

Analýza dopravní obslužnosti regionu Uherskohradištska 2011-2012

Pavel Dufka

Bakalářská práce
2012



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Vyšší odborná škola ekonomická
akademický rok: 2011/2012

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Pavel DUFKA**
Osobní číslo: **M090465**
Studijní program: **B 6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Finanční řízení podniku**

Téma práce: **Analýza dopravní obslužnosti regionu
Uherskohradištska 2011-2012**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- **Prostudujte odbornou literaturu a legislativu týkající se dopravní obslužnosti.**

II. Praktická část

- **Charakterizujte společnost Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje.**
- **Analýzujte současnou dopravní situaci v dopravní obslužnosti regionu Uherskohradištska.**
- **Navrhněte řešení integrovaného dopravního systému.**
- **Provedte ekonomické vyhodnocení navrhovaného řešení.**

Závěr

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

EISLER, Jan, 2005. Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě. Praha: Oeconomica Praha. ISBN 80-245-0772-2.

KOVALČÍKOVÁ, Daniela a Jan ŠTANDERA, 2011. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících – Komentář. Praha: Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7357-662-2.

PŘIBYL, Pavel a Miroslav SVÍTEK, 2001. Inteligentní dopravní systémy. Praha: BEN. ISBN 80-7300-029-6.

STRÁDAL, Zdeněk, 2011. Metodika zpracování plánů dopravní obslužnosti území. Praha: CZECH Consult. ISBN 978-80-254-9722-7.


SUROVEC, Pavel, 2004. Provoz a ekonomika silniční dopravy II. Ostrava: VŠB – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA. ISBN 80-248-0710-6.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Miroslav Řihák**
EXT.


Datum zadání bakalářské práce: **16. března 2012**

Termín odevzdání bakalářské práce: **27. dubna 2012**

Ve Zlíně dne 6. dubna 2012


Paed. Dr. Josef Rydlo
zast. *dekanka*




Ing. Eva Heczková, Ph.D.
zast. *ředitel ústavu*

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

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

¹ zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

- (1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.
- (2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.
- (3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

² zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

- (3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

³ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

- podle § 60⁴ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

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

Ve Zlíně

.....

⁴ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.
- (3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlédne k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Tato práce se zabývá problematikou dopravní obslužnosti. Je rozdělena do dvou samostatných a současně navazujících částí. V první části najdeme obecnou charakteristiku dopravní obslužnosti, klíčové zákonné normy vztahující se k této problematice a komentář k jejich aplikaci. Druhá část práce se zabývá konkrétně dopravní obslužností v regionu Uherskohradištska. Práce řeší návrh možnosti zavedení integrovaného dopravního systému a ekonomické vyhodnocení navrhovaného řešení.

Klíčová slova:

Dopravní obslužnost, dopravce, veřejná linková doprava, licence, integrovaná doprava, závazek veřejné služby, přeprava cestujících, Koordinátor veřejné dopravy.

ABSTRACT

This thesis deals with problems of transport services. It is divided into two individual and yet related parts. The first part covers general characteristics of transport services, key legal standards related to this issue and comments about its application. The second part of the thesis deals with particular transport service in Uherské Hradiště region. The thesis suggests an alternative to implement an integrated transport system and includes the economical evaluation of the proposed solution.

Keywords:

Transport services, carrier, public transport, licence, integrated transportation, commitment of public service, transportation of passengers, coordinator in public transportation.

Na tomto místě bych velmi rád poděkoval vedoucímu bakalářské práce Ing. Miroslavovi Řihákovi za jeho poskytnuté rady, připomínky a čas věnovaný konzultaci mé práce.

OBSAH

ÚVOD	10
I TEORETICKÁ ČÁST	12
1 CHARAKTERISTIKA PROBLEMATIKY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI OBECNĚ	13
1.1 ZÁKLADNÍ POJMY	13
1.2 VEŘEJNÁ LINKOVÁ OSOBNÍ DOPRAVA Z POHLEDU ZÁKONA	14
1.2.1 Licenční řízení	15
1.2.2 Jízdní řády	17
1.3 VEŘEJNÁ DRÁŽNÍ DOPRAVA Z POHLEDU ZÁKONA	18
1.3.1 Provozování drážní dopravy.....	19
1.3.2 Licenční řízení	19
1.3.3 Jízdní řády	21
1.4 VEŘEJNÉ SLUŽBY V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH.....	21
1.5 CHARAKTERISTIKA IDS OBECNĚ	25
II PRAKTICKÁ ČÁST	28
2 KOORDINÁTOR VEŘEJNÉ DOPRAVY	29
2.1 CÍLE A ČINNOST	29
2.2 ÚKOLY	29
3 HISTORIE A SOUČASNOST V DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	31
4 CHARAKTERISTIKA REGIONU	33
4.1 ZLÍNSKÝ KRAJ	33
4.2 REGION UHERSKOHRADIŠŤSKO	34
5 ANALÝZA SOUČASNÉ DOPRAVNÍ SITUACE V DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI REGIONU UHERSKOHRADIŠŤSKA	35
5.1 INFRASTRUKTURA	35
5.1.1 Silniční infrastruktura.....	35
5.1.2 Železniční infrastruktura	35
5.2 VOZOVÝ PARK	37
5.3 PRACOVNÍ PŘÍLEŽITOSTI	37
5.4 VEŘEJNÁ DOPRAVA	38
5.4.1 Nesmluvní doprava.....	39
5.4.2 Smluvní doprava.....	39
5.4.3 Významné cíle cest.....	41
5.4.4 Dopravní dostupnost obcí.....	43
5.4.5 Zajištění přepravních potřeb osob s tělesným postižením.....	47
5.4.6 Souběh drážní osobní dopravy a městské autobusové nebo veřejné linkové dopravy	48
6 NÁVRH ŘEŠENÍ INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU	52
6.1 NÁVRH REDUKCE SOUBĚŽNÝCH SPOJŮ	53
6.2 NÁVRH ROZŠÍŘENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI DO OBCÍ S NEDOSTATEČNOU OBSLUŽNOSTÍ.....	56
6.3 SPOLEČNÝ TARIF	57

6.3.1	Jízdné dopravce ČSAD UH.....	58
6.3.2	Jízdné dopravce ČD.....	58
6.3.3	Vytvoření tarifu IDS.....	59
7	EKONOMICKÉ VYHODNOCENÍ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ.....	62
7.1	ZRUŠENÍ VYJMENOVANÝCH VLAKOVÝCH SPOJŮ.....	62
7.2	ZŘÍZENÍ NOVÝCH SPOJŮ VEŘEJNÉ LINKOVÉ DOPRAVY	63
	ZÁVĚR	65
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	67
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	69
	SEZNAM OBRÁZKŮ	70
	SEZNAM TABULEK.....	71
	SEZNAM GRAFŮ	72
	SEZNAM PŘÍLOH.....	73

ÚVOD

Veřejná osobní doprava je služba občanům. Jejím úkolem je přeprava osob prostředky hromadné dopravy a patří mezi základní podmínky ekonomického a společenského života. Současná nezastupitelnost veřejné dopravy je dána především vysokým počtem cestujících ve velkých aglomeracích a funguje také jako jakási sociální služba v územích s řídkým osídlením a tudíž nízkým počtem přepravovaných cestujících. Slouží jak pro cesty do škol, do zaměstnání a do zdravotnických zařízení, tak také k zajištění kulturních, rekreačních a společenských potřeb obyvatelstva. Veřejná osobní doprava je v dopravní politice státu rozhodujícím prvkem při řešení dopravní soustavy. Úkolem státu, krajů a obcí je zlepšit kvalitu jednotného dopravního trhu s respektováním pravidel spravedlivé konkurence, zvýšením jeho efektivnosti a poskytováním pokud možno kvalitních služeb při zachování minimálně stávajících standardů tak, aby byl udržen optimální poměr mezi individuální a veřejnou dopravou. V opačném případě by mohlo docházet v některých hustě osídlených regionech k nežádoucímu zahlcování dopravní infrastruktury. V řídko osídlených oblastech by pak mohlo docházet k výraznému omezování až rušení veřejné dopravy. K tomuto by měly sloužit projekty a nástroje, včetně podpory státu, krajů a obcí veřejné dopravě např. zpracováním kvalitních dopravních plánů v jednotlivých územích a postupným naplňováním opatření v nich uvedených.

Předmětem mé práce je zejména analýza dopravní obslužnosti regionu Uherskohradištska a podrobný rozbor dopravní obsluhy jednotlivých obcí veřejnou osobní dopravou. Úkolem je navrzení integrovaného dopravního systému v této oblasti.

Práce je rozdělena do dvou samostatných a současně navazujících částí. První teoretická část se zabývá legislativním rámcem vztahujícím se k veřejné osobní dopravě, popisuje teoreticky veřejnou osobní dopravu a řeší integrovaný dopravní systém z teoretického pohledu. Druhá praktická část řeší postavení a úkoly Koordinátora veřejné dopravy, podrobně se zabývá rozbohem dopravní obslužnosti regionu Uherskohradištska jak z pohledu železniční osobní dopravy, veřejné linkové dopravy, tak i městské autobusové dopravy v Uherském Hradišti. Konkrétně analyzuje souběžně provozované spoje jednotlivých druhů veřejné dopravy, navrhuje jejich optimalizaci a také navrhuje řešení integrovaného dopravního systému v daném regionu. V závěrečné části práce jsou ekonomicky zhodnocena navržená opatření, je proveden podrobný popis některých málo využívaných souběžných spojů, zavedení spojů veřejné linkové dopravy do obcí

s nedostatečnou dopravní obslužností a vytvořen návrh jednotného tarifu pro různé druhy veřejné osobní dopravy. K takovému stavu se můžeme dopracovat právě zavedením integrovaného dopravního systému.

I TEORETICKÁ ČÁST

1 CHARAKTERISTIKA PROBLEMATIKY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI OBECNĚ

Při charakterizování problematiky dopravní obslužnosti se musí vycházet z platných zákonů a evropských nařízení, z nichž stěžejními jsou:

- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“),
- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“),
- zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále jen „zákon o veřejných službách“),
- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (dále jen „nařízení EU“).

1.1 Základní pojmy

„Dopravce je právnická nebo fyzická osoba, která provozuje silniční dopravu podle tohoto zákona.“ (Česko, 1994a)

„Dopravní úřad – dopravními úřady jsou krajské úřady. Pro městskou autobusovou dopravu je dopravním úřadem Magistrát hlavního města Prahy, magistráty statutárních měst a obecní úřady obcí s rozšířenou působností.“ (Česko, 1994a)

„Dopravní obslužnost – dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.“ (Česko, 2010)

„Veřejná doprava – je pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách.“ (Česko, 1994a)

„Integrovaná doprava – integrovanou dopravou se rozumí zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou jednotlivými dopravci v silniční dopravě společně nebo

doprováci v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy, pokud se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy podle smluvních přepravních a tarifních podmínek.“ (Česko, 1994a)

Licence – je zvláštní povolení, na základě kterého může dopravce zahájit provozování veřejné osobní dopravy na konkrétní lince.

„Závazek veřejné služby – závazkem veřejné služby je požadavek, který vymezí nebo stanoví příslušný orgán k zajištění veřejné služby v přepravě cestujících v obecném zájmu, který by provozovatel na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek.“ (Evropská unie, 2007)

Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o. – obchodní společnost zabývající se koordinací veřejné osobní dopravy na území Zlínského kraje.

1.2 Veřejná linková osobní doprava z pohledu zákona

Jak již bylo řečeno, zákon o silniční dopravě je jedním ze základních právních předpisů v oblasti dopravy a „upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní nebo cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku.“ (Česko, 1994a)

Definuje silniční dopravu jako „souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.“ (Česko, 1994a)

„Linková osobní doprava je pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách. Linkovou osobní dopravu lze provozovat formou veřejné linkové dopravy nebo formou zvláštní linkové dopravy.

Přitom se rozumí:

- veřejnou linkovou dopravou doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování

přepravních potřeb, pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o městskou autobusovou dopravu,

- zvláštní linkovou dopravou doprava určených vybraných skupin cestujících s vyloučením ostatních osob.“ (Česko, 1994a)

„Linkou se rozumí souhrn dopravních spojení na trase dopravní cesty určené výchozí a cílovou zastávkou a ostatními zastávkami, na níž jsou pravidelně poskytovány přepravní služby podle platné licence a podle schváleného jízdního řádu.“ (Česko, 1994a)

1.2.1 Licenční řízení

Postup při licenčním řízení v souladu se zákonem o silniční dopravě, které je odděleno od koncesního řízení podle živnostenského zákona.

„Provozovatelem linkové osobní dopravy se může stát dopravce, který má koncesovanou živnost na provozování silniční osobní dopravy pro cizí potřeby, pro jejíž získání musí být dopravce odborně a finančně způsobilý a její provoz může zahájit pouze na základě licence na konkrétní linku nebo souhrn linek udělené příslušným dopravním úřadem, nebo Ministerstvem dopravy, jedná-li se o mezinárodní linkovou dopravu.“ (Česko, 1994a)

„Příslušným dopravním úřadem pro udělování licence na provozování veřejné linkové osobní dopravy je krajský úřad, v jehož územním obvodu se má nacházet výchozí zastávka linky, pro městskou autobusovou dopravu je příslušným dopravním úřadem městský úřad.

Dopravní úřad předloží žádost o udělení licence ke stanovisku dopravním úřadům, v jejichž územním obvodu budou umístěny zastávky.

Před vydáním stanoviska dotčený dopravní úřad předloží žádost o udělení licence k vyjádření:

- obci, v jejímž územním obvodu umístěny zastávky,
- příslušnému orgánu Policie ČR z hlediska bezpečnosti silničního provozu,
- správci pozemní komunikace,
- majiteli označnicku zastávky uvedené v žádosti.

Dopravní úřad rozhodne o žádosti o udělení licence pro vnitrostátní linkovou osobní dopravu nebo městskou autobusovou dopravu ve lhůtě 45 dnů od jejího podání. Jedná-li se o mezinárodní linkovou osobní dopravu, rozhodne Ministerstvo dopravy o žádosti ve lhůtě

30 dnů od doručení povolení od příslušného úřadu cizího státu pro vedení linky na území tohoto státu.“ (Česko, 1994a)

„Dopravní úřad, nebo jedná-li se o mezinárodní linkovou osobní dopravu Ministerstvo dopravy a spojů licenci neudělí, jestliže:

- přepravní potřeby v přepravním spojení, kde bude linka vedena, jsou zajištěny provozem jiné veřejné osobní dopravy, která je provozována na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících,
- nebylo pro mezinárodní silniční osobní dopravu uděleno zahraniční povolení úřadem cizího státu,
- se v průběhu posledních 3 let dopustil dopravce jednání uvedeného v § 15 písm. a) až c) zákona:
 - závažným způsobem porušuje povinnosti stanovené zákonem,
 - neplní podmínky stanovené v licenci,
 - nezačal provozovat linkovou osobní dopravu na základě udělené licence,
 - o odejmutí licence požádal,
- v případě mezinárodní linkové dopravy též tehdy, jsou-li v přepravním spojení, kde má být linka vedena, přepravní potřeby uspokojivě zajištěny nejméně dvěma mezinárodními linkami provozovanými nejméně čtyřmi různými dopravci.

V rozhodnutí o udělení licence dopravní úřad, nebo Ministerstvo dopravy uvede:

- formu linkové osobní dopravy včetně údaje zda jde o městskou, vnitrostátní nebo mezinárodní dopravu; u zvláštní linkové dopravy kategorie cestujících,
- označení a vedení linky,
- datum zahájení provozu linkové osobní dopravy, tento termín musí být stanoven v závislosti na dodržení lhůt schválení jízdního řádu, předání schváleného jízdního řádu do celostátního informačního systému a jízdních řádech a jeho uveřejnění v celostátní informačním systému o jízdních řádech,
- dobu, na kterou se licence uděluje,
- případný rozsah bezbariérové přepravy cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace,

- další zpřesňující podmínky provozování linkové osobní dopravy, pokud o nich rozhodne.

Dopravní úřad odejme držiteli licenci jestliže:

- závažným způsobem porušuje povinnosti stanovené zákonem,
- neplní podmínky stanovené v licenci,
- nezačal provozovat linkovou osobní dopravu na základě udělené licence,
- o odejmutí licence požádal.

Licence pozbývá platnosti:

- uplynutím doby, na kterou byla udělena,
- zánikem koncese nebo povolení,
- dnem zániku právnické osoby, která je držitelem licence,
- uplynutím 30 dnů od smrti fyzické osoby, která je držitelem licence,
- rozhodnutím dopravního úřadu o odejmutí licence.“ (Česko, 1994a)

1.2.2 Jízdní řády

Na licenční řízení úzce navazuje schvalování jízdních řádů veřejné linkové dopravy, což je nezbytná podmínka pro dopravce, aby mohl zahájit provozování veřejné linkové osobní dopravy na konkrétní lince.

Doprovce, kterému byla udělena licence na provozování veřejné linkové osobní dopravy má povinnost před zahájením provozu zpracovat a předložit jízdní řád ke schválení příslušnému dopravnímu úřadu. Příslušným dopravním úřadem ke schválení jízdního řádu je ten dopravní úřad, který udělil licenci na provozování konkrétní linky. Dopravní úřad předložený jízdní řád schválí, pokud splňuje náležitosti stanovené prováděcím předpisem. Schválený jízdní řád postoupí do celostátního informačního systému o jízdních řádech linkové osobní dopravy. Tento systém spravuje právnická osoba, kterou pověřilo Ministerstvo dopravy. Od 26. října 2001 je to společnost CHAPS spol. s r. o., se sídlem Bráfova 1617/21, Brno.

„Způsob zpracování, obsah, vyhlášení a vyvěšování jízdního řádu a jeho změn a organizaci celostátního informačního systému o jízdních řádech stanoví prováděcí předpis.“ (Česko, 1994a)

Prováděcím předpisem ve věci zpracování, obsahu, vyhlášení a vyvěšování jízdních řádů veřejné linkové dopravy je vyhláška č. 388/2000 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy.

Při provozování veřejné linkové dopravy dopravci „jízdní řád stanoví časové údaje pro jízdu silničních motorových vozidel na trase dopravní cesty pro všechny spoje linky“.
(Česko, 2000)

1.3 Veřejná drážní doprava z pohledu zákona

Zákon o dráhách definuje dráhu takto: „Dráhou je cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. Provozování drážní dopravy je činnost, při níž mezi provozovatelem této dráhy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká vztah, jehož předmětem je přeprava osob, věcí, zvířat anebo činnost, kterou se zajišťuje podnikání podle zvláštních předpisů.“
(Česko, 1994b)

Drážní doprava je provozována na dráhách železničních, trolejbusových, tramvajových a lanových.

