

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

PETR BLAŽEK

**NÁVRH INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU NA
ZLÍNSKU**

2015



K612..... Ústav dopravních systémů

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Petr Blažek

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – DOS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Návrh integrovaného dopravního systému na
Zlínsku**

Název tématu (anglicky): Proposal for an Integrated Transport System in Zlín
Region

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Úvod
- Analýza současného stavu
- Rozvojové projekty dopravní infrastruktury
- Obecné zásady návrhu a fungování IDS
- Přepravní průzkumy
- Návrh úprav linkového vedení veřejné dopravy ve Zlíně a okolí
- Provozní parametry nového systému
- Potřebné stavební a provozní úpravy
- Zhodnocení a závěr

Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí bakalářské práce

Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

Seznam odborné literatury: stanoví vedoucí bakalářské práce

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Ivo Novotný
Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce: **25. června 2014**

(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **24. srpna 2015**

- a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia



prof. Ing. Pavel Příbyl, CSc.
vedoucí
Ústavu dopravních systémů



prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.



Petr Blažek
jméno a podpis studenta

V Praze dne 25. června 2014

Poděkování

Za vedení, konzultace a rady během vzniku této bakalářské práce děkuji svému vedoucímu, kterým je Ing. Ivo Novotný. Další poděkování patří моým rodičům, kteří mi během tvorby práce poskytli zázemí a podporu, dále také za výpomoc při přepravním průzkumu, který je součástí této práce.

Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze, Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně, a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právu souvisejícím s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 20. srpna 2015

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

NÁVRH INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU NA ZLÍNSKU

bakalářská práce

2015

Petr Blažek

ABSTRAKT

Předmětem práce je návrh integrovaného dopravního systému ve zlínském regionu. Práce analyzuje stávající dopravní infrastrukturu a provoz veřejné dopravy a informuje o plánovaných dopravních stavbách. Součástí práce je dále vlastní přepravní průzkum a jeho vyhodnocení. Na základě faktů získaných analýzou a pomocí popsaných metod jsou v závěru práce předloženy dva návrhy nového IDS, doplněné příslušnými schématy a také návrh nového dopravního terminálu ve Vizovicích, který by bylo v rámci IDS nutno vybudovat.

klíčová slova: integrovaný dopravní systém, veřejná doprava, Zlín

ABSTRACT

This bachelor thesis's goal is to make a proposal of integrated transport system in Zlín region. It analyses the current state of the traffic infrastructure and of the operation of public transport, trains and suburban buses. Also planned projects for infrastructure are included. The thesis continues with transport research and its evaluation. Using gained information and relevant methods, two versions of proposal for the integrated transport system are presented. Proposals are completed with maps and also a drawing of a new transport terminal in Vizovice town which is needed for the system to work properly.

keywords: integrated transport system, public transportation, Zlin

OBSAH

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	6
1. ÚVOD	7
2. POPIS ŘEŠENÉ LOKALITY.....	8
2.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA.....	8
2.2 HISTORIE MĚSTA ZLÍN A OKOLÍ	8
2.3 SOUČASNÁ PODOBA MĚSTA A OKOLÍ.....	10
3. SOUČASNÝ STAV DOPRAVY VE ZLÍNĚ A OKOLÍ.....	12
3.1 STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA.....	12
3.1.1 ŽELEZNICE.....	12
3.1.2 SILNICE	13
3.2 ZLÍNSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA	14
3.3 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA VE ZLÍNĚ	15
3.4 VLAKOVÁ OSOBNÍ DOPRAVA	19
3.5 REGIONÁLNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA.....	21
3.5.1 SEVERNÍ OBLAST	22
3.5.2 VÝCHODNÍ OBLAST	23
3.5.3 JIŽNÍ OBLAST	24
3.5.4 ZÁPADNÍ OBLAST	25
3.5.5 OSTATNÍ OBLASTI	26
4. ROZVOJOVÉ PROJEKTY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	27
4.1 ŽELEZNICE	27
4.1.1 REKONSTRUKCE TRATI 331	27
4.1.2 PRODLOUŽENÍ TRATI 331 Z VIZOVIC DO VALAŠSKÉ POLANKY	28
4.2 SILNICE.....	29
4.2.1 RYCHLOSTNÍ SILNICE R49	29
4.2.2 PŘELOŽKA SILNICE I/49	30
4.3 VEŘEJNÁ DOPRAVA	30
4.3.1 PŘESTAVBA NÁDRAŽÍ A PŘÍLEHLÝCH PROSTOR VE ZLÍNĚ.....	30

