

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Martina BORÁKOVÁ

Dopravní obslužnost SO ORP Valašské Meziříčí

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik, Ph.D.

Olomouc 2022

Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo): Martina Boráková (R19093)

Studijní obor: Regionální geografie

Název práce: Dopravní obslužnost SO ORP Valašské Meziříčí

Title of thesis: Transport services of municipality with extended powers Valašské Meziříčí

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik, Ph.D.

Rozsah práce: 62 stran, 12 vázaných příloh

Abstrakt: Tato bakalářská práce se zaměřuje na analýzu dopravní obslužnosti SO ORP Valašské Meziříčí na základě dopravně geografických metod. V práci je zkoumána a analyzována horizontální dopravní poloha obcí, dopravní obslužnost jednotlivých obcí v referenčních dnech. Dílčí výsledky jsou následně prezentovány formou textu, tabulek, nebo mapových prvků.

Klíčová slova: dopravní obslužnost, dopravní poloha, správní obvod obce s rozšířenou působností, Valašské Meziříčí

Abstract: This bachelor Thesis focuses on the analysis of transport services of municipality with extended powers Valašské Meziříčí based on transport geographical methods. This thesis examines and analyses the horizontal transport position of municipalities, transport services of municipalities on reference days. Partial results are then presented in text, tables, or map form.

Key words: transport services, transport position, municipality with extended powers, Valašské Meziříčí

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala samostatně pod vedením Mgr. Jana Hercika, Ph.D. s použitím literatury a zdrojů, které jsou uvedeny na konci práce v seznamu použité literatury.

V Olomouci dne _____

Podpis: _____

Poděkování

Ráda bych tímto poděkovala Mgr. Janu Hercikovi Ph.D. za jeho čas, vstřícnost a cenné rady při zpracování této práce.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Akademický rok: 2020/2021

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Martina BORÁKOVÁ**
Osobní číslo: **R19093**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Téma práce: **Dopravní obslužnost SO ORP Valašské Meziříčí**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Zásady pro vypracování

Bakalářská práce se zabývá analýzou dopravní obslužnosti SO ORP Valašské Meziříčí. Cílem práce je zhodnocení intenzity spojů s ohledem na časovou a prostorovou diferenciaci, aktuální situaci v daném regionu a možné návrhy ke zlepšení.

Rozsah pracovní zprávy: **5 000 – 8 000 slov**
Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:

BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999. ISBN 80-7184-923-5.
RODRIGUE J.P., COMTOIS, C., SLACK, B. *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge, 2013. ISBN 978-0-203-37118-3
TOUŠEK, V., KUINC, J., VYSTOUPIL, J. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. ISBN 978-80-7280-114-4

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Jan Hercik, Ph.D.**
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **12. února 2021**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2022**

L.S.

doc. RNDr. Martin Kubala, Ph.D.
děkan

prof. RNDr. Marián Halás, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 12. února 2021

Obsah

1	Úvod.....	8
2	Cíle práce.....	9
3	Rešerše literatury.....	10
4	Metodika a zdroje dat.....	13
4.1	Zdroje dat.....	13
4.2	Horizontální dopravní poloha.....	13
4.3	Vertikální dopravní poloha.....	15
4.4	Časová dostupnost.....	15
5	Charakteristika zájmového území.....	16
5.1	Poloha SO ORP Valašské Meziříčí.....	16
5.2	Socioekonomická charakteristika.....	17
5.2.1	Ekonomické subjekty SO ORP Valašské Meziříčí.....	17
5.2.2	Školství SO ORP Valašské Meziříčí.....	18
6	Dopravní síť zkoumaného území.....	19
6.1	Silniční síť.....	19
6.2	Železniční síť.....	20
6.3	Městská hromadná doprava Valašské Meziříčí.....	21
7	Horizontální dopravní poloha.....	23
8	Vertikální dopravní poloha.....	26
8.1	Dopracovníci v SO ORP Valašské Meziříčí.....	26
8.2	Dopravní obslužnost Valašského Meziříčí k centru kraje.....	27
8.3	Dopravní obslužnost obcí.....	29
8.4	Časová dostupnost.....	35
9	SWOT analýza.....	38
10	Závěr.....	40
11	Diskuse.....	42
12	Summary.....	43
13	Seznam použité literatury a dalších zdrojů.....	44

13.1	Knižní zdroje.....	44
13.2	Internetové zdroje.....	45
14	Seznam příloh.....	48

1 Úvod

Doprava spojuje a rozděluje. Ano, název knihy, ale také prostý fakt, který ovlivňuje naše životy a celou společnost. Doprava existuje v našich životech již od počátků lidské společnosti. S narůstajícím počtem obyvatel rostou i nároky na dopravu. Pokud se člověk na pár vteřin zamyslí, tak si uvědomí, že doprava ovlivňuje jeho každodenní aktivity. Od cesty do zaměstnání, školy, obchodu, cestu za službami, koníčky. Dnes je pro nás velmi jednoduché nasednout do auta a jet, případně vyhledat spoj na internetu. Za všemi dnes už pro nás automatickými úkony stojí mnoho strategií a plánování, které my už nevidíme.

Právě to bylo impulsem k napsání této bakalářské práce. Spojení něčeho známého a něčeho nového. Důkazem je také to, že jedním z hlavních zdrojů práce bylo softwarové rozhraní IDOS, které je některými uživateli používáno denně. Pro správné fungování systému je nutné správné plánování veřejné dopravy a jejího rozvoje. Jelikož doprava podněcuje ekonomiku i celou společnost, je tedy logické, že narůstá počet dopravních podniků a s ním i konkurence, což dává za důsledek vytváření monopolů v silniční i železniční dopravě.

Volba zájmového regionu byla velmi snadná. Je zde nějaké místo, která zná člověk lépe než to, kde prožil celý život a říká mu domov? Osobně se domnívám, že ne. Pro mě je tímto místem Valašsko. Z toho důvodu je tato práce zaměřena na správní obvod obce s rozšířenou působností Valašské Meziříčí (dále jen SO ORP Valašské Meziříčí). SO ORP Valašské Meziříčí je region tvořen územím 18 obcí, který se rozkládá v severovýchodní části Zlínského kraje (ČSÚ, 2020). Největší a zároveň nejdůležitější obcí v regionu, jak již napovídá název je samotné město Valašské Meziříčí. Město označováno jako Valašské Athény či Brána do Beskyd je důležitým bodem pro silniční i železniční dopravu, město, které se z demografického i socioekonomického hlediska stále vyvíjí.

Práce se zaměřuje na analýzu dopravní obslužnosti SO ORP Valašské Meziříčí. V práci je provedena analýza dopravních spojů, hodnocení hierarchie středisek v regionu. Pro obce s horší dopravní obslužností budou navržena možná řešení, které by mohla napomoci. Práce je doplněna mapovými prvky a tabulkami, které lépe pomáhají doplnit dílčí výsledky analýz. Závěrem bude následovat SWOT analýza dané problematiky.

2 Cíle práce

Cílem práce, jak již napovídá název, je analýza dopravní obslužnosti SO ORP Valašské Meziříčí na základě dopravně geografického výzkumu. Pro co nejpřesnější určení dopravní obslužnosti bude nezbytné vypracování dopravní dostupnosti a určení dopravní polohy v rámci vybraného regionu.

Poloha regionu mezi okresy tří krajů České republiky dokáže napovědět, že se bude jednat o významný dopravní bod. Lze předpokládat ovlivnění autobusové dopravy městy Vsetín, Rožnov pod Radhoštěm nebo Nový Jičín. Výrazné ovlivnění železniční dopravy lze předpokládat městem Hranice na Moravě (v okrese Přerov) nebo města Vsetín. V rámci regionu lze nejhorší dopravní obslužnost předpokládat v hraničních obcích, hlavně na východní straně regionu, kde dochází k vyšší výškové členitosti. Naopak nejlepší situace je předpokládána v obcích v bezprostřední vzdálenosti od centra regionu (město Valašské Meziříčí), dále obce ležící na silnici I/35 a I/57 (Mapy.cz). Dalším kritériem, které lze u dopravní obslužnosti předpokládat je, že obce s větším počtem obyvatel budou mít větší zastoupení spojů než obce s menším počtem obyvatel.

3 Rešerše literatury

Vzhledem k velkému množství publikací, které byly na téma dopravy publikovány, tato kapitola shrnuje literaturu, která byla použita k vytváření této bakalářské práce.

Doprava se řadí k nejrychleji rozvíjejícím se oborům lidské činnosti, která je pro své každodenní využití vnímána širokou škálou veřejnosti (Marada a kol., 2010a). V posledních letech tedy vniká mnoho publikací na téma dopravy.

Z tradiční literatury lze například brát publikaci *Úvod do geografie dopravy* od Josefa Brinkeho (1999), kde dopravu popisuje jako činnost skládající se ze tří složek: dopravní prostředky, dopravní cesty a dopravní zařízení. Tyto složky dopravy definuje i Křívda (2006). Dopravní terminologii, vývoj dopravy a stručná fakta a jednotlivých druhů dopravy popisuje Toušek (2008) v díle *Ekonomická a sociální geografie*.

Oproti tomu Jean – Paul Rodrigue popisuje ve svém díle *The Geography of Transport Systems* dopravu jako komplexní systém tří prvků, které se vzájemně ovlivňují, jsou to: dopravní uzly, dopravní sítě a poptávka. Rodrigue (2013) tvrdí, že doprava pomáhá překonávat bariéry prostoru, buď fyzické (vzdálenost, topografie) nebo společenské (administrativní členění). Tyto jevy pak vytvářejí tzv. odpor prostředí, který omezuje velikost / objem / intenzitu / schopnost dopravy mezi různými místy.

Brinke (1999) popisuje typy komunikační sítě a jejich hodnocení. Z hlediska morfologie definuje čtyři znaky sítě: deviatilitu, hustotu, konektivitu a hierarchii. Tyto základní morfologické znaky sítě napomáhají k pochopení komunikační sítě a profilují dopravní obslužnost. Z hlediska komunikačních sítí popisuje také jejich vývoj do čtyř stádií: stadium lokalizovaných spojení, stadium integrace, stadium intenzifikace a stadium selekce. Těmito pojmy se zabývá i Křívda (2006) ve svém díle *Dopravní geografie I*.

Hlavní část práce je věnována dopravní dostupnosti. Myšlenka dostupnosti je přisuzována Hansenovi (1959) a je to potenciál příležitostí pro interakci v prostoru (Hansen 1959, cit. Horák a kol., 2019). Z hlediska hodnocení kvality dopravní dostupnosti je nutno zhodnotit horizontální a vertikální dopravní polohu, tyto polohy popisují úroveň dopravy v zájmovém území z hlediska komunikací, které územím procházejí, použitých druhů dopravy, podrobnější vysvětlení těchto pojmů je popsáno v práci *Vertikální a horizontální dopravní poloha středisek osídlení Česka* (Marada, 2006). Otázkou dopravní dostupnosti se také ve své disertační práci *Dopravní charakteristiky venkovského prostoru* věnuje Seidenglanz (2007), který tvrdí, že doprava zajišťuje efektivní fungování sídelního systému.

Doprava a geografická organizace společnosti v Česku (Marada a kol., 2010) uvádí, že při analýze jízdnic řádů jde jen o jednoduchý ukazatel, který ale neukazuje obsazenost spojů. V rámci této práce je ale analýza dostačující.

Aktuální dopravní situace České republiky je shrnuta ve strategii Ministerstva dopravy, *Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050* (Česká republika – Ministerstvo dopravy, 2020), která má za cíl identifikovat problémy sektoru dopravy a navrhnout vhodná opatření. Zde je v souvislosti se Zlínským krajem zmíněna jen infrastruktura propojující důležitá centra kraje. Podobně je na tom dokument *Ročenka dopravy 2020* (Česká republika – Ministerstvo dopravy, 2020), která má informativní charakter o počtu linek, spojů, kilometrů silnic, železnic a mnoho dalšího ve všech krajích České republiky.

Výše zmíněné dokumenty mohou sloužit tedy jen informativně nebo jako doplňující informace k dopravní obslužnosti v zájmovém regionu. Přínosnější informace o dopravní situaci ve Zlínském kraji popisují hlavně dokumenty vydané daným krajem nebo konkrétními obcemi.

Problém dopravní obslužnosti je okrajově zmiňován ve *Strategii rozvoje Zlínského kraje 2030*. Dokument chce vylepšit dopravní obslužnost hlavně v periferních regionech a modernizovat železniční trať Kojetín – Valašské Meziříčí a revitalizace železniční trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm. Na stejný problém upozorňuje i *Chytrý kraj – Strategie rozvoje chytrého regionu Zlínského kraje 2030* (Zlínský kraj). Který navíc upozorňuje na neefektivnost dopravní obslužnosti v kraji.

Vyhlídkami do budoucna se zabývá *Plán dopravní obslužnosti Zlínského kraje 2021–2025 s výhledem do roku 2030* (Zlínský kraj, 2020b), který chce zvýšit počet spojů na lince Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín – Zlín (který obsluhuje i jiné obce SO ORP Valašské Meziříčí) a chce zajištění většího počtu spojů spojující město Valašské Meziříčí s městy jiných krajů, konkrétně Nový Jičín nebo Hranice na Moravě. Z dlouhodobého hlediska chce navýšit počty spojů ve veřejné dopravě a vybudování dopravního terminálu navazujících autobusových linek u železničních stanic Valašské Meziříčí a Kunovice – Loučka. Dále plánuje elektrizaci a zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm a Kojetín – Valašské Meziříčí. V neposlední řadě plánuje vybudování železniční zastávky v obci Poličná, kterou vede železniční trať 303 (Valašské Meziříčí – Kojetín). Dále v dlouhodobém horizontu plánuje přesun vlakové stanice Branky na Moravě, blíž k obydlené části obce. V průběhu několika dalších let je plánováno vybudování dopravního terminálu u železniční stanice ve Valašském Meziříčí, kde by později vedla většina příměstských linek.

Důležitým dokumentem pro Zlínský kraj je *Generel dopravy Zlínského kraje* (2020a). Jedná se o základní rozvojový dokument dopravní politiky a koncepce v oblasti dopravy. Stanovuje cíle a směřování, kterých by kraj chtěl dosáhnout. Představuje směr dopravní politiky kraje, je v něm

kladen důraz na větší spolupráci kraje a státu, přináší veřejnosti náhled o budoucím vývoji a je základním dokumentem pro tvorbu regionálních záměrů. Dokument je doplněn mapovými prvky a tabulkami, které přibližují aktuální situaci v kraji a také meziroční srovnání, mimo jiné popisuje změny, které by se měly v SO ORP Valašské Meziříčí uskutečnit během následujících několika let. Zmiňuje se například o vybudování obchvatu Valašského Meziříčí, který by mohl ulevit intenzitě dopravy v centru. Dále se zmiňuje o železniční trati č.280 (vedoucí na Slovensko), kde by měly být zvýšena kapacita spojů a mělo by dojít ke zvýšení traťové rychlosti v některých úsecích. Dále se zmiňuje o vybudování veřejného logistického centra (dále jen VLC) ve Valašském Meziříčí, které by pomohlo s vysokou intenzitou nákladní dopravy ve městě.

Nápomocné by mohly být také strategické dokumenty jednotlivých obcí, pokud má obec daný dokument vypracovaný. Pouze obec Krhová má zmínku o dopravní obslužnosti, a to tedy navýšení spojů městské hromadné dopravy (dále jen MHD). Obce Police a Valašské Meziříčí se zmiňují o vybudování dopravního terminálu. Ostatní obce se pouze zmiňují o zlepšení stavu silničních komunikací, anebo problém dopravy a dopravní obslužnosti vůbec není zmiňován.

Nejvýstižněji by aktuální situaci v zájmovém regionu měl popisovat *Strategický plán rozvoje dobrovolného svazku obcí mikroregionu Valašskomeziříčsko-kelečsko na období 2020–2030*. V rámci dopravy jsou zde zmiňovány cíle jako výstavba obchvatu Valašského Meziříčí, celková větší propojenost obcí Zlínského kraje a zlepšení technického stavu komunikací.

Velké množství článků a diskusí je věnováno snižování dopravních spojů ve venkovském prostoru na úkor větší automobilizaci obyvatelstva. V publikaci *Typologie venkovského prostoru Česka* (Perlín, 2010), je zájmový region popsán jako vybavený moravský venkov. Dle definice tedy velké venkovské obce, centrum má nejvyšší počty veřejných spojů a všechny obce mají velkou vybavenost technickou infrastrukturou. Na problém nedostatečného množství dopravních spojů poukazuje *The relationship between public transport and the progressive development of rural areas* (Šťastná, Vaishar, 2017). Podobně situaci popisuje i Marada (2010b) v příspěvku *Diferenciace nabídky pracovních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech*. Tvrdí, že čím více obyvatel využívá veřejnou dopravu, tím je větší počet spojů a zvyšuje se také její kvalita. Obecně tedy obce s menším počtem obyvatel nemají takovou četnost spojů. Dále přisuzuje vliv poloze sídla v dopravní síti a menší vliv je kladen na subjektivní faktory (pokud jsou v daném sídle možné). Oproti tomu Vavrek (2020) v příspěvku *Population size and transport company efficiency – Evidence from Czech Republic* tvrdí, že množství spojů není závislé na velikosti sídla.

