ačkoliv to není zřejmé z mapy výše, obce Nezdenice a Pitín jsou kvalitně obslouženy železniční dopravou. Nejvíce problematický úsek souběhu autobusové a železniční dopravy je nejspíše úsek z Uherského Brodu směrem do Luhačovic (CHAPS, spol. s. r. o., Ministerstvo dopravy, 2015).

SO ORP Uherský Brod projíždí větší množství komerčních linek než SO ORP Veselí nad Moravou. Jihem území projíždí dálkové spoje, procházející i přes SO ORP Veselí nad Moravou, ze Slovenska přes Strání přes Brno. Větší množství spojů jezdí ze Slovenska přes Starý Hrozenkov směrem do Brna. Z Uherského Brodu jsou tyto spoje zahuštěny spoji přímo z Uherského Brodu nebo z Luhačovic (MAFRA, a. s.). Spoje směrem do a z Luhačovic, protažené případně dále tvoří další osu komerčních linek (CHAPS, spol. s. r. o., Ministerstvo dopravy, 2015). Je rovněž důležité poznamenat, že některé autobusy z Uherského Brodu směrem do Brna jsou objednávané Zlínským krajem (Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s. r. o., [b. r.]

Na rozdíl od Veselí nad Moravou je v Uherském Brodě i městská hromadná doprava. Ta není na obrázku č. 4 zaznačena.

5.3 Přestupní uzly

Pokud má být vedení spojů efektivní, nemůžou být všechny spoje přímé. V mnoha relacích to ani není možné. Je důležité, aby železniční doprava tvořila páteřní spojení. K navázení lidí k železnici slouží ve veřejné dopravě autobusy, ze kterých je umožněn v přestupních uzlech přestup do vlaků. V této kapitole si ukážeme přestupní uzly v obou SO ORP.

Podle Brinkeho (1999) je dopravní (komunikační) uzel „*takový dopravní (komunikační) bod, ve kterém se sbíhají nejméně tři komunikace (dopravní cesty).*“ Avšak sám Brinke (1999) přiznává, že v dopravní geografii má tento pojem širší význam. V našem případě si je nazýváme jako přestupní uzly. Jedná se o místa, kde se přestupuje mezi jednotlivými linkami, ať už železničními nebo autobusovými a také samozřejmě mezi oběma druhy linek navzájem.

V případě SO ORP Veselí nad Moravou jsou přestupní uzly zaznačeny i v Plánu dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje, což v případě kraje Zlínského není. Hlavní přestupní uzel v SO ORP Veselí nad Moravou je přímo ve Veselí nad Moravou v jeho intermodálním přestupním terminále. Nejdůležitější přestupy se uskutečňují každou celou lichou hodinu. Nejvýznamnější je zde vlaková linka spěšných vlaků R6 Brno – Staré Město u Uherského Hradiště/Bylnice, jezdící ve dvouhodinovém intervalu. Ve špičkách pracovních dnů jsou zde také vazby v sudé hodiny, kdy jsou zde páteřními spoji vlaky linky S6 Brno – Uherské Hradiště.

Mezi další přestupní uzly patří Strážnice s přestupními vazbami každou hodinu v půl, kde je zajištěna vazba mezi autobusy navzájem a vlaky s autobusy. Podobně jsou vyřešeny vazby i ve Velké nad Veličkou. Ve Strážnici jsou ovšem i další vazby v celou hodinu od spojů linek 911 a 910, které se zde setkávají z obou směrů. V Hroznové Lhotě jsou vazby rovněž každou hodinu v půl, ale pohledem do jízdních řádů lze zjistit, že některé vazby jsou i v celou hodinu (Kordis JMK, a. s., 2015). Je rovněž důležité upozornit, že přípojné vazby vzhledem k vedení linek zejména mimo špičku, se nemusí uskutečňovat každou hodinu. V Suchově (u Nové Lhoty) jsou pak vazby mezi jednotlivými spoji linek 930 a 932 (Kordis JMK, a. s., 2015). Další přestupní místo, které není v plánu dopravní obslužnosti zaznačeno, je u železniční stanice Moravský Písek. Zde jsou přípojné vazby zejména mezi vlaky a autobusy, ale vzhledem k odbočné trase do Bzence i mezi vlaky.

V SO ORP Uherský Brod je určení přestupních uzlů složitější vzhledem k množství linek. Některé jsou ale zcela jednoznačné. Ve stanici Újezdec u Luhačovic je se uskutečňují přestupy mezi vlakovými spoji, ve špičce až každou hodinu. Střetávají se zde vlaky ve směru od Uherského

Hradiště, Bojkovic a Újezdce u Luhačovic. Další přestupní uzel je u nádraží v Uherském Brodě, kde, jak již bylo zmiňováno, probíhá stavba nového intermodálního přestupního terminálu. Zde by měly být vazby mezi autobusy a vlaky. Problémem v Uherském Brodě je, že se osobní vlaky ve většině případů křižují v Újezdci Luhačovic. Z tohoto důvodu není možné zajištění ideálních přípojů mezi autobusy a vlaky v jednom směru. Mezi poslední přestupní uzel patří nádraží Bojkovice, kde by měly být přestupy mezi vlaky a autobusy. V Bojkovicích vlaky odjíždí přibližně každou 45. minutu v hodině ve směru do Uherského Hradiště a každou 15. minutu do Bylnice. Z tohoto důvodu není možná kvalitní přípojná vazba na oba směry. Dále je důležité zmínit stanici Nezdenice, kde je zajištěna vazba autobusy směrem do Rudic nebo Hradčovice, kde je umožněn přestup z autobusů od Vlčnova směrem do Uherského Hradiště a naopak (MAFRA, a. s., 2015).

I přes velké množství autobusových linek je obtížné najít mezi nimi přípojně vazby. Částečně může být tento fakt způsoben i snahou, aby každá obec měla přímé spojení do Uherského Brodu nebo Bojkovic. Na zastávce Komňa, Nový dvůr je možný přestup z linky 800200 z Uherského Brodu do Starého Hrozenkova na linku 800320 z Bojkovic směrem na Vyškovec. Ovšem v opačném směru tyto vazby téměř nefungují. V Bánově na náměstí lze přestoupit z autobusů ze Suché Lozi na spoje do Uherského Brodu a zpět. Značné množství spojů však jede ze Suché Lozi až do Uherského Brodu a zpět. (MAFRA, a. s., 2015).

5.4 Tarif

V SO ORP Veselí nad Moravou platí na všech zaintegrovaných linkách tarif IDS JMK. Tento tarif je zónový. Jeho cena se odvíjí podle počtu zón a zároveň mají lístky také určitou časovou platnost. Čas není omezujícím faktorem a cestující vždy stihne bez problému přejet požadovanými zónami. Výjimku tvoří pouze jízdenka na neomezený počet zón, kde je omezující limit na tři hodiny. Ovšem je zde také možnost si koupit celodenní jízdenku ve dvou variantách (liší se cenou v závislosti na tom, jestli cestující projíždí přes Brno). Její výhodou je, že v nepracovní platí až pro dva dospělé a tři děti. Další jízdenkou je takzvaná univerzální jízdenka. Tato jízdenka obsahuje 24 políček, které si cestující postupně značí podle počtu projetých zón. Označují se všechny obyčejné jízdenky a rovněž i některé přenosné předplatní jízdenky, např. denní. Samozřejmostí jsou také předplatné kupóny přenosné i nepřenosné pro různé zóny časové úseky. Jízdenky lze rovněž nakupovat i přes mobilní telefon pomocí aplikace IDS JMK Poseidon. Nevýhodou v tarifu IDS JMK je to, že neexistuje jednorázová žákovská a studentská jízdenka. Studenti a žáci si musí koupit tudíž univerzální jízdenku nebo předplatní kupón. Většina jízdenek v IDS JMK je přestupních, takže cestující nemusí při přestupu vždy kupovat novou jízdenku (Kordis JMK, a. s., [b. r.]b).

Vedle tarifu IDS JMK také pořád platí možnost využívat tarifu Českých drah TR 10. Tento tarif se vyplatí jen na velmi krátké vzdálenosti. Na delší vzdálenosti je tarif IDS JMK dokonce výhodnější než jízdné IN25⁴. Je také možná kombinace tarifů IDS JMK a TR 10. V případě osobních a spěšných vlaků platí tarif IDS JMK do poslední stanice ležící v tarifu IDS JMK, v případě rychlíků do poslední stanice, kde tento vlak staví. Z těchto stanic musí mít cestující zakoupenou jízdenku ČD.

U nezaintegrovaných linek platí vždy tarif daného dopravce.