5. OBECNÉ ZÁSADY NÁVRHU A FUNGOVÁNÍ IDS	31
5.1 DOPRAVNĚ-PROVOZNÍ OPATŘENÍ.....	32
5.2 STAVEBNÍ OPATŘENÍ	33
5.3 TECHNICKÁ OPATŘENÍ	34
5.4 ORGANIZAČNÍ OPATŘENÍ.....	35
6. PŘEPRAVNÍ PRŮZKUM	36
6.1 SEVERNÍ SMĚR	36
6.2 VÝCHODNÍ SMĚR.....	36
6.3 JIŽNÍ SMĚR	37
6.4 ZÁPADNÍ SMĚR	38
6.5 ZÁKLADNÍ VYHODNOCENÍ NAMĚŘENÝCH DAT	38
6.6 KONKRÉTNÍ POZNATKY K ŘEŠENÍ	39
7. NÁVRH NOVÉHO IDS – PRVNÍ FÁZE.....	42
7.1 SEVERNÍ OBLAST.....	42
7.2 VÝCHODNÍ OBLAST	47
7.3 JIŽNÍ OBLAST	51
7.4 ZÁPADNÍ OBLAST.....	54
8. NÁVRH NOVÉHO IDS – DRUHÁ FÁZE	56
8.1 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA.....	56
9. DOPRAVNÍ TERMINÁL VE VIZOVICÍCH.....	60
9.1 PODÉLNÁ STÁNÍ	60
9.2 ŠIKMÁ STÁNÍ - ALTERNATIVA.....	61
10. ZÁVĚR.....	62
POUŽITÉ ZDROJE.....	63

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

DSZO	Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.
GLČ	Gymnázium Lesní čtvrť
hl. n.	hlavní nádraží
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrováný dopravní systém
KOVED	Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje
MHD	městská hromadná doprava
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
OZ	obchodní zóna
PZ	průmyslová zóna
R/S/O	ranní špička / sedlo / odpolední špička – v souvislosti s intervaly
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
VHD	veřejná hromadná doprava
ZID	Zlínská integrovaná doprava
ŽST, žel. st.	železniční stanice

1. ÚVOD

Předmětem bakalářské práce je analýza současného stavu veřejné dopravy v krajském městě Zlín a jeho okolí a následný návrh opatření v souladu s postupy pro návrh moderních dopravních systémů. Motivem vzniku je autorova domněnka, že potenciál, který je dán charakteristickým vývojem regionu, nevyužívá v současnosti veřejná doprava tak, jak by bylo možné. Bližším seznámením s charakterem regionu, jeho stručnou historií, ale také současnou podobou regionu se zabývá druhá kapitola této práce. Hlavní problematikou je ale veřejná doprava, ve které lze sledovat problémy v podobě nedostatečné spolupráce různých dopravních systémů, na jejímž základě poté může docházet k neefektivnímu nakládání s veřejnými prostředky, kdy dochází například duplicitnímu financování souběžných úseku železniční a příměstské autobusové dopravy, případně také MHD, a to na úsecích dlouhých i desítky kilometrů. Tato situace pochopitelně neodpovídá modernímu pojetí plánování a navrhování systémů VHD. Třetí část bakalářské práce se zabývá popisem stávající infrastruktury, kterou může v současné době ve Zlínském kraji VHD využívat, a to zejména pro možnosti navrhovaného IDS. Cílem další části analýzy v rámci této bakalářské práce je pohled na současný stav MHD v krajském městě Zlíně, popis linkového vedení, vozového parku, vysvětlení dosavadního stavu integrace MHD s ostatní dopravou ve formě Zlínské integrované dopravy, dále pokračuje analýza osobní železniční dopravy a příměstské autobusové dopravy v regionu, a to s důrazem zejména na okolí krajského města. Čtvrtá část bakalářské práce má za cíl shrnout, jaké nové stavby silniční či železniční infrastruktury je zamýšleno v regionu vybudovat. V páté části jsou popsány metody, které se využívají k návrhům IDS, a to z důvodu jejich další aplikace v pozdějších částech bakalářské práce. Kvalitní návrh vyžaduje také dopravní průzkumy – na základě vlastního dopravního průzkumu a také průzkumů získaných vznikne vyhodnocení současného fungování provozu. Aplikací popsaných metod a získaných dat pak bude vytvořen samotný hlavní výstup této bakalářské práce. Tím je návrh zavedení IDS v okolí krajského města Zlína a dále návrh provozních parametrů tohoto systému. Pro lepší názornost bude vypracováno také schéma současného a navrhovaného linkového vedení a návrh dopravních staveb, které by si zavedení IDS vyžádalo.