4 Metodika a zdroje dat

4.1 Zdroje dat

Pro správnou analýzu výsledků, které budou v práci zjištěny je nejprve nutné získání dat. V práci byly použity data o dopravní infrastruktuře, dopravních podnicích a spojích, ale také data popisující zájmové území. Základními použitými zdroji dat jsou:

- Český statistický úřad
- IDOS: Aplikace pro vyhledávání v jízdních řádech
- Mapy.cz: mapový portál
- GEOFABRIK: datové vrstvy

Pro identifikaci celého regionu a jednotlivých obcí posloužily data Českého statistického úřadu (dále jen ČSÚ). Byly zde použity obecné informace o vymezeném území. K socioekonomické charakteristice posloužily data z Malého lexikonu obcí České republiky 2021. Dále jako doplňují byly použity data ze Sčítání lidu domů a bytů 2011 (dále jen SLDB 2011).

Pro vyhledávání spojů a vzdáleností mezi jednotlivými body sloužila především internetová aplikace IDOS, kterou provozuje společnost CHAPS spol s.r.o., která publikuje data o autobusové, železniční, letecké, vodní a městské hromadné dopravě (CHAPS, 2021). Druhotným zdrojem byl také mapový portál Mapy.cz provozován společností Seznam.cz. Tyto dva internetové zdroje sloužily jako hlavní zdroj analýzy dopravních spojů ve vymezeném území.

Nejdůležitějším datovým zdrojem pro tvorbu map byly internetové stránky společnosti GEOFABRIK. Konkrétně se jednalo o podkladové vrstvy komunikací (železnic i silnic), jež tvořily základ všech mapových prvků v práci. Dalším datovým zdrojem byla data ArcČR 500 verze 3.3, data administrativního členění České republiky (arcdata.cz, 2022). Všechny mapové prvky za užití výše zmíněných podkladových vrstev byly zpracovány v ArcGIS Pro společností Esri v souřadnicovém systému S-JTSK.

4.2 Horizontální dopravní poloha

Před hodnocením dopravní obslužnosti je nutno provést analýzu horizontální dopravní polohy. Marada (2006) uvádí, že horizontální dopravní poloha určuje postavení sídla nebo regionu v dopravní síti a kvalita dopravního střediska je určena hierarchickou úrovní (dálnice, silnice I., II., nebo III. třídy) a také druhem komunikace (silnice, železnice).

Metodika hodnocení horizontální dopravní polohy SO ORP Valašské Meziříčí vychází z bodového hodnocení Marady (2006). Marada používá metodu, která boduje jednotlivé komunikace (jak železniční, tak silniční) při průchodu nebo v určité vzdálenosti od intravilánu

obce. Marada ve své práci hodnotí 34 vybraných středisek (krajská a nejvýznamnější okresní města) v České republice. Tato hodnotící metoda není pro zájmové území této práce příliš vhodná, jelikož při dodržování tohoto postupu by většina obcí SO ORP Valašské Meziříčí měla nulový bodový zisk. Později tuto bodovací metodu ve své disertační práci používá také Seidenglanz (2007). Metodika hodnocení byla následně upravena vzhledem k rozloze zájmového území a jednotlivé obce byly obodovány na základě kritérií viz Tab. 1. Následně byly obce dle celkového součtu rozděleny do dílčích kategorií, které blíže specifikuje Tab. 2. Jedná se o rozdělení, které používá ve své práci i Marada (2006). Rozděluje obce do čtyř základních kategorií, dvě dobré a dvě špatné. Obce, které spadají do kladných kategorií (velmi dobré a dobré) mají dobré postavení v dopravní síti. Do kategorie špatná a velmi špatná spadají obce, které nemají dobré postavení v dopravní síti a je zde mnoho aspektů k nápravě.

Tab. 1 Kritéria hodnocení horizontální dopravní polohy v SO ORP Valašské Meziříčí

Typ infrastruktury	Kritérium	Bodové hodnocení
Sjezd z rychlostní silnice	Vzdálenost od intravilánu obce do 5,0 km	5
	Vzdálenost od intravilánu od 5,1 km do 10,0 km	3
Silnice I. třídy	Průjezd intravilánem obce	4
	Vzdálenost intravilánu obce do 1 km	3
Silnice II. třídy	Průjezd intravilánem obce	2
	Vzdálenost intravilánu obce do 2 km	1
Železnice	Průjezd intravilánem obce	2
Železniční zastávka	Regionálního významu	2
	Celostátního významu	1

Zdroj: Upraveno podle Marada (2006), Seidenglanz (2007)

Tab. 2 Kategorie hodnotící horizontální dopravní polohu

Kategorie	Bodové rozmezí
Velmi špatná dopravní poloha	0–2
Špatná dopravní poloha	3–5
Dobrá dopravní poloha	6–9
Velmi dobrá dopravní poloha	10 a více

Zdroj: Vlastní zpracování

4.3 Vertikální dopravní poloha

Vertikální dopravní poloha hodnotí obce na základě dopravní obslužnosti. Marada (2006) popisuje vertikální dopravní polohu jako hierarchii středisek z hlediska velikosti a kvality dopravní obslužnosti individuální i hromadnou dopravnou.

Analýza je provedena vyčíslením spojů veřejné autobusové a vlakové dopravy z jednotlivých obcí do regionálního centra, tedy města Valašské Meziříčí, ve stanovené referenční dny. Jako referenční všední den byla vybrána středa 6. dubna 2022, dále jako víkendové dny byly zvoleny sobota 9. dubna 2022 a neděle 10. dubna 2022. Spoje autobusové dopravy jsou hodnoceny z dané obce (většinou se jedná o autobusovou zastávku nacházející se ve středu obce) na autobusové nádraží ve Valašském Meziříčí. Pro spoje MHD (obce Krhová a Poličná) byla brána zastávka u aut. st. nacházející 3 minuty chůze od autobusové nádraží.

Z hlediska železniční dopravy byly spoje vedeny do stanice Valašské Meziříčí žel. st. Jak již bylo uvedeno, ne ve všech obcích se nachází železniční stanice a bylo teda dáno kritérium 2 km (nebo 15 min pěší chůze) po komunikaci od intravilánu obce k nejbližší vlakové stanici. Lze totiž předpokládat, že stanice, které se nacházejí v blízkosti obcí, zajišťují i vlakovou obslužnost.

Všechny spoje, které jsou v práci analyzovány, jsou přímé i za předpokladu, že některé obce jsou obsluhovány minimálně a o víkendu téměř vůbec. Data pro počty spojů (autobusových i vlakových) byly zaznamenány z internetového vyhledavače IDOS, jehož jízdní řády jsou platné od 12. prosince 2021 do 10. prosince 2022.

4.4 Časová dostupnost

Dalším faktorem, který je nápomocný při analýze dopravní obslužnosti je časová dostupnost. Hudeček (2016) tvrdí, že časová dostupnost představuje časovou náročnost transportu z jednoho bodu k ostatním.

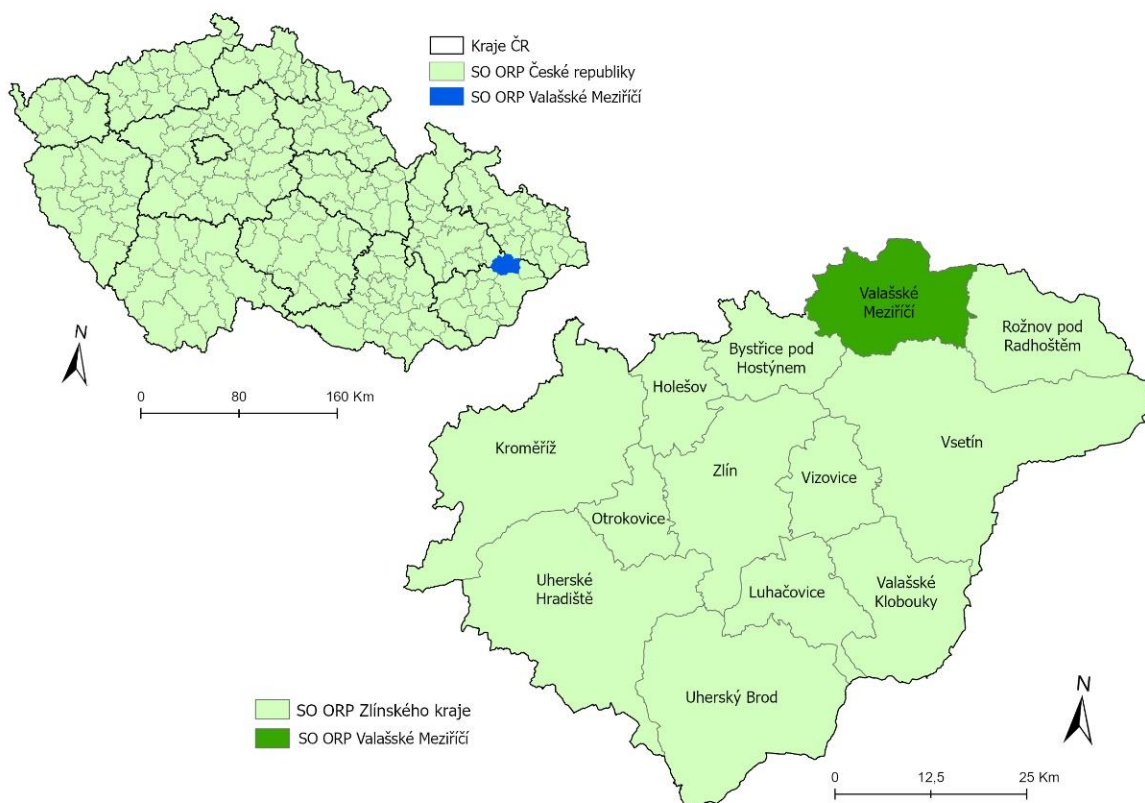
Přepavní časy jednotlivých spojů byly brány z jízdních řádů IDOS a přepavní časy individuální automobilové dopravy byly přežaty z internetové aplikace Mapy.cz. Pro optimální zhodnocení bylo nutné vybrat počáteční a koncový bod, pro který bude analýza provedena. Jako počáteční bod bylo zvoleno parkoviště u autobusového nádraží, vzhledem k tomu, že vjezd na samotné autobusové nádraží je zakázán. Parkoviště se nachází 150 m od nádraží (dle aplikace Mapy.cz zhruba 2 minuty chůze). Jako koncový bod v obcích byla ve většině případů zvolena autobusová stanice, pro kterou byla provedena i analýza dopravní obslužnosti. Je nutno podotknout, že žádná ze zastávek se od sebe nenachází více než 5 minut jízdy osobním automobilem. Z hlediska těchto faktorů je nutno brát mírnou nepřesnost v dílčích výsledcích. Při zpracování dat o časech jízdy osobním automobilem nebyly zahrnuty žádné bariéry (dopravní nehody, zácpy, opravy silnic apod.).

5 Charakteristika zájmového území

5.1 Poloha SO ORP Valašské Meziříčí

Správní obvod obcí s rozšířenou působností se nachází na severovýchodě Zlínského kraje. Na jihozápadě sousedí se SO ORP Bystřice pod Hostýnem, na jihu se SO ORP Vsetín a na východě se SO ORP Rožnov pod Radhoštěm. Na severu pak sousedí se SO ORP Hranice v Olomouckém kraji a SO ORP Nový Jičín v Moravskoslezském kraji (ČSÚ, 2014). Společná hranice s SO ORP jiného kraje může být považována za důležitý geografický faktor z hlediska dopravní obslužnosti. Geografická poloha SO ORP Valašské Meziříčí sama o sobě znamená dobrou dopravní polohu a dopravní dostupnost. Všechny obce SO ORP Valašské Meziříčí jsou členem dobrovolného svazku obcí (DSO) Mikroregion Valašskomeziříčsko – Kelečsko, což je svazek obcí spolupracujících v otázkách hospodářského, sociálního a kulturního rozvoje (Mikroregion Valašskomeziříčsko – Kelečsko, 2022).

Na území SO ORP Valašské Meziříčí se rozprostírají čtyři geomorfologické celky. Na severozápadě území se nachází Podbeskydská pahorkatina, malá část severovýchodu je pokryta Moravskoslezskými Beskydy, na východě se rozprostírá Rožnovská brázda a na jihu Hostýnsko – Vsetínská hornatina (INSPIRE, 2022). Území je formováno řekou Bečvou, východní částí území protéká Rožnovská Bečva, která spolu se Vsetínskou Bečvou, která přitéká ze západu tvoří řeku Bečvu. Řeka Bečva protéká údolím, reliéf se pak na všechny strany zvedá. Reliéf se nejvíce zvedá směrem na jihovýchod a severozápad. Nadmořská výška regionu je v rozmezí od 255 m n.m. v obci Lešná až po 727 m n.m. v obci Zašová. Členitost reliéfu může být jeden z faktorů, které ovlivňují dopravní obslužnost.



Obr. 1 Poloha SO ORP Valašské Meziříčí v rámci Zlínského kraje a České republiky. Martina BORÁKOVÁ, 2022. Zdroj: ArcČR 500.

5.2 Socioekonomická charakteristika

S celkovou rozlohou 22 966 ha patří správnímu obvodu 8. místo v kraji, což jej řadí spíše mezi menší regiony. Na této ploše se rozprostírá 18 obcí, z nichž 2 mají statut města (Kelč a Valašské Meziříčí). Obcí s pověřenou působností je město Valašské Meziříčí, které je zároveň i obcí s pověřeným úřadem (dále jen POÚ). K 1.1.2021 zde žilo 41 727 obyvatel (ČSU, 2021). Podle počtu obyvatel převažují menší obce do 1 000 obyvatel, nad 2 000 obyvatel mají pouze města Kelč a Valašské Meziříčí a obce Krhová, Lešná a Zašová. Průměrná hustota zalidnění v regionu je 181 obyv./km², což je v porovnání se Zlínským krajem nadprůměrná hodnota. Hustota zalidnění obcí se pohybuje od 44 obyv./km² v obci Police až po 623 obyv./km² ve městě Valašské Meziříčí. (ČSÚ, 2021). Nejvyšší hustota zalidnění je v bezprostřední blízkosti města Valašské Meziříčí a směrem dál od města se hustota snižuje. Méně osídleny jsou také obce ve vyšší nadmořské výšce jako například Velká Lhota nebo Podolí. Hustota zalidnění může být brána jako jeden z faktorů, které ovlivňují dopravní obslužnost na daném místě.

5.2.1 Ekonomické subjekty SO ORP Valašské Meziříčí

SO ORP Valašské Meziříčí je průmyslově zaměřeným regionem, v roce 2019 zde dominoval velkoobchod, maloobchod, údržba následovaná průmyslem a stavebnictvím. Dále se v zájmovém území nacházejí například ekonomické subjekty v odvětví vzdělávání, lesnictví, zemědělství,

technické, ubytovací a mnoho dalších (Mikroregion Valašskomeziříčsko-Kelečsko, 2020). Největším počtem pracovních míst disponuje město Valašské Meziříčí, s velkým rozdílem následuje obec Zašová, dále obec Lešná a město Kelč.

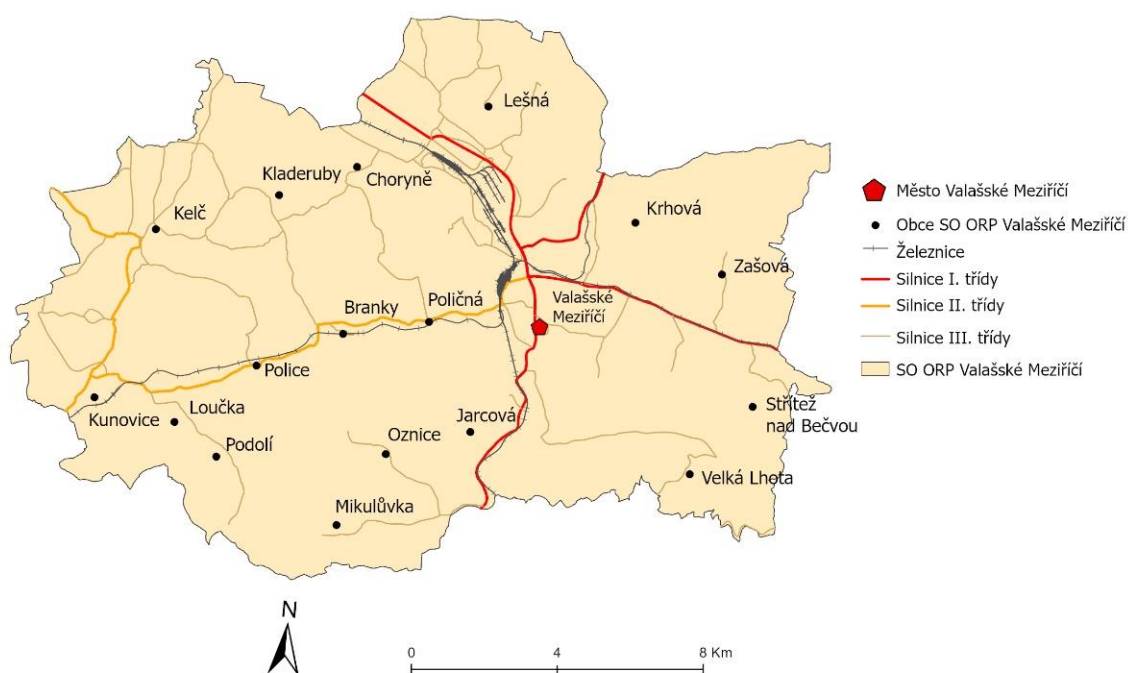
Největší zaměstnavatelé celého správního obvodu se nacházejí na území města Valašské Meziříčí. Největší obchodní firmou a zároveň největším zaměstnavatelem je DEZA a.s. (1 000 – 1 499 zaměstnanců), Ve velikostní kategorii 500–999 zaměstnanců: PWO Czech Republic a.s., ROBE lighting s.r.o., JACOBS DOUWE EGBERTS, MP Krásno a.s. (500–999 zaměstnanců), Nemocnice AGEL Valašské Meziříčí a.s., dále ve velikostní kategorii 100–199 zaměstnanců firmy CIE METAL CZ, s.r.o., CIE PLASTY CZ. s.r.o., CIE UNITOOLS PRESS, které se nacházejí v průmyslové zóně na okraji Valašského Meziříčí a zasahují již do katastrálního území obce Lešná. Většími ekonomickými subjekty mimo centrum SO ORP Valašské Meziříčí je obchodní firma SONAVOX CZ s.r.o. (100–199 zaměstnanců), (ARES, 2022). Dále se v každé obci nachází alespoň jedna obchodní firma, která zaměstnává část obyvatel. Velké průmyslové podniky mají určitě neodmyslitelný vliv na dojížděku do zaměstnání mezi Valašským Meziříčím a okolními obcemi. Vliv na dojížděku má také dominující terciální sektor v regionálním centru (nemocnice, ubytovací zařízení, gastronomie). Nicméně obyvatelé v některých okrajových částech využívají pracovní příležitosti i jiných okolních center (např. vazba Střítež nad Bečvou – Rožnov pod Radhoštěm).