V případě SO ORP Uherský Brod je situace pro cestujícího vzhledem k absenci integrovaného tarifu složitější. Přestupní tarif se zde vyskytuje pouze na železnici a to díky tarifu ČD TR 10. V ostatních případech se jedná o nepřestupní tarif, a proto si cestující musí při každém nástupu do vozidla koupit nový lístek. Každý dopravce má svůj vlastní tarif. Ve Zlínském kraji rovněž dle Koordinátora veřejné dopravy Zlínského kraje (2012) funguje čipová karta, kterou vzájemně uznávají někteří autobusoví dopravci. Při jejím využívání má cestující určité slevy na jízdném. Je uznávána následujícími dopravci: ČSAD Vsetín a.s., ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s., KRODOS BUS a.s., Karel Housa - HOUSACAR a Kroměřížské technické služby, s.r.o. Bohužel, vzhledem k tomu, že tato karta neplatí na železnici, dochází k zvyhodňování autobusové dopravy oproti dopravě železniční.

5.5 Přestupní vazby

Vedle intenzity spoje jsou kvalitní vazby velmi důležité. Bez nich by mohla být intenzita spojů vysoká, ale počet cestujících by byl stále nízký. Vzhledem k rozdílné intenzitě spojů o víkendech a pracovních dnech se budou zkoumat obě varianty. Jako modelové dny byla zvolena středa 8. 4. 2015 a sobota 11. 4. 2015.

5.5.1 Pracovní dny

5.5.1.1 SO ORP Veselí nad Moravou

Je důležité si uvědomit, že v IDS JMK lze u většiny autobusů zahrnutých do IDS počítat s přestupní vazbou 0 minut, která je zaručena v jízdních řádech. V případě přestupů mezi vlakovou a autobusovou dopravou je nutno počítat s delší dobou, v závislosti na vzdálenosti autobusových a vlakových zastávek nebo nádraží, např. ve Veselí nad Moravou se může jednat přibližně o 3 minuty.

⁴ Jízdné IN25 znamená 25% slevu ze všech obyčejných jízdenek Českých drah. Podmínkou je vlastnictví InKarty ČD s aplikací IN25.

5.5.1.1.1 Přestupní uzel Veselí nad Moravou

Jak už v bylo zmiňováno v kapitole 5.3 Přestupní uzly, ve Veselí na Moravou dochází k hlavním přestupům každou lichou hodinu, kdy jsou zde hlavní osou spěšné vlaky v trase Brno – Staré Město u Uherského Hradiště a zpět⁵. Na ně se vážou všechny ostatní přípoje. Tyto vlaky jsou přibližně v každou sudou hodinu doplněny uzlem osobními vlaky, na které jsou ve špičkách vázány také přípoje. V ranních hodinách přibližně do 7:30 je toto pravidlo porušeno a vlaky, kromě směru do Brna, odjíždí až kolem patnácté minuty v hodině. U některých linek to může způsobit problémy, protože nelze využít dřívější spoj nebo jsou čekací doby příliš dlouhé. Ve velké části případů to ale nepředstavuje zásadní problém, protože velká část autobusů jezdí v půlhodinovém intervalu a jsou přidány i osobní vlaky do Brna. Mírně problematické se jeví přípoje na sedmou hodinu, kdy nejsou z některých směrů pohodlně zajištěny ani autobusy. Jedná se o přípoje na IC 560 Šohaj s odjezdem v 6:55 do Prahy a spěšný vlak v 7:01 do Brna. Tady jsou zohledněny spíše přípoje na místní vazby. Jedná zejména o linky 931 a 932. Spoj na Brno je zajištěn osobním vlakem s odjezdem v 6:25, ovšem na Prahu a Olomouc tato možnost není.

Během dne jsou vazby u většiny linek stabilní po celý den, případně se mohou lišit v jednotlivých částech dne. Pokud tomu tak je, můžeme se pokusit zdůvodnit příčinu.

Linky 910 a 911 můžeme považovat na území SO ORP Veselí nad Moravou za jednu linku, protože jejich trasa se zde téměř neliší⁶. Linky mají spíše doplňující charakter pro místní dopravu. Uvedeme si příklad na cestě z Veselí nad Moravou do okresního města Hodonín: autobusem linky 911 trvá cesta 59 min, zatímco osobním vlakem pouze 35 min. Větší význam má tato linka pouze v okrajových částech dne, zejména ve směru z Hodonína do Veselí nad Moravou. V tuto dobu totiž na této trase osobní vlaky již nejezdí. Vzhledem k příjezdu do Veselí v devatenáctou minutu každé hodiny má linka vazby pouze na místní dopravu. Jedná se o autobusy linek 930, 931, 932, 933 a 934 a také během větší části dne na autobusy do Uherského Hradiště. Dále má vazbu na osobní vlaky do Kyjova, jezdící v odpolední špičce ve dvouhodinovém intervalu. Na dálkové vlaky navazuje pouze špičkové spoje přijíždějící ve 49. minutě každou hodinu. Ve směru z Veselí nad Moravou je linka přípojem opět pro stejné linky.

Linka 930 kromě několika spojů ve špičce a večerního spoje ve 21:04, který nahrazuje nejedoucí vlak a zároveň navází zaměstnance na směnu v Kordárně, nemá ve Veselí přípoje na vlaky, ani není přípojem od vlaků. Přípoje na vlakové spoje a od vlakových spojů jsou zajištěny ve stanici Velká nad Veličkou. Vzhledem k její delší jízdní době není možné, aby byla zároveň přípojem i ve

⁵ Dva páry vlaků jedou z/do stanice Bylnice, resp. Bojkovice

⁶ Linka 910 vynechává pouze zastávku Veselí nad Moravou, Lány, sídl.

Veselí. Pro obce Kozojídky a Žeraviny jsou tudíž přípoje od vlaků a na vlaky zajištěny linkou 931. Zajímavostí ovšem je, že v čase od cca 16 h nejsou zajištěny přípoje na vlaky ve Veselí. Spoje jsou posuty z důvodu zajištění přípojů od linky 911 nebo vlakových spojů ve Strážnici. Zřejmě je předpoklad, že v odpolední době bude počet cestujících do Brna z těchto obcí zanedbatelný oproti cestujícím vracejícím se ze zaměstnání směrem z Hodonína.

Linka 932 má ve Veselí nad Moravou velmi kvalitní přípoje na vlaky i od nich. Problematický jsou pouze dva spoje, kdy jeden přijíždí v době odjezdu vlaku IC 560, jak již bylo zmiňováno. Ovšem problémem u tohoto vlaku jsou každoroční úpravy odjezdu. Další problémový spoj je ten, který přijíždí v 13:16 a není zajištěn přípoj na vlaky odjíždějící po třinácté hodině.

Spoje linky 933 mají ve Veselí přípojné vazby na vlakové spoje v případě dopoledních a jednoho odpoledního spoje. Zbylé odpolední nenavazují. V opačném směru jsou kvalitní přípoje záležitostí přibližně poloviny spojů.

Linka 934 přijíždí do Veselí větší část dne v 24. minutu v hodině, protože jejím úkolem je být přípojem od vlaků v Moravském Písku. V opačném směru je tato linka opět přípojem od vlaků v Moravském Písku.

Před 22:45 se do Veselí sjíždí poslední autobusové spoje z okolí. Jsou mezi nimi uskutečněny přestupy a odjíždí poslední spoje v tento den do okolních obcí. Přestup není bohužel zajištěn ve směru od Kyjova (Kordis JMK, a. s., 2015).

5.5.1.1.2 Přestupní uzel Strážnice

Ačkoliv je dle Plánu dopravní obslužnosti psáno, že dopravní uzel ve Strážnici je v každou hodinu v půl, není tomu zcela tak. Setkávají se zde i spoje linky 911 v celou hodinu. Ve Strážnici jsou zajištěny přípoje od vlaků linky S91 od Hodonína na autobusy linky 665 do Bzence a Kyjova a zpět. Bohužel v několika málo případech přípoje o několik málo minut nevychází. V tomto případě jsou nahrazeny autobusy linky 911. Od linek 911 se odvíjí vazby linky 920 do Radějova a Tvarožné Lhoty, která ve špičkách navazuje i na vlakové spoje. Na autobusy navazuje i linka 931, která ve večerních hodinách navazuje na vlaky od Hodonína. V opačném směru závisí přípoje linky 920 na čase, ve kterém přijede. Pokud přijede do uzlu před půl, je směrem na Veselí vlakový přípoj a na Hodonín autobusový. Kromě jednoho posilového spoje vždy má přípoje na Hodonín i Veselí nad Moravou. Příjezd před půl je výhodnější z hlediska možnosti dálkových přípojů ve Veselí nad Moravou i Hodoníně. Zřejmě proto je ten tento uzel takto označen. V sedlových časech je upřednostňován příjezd před celou hodinou z důvodu, že autobusové spoje v půl do Hodonína odjíždí pouze ve špičce. V případě, že by tomu bylo naopak, by ale docházelo k celodennímu souběhu vlaků a autobusů v úseku Veselí – Strážnice (Kordis JMK, a. s., 2015).