2. POPIS ŘEŠENÉ LOKALITY

2.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA

Zlínský kraj se nachází ve východní části České republiky u hranic se Slovenskem. Sousedí s Jihomoravským, Olomouckým a Moravskoslezským krajem. Krajské město Zlín se nachází ve střední části kraje, který se skládá ze čtyř okresů – Zlín, Kroměříž, Vsetín a Uherské Hradiště. Kromě těchto měst patří mezi významná města například Valašské Meziříčí, Otrokovice, Rožnov pod Radhoštěm, Uherský Brod, Holešov nebo Bystřice pod Hostýnem. Celkem žije v kraji necelých 600 tisíc lidí, město Zlín má kolem 75 tisíc obyvatel. Povrch oblasti je tvořen zejména pahorkatinami a vrchovinami, nejvyšším bodem je Čertův Mlýn (1205 m. n. m.). Většina území kraje patří do povodí řeky Moravy, mezi jejíž významné napaječe patří například Bečva nebo Dřevnice. Přírodní podmínky v kraji příliš nepřejí zemědělství, funguje či fungovala zde nicméně řada průmyslových podniků. Jedná se zejména o průmysl kovodělný, dřevozpracující, elektrotechnický a textilní.



Obr. 1: poloha kraje v rámci České republiky a mapa okresů (zdroj: openstreetmap.org; benzinky.cz/cms/mapy/mapa_zlinsky_kraj_s_okresy.gif)

2.2 HISTORIE MĚSTA ZLÍN A OKOLÍ

Již zmíněný neobvyklý charakter města Zlín je dán zvláštním vývojem města. Písemné zmínky o městě sahají až do středověku, konkrétně do roku 1322. Jednalo se tehdy o rolnické panství, které se nijak zásadně neodlišovalo od dalších podobných v regionu. Později se Zlín stal řemeslnicko-cechovním střediskem, získal městská práva a byl zde postaven zámek. Svým poklidným venkovským životem si Zlín fungoval až do druhé poloviny 19. století. Zlomovým rokem v historii města byl pak rok 1894, kdy zde podnikatel Tomáš Baťa založil svůj obuvnický závod. Prudký rozvoj nastal zejména v meziválečném období, kdy mnohonásobně vzrostl počet obyvatel a Zlín se z venkovského osídlení stal moderním městem. O typickou architekturu a urbanismus Baťova Zlína se postarali renomovaní

architekti. Mezi nejvýznamnější patří Jan Kotěra a František Lydie Gahura. Právě masivní rozvoj až začátkem 20. století má jeden z nejviditelnějších důsledků pro dopravní síť města a okolí. Železniční síť totiž vznikala již o cca 50 let dříve, hlavní železniční tah proto město míjí a nejvýznamnější železniční stanice je v sousedních Otrokovicích. Samotným městem Zlín prochází pouze regionální trať, o které bude v práci ještě mnohokrát řeč. Plány na vybudování železniční i silniční infrastruktury později překazila druhá světová válka.



Obr. 2: trolejbus Škoda 14Tr ve zlínském nátěru v typické zastavbě baťovského Zlína – cihlových dvojdomcích

Po válce byly Baťovy závody zestátněny a přejmenovány na Svit. Vzniklo několik sídlišť, z nichž největší jsou Jižní Svahy. Mezi lety 1949 – 1989 neslo město název Gottwaldov. Probíhal samozřejmě i průmyslový rozvoj celé oblasti, mezi další významné podniky v regionu se dostaly například Závody přesného strojírenství (ZPS), v sousedních Otrokovicích probíhala výroba pneumatik v podniku Rudý říjen, který byl později přejmenován zpět na Barum. Zpracováním plastů se zabýval napajedelský podnik Fatra. V devadesátých letech a na začátku nového tisíciletí část podniků zanikla (například Svit), byla založena Baťova univerzita a došlo také k oddělení několika částí Zlína. V roce 2010 se pak Zlín konečně dočkal napojení na dálniční síť České republiky formou rychlostní silnice R 55. Od 90. let klesá počet obyvatel, v současné době má celá zlínská aglomerace (Zlín – Otrokovice – Napajedla) přibližně 100 000 obyvatel.

Městská doprava byla zpočátku zajišťována autobusy soukromých dopravců. Od roku 1944 byl zahájen provoz trolejbusové dopravy s vozy švýcarské výroby. Postupně se ve městě vystřídal řada typů trolejbusů včetně legendárních Sanosů a samozřejmě zde jezdily a jezdí také vozy typů Škoda 14Tr a 15Tr.