5.2.2 Školství SO ORP Valašské Meziříčí

Dalším faktorem ovlivňujícím počty dopravních spojů je školství. V roce 2020 existovalo na území SO ORP Valašské Meziříčí 23 mateřských škol (dále jen MŠ), pouze ve 3 obcích není přítomnost žádná MŠ, obec Oznice-Podolí a Velká Lhota. MŠ pro děti se specifickými vzdělávacími potřebami (dále jen SVP) se nacházejí ve Valašském Meziříčí a v obci Krhová. V roce 2020 se na území zkoumaného regionu nacházelo 19 základních škol (dále jen ZŠ), které jsou rovnoměrně rozmístěny a chybí pouze ve 4 obcích (Oznice, Podolí, Střítež nad Bečvou a Velká Lhota). ZŠ pro děti se SVP se nacházejí opět v regionálním centru regionu a v obci Krhová. V některých obcích se vyskytují pouze školy se samostatným prvním stupněm. Z hlediska středních škol (dále jen SŠ) se v regionu nachází 7 zařízení, 6 z těchto zařízení se nachází ve Valašském Meziříčí a poslední ve městě Kelč. Ve Valašském Meziříčí se nachází vyšší odborná škola (dále jen VOŠ), která patří pod Vysokou školu báňskou v Ostravě (dále jen VŠB Ostrava) (Mikroregion Valašskomeziříčsko-Kelečsko, 2020). Místní školy mají spíše regionální význam a je zde velké procento žáků, kteří dojíždějí na SŠ do jiných regionů, anebo také naopak žáci z jiných regionů dojíždějí na nějakou z místních škol. Přítomnost školských zařízení v regionu je zcela jistým faktorem, který ovlivňuje počty spojů především tedy v ranních a odpoledních hodinách.

6 Dopravní síť zkoumaného území

V rámci České republiky lze říct, že poloha SO ORP Valašské Meziříčí není příliš dobrá. Vzhledem k tomu, že územím neprochází dálnice, nebo národní železniční koridor a jedná se téměř o hraniční region se Slovenskem. Nutno podotknout, že ve Zlínském kraji se jedná o významný silniční a železniční uzel. Z hlediska silniční dopravy je nejdůležitější mezinárodní silnice I/35 a silnice I/57 ve vlastnictví Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen ŘSD). Nejvýznamnější železnici v regionu a pravděpodobně i v celém kraji je mezistátní železniční trať č. 280. Jednotlivé obce SO ORP Valašské Meziříčí jsou dále propojeny silnicemi II. a III. třídy. Nechybí zde ani regionální železnice, které propojují některé obce (Mikroregion Valašskomeziříčsko-Kelečsko, 2020).



Obr. 2 Dopravní síť SO ORP Valašské Meziříčí. Martina BORÁKOVÁ, 2022. Zdroj. GEOFABRIK, ArcČR 500.

6.1 Silniční síť

Jak již bylo řečeno SO ORP Valašské Meziříčí není napojen na dálniční síť České republiky. Nicméně severozápadně od území prochází dálnice D48, na tuto celostátní silniční tepnu se lze napojit například po silnici I/35 u Hranic na Moravě (Olomoucký kraj) anebo po silnici III/0487 přes obec Lešná (Mikroregion Valašskomeziříčsko-Kelečsko, 2020).

Jak již bylo řečeno, regionem procházejí dvě silnice I. třídy, které se kříží ve Valašském Meziříčí, a jsou zároveň hlavními dopravními tepnami celého regionu. Silnice I/35 spojující město Valašské Meziříčí s Olomouckým krajem (Hranice na Moravě) a vedoucí dál přes Rožnov pod Radhoštěm až na území Slovenska. V regionu prochází katastry obcí Lešná, Choryně, Zašová a Střítež nad Bečvou. Téměř po celé délce této komunikace je veden mezinárodní tah E442 (ŘSD ČR, 2017). Dle celostátního sčítání dopravy z roku 2020 bylo průměrně na této silnici nasčítáno 15 727 motorových vozidel během 24 hodin (od hranice Olomouckého a Zlínského kraje až po Střítež nad Bečvou) (ŘSD ČR, 2020).

Druhou páteřní osu regionu tvoří silnice I/57, ze severu Moravskoslezského kraje přes Nový Jičín, Valašské Meziříčí směrem k okresnímu město Vsetín. Prochází katastry obce Jarcová, Oznice a Mikulůvka. Na Vsetíně se na tuto komunikaci napojují dvě silnice I. třídy, vedoucí do krajského města Zlín. Jedná se o silnice I/69 a I/49 (Mapy.cz).

Západní část regionu zabezpečují komunikace II. třídy. Nejvýraznější komunikací je silnice II/150 spojující Valašské Meziříčí a Bystřice pod Hostýnem. Komunikace prochází katastrálním územím čtyř obcí (Branky, Police, Loučka a Kunovice). V obci Loučka se zde připojuje silnice III/01868, které spojuje obec Podolí s celým regionem. Dále se zde nachází silnice II/439 od obce Kunovice, přes město Kelč a dále do Olomouckého kraje (Mapy.cz).

Dále se v regionu nachází nespočet silnic III. třídy, které spojují jednotlivé obce celého regionu. Stejně jako silnice II. jsou i silnice III. pod správou Zlínského kraje (Mikroregion Valaškomeziříčsko-Kelečsko, 2020).

Obecně lze zhodnotit silniční síť SO ORP Valašské Meziříčí jako nehomogenní, kdy nejvíce propojena jsou obce v blízkosti regionálního centra. Hlavní dopravní tahy spojují region s dalšími centry i mimo kraj. Tyto tahy jsou velmi vytíženy a intenzita dopravy je zde velmi vysoká, proto se několik strategií a dokumentů zmiňuje o vybudování obchvatu města Valašské Meziříčí. Hierarchie komunikační sítě bude mít značný vliv na množství spojů, které jsou zde provozovány. Nejdůležitějším terminálem veřejné autobusové dopravy je autobusové nádraží ve Valašském Meziříčí.

6.2 Železniční síť

Lze tvrdit, že i přes průmyslový charakter regionu není železniční síť příliš hustá a propojenost jednotlivých obcí po železnici je velmi malá oproti komunikační síti. Železnice prostupují většinou obcí SO ORP Valašské Meziříčí, ale vlaková stanice/zastávka se nachází pouze v některých z nich.

Valašské Meziříčí je tedy stejně jako u silničních komunikací hlavním železničním uzlem, jelikož se zde sbíhají všechny tratě, které prostupují regionem. Městem prochází celkem čtyři

železniční trasy. Nejvýznamnější z nich je mezinárodní trať č. 280 Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Púchov (ČD,2022). Trať č. 280 je významnou nadregionální tratí, ale na obslužnosti daného území se podílí pouze minimálně. Oproti tomu ostatní tratě mají větší vliv na regionální úrovni, například železniční trať č. 281 vedoucí z Valašského Meziříčí do Rožnova pod Radhoštěm. Jedná se o neelektrifikovanou jednokolejovou trať, která zajišťuje obslužnost železniční dopravou pro východní část SO ORP Valašské Meziříčí. Další neelektrifikovanou železniční tratí je trať č. 303 vedoucí z Valašského Meziříčí přes Bystřici pod Hostýnem do Kojetína. Tato trať naopak obsluhuje většinou obcí západní částí regionu. Poslední tratí procházející zájmovým regionem je trať č. 323 z Valašského Meziříčí do Ostravy (hl. n.), která nemá na dopravní obslužnost vybraného území žádný vliv, jelikož neobsluhuje žádnou z obcí, která je součástí SO ORP Valašské Meziříčí. Spojuje ale region s Moravskoslezským krajem, konkrétně s Frenštátem pod Radhoštěm, nebo Ostravou. (SŽ, 2021).

Jak lze vidět na obr. 2 v okolí Valašského Meziříčí se nachází mnoho železničních tratí. Tyto tratě jsou využívány pouze v průmyslových zónách regionu a dopravní obslužnost nemají žádný vliv.

Rozmístění železniční sítě regionu lze přisuzovat historickým a orografickým podmínkám. Díky centrální poloze a primárnímu postavení v regionu města Valašské Meziříčí se zde sbíhají všechny železnice a dále obsluhují zbytek regionu. Většina železnic v regionu je neelektrifikována, výjimkou je železniční trať č. 280. Na této trati, v úseku Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě lze dosáhnout traťové rychlosti až 160 km/h. Na ostatních tratích se rychlost pohybuje od 55 km/h (např. trať 281), přes 65 – 70 km/h (úsek Valašské Meziříčí – Holešov nebo Valašské Meziříčí – Veřovice) (Zlínský kraj, 2020a). Celkově je železniční dopravou obsluhováno 11 obcí regionu, ale je zde jen 8 železničních stanic/zastávek. Některé zastávky (Lhotka nad Bečvou a Kunovice-Loučka) obsluhují více obcí. Více viz Kapitola 4.3 Vertikální dopravní poloha. Všechny železniční tratě jsou pod správou Správy železnic (dále jen SŽ) a jízdní řády jsou platné od 12. prosince 2021.

6.3 Městská hromadná doprava Valašské Meziříčí

System městské hromadné dopravy ve Valašském Meziříčí zajišťuje propojení autobusovou dopravou v rámci centra a místních částí. Většina linek propojuje tři hlavní body ve městě, kterými jsou: autobusové nádraží, železniční stanice a stanice MHD. Od roku 2019 je MHD tvořena celkem 7 linkami (1, 3, 5, 6, 7, 8 a 10). Linka 1 propojuje 2 samostatné obce, které byly do roku 2013 součástí Valašského Meziříčí. Jedná se o obce Krhová a Poličná, a linky zde zůstaly jen jako pozůstatek, kdy obce byly součástí města.

Během mnoha let, kdy funguje MHD doprava ve Valašském Meziříčí nastalo mnoho změn. Poslední nejvýraznější změny nastaly v úpravě tarifu jízdného. Do listopadu 2019 platilo

bezplatné MHD pro všechny cestující, které se kvůli evropské legislativě muselo opět zpoplatnit. S nástupem nové dopravní společnosti nastane opět systém bezplatného MHD od 12. června 2022. Vedení města uvádí, že systém bezplatného MHD využilo až 1 milion cestujících a doufá, že to napomůže k ekologičtější dopravě ve městě (TQM, 2022).

Ohledně obslužnosti obcí, které dříve byly součástí města Valašské Meziříčí jsou vedeny značné rozpory. Starosta města Robert Střížnek výrazně podporuje zachování linek MHD i do těchto obcí. Velmi se přiklání také k MHD zdarma, které dle jeho slov pomůže k husté intenzitě dopravy a pomůže odlehčit městu v časech dopravní špičky. Oproti tomu krajské dokumenty (např. Generel dopravy Zlínského kraje, nebo Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje 2021–2025 s výhledem do roku 2030) příliš pozitivní ohlasy nemá. Tvrdí, že MHD zdarma nebude tak nápomocným faktorem, aby odlehčilo velmi hustému provozu ve městě. Dále považuje příměstské linky do obcí, které už nejsou součástí Valašského Meziříčí za zcela zbytečné, jelikož obce jsou dostatečně obsluhovány autobusovou dopravou. Obec Křhová navíc disponuje i železniční zastávkou.

7 Horizontální dopravní poloha

Podle Marady (2006) určuje postavení sídla/regionu v síti. Metodika hodnocení horizontální dopravní polohy je popsána v kapitole 4.3. a na základě tohoto hodnocení byla vytvořena mapa znázorňující dopravní polohu všech obcí SO ORP Valašské Meziříčí.

Jak ukazuje Tab. 3 a následně i Obr. 3 většina obcí má špatnou nebo velmi špatnou horizontální dopravní polohu. V zájmovém území se nachází několik obcí, jež mají nulový bodový zisk (konkrétně 4), což jasně ukazuje velmi špatnou polohu těchto obcí.

Tab. 3 Bodové hodnocení horizontální dopravní polohy v SO ORP Valašské Meziříčí

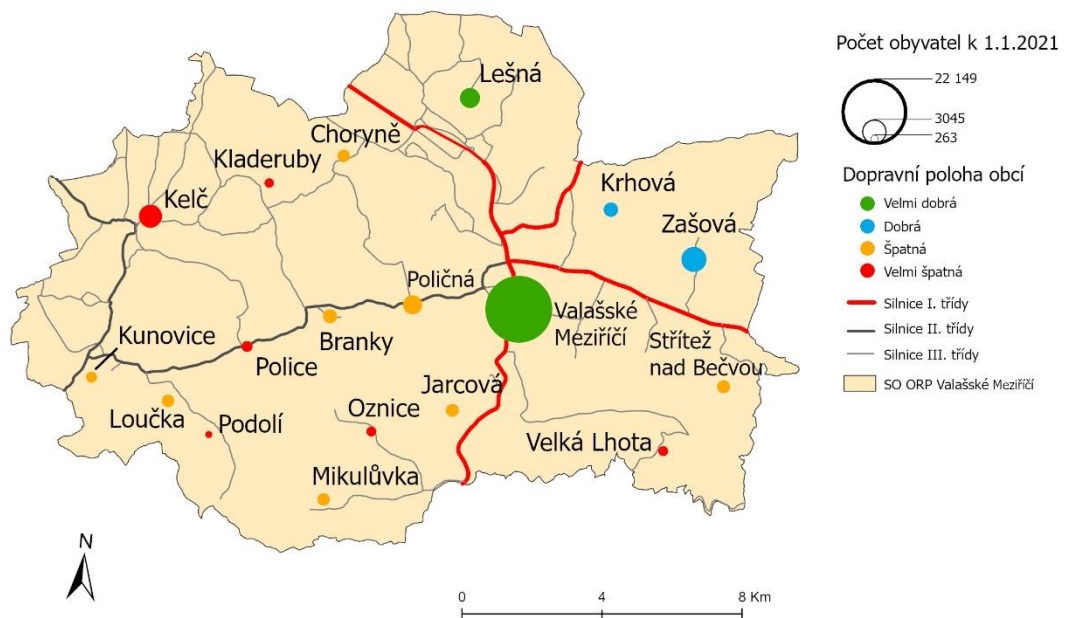
Obec	Bodový součet
Branky	5
Choryně	3
Jarcová	3
Kelč	2
Kladeruby	0
Krhová	9
Kunovice	5
Lešná	11
Loučka	5
Mikulůvka	3
Oznice	0
Podolí	0
Police	2
Poličná	4
Střítež nad Bečvou	3
Valašské Meziříčí	13,5
Velká Lhota	0
Zašová	7

Zdroj. Mapy.cz, vlastní zpracování

Nejlepší horizontální dopravní polohu dle očekávání má město Valašské Meziříčí, do kterého vstupují dvě páteřní komunikace tohoto území (silnice I/35 a silnice I/57). Obě tyto komunikace procházejí zastavěnou oblastí území a zaručují bodový zisk pro centrum regionu. Další bodový zisk zaručuje silnice II/150, která ve Valašské Meziříčí zaústí do silnic I. třídy (proto tedy 0,5 bodu), také železniční trať č. 280, které má jak regionální, tak i celostátní význam. Velmi dobrou polohu v regionu má také obec Lešná, jež se nachází několik kilometrů od dálničního sjezdu D48

a díky tomu má v regionu velmi významné postavení. Valašsko není přímo napojeno na dálniční síť České republiky, k nepřímému napojení povede tzv. Palačovská spojka, která umožní rychlejší propojení Valašska s dálnicí D48. Tato výstavba má být započata v roce 2022 a uvedení do provozu je plánováno na rok 2028 (Zlínský kraj, 2020a.)