5.5.1.1.3 Přestupní uzel Velká nad Veličkou

U železniční stanice jsou zajištěny kvalitní vazby v každou hodinu v půl mezi vlaky linky S91 a autobusovými linkami 930 a 935. K tomu má navíc linka 935 na zastávce Velká nad Veličkou přípoje na linku 930 směrem do Veselí. Pouze opačným směrem přípoje zajištěny nejsou. V případě linky 930 ranní spoje nezajíždí k železniční stanici a přípoje na vlakové spoje jsou uskutečňovány až ve Veselí nad Moravou. V případě půlhodinového intervalu spojů v této době to není problémem a cestujícím ubude jeden přestup. U spoje před druhou hodinou je preferován návoz do Kordárny ve Velké nad Veličkou a proto nezajíždí k nádraží. V tomto případě je zajištěn přípoj z vlaků už ve Veselí nad Moravou. Bohužel jeden spoj ve směru do Nové Lhoty po druhé hodině odpoledne k nádraží, kde by mohl být přípojem, překvapivě nezajíždí. Celkově jsou ale vazby v tomto uzlu kvalitní (Kordis JMK, a. s., 2015).

5.5.1.1.4 Přestupní uzel Hroznová Lhota

V tomto přestupním uzlu jsou zajištěny vazby v celou hodinu mezi linkou 930 ve směru z Veselí nad Moravou a linkou 940 do Kuželova. Platí to i v opačném směru, kdy jsou zde navíc přípoje i na linku 931 ve směru do Veselí. Ve směru do Strážnice jsou přípoje zajištěny u ranních spojů, kdy je to možné díky půlhodinovému taktu linky 931. Ve směru ze Strážnice jsou tyto vazby rovněž zajištěny a také jsou zde přípoje na linku 930 do Nové Lhoty, zahuštěné odpoledne i na několik vazeb v půl. V ranních hodinách jsou zajištěny vazby z linky 930 od Nové Lhoty na linku 930 do Strážnice v půlhodinovém intervalu. Odpoledne se jedná o pouze o dva spoje. V odpolední špičce je situace prohozená (Kordis JMK, a. s., 2015).

5.5.1.1.5 Přestupní uzel Suchov

Zde je umožněn přestup mezi linkami 930 a 932, aby bylo možné se dopravit na zastávku Nová Lhota, Vápenky i zastávku Nová Lota, hor. zast. Podobně to funguje i v opačném směru (Kordis JMK, a. s., 2015).

5.5.1.1.6 Přestupní uzel Moravský Písek

U železniční stanice jsou uskutečňovány vazby mezi vlaky na trase Břeclav – Přerov a vlaky ze Bzence a zpět. Přípoje mezi vlaky jsou bezproblémové. Kromě toho jsou zde určité vazby linek 933 a 934 mezi vlaky a autobusy. Vzhledem k rozdílnému časovému vedení autobusových linek během dne je složité jednoznačné určení přípojů. Linka 934 je v některých případech i přípoj k vlakům, ale zejména se jedná o přípoj od vlaků a to zejména osobních směrem od Přerova. V opačném směru jsou zajištěny přípoje směrem na Přerov a u několika spojů i na Hodonín. Zároveň jsou tyto autobusy přípoji ve směru Veselí nad Moravou od rychlíků směrem z Olomouce a Břeclavi. Na linku 933 se vážou některé vlakové spoje zároveň je i jejich přípojem.

Vzhledem k různému vedení spojů během dne nejsou tyto vazby vždy pravidlem (Kordis JMK, a. s., 2015).

5.5.1.2 SO ORP Uherský Brod

5.5.1.2.1 Přestupní uzel Uherský Brod

V tomto uzlu by se měly uskutečňovat přestupy mezi vlaky a autobusy a autobusy navzájem. Ovšem realita je značně problematická. Vedení autobusových spojů je značně chaotické a přípoje se vyskytují spíše náhodou. Občas se poštěstí u některé linky i více přípojí za sebou, což je záhy vykompenzováno opačnou situací. Často se dokonce stává, že spoje si ujedou doslova o několik minut. Stejně jako v SO ORP Veselí nad Moravou velká část spojů není přípojem vlaku s odjezdem 4:55 do Uherského Hradiště. Zde se ale v několika případech jedná o situaci, kdy autobus přijede těsně po odjezdu vlaku. Problematický je i rozjezd posledních večerních spojů, kdy autobusy v několika směrech nevyčkají na vlak z Uherského Hradiště. V případě SO ORP Veselí nad Moravou toto není problém. V několika dalších případech má cestující na přestup pouhou minutu. Zajímavostí u autobusu ve 22:35 ve směru do Luhačovic je poznámka, že čeká na vlak maximálně 5 minut. V Jihomoravském kraji (SO ORP Veselí nad Moravou) nejsou problém u posledních spojů nadstandartní čekací doby pro případ mimořádné události, např. sněhové kalamity. Dalším problémem je nezajždění některých spojů k železniční stanici, což by se mělo vyřešit dostavbou intermodálního terminálu před nádražím. Navíc u několika spojů jsou zcela nesmyslné konečné, kdy autobusy nezajíždí ani na autobusové nádraží v Uherském Brodě. Jako příklad můžeme uvést, že spoj ve 4:07 směrem do Prakšic odjíždí až z Horního náměstí v Uherském Brodě a přitom by mohl být přípojem na nádraží (MAFRA, a. s., 2015, CHAPS, spol. s. r. o., Ministerstvo dopravy, 2015). Vhodnější by bylo přesunout křižování všech vlaků ze stanice Újezdec u Luhačovic do Uherského Brodu. Záleží ovšem na tom, zda by to bylo možné z hlediska konstrukce jízdního řádu na jednokolejné trati a zda by to nemělo dopad na ostatní přípojně vazby na železnici. Bohužel pro obrovské množství špatných nebo žádných přípojí se nedá najít žádné logické vysvětlení.

5.5.1.2.2 Přestupní uzel Bojkovice

V Bojkovicích se jeví přípojně vazby o trochu lépe. Částečně to může být způsobeno i tím, že v Bojkovicích ve většině případů nedochází ke křižování vlaků. Přibližně každou půlhodinu jede vlak jedním směrem, takže je větší pravděpodobnost, že vyjde přípoj. Přesto se zde v hojně míře vyskytují stejné problémy, jako jsou v Uherském Brodě, např. ujíždění přípojí o minuty, zbytečně dlouhé čekací doby a podobně. Zároveň je problémem u některých spojů nezajždění k železniční stanici. Pokud tento spoj jede přes zastávku Bojkovice, obchodní dům, není to takový problém, protože nedaleko se nachází železniční zastávka Bojkovice město. V ostatních případech to ale

problém může být. Poslední vlak z Uherského Brodu rovněž nemá žádné přípoje (MAFRA, a. s., 2015, CHAPS, spol. s. r. o., Ministerstvo dopravy, 2015). Jejich vhodnost je však otázkou, protože přípojný autobusy by musely vyjždět až kolem 23:00, což může být pro lidi pracující v Bojkovicích pozdě.

5.5.1.2.3 Ostatní přestupní uzly

Kromě uvedených hlavních přestupních uzlů existují i další přestupní místa. Jedním z nich jsou i Hradčovice, žel. st. Zde jsou přípoje ode všech autobusů ze směru od Vlčnova, zajišťující k železniční stanici na vlaky směrem do Uherského Hradiště. Výjimkou je poslední spoj. V opačném směru jsou přípoje horší, kvalitní přípoj mají pouze tři spoje (MAFRA, a. s., 2015, CHAPS, spol. s. r. o., Ministerstvo dopravy, 2015).

Dalším přestupním bodem jsou Nezdenice. Zde autobusy do Rudic kromě jednoho posilového spoje navazují na vlaky od Uherského Brodu. Na opačný směr je situace horší. Několik autobusů vůbec nezajíždí k železniční stanici a dokonce je zde případ příjezdu autobusu těsně po odjezdu vlaku (MAFRA, a. s., 2015, CHAPS, spol. s. r. o., Ministerstvo dopravy, 2015).