„Železniční dráhy se z hlediska významu, účelu a technických podmínek, stanovených prováděcím předpisem, člení do jednotlivých kategorií. Kategoriemi železničních drah jsou:

- dráha celostátní, jíž je dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena,
- dráha regionální, jíž je dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěná do celostátní nebo jiné regionální dráhy,
- vlečka, jíž je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky,
- speciální dráha, která slouží zejména k zabezpečování dopravní obslužnosti obce.“

(Česko, 1994b)

1.3.1 Provozování drážní dopravy

„Drážní doprava může být provozována veřejně nebo neveřejně.

Veřejná drážní doprava je doprava provozovaná dopravcem k uspokojování obecných přepravních potřeb podle předem vyhlášených podmínek, zveřejněného jízdního řádu a tarifu.

Neveřejná drážní doprava je doprava provozovaná dopravcem k uspokojování individuálních přepravních potřeb podle smluvních podmínek.

Provozovat osobní drážní dopravu na dráze může právnická nebo fyzická osoba, která:

- je usazená na území České republiky, nejedná-li se o osobu usazenou v členském státě Evropské unie provozující příhraniční osobní drážní dopravu,
- je držitelem platné licence s výjimkou provozování drážní dopravy na dráze lanové,
- má uzavřenou smlouvu s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy, není-li provozovatel dráhy a dopravce jedna osoba. (Česko, 1994b)

1.3.2 Licenční řízení

„Licenci uděluje na základě žádosti drážní správní úřad.

Licence může být udělena za podmínky, že:

- fyzická osoba a její odpovědný zástupce, byl-li ustanoven, dosáhli věku 18 let, jsou způsobilí k právním úkonům, bezúhonní a odborně způsobilí; žadatel nemusí splňovat podmínku odborné způsobilosti, jestliže ji splňuje jeho odpovědný zástupce,
- statutární orgán nebo člen statutárního orgánu, je-li žadatelem právnická osoba, dosáhli věku 18 let, jsou způsobilí k právním úkonům, jsou bezúhonní a alespoň jeden člen statutárního orgánu je odborně způsobilý,
- žadatel, který hodlá provozovat drážní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, prokáže finanční způsobilost k provozování drážní dopravy,
- technické podmínky dráhy to umožňují.“ (Česko, 1994b)

„V rozhodnutí o licenci drážní správní úřad uvede:

- obchodní jméno, včetně právní formy, sídlo a identifikační číslo, bylo-li již přiděleno, jméno a příjmení osoby nebo osob, které jsou statutárním orgánem nebo jeho členy, jedná-li se o právnickou osobu, nebo jméno a příjmení, rodné číslo, obchodní jména a jeho trvalý pobyt; je-li ustanoven odpovědný zástupce, též údaje týkající se jeho osoby, jedná-li se o fyzickou osobu,
- označení dráhy (traťového úseku, trasy linky), na níž je dopravce oprávněn drážní dopravu provozovat, názvy stanic (zastávek) a určení výchozí a cílové stanice (zastávky),
- označení provozovatele dráhy,
- druh dopravy, rozsah poskytovaných služeb, včetně rozsahu bezbariérové přepravy cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace,
- datum zahájení provozování drážní dopravy,
- doba, na kterou se licence uděluje,
- další podmínky provozování drážní dopravy.

Byla-li žádost o udělení licence zamítnuta, drážní správní úřad uvede v rozhodnutí důvody, pro které nebyla licence udělena.“ (Česko, 1994b)

„Drážní správní úřad rozhodne o odejmutí licence, jestliže držitel licence:

- porušuje povinnosti stanovené zákonem o dráhách,
- neplní podmínky stanovené v licenci,
- o odejmutí licence požádal.

Licence pozbývá platnosti:

- uplynutím doby, na kterou byla udělena,
- dnem zániku právnické osoby, která je držitelem licence,
- uplynutím 30 dnů od smrti fyzické osoby, která je držitelem licence,
- dnem zrušení dráhy.“ (Česko, 1994b)

1.3.3 Jízdní řády

Zákon o dráhách stanovuje, že provozovatel dráhy tj. Správa železniční dopravní cesty, s.o. je zpracovatelem jízdních řádů jednotlivých vlaků všech dopravců provozujících veřejnou drážní dopravu. Dopravce České dráhy, a.s. připravují návrh jízdního řádu na základě požadavků objednavatelů veřejné drážní dopravy, kterým je pro rychlíky a expresy Ministerstvo dopravy a pro osobní a spěšné vlaky jsou to jednotlivé krajské úřady. Následně takový návrh předkládá Správě železniční dopravní cesty, s.o. Tato organizace rozhoduje o udělení časové polohy na dopravní cestě a vydává vlakový jízdní řád všech drážních dopravců.

1.4 Veřejné služby v přepravě cestujících

Jak uvádí Eisler (2005, s. 39), doprava je nezbytnou podmínkou fungování výrobních, oběhových a společenských procesů, ale je také nástrojem jejich ovlivňování. Stát využívá tedy dopravy k dosažení svých cílů v rámci své hospodářské a také sociální politiky. Státní rozpočet financuje výstavbu a modernizaci dopravní infrastruktury. Aby nedocházelo k dopravní diskriminaci území, jsou výkony osobní dopravy na železničních tratích a autobusových linkách, na nichž je intenzita přepravy osob nízká, dopravním společnostem dotovány. Stát, kraje a obce tak ve veřejné osobní dopravě zajišťují dopravní obsluhu území.

K tomuto je třeba uvést, že pojem dotace byl již v průběhu minulého období nahrazen pojmem kompenzace.

Podmínky veřejné služby v přepravě cestujících upravuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70. Toto nařízení nabylo účinnosti dnem 3. prosince 2009 a je faktickou součástí českého právního řádu.

„Účelem jmenovaného nařízení je definovat, jak mohou příslušné orgány v souladu s pravidly práva Společenství zasahovat do odvětví veřejné přepravy cestujících, aby zajistily poskytování služeb obecného zájmu, které jsou mimo jiné četnější, bezpečnější, kvalitnější nebo levnější než služby, které mohly nabídnout samotné tržní mechanismy.

Za tímto účelem vymezuje toto nařízení podmínky, za nichž příslušné orgány poskytují kompenzace při ukládání nebo sjednávání závazků veřejné služby provozovatelům veřejných služeb za vzniklé náklady nebo udělují výlučná práva za plnění závazků veřejné služby.“ (Evropská unie, 2007)

Jak uvádí Strádal (2010, s. 13) stát odpovídá za zajištění veřejné služby – dopravní obslužnosti území. Přenesením této povinnosti formou samosprávné působnosti na kraje a obce se této povinnosti nezbavuje. Povinnosti státu pak posuzujeme ze dvou hledisek:

- jako zajištění dopravní obslužnosti neregionálního významu,
- jako vytvoření podmínek pro zajištění dopravy na regionální úrovni, včetně spolupráce jednotlivých regionů.

Pouze za těchto podmínek může vznikat funkční systém plošné obsluhy území veřejnou dopravou.

„Veřejnou přepravou cestujících jsou služby v přepravě cestujících obecného hospodářského zájmu, která je veřejnosti nabízena nediskriminačním způsobem a nepřetržitě.

Smlouvou o veřejných službách je jeden nebo několik právně závazných aktů potvrzujících dohodu mezi příslušným orgánem a provozovatelem veřejných služeb, jejímž cílem je svěřit provozovateli veřejných služeb řízení a provozování veřejných služeb v přepravě cestujících, které spadají pod závazky veřejné služby; podle práva členského státu může smlouva rovněž sestávat z rozhodnutí přijatého příslušným orgánem:

- které má formu zvláštního zákona nebo podzákoného právního aktu,
- které obsahuje podmínky, za kterých příslušný orgán poskytuje služby sám nebo jejich poskytování svěří vnitřnímu provozovateli.“ (Evropská unie, 2007)

V návaznosti na existenci tohoto nařízení byly v České republice provedeny právní změny v zákoně o silniční dopravě a v zákoně o dráhách, kde byla zrušena ustanovení o základní dopravní obslužnosti, ostatní dopravní obslužnosti, o závazcích veřejné služby a prokazatelné ztrátě. K řešení problematiky dopravní obslužnosti byl vypracován a schválen zákon o veřejných službách v přepravě cestujících.

„Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.

Kraj zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu.“ (Česko, 2010)

Kraje jsou tedy ve smyslu nařízení Evropské unie i zákona o veřejných službách rozhodujícím orgánem, který je příslušný pro zajišťování regionální dopravní obslužnosti svého územního obvodu.

„Obec zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti území kraje.

„Stát prostřednictvím své organizační složky zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dráhy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter. Za stát zajišťuje dopravní obslužnost Ministerstvo dopravy.“ (Česko, 2010)

„Dopravní plánování zajišťují Ministerstvo dopravy a kraje prostřednictvím **plánu dopravní obslužnosti území**. Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Dopravní plánování vychází z páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti. Plán obslužnosti území jsou povinny pořizovat Ministerstvo dopravy a kraj.

Plán dopravní obslužnosti území se pořizuje na dobu nejméně 5 let a obsahuje zejména:

- popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,
- časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,
- harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.“ (Česko, 2010)

„Integrovanými veřejnými službami v přepravě cestujících jsou vzájemně propojené dopravní služby ve vymezené územní oblasti s jednotnou informační službou, systémem jízdného a jízdním řádem.“ (Evropská unie, 2007)

Zákon o veřejné dopravě pojem integrované veřejné služby zpřesňuje takto: „Integrovanými veřejnými službami se rozumí integrované veřejné služby v přepravě cestujících podle přímo použitelného předpisu Evropských společenství. Požadavek na jednotnou informační službu je splněn, pokud je zajištěno poskytování informací o jednotném jízdním řádu a tarifu na jednom místě.“ (Česko, 2010)

Jak uvádí Kovalčíková a Štandera (2011, s. 10) zákon o veřejné dopravě stanovuje, že znak jednotné informační služby je naplněn, pokud je zajištěno poskytování informací o jednotném jízdním řádu a tarifu na jednom místě. Zákon o veřejné dopravě se nevypořádal s právní úpravou „integrované dopravy“, která je obsažena v zákoně o silniční dopravě. Novela zákona o silniční dopravě je již v současném období schválena a bude účinná od 1. června 2012. V této novele je pojem „integrovaná doprava“ zrušen.

K výše pospanému je třeba uvést, že v souvislosti s provedením všech výše uvedených právních změn došlo v předcházejících obdobích ke zrušení některých základních pojmů týkajících se dopravní obslužnosti. Byl zrušen pojem „základní dopravní obslužnost“ a pojem „ostatní dopravní obslužnost“ a tyto byly nově nahrazeny pojmy „dopravní obslužnost státu, dopravní obslužnost kraje, dopravní obslužnost obce“. Dále byl zrušen pojem „závazek veřejné služby“ a byl nahrazen pojmem „veřejné služby v přepravě cestujících“. Dále byl např. zrušen pojem „prokazatelná ztráta“ a byl nahrazen pojmem „kompenzace“.

Jak již bylo výše uvedeno, nově byl v zákoně zaveden pojem „plán dopravní obslužnosti“. Pro území Zlínského kraje schválila dne 12. 12. 2011 Rada Zlínského kraje „Plán dopravní obslužnosti území – Zlínský kraj na léta 2012-2016“ dne 12. 12. 2011 (usnesení č. 1133/R24/11). Tento plán (2011) popisuje základní předpokládané rozvojové směry veřejné dopravy. V něm jsou uvedeny jednotlivé standardy veřejné dopravy takto:

- standardy dostupnosti zastávek veřejné dopravy – tyto standardy definují maximální vzdálenost obcí k zastávce veřejné dopravy,
- standardy tras linek veřejné dopravy – řeší koncepci trasování linek veřejné dopravy (bezpřestupové spojení z každé obce za určitou službou),
- standardy četnosti spojů veřejné dopravy – stanovují minimální četnost spojů veřejné dopravy do obce,

- standardy dopravního systému a sítě – řeší koncepci trasování linek veřejné dopravy (omezení souběhů, koordinace jízdních řádů, návaznost linek).

Strádal (2011) vytvořil ve své publikaci metodiku zpracování těchto plánů dopravní obslužnosti území.

„Kraje a obce mohou samostatně nebo společně založit právnickou osobu pro plnění úkolů při zřizování a organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících (dále jen „organizátor“). Organizátor může být pověřen, aby jménem kraje nebo obce uzavíral smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na určeném území a u určených druhů dopravy. Majetkovou účast v organizátorovi může mít pouze kraj nebo obec. Organizátor nesmí provozovat veřejnou drážní osobní dopravu nebo veřejnou linkovou dopravu.“ (Česko, 2010)

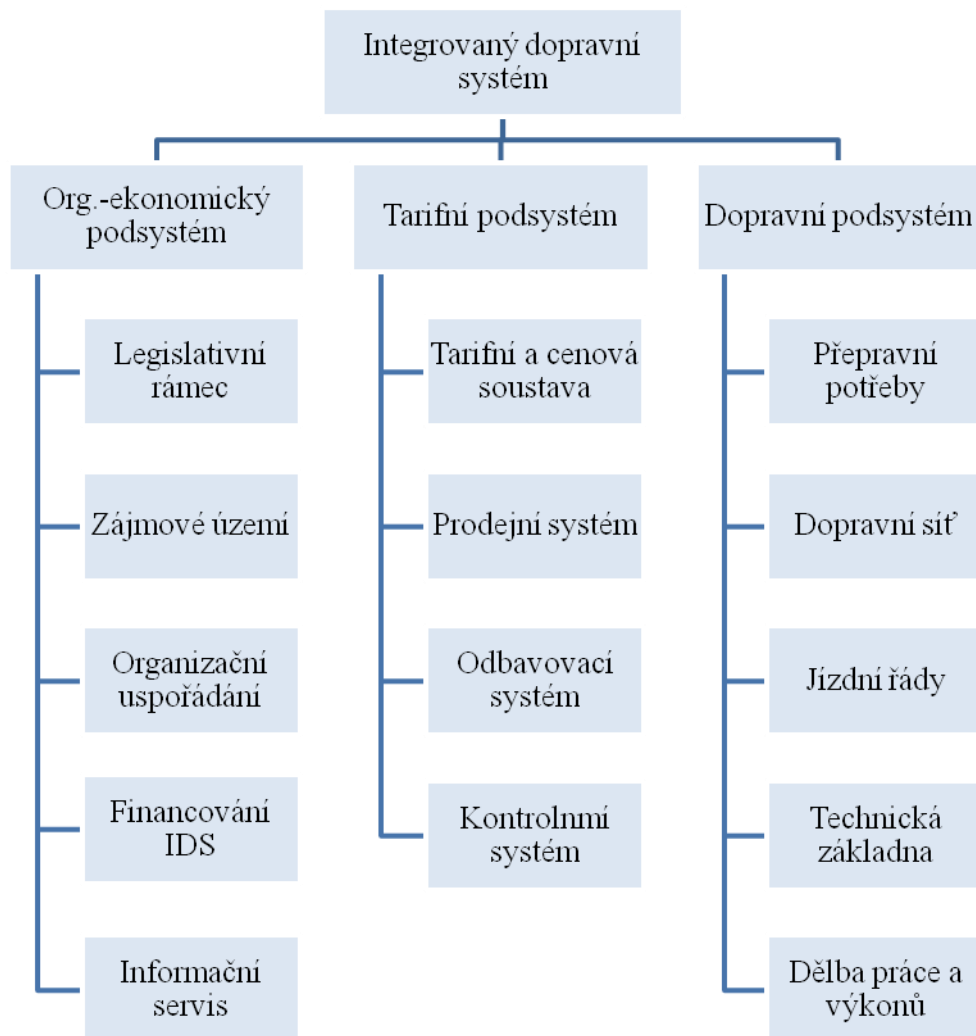
Další úkoly organizátora – koordinátora jsou uvedeny v kapitole 2.

1.5 Charakteristika IDS obecně

Jak uvádí Surovec (2004, s. 80) integrovaný dopravní systém (IDS) musí splňovat organizačně-ekonomický, tarifní a přepravní rámec (legislativu, financování, sjednocení přepravních a tarifních podmínek a odbavovacích systémů) a dopravní rámec (koordinaci dopravních systémů a jízdních řádů). Integrace v tomto systému je tedy založena na:

- kombinovaném používání několika druhů dopravy k uspokojení přepravních potřeb cestujících, a to využitím dvou nebo více jejich druhů (např. městská hromadná doprava v kombinaci s veřejnou linkovou dopravou, nebo např. využití všech druhů veřejné osobní dopravy v návaznosti),
- koordinaci v oblasti přepravně provozní, která by měla nezbytně zajistit vzájemné propojení dopravních prostředků jednotlivých dopravců podílejících se na poskytování přepravních služeb v určitém úseku,
- koordinaci v oblasti tarifní, kde je základním požadavkem jeden jízdní doklad využitelný cestujícím u několika dopravců v průběhu jedné přepravy,
- společném nebo vzájemně provázaném poskytování souvisejících služeb např. předprodej jízdenek, informace o jízdních řádech všech zúčastněných dopravců a jejich vzájemných návaznostech,

- kooperaci v oblasti ekonomiky, tj. propojení ekonomik jednotlivých dopravců vytvořením např. clearingového centra pro řádné dělení tržeb mezi jednotlivé dopravce, organizaci a řízení mezi dopravci a dalšími subjekty, tj. např. vytvoření jednotného řízení zřízením centrálního dispečinku např. u koordinátora nebo organizátora.



Zdroj: Surovec, 2004

Obr. 1. Schéma základních činností v integrovaném dopravním systému

Součástí budování integrovaného dopravního systému, který bude ekonomicky a technicky efektivní a splní normy ochrany životního prostředí a také bude brát zřetel na sociální dimenzi, musí být zavádění nových komunikačních technologií v dopravě. Z hlediska terminologie se začal používat pojem „dopravní telematika“. Jedna z nejužitečnějších definicí říká: „Dopravní telematika integruje informační a komunikační technologie s dopravním inženýrstvím tak, aby se pro stávající infrastrukturu komunikací zvýšily

přepravní výkony, stoupla bezpečnost a zvýšila se psychická pohoda cestujících“. (Příbyl a Svítek, 2001, s. 32)

II PRAKTICKÁ ČÁST

2 KOORDINÁTOR VEŘEJNÉ DOPRAVY

Vzhledem k nutnosti zajišťovat a organizovat veřejnou osobní dopravu v poměrně velkém území vyvstala potřeba zřídit specializovanou společnost, která by se mohla takovým úkolem zabývat. V souvislosti se změnami legislativy tak, jak bylo popsáno v teoretické části, byla navržena možnost vytvořit společnost organizátora nebo koordinátora veřejné dopravy.

Obchodní společnost Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o. (dále též „KOVED“) byla založena na základě rozhodnutí Zlínského kraje ze dne 21. 12. 2005, jako společnost s ručením omezeným. Jediným společníkem a vlastníkem společnosti je Zlínský kraj. Společnost má jednoho jednatele.

Koordinátor úzce spolupracuje s odborem dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Zlínského kraje, projednává s obcemi požadavky na změny jízdních řádů a spolupracuje také s jednotlivými dopravci.