Dále lze dobrou horizontální dopravní polohu identifikovat u obcí, které leží v blízkosti silnice I/35 (Krhová, Zašová). Tyto obce jsou navíc vybaveny železniční stanicí, což zaručuje vysoké postavení v hierarchii středisek.



Obr.3 Horizontální dopravní poloha obcí SO ORP Valašské Meziříčí. Martina BORÁKOVÁ, 2022. Zdroj: GEOFABRIK, ArcČR 500, Mapy.cz

Jak již bylo zmíněno, většina obcí regionu má spíše špatnou horizontální dopravní polohu. Dle očekávání se jedná o obce, jež se nacházejí dále od centra zájmového území a neprochází jimi žádná stěžejní komunikace. Velmi špatnou dopravní polohu a nulový zisk bodů mají celkem čtyři obce (Kladeruby, Oznice, Podolí a Velká Lhota). Tyto obce nejsou napojeny na silnici I. ani II. třídy, nedisponují železniční stanicí a všechny obce kromě obce Oznice se nacházejí spíše v periferní části regionu. Velmi špatná je také horizontální dopravní poloha města Kelč, druhé největší město regionu není napojeno na páteřní komunikace a nenachází se zde železnice, ani železniční stanice v blízkosti toleranční vzdálenosti 2 km. Poměrně překvapivé může být postavení obcí v okolí Valašského Meziříčí, jako je obec Jarcová a Poličná. Obce opět nedisponují

železniční stanicí, což snižuje jejich hierarchické postavení v regionu. V obci Poličná je u přejezdu místní komunikace na železniční trati č. 303 vedoucímu k obecnímu úřadu plánována výstavba železniční zastávky (PDOZK, 2020b). K povšimnutí může být také dopravní poloha obce Police. Tato obec dle bodového zisku patří do kategorie obcí velmi špatná. Obcí prochází silnice II. třídy i železnice, ale ani jedna z těchto komunikací se nenachází v intravilánu obce, což snižuje postavení v dopravní síti.

8 Vertikální dopravní poloha

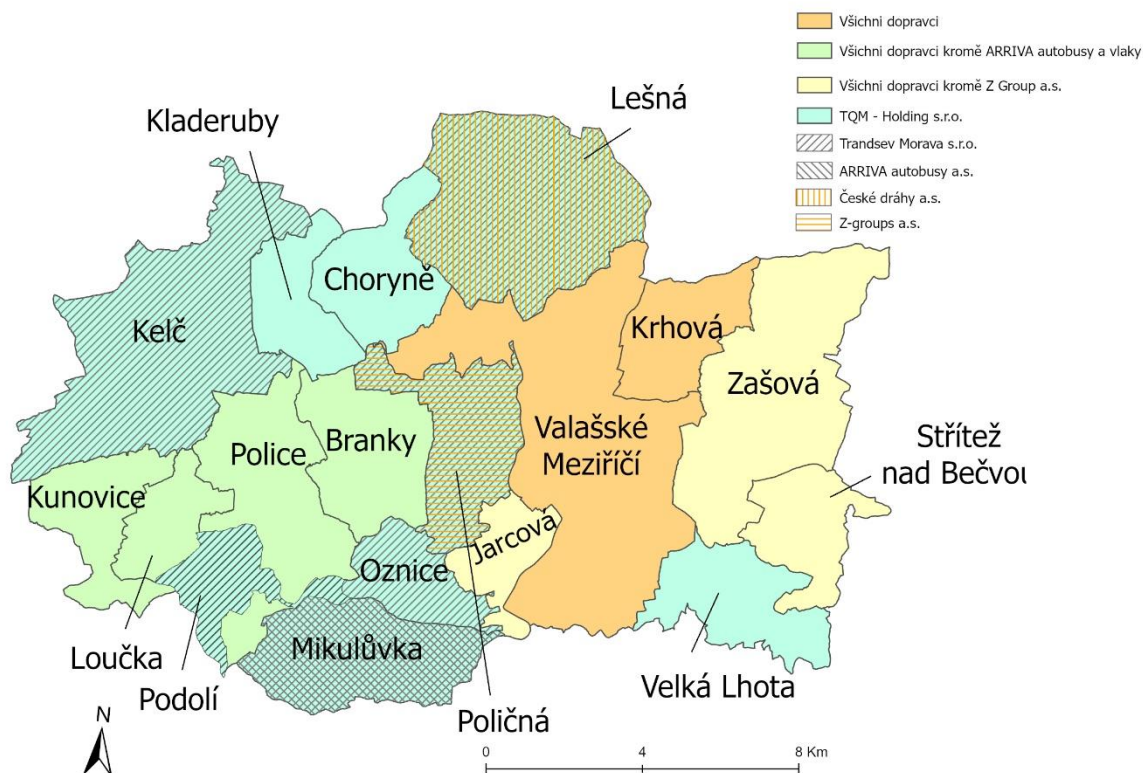
8.1 Dopravci v SO ORP Valašské Meziříčí

Veřejná doprava na Valašsku prošla obdobnou proměnou jako veřejná doprava v České republice. Během socialismu byla veřejná doprava zajišťována krajskými podniky, konkrétně na Valašsku dopravním závodem 713 Vsetín krajského národního podniku ČSAD Ostrava (SPVD, 2011). 30. dubna 1992 vzniká ČSAD Vsetín a.s., která zajišťovala autobusovou dopravu v regionu po několik let. ČSAD Vsetín (od roku 2021 Z-Group bus a.s.) momentálně zajišťuje pouze linkové spoje MHD ve Valašském Meziříčí a smlouva s tímto dopravcem končí v průběhu roku 2022. Během uplynulých měsíců vybralo město Valašské Meziříčí nového provozovatele MHD, radnice podepsala smlouvu se společností TQM – Holding s.r.o. (dále jen TQM). Ta zahájí provoz MHD 12. června 2022 na dalších 10 let, a bude nadále obsluhovat i obce Krhová a Poličná, které dříve byly součástí Valašského Meziříčí. (TQM, 2022).

Společnost TQM je také nejrozšířenějším autobusovým dopravcem v regionu a zajišťuje zde většinu autobusových spojů. TQM – Holding s.r.o. je česká dopravní společnost se sídlem v Opavě, a která má více než 25letou historii na českém trhu. Dříve byla součástí národního podniku ČSAD Ostrava, nyní jako ryze česká firma zaměstnává více než 400 lidí. Ve Zlínském kraji obsluhuje 19 příměstských linek, v zájmovém regionu je to celkem 10 a obsluhuje zde všechny obce. Všechny linky jsou součástí Integrované dopravy Zlínského kraje (TQM, 2022a).

Druhým nejrozšířenějším autobusovým dopravcem je společnost Trandsev Morava s.r.o., která na Vsetínsku obsluhuje 30 autobusových linek. V SO ORP Valašské Meziříčí obsluhuje celkem 9 linek a 15 obcí (všechny kromě obcí Choryně, Kladeruby a Velká Lhota) (Trandsev, 2022).

Nejrozšířenějším železničním dopravcem v regionu je národní dopravce České dráhy. Většina obcí je obsluhována osobními vlaky, v menší míře se vyskytují vlaky spěšné (např. Olomouc-Valašské Meziříčí nebo Rožnov pod Radhoštěm – Kojetín). Jediným rychlíkovým spojem v regionu je na trati č. 280 vedoucí z Púchova/Žiliny přes Valašské Meziříčí – Olomouc do Prahy (IDOS, 2022). Do roku 2020 byly ČD monopolem v regionu, ale od prosince 2020 vybral Zlínský kraj soukromého dopravce Arriva, v rámci Integrované dopravy Zlínského kraje. Arriva vlaky zajišťují spoje Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm a Valašské Meziříčí – Vsetín – Střelná (Arriva, 2022). Působnost všech dopravců je dále zobrazena na Obr. 4 a v Tab. 4.



Obr. 4 Pokrytí dopravců autobusové a vlakové dopravy v SO ORP Valašské Meziříčí k 10.4.2022. Martina BORÁKOVÁ, 2022. Zdroj: ArcČR 500, IDOS.

Tab.4 Dopravci působící v SO ORP Valašské Meziříčí k 10.4.2022

Typ dopravce	Počet obsluhovaných obcí
TQM – Holding s.r.o.	18
Trandsev Morava s.r.o.	15
ARRIVA autobusy a.s.	6
Z – Group bus a.s.	6
České dráhy a.s.	18
ARRIVA vlaky a.s.	5

Zdroj: IDOS – jízdní řády 2022

8.2 Dopravní obslužnost Valašského Meziříčí k centru kraje

Zlín, krajské město Zlínského kraje, sídlo mnoha institucí: Univerzity Tomáše Bati, Krajské nemocnice Tomáše Bati, krajského úřadu a mnoho dalšího. Pro region jako celek je žádoucí dobré spojení s jeho krajským městem. Předpoklady ukazují, že autobusové spojení se Zlínem by nemělo být komplikované, hlavně díky přítomnosti komunikací I. třídy, které zajišťuje pohodlnější přepravu. Co naopak hovoří proti dobré dopravní obslužnosti je vzdálenost a nepřítomnost přímého vlakového spojení se Zlínem. SO ORP Valašské Meziříčí se svou polohou

za západě Zlínského kraje má mnohem větší spádovost na Olomouc nebo na Ostravu. Dalším negativem je také orografická poloha regionu oproti městu Zlín. Generel dopravy Zlínského kraje také uvádí, že spojení Valašska se Zlínem není optimální a je třeba navýšení množství spojů. Většina obyvatel Zlínského kraje hodnotí počty spojů jako nedostatečné, a tvrdí, že hlavním důvodem jsou fyzickogeografické bariéry.

Dopravní spojení se Zlínem momentálně zajišťují tři autobusoví dopravci. TQM (22 spojů), Trandsev Morava (20 spojů) a ARRIVA autobusy (6 spojů). Vzdálenost z Valašského Meziříčí do Zlína autobusem přes Vsetín je zhruba 56 km a 63 km přes Holešov. Délka spojů se pohybuje od 80 minut do 105 minut, což nelze hodnotit příliš uspokojivě. Jedním z důvodů je velký počet zastávek, přes Vsetín 39 zastávek a přes Holešov 16 zastávek (IDOS, 2022). Hlavním důvodem je ale s velkou pravděpodobností nepřítomnost rychlostní silnice na tomto úseku. Spoj z Valašského Meziříčí přes Vsetín do Zlína vede nejdříve po silnici I/57, a následně silnici I/49. Oproti tomu spoj do Zlína přes Holešov vede pouze přes silnice II. třídy (II/150, II/438, II/490). Obě linky tedy projíždějí přes velké množství obcí, kde je nutno dodržovat nejvyšší povolenou rychlost, tedy 50 km/h, což vede k vyšším časům.

Přímé vlakové spoje mezi Valašským Meziříčím a Zlínem nejsou momentálně uskutečňovány. Výhledově Zlínský kraj plánuje vystavění trasy Valašská Polanka – Vizovice, která by zajistila spojení Zlína, jak s Valašskem, tak se Slovenskou republikou (Zlínský kraj, 2020b). Otázkou je, zda by se jednalo o přímý vlakový spoj, nebo by se jednalo o spoj s přestupem ve Vsetíně. Vlákem se lze do Zlína momentálně dostat pouze s přestupem v Hulíně, při celkové přepravní době zhruba 90 minut (IDOS, 2022).

Tab. 5 a Tab. 6 ukazuje množství spojů mezi Valašským Meziříčím a krajským městem Zlín v referenční dny určené v kapitole 4.3. Množství spojů ve všední den je téměř shodné a není patrný ani velký rozdíl v časech prvního a posledního spoje. Autobusové spoje o víkendech se mírně liší, především časy prvních a posledních spojů. První spoj na lince Zlín – Val. Meziříčí v neděli je po 6. hodině ranní, což je oproti nedělnímu spoji na lince Val. Meziříčí– Zlín (ve 4:46) později. Víkendové snížení množství spojů je dáno nižší poptávkou v těchto dnech. Z hlediska intenzity spojů jsou ve všední dny zajišťovány do 14. hodiny minimálně 2 autobusy během jedné hodiny. Po 14. hodině se jedná o jeden autobus během hodiny, stejně je tomu i o víkendech. Množství spojů v neděli je tedy totožné se sobotou. Vzhledem k přítomnosti univerzity a mnoha dalších vzdělávacích zařízení ve Zlíně je počet spojů na lince Valašské Meziříčí – Zlín nedostatečný. Stejně se dá hodnotit i osm spojů během neděle na lince Zlín – Valašské Meziříčí. I když dojíždka v tomto směru není tak intenzivní, počet spojů lze stále hodnotit jako nedostačující.

Tab. 5 Autobusové spojení Valašské Meziříčí – Zlín k 10.4.2022

Spoj Val. Meziříčí – Zlín	Středa 6.4.2022	Sobota 9.4.2022	Neděle 10.4.2022
Počet spojů	28	10	10
První spoj	4:46	4:46	4:46
Poslední spoj	21:53	17:55	17:55

Zdroj: IDOS – jízdní řády 2022

Tab. 6 Autobusové spojení Zlín – Valašské Meziříčí k 10.4.2022

Spoj Zlín – Val. Meziříčí	Středa 6.4.2022	Sobota 9.4.2022	Neděle 10.4.2022
Počet spojů	29	8	8
První spoj	4:35	5:30	6:30
Poslední spoj	21:30	16:30	16:30

Zdroj: IDOS – jízdní řády 2022

Kromě Zlína existuje přímé spojení do dalších čtyř krajských měst: Olomouc, Pardubice a Praha (pouze železniční spojení), Ostrava (železniční i autobusové spojení). Tento fakt ukazuje velký význam železniční tratě č. 280 vedoucí do Hranic na Moravě.

Na lince Valašské Meziříčí – Ostrava je ve středu 6. dubna zajišťováno 6 přímých dopravní spojů (1 vlakový, 5 autobusových), v sobotu 2 spoje a v neděli 4 přímé spoje (IDOS, 2022). Zvýšení počtu spojů v neděli je dáno přítomností univerzity a větší dojížděnkou za školou v neděli. Snížení během víkendu je opět dáno menšími přepravními proudy v těchto dnech.

Celkově lze hodnotit dopravní obslužnost Valašského Meziříčí v rámci kraje jako dobrou. Jsou zde přímé spojení s krajským městem, které by ale mohly být posíleny. Velkou nevýhodou hraje nepřítomnost přímého vlakové spojení a poměrně velká vzdálenost mezi centrem regionu a Zlínem.

8.3 Dopravní obslužnost obcí

Dílčím cílem práce je analýza dopravní obslužnosti obcí SO ORP Valašské Meziříčí. Bylo nutno zvolit centrum dojížděky, pro které bude prováděna analýza. Nebylo pochyb o zvolení města Valašské Meziříčí, které je spádovým centrem daného obvodu, je sídlem institucí, školských zařízení, služeb a průmyslu. O velké spádovosti regionu hovoří také data ze SLDB 2011, kdy do Valašského Meziříčí dojíždí za prací 6 506 osob a za vzděláním také 6 506 osob, což jsou páté, resp. čtvrté nejvyšší hodnoty v kraji. Dle použitého dopravního prostředku, dominoval při cestě do zaměstnání autobus, který získal 35,3%, následoval vlak 11% a MHD použilo jen 0,6% obyvatelstva. K cestě do zaměstnání automobil využívalo jako řidiči 19,3% obyvatel a jako spolujezdci 4,5% (SLDB, 2011). Generel dopravy Zlínského kraje ukazuje počet registrovaných

vozidel v jednotlivých ORP Zlínského kraje, které se v průběhu několika let příliš nezměnily. Díky tomuto trendu lze předpokládat, že dojíždka za prací automobilem nebude vyšší, ale vzhledem k rozvoji společnosti a standardů se lze domnívat opaku. Nápomocná k této problematice by byla data ze SLDB 2021, která ještě nejsou kompletní.

Na dopravní obslužnost obcí má vliv několik faktorů. Jak již bylo řečeno, může se jednat o fyzicko-geografické faktory, socioekonomické faktory, nebo i vztahy jednotlivých obcí v regionu. Tento faktor lze pozorovat u obcí Poličná a Krhová, kterým jako pozůstatek, kdy byly součástí Valašského Meziříčí, zůstala obslužnost MHD. Tento jev má vliv na množství spojů, kterými jsou uvedené obce obsluhovány. Dalším faktorem ovlivňujícím dopravní obslužnost je horizontální dopravní poloha obcí, která byla řešena v předchozí kapitole. Lze předpokládat, že obce, jež mají horší horizontální dopravní polohu, budou obsluhovány menším množstvím spojů.