Na zastávce Komňa, Nový dvůr je možný přestup z linky 800200 z Uherského Brodu do Starého Hrozenkova na linku 800320 z Bojkovic směrem na Vyškovec. Tyto vazby fungují dobře. V opačném směru je to opět horší (MAFRA, a. s., 2015, CHAPS, spol. s. r. o., Ministerstvo dopravy, 2015).

Na náměstí v Bánově lze v některých případech uskutečnit přestup z autobusů z Uherského Brodu na autobusy do Suché Lozi. V tomto případě jsou přípoje zajištěny v obou směrech (MAFRA, a. s., 2015, CHAPS, spol. s. r. o., Ministerstvo dopravy, 2015).

Můžeme si tedy všimnout, že v malých přestupních uzlech fungují přípojný vazby lépe než ve velkých.

5.5.2 Sobota

5.5.2.1 SO ORP Veselí nad Moravou

Vzhledem k nižšímu počtu spojů je maximálně dbáno na přípojný vazby. Je snaha, aby maximální počet spojů měl návaznost i na dálkové a meziregionální spoje. Oproti pracovním dnům si můžeme všimnout několika prvků. Všechny spoje linky 933 mají návaznost na vlakové spoje i od nich ve Veselí nad Moravou. V případě spojů linky 934 návaznost ve Veselí není z důvodu návazností v jiných částech této linky. U linky 930 přes Hroznovou Lhotu a Velkou nad Veličkou si můžeme všimnout většího podílu přípojných vazeb na vlakové spoje ve Veselí nad Moravou na úkor Velké nad Veličkou. Zároveň většina spojů této linky zajíždí do obou částí Nové Lhoty,

z důvodu ukončení linky 932 již v Suchově⁷. Přípoje linky 935 ze směru od Kuželova ve Velké nad Veličkou na vlaky jsou v obou směrech mimo návazné spoje do a z Kordárny zachovány. Linka 931 z Veselí přes Hroznovou Lhotu do Strážnice má přípoj ve Veselí na osobní vlaky (uzel 5:00) a ve Strážnici uzel autobusů linky 911 nebo 910 (Veselí - Hodonín). V Hroznové Lhotě má přípoj pouze od směru Velká nad Veličkou, opačným směrem nikoliv. Díky tomuto řešení může cestující z obcí na této lince využít přestupu ve Strážnici i Veselí nad Moravou na meziregionální spoje. Uzel každou lichou hodinu ve Strážnici rovněž respektuje linka 920 Strážnice - Radějov (Kordis JMK, a. s., 2015).

5.5.2.2 SO ORP Uherský Brod

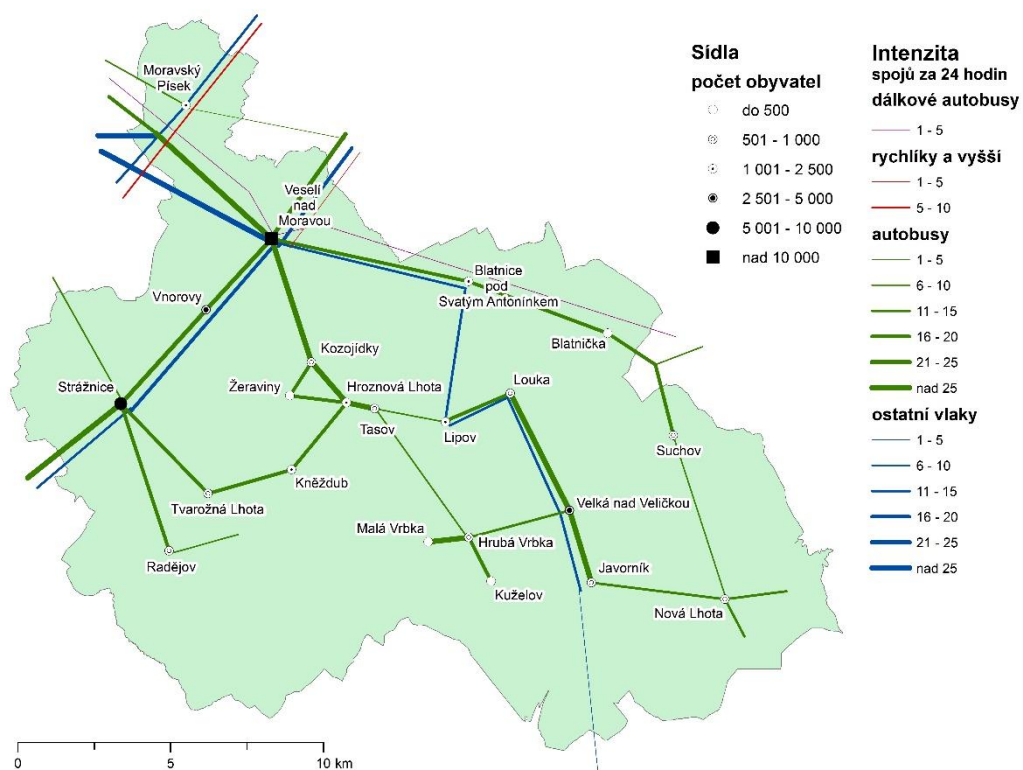
I v případě uzlu Uherský Brod si můžeme všimnout preference přípojů na dálkové spoje. V tomto případě se jedná o přípoje na rychlíky. Ovšem zde rozdělení nemá žádnou pravidelnost během dne. Bohužel i o víkendech se často vyskytuje problém s přípoji mezi autobusy a vlaky, kdy spoje těsně nenasazují. Rovněž v případě Bojkovic je situace ohledně přípojů špatná. Vyskytují se i případy, kdy odjede autobus z Bojkovic a nemá přípoj ani z jednoho směru. Situace ohledně přestupů ovlivňuje už tak špatné spojení obcí v okolí Bojkovic. V případě spojů v Nezdenicích ve směru do Rudic zůstává situace ohledně přestupů podobná jako v pracovní dny. Některé autobusové spoje mají vazby na vlaky od Bojkovic. V Hradčovicích se rovněž vyskytují problémy s návaznostmi autobusů na některé vlaky. Na zastávce Komňa, Nový dvůr jsou přípoje zachovány v obou směrech vyjma jednoho spoje na Vyškovec odpoledne, který nemá přípoj ve směru od Uherského Brodu. Přestupní uzel v Bánově v sobotu neexistuje, protože Suchá Loz má spojení s Uherským Brodem pomocí jiných linek, které pokračují až do Uherského Brodu (MAFRA, a. s., 2015, CHAPS, spol. s. r. o., Ministerstvo dopravy, 2015).

⁷ V cyklistické sezoně od 18. 4. do 28. 9. 2015 spoje zajíždí až na zastávku Nová Lhota, horní zast. a ve spoji je zavedena rozšířená přeprava kol. Jejich nakládka a vykládka je povolena v několika zastávkách.

5.6 Intenzita a rozložení spojů

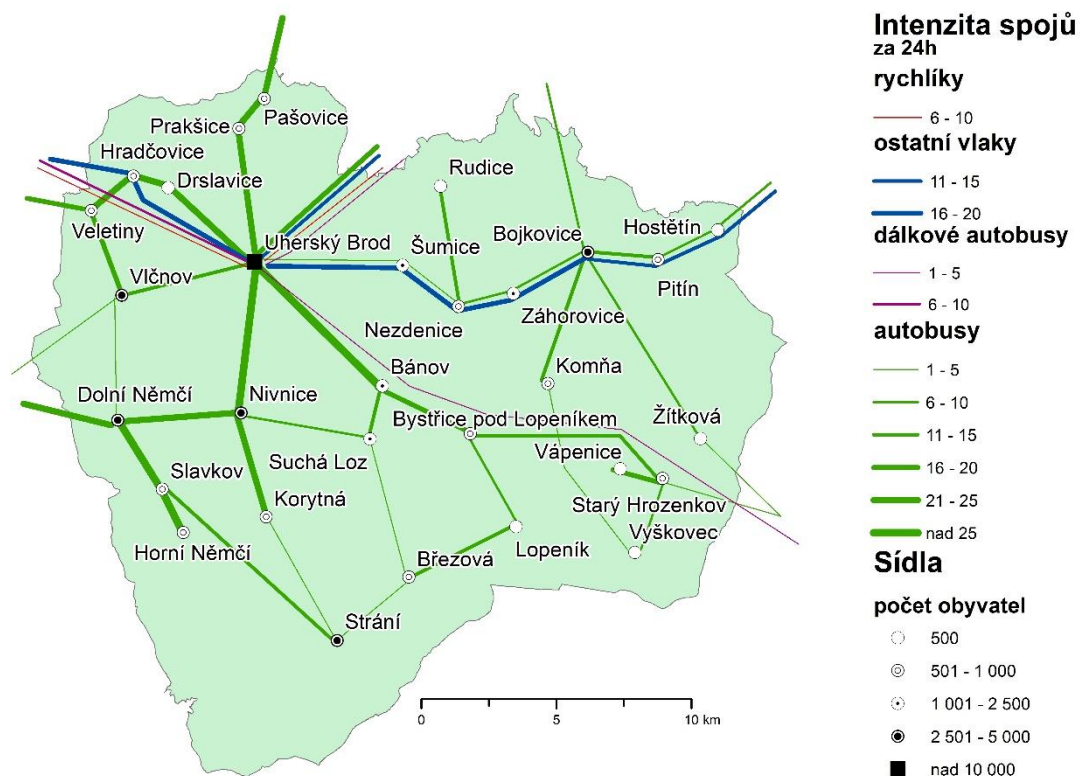
V této kapitole si porovnáme intenzitu spojů v jednotlivých úsecích. Počty spojů za den budou znázorněny na následujících obrázcích. V určitých případech mohou být do intenzity počítány i spoje s přestupem, pokud na sebe navazují.