2.1 Cíle a činnost

Základním cílem společnosti je realizace dopravních zájmů Zlínského kraje a jeho občanů, tj. zajištění maximálního uspokojení přepravních potřeb při kontrolovaném využití přiměřených dotací.

Činnost společnosti KOVED je zaměřena především na koordinaci veřejné dopravy na území Zlínského kraje.

2.2 Úkoly

Základními úkoly, které KOVED při své činnosti zajišťuje:

- analýza ekonomické náročnosti ve vazbě na uspokojení přepravních potřeb,
- sledování dosažení maximální návaznosti jednotlivých spojů při omezení souběžných spojů jednoho nebo více druhů dopravy,
- definice a uplatnění objednávky dopravy v rámci přípravy IDS – koordinace jednotlivých dopravců,
- definování rozsahu základní dopravní obslužnosti,
- příprava materiálů pro jednání pracovní skupiny IDS a účast na těchto jednáních,

- řešení připomínek měst, obcí a občanů k jízdám a kvalitě veřejné dopravy,
- vyhodnocení efektivnosti veřejné dopravy a návrh nových standardů dopravní obslužnosti,
- kontrola dodržování standardů kvality – např. docházková vzdálenost, počty spojů v pracovní dny, časová dostupnost úřadů a škol, přestupní časy, vhodné typy vozidel,
- jednání s ostatními kraji a zapojeními do systému IDS v ČR i v Evropě,
- spolupráce s dopravci a externími subjekty při zajištění vyhodnocení a financování rozvoje kvality dopravní obslužnosti,
- zajištění informovanosti veřejnosti o veřejné dopravě, propagace IDS.

(Kordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o., 2012)

3 HISTORIE A SOUČASNOST V DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Dopravní obslužnost určitého území vychází z historického hlediska, kdy byla v bývalém Československu velmi rozsáhlá síť spojů nejenom drážní osobní dopravy, ale především veřejné linkové dopravy, provozované tehdejšími státními podniky ČSAD.

Po jejich privatizaci a převodu na zejména akciové společnosti v letech 1994–1996 začalo, na základě liberálního zákona o silniční dopravě vydaného v roce 1994, fungovat ve veřejné dopravě tržní prostředí. I menší soukromí dopravci se zapojovali do tohoto podnikání a stát přestával veřejnou linkovou osobní dopravu finančně podporovat. Proto začalo postupně docházet k rušení málo vytižených spojů veřejné linkové dopravy.

Počínaje rokem 1995 a v následujících letech započaly tehdejší okresní úřady prostřednictvím svých referátů dopravy organizovat, zajišťovat a také pozvolna částečně financovat ztrátovou veřejnou linkovou dopravu v území svých okresů tak, aby zajistily svým občanům snesitelnou dopravní obslužnost. Při nedostatku finančních prostředků z okresních rozpočtů, tak souběžně probíhala poměrně složitá jednání s jednotlivými obcemi o rozsahu dopravní obslužnosti v jejich zájmových územích. Mnohé spoje byly z důvodu ztrátovosti rušeny. V tomto období železniční osobní dopravu financoval stát prostřednictvím Ministerstva dopravy.

Tato situace, kdy zajišťoval dopravní obslužnost okresní úřad a projednával jízdní řády a jejich financování s obcemi, trvala až do roku 2002, na jehož konci byly reformou státní správy okresní úřady zrušeny a úkol zajišťování dopravní obslužnosti byl převeden na krajské úřady.

Od roku 2003 došlo k podstatné změně, neboť krajské úřady již zajišťovaly dopravní obslužnost v nepoměrně větším území, ve kterém provozovalo dopravu zpravidla několik dopravců v různých formách dopravy (veřejná drážní, veřejná linková a městská doprava).

Hlavním organizátorem zajišťování dopravní obslužnosti se stal odbor dopravy Krajského úřadu Zlínského kraje a finanční prostředky schvalovalo a také schvaluje krajské zastupitelstvo.

Odbor dopravy je příslušným dopravním úřadem dle zákona o silniční dopravě a jak již bylo uvedeno v teoretické části, je příslušným k udělování licencí na veřejnou linkovou dopravu, a také ke schvalování jízdních řádů této dopravy.

K financování veřejné osobní dopravy je možno uvést, že Zlínský kraj přispívá ze svého rozpočtu na osobní drážní dopravu částkou 251 100 tis. Kč a ze státního rozpočtu je přidělena na regionální dopravu ve Zlínském kraji částka 90 877 tis. Kč. Veřejná linková doprava je dotována z rozpočtu kraje částkou 290 200 tis. Kč s tím, že tato položka již zahrnuje příspěvky obcí ve výši 41 398 tis. Kč. (Interní materiály Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o.)

4 CHARAKTERISTIKA REGIONU

Charakteristika Zlínského kraje se zaměřením na region Uherskohradištska.

4.1 Zlínský kraj

Zlínský kraj vznikl schválením ústavního zákona č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních samosprávných celků k 1. lednu 2000 a to sloučením okresů Zlín, Kroměříž a Uherské Hradiště, jež byly dříve součástí Jihomoravského kraje a okresu Vsetín, který spadl do Severomoravského kraje.

Zlínský kraj se nachází v jihovýchodní části republiky, na severu sousedí s Moravskoslezským krajem, na východě má společnou hranici se Slovenskou republikou, na jihozápadě s Jihomoravským krajem a na severozápadě s Olomouckým krajem, se kterým tvoří jednotku NUTS 2 Střední Morava.



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2011

Obr. 2. Mapa Zlínského kraje

Celkovou rozlohou 3 964 km² patří k nejmenším krajům v České republice. V kraji je 305 obcí (z toho 29 měst), v nichž k 1. 1. 2011 žilo 590 361 obyvatel.

Věková struktura obyvatelstva je charakterizována zvyšujícím se podílem obyvatel v poproduktivním věku. Přesto je věková skladba obyvatelstva s průměrným věkem cca 40 let z ekonomického hlediska příznivá.

Dopravní dostupnost kraje zajišťuje 2140 km silnic, z nichž je pouze 17,3 % silnic zařazeno do kategorie dálnice a silnice I. třídy. Situaci v silniční dopravě ve Zlínském kraji zlepšilo mimo jiné také napojení na dálniční síť. Celková délka železničních tratí ve Zlínském kraji (bez vleček) činí 358 km, z toho celostátní dráhy činí 275 km a regionální 83 km. Železniční tratě na území Zlínského kraje jsou dlouhodobě stabilizované, základní kostru tvoří páteřní tratě číslo 330 Přerov – Břeclav a 280 Hranice na Moravě – Střelná, které jsou součástí významných dopravních koridorů.

4.2 Region Uherskohradištsko

Okres Uherské Hradiště tvoří jižní a jihozápadní část Zlínského kraje. Kromě centra regionu – Uherského Hradiště a dále Starého Města a Kunovic – patří k hospodářsky a dopravně významným uzlům např. Uherský Brod, Uherský Ostroh, Babice a Bojkovice.

Okres Uherské Hradiště na východě sousedí se Slovenskou republikou, jižně a jihozápadně s Jihomoravským krajem a na severu a severozápadě s okresy Zlín a Kroměříž.

Rozloha okresu Uherské Hradiště je 991,37 km², tvoří jej 78 měst a obcí (z toho 7 měst a 3 městyse) s celkovým počtem 144 125 obyvatel. V produktivním věku je 100 053 obyvatel, což představuje 69,4 %. Ekonomicky aktivních je 70 957. Hustota je 145,4 obyvatel na 1 km².

V regionu jsou dvě rozhodující správní a hospodářská centra Uherské Hradiště a Uherský Brod. Seznam obcí regionu Uherskohradištska s počty obyvatel je uveden v příloze P I.

(ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2011)

5 ANALÝZA SOUČASNÉ DOPRAVNÍ SITUACE V DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI REGIONU UHERSKOHRADIŠŤSKA

5.1 Infrastruktura

Z hlediska hustoty sítě dopravní infrastruktury lze konstatovat, že tato v zásadě vyhovuje potřebám veřejné dopravy. Síť silnic dostatečně napojuje všechny obce v regionu a umožňuje jejich dopravní obsluhu.

Železniční síť propojuje jen některé obce v regionu, železniční spojení mají všechny větší města. Problémové je napojení města Uherské Hradiště, které leží mimo hlavní železniční tah Břeclav – Přerov, spojení do něho ze vzdálenějších míst je často možné jen s přestupem.

5.1.1 Silniční infrastruktura

Veřejná linková doprava je provozována po silnicích I., II. a III. tříd a po místních komunikacích. Délka silnic I. třídy je 122 km, II. třídy je 140 km a III. třídy je 263 km.

5.1.2 Železniční infrastruktura

Regionem Uherskohradišťska procházejí následující železniční tratě:

- trať číslo 330 Přerov – Břeclav, délka tratě v úseku Říkovice – Moravský Písek 46,9 km,
- trať číslo 340 Brno – Uherské Hradiště, délka tratě v úseku Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště 12,2 km,
- trať číslo 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk, Újezdec u Luhačovic – Luhačovice a zpět (úsek Újezdec u Luhačovic – Luhačovice byl dříve veden jako samostatná trať 346), délka tratě v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk 68,6 km a v úseku Újezdec u Luhačovic – Luhačovice 9,7 km.

Uvedené kilometráže jsou zahrnuty do závazku veřejné služby. (Interní materiály Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o.)

Stručný popis jednotlivých tratí:**Trať 330 Přerov – Břeclav**

Nejvýznamnější železniční trať v regionu Uherskohradištska, je zařazena do kategorie celostátní dráhy a je součástí tzv. II. železničního koridoru. Trať spojuje významné železniční uzly a to Přerov v kraji Olomouckém a Břeclav v kraji Jihomoravském. Územím regionu Uherskohradištska prochází v úseku Huštěnovice – Nedakonice. Trať obsluhuje následující stanice a zastávky: Huštěnovice, Staré Město u Uherského Hradiště, Kostelany nad Moravou a Nedakonice. Trať je v celé délce dvoukolejná, elektrizovaná, v nedávné minulosti prošla celkovou rekonstrukcí. Všechny stanice a zastávky jsou bezbariérově přístupné.

Trať 340 Brno – Uherské Hradiště

Jedná se o významnou celostátní dráhu, která spojuje město Uherské Hradiště s Jihomoravským krajem. V uherském hradišti se napojuje na trať 341. Na území regionu prochází v úseku Uherské Hradiště – Uherský Ostroh. Obsluhuje stanice a zastávky Uherské Hradiště, Kunovice, Kunovic zastávka, Ostrožská Nová Ves lázně, Ostrožská Nová Ves, Uherský Ostroh. Trať je jednokolejná, provoz je v nezávislé trakci. Z hlediska regionální dopravy je trať v podstatě vyhovující, některé stanice na této trati mají bezbariérovou úpravu (Kunovice částečně). Pro zvýšení atraktivity na této trati a zlepšení její propustnosti by bylo vhodné dobudovat bezbariérové úpravy dalších stanic a zastávek (především stanice Uherské Hradiště) a popřípadě trať zdvoukolejnit.

Trať 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průmysk, Újezdec u Luhačovic – Luhačovice

Trať patřící do celostátní dráhy, spojuje II. železniční koridor se Slovenskou republikou. Na území regionu obsluhuje následující stanice a zastávky Staré Město u Uherského Hradiště, Uherské Hradiště, Kunovice, Vésky, Popovice u Uherského Hradiště, Hradčovice, Havřice, Uherský Brod, Újezdec u Luhačovic, Šumice, Nezdenice, Záhorovice, Bojkovice, Bojkovice město, Pitín zastávka, Hostětín. Trať je jednokolejná a s výjimkou Starého Města u Uherského Hradiště, Kunovic částečně, Bojkovic a Bojkovic města nemá stanice a zastávky s bezbariérovou úpravou.

(Plán dopravní obslužnosti území, 2011)

5.2 Vozový park

Dopravci ve veřejné linkové dopravě zajišťují provoz především autobusy typu Karosa, Iveco, Irisbus a SOR v různých variantách. V menší míře se uplatňují autobusy dalších výrobců. Vozový park je relativně moderní, průměrné stáří vozidel je cca 8,1 roku, což je proti republikovému průměru (14,38 let) velmi dobrý stav. (Interní materiály Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o.)

Nejvýznamnějším dopravcem v regionu provozujícím veřejnou linkovou dopravu je ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s. Provozuje 128 autobusů, z nichž je 112 potřebných pro zajištění denního provozu (z toho 37 nízkopodlažních). Dalších 16 autobusů je jako nutná provozní rezerva pro případné poruchy. Tabulka typů autobusů, jejich počet a obsaditelnost je uvedena v příloze P II. (Interní materiály Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o.)

Z hlediska železniční dopravy je provoz zajišťován v elektrické trakci lokomotivami řady 163 a 363 s klasickými soupravami. V nezávislé trakci je provoz zajišťován především motorovými vozy řady 810, 814 a 842, v menší míře pak lokomotivami řady 754 s klasickou soupravou. I přes probíhající modernizaci vozidel je železniční vozový park zastaralý a nevyhovuje dnešním nárokům na moderní osobní dopravu – u klasických souprav chybí např. centrální otevírání dveří.

5.3 Pracovní příležitosti

V rámci regionu Uherskohradištska jsou nejvýznamnější zaměstnavatelé firmy AVX Czech Republic, s.r.o., kde část zaměstnanců dojíždí do areálu podniku Mesit Uherské Hradiště a část pracovníků do areálu AVX v Kunovicích. K této společnosti je třeba uvést, že si zajišťuje svoz části svých zaměstnanců dopravcem SONA s.r.o. prostřednictvím zvláštní linkové dopravy. Dalším významným zaměstnavatelem je Uherskohradištská nemocnice a.s., která sídlí v podstatě v blízkosti centra města, Sociální služby Uherské Hradiště, p.o., firma Forscher, s.r.o., která si vybuodovala svůj nový areál v Mařaticích a Aircraft Industries, a.s. sídlící v areálu bývalého podniku Let Kunovice.

Z dalších větších zaměstnavatelů je možno uvést firmu Česká zbrojovka, a.s. sídlící v Uherském Brodě, Hamé s.r.o. se sídlem hlavního závodu v Babicích, část zaměstnanců této společnosti pracuje v pobočných závodech OTMA v Kunovicích a OTMA

v Uherském Hradišti, čtvrti Mařatice. Posledním významnějším zaměstnavatelem je EUROTEC, k.s., který sídlí v Uherském Ostrohu.

Firma	Sídlo	Počet zaměstnanců
AVX Czech Republic, s.r.o.	Uherské Hradiště	1 300
Uherskohradištská nemocnice a.s.	Uherské Hradiště	1 200
Sociální služby Uherské Hradiště, p.o.	Uherské Hradiště	600
Forschner, s.r.o.	Uherské Hradiště	500
Aircraft Industries, s.r.o.	Kunovice	700
Česká zbrojovka, a.s.	Uherský Brod	1 200
Hamé s.r.o.	Babice	900
EUROTEC, k.s.	Uherský Ostroh	900
Slovácké strojírný, a.s.	Uherský Brod	1 000
ZEVETA Bojkovice, a.s.	Bojkovice	500

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů jednotlivých firem, 2012

Tab. 1. Počet zaměstnanců

Z tohoto vyplývá, že v regionu je jen několik málo větších zaměstnavatelů a dále se jedná jen o zaměstnavatele drobné, kteří zaměstnávají spíše desítky zaměstnanců. Nejhorší situace je v okrajových oblastech, v nichž u některých obcí přesahuje míra nezaměstnanosti i 20% hranici. Nejhorší situace je ve východní části regionu, kde se nezaměstnanost ve vybraných obcích ležících podél hranice se Slovenskou republikou pohybuje až kolem 30 % (např. Lopeník 29,7 %, Vápenice 18,8 %, Vyškovec 33,3 % a Žitková 18,8 %), vysokou míru nezaměstnanosti vykazují rovněž okrajové obce na západní hranici regionu (např. Hostějov 20 %, Košíky 18,2 % a Staré Hutě 25,4 %). Stav byl zjišťován za měsíc prosinec 2011, kdy byla průměrná míra nezaměstnanosti v České republice 8,6 %. (Z územního hlediska, 2012)

Bohužel nezaměstnaností zasažené oblasti mají většinou velmi nízkou hustotu osídlení a s tím souvisí nízké využití spojů veřejné dopravy, které může vést při nedostatku finančních prostředků z veřejných rozpočtů k omezování jejího provozu.

5.4 Veřejná doprava

Veřejnou dopravu v regionu Uherskohradištska zabezpečují jednak dopravci, kteří nemají smlouvu o závazku veřejné služby a tak provozují veřejnou dopravu v rámci své podnikatelské činnosti a na vlastní riziko a dále dopravci, kteří mají uzavřenu smlouvu s objednatelem veřejné dopravy a to se Zlínským krajem.

5.4.1 Nesmluvní doprava

Územím regionu jsou vedeny také dálkové linky vnitrostátní a mezinárodní, které zajišťují spojení s významnými centry např. Prahou, Brnem, ale také se Slovenskou republikou. Tyto nejsou zahrnuty do tzv. dotované tedy smluvní dopravy s kompenzací. Dopravci, kteří je provozují, činí takto na vlastní podnikatelské riziko.

5.4.2 Smluvní doprava

Veřejnou dopravu osob v regionu na základě smlouvy se Zlínským krajem zajišťují čtyři autobusoví dopravci tj. ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s., ČSAD Hodonín a.s., ČSAD Kyjov a.s. a ČSAD Vsetín a.s. a drážní dopravce České dráhy a.s.

Autobusovou dopravou je obsluhováno všech 78 obcí regionu. Drážní veřejná doprava přímo obsluhuje 20 obcí regionu.

S výše uvedenými dopravci má Zlínský kraj uzavřené smlouvy pro zajištění dopravní obslužnosti, a to na dobu určitou s platností do 31. 12. 2019. Dopravcům byly jednotlivé výkony přiděleny přímým zadáním. Pro další období se předpokládá výběr dopravců pro jednotlivé výkony na základě výběrových řízení. Seznam jednotlivých linek s informací o počtu spojů vedených na lince je uveden v přílohách P III a P IV, jedná se o linky, které provozují dopravci ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s., ČSAD Vsetín a.s., ČSAD Kyjov a.s. a ČSAD Hodonín a.s.

Dále byla provedena analýza počtu zastávek veřejné linkové dopravy v jednotlivých obcích a počtu spojů obsluhujících každou z obcí regionu. K tomuto je nutno uvést, že byla do seznamu zavedena každá zastávka nesoucí název obce. Seznam obcí se spoji veřejné linkové dopravy je uveden v přílohách P V, P VI a P VII. (PORTÁL CIS JŘ, 2012a, Jízdní řád 2011-2012 okresu Uh. Hradiště, ČSAD UH)

Dalším druhem dopravy je městská autobusová doprava. V regionu Uherskohradištska je provozována v souměstí Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice. Pro potřeby města Uherské Hradiště slouží 4 linky a pro potřeby meziměstského spojení Uherského Hradiště, Starého Města a Kunovic další 3 linky. Těchto 7 linek (viz Tab. 2.) obsluhuje celkem 46 zastávek. Tato doprava je zajišťována dopravcem ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s. výhradně autobusy s tím, že většina nasazovaných vozidel je nízkopodlažních. Je hrazena z rozpočtů měst, kterým slouží a dílem též z rozpočtu Zlínského kraje.