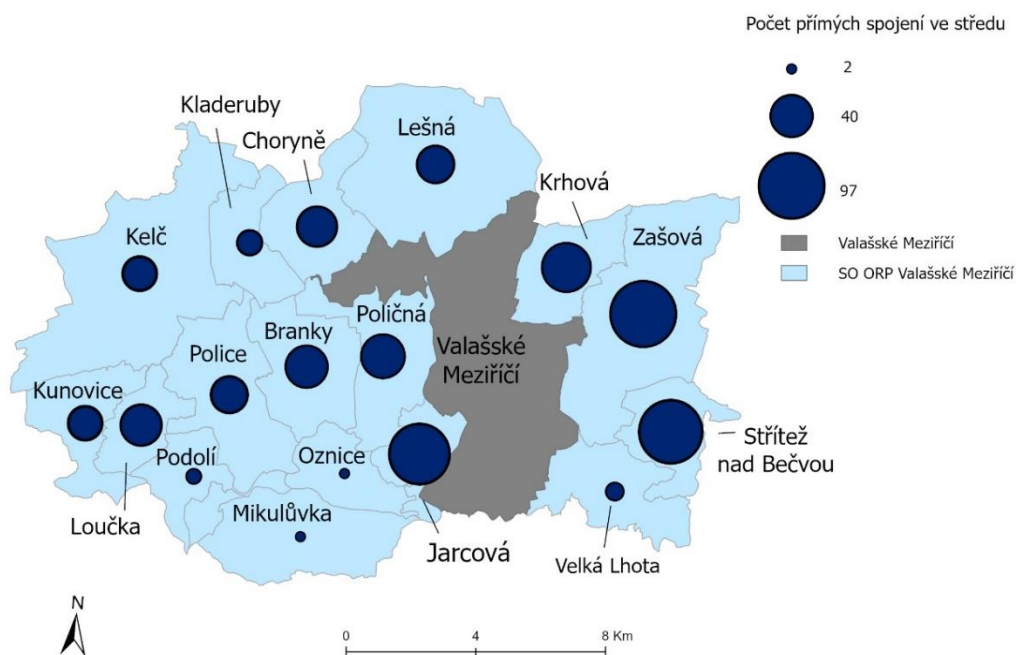
Jako prvním referenčním dnem byla vybrána středa 6. dubna 2022. Celkový počet přímých spojů v tento den byl 548, v jednotlivých obcích se počet pohybuje od 2 do 97. Podrobnější informace o množství spojů jsou uvedeny v příloze 4 pro autobusovou dopravu a v příloze 5 pro železniční dopravu. Tento den je z referenčních dnů ten, kdy je uskutečňováno nejvíce spojů. Důvody jsou socioekonomické (zaměstnání, škola, služby). Obce s vyšším počtem spojení jsou zpravidla ty, které sousedí s Valašským Meziříčím (výjimkou je obec Velká Lhota), nebo ty, které se nacházejí na jedné z páteřních tras regionu. Vyšších čísel pak dosahují obce, které jsou obsluhovány, jak autobusovou, tak vlakovou dopravou. Z tohoto pohledu si nejlépe vede obec Zašová, která se nachází na silnici I/35 vedoucí do Rožnova pod Radhoštěm, s celkovým počtem 97 přímých spojení. Obdobná situace je v obci Střítež nad Bečvou a Krhová. Dalo se očekávat mnohem větší počet spojů v obci Krhová, z již zmíněného důvodu, a to tedy obslužností obce MHD. Takové tvrzení nebylo potvrzeno, jelikož obec není obsluhována, tak velkým počtem autobusových přímých spojů, jak obce Zašová a Střítež nad Bečvou. Velký počet spojů v těchto obcích lze přisuzovat také tomu, že všechny linky vedou do Rožnova pod Radhoštěm, s kterým má region velké interakce (školství, služby, zaměstnání).

Vysokých hodnot dosazuje také obec Jarcová, nacházející se na silnici I/57. Vysoký počet spojů v obci Jarcová je dán tím, že většina těchto spojů jsou na lince Valašské Meziříčí – Vsetín, nebo Val. Meziříčí - Zlín. Horizontální dopravní poloha obce tomu příliš nenasvědčuje. Důvodem je, že obec je díky kritériu zmíněném v kapitole 4.3 v toleranci 2 km intravilánu obce k nejbližší železniční stanici. Pro obec Jarcová je to zastávka Brňov. Zastávka se nachází v katastrální území Valašské Meziříčí Křivé. Stejně podmínky splňují obce Lešná a Choryně, které jsou obě obsluhovány zastávkou Lhotka nad Bečvou, nacházející se v části Lhotka nad Bečvou, patřící obci Lešná. Lhotka nad Bečvou se nachází na železniční trati č. 280, která zajišťuje spojení s městem Hranice na Moravě. Ve Lhotce nad Bečvou pak zastavují vlaky osobní

a spěšné. Poslední obcí s vyšším počtem spojů je Střítež nad Bečvou. V této obci se nachází železniční stanice, která ale byla roku 2020 zrušena a momentálně na ní neprobíhá nástup ani výstup cestujících. V blízkosti 2 km od intravilánu obce se nachází žel. st. Zašová.

Opačnými extrémami, a to tedy s minimálním počtem přímých spojení disponují obce Mikulůvka, Oznice (2 přímé spoje během všedního dne), Podolí (5 spojů) a Velká Lhota (7 přímých spojů). Jedná se o obce s nejmenším počtem obyvatel v regionu, a to může být důvodem, proč jsou počty spojů tak nízké. Obce Mikulůvka a Oznice disponují větším počtem spojů s jedním přestupem. Jedná se o přestup v obci Bystřička, která je dále spojena autobusovou i vlakovou dopravou s centrem regionu. Důvodem malé obslužnosti obcí Velká Lhota a Podolí je reliéf. Obce se nacházejí ve vyšší nadmořské výšce, což v zimních měsících představuje překážku pro autobusovou dopravu. Ani jednou z těchto obcí neprochází komunikace I. nebo II. třídy, ani železnice. Tento velmi nízký počet spojů během všedního dne je velkým problémem a je hodnocen jako nedostačující.

V případě dalších obcí nelze hovořit o velkých extrémech. Existují regionální rozdíly, ale ty jsou dány více faktory. V případě vzdálenějších obcí je nutné použít spoje s alespoň jedním přestupem.

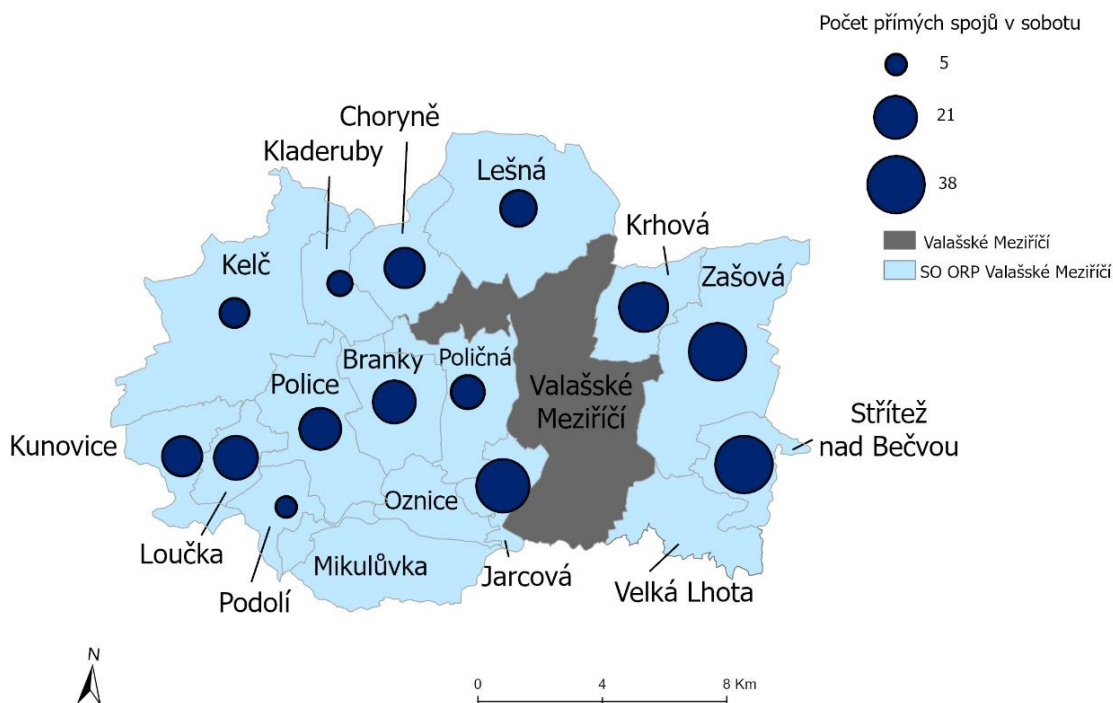


Obr. 5 Množství přímých spojů ve středu 6. dubna 2022 v SO ORP Valašské Meziříčí. Martina BORÁKOVÁ, 2022 Zdroj: ArcČR 500, IDOS – jízdní řády 2022.

O sobotách dochází ke snížení množství spojů, celkový počet v tento den byl 253 přímých spojení. V některých obcích jde až o 50 % pokles. Pořadí nejlépe a nejhůře obsluhovaných obcí se nemění. Nejvíce spojů opět vykazuje Střítež nad Bečvou (38), stejně jako obec Zašová. V těchto dvou obcích došlo ke snížení autobusových spojů o téměř o 75% (ze 74 na 19), počet vlakových spojů se snížil pouze o 4 (z 23 na 19). Dále velmi kladné hodnoty vyznačuje obec Jarcová, s celkovým počtem 33 spojů.

Stejný počet spojů zůstal zachován v obci Podolí (5) a Velká Lhota (7), to lze obecně brát jako velmi pozitivní jev. Ale v případě takového množství se jedná spíše o jev negativní, jelikož lze říct, že obce jsou špatně dopravně obsluhovány. Bez přímého spojení s Valašským Meziříčím o sobotách jsou celkem dvě obce, Mikulůvka a Oznice. Stejně jako v pracovní dny, je možné se s centrem regionu spojit veřejnou dopravu, ale pouze s jedním nebo více přestupy. Dopravní obslužnost těchto obcí je tedy velmi kritická. Další velké úbytky počtu přímých spojení, tedy o 50% a více zaznamenaly obce Kelč, Kladeruby, Poličná, Krhová. Obce Poličná a Krhová zaznamenaly obrovský úbytek přímých dopravních spojení o sobotách hlavně z důvodu malého počtu spojů MHD.

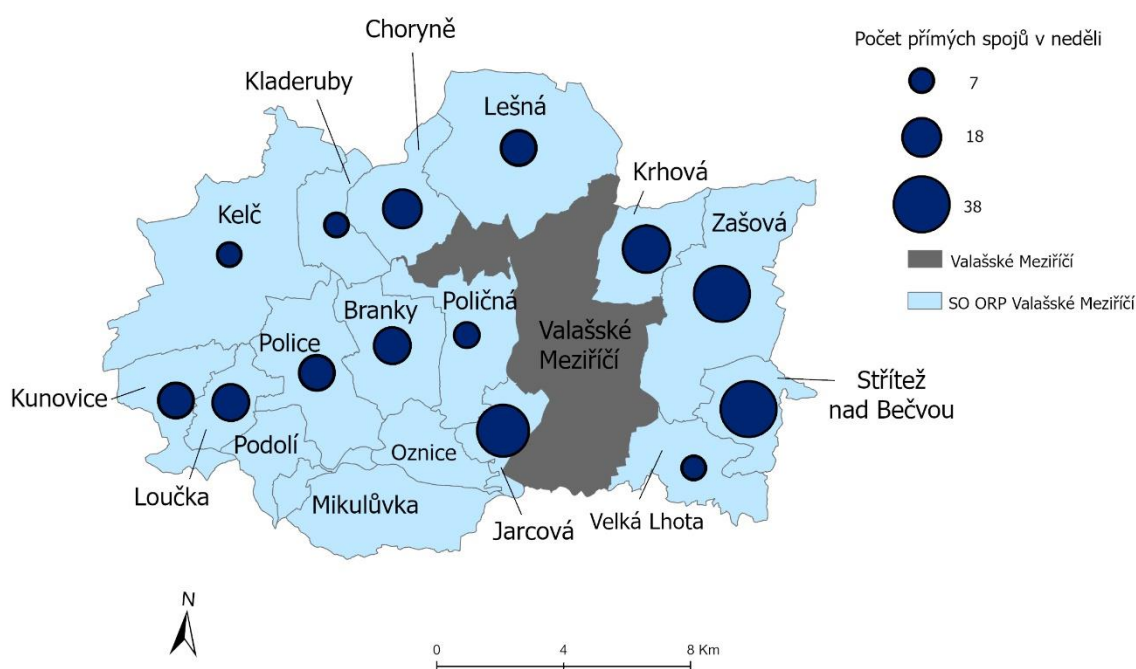
Celkově je lepší dopravní obslužnost o sobotách v obcích nacházejících v blízkosti centra regionu a těch, které se nacházejí na hlavních dopravních tazích, horší situace je v periferních částech.



Obr. 6 Množství přímých spojů v sobotu 9. dubna 2022 v SO ORP Valašské Meziříčí. Martina BORÁKOVÁ. Zdroj: ARCČR 500, IDOS – jízdní řády 2022

Posledním referenčním dnem je neděle 10. dubna 2022. O nedělích je obdobná situace jako o sobotách, ale dochází k ještě většímu snížení počtu spojů, celkově na 225. Pořadí nejlépe a nejhůře obsluhovaných obcí se opět nezměnilo. Největší počty spojů mají stejně jako v předchozích dnech obce Zašová a Střítež nad Bečvou (38), dále obec Jarcová (32) a Krhová (27).

Opačné hodnoty vykazují opět obce Mikulůvka, Oznice a Podolí, které o nedělích nedisponují žádným přímým spojem do Valašského Meziříčí. Opět se jedná o velmi kritickou situaci, která musí být ze strany Zlínského kraje řešena. U 8 obcí regionu nedošlo ke změně počtu spojů mezi sobotou a nedělí. Tento fakt lze brát z praktického hlediska jako kladný, jelikož jsou některé obce dostatečně obsluhovány v neděli, ale na druhou stranu se jedná o poměrně malé množství spojů během sobot. U žádné obce není zaznamenán vyšší počet spojů v neděli než v sobotu. Západní část regionu je opět obsluhována méně, stejně jako v předchozích dnech.



Obr. 7 Množství přímých spojů v neděli 10. dubna 2022 v SO ORP Valašské Meziříčí. Martina BORÁKOVÁ, 2022. Zdroj: ArcČR 500, IDOS – jízdní řády 2022.

Celkové snížení počtu spojů o víkendech je dáno sníženou poptávkou, hlavně kvůli zaměstnání, školství, nebo službám. Počet spojů v některých obcích je úměrný jejich velikosti a dá se považovat za dostačující. Většina obcí, ale disponuje minimem spojů, anebo žádným, což je velmi nedostačující.

O víkendech se projevuje také výhoda obcí, které disponují železniční stanicí. Počet přímých vlakových spojů ve středu činil 175, a v sobotu 151 spojů, stejně tak v neděli. Naopak počty přímých autobusových spojů byly ve středu 449, v sobotu jen pouhých 141 spojů a v neděli 108, což je téměř 70 % úbytek. U obcí Krhová a Poličná je úbytek množství spojů dán také tím, že během víkendu je minimum spojů MHD, v sobotu jsou to 2 spoje a v neděli 0. Co se týká zajištění dopravní obslužnosti do škol, resp. na internát, tak to zajišťují okolní dálkové linky, které obsluhují i jednotlivé obce (př. Linka Vsetín – Valašské Meziříčí, obsluhuje zastávku Jarcová apod.)

Celkově jsou nejlépe obsluhovány obce, které leží na silnicích I. třídy, jelikož po těchto komunikacích je vedena dálková doprava, která obsluhuje více regionálních center. Nejintenzivnější je spojení mezi městy Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín, to se později odráží na obslužnosti obcí jako Zašová, Střítež nad Bečvou nebo Jarcová. Velké množství spojů vykazují také obce podél silnice II/150 vedoucí do Bystřice pod Hostýnem. Naopak méně jsou obsluhovány obce na severovýchodě regionu (Choryně, Kladeruby), jejichž autobusové zastávky se nacházejí v intravilánu obce a mají tedy větší regionální význam. Velmi špatně jak pak obsluhován jih regionu (výjimkou je obec Jarcová). Obce Mikulůvka a Oznice leží podél silnice I/57, ale zastávky se opět nacházejí v intravilánu obce. Zde je příležitost Zlínského kraje o vybudování nových zastávek, které se budou nacházet na hlavní silnici, a které by zajistily, že by obce byly obsluhovány na lince Valašské Meziříčí – Vsetín. U obcí jako Podolí a Velká Lhota hraje největší vliv reliéf, a také to, že nejsou připojeny na komunikaci I. nebo II. třídy.

V rámci dopravní obslužnosti obcí byla také zjišťována denní doba zajištění dopravy mezi jednotlivými obcemi a centrem. Výčet všech obcí a časy prvního a posledního spoje jsou uvedeny v příloze 6 a 7. Jako referenční den byla vybrána středa 6. dubna. První ranní spoje obsluhují téměř všechny obce před pátou hodinou ranní. Pět obcí disponuje prvním ranním autobusovým spojem až po 5. hodině ranní. Obce Branky, Podolí a Poličná mají první ranní spoj pár minut po páté hodině, pokud bereme jako kritérium začátek ranní směny v 6:00 a fakt, že všechny obce jsou v maximální dojezdové vzdálenosti 30 minut je tento jev brán v pořádku. Obce Mikulůvka a Oznice jsou obsluhovány prvním ranním spojem až po 7. hodině ranní. To lze brát jako vhodný ranní spoj do školy, ne ale do zaměstnání. Dalším výrazným rozdílem jsou časy u obcí Střítež nad Bečvou a Zašová ve 3:56, tyto obce jsou jako jediné obsluhovány prvním železničním spojem před 4. hodinou ranní.