2.3 SOUČASNÁ PODOBA MĚSTA A OKOLÍ

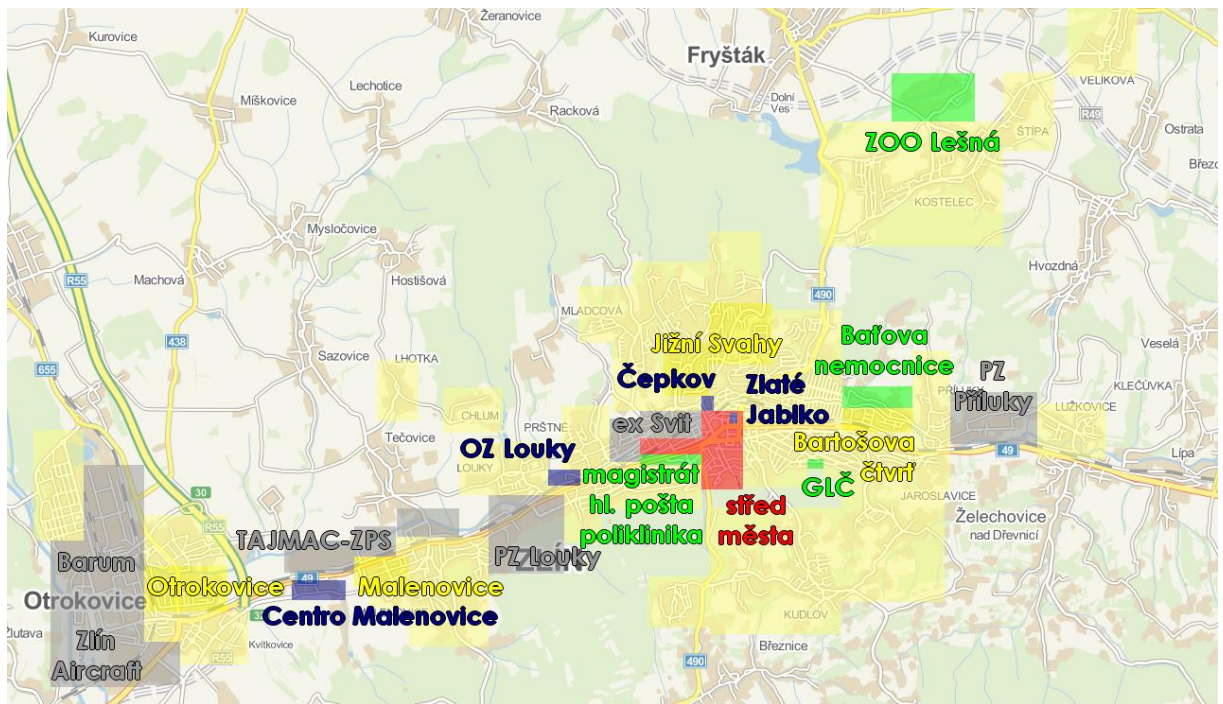
Od roku 1989 prošel Zlín řadou společenských změn. Nejpodstatnější z nich bylo pravděpodobně ukončení provozu Baťových závodů neboli Svitů. Z velké části areálu se stal brownfield, v některých budovách se usídlily nové podniky. Zejména v posledních letech došlo k masivním investicím do tohoto prostoru, které umožnily vznik či přesídlení určitých institucí. V jedné z budov vznikla nová knihovna, v oblasti se nachází také magistrát či hlavní pošta. Pro lepší obsluhu byla zavedena nová autobusová linka 38, výrazný posun v dostupnosti institucí je zajištěn také možností zajet do areálu autem, což při dřívější poloze pošty na náměstí Míru nebylo možné.

Změnou průmyslu ve městě došlo i k určitým změnám dopravních proudů. Zejména v meziválečném období bylo typické rozdělení města na monofunkční zóny pro bydlení na okrajích¹, zatímco v centru byla lokalizována továrna, která dávala zaměstnání v podstatě všem obyvatelům města. Vznikem nových pracovních příležitostí v různých částech města a výstavbou nových průmyslových zón (například Příluky, Louky...) došlo k rozbití původních dopravních proudů ze sídlišť do centra.

Zlín se nyní již příliš nerozrůstá. Fakt, že město je umístěno v údolí řeky Dřevnice a obklopeno relativně prudkými kopci, ostatně rozrůstání příliš nepřeje. Délka města ve směru řeky, a tedy i lokální trati 331, je mnohonásobně delší než jeho šířka mezi kopci. Na obou stranách se již navíc setkala s jinými městy – na západě je Zlín téměř prorostlý s Otrokovicemi, na východě zase bezprostředně sousedí s Želechovicemi nad Dřevnicí². Lokalizace funkčních oblastí Zlína a Otrokovic je naznačeno na následující mapě:

¹ Dělnické kolonie cihlových dvojdomků s rovnou střechou a bez omítky představovaly typické ubytování pro dělníky i další zaměstnance Baťových závodů. Výstavba probíhala zpravidla postupně směrem od továrny. Velká část těchto domků je dnes již zrekonstruována, zachovávají si ale většinou svůj původní červeně cihlový vzhled

² Želechovice nad Dřevnicí byly dříve zlínskou městskou částí. Na základě referenda se v roce 2009 osamostatnily, jsou však kromě velkého množství linkových autobusů a vlaku obsluhovány i linkou zlínské MHD



Obr. 3: současné oblasti Zlína a Otrokovic. Světle žlutou barvou je značena nízká zástavba, tmavě žlutou panelová sídliště, modrou obchodní zóny, šedou průmyslové zóny a zelenou další významné cíle cest

3. SOUČASNÝ STAV DOPRAVY VE ZLÍNĚ A OKOLÍ

3.1 STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

System VHD využívá dopravní infrastrukturu, která ho podstatně ovlivňuje a limituje. Tato kapitola přináší souhrn využívané infrastruktury.