Číslo linky	Název linky
805001	Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice
805002	Uherské Hradiště – Míkovice – Kunovice – Uherské Hradiště
805003	Aut. nádr. – Mařatice – sídl. Východ – garáže ČSAD – aut. nádr.
805004	Aut. nádr. – Jarošov – aut. nádr.
805005	Aut. nádr. – garáže ČSAD – sídl. Východ – Mařatice – aut. nádr.
805006	Uherské Hradiště – Kunovice – Míkovice – Uherské Hradiště
805007	Aut. nádr. – nemocnice – Štěpnice – aut. nádr.

Zdroj: Jízdní řád 2011–2012 okresu Uh. Hradiště, ČSAD UH

Tab. 2. Seznam linek městské autobusové dopravy Uherské Hradiště

Další dopravou, která je hrazena z veřejných prostředků, tj. z prostředků státu (rychlíky), a z prostředků Zlínského kraje (vlaky osobní a spěšné), je drážní osobní doprava. V kapitole 5.1.2 jsou popsány všechny tratě této dopravy procházející analyzovaným regionem. Nabídka vlakových spojů objednávaných Zlínským krajem je následující:

- na trati 340 v úseku Kunovice – Uherský Ostroh je v pracovní dny vedeno 20 spojů, v soboty 17 spojů a v neděle 16 spojů,
- na trati 340 v úseku Uherský Ostroh – Kunovice je v pracovní dny vedeno 20 spojů, v soboty 18 spojů a v neděle 17 spojů,
- na trati 341 v úseku Staré Město – Uh. Hradiště je v pracovní dny vedeno 27 spojů, v soboty 18 spojů a v neděle 18 spojů,
- na trati 341 v úseku Uh. Hradiště – Staré Město je v pracovní dny vedeno 27 spojů, v soboty 19 spojů a v neděle 17 spojů,
- na trati 330 v úseku Otrokovice – Staré Město je v pracovní dny vedeno 15 spojů, v soboty 10 spojů a v neděle 10 spojů,
- na trati 330 v úseku Staré Město – hranice kraje je v pracovní dny vedeno 13 spojů, v soboty 8 spojů a v neděle 8 spojů,
- na trati 330 v úseku hranice kraje – Staré Město je v pracovní dny vedeno 14 spojů, v soboty 8 spojů a v neděle 8 spojů,
- na trati 330 v úseku Staré Město - Otrokovice je v pracovní dny vedeno 15 spojů, v soboty 12 spojů a v neděle 9 spojů,
- na trati 341 v úseku Uh. Hradiště – Hostětín je v pracovní dny vedeno 12 spojů, v soboty 8 spojů a v neděle 9 spojů,

- na trati 341 v úseku Hostětín – Uh. Hradiště je v pracovní dny vedeno 13 spojů, v soboty 10 spojů a v neděle 10 spojů,
- na trati 341 v úseku Uh. Hradiště – Bojkovice je v pracovní dny vedeno 5 spojů,
- na trati 341 v úseku Bojkovice – Uh. Hradiště je v pracovní dny vedeno 5 spojů, v soboty 2 spoje a v neděle 1 spoj,
- na trati 341 v úseku Uh. Hradiště – Újezdec u Luh. je v pracovní dny veden 1 spoj,
- na trati 341 v úseku Újezdec u Luh. – Bojkovice je v pracovní dny veden 1 spoj, v soboty 1 spoj a v neděle 1 spoj. (PORTÁL CIS JŘ, 2012b, Regionální jízdní řád 2011/2012 České dráhy, a.s., interní materiály KOVED)

Počet spojů drážní osobní dopravy v obcích je popsán v přílohách P VIII, P IX a P X.

5.4.3 Významné cíle cest

Významnými uzly linkové přepravy jsou Uherské Hradiště (353 spojů za pracovní den) a Uherský Brod (173 spojů za pracovní den). V Uherském Hradišti je hlavním bodem nástupu a výstupu cestujících autobusové nádraží viz Obr. 3.



Zdroj: vlastní

Obr. 3. Autobusové nádraží Uherské Hradiště

V Uherském Brodu je to aut. nádraží viz Obr. 4. a zastávka u železniční stanice viz Obr. 5.



Zdroj: vlastní

Obr. 4. Autobusové nádraží Uherský Brod



Zdroj: vlastní

Obr. 5. Zastávka u železniční stanice Uherský Brod

Nejsilnější přeprava v rámci veřejné linkové dopravy se uvnitř regionu realizuje na trasách:

- Uherské Hradiště – Ořechov – Tučapy,
- Uherské Hradiště – Tupesy – Břestek – Buchlovice,
- Uherské Hradiště – Osvětimany,
- Uherské Hradiště – Vlčnov – Strání,
- Uherské Hradiště – Horní Němčí – Boršice u Blatnice,
- Uherské Hradiště – Ostrožská Lhota – Hluk – Dolní Němčí,
- Uherský Brod – Strání,
- Uherský Brod – Veletiny – Vlčnov,
- Uherský Brod – Korytná.

Celkově je tak vedeno 9 silných vnitroregionálních relací.

Meziokresní vazby jsou silné zejména směrem ke krajskému městu Zlínu v trasách:

- Uherské Hradiště – Březolupy – Zlín,
- Uherské Hradiště – Topolná – Zlín,
- Uherské Hradiště – Babice – Otrokovice – Zlín,
- Uherský Brod – Velký Ořechov – Zlín. (Interní materiály Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o.)

5.4.4 Dopravní dostupnost obcí

Z hlediska rozsahu dopravní obslužnosti je dostupnost většiny obcí regionu Uherskohradištska zajištěna v rozumném a dostatečném rozsahu. Spojení je zpravidla zajištěno nejen v pracovních dnech, ale i o víkendech a svátcích. Region je v tomto směru možno hodnotit jako region s poměrně kvalitní dopravní obslužností.

Poněkud horší situace je v dopravní obslužnosti v oblasti hranic s jinými okresy. V těchto okrajových oblastech je problémem malá hustota osídlení a z toho vyplývající nízké vytížení spojů. Přesto lze zajištění dopravní obslužnosti považovat za v zásadě vyhovující v pracovních dnech. Pouze například místní část Uherského Brodu a to část Maršov vzdálená od centra města 10 km má pouze 1 spoj pro žáky do školy a zpět.

Problematictější situace je o víkendech, kdy některé obce jako např. Hostějov, Kudlovice a Vápenice nemají v sobotu žádnou nabídku spojení veřejné dopravy, nebo mají obce zajištěny pouze nedělní ranní spoje do kostela a zpět, popřípadě do nemocnice a zpět. Přehled vybraných obcí s nižší nabídkou spojení v sobotu, neděli a svátek je uveden v přílohách P XI, P XII, P XIII a P XIV, v nichž jsou popsány konkrétní odjezdy z obce dle jízdního řádu 2011-2012, dopravce ČSAD UH.

Dopravní spojení o sobotách

K rozsahu dopravního spojení některých obcí o sobotách uvádím:

- obec Březová má v sobotu zajištěny 3 spoje do Uherského Brodu a 1 spoj do Strání,
- obec Hostějov nemá v sobotu žádné spojení vycházející z obce, občané musí za nejbližším spojem veřejné dopravy docházet cca 2 km do Újezdce,
- obce Jalubí a Jankovice mají 4 spoje časově poměrně rovnoměrně rozděleny, nicméně vzhledem k blízkosti města Uherské Hradiště, by 1 spoj navíc rozhodně dopravní obslužnost zlepšil,
- obec Kudlovice nemá v sobotu žádné spojení a občané musí za službou veřejné dopravy docházet cca 2 km do obce Babice,
- obec Nedachlebice má o sobotách pouze 2 dopolední spoje do Uh. Hradiště, odpolední spojení již chybí,
- obce Ořechov a Polešovice mají z obce 3 spoje v sobotu časově rovnoměrně rozděleny,
- obec Rudice položená na okraji regionu má zajištěny 2 spoje k vlaku do Nezdenic a 3 spoje do Bojkovic což je možno považovat za v zásadě vyhovující,
- obec Suchá Loz má pouze 1 ranní spoj do Uh. Brodu a další spojení již jen směr Březová a Starý Hrozenkov,
- obec Svárov má jen 1 ranní spojení do Uh. Hradiště a 1 spoj na Velký Ořechov,
- obec Topolná má zajištěno spojení do Uh. Hradiště 3 spoji jen v dopoledních hodinách, odpolední spojení do Uh. Hradiště chybí a dále je veden 1 spoj do Zlína a 1 spoj do Otrokovic,

- koncová obec Tučapy má 1 přímý spoj do Uh.Hradiště a 2 spoje se zajižďkou do Ořechova a přestupem směr Uh. Hradiště,
- koncová obec Vápenice nemá v sobotu žádné spojení vycházející přímo z obce, občané musí za nejbližším spojem veřejné dopravy docházet průměrně cca 2 km do Starého Hrozenkova. Občané obce mají autobusové spojení jen z místní části Komínky, která je vzdálena lesní cestou od obce cca 2 km směr Mikulčin vrch.
- koncová obec Vyškovec má 2 spoje do Bojkovic a 1 spoj do obce Komňa. Spojení do Starého Hrozenkova není v sobotu zajištěno, docházková vzdálenost 4 km,
- obec Zlámanec má zajištěn pouze 1 ranní spoj do Uherského Hradiště a 1 spoj do Velkého Ořechova,
- okrajová obec Žitková má zajištěny 4 spoje rovnoměrně rozděleny v průběhu celého dne a to do Bojkovic.

K výše popsanému můžeme konstatovat, že některé obce nemají o sobotách zachováno základní spojení veřejnou dopravou.

Dopravní spojení o nedělích a státních svátcích

K dopravnímu spojení v neděli a ve svátek uvádím, že se jedná o prakticky totožné obce jako při rozboru spojení o sobotách a tyto jsou zpravidla umístěné v okrajových částech regionu, ve většině případů jako koncové. Sledovány byly podobně jako u spojení o sobotách, spoje vycházející z jednotlivé obce.

Popis rozsahu dopravního spojení o nedělích a státních svátcích:

- obec Březová má v neděli zajištěny 4 spoje do Uh. Brodu a 1 spoj do Strání,
- obec Hostějov má v neděli 2 spoje vycházející z obce v dopoledních hodinách zajišťující přepravu do kostela a zpět, po zbytek dne stejně jako o sobotách musí občané za spoji veřejné dopravy docházet cca 2 km do Újezdce,
- obec Jalubí má 4 spoje časově poměrně rovnoměrně rozděleny, nicméně vzhledem k blízkosti města Uh. Hradiště, by 1 spoj navíc rozhodně dopravní obslužnost zlepšil,
- obec Jankovice má 5 spojů směr Uh. Hradiště,

- obec Kudlovice má 1 ranní spoj do Babic, další spojení není vedeno a občané musí za službou veřejné dopravy docházet cca 2 km do obce Babice stejně jako o sobotách,
- obec Nedachlebice má o sobotách pouze 2 spoje do Uh. Hradiště, odpolední spojení směr Uh. Hradiště již chybí,
- obce Ořechov a Polešovice mají z obce 3 spoje v neděli časově rovnoměrně rozděleny,
- obec Rudice položená na okraji regionu má zajištěn 1 spoj k vlaku do Nezdenic a 2 spoje do Bojkovic,
- obec Svárov má 3 spoje do Uh. Hradiště, 1 spoj do Březolup a 1 spoj na Velký Ořechov,
- obec Tučapy má 2 přímé spoje do Uh. Hradiště a 1 spoj se zajižděnkou do Ořechova a přestupem směr Uh. Hradiště,
- obec Vápenice má zajištěny 2 spoje v dopoledních hodinách přes Starý Hrozenkov do Žitkové, další spojení má obec jen přes místní část Komínky podobně jako o sobotách,
- obec Vyškovec má 1 spoj do Uh. Brodu, 1 spoj do Bojkovic, 1 spoj do Starého Hrozenkova a 1 spoj do obce Komňa,
- obec Zlámanec má zajištěny 3 spoje do Uh. Hradiště a 1 spoj do Velkého Ořechova a 1 spoj do Březolup do kostela,
- okrajová obec Žitková má zajištěny 3 spoje do Bojkovic a 2 spoje do Starého Hrozenkova.

K rozboru spojení z vybraných obcí o nedělích je třeba uvést, že některé z obcí mají zajištěno dopravní spojení jen v ranních nebo dopoledních hodinách a spojení v odpoledních hodinách schází zcela. Jedná se o např. obce Hostějov, Kudlovice, Nedachlebice a Vápenice.

Z podrobného rozboru dopravního spojení vycházejícího z jednotlivých obcí o sobotách, nedělích a svátcích vyplývá, že objednatel, tzn. Zlínský kraj, by měl ve spolupráci s Koordinátorem veřejné dopravy realizovat nastavené parametry v plánu dopravní obslužnosti a zajistit veřejnou dopravu v určitém standardu pro všechny obce nejen

v pracovních dnech, ale také o sobotách, nedělích a svátcích. Měla by být nastavena minimální úroveň dopravní obslužnosti v průběhu celého dne. Při projednávání minimální úrovně dopravní obslužnosti obcí, kde není obslužnost zajištěna v nezbytné míře, samozřejmě záleží na množství finančních prostředků případně poskytovaných dopravci na úhradu takových, nově zřízených spojů, z veřejných rozpočtů (kraj, obec). Návrh takového opatření je proveden v kapitole 6.2.

5.4.5 Zajištění přepravních potřeb osob s tělesným postižením

Přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace je možná pouze v omezeném rozsahu. Nízkopodlažní vozidla jsou standardně v provozu v rámci linek městské hromadné dopravy v Uherském Hradišti, částečně v rámci místní dopravy v Uherském Brodě a také v rámci linky Uherské Hradiště – Velehrad – Salaš, kde je z důvodu domova pro osoby se zdravotním postižením Vincentinum Velehrad, předpoklad cestování většího počtu těchto občanů. Z tohoto vyplývá, že je v provozu prozatím menší počet nízkopodlažních vozidel a rovněž řada autobusových zastávek není vybavena pro nástup a výstup cestujících se sníženou schopností pohybu a orientace. Nejvýznamnější dopravce v regionu ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s. při pořizování nových autobusů preferuje vozidla nízkopodlažní.

Obdobná situace je v dopravě železniční, kde i přes nasazení modernizovaných jednotek řady 814, které jsou částečně nízkopodlažní, není v řadě případů přeprava invalidních osob možná. Pouze jednotky s motorovými vozy řady 854 a řídicími vozy řady 954 mají zvedací plošinu a jsou zařazovány na trati v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště – Brno.



Zdroj: vlastní

Obr. 6. Spěšný vlak 1726 čekající na odjezd v Uh. Hradišti směr Brno

Problémem je také nedostatečné vybavení některých železničních stanic a zastávek, které zatím neumožňují nástup a výstup postižených osob. V této oblasti je nutno pokračovat v úpravách stanic a zastávek vybudováním bezbariérových přístupů a nástupišť.

V další části práce jsou popsány některé souběhy jednotlivých druhů doprav.

5.4.6 Souběh drážní osobní dopravy a městské autobusové nebo veřejné linkové dopravy

V regionu dochází na mnoha místech k souběhům různých druhů veřejné osobní dopravy.

Souběh v úseku Staré Město – Uherské Hradiště a zpět

Na prvním místě je třeba uvést časové souběhy železniční osobní dopravy, městské autobusové dopravy a veřejné linkové dopravy v úsecích Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště a zpět. Z pohledu lokalizace nástupních míst veřejné dopravy je železniční stanice ve Starém Městě umístěna v těsné blízkosti autobusového stanoviště, které má název Staré Město, žel. st., v Uherském Hradišti je situace rozdílná, železniční stanice je vzdálena od autobusového nádraží cca 8 minut pěšky. I přes tuto vzdálenost

můžeme konstatovat, že jak vlakové, tak autobusové nádraží se nachází svým způsobem v podstatě v centru města.

V Příloze P XV jsou porovnány odjezdy vlakových a autobusových spojů v úseku Staré Město, železniční stanice do Uherského Hradiště. V pracovních dnech je porovnání vlakových odjezdů s odjezdy vozidel městské autobusové dopravy. O sobotách, nedělích a svátcích je porovnání odjezdů vlaků především se spoji veřejné linkové dopravy meziměstských linek č. 800010, 800020, 800040, 800050 a 800060, neboť linka MHD č. 805001 Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice je vedena převážně v pracovní dny, o sobotách a nedělích je na této lince veden v úseku ze Starého Města jen jeden spoj.

V příloze P XVI jsou porovnány odjezdy vlakových a autobusových spojů v opačném směru tj. v úseku Uherské Hradiště – Staré Město železniční stanice.

K analýze uvedené v přílohách P XV a P XVI můžeme uvést, že v určitých časových relacích dochází k v podstatě nežádoucím souběhům, kdy ve stejnou časovou polohu nebo jen s několika minutovým rozdílem, odjíždí vlakový spoj i spoj autobusový. Vlakové spojení v úseku Staré Město – Uherské Hradiště má na své trase 2 zastavení a to železniční stanici Staré Město a železniční stanici Uherské Hradiště. Oproti tomu spoje městské autobusové dopravy linky č. 805001 obsluhují jednak autobusové zastávky umístěné při hlavní silnici na trase Staré Město – Uherské Hradiště a zpět, a to ve Starém Městě zastávky – železniční stanice, cukrovar, Mayer, sokolovna, Lidový dům, hřbitov, a v Uherském Hradišti zastávku autobusové nádraží. Dále tato linka některými spoji obsluhuje ve Starém Městě ještě zastávky mimo přímou trasu – jsou to: OSP, nadjezd, STS a Dvorek.

Z tohoto rozboru můžeme vytvořit závěr, že vlakové spojení je sice pro cestujícího v úseku Staré Město – Uherské Hradiště a zpět časově kratší, nicméně z pohledu provozních nákladů dopravců je levnější varianta provozovaná městskou autobusovou dopravou, k čemuž musíme připočítat, že tato obsluhuje celý úsek Starého Města s vyjmenovanými zastávkami.

V kapitole 6 této práce je vyjmenován a popsán návrh odstranění alespoň některých souběhů různých druhů veřejných doprav v úseku Staré Město – Uherské Hradiště a zpět.

Souběh v úseku Uherské Hradiště – Uherský Brod a zpět

Dalším souběhem dvou druhů veřejných doprav je v pracovních dnech úsek Uherské Hradiště – Uherský Brod a zpět. Souběhy sice nejsou tak časté, jako v úseku Staré Město – Uherské Hradiště, ale v některých časových polohách k nim přesto dochází a to u spojů veřejné drážní dopravy trati 341 a veřejné linkové dopravy linky 800100. Je třeba brát v úvahu, že autobusové nádraží v Uherském Brodě je vzdáleno cca 5 minut docházkou od železniční stanice, vedle níž je umístěno autobusové stanoviště.