V případě časů posledních spojů je optimální čas po 18. nebo 22. hodině. Pokud bereme jako kritérium konce odpolední směny. Všechny vlakové spoje jsou vedeny z obcí po 22. hodině, v některých případech i po 23. hodině. Z hlediska autobusové dopravy se časy posledních spojů

velmi liší. Od času 13:00 (Oznice) po čas 22:49 (Zašová), dalším výraznějším extrémem je obec Mikulůvka s časem posledního spoje ve 13:04. Tyto dva extrémně brzké časy nejsou adekvátní a vzhledem k nepřítomnosti železniční stanice se obyvatelé těchto obcí musí spoléhat na individuální automobilovou dopravu.

Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje 2021–2025 s výhledem do roku 2030 dále uvažuje o navýšení vlakových spojů na lince Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí, která bude v časovém prokladu s linkou Rožnov pod Radhoštěm – Kojetín. Hlavně kvůli návaznostem na dálkové spoje Ex2 (Praha – Olomouc – Žilina). Otázkou je, zda budou tyto spoje dostatečně zaplněny, vzhledem k prodlevě mezi jednotlivými spoji 10–20 minut. Posílení v rámci špičky (tedy okolo 7. hodiny ranní a okolo 14. a 18. hodiny) se zdá být vyhovující, v ostatních časech se zdá být mírně zbytečné a spoje by nemusely být zcela naplněny, jelikož jsou obce na lince Rožnov pod Radhoštěm obsluhovány, jak vlaky, tak autobusy. Dále kraj jedná o posílení osobních vlaků na lince Valašské Meziříčí – Vsetín. Tento fakt je obdobný jako u linek z Rožnova pod Radhoštěm. Je zcela zřejmé, že přepravní proudy jsou zde velké, ale otázkou je, zda by byly využívány. Místo toho by se Zlínský kraj měl zaměřit na větší obslužnost obcí Mikulůvka, Oznice a Velká Lhota, nebo Podolí, které jsou obsluhovány pouze minimem přímých spojů. V dalším případě se obyvatelé musí spoléhat na spoje s minimálně jedním přestupem.

8.4 Časová dostupnost

Znázornění dílčích výsledků časové dostupnosti zobrazuje Obr. 8 a následně příloha 12. V porovnání všech dopravních prostředků jsou na tom nejhůře časy autobusové dopravy. Tento jev se dal očekávat vzhledem k počtu zastávek, které autobus musí obsloužit. Nejhorší přepravní časy z hlediska autobusové dopravy jsou zaznamenány u obcí v západní části regionu. Nejdelší přepravní čas autobusem má město Kelč, konkrétně 37 minut, dále obec Kunovice 29 minut, Podolí 28 minut. U města Kelč je také zaznamenán největší počet zastávek, 16. Tyto výsledky odrážejí hlavně horizontální dopravní polohu. Obce, které mají špatnou nebo velmi špatnou horizontální dopravní polohu, mají i velké dojezdové vzdálenosti. Výjimkou je například obec Jarcová, které se nachází v zázemí Valašského Meziříčí a přepravní časy všemi dopravními prostředky jsou tedy velmi nízké.

Naopak nejlepších časů dosahují vlakové spoje, které mají ve většině obcí nejkratší časy. Výjimkou jsou obce Střítež nad Bečvou a Zašová, které obsluhuje žel. st. Zašová. Cesta individuální automobilovou dopravou je 6 min pro obec Zašová a 7 minut pro obec Střítež nad Bečvou. Cesta vlakem do stanice Zašová je 10 minut. Důvodem pomalejší cesty vlakem je počet zastávek, tedy 3 na cestě do obce Zašová, také fakt, že cesta vede po komunikaci I. třídy a většinu času mimo obec (tedy max. rychlost 90 km/h). V tomto případě byla vypočítána i deviatilita

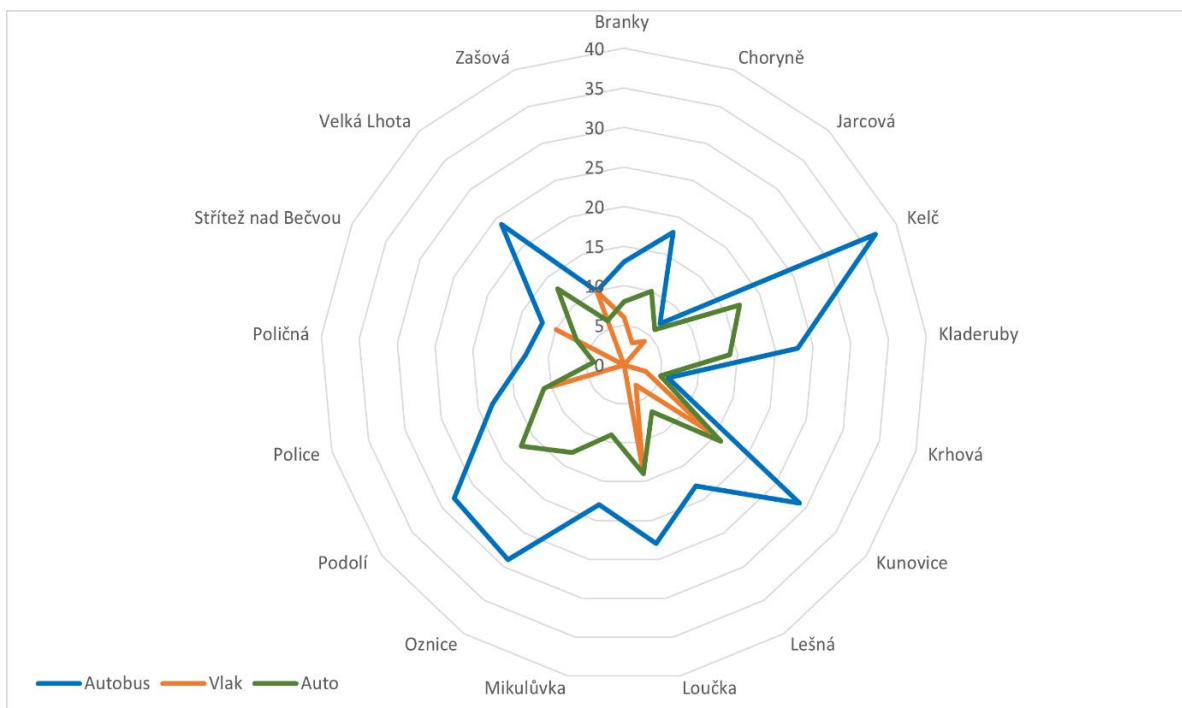
komunikační síť. V případě silniční komunikace se jedná o hodnotu 1,15 a v případě železnice o hodnotu 1,03, což jsou velmi nízké hodnoty a lze říct, že deviatilita v tomto případě nehraje roli.

Obecně lze tedy říct, že obce v bezprostředním zázemí centra mají nižší dojezdové vzdálenosti než obce, jež se nacházejí dál od centra, což je jev, který se dal očekávat. U autobusové dopravy je největším faktorem vysoké přepravní doby hlavně počet zastávek, které se na trase nacházejí. V regionu nejlepšími časy disponuje vlaková doprava. Důvodem je nízká deviatilita, žádné fyzickogeografické bariéry a malý počet zastávek. Porovnání lze vidět na konkrétním případě obec Kunovice. Při autobusové dopravě průměrně 15 zastávek a čas 29 minut, při cestě vlakem 3 zastávky a průměrný čas 14 minut.

Obce Mikulůvka, Oznice a Choryně nemají příliš dobrou horizontální dopravní polohu, počty spojů v některých těchto obcích jsou velmi špatné, ale z hlediska časové dostupnosti se nacházejí v blízkosti Valašského Meziříčí, což zaručuje nízkou přepravní dobu.

Jak již bylo zmíněno v kapitole 4.4 časová dostupnost, tak cílové body jednotlivých druhů dopravy nejsou vždy shodné, a proto je nutno počítat s menší odchylkou. Tak je tomu například u obce Jarcová, počáteční a koncové body u autobusové a automobilové dopravy jsou stejné. Rozdílem je železniční stanice, která se ve Valašském Meziříčí nenachází u aut. nádraží a cíl cesty také není stejný. Zastávka Brňov se nachází zhruba 1 minuty jízdy autem od autobusové stanice. Pokud je tedy nyní jízda automobilem 6 minut, při přičtení 1 minuty se nacházíme na čase 7 minut. Což je stále pomalejší než jízda vlakem. Důvodem je jízda téměř přes půlku města, což značně zpomalí výsledný čas.

Podobný případ je například u obce Choryně, kde autobusová zastávka se nachází v centru obce a vlaková stanice (v tomto případě Lhotka nad Bečvou) zhruba 5 minut jízdy automobilem. Dle portálu Mapy.cz cesta z autobusového nádraží ke stanici Lhotka nad Bečvou trvá zhruba 8 minut, což je tedy stále méně než autobusem (18 minut), ale mnohem méně než vlakem (3 minuty). V tomto případě je faktor počet zastávek vlaku, tedy jedna zastávka a také deviatilita. V železniční dopravě je 1,13 a silniční 1,47. Větší klikatost cesty a trasa přes velkou část Valašského Meziříčí tvoří rozhodující faktory vyššího času.



Obr. 8 Porovnání přepravní doby mezi autobusovou, vlakovou a individuální automobilovou dopravou v SO ORP Valašské Meziříčí k 10.4.2022. Zdroj: IDOS – jízdní řady 2022, Mapy.cz

9 SWOT analýza

SWOT analýza rozebírá silné a slabé stránky, a dále příležitosti a hrozby dané problematiky. V tomto případě se jedná o zhodnocení dopravní obslužnosti SO ORP Valašské Meziříčí.

Tab. 7 SWOT analýza dopravní obslužnosti SO ORP Valašské Meziříčí

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Přítomnost dvou silnic I. třídy 	<ul style="list-style-type: none"> • Špatná dopravní poloha většiny obcí
<ul style="list-style-type: none"> • Město Valašské Meziříčí jako významný silniční a železniční uzel 	<ul style="list-style-type: none"> • Nedostatečná obslužnost některých obcí o víkendech
<ul style="list-style-type: none"> • Relativně hustá síť III. třídy propojující obce regionu 	<ul style="list-style-type: none"> • Chybějící obchvat města Valašské Meziříčí
<ul style="list-style-type: none"> • Časová dostupnost většiny obcí 	<ul style="list-style-type: none"> • Málo přímých spojení s krajským městem Zlín
<ul style="list-style-type: none"> • Podpora využití MHD (zdarma) 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence multimodálního terminálu ve Valašské Meziříčí
<ul style="list-style-type: none"> • Napojení regionu na další centra (Hranice na Motavě, Vsetín, Nový Jičín) 	<ul style="list-style-type: none"> • Nízká hustota železnic
	<ul style="list-style-type: none"> • Umístění železničních zastávek
	<ul style="list-style-type: none"> • Technický stav vozovek
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Obchvat města Valašské Meziříčí a dostavba Palačovské spojky 	<ul style="list-style-type: none"> • Nejisté finanční zajištění technické infrastruktury
<ul style="list-style-type: none"> • Vybudování jednotného dopravní terminálu 	<ul style="list-style-type: none"> • Pomalý rozvoj dopravní sítě v periferních oblastech
<ul style="list-style-type: none"> • Modernizace a elektrifikace železničních tratí 	<ul style="list-style-type: none"> • Vysoká intenzita automobilové dopravy
<ul style="list-style-type: none"> • Zavedení železničního spojení Zlín – Valašské Meziříčí 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence významnějších ekonomických aktivit v periferních částech regionu
<ul style="list-style-type: none"> • Vybudování VLC centra ve Valašském Meziříčí 	

Zdroj: Vlastní zpracování

SWOT analýza shrnuje klíčová fakta, která byla popsána v předešlých kapitolách. Jako doplňující podklady k vypracování SWOT analýzy byly použity následující dokumenty:

Strategický plán dobrovolného svazku obcí mikroregion Valašskomeziříčsko-Kelečsko na období 2020-2030 (Mikroregion Valašskomeziříčsko-Kelečsko, 2020) a Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje (Zlínský kraj, 2020b).

Veřejná doprava SO ORP Valašské Meziříčí se potýká s řadou pozitivních, ale i negativních faktorů, které ovlivňují její stav. Většina faktorů byla zmíněna v průběhu práce. Jednou ze slabých stránek regionu je nízká hustota železniční sítě, což je faktor, který ovlivňuje například severní část regionu, kde železnice není přítomna. Špatný je také stav železnic, jelikož na území se nachází pouze jedna vícekolejová elektrifikovaná trať, zbytek jsou tratě neelektrifikované a poměrně zastaralé. Tento faktor by se mohl stát podnětem pro investování, vhodné by bylo také zkvalitnit technický stav vozovek a přesunout některé zastávky (např. v obci Branky je železniční stanice mimo centrum obce).

V některých úsecích jsou ve velmi špatné stavu silnice I. třídy, kvůli velmi vysoké intenzitě dopravy během dopravní špičky. Tyto dopravní kongesce jsou také dány neexistujícím obchvatem Valašského Meziříčí, který je už několik let v jednání. Další slabou stránkou je neexistence jednotného dopravního terminálu ve Valašském Meziříčí, jelikož je město dopravním uzlem přítomnost jednotného dopravního terminálu je více než žádoucí.

Pozitivně lze hodnotit poměrně velkou propojenost všech obcí silnicemi III. třídy. Dalším pozitivním faktorem je přítomnost dvou silnic I. třídy, které mají celostátní význam a spojují region se dalšími kraji a Slovenskem. Jak již bylo zmíněno, tak intenzita dopravy na těchto silnicích je velmi vysoká, proto město Valašské Meziříčí zavádí zdarma MHD, aby napomohla odlehčit městu v dopravních špičkách. Jako pozitivní jev lze brát také to, že většina obcí je velmi dobře časově dostupná. Do 16 ze 17 obcí se lze veřejnou dopravou dostat za méně než 30 minut a obce podél silnic I. třídy jsou na tom ještě lépe. Z hlediska regionálního významu je Valašské Meziříčí významným dopravním uzlem, což dokazuje i spojení s dalšími centry jako např. Hranice na Moravě, Olomouc a další.

Do budoucna je v SO ORP Valašské Meziříčí velký potenciál a příslib z hlediska veřejné dopravy. Nejvíce žádoucí je výstavba obchvatu města Valašské Meziříčí, která je momentálně plánována na rok 2025. Dále je žádoucí modernizace silnic a železnic v regionu a zlepšení jejich technické infrastruktury. Vše ale záleží na dotacích a finančních prostředcích.

10 Závěr

Hlavním tématem bakalářské práce bylo analyzovat dopravní obslužnost SO ORP Valašské Meziříčí. Aby bylo dosaženo co nejpřesnějších výsledků bylo nutné provést několik dalších dílčích analýz. Mezi tyto analýzy patří například popis zájmového území, popis horizontální a vertikální dopravní polohy, nebo analýza časové dostupnosti. Nejdůležitější analýzou bylo zjištění množství spojů v jednotlivých obcích zájmového území během vybraných referenčních dnů. Příkladem všedního dne byla středa 6. dubna 2022, dále byla vybrána sobota 9. dubna 2022, a jako poslední den byla zvolena neděle 10. dubna 2022.

Navzdory tomu, že region neprotíná dálniční síť České republiky, bylo zcela zřejmé, že se bude jednat o významný dopravní uzel. Železniční síť regionu není příliš hustá, není však pochyb, že má velký regionální, ale i mezinárodní význam. Obrovský vliv železnice lze pozorovat při množství spojů o víkendech, jelikož počet vlakových spojů klesá oproti spojům autobusovým minimálně. Autobusová doprava v regionu má dva trendy, prvním je obrovský pokles četnosti spojů během soboty a neděle, druhým je obrovské množství dopravců, kteří v regionu obsluhují. U některých obcí lze dokonce pozorovat nulový počet přímých spojů během víkendu, tyto obce jsou většinou obsluhovány jedním nebo dvěma dopravci. Tento jev je brán jako kritický a je žádoucí navýšit množství spojů v těchto obcích.

Autobusová i železniční doprava jsou ovlivněny přítomností velkých sídel v okolí, nejvíce dopravu ovlivňují města Vsetín, Rožnov pod Radhoštěm a Bystřice pod Hostýnem. Autobusová doprava je pak navíc ovlivněna Zlínem, nebo Novým Jičínem. Železniční naopak městem Hranice na Moravě. Spojy mezi některými sídly jsou častější než ostatní, například spojení Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm je velmi časté, a proto jsou obce, které leží na této lince obsluhovány nejvíce. Naopak nejméně obcí je vedeno z obcí, které se nenacházejí v zázemí Valašského Meziříčí, nebo se nacházejí ve vyšší nadmořské výšce a nejsou vedeny dálkovou linkou.

Na základě zjištěných výsledků bylo tedy možné identifikovat obce s odlišnou kvalitou dopravní obslužnosti. Ve většině případů výsledky víceméně korespondují s již provedenými analýzami. Obce, které mají horší horizontální dopravní polohu, mají i horší časovou dostupnost a ve výsledku i nejmenší počty přímých spojů. Obce s velmi dobrou a dobrou horizontální dopravní polohou leží ve většině případů na komunikacích I. třídy a jsou ještě navíc obsluhovány vlaky. Tyto obce pak mají nejvíce přímých spojů a většinou se nachází v zázemí Valašského Meziříčí.