3.1.1 ŽELEZNICE

Územím Zlínského kraje prochází dvě hlavní železniční tratě, hranice kraje jsou značeny tučně:

Číslo tratě	Vedení tratě
280	Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín – Valašská Polanka – Horní Lideč – státní hranice se Slovenskem
330	Přerov – Břest – Hulín – Tlumačov – Otrokovice – Napajedla – Staré Město u Uherského Hradiště – Nedakonice – Břeclav

Tab. 1: hlavní železniční tratě na území Zlínského kraje

Regionální železniční tratě jsou převážně vedené po území kraje, jedna z tratí ale pokračuje až na Slovensko.

Číslo tratě	Vedení tratě
281	Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
282	Vsetín – Halenkov – Velké Karlovice
283	Horní Lideč – Valašské Klobouky – Brumov – Bylnice
303	Kojetín – Kroměříž – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí
305	Kroměříž – Zborovice
323	Valašské Meziříčí – Ostrava hl. n.
331	Otrokovice – Zlín střed – Vizovice
340	Uherské Hradiště – Uherský Ostroh – Brno hl. n.
341	Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště – Uherský Brod – (Luhačovice) / (Slavičín – Bylnice – Vlárský průsmyk – státní hranice se Slovenskem)

Tab. 2: regionální železniční tratě na území Zlínského kraje

Po obou hlavních tratích jsou vedeny rychlíky i expresy a samozřejmě osobní vlaky. Jak již bylo vysvětleno, samotné krajské město neleží na II. železničním koridoru, který jej nedaleko míjí. „Městská“ regionální trať číslo 331, která začíná v Otrokovicích na II. železničním koridoru a končí ve Vizovicích, je ale pro obsluhu města velmi zajímavá. Jen na území Otrokovic a Zlína je totiž na trati celkem 11 stanic a zastávek a trať je také zařazena do systému Zlínské integrované dopravy (ZID), jejíž současná situace je vysvětlena v jedné z dalších kapitol. Původní plány hovořily o prodloužení tratě 331 přes Lutoninu, Jasennou,

Ublo, Bratřejov, Pozdětchov a Prlov do Valašské Polanky, kde by se napojila na stávající železniční síť. S výstavbou trati se ostatně i začalo a dodnes můžeme najít zbytky drážního tělesa nebo také rozestavěný most nedaleko obce Chrastěšov u Vizovic. Myšlenka tohoto projektu je dosud živá, a proto je jí v další části této práce věnován prostor.

3.1.2 SILNICE

Zlínský kraj je protkán zejména sítí silnic nižších tříd. Dálnice a rychlostní silnice jsou ve Zlínském kraji poměrně čerstvou záležitostí – oblastí kolem Kroměříže je vedena dálnice D1³, která se u Hulína stáčí směrem na sever k Přerovu a opět opouští území Zlínského kraje. Ve stejném místě se formou mimoúrovňové křižovatky setkává s rychlostní silnicí R55, která je v současné době postavena v úseku Hulín – Otrokovice jih. Druhý zmíněný exit je vyústěn mezi Otrokovicemi a Zlínem, nedaleko obchodní zóny Centro Malenovice. Následující tabulka uvádí přehled silnic I. třídy území Zlínského kraje, tučně jsou vyznačeny jeho hranice:

Číslo silnice	Vedení silnice
I/35	státní hranice s Německem – Liberec – Hradec Králové – Olomouc – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm – státní hranice se Slovenskem
I/47	Vyškov – Kroměříž – Hulín
I/49	Otrokovice – Zlín – Vizovice – Valašská Polanka – Horní Lideč – státní hranice se Slovenskem
I/50	Brno – Slavkov u Brna – Střílky – Uherské Hradiště – Uherský Brod – státní hranice se Slovenskem
I/55	Olomouc – Přerov – Otrokovice – Napajedla – Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice – Uherský Ostroh – Hodonín – Břeclav – státní hranice se Slovenskem
I/57	státní hranice s Polskem – Opava – Nový Jičín – Valašské Meziříčí – Vsetín – Valašská Polanka – Horní Lideč – státní hranice se Slovenskem
I/69	Vsetín – Liptál – Vizovice

Tab. 3: významné silnice I. třídy ve Zlínském kraji

Územím kraje dále procházejí silnice číslo I/54, I/56, I/57, I/58 a I/71, které ale nemají pro jeho vnitrokrajskou obsluhu, a tedy tuto bakalářskou práci, téměř žádný význam.