Souběhy z Uherského Brodu do Uherského Hradiště jsou v níže uvedené tabulce.

	Čas odjezdu (hod.)			
Vlak	04:52	06:12	06:51	09:08
BUS	05:03	06:10	06:55	09:05

Zdroj: vlastní zpracování dle Jízdního řádu 2011–2012 okresu Uh. Hradiště, ČSAD UH, Regionálního jízdního řádu 2011/2012 České dráhy, a.s.

Tab. 3. Souběhy v úseku Uherský Brod – Uherské Hradiště

V ranních hodinách dochází k souběhu:

- vlaku č. 4300 s odjezdem v 4:52 hod. z Uh. Brodu se spojem č. 32 linky 800100 s odjezdem v 5:03 hod. z Uh. Brodu, železniční stanice,
- vlaku č. Sp 1722 s odjezdem v 6:12 hod. z Uh. Brodu se spojem č. 40 linky 800100 s odjezdem v 6:10 hod. z Uh. Brodu, autobusového nádraží,
- vlaku č. 4302 s odjezdem v 6:51 hod. z Uh. Brodu se spojem č. 12 linky 800100 s odjezdem v 6:55 hod. z Uh. Brodu, železniční stanice.

V dopoledních hodinách dochází k souběhu:

- vlaku č. 4306 s odjezdem v 9:08 hod. z Uh. Brodu se spojem č. 34 linky 800100 s odjezdem v 9:05 hod. z Uh. Brodu, železniční stanice.

V kapitole 6 této práce je popsán návrh odstranění některého z výše uvedených souběhů.

Souběhy v opačném směru z Uherského Hradiště do Uherského Brodu jsou zanedbatelné.

Souběh v úseku Uherský Brod – Bojkovice a zpět

Dalším ze souběhů dvou druhů veřejné dopravy v pracovních dnech je souběh spojů na trati 341 a spojů linky 800300 v úseku Uherský Brod – Bojkovice a zpět. V některých časech nejde o přímý souběh, ale vzhledem k frekvenci cestujících v tomto řídko osídleném

územním obvodu můžeme považovat rozdílné odjezdy za souběh. Všechny níže uvedené souběhy jsou v dopoledních hodinách mimo dobu dopravní špičky, tedy v dopravním sedle.

V úseku Uherský Brod – Bojkovice dochází k souběhu:

- vlaku č. 4307 s odjezdem v 8:53 hod. z Uh. Brodu se spojem č. 3 linky 800300 s odjezdem v 8:55 hod. z Uh. Brodu, autobusového nádraží,
- vlaku č. 4335 s odjezdem v 9:53 hod. a vlaku č. 4309 s odjezdem v 10:53 hod. z Uh. Brodu se spojem č. 11 linky 800300 s odjezdem v 10:30 hod. z Uh. Brodu, autobusového nádraží.

V úseku Bojkovice – Uherský Brod dochází k souběhu:

- vlaku č. 4304 s odjezdem v 7:45 hod. a vlaku č. 4306 s odjezdem v 8:45 hod. z Bojkovic se spojem č. 14 linky 800300 s odjezdem v 8:04 hod. z Bojkovic, železniční stanice,
- vlaku č. 4336 s odjezdem v 9:45 hod. a vlaku č. 4308 s odjezdem v 10:45 hod. z Bojkovic se spojem č. 6 linky 800300 s odjezdem v 10:03 hod. z Bojkovic, železniční stanice.

	Čas odjezdu z Uh. Brodu (hod.)		Čas odjezdu z Bojkovic (hod.)	
Vlak	08:53	09:53 a 10:53	07:45 a 08:45	09:45 a 10:45
BUS	08:55	10:30	08:04	10:08

Zdroj: vlastní zpracování dle Jízdního řádu 2011-2012 okresu Uh. Hradiště, ČSAD UH, Regionálního jízdního řádu 2011/2012 České dráhy, a.s.

Tab. 4. Souběhy v úseku Uherský Brod – Bojkovice a zpět

Případným odstraněním těchto souběhů tím, že bude provozován po důkladné kontrole frekvencí a návazností, jen jeden druh veřejné osobní dopravy, může dojít k úspoře značného množství finančních prostředků, aniž by byla zásadním způsobem zhoršena dopravní obslužnost obyvatel regionu Uherskohradištska.

6 NÁVRH ŘEŠENÍ INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

Integrovaný dopravní systém jako systém více druhů hromadné veřejné dopravy, který má směřovat k zabezpečení účelné a hospodárné obsluhy územního celku z hlediska ekonomických i mimoekonomických potřeb občanů a organizací systémem dotčených.

Předpokládaná výhledová koncepce jednotného odbavovacího systému v rámci integrovaného dopravního systému Zlínského kraje sleduje využití bezkontaktních čipových karet ve formě časové karty (dlouhodobý předplatní doklad) a hodnotové karty (peněženka pro jednotlivé jízdenky) v kombinaci s hotovostním prodejem jednotlivých jízdenek.

Za hlavní přínosy využívání bezkontaktních čipových časových karet lze považovat:

- preference pravidelných uživatelů veřejné dopravy osob, kteří mohou využívat na jeden jízdní doklad všechny dopravní systémy,
- sledování počtu přepravených cestujících, které může být podkladem pro optimalizaci dopravy a vykazování tarifních ztrát,
- možnost uzpůsobit dobu platnosti časového jízdného podle potřeb uživatelů, možnost provádění tarifních změn bez potřeby nových jízdních dokladů,
- další omezení hotovostního platebního styku, omezení manipulace s hotovostí.

Zřízením tohoto systému jako celku v jednom kroku nebo postupným zaváděním tohoto systému v jednotlivých dílčích krocích by mělo dojít nebo docházet jednak ke zlepšení dopravní obslužnosti a jednak ke zpřehlednění tarifního systému pro cestující.

Zavedením integrace ve veřejné dopravě, tj. kombinovaného používání různých druhů dopravních prostředků při jedné trase dopravní cesty, zákonitě dojde k úspoře finančních prostředků, především z rozpočtů dotujících subjektů tj. státu, krajů a měst.

Vytváření IDS musí mít počátek v omezení některých souběhů různých druhů veřejné dopravy, které jsou v dané oblasti provozovány souběžně nebo částečně vedle sebe.

V souvislosti s úsporou finančních prostředků při omezení některých souběhů, je třeba část uspořené financie použít na zajištění obslužnosti obcí s nedostatečným dopravním spojením tak, aby byly prioritně utvořeny standardy kvality, tzn. každá z obcí regionu Uherskohradištska, by měla mít zajištěnu určitou úroveň obslužnosti veřejnou osobní dopravou.

6.1 Návrh redukce souběžných spojů

Ve dnech 6. března až 15. března 2012 jsem provedl průzkumy frekvence u níže uvedených vlaků a vozidel MHD a VLD, byly sčítány hodnoty nástupu cestujících ve Starém Městě a v Uh. Hradišti, v popisu je uveden maximální a minimální počet cestujících a průměrná obsazenost vlaku a autobusu.

Po podrobném prostudování a analyzování jízdních řádů (platnost od 11. prosince 2011 do 8. prosince 2012) dopravce ČD, dopravce ČSAD UH a po vyhodnocení údajů ze sledování frekvence navrhuji následující řešení rozdělené do čtyř částí:

Popis navrhovaného řešení – 1. část

Zrušení vlaků v pracovní dny na trati 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průmysk, Újezdec u Luhačovic – Luhačovice, a to vlaků č. 4307, 12211, Sp 1724, 12259, 12256, 12261 a 12258 v úseku Staré Město – Uherské Hradiště a zpět a vlaku č. 12253 v úseku Staré Město - Kunovice. Zrušené vlakové spoje budou nahrazeny již existujícími spoji MHD nebo VLD.

Popis konkrétního vlaku a jeho nahrazení:

Zrušit vlak č. 12253 s odjezdem ze Starého Města v 05:03 hod. v úseku až do Kunovic, náhrada spoj č. 5 linky 805001 MHD s odj. v 05:15 hod. (úspora 7 vlakových km). Průměrná obsazenost vlaku 26 osob, maximálně 35 osob, minimálně 15 osob. Spoj MHD při příjezdu do Uh. Hradiště měl obsazenost průměrně 28 osob.

Zrušit vlak č. 4307 s odjezdem ze Starého Města v 08:07 hod., náhrada spoj č. 39 linky 805001 MHD s odj. v 08:15 hod. (úspora 5 vlakových km). Průměrná obsazenost vlaku 45 osob, maximálně 69 osob, minimálně 27 osob. Spoj MHD při příjezdu do Uh. Hradiště měl obsazenost průměrně 28 osob.

Zrušit vlak č. 12211 s odjezdem z Uherského Hradiště v 8:15 hod., náhrada spoj VLD č. 11 linky 800050 s odj. v 8:15 hod. z Uh. Hradiště nebo spoj MHD č. 41 linky 805001 s odj. v 8:30 hod. (úspora 5 vlakových km). Průměrná obsazenost vlaku 6 osob, maximálně 15 osob, minimálně 2 osoby. Spoj VLD č. 11 při odjezdu z Uh. Hradiště obsazenost 10 osob, spoj MHD č. 41 obsazenost 15 osob.

Zrušit vlak č. Sp 1724 s odjezdem ze Starého Města v 08:33 hod. v úseku do Uh. Hradiště, náhrada spoj č. 41 linky 805001 MHD s odj. v 08:45 hod. (úspora 5 vlakových km).

Průměrná obsazenost vlaku 29 osob, maximálně 54 osob, minimálně 15 osob. Spoj MHD při příjezdu do Uh. Hradiště obsazenost průměrně 12 osob.

Zrušit vlak č. 12259 s odjezdem ze Starého Města v 09:47 hod., náhrada spoj č. 49 linky 805001 MHD s odj. v 09:45 hod. (úspora 5 vlakových km). Průměrná obsazenost vlaku 11 osob, maximálně 18 osob, minimálně 2 osoby. Spoj MHD při příjezdu do Uh. Hradiště obsazenost průměrně 30 osob.

Zrušit vlak č. 12256 s odjezdem z Uh. Hradiště v 10:22 hod., náhrada spoj č. 56 linky 805001 MHD s odj. v 10:30 hod. (úspora 5 vlakových km). Průměrná obsazenost vlaku 10 osob, maximálně 18 osob, minimálně 3 osoby. Spoj MHD při odjezdu z Uh. Hradiště obsazenost průměrně 10 osob.

Zrušit vlak č. 12261 s odjezdem ze Starého Města v 11:47 hod., náhrada spoj č. 38 linky 800040 VLD s odj. v 11:50 hod. (úspora 5 vlakových km). Průměrná obsazenost vlaku 12 osob, maximálně 34 osob, minimálně 6 osob. Spoj VLD při příjezdu do Uh. Hradiště obsazenost průměrně 3 osoby.

Zrušit vlak č. 12258 s odjezdem z Uh. Hradiště v 12:07 hod., náhrada spoj č. 21 linky 800040 VLD s odj. v 12:10 hod. a spoj č. 66 linky 805001 MHD s odj. 12:30 hod. (úspora 5 vlakových km). Průměrná obsazenost vlaku 17 osob, maximálně 43 osob, minimálně 8 osob. Spoj MHD při odjezdu z Uh. Hradiště obsazenost průměrně 35 osob.

Popis navrhovaného řešení – 2. část

Návrh zrušení vlaků o sobotách na trati 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk, Újezdec u Luhačovic – Luhačovice č. 12255, 4334, 4307, 4372 a 4315 v úseku Staré Město – Uherské Hradiště a zpět.

Popis konkrétního vlaku a jeho nahrazení:

Zrušit vlak č. 12255 s odjezdem ze Starého Města v 05:33 hod., náhrada spoj č. 10 linky 800020 VLD s odj. v 05:23 hod. nebo spoj č. 10 linky 800010 VLD v 05:30 hod. (úspora 5 vlakových km). Obsazenost vlaku průměrně 10 osob. Spoj VLD č. 10 linky 800020 při příjezdu do Uh. Hradiště obsazenost 15 osob.

Zrušit vlak č. 4334 s odjezdem z Uh. Hradiště v 07:47 hod., náhrada spoj č. 17 linky 800060 VLD s odj. v 07:25 hod. nebo spoj č. 117 linky 800020 VLD s odj. 07:40 hod. (úspora 5 vlakových km). Obsazenost vlaku průměrně 40 osob. Spoj VLD č. 117 linky

800020 při odjezdu z Uh. Hradiště obsazenost 12 osob. Autobusový spoj by musel být opožděn z Uh. Hradiště cca o 12 minut.

Zrušit vlak č. 4307 s odjezdem ze Starého Města v 08:07 hod., náhrada spoj č. 126 linky 800060 VLD s odj. v 07:55 hod. (úspora 5 vlakových km). Obsazenost vlaku průměrně 60 osob. Spoj VLD č. 126 linky 800060 při příjezdu do Uh. Hradiště obsazenost 20 osob. Autobusový spoj by musel být o několik minut opožděn tak, aby navazoval na rychlíky od Přerova a Břeclavi.

Zrušit vlak č. 4372 s odjezdem z Uh. Hradiště v 15:32 hod., náhrada spoj č. 43 linky 800040 VLD s odj. v 15:45 hod. (úspora 5 vlakových km). Obsazenost vlaku průměrně 25 osob. Spoj VLD č. 43 linky 800040 při odjezdu z Uh. Hradiště obsazenost 17 osob.

Zrušit vlak č. 4315 s odjezdem ze Starého Města v 16:18 hod., náhrada spoj č. 40 linky 800050 VLD s odj. v 16:10 hod. (úspora 5 vlakových km). Obsazenost vlaku průměrně 70 osob. Spoj VLD č. 40 linky 800050 při příjezdu do Uh. Hradiště obsazenost 20 osob. Autobusový spoj by musel být o několik minut opožděn. V tomto případě by bylo vhodné provést další kontroly frekvence u vlaku č. 4315 a případně zvážit ponechání vlaku nebo vlak zrušit a zřídit posilový autobusový spoj.

Popis navrhovaného řešení – 3. část

Návrh zrušení vlaků o nedělích na trati 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk, Újezdec u Luhačovic – Luhačovice č. 4372 a 4315 v úseku Staré Město – Uherské Hradiště a zpět.

Popis konkrétního vlaku a jeho nahrazení:

Zrušit vlak č. 4372 s odjezdem z Uh. Hradiště v 15:32 hod., náhrada spoj č. 43 linky 800040 VLD s odj. v 15:45 hod. (úspora 5 vlakových km). Obsaditelnost vlaku 40 cestujícími. Spoj VLD č. 43 linky 800040 při odjezdu z Uh. Hradiště obsaditelnost 26 osob.

Zrušit vlak č. 4315 s odjezdem ze Starého Města v 16:18 hod., náhrada spoj č. 40 linky 800050 VLD s odj. v 16:10 hod. (úspora 5 vlakových km). Obsazenost vlaku 45 osob. Spoj VLD č. 40 linky 800050 při příjezdu do Uh. Hradiště obsazenost 30 osob. Autobusový spoj by musel být opožděn.

Popis navrhovaného řešení – 4. část

Návrh zrušení vlaku v pracovních dnech na trati 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průmysk, Újezdec u Luhačovic – Luhačovice č. 4300 v úseku Uherský Brod – Uherské Hradiště.

Popis konkrétního vlaku a jeho nahrazení:

Zrušit vlak č. 4300 s odjezdem z Uherského Brodu v 4:52 hod., náhrada spoj č. 32 linky 800100 s odjezdem v 5:03 hod. z Uh. Brodu, železniční stanice, (úspora 17 vlakových km). Obsazenost vlaku v pondělí 67 osob, v ostatní pracovní dny průměr 40 osob. Spoj VLD č. 32 linky 800100 při příjezdu do Uh. Hradiště obsazenost 20 osob.

Ke všem navrhovaným řešením je třeba uvést, že samozřejmě nebyly a nemohly být úplně respektovány všechny oběhy vlakových souprav. Při návrzích rušení vlakových spojů jsem vycházel ze znalosti místního prostředí, z jízdního řádu ČSAD UH a z jízdního řádu ČD. Před zavedením těchto, nebo i dalších opatření ve věci optimalizace, musí být detailně provedeny další průzkumy frekvence, neboť veřejná doprava je živý organismus a frekvence cestujících se v posledních obdobích mění a její změny mohou mít mnoho důvodů.

Výsledkem mnou provedeného opatření bude roční úspora 16 570 km vlaků osobních a spěšných.

6.2 Návrh rozšíření dopravní obslužnosti do obcí s nedostatečnou obslužností

V souvislosti s omezením určitých vlakových spojů a úsporou finančních prostředků je třeba zavést obslužnost některých obcí s nedostatečnou dopravní obslužností. Jak již bylo popsáno v kapitole 5, některé z obcí mají nedostatečnou dopravní obslužnost o sobotách a nedělích.

Návrh na rozšíření dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou:

- obec Březová má v současnosti v sobotu 3 spoje do Uh. Brodu, rozšířit o 1 spoj v sobotu dopoledne z obce do Uh. Brodu, to představuje ujíždět navíc 46 km,
- obec Hostějov nemá o sobotách žádné spojení, rozšířit o minimálně 1 spoj v sobotu z obce, to představuje 4 km,

- obec Kudlovice zřídít spojení o sobotách a nedělích 3 spoje v sobotu a 3 spoje v neděli, to představuje navíc 24 km,
- obec Nedachlebice zřídít odpolední spojení z obce směr Uh. Hradiště 1 spoj v sobotu a 1 spoj neděli (zde se nedají přesně km vyčíslit, úprava by mohla znamenat i zavedení dalšího autobusu do provozu – nájezd např. z Uh. Hradiště, což je 10 km), úprava by představovala ujíždět navíc cca 25 km o sobotách a 25 km o nedělích,
- obec Topolná zřídít o sobotách 2 spoje v odpoledních hodinách směr Uh. Hradiště (bude řešeno oběhem nově zavedeného autobusu společně s oblužností Nedachlebic), úprava by představovala navíc cca 20 km,
- obec Vápenice zřídít spojení o sobotách – 2 spoje do St. Hrozenkova a to předpokládá navíc 8 km.

Zde jsou vyjmenovány pouze minimální požadavky na rozšíření dopravní obslužnosti obcí, které nemají žádné spojení v některých dnech nebo mají omezené množství spojů. Tímto by došlo k nárůstu ujížděných kilometrů v dopravní obslužnosti VLD, což znamená ročně 7 904 km.

6.3 Společný tarif

Vytvořením jednotného tarifního systému, především jednotnou soustavou jízdních dokladů společných pro všechny druhy veřejné osobní dopravy dojde k lepší orientaci cestujícího ve struktuře jízdenek, cestující bude odbavován na jeden jízdní doklad, který si zakoupí v předprodeji, u prvního dopravce na počátku cesty s přestupy nebo bude odbavován prostřednictvím čipové karty uznávané všemi dopravci zapojenými v systému (dražní dopravci, dopravci zajišťující dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou a dopravce provozující MHD).