5.6.1 Pracovní dny



Obr. 9: Intenzita spojů v SO ORP Veselí nad Moravou v pracovní dny za 24 hodin v jednom směru

Zdroj: vlastní zpracování, MAFRA a. s., mapový podklad ArcČR 500



Obr. 10: Intenzita spojů v SO ORP Uherský Brod v pracovní dny za 24 hodin v jednom směru

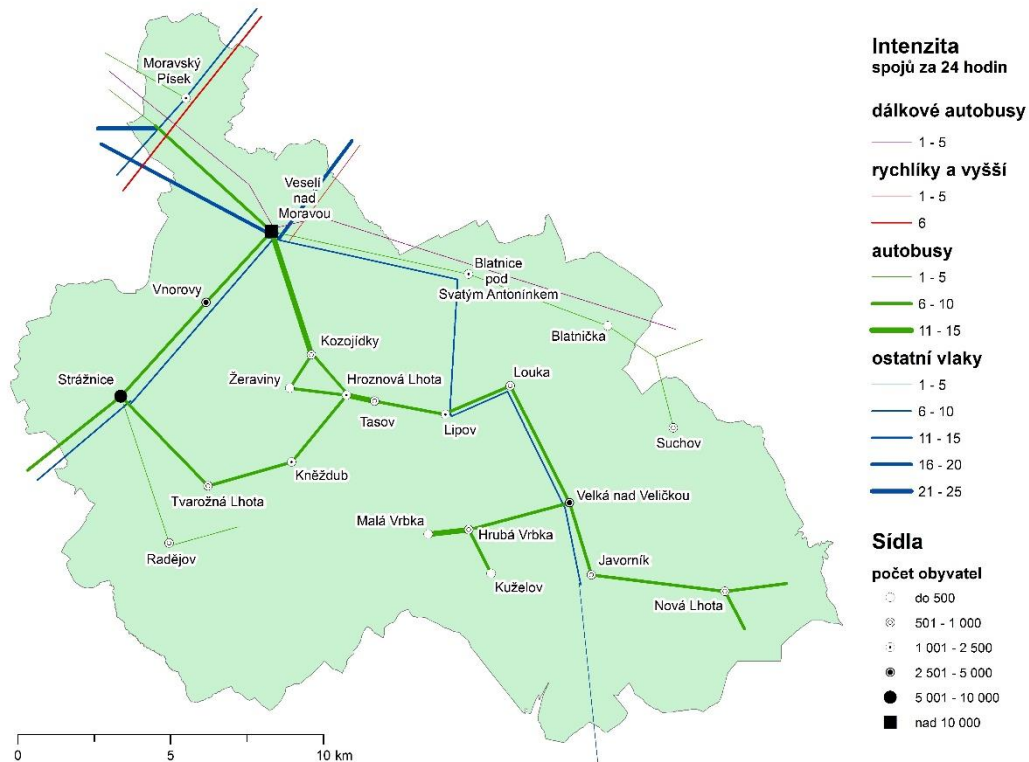
Zdroj: vlastní zpracování, MAFRA a. s., mapový podklad ArcČR 500

Při pohledu na výše znázorněnou intenzitu spojů můžeme konstatovat, že SO ORP Veselí nad Moravou má vyšší intenzitu spojů, ať se týká dojíždky do center nebo spojovacích linek. Rovněž rozložení spojů je velmi dobré. Spoje jezdí přes den v drtivé většině případů v pravidelných intervalech, které jsou ve špičce dále zahuštěny, většinou na hodinový interval, v některých případech i na půlhodinový. V SO ORP Uherský Brod je situace podobná, avšak spoje zde bohužel většinou nejezdí v pravidelných intervalech. Vzhledem k nižšímu množství spojů jsou i větší časové mezery v dopoledním sedle a ve špičce se jedná spíše o intenzitu spojů každou hodinu. Ve východní části můžeme sledovat celkově nižší intenzitu spojů, podobně jako v SO ORP Veselí nad Moravou, kde ale spojů jezdí více. Proto v tomto případě, což se týká hlavně Bojkovicka, je snaha pokrýt spoji alespoň nejvytíženější časy. Problematické jsou v případě SO ORP Uherský Brod souběhy autobusových spojů v částech různých linek v mimošpičkových časech. Vhodnější by bylo spíše jejich proložení nebo vytvoření přestupu (MAFRA a. s., CHAPS, spol. s. r. o., Ministerstvo dopravy, 2015).

V případě vlakových spojů je situace samozřejmě lepší. V nejdůležitějších úsecích (Brno - Veselí nad Moravou - Uherské Hradiště a Bojkovice - Uherské Hradiště) jezdí v obou případech spoje pravidelně každou hodinu, v ostatních případech ve dvouhodinovém intervalu zahuštěném na

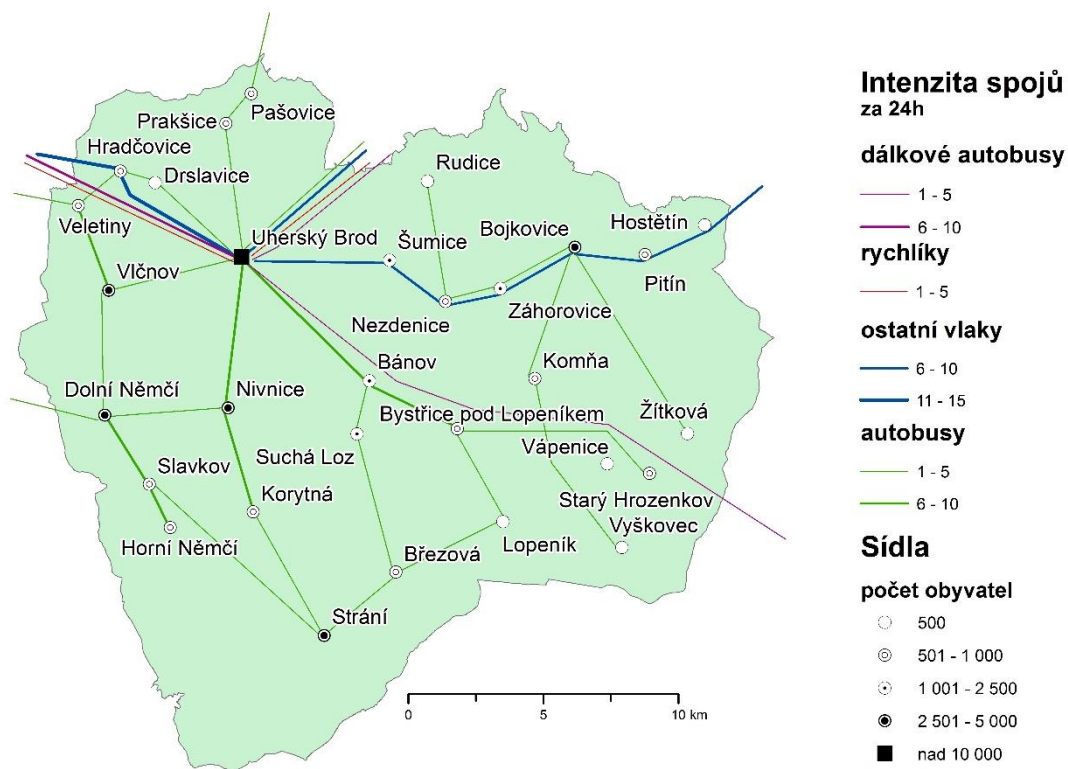
hodinový ve špičce, což se týká ostatních vlakových linek v SO ORP Veselí nad Moravou. V některých případech jsou ve špičce doplněny další spoje. Také je ještě důležité zmínit rychlíky Luhačovice – Praha jezdící přes Uherský Brod ve dvouhodinovém intervalu a doplňující spoje z Veselí nad Moravou do Kyjova (MAFRA a. s., CHAPS, spol. s. r. o., Ministerstvo dopravy, 2015).