³ Úsek Kojetín – Kroměříž západ byl otevřen 23. září 2008

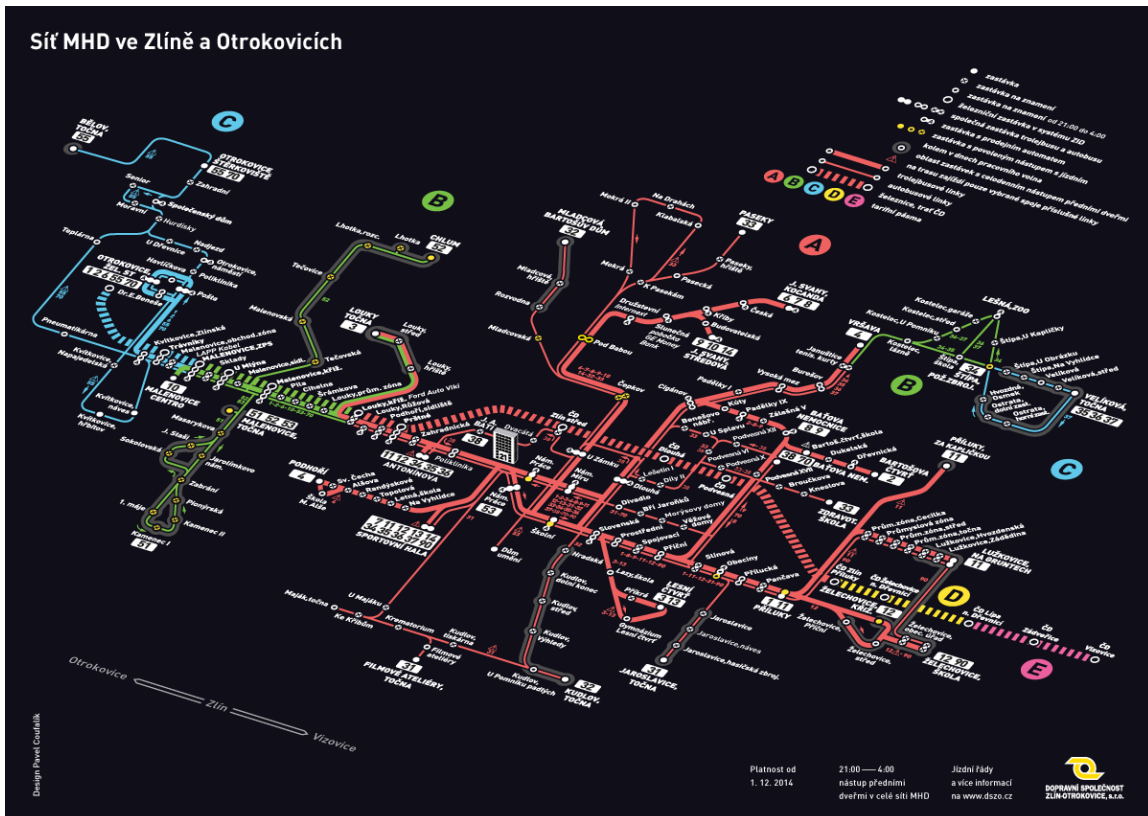
3.2 ZLÍNSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA

Zlínská integrovaná doprava (ZID) patří mezi nejstarší systémy tohoto druhu na území České republiky. Prvním krokem k jeho vytvoření byla dohoda o uznávání vybraných jízdních dokladů DSZO⁴ v osobních vlacích Českých drah na regionální trati 331, která byla uzavřena v roce 1992. Skutečností zůstává, že mnoho dalších kroků k plánovanému celokrajskému systému již učiněno nebylo. Jediným dalším rozšířením systému bylo „integrování“ části několika vybraných spojů autobusových dopravců ČSAD Vsetín a Housacar – jsou zde uznávány předplatní kupóny ZID. Ty se od standardních kupónů DSZO odlišují označením písmenem „i“ a jsou na rozdíl od kupónů DSZO uznávány také ve vlacích Českých drah a v integrovaných spojích linkové autobusové dopravy. Podle informací od společnosti KOVED⁵ se těchto kupónů prodá přibližně 800 měsíčně. Dále se využívají jednorázové jízdenky ZID, které se označují z obou stran, jednou v MHD a jednou ve vlaku. Jízda vlakem může trvat až 30 minut, jízda MHD 20 minut. Celková doba platnosti této jízdenky je 70 minut v pracovní dny a 85 minut v nepracovní a zahrnuje i dobu nutnou k přestupu.