Jako praktický příklad uvedu ve stručnosti model „Zlínské integrované dopravy“ (dále jen „ZID“).

Na území města Zlína je zaveden model IDS tím, že byl vytvořen tarif ZID, což znamená uznávání jízdních dokladů mezi MHD a vlaky Českých drah na trati č. 331 Otrokovice – Vizovice. Tarif je časový a přestupní. Území je rozděleno do pásem A, B, C, D a E, přičemž linky MHD obsluhují pásma A, B, C a pásma D, E platí ve vlacích. V tarifu ZID

se cestující mohou odbavit za jednotlivé nebo časové jízdné. Nevýhodou tarifního systému ZID je existence tarifu IDS spolu s tarifem DSZO a tarifem TR 10 dopravce Českých drah.

Abychom se vyhnuli nevýhodě, kterou má tarif ZID ve Zlíně, bude třeba vytvořit v území regionu Uherskohradištska systém jednotného jízdného tak, aby cestující platil za ujetou vzdálenost stejnou cenu u všech dopravců zapojených v IDS a přitom byly zrušeny ceníky jednotlivých dopravců podílejících se na přepravních výkonech v tomto systému.

Je třeba sjednotit různé druhy jízdného u jednotlivých dopravců. V této práci se zaměřím pouze na nejvýznamnější dopravce v regionu tj. České dráhy a.s. a ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s., jelikož tyto vykonávají v oblasti nejvýznamnější podíl přepravy, tj. více než 90% výkonů.

6.3.1 Jízdné dopravce ČSAD UH

Doprovce ČSAD UH má ve veřejné linkové osobní dopravě jízdné dle pásem, viz následující tabulka. Pro stručný přehled jsem vybral jen pásma v rozsahu do 20 km.

Pásmo (km)	Cena jízdného (Kč)	Pásmo (km)	Cena jízdného (Kč)
1–4	10	11–13	21
5–7	13	14–17	25
8–10	17	18–20	29

Zdroj: Autobusová doprava - ČSAD Uherské Hradiště a.s., 2011

Tab. 5. Ceník jízdného dopravce ČSAD UH

Cena základního jízdného v MHD Uherské Hradiště u dopravce ČSAD UH je 10 Kč.

Odbavování cestujících probíhá prostřednictvím hotovosti ve vozidlech, nebo čipovou kartou verze Mifare classic (oproti dopravci ČD je to karta s menší kapacitou). Tato karta může být přenosná karta (bez uvedení jména) nebo nepřenosná (karta na jméno).

Typy jízdenek – jednotlivé jízdné placené v hotovosti, jednotlivé jízdné placené kartou z peněženky se slevou 5 % z ceny, jízdné s předvoleným úsekem cesty placené kartou se slevou 5 % z ceny. Dále dopravce poskytuje také měsíční žakovské jízdné.

6.3.2 Jízdné dopravce ČD

Doprovce ČD mají dle ceníku TR 10 obyčejné jízdné dle jednotlivých kilometrů, které je uvedeno v níže uvedené tabulce. Pro přehled uvedena pásma jen do 20 km.

Pásmo (km)	Cena jízdného (Kč)	Pásmo (km)	Cena jízdného (Kč)
1	9	11	23
2	11	12	24
3	12	13	25
4	13	14	26
5	15	15	28
6	16	16	29
7	17	17	30
8	19	18	31
9	20	19	33
10	21	20	34

Zdroj: České dráhy, a.s. | Ceníky jízdného, 2009

Tab. 6. Ceník TR 10 jednotlivé jízdné dopravce ČD

Odbavování cestujících u dopravce ČD probíhá prostřednictvím hotovosti na pokladnách nebo čipovou kartou verze MIFARE DESFire. Tato karta s názvem „In-karta ČD“ slouží jako nosič elektronických aplikací – jízdních dokladů a slev. Může být používána jako elektronická peněženka tak, že si cestující přes čtecí zařízení u dopravce vloží finanční hotovost. Na této kartě mohou být dále nahrány různé typy slev jako např. aplikace IN25 – sleva ve výši 25 % na jednosměrné, zpáteční a traťové jízdenky, aplikace IN50 – sleva ve výši 50 % na jednosměrné a zpáteční jízdenky a 25 % na traťové jízdenky.

Typy jízdenek ČD:

- jednosměrná jízdenka – jízdenka pro zvolený úsek,
- zpáteční jízdenka – jízdenka pro zvolený úsek tam a zpět (zde již sleva),
- traťová jízdenka - jízdenka pro opakované cesty např. do zaměstnání, do školy,
- síťová jízdenka – platná jeden den bez omezení počtu najetých km.

6.3.3 Vytvoření tarifu IDS

Tarif IDS předpokládá stejnou cenu za ujeté km při jednorázové jízdě cestujícího u všech dopravců provozujících veřejnou osobní dopravu v dané oblasti a nově by měl zavést měsíční také jízdné především pro pravidelné cestující (např. do zaměstnání, do škol apod.).

Porovnáním ceníků dopravce ČSAD UH s dopravcem ČD je zřejmé, že dopravce ČD má dražší jednotlivé jízdné a z něj poskytuje celou škálu slev pro stálé cestující, nicméně

musíme konstatovat, že systém slev je málo nepřehledný a poměrně komplikovaný. Proto pro neznalého, případně náhodného cestujícího, je pohodlnější zakoupit si jednotlivé jízdné, nebo pokud hodlá cestovat v jednom dnu v úseku tam a zpět, zakoupit si tzv. „zpáteční jízdenku“ tj. obousměrná jízdenka pro cestu tam a zpět, při němž obdrží cestující 5% slevu ve srovnání s nákupem dvou jednosměrných jízdenek.

Proto je třeba vytvořit tarif IDS zcela přehledný a pro cestujícího jasně srozumitelný.

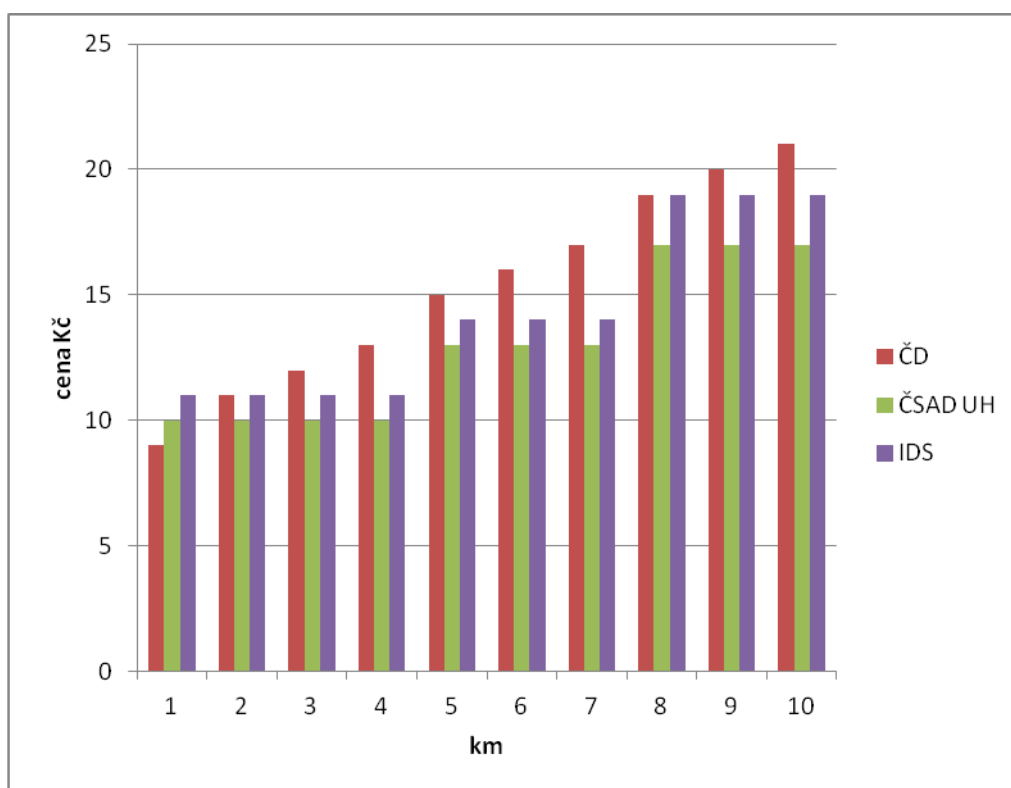
V tomto tarifu je třeba vytvořit pásma, v nichž bude jízdné jednotlivé nebo časové.

Jednotlivé jízdné ve vybraných pásmech po zhodnocení výše uvedeného navrhuji takto:

Pásmo (km)	Cena jízdného (Kč)	Pásmo (km)	Cena jízdného (Kč)
1–4	11	11–13	22
5–7	14	14–17	26
8–10	19	18–20	30

Zdroj: vlastní zpracování

Tab. 7. Ceník jízdného v IDS



Zdroj: vlastní zpracování

Graf 1. Porovnání cen jízdného v pásmu 1-10 km

Z grafu 1 můžeme vidět, že navržené jednotlivé jízdné v systému IDS bude pro cestujícího výhodnější než jízdné ČD a to již od pásma 3 km.

Časové jízdné pro stálé cestující odvodíme od jízdného jednotlivého. Kategorii stálých cestujících bychom měli podporovat, neboť tato skupina do systému přináší pravidelně finanční prostředky. Vytvořená sleva pro stálé zákazníky veřejné osobní dopravy by měla zabránit úbytku cestujících ve veřejné dopravě a jejich případnému přechodu např. k individuálnímu motorismu.

Příklad výpočtu časového jízdného:

21 cestovaných dnů x 2 cesty denně x 11 Kč (za úsek 1–4 km) = 462 Kč, z této částky navrhuji slevu ve výši 25 %. Navrhovaná sleva zohledňuje podíl cest v pracovní dny a motivační složku.

Časové jízdné (např. měsíční) se slevou v nově navrženém tarifu IDS by bylo pro cestujícího v úseku 1–4 km 346 Kč.

7 EKONOMICKÉ VYHODNOCENÍ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ

V kapitole 6.1 je navrženo zrušení některých vlakových spojů, které mají souběh se spoji MHD nebo VLD. Dále je v kapitole 6.2 navrženo zavedení spojů VLD do obcí s nedostatečnou dopravní obslužností. Pro ekonomické zhodnocení navrhovaného řešení beru v úvahu jednotkové náklady různých druhů veřejné osobní dopravy dle průměrů ve Zlínském kraji.

Náklady dle jednotlivých druhů veřejné osobní dopravy jsou:

- linková osobní doprava 32 Kč/km,
- městská autobusová doprava v Uherském Hradišti 44 Kč/km,
- osobní vlak typu Regionova (814/914) 95 Kč/km,
- spěšný vlak 125 Kč/km. (Interní materiály Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o.)

7.1 Zrušení vyjmenovaných vlakových spojů

Pro výpočet úspor v drážní osobní dopravě uvažuji zachování úrovně tržeb u dopravce ČD a pro výslednou úsporu bude zohledněn podíl fixních nákladů ve výši 40% koeficientem 0,6. Jedná se o náklady na dopravní cestu. (Interní materiály Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o.)

- **Zrušení jízdy osobních vlaků** v pracovních dnech ve výši **54 km** x 95 Kč/km = 5 130 Kč za pracovní den x 250 dnů = **1 282 500 Kč**,
- **Zrušení jízdy spěšného vlaku** v pracovních dnech ve výši **5 km** x 125 Kč/km = 625 Kč za pracovní den x 250 dnů = **156 250 Kč**,
- **Zrušení jízdy osobních vlaků** o víkendu ve výši **35 km** x 95 Kč/km = 3325 Kč za víkendový den x 52 týdnů = **172 900 Kč**.

To představuje celkem hrubou úsporu 1 611 650 Kč x koeficient 0,6 = 966 990 Kč. **Výsledná úspora omezení jízdy výše uvedených vlaků představuje 966 990 Kč za období jednoho roku.**

7.2 Zřízení nových spojů veřejné linkové dopravy

Rozšíření dopravní obslužnosti některých obcí s nedostatečnou dopravní obslužností bude představovat následující náklady:

- z obce Březová zavést 1 spoj o sobotách, což představuje ujíždět o 46 km navíc s náklady 32 Kč/km = 1472 Kč za víkendový den x 52 týdnů = 76 544 Kč,
- z obce Hostějov zavést 1 spoj o sobotách, což představuje ujíždět o 4 km navíc s náklady 32 Kč/km = 128 Kč za víkendový den x 52 dnů = 6 656 Kč,
- z obce Kudlovice zavést 3 spoje o sobotách, což představuje ujíždět o 12 km navíc s náklady 32 Kč/km = 384 Kč za víkendový den x 52 týdnů = 19 968 Kč, a 3 spoje o nedělích, což představuje ujíždět o 12 km navíc s náklady 32 Kč/km = 384 Kč za víkendový den x 52 týdnů = 19 968 Kč,
- z obce Nedachlebice zavést 1 spoj o sobotách, což představuje ujíždět o 25 km navíc s náklady 32 Kč/km = 800 Kč za víkendový den x 52 týdnů = 41 600 Kč, a 1 spoj o nedělích, což představuje ujíždět o 25 km navíc s náklady 32 Kč/km = 800 Kč za víkendový den x 52 týdnů = 41 600 Kč,
- z obce Topolná zavést 2 spoje o sobotách, což představuje ujíždět o 20 km navíc s náklady 32 Kč/km = 640 Kč za víkendový den x 52 týdnů = 33 280 Kč,
- z obce Vápenice zavést 2 spoje o sobotách, což představuje ujíždět o 8 km navíc s náklady 32 Kč/km = 256 Kč za víkendový den x 52 týdnů = 13 312 Kč.

Tyto výpočty přehledně zobrazuje následující tabulka.

Obec	Počet spojů	Den provozu	Km	Celkem km za rok	Náklady Kč/km	Celkové náklady (Kč)
Březová	1	sobota	46	2 392	32	76 544
Hostějov	1	sobota	4	208	32	6 656
Kudlovice	3	sobota	12	624	32	19 968
Kudlovice	3	neděle	12	624	32	19 968
Nedachlebice	1	sobota	25	1 300	32	41 600
Nedachlebice	1	neděle	25	1 300	32	41 600
Topolná	2	sobota	20	1 040	32	33 280
Vápenice	2	sobota	8	416	32	13 312
Celkem	14	-	152	7 904	-	252 928

Zdroj: vlastní zpracování

Tab. 8. Náklady na zavedení spojů do obcí

V předešlé části byly vyjmenovány a podrobně ekonomicky zhodnoceny návrhy na zavedení nových spojů, což představuje navíc 7 904 ujetých km ročně včetně km přístavných. Jsou to pouze minimální návrhy na rozšíření dopravní obslužnosti obcí, které nemají žádné spojení v některých dnech nebo mají omezené množství spojů. Takový nárůst ujížděných kilometrů v dopravní obslužnosti VLD při nákladech ve výši 32 Kč/km a předpokladu, že se případně nepromítnou žádné zvýšené tržby, představuje finanční částku v nákladech 252 928 Kč ročně.

Na základě ekonomického vyhodnocení všech nákladů na zavedení spojů VLD a úspor – tj. zrušení některých souběžných spojů drážní osobní dopravy – lze prezentovat výsledné hodnoty takto:

Věc	Částka (Kč)
Úspora nákladů zrušením vlaků	966 990
Náklady na zavedení spojů VLD	252 928
Celková úspora za 1 rok	714 062

Zdroj: vlastní zpracování

Tab. 9. Celkové ekonomické vyhodnocení návrhu

Z výše uvedeného předpokladu je zřejmé, že zavedením IDS při zrušení některých navržených spojů drážní osobní dopravy a naopak rozšířením dopravní obslužnosti obcí s nedostatečnou obsluhou dojde k úspoře 714 062 Kč za jeden rok. Pokud přihlédneme k výhodnější ceně časového jízdného v tarifu IDS pro cestující, může dojít k nárůstu tržeb ve veřejné dopravě z důvodu většího počtu cestujících než doposud.

ZÁVĚR

Veřejná osobní doprava je neodmyslitelnou součástí dopravní politiky státu. Její rozvíjení zapracováním určitých standardů a jejich zavedení do praxe je důležitým úkolem všech zainteresovaných subjektů.

V této práci je provedena analýza dopravní obslužnosti regionu Uherskohradištska, kterou zajišťuje veřejná drážní doprava, veřejná linková doprava a městská autobusová doprava. Cílem práce bylo navržení řešení integrovaného dopravního systému ve veřejné osobní dopravě v regionu Uherskohradištska. Zavedení integrovaného dopravního systému, jak je popsáno v praktické části této práce, vyžaduje několik postupných kroků.

Prvním krokem je provedení omezení souběhů spojů veřejné drážní dopravy, veřejné linkové dopravy a městské autobusové dopravy v úsecích Staré Město – Uherské Hradiště a zpět, Staré Město – Kunovice, Uherský Brod – Uherské Hradiště a Uherské Hradiště – Bojkovice a zpět. Takové omezení souběhu spojů je minimální nutností pro úsporu finančních prostředků bez faktického vlivu na pohyb cestujících v uvedených úsecích a bez snížení úrovně dopravní obslužnosti. Snížení souběhů je provedeno především v sedlových časech a zásadním způsobem se nedotkne pohybu cestujících v časech přepravní špičky. Železniční dopravce provozující drážní osobní dopravu, tj. ČD, musí začít na dopravním trhu, v rámci systému IDS respektive v systému integrovaných dopravních služeb, spolupracovat se silničním dopravcem provozujícím veřejnou linkovou dopravu a městskou autobusovou dopravu tj. ČSAD UH, jak v oblasti návazností, tak v oblasti tarifní. Provedením opatření byla vypočtena úspora v nákladech ve výši 966 990 Kč ročně.

Dalším krokem je vytvoření standardů v dopravní obsluze menších a koncových obcí. Toto opatření povede k lepšímu komfortu obyvatel těchto území, a tím bude odstraněna nedostatečná obsluha o sobotách a nedělích, a budou vytvořeny podmínky pro lepší cestovatelnost široké veřejnosti. Stát, respektive kraje a obce by měli mít zájem na kvalitním fungování veřejné dopravy tak, aby nedocházelo k dalšímu rozšiřování individuálního motorismu a přechodu cestujících používajících v současné době veřejnou dopravu, k individuálnímu motorismu. Jedná se o více náklady při provozu veřejné linkové dopravy ve výši 252 928 Kč ročně.