5.6.2 Sobota



Obr. 11: Intenzita spojů v SO ORP Veselí nad Moravou v sobotu za 24 hodin v jednom směru

Zdroj: vlastní zpracování, MAFRA a. s., mapový podklad Arc ČR 500



Obr. 12: Intenzita spojů v SO ORP Uherský Brod v sobotu za 24 hodin v jednom směru

Zdroj: vlastní zpracování, MAFRA a. s., mapový podklad ArcČR 500

V sobotu můžeme vidět výraznější rozdíly intenzity spojení. Zatímco v nejvytíženějších úsecích je situace podobná, v okrajových oblastech jsou výrazné rozdíly ve prospěch SO ORP Veselí nad Moravou, kde je nejnižší intenzita 4 spoje za den. V případě rozložení spojů je na tom rovněž lépe SO ORP Veselí nad Moravou, kde jezdí spoje v pravidelných intervalech. V případě SO ORP Uherský Brod se vyskytují situace, kdy jedou spoje v určitém úseku v kratším rozmezí za sebou a poté dlouhé období nejede žádný spoj. Občas dochází i k souběhu dvou autobusových linek v části jejich trasy v naprosto stejném čase (MAFRA, a. s., 2015, CHAPS, spol. s. r. o., Ministerstvo dopravy, 2015).

U vlakových spojů v SO ORP Veselí nad Moravou jezdí spoje na trase Uherské Hradiště – Brno přibližně v hodinovém intervalu. Na ostatních tratích poté ve dvouhodinovém. V SO ORP Uherský Brod jezdí vlaky převážně ve dvouhodinovém. Dále jezdí ve dvouhodinovém intervalu přes Uherský Brod rychlíky směrem z Luhačovic do Uherského Brodu. Spoje ale nejsou v hodinovém prokladu, tento stav není možný z důvodu přípojů na tyto vlaky v jiných úsecích jejich trasy (MAFRA, a. s., 2015, CHAPS, spol. s. r. o., Ministerstvo dopravy, 2015).

5.7 První a poslední spoj

V této kapitole budou porovnány časy příjezdu prvních ranních spojů do hlavních center dojížděky v SO ORP a také odjezdy posledních spojů z nich.

Tab. 2: Příjezdy prvních a odjezdy posledních spojů ve Veselí nad Moravou v pracovní dny

Směr	Příjezd prvního spoje	Odjezd posledního spoje
Strážnice	4:49	22:49
Tasov – Hroznová Lhota	4:37	22:47
Nová Lhota	5:15	22:47
Javorník	5:10	22:47
Strážnice – Žeraviny	5:14	22:49
Suchov	5:06	22:49
Moravský Písek, Kolonie	5:07	22:46
Kuželov	5:14	19:03 (21:04 ⁸)
Uherské Hradiště	5:09	22:12

Zdroj: MAFRA, a. s. (2015)

Tab. 3: Příjezdy prvních a odjezdy posledních spojů ve Strážnici v pracovní dny

Směr	Příjezd prvního spoje	Odjezd posledního spoje
Hodonín	4:30	21:50
Radějov	4:24	23:10
Hroznová Lhota	4:54	23:22
Veselí nad Moravou	4:41	23:10
Bzenec-Přívov	5:18	16:41 (20:30 ⁹)

Zdroj: MAFRA, a. s. (2015)

Tab. 4: Příjezdy prvních a odjezdy posledních spojů ve Velké nad Veličkou v pracovní dny

Směr	Příjezd prvního spoje	Odjezd posledního spoje
Kuželov	5:30	22:18
Veselí nad Moravou	4:53	22:11
Nová Lhota	4:41	23:21

Zdroj: MAFRA, a. s. (2015)

⁸ zahrnuje čekání cca 30 min ve Velké nad Veličkou

⁹ spoj s přestupem v Rohatci

Tab. 5: Příjezdy prvních a odjezdy posledních spojů v Uherském Brodě v pracovní dny

Směr	Příjezd prvního spoje	Odjezd posledního spoje ¹⁰
Pašovice	5:00	22:20
Hradčovice – Veletiny	5:07	22:27
Vlčnov	5:00	22:25
Korytná	5:06	22:15
Dolní Němčí – Strání	4:59	22:30
Nivnice	4:26	22:30
Bánov – Suchá Loz	4:26	22:33
Starý Hrozenkov	5:05	22:33
Vyškovec	5:05	19:49
Březová – Lopeník	5:05	22:33
Vápenice	5:05	16:15
Bojkovice	3:52	22:35
Rudice	5:10	18:55 (22:35 S)
Luhačovice	4:53	22:35

Zdroj: MAFRA, a. s. (2015)

Tab. 6: Příjezdy prvních a odjezdy posledních spojů v Bojkovicích v pracovní dny

Směr	Příjezd prvního spoje	Odjezd posledního spoje ¹¹
Uherský Brod	5:40	21:26
Rudice	5:30	18:45 (22:28 S)
Komňa	5:22	22:22 L (18:43)
Žitková	5:21	19:17
Hostětín	4:36	22:05 (22:40 S)
Luhačovice, Kladná Žilín	5:09	17:16

Zdroj: MAFRA, a. s. (2015)

V případě srovnání center dojíždky Veselí nad Moravou a Uherský Brod jsou na tom tyto oblasti podobně a většina spojů z okolí přijíždí lehce po páté hodině ranní. Jen několik málo spojů přijíždí dříve a má tak přípoje na spoje, které je dovezou do vzdálenějších obcí mimo SO ORP tak, aby stihli ranní směnu. Je ovšem důležité poznamenat, že obce z východního okraje území SO ORP Uherský Brod v pásu od Strání přes Slavkov po Veletiny mají i přesto možnost cestovat do

¹⁰ S = sudé týdny

¹¹ S = sudé týdny, L = liché týdny

Uherského Hradiště s příjezdem krátce po páté hodině. Spojení totiž nevede přes Uherský Brod. Ovšem je zde jeden důležitý rozdíl. Zatímco Veselí nad Moravou má zajištěny spoje s příjezdem po páté hodině ranní z celého SO ORP, Uherský Brod nikoliv. Cestující z některých obcí na Bojkovicku nemají možnost dostat se na tento čas do Uherského Brodu. Do Bojkovic totiž ranní spoje přijíždí až kolem 5:30, což je vhodné pouze pro dojížďku na šestou hodinu do Bojkovic. V případě Strážnice přijíždí první spoje z okolních obcí už před pátou hodinou, což umožňuje přestupy na spoje do okolních měst, např. Hodonína. Výjimkou je směr ze Bzence-Přívozu, který má ovšem možnost i vlakového spojení ve směru do Hodonína i Uherského Hradiště. Rovněž do Velké nad Veličkou první spoje ze směru od Veselí i od Nové Lhoty přijíždí před pátou hodinou. Je zde ale i samozřejmě zabezpečen návoz do Kordárny. Pokud bychom shrnuli možnosti ranních spojů, v SO ORP Veselí nad Moravou jsou možnosti dojížďky vyváženější, než v SO ORP Uherský Brod, kde jsou mezi možnostmi spojení velké rozdíly (MAFRA, a. s., 2015).

Z hlediska večerních spojů je na tom SO ORP Veselí nad Moravou výrazně lépe. Jsou zde totiž zohledněny přípoje. Těsně před 22:45 do Veselí nad Moravou přijedou spoje z velké části okolních obcí a je mezi nimi umožněn přestup a po 22:45 se rozjíždí poslední spoje z Veselí do různých směrů. Výjimkou je pouze směr Uherské Hradiště a Kuželov. Bohužel v případě Uherského Brodu toto neplatí. Například ve 22:32 přijede vlak ze směru Uherské Hradiště, ale bohužel značná část spojů odjede těsně před příjezdem tohoto vlaku. V případě autobusu ze směru od Luhačovic, který přijede o dvě minuty dříve než vlak, není situace o mnoho lepší. Rovněž i zde se vyskytuje několik obcí, které nemají spojení po desáté hodině večerní. Do Vápenice odjíždí poslední spoj do obce příliš brzy, ale z nejbližší zastávky ve Starém Hrozenkově je to pouze 1,6km. Je ovšem nutné jít po neosvětlené, i když nepříliš frekventované silnici. V případě Strážnice je odjezd spojů směrem do Radějova a Hroznové Lhoty přizpůsoben příjezdům autobusů z Veselí nad Moravou a Hodonína, aby byl na ně zachován přípoj. Poslední autobus ze Strážnice do Hodonína byl zrušen na úkor prodloužení autobusu z Hodonína až do Veselí nad Moravou, proto poslední spoj na Hodonín odjíždí již ve 21:50. V případě Bzence-Přívozu se jedná o velmi malé sídlo, proto sem nezajíždí žádný spoj po desáté hodině večerní.