Tarif ZID je pásmový, přičemž pásmo A představuje centrální část Zlína, pásma B a C jsou tzv. výběhová směrem na Otrokovice, které jsou zahrnuty v pásmu C. Pásma D a E pokrývají oblast od Příluk směrem na Vizovice. Želechovice nad Dřevnicí, které jsou pro vlak v pásmu D, nicméně obsluhují i spoje MHD jako pásmo A. Tarif ZID je bohužel pro některé cestující nesrozumitelný. Tento problém lze pozorovat v trolejbusích mezi Zlínem a Otrokovicemi, kde si při změně tarifního pásma chodí cestující označovat novou nepřestupnou jízdenku, jelikož změnu pásma pokládají za přestup.

⁴ DSZO – Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.

⁵ KOVED – KOordinátor VEřejné Dopravy Zlínského kraje, organizátor spojů veřejné hromadné dopravy



Obr. 4: schéma linkového vedení MHD ve Zlíně a Otrokovicích spolu s železniční tratí 331. Ve schématu jsou vyznačena pásma ZID – v oblasti pásma D je viditelný popisovaný problém s odlišným pásmem stejné oblasti pro jiné dopravní prostředky

Dalším krokem k zavedení integrovaného dopravního systému ze strany společnosti KOVED bylo zprostředkování dohody o vzájemném uznávání čipových karet mezi vybranými autobusovými dopravci.

3.3 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA VE ZLÍNĚ

Zlínská MHD sestává z trolejbusové a autobusové dopravy. Pokrývá celé území Zlína a Otrokovice a také několik samostatných obcí, nejnověji například Bělov. Provozovatelem je Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o. se sídlem v ulici Podvesná XVII/3833. Celá MHD je samozřejmě součástí ZID.

Kromě jízdních dokladů ZID zde platí také jízdní doklady vydávané DSZO. Základní jízdenky se nazývají přestupná a nepřestupná⁶, dále existují jízdenky pro školní kolektiv⁷, zavazadlo či zvíře a časové na jeden den či týden. Prodávají se i jízdenky na 4 jízdy, které se označují

⁶ Zlínský tarif skutečně používá termín (ne)přestupná a nikoliv (ne)přestupní jízdenka, jako se používá ve všech ostatních městech

⁷ Prodává se v předprodeji DSZO, může na ni cestovat až 30 dětí do 15 let a pedagogický doprovod, jízdenka stojí 110 Kč

všemi rohy a hranami. Jízdní doklady se dají koupit v předprodejích, trafikách a automatech, celkově je jejich dostupnost dobrá. Existuje také doplňkový prodej u řidiče s přírážkou, novinkou od léta 2015 je zavedení SMS jízdenky. Jízdenky mají pouze časovou platnost, na rozdíl od kupónů pro pravidelné cestující. Kromě období od 21:00 do 4:00 hodin se nastupuje všemi dveřmi, v nočních hodinách a ve vybraných okrajových úsecích sítě se nastupuje pouze předními dveřmi s kontrolou jízdních dokladů řidičem.

Vozový park DSZO je moderní a převládají v něm nízkopodlažní vozidla. Autobusy jsou nízkopodlažní dokonce všechny, s výjimkou jednoho autobusu Karosa Axer. Ten slouží primárně k zájezdovým účelům, občas se však vyskytuje i na spojích MHD. V jízdních řádech trolejbusů jsou značeny nízkopodlažní spoje, u autobusových linek nízkopodlažní spoje nebyly dříve značeny vůbec, v současné situaci je ve vývěsních jízdních řádech poznámka, že nízkopodlažními autobusy jsou zajištěny všechny spoje. Následující tabulky udávají základní přehled o vozovém parku, kurzívou jsou značena nízkopodlažní vozidla:

Typ vozidla	Trakce	Roky dodávek	Počet vozidel⁸
Škoda 14TrM	standardní trolejbus	1995	1
Škoda 15Tr / 15TrM	kloubový trolejbus	1990 – 2001	11
Škoda 24Tr	standardní trolejbus	2004 – dodnes	20
Škoda 25Tr	kloubový trolejbus	2005 – dodnes	13
Škoda 26Tr	standardní trolejbus	2013 – dodnes	4
Škoda 27Tr	kloubový trolejbus	2013 – dodnes	11
Karosa Axer 12M	zájezdový autobus	2003	1
Karosa CityBus 12M	standardní autobus	1999 – 2001	14
Karosa Citelis 12M	standardní autobus	2005 – 2012	5
Karosa CityBus 18M	kloubový autobus	2002 – 2003	7
Iveco Citelis 18M	kloubový autobus	2010	1
Iveco Citelis 10,5M	zkrácený autobus	2011 – dodnes	7

Tab. 4: vozový park DSZO

DSZO dále provozuje historický trolejbus Škoda 9Tr a autobus Škoda 706 RTO. Historický trolejbus Škoda-Sanos, který byl po jisté období zásadní dopravní ikonou Zlína, zachován ve sbírkách zlínského dopravního podniku není. DSZO dále vlastní jeden provozní, ale vyřazený autobus Karosa B 731, ze kterého by se také mělo stát historické vozidlo, stejný osud zřejmě čeká i poslední provozní trolejbus Škoda 14TrM.