Dalším nepříliš pozitivním jevem je spojení regionu s krajským městem Zlín. Krajské město se od Valašského Meziříčí nachází 56 km po komunikaci přes Vsetín a obslužnost přímými spoji je zajištěna pouze autobusem. Množství autobusových spojů není příliš vysoké a přepravní doba

je výše jedné hodiny. Důvodem je velké množství zastávek, a velká vzdálenost a nepřítomnost rychlostní komunikace a fakt, že je doprava uskutečňována především v rámci obcí. Přímé spojení se Zlínem po železnici momentálně není možné, vliv by na to mohla mít dostavba železnice mezi Valašskou Polankou a Vizovicemi, která je dle Zlínského kraje plánována.

Na závěr práce byla provedena SWOT analýza, která se snaží shrnout veškeré problémy, které jsou v práci zmíněny. Jako pozitiva je brán fakt, že město Valašské Meziříčí je významným dopravním uzlem, nachází se zde dvě silnice I. třídy, které mají mezinárodní význam, je zde velká podpora MHD. MHD zdarma, na které město přechází 12. června 2022 je odůvodněno hlavně kvůli vznikajícím dopravním kongescím v době dopravní špičky, s čímž souvisí i vybudování obchvatu Valašského Meziříčí, který by ulevil intenzitě dopravy. Nutná je také elektrifikace některých tratí a celková modernizace dopravních komunikací. Vše z toho závisí na finančních prostředcích celého kraje případně České republiky. Tito činitelé mají pod správou všechny komunikace v SO ORP Valašské Meziříčí.

11 Diskuse

Jak vyplývá z rešerše literatury této práce dopravu lze hodnotit z několika pohledů. Jak uvádí Brinke (1999), Křivda (2006) a následně Rodrigue (2013) doprava se skládá z několika složek, které se vzájemně ovlivňují. I když jsou jejich pohledy mírně odlišné, z práce lze vyvozovat, že všechny složky k dopravě patří a všechny jí ovlivňují, ať už více či méně. Rodrigue (2013) také uvádí, že doprava pomáhá překonávat bariéry v prostoru, jak fyzicko-geografické, tak socioekonomické, na což poukazuje i Generel dopravy Zlínského kraje, který uvádí, že největším problémem při dopravním spojení Zlína a Valašska jsou právě fyzicko-geografické bariéry.

Zatímco předchozí tvrzení souhlasí s podkladovou literaturou, další fakt je mírně v rozporu. Dopravní obslužnost, jak uvádí Hansen (1959) je brána jako příležitost pro interakci v prostoru, což je během práce potvrzováno. Dopravní obslužnost je v práci analyzována na základě jízdních řádů, což je dle Marady a kol. (2010a), hodnoceno jako nedostatečná analýza. To je bráno jako slabá stránka práce, jelikož zjišťování obsazenosti spojů je složitější analýza a data ze SLDB 2011, jsou jen doplňující a mohou sloužit jen pro porovnání s případnými daty ze SLDB 2021.

Perlín (2010) zařazuje region jako typický moravský venkov, dle definice toho typu venkovského prostoru lze odepřít pouze velkou vybavenost obcí technickou infrastrukturou, což potvrzují i Mikroregion Valašskomeziříčsko-Kelečsko (2020), nebo Šťastná, 2017. Marada (2010b) pak tvrdí, že obce s menším počtem obyvatel mají menší četnost spojů, což vyvrací jak Vavrek (2020), tak i výsledky této práce a množství spojů není závislé na velikosti sídla.

12 Summary

This bachelor Thesis is focused on the analysis of transport services in administrative district of a municipality with extended powers Valašské Meziříčí. There are used transport geographical methods to analyse the aim problem. The transport services are evaluated according to several methods as description of the area, horizontal transport position, time accessibility and the evaluation of number of transport connections between the municipalities on chosen days. The days are Wednesday 6th April, Saturday 9th April, and Sunday 10th April.

In the first chapters the area of interest is described, with all the institutions, also the transport network. Then the Thesis continues with each analysis. All the analysis are connected to each other. When horizontal transport position is bad or very bad, usually the time accessibility is also bad (means longer time), and the quantity of transport connections is lower. On the other hand, when the horizontal transport position is good or very good, the time to access is shorter and number of transport connections is higher. Those are municipalities which are situated along the first class routes and has railway station.

The density of railways in the region is not high but is important for transport services. The number of train connections do not show such a decrease at the weekends as the bus connections. In some parts of the regions the decrease is so intense that there are no direct connections in that day.

Another not positive fact is connection with city of Zlín. This line is operated only by bus. The number of connections is not the best but not the worst either. Now there are not direct train connection between Valašské Meziříčí and Zlín. People can use the train only with transfer in Hulín. The Zlínský region is negotiating the construction of railway between Vizovice and Valašská Polanka. This route could make the way to Zlín easier and with no transfer.

At the end of the Thesis there is SWOT analysis which describes the problems that are written about during the Thesis. There are positive facts such as Valašské Meziříčí is important transport node, first class routes in the region. This causes big traffic in the town to help this fact there is public transport for free a there is a big opportunity to build a bypass around the town. There are threats because of the money which are invested by Czech Republic or Zlínský region.

13 Seznam použité literatury a dalších zdrojů

13.1 Knižní zdroje

- BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999. ISBN 80-7184-923-5. 4 s.
- HORÁK, J., BURIAN, J., IVAN, I., ZAJÍČKOVÁ, L., TESLA, J., VOŽENÍLEK, V., FOJTÍK, D., INSPEKTOR, T. a M. RYPKA. *Prostorové simulační modelování dopravní dostupnosti*. Praha: České geografická společnost, 2019. ISBN 978-80-907728-0-9. 19 s.
- HUDEČEK, T., ŽÁKOVÁ, Z., VONDRÁKOVÁ, A., KUFNER, J., VOŽENÍLEK, V. a N. SELNÍKOVÁ. *Atlas dopravní dostupnosti v České republice*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2016. ISBN 978-80-244-4982-1.
- KŘIVDA V., FOLPRECHT J. a I. OLIVKOVÁ. *Dopravní geografie I*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita, 2006. ISBN 80-248-1020-4. 7 s.
- MARADA, M. *Vertikální a horizontální dopravní poloha středisek osídlení Česka*. České Budějovice: Sborník příspěvků z XXI. sjezdu České geografické společnosti, 2006.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V., a P. VONDRÁČKOVÁ. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Praha: Česká geografická společnost, 2010a. ISBN 978-80-904521-2-1. 11 s.
- MARADA, M. a V. KVĚTOŇ. Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. *Geografie*. Praha, 2010b, **110** (1): 21 – 43.
- PERLÍN, R., KUČEROVÁ, S., a Z. KUČERA. Typologie venkovského prostoru Česka. Praha: *Geografie*, **115** (2):161–187.
- ROGRIGUE, J.P., COMTOIS, C. a B. SLACK. *The Geography of Transport Systems*. 3. vyd. New York: Routledge, 2013. ISBN 978-0-415-82254-1. 7 s.
- SEIDENGLANZ, D. *Dopravní charakteristiky venkovského prostoru*. Disertační práce. Brno: Masarykova univerzita, 2007. 57 s.
- ŠŤASTNÁ, M. a A. VAISHAR. The relationship between public transport and the progressive development of rural areas. *Land Use Policy*. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2017, **67** (b.č.): 107–114. ISSN 0264-8377.
- TOUŠEK V., KUNC, J., aj. VYSTOUPIL. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. ISBN 978-80-7380-114-4.

VAVREK, R. a J. BEČICA. *Population size and transport company efficiency - Evidence from Czech Republic*. Ostrava: Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, 2020. ISBN 2590-1982. 6 s.

13.2 Internetové zdroje

ARCDATA PRAHA, 2020 [online]. *ArcČR 500, verze 3.3* [cit.2020-10-14]. Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-4-0>

ARES – ekonomické subjekty [online] [cit.2022-04-05]. Dostupné z: https://www.info.mfcr.cz/ares/ares_es.html.cz

ARRIVA, 2022 [online]. *Naše spoje* [cit.2022-04-28]. Dostupné z: <https://www.arriva.cz/cs/autobusy-a-vlaky/vlaky>

České dráhy, 2022 [online]. *Traťové jízdní řády* [cit.2022-04-05]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/jizdni-rad/tratove-jizdni-rady/>

Český statistický úřad, 2011 [online]. *Centra dojížděky za prací* [cit.2022-04-15]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/20537918/723104_27.pdf/ad3c32f2-c91f-4161-b0ae-be546331165f?version=1.0

Český statistický úřad, 2014 [online]. *Charakteristika SO ORP Valašské Meziříčí* [cit.2022-04-01]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xz/charakteristika_so_orp_valasske_mezirici

Český statistický úřad, 2021 [online]. *Zlínský kraj – obce ve správním obvodu ORP: Valašské Meziříčí* [cit.2020-01-04]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&skupId=4089&katalog=33335&pvo=MLO202126&pvo=MLO202126&pvokc=65&pvoch=7210>

ČSAD Vsetín a.s., 2022 [online]. *Historie společnosti ČSAD Vsetín a.s.* [cit.04-10]. Dostupné z: https://www.csadvs.cz/?page_id=285

Dobrovolný svazek obcí Mikroregion Valašskomeziříčsko-Kelečsko, 2020 [online]. *Strategický plán rozvoje dobrovolného svazku obcí mikroregion Valašskomeziříčsko-Kelečsko na období 2020-2030* [cit.2022-04-01]. Dostupné z: <https://www.meziricsko.cz/wp-content/uploads/2021/05/STRATEGICK%C3%9D-PL%C3%81N-DSO-MVM-K-2020-2030-KOMPLET-FINAL-COMPRESS.pdf>

GEOFABRIK, 2022 [online]. *Czech republic* [cit.2022-04-01]. Dostupné z: <http://download.geofabrik.de/europe/czech-republic.html>

CHAPS, 2022 [online]. *O nás: kdo jsme a čím se zabýváme* [cit.2022-04-01]. Dostupné z: <https://www.chaps.cz/cs/aboutus>

IDOS – jízdní řády, 2022 [online]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/?x=1651179041970>

Jízdní řády ČD a ČSD, 2019 [online]. *Železniční jízdní řád 2019* [cit.2022-04-25]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=jizdni-rad-2019>

Ministerstvo vnitra České republiky, 2011 [online]. *Centrální registr vozidel k 13.10.2011* [cit.2022-04-15]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/centralni-registr-vozidel-stav-k-13-10-2011.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

Ministerstvo dopravy ČR, 2021 [online]. *Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2051* [2022-03-20]. 54 s.

Ministerstvo dopravy ČR, 2020 [online]. *Koncepce veřejné dopravy 2020–2025* [cit.2022-03-20]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Pravni-predpisy/Zelena-a-bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy/Koncepce-verejne-dopravy.pdf.aspx>

Národní geoportal INSPIRE, 2022 [online]. *Mapové kompozice* [cit.01-04-2022]. Dostupné z: <https://geoportal.gov.cz/web/guest/map;jsessionid=D0F825C8150DA36F22D584C38685A511/>

Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2017 [online]. *Silnice I/35 Valašské Meziříčí – Lešná, 3. etapa* [cit.2022-05-04]. Dostupné z: infoletak_s35-valmez-lesna-3etapa.pdf (rsd.cz)

Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2020 [online]. *Celostátní sčítání dopravy 2020* [cit.2022-10-04]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Scitani-dopravy>

Ředitelství silnic Zlínského kraje, 2021 [online]. *Přehled silnic ve Zlínském kraji* [cit.2022-04-25]. Dostupné z: https://www.rszk.cz/?ukaz=186_silnice_2021&IdMenu=186&grafika=0

Seznam a.s., 2022 [online]. *Mapový portál Mapy.cz* [cit.2022-04-10]. Dostupné z: <https://mapy.cz/>

Společnost pro veřejnou dopravu, 2011 [online]. *Valašské Meziříčí* [cit.2022-04-10]. Dostupné z: <http://spvd.cz/index.php/valasske-mezirici>

Správa železnic, 2021 [online]. *Počty traťových kolejí, systémy trakčních soustav a čísla tratí podle knižního jízdního řádu* [cit.2022-04-05]. Dostupné z: <https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=594598>

TQM – Holding s.r.o., 2022a [online]. *Do Valašského Meziříčí se vrátí MHD zdarma, novým provozovatelem bude TQM – Holding s.r.o.* [cit.2022-04-10]. Dostupné z:

<https://www.tqm.cz/cz/aktuality/209/do-valasskeho-mezirici-se-vrati-mhd-zdarma-novym-provozovatelem-bude-tqm-holding-s-r-o.html>

TQM – Holding s.r.o., 2022b [online]. *Nový dopravce pro Rožnov a Val. Meziříčí* [cit.2022-04-10]. Dostupné z: <https://www.tqm.cz/cz/aktuality/162/nov-dopravce-pro-ro-nov-a-val-mezi.html>

Trandsev the mobility company, 2022 [online]. *Vsetínsko* [cit.2022-04-12]. Dostupné z: <https://morava.transdev.cz/cz/jizdnirady/vsetinsko>

Zlínský kraj, 2019 [online]. *Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030* [cit.2022-03-20]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/strategie-rozvoje-zlinskeho-kraje-2030-cl-4623.html>

Zlínský kraj, 2020a [online]. *Generel dopravy Zlínského kraje* [cit.2022-03-20]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/generel-dopravy-zlinskeho-kraje-cl-99.html>. 8, 12, 19, 30, 40, 84 s.

Zlínský kraj 2020b [online]. *Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje 2021–2025 s výhledem do roku 2030* [cit.2022-03-20]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/plan-dopravni-obslužnosti-uzemi-zlinskeho-kraje-cl-80.html>

14 Seznam příloh

Příloha 1 – Tabulka Obce v SO ORP Valašské Meziříčí, jejich rozloha, počet obyvatel a hustota zalidnění k 1.1.2021

Příloha 2 – Mapa – Výšková členitost SO ORP Valašské Meziříčí

Příloha 3 – Tabulka – Komunikace zasahující do SO ORP Valašské Meziříčí

Příloha 4 – Tabulka – Počet autobusových spojů z obcí SO ORP Valašské Meziříčí do města Valašské Meziříčí k 10.4.2022

Příloha 5 – Tabulka – Počet vlakových spojů z obcí SO ORP Valašské Meziříčí do města Valašské Meziříčí k 10.4.2022

Příloha 6 – Tabulka – Denní doba zajištění autobusové dopravy mezi obcemi a Valašským Meziříčím

Příloha 7 – Tabulka – Denní doba zajištění železniční dopravy mezi obcemi a Valašským Meziříčím

Příloha 8 – Tabulka – Počet autobusových spojů z Valašského Meziříčí do obcí SO ORP Valašské Meziříčí k 10.4.2022

Příloha 9 – Tabulka – Počet vlakových spojů z Valašského Meziříčí do obcí SO ORP Valašské Meziříčí k 10.4.2022

Příloha 10 – Tabulka – Denní doba zajištění autobusové dopravy mezi Valašským Meziříčím a obcemi SO ORP Valašské Meziříčí

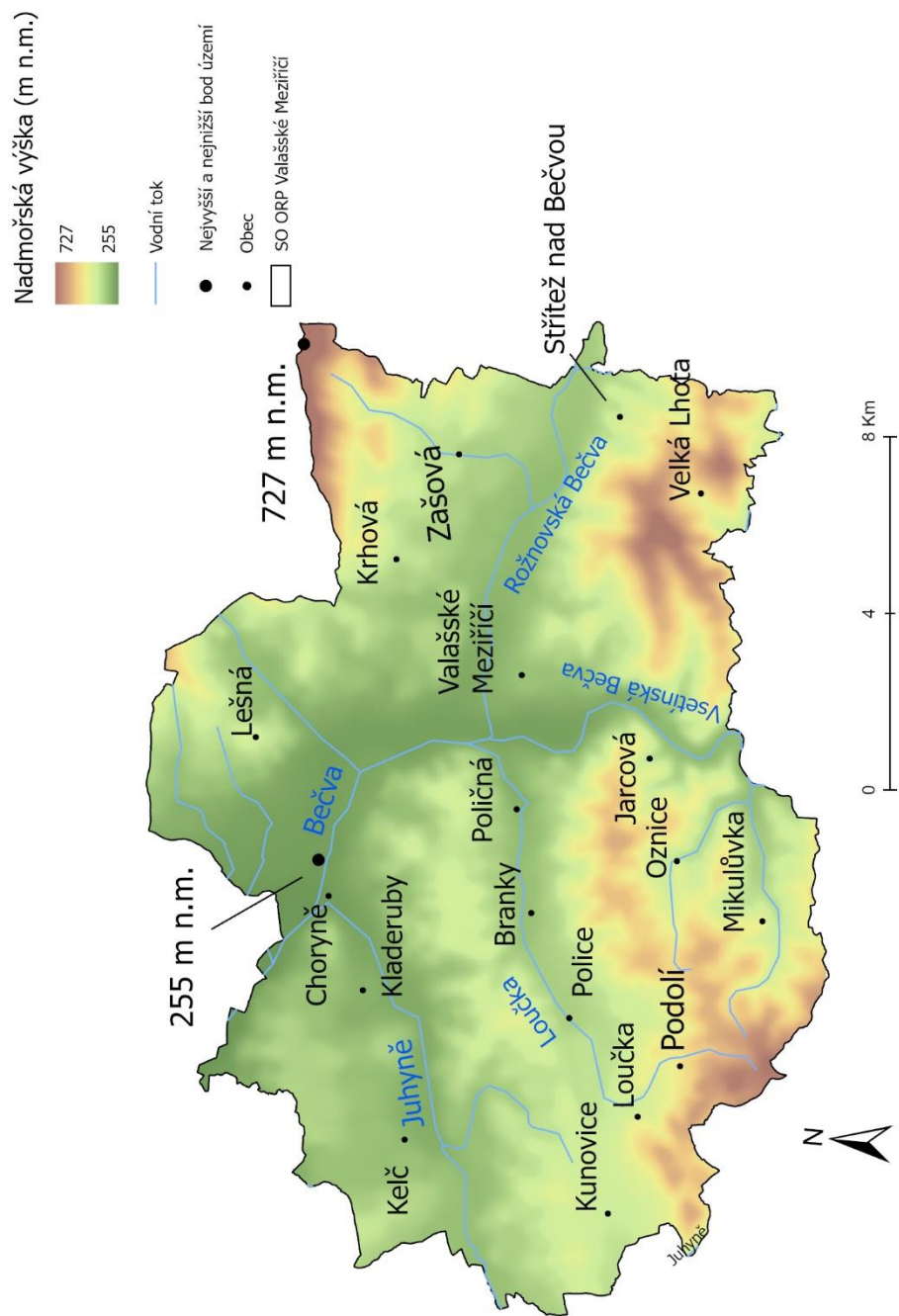
Příloha 11 – Tabulka – Denní doba zajištění železniční dopravy mezi Valašským Meziříčím a obcemi SO ORP Valašské Meziříčí