Potenciál Bojkovic by se dal částečně srovnat se Strážnicí. Ovšem v Bojkovicích jsou zohledněny pouze místní vazby a není brán ohled na vlak ze směru od Uherského Brodu, na který by spoje mohly navazovat. Zvláštní je ještě to, že většina posledních spojů jezdí pouze v sudé týdny a jeden v liché. Tento faktor má také vliv na proměnlivost času posledního spoje z Uherského Brodu do Rudic. V tabulce jsou zohledněny i spojení, které jezdí pravidelně každý týden. Celkově je poslední spojení do obcí na Bojkovicku velmi špatné a spoje odjíždí příliš brzy. Pokud se podíváme na poslední spoje v okolí Velké nad Veličkou, jsou přizpůsobeny konci směny

v Kordárně a v tabulce má ještě vliv poslední spoj z Veselí nad Moravou do Nové Lhoty. Pokud tedy shrneme poslední večerní spoje v SO ORP Veselí nad Moravou, je zde situace lepší nejenom z hlediska obsluhy více obcí, ale také díky kvalitním přípojům (MAFRA, a. s., 2015).

Tab. 2: Příjezdy prvních a odjezdy posledních spojů ve Veselí nad Moravou v sobotu

Směr	Příjezd prvního spoje	Odjezd posledního spoje
Strážnice	5:50	21:14
Tasov – Hroznová Lhota	4:36	23:09
Nová Lhota	6:46 ¹²	21:04 ¹³
Javorník	4:36	23:09
Strážnice – Žeraviny	5:44	20:19
Suchov	5:46	19:19
Moravský Písek, Kolonie	5:24	19:11
Kuželov	5:13 ¹⁴	21:04 ¹⁵
Uherské Hradiště	5:59	21:01

Zdroj: MAFRA, a. s. (2015)

Tab. 3: Příjezdy prvních a odjezdy posledních spojů ve Strážnici v sobotu

Směr	Příjezd prvního spoje	Odjezd posledního spoje
Hodonín	5:39	21:23
Radějov	4:54	19:00
Hroznová Lhota	6:54	19:07
Veselí nad Moravou	4:58	20:58
Bzenec-Přívov ¹⁶	8:43	19:20

Zdroj: MAFRA, a. s. (2015)

¹² Přestup ve Velké nad Veličkou, čekací doba 40 min

¹³ Přestup ve Velké nad Veličkou, čekací doba 40 min

¹⁴ Přestup ve Velké nad Veličkou, čekací doba 40 min

¹⁵ Přestup ve Velké nad Veličkou, čekací doba 40 min

¹⁶ z důvodu dlouhých čekacích dob při přestupech není spojení o víkendu příliš použitelné

Tab. 4: Příjezdy prvních a odjezdy posledních spojů ve Velké nad Veličkou v sobotu

Směr	Příjezd prvního spoje	Odjezd posledního spoje
Kuželov	5:32	22:18
Veselí nad Moravou	5:38	22:12
Nová Lhota	5:32	22:18

Zdroj: MAFRA, a. s. (2015)

Tab. 5: Příjezdy prvních a odjezdy posledních spojů v Uherském Brodě v sobotu

Směr	Příjezd prvního spoje	Odjezd posledního spoje
Pašovice	5:56	14:57
Veletiny	5:23	19:05
Hradčovice	5:23	21:45
Vlčnov	5:23	19:05
Korytná	5:56	19:49
Dolní Němčí	5:49	19:48
Strání – Nivnice	5:56	19:48
Bánov – Suchá Loz	5:29	19:49
Starý Hrozenkov	7:18	19:49
Vyškovec	9:03	13:02
Březová – Lopeník	5:29	19:49
Vápenice	nejede	nejede
Bojkovice	4:32	21:45
Rudice	6:02	16:55
Luhačovice	6:02	21:45

Zdroj: MAFRA, a. s. (2015)

Tab. 6: Příjezdy prvních a odjezdy posledních spojů v Bojkovicích v sobotu

Směr	Příjezd prvního spoje	Odjezd posledního spoje
Uherský Brod	6:34	21:24
Rudice	6:27	17:00
Komňa	5:20	17:40
Žitková	16:35	17:35
Hostětín	5:41	22:05
Luhačovice, Kladná Žilín	nejede	nejede

Zdroj: MAFRA, a. s. (2015)

V uzlu Veselí nad Moravou si můžeme všimnout, že většina prvních sobotních spojů přijíždí před šestou hodinou. Ve dvou případech dokonce už ve 4:36, kdy je zajištěn přípoj na první autobus ve směru Strážnice a Hodonín. Poslední spoje do některých směrů odjíždí už po devatenácté hodině, ale velká část odjíždí až po dvacáté první a autobus směrem do Javorníku odjíždí až po dvacáté třetí a tvoří přípoj na poslední vlak od Brna. V Uherském Brodě jsou do některých obcí spoje problematické, protože sem spoje odjíždí už velmi brzy odpoledne. Do obce Vápenice žádný spoj nezajíždí, avšak kvůli už zmiňované blízkosti Starého Hrozenkova to není zásadní nedostatek. Většina ostatních spojů odjíždí krátce po 19:45. Posledních několik spojů, tvořených vlaky odjíždí ve 21:45. Zde si můžeme všimnout rozdílu oproti Veselí nad Moravou, kde v tuto dobu a ani později už neodjíždí žádný vlakový spoj a kromě směru na Hroznovou Lhotu a Javorník ani autobusový (MAFRA, a. s., 2015).

V uzlu Strážnice je spojení z některých směrů velmi časně a je přizpůsobeno návaznosti na první spoj směrem na Hodonín. V případě Bzence-Přívozu je nutno do této obce cestovat oklikou vlakovými spoji s dlouhými čekacími dobami při přestupech. Avšak Bzenec-Přívoz, ležící již mimo SO ORP Veselí nad Moravou není příliš významný a má velmi nízký počet obyvatel. Poslední spoje do okolních obcí odjíždí těsně kolem sedmé hodiny, kromě směrů na Hodonín a Veselí nad Moravou, které jsou zajištěny vlakovými spoji. V případě Velké nad Veličkou lze vidět přizpůsobení spojů pracovním směnám v Kordárně, což je i příčina dlouhých přestupních dob u prvních a posledních spojů procházejících přes Velkou. V případě Bojkovic je rovněž proměnlivá doba prvních ranních příjezdů z různých směrů, která se většinou pohybuje v širším rozsahu kolem šesté hodiny ranní. Poslední autobusové spoje do okolních obcí odjíždí již po páté hodině. Vlakové odjíždí mnohem později. Velmi špatná situace je u obce Žitková, kde je rozmezí mezi příjezdem prvního a odjezdem posledního spoje pouze hodina. Daleko hůř je na tom směr

Luhačovice, kam nejedou v sobotu žádné spoje, a není možnost se do sídel ležící v tomto směru dostat veřejnou dopravou (MAFRA, a. s., 2015).

Pokud bychom shrnuli celkovou situaci v případě ranních spojů, jsou na tom obě SO ORP podobně. V případě večerních spojů je sice v některých ohledech lepší SO ORP Uherský Brod, avšak celkově je situace lepší v SO ORP Veselí nad Moravou. V SO ORP Uherský Brod jsou problematické zejména některé relace.

6 Závěr

Na závěr můžeme potvrdit naši hypotézu, která předpokládala kvalitnější systém veřejné hromadné dopravy v SO ORP Veselí nad Moravou. Jako prvním faktorem se ukázaly již standardy dopravních spojů, které má v rámci intenzity rozhodně kvalitnější Jihomoravský kraj a spolu s ním tudíž i území Veselí nad Moravou. Linkové vedení v SO ORP Veselí nad Moravou je přehlednější a pravidelné. Velkou výhodou je rovněž přestupní jízdenka s jednotným tarifem pro všechny dopravní prostředky. Velmi významným pozitivem jsou přípojné vazby. Jednotlivé časové polohy linek jsou promyšlené a díky tomu jsou zajištěny pohodlné přestupy v uzlech. V SO ORP Uherský Brod jsou oproti tomu časté problémy s přípoji, kdy se často stává, že spoje na sebe navenavazují pouze o několik minut. Dalším plusem SO ORP Veselí nad Moravou je vyšší intenzita spojů a jejich pravidelnější rozložení během dne. Navíc je většina spojů vedena v taktových intervalech, které jsou pro cestujícího snadněji zapamatovatelné. U prvních ranních spojů je situace lepší v SO ORP Veselí nad Moravou, kde je lépe pokryto území celého SO ORP. V případě večerních spojů je zde situace opět lepší, v SO ORP Uherský Brod často chybí návaznosti.