Posledním opatřením je zavedení jednotných jízdních dokladů vzájemně uznatelných u různých druhů dopravy a u jednotlivých dopravců. V této práci je vytvořen tarif, který je

pro cestující přehledný, srozumitelný a cenově přijatelný. Tímto může dojít k udržení cestujících v prostředcích veřejné osobní dopravy. Zavedení cenově zvýhodněného jízdného pro skupiny občanů, kteří doposud pravidelně využívají služeb této dopravy, tj. dopravy do zaměstnání, škol, atd. by mělo být výraznější konkurencí individuální dopravě. Pokud bude zákazníkovi (cestujícímu) nabídnuta cenově výhodná jízdenka, předpokládám, že nebude docházet k tak masivnímu odlivu cestujících a jejich přechodu k individuálnímu motorismu jako doposud. Každoroční úbytek cca 5 % cestujících z veřejné dopravy je alarmujícím jevem a je třeba tento trend zastavit, nebo alespoň zmírnit.

Analýza dopravní obslužnosti území je nezbytnou součástí k postupnému zkvalitnění veřejné osobní dopravy.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. Autobusová doprava - ČSAD Uherské Hradiště a.s., © 2011 ČSAD Uherské Hradiště. In: *Www.csaduh.cz* [online]. [cit. 2012-04-10]. Dostupné z: <http://www.csaduh.cz/autobusova-pravidelna-ceniky.html>.
2. České dráhy, a.s. | Ceníky jízdného, Copyright 2009 - České dráhy, a.s. In: *Www.cd.cz* [online]. [cit. 2012-04-10]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/jizdenka/ceniky-jizdneho/-3651/>.
3. Česko, 26. dubna 1994a. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.
4. Česko, 14. prosince 1994b. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.
5. Česko, 20. května 2010. Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.
6. Česko, 25. října 2000. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 388/2000 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy.
7. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Statistická ročenka Zlínského kraje 2011, 2011*. Zlín: ČSÚ Zlín. ISBN 978-80-250-2125-5. Dostupné z: http://www.zlin.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/krajpubl/721011-11-r_2011-xz.
8. EISLER, Jan, 2005. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Oeconomica Praha. ISBN 80-245-0772-2.
9. Evropská unie, 23. října 2007. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70.
10. Jízdní řád 2011-2012 okresu Uherské Hradiště, ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s.
11. Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o., 2012. Dostupné z: <http://www.koved.cz/uvodni-strana/>.
12. KOVALČÍKOVÁ, Daniela a Jan ŠTANDERA, 2011. *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících - Komentář*. Praha: Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7357-662-2.

13. Plán dopravní obslužnosti území – Zlínský kraj na léta 2012-2016, 2011.
Dostupné z: <http://www.kr-zlinsky.cz/lstDoc.aspx?nid=9591>.
14. PŘIBYL, Pavel a Miroslav SVÍTEK, 2001. *Inteligentní dopravní systémy*. Praha: BEN. ISBN 80-7300-029-6.
15. Portál CIS JŘ, 2012a © CHAPS spol. s r. o., Ministerstvo dopravy ČR.
In: [Www.portal.idos.cz](http://www.portal.idos.cz) [online]. [cit. 2012-04-10]. Dostupné z: <http://portal.idos.cz/Search.aspx?c=7&mi=2>.
16. Portál CIS JŘ, 2012b © CHAPS spol. s r. o., Ministerstvo dopravy ČR.
In: [Www.portal.idos.cz](http://www.portal.idos.cz) [online]. [cit. 2012-04-10]. Dostupné z: <http://portal.idos.cz/Train/Search.aspx?type=1>.
17. Regionální jízdní řad 2011/2012 České dráhy, a.s.
18. STRÁDAL, Zdeněk, 2010. *Metodika zajištění provozu a rozvoje systémů veřejné hromadné dopravy osob, podporující neregionální integraci*. Praha: CZECH Consult. ISBN 978-80-254-8830-0.
19. STRÁDAL, Zdeněk, 2011. *Metodika zpracování plánů dopravní obslužnosti území*. Praha: CZECH Consult. ISBN 978-80-254-9722-7.
20. SUROVEC, Pavel, 2004. *Provoz a ekonomika silniční dopravy II*. Ostrava: VŠB - TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA. ISBN 80-248-0710-6.
21. Z územního hlediska, Copyright © 2002 - 2012 OKsystem s.r.o.
In: [Www.mpsv.cz](http://www.mpsv.cz) [online]. [cit. 2012-04-20]. Dostupné z: <http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/uzem>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

CIS	Celostátní informační systém o jízdních řádech
ČD	České dráhy, a.s.
ČSAD HO	ČSAD Hodonín a.s.
ČSAD KY	ČSAD Kyjov a.s.
ČSAD UH	ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s.
ČSAD VS	ČSAD Vsetín a.s.
ČSÚ	Český statistický úřad
DSZO	Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.
IDS	Integrovaný dopravní systém
JŘ	Jízdní řády
KOVED	Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o.
KÚZK	Krajský úřad Zlínského kraje
MHD	Městská autobusová doprava
NUTS 2	Nomenklatura územních statistických jednotek – region
Sp	Vlak kategorie spěšný
VLD	Veřejná linková doprava
ZID	Zlínská integrovaná doprava

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1. Schéma základních činností v integrovaném dopravním systému	26
Obr. 2. Mapa Zlínského kraje	33
Obr. 3. Autobusové nádraží Uherské Hradiště	41
Obr. 4. Autobusové nádraží Uherský Brod.....	42
Obr. 5. Zastávka u železniční stanice Uherský Brod.....	42
Obr. 6. Spěšný vlak 1726 čekající na odjezd v Uh. Hradišti směr Brno	48

SEZNAM TABULEK

Tab. 1. Počet zaměstnanců.....	38
Tab. 2. Seznam linek městské autobusové dopravy Uherské Hradiště	40
Tab. 3. Souběhy v úseku Uherský Brod – Uherské Hradiště	50
Tab. 4. Souběhy v úseku Uherský Brod – Bojkovice a zpět	51
Tab. 5. Ceník jízdného dopravce ČSAD UH.....	58
Tab. 6. Ceník TR 10 jednotlivé jízdné dopravce ČD.....	59
Tab. 7. Ceník jízdného v IDS	60
Tab. 8. Náklady na zavedení spojů do obcí	63
Tab. 9. Celkové ekonomické vyhodnocení návrhu.....	64

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1. Porovnání cen jízdného v pásmu 1-10 km	60
--	----

SEZNAM PŘÍLOH

- P I Počet obyvatel Uherskohradištska
- P II Vozový park dopravce ČSAD UH
- P III Smluvní linky VLD I. část
- P IV Smluvní linky VLD II. část
- P V Zastávky a spoje VLD I. část
- P VI Zastávky a spoje VLD II. část
- P VII Zastávky a spoje VLD III. část
- P VIII Zastávky a spoje drážní dopravy I. část
- P IX Zastávky a spoje drážní dopravy II. část
- P X Zastávky a spoje drážní dopravy III. část
- P XI Obce s nižší nabídkou spojení o sobotách I. část
- P XII Obce s nižší nabídkou spojení o sobotách II. část
- P XIII Obce s nižší nabídkou spojení o nedělích a státních svátcích I. část
- P XIV Obce s nižší nabídkou spojení o nedělích a státních svátcích II. část
- P XV Souběhy veřejné dopravy I. část
- P XVI Souběhy veřejné dopravy II. část

PŘÍLOHA P I: POČET OBYVATEL UHERSKOHRADIŠŤSKA

Obec	Počet obyvatel	Obec	Počet obyvatel
Babice	1 802	Ostrožská Nová Ves	3 421
Bánov	2 130	Osvětimany	861
Bílovec	1 764	Pašovice	717
Bojkovice	4 625	Pitín	951
Boršice	2 233	Podolí	881
Boršice u Blatnice	881	Polešovice	2 007
Břestek	798	Popovice	1 033
Březolupy	1 665	Prakšice	979
Březová	1 090	Rudice	454
Buchlovice	2 507	Salaš	380
Bystřice pod Lop.	808	Slavkov	688
Částkov	387	Staré Hutě	131
Dolní Němčí	3 014	Staré Město	6 821
Drslavice	529	Starý Hrozenkov	922
Hluk	4 424	Strání	3 618
Horní Němčí	859	Stříbrnice	412
Hostějov	030	Stupava	141
Hostětín	240	Suchá Loz	1 165
Hradčovice	1 026	Sušice	595
Huštěnovice	980	Svárov	250
Jalubí	1 796	Šumice	1 740
Jankovice	476	Topolná	1 633
Kněžpole	1 124	Traplice	1 148
Komňa	578	Tučapy	236
Korytná	994	Tupesy	1 108
Kostelany nad Mor.	930	Uherské Hradiště	25 393
Košíky	424	Uherský Brod	17 042
Kudlovice	954	Uherský Ostroh	4 476
Kunovice	5 504	Újezdec	255
Lopeník	177	Vápenice	196
Medlovice	480	Vážany	428
Mistřice	1 186	Velehrad	1 316
Modrá	667	Veletiny	549
Nedachlebice	826	Vlčnov	3 077
Nedakonice	1 570	Vyškovec	150
Nezdenice	748	Záhorovice	1 067
Nivnice	3 304	Zlámánek	307
Ořechov	722	Zlechov	1 670
Ostrožská Lhota	1 547	Žitková	186

Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2011

PŘÍLOHA P II: VOZOVÝ PARK DOPRAVCE ČSAD UH

Výrobce	Typ autobusu	Počet	Z toho nízkopodlažní	Obsaditelnost sedící+stojící
Karosa	B 952	3	0	31+68
Karosa	C 934	22	0	45+35
Karosa	C 954	41	0	49+53
Karosa	C 955	1	0	51+32
Karosa	C 956 Axer	6	0	51+30
Irisbus	Crossway SFR 160	3	3	57+53
Irisbus	Crossway	14	2	38+50
Irisbus	Citelis	2	2	32+65
Irisbus	Citybus	1	1	30+69
Irisbus	Evadys	2	0	55+ 0
SOR	B 9,5	6	2	26+48
SOR	B 10,5	3	3	30+62
SOR	BN 10,5	5	5	30+61
SOR	C 9,5	3	3	34+28
SOR	C 10,5	6	6	42+30
SOR	CN 10,5	4	4	35+40
SOR	CN 12	6	6	41+42

Zdroj: vlastní zpracování dle interních materiálů KOVED

PŘÍLOHA P III: SMLUVNÍ LINKY VLD I. ČÁST

Číslo	Název linky	Dopravce	Počet spojů
800010	Uherské Hradiště-Ořechov-Tučapy	ČSAD UH	60
800020	Uherské Hradiště-Osvětimany	ČSAD UH	57
800030	Uherské Hradiště-Buchlovice-Stupava-Koryčany	ČSAD UH	32
800040	Uherské Hradiště-Tupesy-Břestek-Buchlovice	ČSAD UH	66
800050	Uherské Hradiště-Modrá-Velehrad-Salaš	ČSAD UH	46
800060	Uherské Hradiště-Jalubí-Traplice	ČSAD UH	52
800070	Uherské Hradiště-Kudlovice	ČSAD UH	26
800080	Uherské Hradiště-Jankovice	ČSAD UH	36
800090	Uherské Hradiště-Bílovice-Vel. Ořechov-Uherský Brod	ČSAD UH	40
800100	Uherské Hradiště-Kunovice-Uherský Brod	ČSAD UH	15
800110	Uherské Hradiště-Vlčnov-Strání, Květná	ČSAD UH	45
800120	Uherské Hradiště-Horní Němčí-Boršice u Blatnice	ČSAD UH	60
800130	Uherské Hradiště-Hluk-Strání, Květná	ČSAD UH	7
800140	Uherské Hradiště-Ostrožská Lhota-Hluk-Dolní Němčí	ČSAD UH	51
800200	Uherský Brod-Starý Hrozenkov-Vyškovec	ČSAD UH	56
800210	Uherský Brod-Lopeník-Březová	ČSAD UH	37
800220	Uherský Brod-Suchá Loz-Nivnice-Uherský Brod	ČSAD UH	30
800230	Uherský Brod-Nivnice-Březová	ČSAD UH	13
800240	Uherský Brod-Strání, Květná	ČSAD UH	37
800250	Uherský Brod-Horní Němčí	ČSAD UH	44
800260	Uherský Brod-Vlčnov-Hluk	ČSAD UH	31
800270	Uherský Brod-Veletiny-Vlčnov	ČSAD UH	29
800280	Uherský Brod-Korytná	ČSAD UH	42
800290	Uh. Brod, Havřice-aut. nádr.-Uh. Brod, Újezdec	ČSAD UH	52
800291	Uh. Brod, polikl.-aut. nádr.-Uh. Brod, Slovác. Strojírny	ČSAD UH	33
800292	Uh. Brod, AN-sídl. Olšava-polikl.-Na Výsluní-aut.nádr.	ČSAD UH	9
800293	Uh. Brod, AN-Na Výsluní-polikl.-sídl. Olšava-aut.nádr.	ČSAD UH	15
800300	Uherský Brod-Šumice-Bojkovice	ČSAD UH	11
800310	Bojkovice-Nezdenice-Rudice	ČSAD UH	43
800320	Bojkovice-Komňa-Vyškovec	ČSAD UH	43
800330	Bojkovice-Žitková-Vápenice	ČSAD UH	47
800340	Bojkovice-Pitín-Hostětín-Šanov-Rokytnice	ČSAD UH	16

Zdroj: vlastní zpracování dle Jízdního řádu 2011-2012 okresu Uh. Hradiště, ČSAD UH

PŘÍLOHA P IV: SMLUVNÍ LINKY VLD II. ČÁST

Číslo	Název linky	Dopravce	Počet spojů
800511	Uherské Hradiště-Topolná-Zlín	ČSAD UH	69
800521	Uherské Hradiště-Březolupy-Zlín	ČSAD UH	82
800531	Uherské Hradiště-Babice-Otrokovice-Zlín	ČSAD UH	35
800552	Uherské Hradiště-Uherský Ostroh-Veselí nad Moravou	ČSAD UH	29
800611	Jankovice-Otrokovice-Zlín	ČSAD UH	7
800631	Prakšice-Velký Ořechov-Bílovice-Otrokovice-Zlín	ČSAD UH	14
800700	Uherský Brod-Uherské Hradiště-Brno	ČSAD UH	26
800711	Uherský Brod-Velký Ořechov-Zlín	ČSAD UH	51
800721	Uherský Brod-Luhačovice-Zlín	ČSAD UH	14
800811	Bojkovice-Luhačovice-Zlín	ČSAD UH	10
000087	Bojkovice-Žitková-Drietoma, Liešna-Starý Hrozenkov	ČSAD UH	8
750900	Kyjov-Koryčany-Staré Hutě	ČSAD KY	23
666	Kyjov-Vlkoš-Žeravice-Osvětimany	ČSAD KY	73
932	Veselí nad Moravou-Blatnice pod Sv. Ant.-Suchov-N. Lhota	ČSAD HO	45
933	Veselí nad Moravou-Mor. Písek-Domanín-Syrovín-Žeravice	ČSAD HO	30
934	Veselí nad Moravou-Bzenec-Syrovín-Žeravice	ČSAD HO	50
820215	Luhačovice-Zlín-Uherské Hradiště-Brno-Praha	ČSAD VS	5
820231	Zlín-Uherské Hradiště-Střílky-Brno	ČSAD VS	22
820235	Zlín-Uherské Hradiště-Bučovice-Slavkov u Brna-Brno	ČSAD VS	4
820245	Valašské Klobouky-Luhačovice-Uh. Hradiště-Brno-Praha	ČSAD VS	21
820345	Slavičín-Šanov-Pitín-Bojkovice	ČSAD VS	16
820405	Zlín-Luhačovice-Uherský Brod	ČSAD VS	26
820425	Zlín-Luhačovice-Bojkovice	ČSAD VS	18
820891	Zlín-Šarovy-Bílovice-Uherské Hradiště	ČSAD VS	24

Zdroj: vlastní zpracování dle Jízdního řádu 2011-2012 okresu Uh. Hradiště, ČSAD UH

PŘÍLOHA P V: ZASTÁVKY A SPOJE VLD I. ČÁST

Obec	Počet zastávek	Počet spojů		
		v pracovní den	v sobotu	v neděli a svátek
Babice	5	72	7	9
Bílovice	6	130	20	27
Boršice	4	36	11	11
Boršice u Blat.	2	32	14	15
Břestek	4	44	15	15
Březolupy	5	63	11	15
Buchlovice	8	61	23	25
Částkov	3	67	10	12
Hluk	5	61	8	10
Hostějov	1	5	0	2
Huštěnovice	2	90	15	18
Jalubí	3	20	4	5
Jankovice	4	10	4	5
Kněžpole	2	109	19	22
Kostelany n. Mor.	2	39	6	6
Košíky	1	17	7	8
Kudlovice	3	20	0	1
Kunovice	13	222	27	31
Medlovice	1	34	10	12
Mistřice	5	116	19	22
Modrá	1	21	8	8
Nedachlebice	3	42	4	4
Nedakonice	4	41	6	6
Ořechov	2	17	4	3
Ostrožská Lhota	2	27	4	4
Ostrožská N. Ves	5	95	8	8
Osvětmany	3	33	13	14
Podolí	3	51	8	10
Polešovice	5	38	6	6
Popovice	2	12	0	1
Salaš	5	11	6	6
Staré Hutě	3	23	7	6
Staré Město	14	338	74	93
Stříbrnice	1	32	10	10
Stupava	4	27	6	12

Zdroj: vlastní zpracování dle Jízdního řádu 2011-2012 okresu Uh. Hradiště, ČSAD UH

PŘÍLOHA P VI: ZASTÁVKY A SPOJE VLD II. ČÁST

Obec	Počet zastávek	Počet spojů		
		v pracovní den	v sobotu	v neděli a svátek
Sušice	2	29	8	10
Svárov	3	24	3	7
Topolná	1	43	5	7
Traplice	3	29	8	11
Tučapy	1	15	4	5
Tupesy	1	43	15	17
Uherské Hradiště	29	594	124	147
Uherský Ostroh	7	58	1	0
Újezdec	1	19	6	9
Vážany	1	34	6	6
Velehrad	6	27	12	13
Zlámanec	1	12	2	5
Zlechov	3	83	26	28

Zdroj: vlastní zpracování dle Jízdního řádu 2011-2012 okresu Uh. Hradiště, ČSAD UH

PŘÍLOHA P VII: ZASTÁVKY A SPOJE VLD III. ČÁST

Obec	Počet zastávek	Počet spojů		
		v pracovní den	v sobotu	v neděli a svátek
Bánov	4	65	19	25
Bojkovice	15	68	20	17
Březová	6	15	4	5
Bystřice pod Lop.	6	52	25	30
Dolní Němčí	5	80	17	21
Drslavice	1	35	9	9
Horní Němčí	5	46	11	14
Hostětín	1	16	0	2
Hradčovice	3	34	9	9
Komňa	4	41	20	19
Korytná	4	27	8	8
Lopeník	5	20	7	9
Nezdenice	3	24	8	4
Nivnice	5	88	20	22
Pašovice	1	43	7	9
Pitín	2	19	1	1
Prakšice	2	41	7	9
Rudice	5	11	5	3
Slavkov	2	79	19	23
Starý Hrozenkov	5	33	7	15
Strání	4	41	11	13
Suchá Loz	5	28	5	8
Šumice	4	10	0	0
Uherský Brod	36	306	68	81
Vápenice	8	38	16	17
Veletiny	2	50	15	17
Vlčnov	6	38	8	9
Vyškovec	3	12	3	5
Záhorovice	3	15	6	5
Žitková	5	11	4	5

Zdroj: vlastní zpracování dle Jízdního řádu 2011-2012 okresu Uh. Hradiště, ČSAD UH

PŘÍLOHA P VIII: ZASTÁVKY A SPOJE DRÁŽNÍ DOPRAVY I. ČÁST

Obec	Počet stanic – zastávek	Počet spojů		
		v pracovní den	v sobotu	v neděli a svátek
Babice	0	0	0	0
Bílovice	0	0	0	0
Boršice	0	0	0	0
Boršice u Blat.	0	0	0	0
Břestek	0	0	0	0
Březolupy	0	0	0	0
Buchlovice	0	0	0	0
Částkov	0	0	0	0
Hluk	0	0	0	0
Hostějov	0	0	0	0
Huštěnovice	1	30	22	19
Jalubí	0	0	0	0
Jankovice	0	0	0	0
Kněžpole	0	0	0	0
Kostelany n. Mor.	1	26	16	16
Košíky	0	0	0	0
Kudlovice	0	0	0	0
Kunovice	2	66	44	45
Medlovice	0	0	0	0
Mistřice	0	0	0	0
Modrá	0	0	0	0
Nedachlebice	0	0	0	0
Nedakonice	1	26	16	16
Ořechov	0	0	0	0
Ostrožská Lhota	0	0	0	0
Ostrožská N. Ves	2	40	35	33
Osvětimany	0	0	0	0
Podolí	0	0	0	0
Polešovice	0	0	0	0
Popovice	1	37	20	21
Salaš	0	0	0	0
Staré Hutě	0	0	0	0
Staré Město	1	96	77	73
Stříbrnice	0	0	0	0
Stupava	0	0	0	0

Zdroj: vlastní zpracování dle Regionálního jízdního řádu 2011/2012 České dráhy, a.s.