Příloha 12 – Tabulka – Porovnání přepravních časů autobusem, vlakem a osobní automobilové dopravy v SO ORP Valašské Meziříčí

Příloha 1 Obce v SO ORP Valašské Meziříčí, jejich rozloha počet obyvatel a hustota zalidnění
k 1.1.2021

Obec	Rozloha (ha)	Počet obyvatel	Hustota zalidnění (obyv./km²)
Branky	1 077	1 004	93,22
Choryně	911	765	83,97
Jarcová	521	857	164,49
Kelč	2 784	2 699	96,95
Kladeruby	694	451	64,99
Krhová	805	1 037	128,82
Kunovice	818	644	78,73
Lešná	2 263	2 038	90,06
Loučka	689	803	116,55
Mikulůvka	1 312	803	61,20
Oznice	613	488	79,61
Podolí	575	263	45,74
Police	1 324	588	44,41
Poličná	1 105	1 739	157,38
Střítež nad Bečvou	746	862	115,55
Valašské Meziříčí	3 544	22 149	624,97
Velká Lhota	933	492	52,73
Zašová	2 253	3 045	135,15
SO ORP Valašské Meziříčí	22 967	40 727	177,33

Zdroj: ČSÚ, 2021. Malý lexikon obcí České republiky – 2021.



Příloha 2 Výšková členitost SO ORP Valašské Meziříčí. Martina BORÁKOVÁ, 2022. Zdroj: ArcČR 500

Příloha 3 Komunikace zasahující do SO ORP Valašské Meziříčí

Kategorie	Číslo	Trasa
Silnice	I/35	Hraniční přechod Hrádek nad Nisou – Liberec – Hradec Králové – Litomyšl – Olomouc – Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Makov – Slovensko
Silnice	I/57	Bartultovice – Krnov – Nový Jičín – Valašské Meziříčí – Vsetín – Brumov Bylnice – Slovensko
Silnice	II/150	Voltice – Havlíčkův Brod – Boskovice – Přerov – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí
Silnice	III/01867	Odbočka ze silnice II/150 – Kunovice
Silnice	III/ 01868	Loučka – Podolí – Lázy
Silnice	III/ 01873	Odbočka ze silnice I/35 – Hrachovec-příjezdná
Silnice	III/01875	Odbočka ze silnice I/35 – Veselá-příjezdná
Silnice	III/01876	Odbočka ze silnice I/35 – Zašová-příjezdná
Silnice	III/03560	Poruba – Lešná
Silnice	III/03561	Hustopeče n. Bečvou – Lhotka n. Bečvou – Valašské Meziříčí
Silnice	III/03562	Lhotka n. Bečvou – Příluky
Silnice	III/03563	Juřinka – příjezdná
Silnice	III/03564	Lhotka n. Bečvou – průjezdná
Silnice	III/03565	Příluky – Jasenice
Silnice	III/03567	Perná – Vysoká
Silnice	III/03568	Mštěnovice-spojka
Silnice	III/03569	Bynina-příjezdná
Silnice	III/03570	Bynina – Lešná
Silnice	III/ 04812	Petřkovice – Perná – Lešná
Silnice	III/ 0487	Palačov – Lešná
Silnice	III/ 05720	Odbočka ze silnice I/35 – Krhová-spojovací
Silnice	III/ 05721	Valašské Meziříčí-průtah
Silnice	III/ 05722	Podlesí – Malá Lhota – Velká Lhota – Bystřička
Silnice	III/ 05723	Jarcová-příjezdná
Silnice	III/ 05724	Bystřička – Mikulůvka
Silnice	III/ 05725	Mikulůvka – Oznice
Silnice	III/ 43911	Hustopeče n. Beč. - Nemetice – Kelč
Silnice	III/ 43913	Kelč – Komárovice – Choryně
Silnice	III/ 43914	Komárovice – Kladeruby
Silnice	III/ 43915	Branky – Kladeruby

Silnice	III/ 43916	Poličná – Lhota u Choryně – Choryně
Silnice	III/ 43917	Police – Kelč
Silnice	III/ 43918	Kelč-spojka
Silnice	III/ 43919	Lhota u Kelče – Babice
Silnice	III/ 4392	Skalička – Kelč
Silnice	III/ 43920	Lhota u Kelče-spojka
Silnice	III/ 43921	Kunovice – Babice
Silnice	III/ 4395	Skalička – Nemetice – Kladeruby
Silnice	III/ 4397	Zámrsky – Kelč
Silnice	III/ 4398	Dolní Těšice – Kelč
Silnice	III/ 4868	Střítež – Vidče – Rožnov p. R.
Železnice	280	Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín – Púchov
Železnice	303	Kojetín – Hulín – Valašské Meziříčí
Železnice	281	Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
Železnice	323	Ostrava – Frýdek Místek – Valašské Meziříčí

Zdroj: ŘSZK, 2021, Mapy.cz, Jízdní řády ČD a ČSD, 2022

Příloha 4 Počet autobusových spojů z obcí SO ORP Valašské Meziříčí do města Valašské Meziříčí k 10.4.2022

Obec	Středa 6.4.	Sobota 9.4.	Neděle 10.4.	Počet zastávek	Průměrný čas
Branky	25	6	1	3	12
Choryně	21	7	7	8	17
Jarcová	63	21	20	3	8
Kelč	26	10	7	15	21
Kladeruby	14	7	7	9	24
Krhová	35	8	8	5	9
Kunovice	11	3	0	10	32
Lešná	16	4	4	9	16
Loučka	23	7	1	5	21
Mikulůvka	2	0	0	8	21
Oznice	2	0	0	11	25
Podolí	5	5	0	10	30
Police	15	5	0	7	19
Poličná	43	13	8	4	7
Střítež nad Bečvou	67	19	19	5	10
Velká Lhota	7	7	7	11	23
Zašová	74	19	19	5	9
Celkem	449	141	108	-	-

Zdroj: IDOS – jízdní řády, 2022

Příloha 5 Počet vlakových spojů z obcí SO ORP Valašské Meziříčí do města Valašské Meziříčí
k 10.4.2022

Obec	Středa 6.4.	Sobota 9.4.	Neděle 10.4.	Počet zastávek	Průměrný čas
Branky	15	15	15	1	6
Choryně	15	11	11	1	4
Jarcová	18	12	12	1	4
Kelč	-	-	-	-	-
Kladeruby	-	-	-	-	-
Krhová	21	19	19	1	4
Kunovice	15	15	15	3	15
Lešná	15	11	11	1	4
Loučka	15	15	15	3	15
Mikulůvka	-	-	-	-	-
Oznice	-	-	-	-	-
Podolí	-	-	-	-	-
Police	15	15	15	2	10
Poličná	-	-	-	-	-
Střítež nad Bečvou	23	19	19	3	10
Velká Lhota	-	-	-	-	-
Zašová	23	19	19	3	10
Celkem	175	151	151	-	-

Zdroj: IDOS – jízdní řády, 2022

Příloha 6 Denní doba zajištění autobusové dopravy mezi obcemi a Valašským Meziříčím

Obec	První spoj			Poslední spoj		
	Středa 6.4.	Sobota 9.4.	Neděle 10.4.	Středa 6.4.	Sobota 9.4.	Neděle 10.4.
Branky	5:01	5:17	9:22	21:21	16:35	9:22
Choryně	4:54	4:56	4:56	21:10	18:38	18:38
Jarcová	4:52	5:24	5:24	22:52	20:52	20:52
Kelč	4:40	4:40	4:40	20:55	18:20	18:20
Kladeruby	4:51	4:51	4:51	21:05	18:32	18:32
Krhová*	4:55/4:58	9:55/7:15	9:25/6:37	20:55/20:34	18:45/19:09	17:17/19:09
Kunovice	4:50	4:50	-	21:09	16:08	-
Lešná	4:56	8:12	8:12	18:57	15:57	15:57
Loučka	4:51	5:09	9:15	21:13	16:27	9:15
Mikulůvka	7:04	-	-	13:04	-	-
Oznice	7:00	-	-	13:00	-	-
Podolí	5:03	5:05	-	17:09	16:23	-
Police	4:55	5:12	-	21:17	16:30	-
Poličná*	5:06/5:10	5:06	5:06	21:27/14:42	18:48/-	18:48/-
Střítež nad Bečvou	4:25	4:33	4:33	22:47	19:51	19:51
Velká Lhota	4:57	6:34	6:34	16:51	18:33	18:33
Zašová	4:27	4:36	4:36	22:49	19:52	19:52

Zdroj: IDOS – jízdní řády, 2022

* Ukazuje časy spojů autobusové dopravy a MHD

Příloha 7 Denní doba zajištění železniční dopravy mezi obcemi a Valašským Meziříčím

Obec	První spoj			Poslední spoj		
	Středa 6.4.	Sobota 9.4.	Neděle 10.4.	Středa 6.4.	Sobota 9.4.	Neděle 10.4.
Branky	5:16	5:16	5:16	22:52	22:52	22:52
Choryně	5:16	5:16	5:16	23:19	23:19	23:19
Jarcová	4:04	4:04	4:04	22:44	22:44	22:44
Kelč	-	-	-	-	-	-
Kladeruby	-	-	-	-	-	-
Krhová	4:06	4:57	4:57	23:34	23:34	23:34
Kunovice	5:08	5:08	5:08	22:44	22:44	22:44
Lešná	5:16	5:16	5:16	23:19	23:19	23:19
Loučka	5:08	5:08	5:08	22:44	22:44	22:44
Mikulůvka	-	-	-	-	-	-
Oznice	-	-	-	-	-	-
Podolí	-	-	-	-	-	-
Police	5:12	5:12	5:12	22:48	22:48	22:48
Poličná	-	-	-	-	-	-
Střítež nad Bečvou	3:56	4:51	4:51	23:29	23:29	23:29
Velká Lhota	-	-	-	-	-	-
Zašová	3:56	4:51	4:51	23:29	23:29	23:29

Zdroj: IDOS – jízdní řády, 2022

Příloha 8 Počet autobusových spojů z Valašského Meziříčí do obcí SO ORP Valašské Meziříčí
k 10.4.2022

Obec	Středa 6.4.	Sobota 9.4.	Neděle 10.4.	Počet zastávek	Průměrný čas
Branky	26	6	2	3	13
Choryně	22	7	6	9	18
Jarcová	71	20	19	4	7
Kelč	28	10	7	16	37
Kladeruby	15	7	6	10	23
Krhová	35	8	8	9	6
Kunovice	12	3	1	15	29
Lešná	16	4	5	8	18
Loučka	24	5	2	10	23
Mikulůvka	3	0	0	8	18
Oznice	2	0	0	11	29
Podolí	3	4	0	10	28
Police	14	5	1	8	18
Poličná	43	13	8	5	13
Střítež nad Bečvou	65	19	18	8	12
Velká Lhota	7	7	7	11	24
Zašová	68	20	19	7	10
Celkem	454	138	109	-	-

Zdroj: IDOS – jízdní řády, 2022

Příloha 9 Počet vlakových spojů z Valašského Meziříčí do obcí SO ORP Valašské Meziříčí
k 10.4.2022

Obec	Středa 6.4.	Sobota 9.4.	Neděle 10.4.	Počet zastávek	Průměrný čas
Branky	26	6	2	3	13
Choryně	22	7	6	9	18
Jarcová	71	20	19	4	7
Kelč	28	10	7	16	37
Kladeruby	15	7	6	10	23
Krhová	35	8	8	9	6
Kunovice	12	3	1	15	29
Lešná	16	4	5	8	18
Loučka	24	5	2	10	23
Mikulůvka	3	0	0	8	18
Oznice	2	0	0	11	29
Podolí	3	4	0	10	28
Police	14	5	1	8	18
Poličná	43	13	8	5	13
Střítež nad Bečvou	65	19	18	8	12
Velká Lhota	7	7	7	11	24
Zašová	68	20	19	7	10
Celkem	454	138	109	-	-

Zdroj: IDOS – jízdní řády, 2022

Příloha 10 Denní doba zajištění autobusové dopravy mezi Valašským Meziříčím a obcemi SO
ORP Valašské Meziříčí

Obec	První spoj			Poslední spoj		
	Středa 6.4.	Sobota 9.4.	Neděle 10.4.	Středa 6.4.	Sobota 9.4.	Neděle 10.4.
Branky	5:05	6:30	9:20	22:22	17:05	10:05
Choryně	5:21	5:01	5:20	22:22	19:35	19:35
Jarcová	4:36	4:46	4:46	22:57	19:55	19:55
Kelč	5:21	5:20	5:20	22:22	19:35	19:35
Kladeruby	5:21	5:20	5:20	22:22	19:35	19:35
Krhová	5:30/4:45	9:35/6:33	9:35/6:35	21:10/20:18	19:05/18:33	18:00/18:33
Kunovice	6:22	9:20	9:20	22:22	17:05	9:20
Lešná	5:20	10:05	8:35	22:22	16:15	16:15
Loučka	5:05	6:30	9:20	22:22	17:05	10:05
Mikulůvka	7:32	-	-	14:35	-	-
Oznice	12:35	-	-	14:35	-	-
Podolí	10:32	6:30	-	18:32	17:05	-
Police	6:22	6:30	9:20	22:22	17:05	9:20
Poličná	5:05/6:09	5:20	5:20	22:22/14:09	19:35	19:35
Střítež nad Bečvou	4:40	4:55	4:55	23:05	21:05	21:05
Velká Lhota	5:47	8:05	8:05	18:30	19:05	19:05
Zašová	4:40	4:55	4:55	23:05	21:05	21:05

Zdroj: IDOS – jízdní řády, 2022

Příloha 11 Denní doba zajištění železniční dopravy mezi Valašským Meziříčím a obcemi SO ORP
Valašské Meziříčí

Obec	První spoj			Poslední spoj		
	Středa 6.4.	Sobota 9.4.	Neděle 10.4.	Středa 6.4.	Sobota 9.4.	Neděle 10.4.
Branky	5:16	5:16	5:16	22:52	22:52	22:52
Choryně	5:16	5:16	5:16	23:19	23:19	23:19
Jarcová	4:04	4:04	4:04	22:44	22:44	22:44
Kelč	-	-	-	-	-	-
Kladeruby	-	-	-	-	-	-
Krhová	4:06	4:57	4:57	23:34	23:34	23:34
Kunovice	5:08	5:08	5:08	22:44	22:44	22:44
Lešná	5:16	5:16	5:16	23:19	23:19	23:19
Loučka	5:08	5:08	5:08	22:44	22:44	22:44
Mikulůvka	-	-	-	-	-	-
Oznice	-	-	-	-	-	-
Podolí	-	-	-	-	-	-
Police	5:12	5:12	5:12	22:48	22:48	22:48
Poličná	-	-	-	-	-	-
Střítež nad Bečvou	3:56	4:51	4:51	23:29	23:29	23:29
Velká Lhota	-	-	-	-	-	-
Zašová	3:56	4:51	4:51	23:29	23:29	23:29

Zdroj: IDOS – jízdní řády, 2022

Příloha 12 Porovnání přepravních časů autobusem, vlakem a osobní automobilové dopravy
v SO ORP Valašské Meziříčí

Obec	Autobus	Vlak	Auto
Branky	13	6	8
Choryně	18	3	10
Jarcová	7	4	5
Kelč	37	-	17
Kladeruby	23	-	14
Krhová	6	3	5
Kunovice	29	14	16
Lešná	18	3	7
Loučka	23	14	14
Mikulůvka	18	-	9
Oznice	29	-	13
Podolí	28	-	17
Police	18	10	11
Poličná	13	-	4
Střítež nad Bečvou	12	10	7
Velká Lhota	24	-	13
Zašová	10	10	6

Zdroj: IDOS – jízdní řády 2022, Mapy.cz