Můžeme tedy říct, že dopravní systém veřejné dopravy v SO ORP Veselí nad Moravou je jednoznačně lepší a propracovanější, než v SO ORP Uherský Brod. Lze vidět, že jeho přípravě bylo věnováno velké úsilí a byl připraven s maximálním ohledem na cestující. Samozřejmě se dají nalézt drobné nedostatky, ale v celkovém kontextu je daleko lepší. Naopak v případě SO ORP Uherský Brod musíme zdůraznit jako největší problém nekvalitní přípojné vazby.

7 Summary

The main object of this work is a comparison of the public transport system in SO ORP Veselí nad Moravou and Uherský Brod. In the beginning there is short history the public transport in this areas and characteristic the landscape, population, roads and railways. We compare standards of the public transport, which includes intensity of connections and other characteristics. SO ORP Veselí nad Moravou has better quality of all this parameters. We also compare direction of lines of public transport. In SO ORP Veselí nad Moravou is simpler and clearer for passengers, while in other SO ORP Uherský Brod is very confusing. The next advantage of Southmoravian region, where is situated SO ORP Veselí nad Moravou is integrated transport system. Its benefits is integrated tariff, so you can you use one ticket for most of public transport. Other benefits this system is quality of transfers. On the other hand, good transfers could be in the area without integrated system. Unfortunately, in SO ORP Uherský Brod are transfers very problematic. There are a lot of situations, when a bus departs only few minutes before the arrival of train or other bus! The intensity of connections is better in SO ORP Veselí nad Moravou too, especially on Saturdays. The last thing, which we compare is first and last connection at workdays and at Saturdays. Situation is better in SO ORP Veselí nad Moravou again.

In the conclusion, the public transport system in SO ORP Veselí nad Moravou is much more better than in SO ORP Uherský Brod. There is no substantive problem nor complication.

8 Zdroje

ARCDATA PRAHA, s.r.o. : *Arc ČR® 500*[online]. Praha, ARCDATA PRAHA, s.r.o. Dostupné z: http://download.arcddata.cz/data/ArcCR_500-3.2-windows-installer.exe [cit. 2015-2-4]

BRINKE, J. (1999): *Úvod do geografie dopravy*. Praha: PŘF UK.

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ A DOPRAVNÍ CESTY: Cestujícím ve stanici Uherský Brod již slouží nové nástupiště. [online]. 18. 12. 2014 [cit. 2015-02-06]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/uhersky-brod-nast..html>

ČSÚ (2014a): *Databáze demografických údajů za obce ČR: Územní změny, počty obyvatel, narození, zemřelí, stěhování (1971 – 2013)*[online]. [cit. 2015-2-9]. Dostupné z: http://www.czso.cz/cz/obce_d/pohyb/cz0645.xlsx

ČSÚ (2014b): *Databáze demografických údajů za obce ČR: Územní změny, počty obyvatel, narození, zemřelí, stěhování (1971 – 2013)* [online].[cit. 2015-2-9]. Dostupné z: http://www.czso.cz/cz/obce_d/pohyb/cz0722.xlsx

ČSÚ (2014c): *Demografická ročenka správních obvodů obcí s rozšířenou působností (2004 až 2013)* [online]. [cit. 2015-2-9]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/2014edicniplan.nsf/t/69001DDA58/\\$File/13005414154.xlsx](http://www.czso.cz/csu/2014edicniplan.nsf/t/69001DDA58/$File/13005414154.xlsx)

ČSÚ (2014d): *Demografická ročenka správních obvodů obcí s rozšířenou působností (2004 až 2013)*. [online] [cit. 2015-2-9]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/2014edicniplan.nsf/t/69001DD9EF/\\$File/13005414178.xlsx](http://www.czso.cz/csu/2014edicniplan.nsf/t/69001DD9EF/$File/13005414178.xlsx)

ČSÚ (2014e): Regionalizace dojíždky do zaměstnání [online]. [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20536290/17023014m2.pdf/b9f052b2-5e7a-45e7-887e-6250cae2ea6e?version=1.0>

ČUMA Libor, Pavel Dostál, Květoslav Havlík, Michal Hlaváček, Jiří Horský, Karel Krátký, Jiří Mrkos, Ivan Nedělka (2014): *10 let IDS JMK*. [b. m.]: KORDIS JMK a. s. 130 s. 25 – 27

CHAPS spol. s. r. o., MINISTERSTVO DOPRAVY (2015): Portál CIS JŘ [online]. Dostupné z: <http://portal.idos.cz> [cit. 2015-02-13]

JANÁK, Jan (1999): *Hospodářský rozmach Moravy 1740-1918*. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost. 321 s. ISBN 80-850-4889-2.

KOORDINÁTOR VEŘEJNÉ DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE, s.r.o. (2011): *O firmě*. [online]. [cit. 2015-02-03] Dostupné z: <http://www.koved.cz/o-nas/o-firme/>

KOORDINÁTOR VEŘEJNÉ DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE, s.r.o. [b. r.]: *Plán obslužnosti území – Zlínský kraj na léta 2012 – 2016* [online] [cit. 2015-2-9] Dostupné z: <http://www.kr-zlinsky.cz/docs/clanky/dokumenty/197/dopravni-plan-zk-2012.pdf>

KOORDINÁTOR VEŘEJNÉ DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE, s.r.o. (2012): *Projekty* [online]. [cit. 2015-2-9]. Dostupné z: <http://www.koved.cz/Projekty/>

KORDIS JMK, a. s. ([b. r.]a): *Kronika IDS JMK* [online]. [cit. 2014-10-26]. Dostupné z: <http://www.idsjmk.cz/kronika.aspx>

KORDIS JMK, a. s. (2015): *Jízdní řády IDS JMK* [online]. [cit. 2015-2-24] Dostupné z: <http://idsjmk.cz/linky.aspx>

KORDIS JMK, a. s. ([b. r.]b): *Přehled cen jízdného* [online]. Dostupné z: <http://idsjmk.cz/cenik/Cenik.pdf> [cit. 2015-2-24]

KORDIS JMK, a. s. ([b. r.]c): *Stručně o IDS JMK* [online]. [cit. 2014-10-26]. Dostupné z: <http://www.idsjmk.cz/strucne.aspx>

KORDIS JMK, a.s. a ODBOR ROZVOJE DOPRAVY KRAJSKÉHO ÚŘADU JIHOMORAVSKÉHO KRAJE (2015): *Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje pro období let 2012 až 2016 - aktualizace č. 3* [online]. [cit. 2015-2-9]. Dostupné z: <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?PubID=249855&TypeID=7>

KUCHTOVÁ, Karin (1999). Asociace dopravních, spedičních a servisních firem Čech, Moravy a Slezska oslavila 50. výročí ČSAD. In: *Dobrý den, Slovácko*. Roč. 5, č. 16, s. 1,2.

MAFRA, a. s. (2015): *IDOS* [online]. [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz>

MĚSTO VESELÍ NAD MORAVOU (2014): *Proměny Veselí v posledních 25 letech - II. část (2000 - 2010)* [online]. 23. 9. 2014 [cit. 2015-02-06]. Dostupné z: <http://www.veseli-nad-moravou.cz/promeny-veseli-v-poslednich-25-letech-ii-cast-2000-2010/d-596635>

PLAČEK, Miroslav, Peter FUTÁK, Marek JUNEK, Zdeněk MĚŘÍNSKÝ, Jaromír ŠMERDA, Marek VAŘEKA a Aleš VYSKOČIL (2011): *Veselí nad Moravou: Město na řece času*. Veselí nad Moravou : Město Veselí nad Moravou. s. 512 s. 318 – 320. [b. ISBN].

ROTSCHHEIN Petr (2011): *Studie aglomeračního projektu brněnské příměstské dopravy 2020* [online]. Brno: SUDOP BRNO, spol. s. r. o. 132 s. Dostupné z: <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?PubID=185599&TypeID=7>

TOMANČÁK Leoš, Viliam MATUŠKA ml. (2010): *Železnice přes hřeben Bílých Karpat*. Spoločnosť železniční, výtopna Veselí nad Moravou a Združenie obcí kopaničiarského regiónu Veľká Javorina – Bradlo. 112 s. [b. ISBN].