PŘÍLOHA P IX: ZASTÁVKY A SPOJE DRÁŽNÍ DOPRAVY II. ČÁST

Obec	Počet stanic – zastávek	Počet spojů		
		v pracovní den	v sobotu	v neděli a svátek
Sušice	0	0	0	0
Svárov	0	0	0	0
Topolná	0	0	0	0
Traplice	0	0	0	0
Tučapy	0	0	0	0
Tupesy	0	0	0	0
Uherské Hradiště	2	89	62	62
Uherský Ostroh	1	40	35	33
Újezdec	0	0	0	0
Vážany	0	0	0	0
Velehrad	0	0	0	0
Zlámanec	0	0	0	0
Zlechov	0	0	0	0

Zdroj: vlastní zpracování dle Regionálního jízdního řádu 2011/2012 České dráhy, a.s.

PŘÍLOHA P X: ZASTÁVKY A SPOJE DRÁŽNÍ DOPRAVY III. ČÁST

Obec	Počet stanic – zastávek	Počet spojů		
		v pracovní den	v sobotu	v neděli a svátek
Bánov	0	0	0	0
Bojkovice	2	32	19	18
Březová	0	0	0	0
Bystřice pod Lop.	0	0	0	0
Dolní Němčí	0	0	0	0
Drslavice	0	0	0	0
Horní Němčí	0	0	0	0
Hostětín	1	23	16	16
Hradčovice	1	37	20	21
Komňa	0	0	0	0
Korytná	0	0	0	0
Lopeník	0	0	0	0
Nezdenice	1	37	20	21
Nivnice	0	0	0	0
Pašovice	0	0	0	0
Pitín	1	24	16	16
Prakšice	0	0	0	0
Rudice	0	0	0	0
Slavkov	0	0	0	0
Starý Hrozenkov	0	0	0	0
Strání	0	0	0	0
Suchá Loz	0	0	0	0
Šumice	1	37	20	21
Uherský Brod	3	60	43	42
Vápenice	0	0	0	0
Veletiny	0	0	0	0
Vlčnov	0	0	0	0
Vyškovec	0	0	0	0
Záhorovice	1	37	20	21
Žitková	0	0	0	0

Zdroj: vlastní zpracování dle Regionálního jízdního řádu 2011/2012 České dráhy, a.s.

PŘÍLOHA P XI: OBCE S NIŽŠÍ NABÍDKOU SPOJENÍ O SOBOTÁCH
I. ČÁST

Odjezd ze zastávky	Čas odjezdu	Linka	Spoj	Konečná zastávka	Čas příjezdu
Březová	04:46	800210	10	Uherský Brod, aut. nádr.	05:31
	11:09	800230	16	Strání, Květná	11:27
	12:06	800210	28	Uherský Brod, aut. nádr.	12:52
	18:22	800210	40	Uherský Brod, aut. nádr.	18:58
Hostějov	nejede	-	-	-	-
Jalubí	05:10	800060	12	Uherské Hradiště, aut. nádr.	05:32
	07:45	800060	126	Uherské Hradiště, aut. nádr.	08:05
	13:05	800060	36	Uherské Hradiště, aut. nádr.	13:22
	17:35	800060	54	Uherské Hradiště, aut. nádr.	17:49
Jankovice	05:05	800080	6	Uherské Hradiště, aut. nádr.	05:41
	07:00	800080	10	Uherské Hradiště, aut. nádr.	07:40
	10:20	800080	14	Uherské Hradiště, aut. nádr.	11:00
	16:40	800080	26	Uherské Hradiště, aut. nádr.	17:22
Kudlovice	nejede	-	-	-	-
Nedachlebice	05:50	800090	8	Uherské Hradiště, aut. nádr.	06:18
	08:13	800090	11	Velký Ořechov, aut. st.	08:42
	10:15	800090	14	Uherské Hradiště, aut. nádr.	10:40
	11:32	800090	17	Zlámanec	11:45
Ořechov	05:07	800010	10	Uherské Hradiště, aut. nádr.	05:39
	07:00	800010	24	Uherské Hradiště, aut. nádr.	07:36
	12:43	800010	7	Tučapy	12:51
	17:00	800010	72	Uherské Hradiště, aut. nádr.	17:39
Polešovice	05:14	800010	10	Uherské Hradiště, aut. nádr.	05:39
	06:45	800010	15	Ořechov	06:58
	07:08	800010	24	Uherské Hradiště, aut. nádr.	07:36
	12:36	800010	7	Tučapy	12:51
	17:08	800010	72	Uherské Hradiště, aut. nádr.	17:39
	19:43	800010	81	Ořechov	19:58

Zdroj: vlastní zpracování dle Jízdního řádu 2011-2012 okresu Uh. Hradiště, ČSAD UH

**PŘÍLOHA P XII: OBCE S NIŽŠÍ NABÍDKOU SPOJENÍ
O SOBOTÁCH II. ČÁST**

Odjezd ze zastávky	Čas odjezdu	Linka	Spoj	Konečná zastávka	Čas příjezdu
Rudice	05:38	800310	4	Nezdenice, žel. st.	05:48
	06:12	800310	12	Bojkovice, žel. st.	06:35
	10:38	800310	30	Nezdenice, žel. st.	10:48
	11:27	800310	34	Bojkovice, žel. st.	11:40
	17:24	800310	44	Bojkovice, žel. st.	17:40
Suchá Loz	05:13	800210	10	Uherský Brod, aut. nádr.	05:31
	08:37	800210	11	Březová, Olšovec	09:16
	15:08	800210	27	Březová, Olšovec	15:40
	17:43	800200	35	Starý Hrozenkov, Obecní úřad	18:14
	20:00	800210	45	Březová, Olšovec	20:34
Svárov	05:35	800090	8	Uherské Hradiště, aut. nádr.	06:18
	08:18	800090	11	Velký Ořechov, aut. st.	08:42
	11:37	800090	17	Zlámanec	11:45
Topolná	06:06	800511	15	Otrokovice, žel. st.	06:26
	07:03	800511	16	Uherské Hradiště, aut. nádr.	07:28
	08:10	800511	31	Zlín, aut. nádr.	08:49
	09:53	800511	30	Uherské Hradiště, aut. nádr.	10:15
	11:35	800511	36	Uherské Hradiště, aut. nádr.	11:58
Tučapy	05:00	800010	10	Uherské Hradiště, aut. nádr.	05:39
	06:52	800010	15	Ořechov-přestup Uh. Hradiště	06:58
	16:50	800010	68	Ořechov-přestup Uh. Hradiště	16:58
	19:50	800010	81	Ořechov	19:58
Vápenice	nejede	-	-	-	-
Vyškovec	08:10	800320	14	Bojkovice, u lékárny	08:45
	12:05	800320	12	Komňa, točna	12:23
	15:50	800320	34	Bojkovice, žel. st.	16:15
Zlámanec	05:38	800090	8	Uherské Hradiště, aut. nádr.	06:18
	08:21	800090	11	Velký Ořechov, aut. st.	08:42
Žitková	05:40	800330	20	Bojkovice, žel. st.	06:06
	09:58	800330	28	Bojkovice, žel. st.	10:21
	16:15	800330	58	Bojkovice, žel. st.	16:35
	18:10	800330	60	Bojkovice, žel. st.	18:34

Zdroj: vlastní zpracování dle Jízdního řádu 2011-2012 okresu Uh. Hradiště, ČSAD UH

**PŘÍLOHA P XIII: OBCE S NIŽŠÍ NABÍDKOU SPOJENÍ
O NEDEĹÍCH A STÁTNÍCH SVÁTCÍCH I. ČÁST**

Odjezd ze zastávky	Čas odjezdu	Linka	Spoj	Konečná zastávka	Čas příjezdu
Březová	04:46	800210	10	Uherský Brod, aut. nádr.	05:31
	11:09	800230	16	Strání, Květná	11:27
	12:06	800210	24	Uherský Brod, aut. nádr.	12:52
	15:43	800210	34	Uherský Brod, aut. nádr.	16:30
	18:11	800210	42	Uherský Brod, aut. nádr.	18:58
Hostějov	07:43	800020	15	Osvětimany	07:53
	09:00	800020	32	Uherské Hradiště, aut. nádr.	09:33
Jalubí	05:10	800060	12	Uherské Hradiště, aut. nádr.	05:32
	07:45	800060	126	Uherské Hradiště, aut. nádr.	08:05
	10:10	800060	21	Traplice	10:15
	13:05	800060	36	Uherské Hradiště, aut. nádr.	13:22
	17:35	800060	150	Uherské Hradiště, aut. nádr.	17:57
Jankovice	05:05	800080	6	Uherské Hradiště, aut. nádr.	05:41
	07:00	800080	10	Uherské Hradiště, aut. nádr.	07:40
	10:20	800080	14	Uherské Hradiště, aut. nádr.	11:00
	12:55	800080	18	Uherské Hradiště, aut. nádr.	13:35
	16:40	800080	26	Uherské Hradiště, aut. nádr.	17:22
Kudlovice	07:00	800700	28	Babice, pošta	07:05
Nedachlebice	05:50	800090	8	Uherské Hradiště, aut. nádr.	06:18
	08:13	800090	11	Velký Ořechov, aut.st.	08:42
	12:39	800090	18	Uherské Hradiště, aut. nádr.	13:05
	16:52	800090	41	Zlámanec	17:08
Ořechov	05:07	800010	10	Uherské Hradiště, aut. nádr.	05:39
	12:45	800010	46	Uherské Hradiště, aut. nádr.	13:31
	17:00	800010	72	Uherské Hradiště, aut. nádr.	17:39
Polešovice	05:14	800010	10	Uherské Hradiště, aut. nádr.	05:39
	07:46	800010	11	Ořechov	08:02
	13:01	800010	46	Uherské Hradiště, aut. nádr.	13:31
	16:41	800010	67	Ořechov	16:59
	17:08	800010	72	Uherské Hradiště, aut. nádr.	17:39
	19:43	800010	81	Ořechov	19:58

Zdroj: vlastní zpracování dle Jízdního řádu 2011-2012 okresu Uh. Hradiště, ČSAD UH

**PŘÍLOHA P XIV: OBCE S NIŽŠÍ NABÍDKOU SPOJENÍ
O NEDEĹÍCH A STÁTNÍCH SVÁTCÍCH II. ČÁST**

Odjezd ze zastávky	Čas odjezdu	Linka	Spoj	Konečná zastávka	Čas příjezdu
Rudice	10:38	800310	30	Nezdenice, žel. st.	10:48
	11:27	800310	34	Bojkovice, žel. st.	11:40
	16:35	800310	46	Bojkovice, žel. st.	17:01
Svárov	05:43	800090	8	Uherské Hradiště, aut. nádr.	06:18
	08:18	800090	11	Velký Ořechov, aut. st.	08:42
	10:18	800521	32	Březolupy, škola	10:25
	12:27	800090	18	Uherské Hradiště, aut. nádr.	13:05
	17:14	800521	60	Uherské Hradiště, aut. nádr.	17:50
Tučapy	05:00	800010	10	Uherské Hradiště, aut. nádr.	05:39
	07:54	800010	11	Ořechov	08:02
	12:53	800010	46	Uherské Hradiště, aut. nádr.	13:31
	16:50	800010	67	Ořechov-přestup Uh. Hradiště	16:59
	19:50	800010	81	Ořechov	19:58
Vápenice	09:44	800330	32	Žitková, Obecní úřad	10:05
	11:58	800330	38	Žitková, Obecní úřad	12:15
Vyškovec	09:30	800200	50	Uherský Brod, aut. nádr.	10:18
	12:05	800320	12	Komňa, točna	12:23
	12:45	800200	38	Starý Hrozenkov, Obecní úřad	12:55
	15:50	800320	34	Bojkovice, žel. st.	16:15
Zlámanec	05:38	800090	8	Uherské Hradiště, aut. nádr.	06:18
	08:21	800090	11	Velký Ořechov, aut. st.	08:42
	10:15	800521	32	Březolupy, škola	10:25
	12:22	800090	18	Uherské Hradiště, aut. nádr.	13:05
	17:10	800521	60	Uherské Hradiště, aut. nádr.	17:50
Žitková	08:56	800330	30	Bojkovice, žel. st.	09:19
	10:05	800330	17	Starý Hrozenkov, Obecní úřad	10:20
	12:15	800330	27	Starý Hrozenkov, Obecní úřad	12:30
	16:15	800330	58	Bojkovice, žel. st.	16:35
	18:10	800330	60	Bojkovice, žel. st.	18:34

Zdroj: vlastní zpracování dle Jízdního řádu 2011-2012 okresu Uh. Hradiště, ČSAD UH

PŘÍLOHA P XV: SOUBĚHY VEŘEJNÉ DOPRAVY I. ČÁST

Směr Staré Město - Uherské Hradiště (odjezd v hod.)					
v pracovní dny		v sobotu		v neděli a ve státní svátek	
Vlak	MHD	Vlak	MHD a VLD	Vlak	MHD a VLD
04:33	-	-	-	-	-
05:03	05:15	-	-	-	-
05:33	05:30	05:33	05:23 a 05:24	-	-
06:05	06:15	06:05	-	-	-
06:34	06:30	06:34	-	06:34	-
06:59	06:40	-	-	-	-
07:30	07:15	07:30	07:19	07:30	07:19
08:07	07:45	08:07	07:55	08:07	07:55
08:33	08:15	-	-	08:33	-
08:59	08:45	08:59	09:25	08:59	09:25
09:47	09:45	-	-	-	-
10:07	10:15	10:07	-	10:07	-
10:33	10:45	10:33	-	10:33	-
10:59	11:15	10:59	11:00	10:59	11:00
11:47	-	-	-	-	-
12:18	-	12:10	-	12:18	-
12:33	12:30 a 12:45	12:33	-	12:33	-
13:36	13:10	-	-	-	-
14:07	13:50	14:07	-	14:07	-
14:33	14:15	14:33	-	14:33	-
14:59	14:50 a 15:05	14:59	15:01	14:59	15:01
15:47	15:30	-	-	-	-
16:18	16:10	16:18	16:10	16:18	16:10
16:33	16:45	16:33	-	16:33	-
16:59	17:00	16:59	-	16:59	-
17:33	17:10	-	-	-	-
18:07	17:47	-	-	18:07	18:18
18:34	18:15 a 18:50	18:34	18:27	18:34	18:27
19:00	19:15	19:00	-	19:00	-
20:10	-	20:07	-	20:10	-
20:24	-	20:45	-	20:24	-
21:59	22:15	21:40	-	20:45	-
-	-	-	-	21:59	-

Zdroj: vlastní zpracování dle Jízdního řádu 2011-2012 okresu Uh. Hradiště, ČSAD UH, Regionálního jízdního řádu 2011/2012 České dráhy, a.s.

PŘÍLOHA P XVI: SOUBĚHY VEŘEJNÉ DOPRAVY II. ČÁST

Směr Uherské Hradiště - Staré Město (odjezd v hod.)					
v pracovní dny		v sobotu		v neděli a ve státní svátek	
Vlak	MHD	Vlak	MHD a VLD	Vlak	MHD a VLD
04:54	04:47	04:54	-	-	-
05:18	05:15	05:18	-	-	-
05:51	05:45	05:51	-	-	-
06:18	06:00 a 06:15	06:21	-	-	-
07:08	07:00	06:41	06:30	06:41	06:30
07:15	07:30	07:08	-	07:08	07:05
07:47	08:00	07:47	07:25 a 07:40	07:47	07:25
08:15	08:30	-	-	-	-
08:51	-	-	-	-	-
09:22	-	09:22	-	09:22	09:20
09:32	09:30	09:32	-	09:32	-
10:22	10:30	-	-	-	-
10:51	11:00	10:51	10:36	10:51	10:36
11:21	-	11:21	-	11:21	-
11:32	11:30	11:32	-	11:32	-
12:07	12:30	-	-	-	-
13:21	13:00 a 13:30	13:21	-	13:21	-
13:47	14:00	13:47	13:45	13:47	13:40 a 13:45
14:17	14:30 a 14:35	-	-	-	-
14:51	15:05	14:51	-	14:51	-
15:21	15:15	15:21	-	15:21	-
15:32	15:40	15:32	15:45	15:32	15:45
16:07	15:55	-	-	-	-
16:41	16:30	-	-	-	-
16:51	17:00	16:51	-	16:51	-
17:21	17:30	17:21	17:22	17:21	17:22
17:47	18:00	17:47	-	17:47	-
18:27	18:30	18:27	-	18:27	-
18:52	19:00	18:52	-	18:52	-
19:27	-	19:27	19:15 a 19:20	19:27	19:15 a 19:20
21:26	21:40	21:26	-	21:26	-

Zdroj: vlastní zpracování dle Jízdního řádu 2011-2012 okresu Uh. Hradiště, ČSAD UH, Regionálního jízdního řádu 2011/2012 České dráhy, a.s.