Linkové vedení zlínské MHD je na první pohled přehledné. Město obsluhuje 13 trolejbusových linek a 14 autobusových. Ty jsou doplněny školními spoji, které jsou vedeny buď jako varianta spoje některé z linek, případně jako zcela samostatný spoj mimo standardní linkové vedení. Právě v tomto ale vzniká značná nepřehlednost provozu.

⁸ Počet provozních vozidel je platný k březnu 2015

Většina linek má kromě své základní varianty ještě několik dalších, které jsou často obsluhovány jen jedním či několika málo spoji. Varianty jsou odlišeny písmeny uvedenými v negačních poznámkách jízdních řádů, shodné písmeno se používá jako dodatek k číslu na digitálním informačním panelu na vozidle. Nejběžnější variantou spojů je písmeno L – to označuje spoje, které se zpravidla v centru města odpojují ze své standardní trasy a pokračují na Lesní čtvrť, kde je velká základní škola a ještě větší gymnázium. V ranní špičce zde vzniká interval kolem 3 minut, ačkoliv standardně se sem zajíždí přibližně čtyřikrát za hodinu. Vybrané spoje, obsluhované autobusy nebo trolejbusy s pomocným diesel agregátem, zajíždějí až přímo ke gymnáziu, kam troleje nevedou. Další běžnou variantou trasy je obsluha areálu Barum v Otrokovicích vybraný spoji jinak velmi frekventované linky 55, nebo rozlišení vedení jednotlivých spojů linky 11 v oblasti Příluk. Vozidla do vozovny zatahují s cestujícími, a to po vybraných linkách doplněných poznámkou o variantě trasy. Cestující tak přesně ví, kterou ulicí k vozovně trolejbus či autobus přijede a kde přesně se odkloní ze své pravidelné trasy. Na většině linek je smíšený provoz standardních a kloubových vozidel, na trolejbusové linky běžně vyjíždějí autobusy. Následující tabulka ukazuje přehled linek zlínské MHD a základní provozní intervaly.

	Základní trakce	Základní trasa (vybrané zastávky)	Intervaly R/S/O/V/SN
1	trolejbus	Příluky – Obeciny – Příční – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Prštné – Malenovice ZPS – Otrokovice ŽST	jednotlivé spoje
2	trolejbus	Bartošova čtvrť – Baťova nemocnice – Cigánov – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Prštné – Malenovice ZPS – Otrokovice ŽST	12/20/12/20/20
3	trolejbus	Lesní čtvrť – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Prštné – Louky, točna	různé, proklad s linkou 13
4	trolejbus	Vršava – Cigánov – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Podhoří	12/20/15/30/20
6	trolejbus	Jižní svahy, Kocanda – Čepkov – Náměstí Práce – Prštné – Malenovice ZPS – Otrokovice ŽST	12/20/12/20/20
7	trolejbus	Jižní svahy, Kocanda – Čepkov – Náměstí Práce – Sportovní hala	jeden spoj v noci
8	trolejbus	Jižní svahy, Kocanda – Čepkov – Školní – Cigánov – Baťova nemocnice – Příční – Náměstí Míru – Čepkov – Jižní svahy, Kocanda (<i>polookružně, jen v tomto směru</i>)	12/20/12/20/20 V noci každou hodinu
9	trolejbus	Jižní svahy, Středová – Čepkov – Školní – Příční – Baťova nemocnice – Cigánov – Náměstí Míru – Čepkov – Jižní svahy, Středová (<i>polookružně, jen v tomto směru</i>)	12/20/12/30/20
10	trolejbus	Jižní svahy, Středová – Čepkov – Náměstí Práce – Prštné – Malenovice, Centro	15/20/12/-/-
11	trolejbus	Sportovní hala – Náměstí Práce – Náměstí Míru – Příční – Obeciny – Příluky – Průmyslová zóna – Lužkovice, Na Gruntech	15/30/15/20/20
12	trolejbus	Sportovní hala – Náměstí Práce – Náměstí Míru – Příční – Obeciny – Příluky – Želechovice	60/různé/60/-/různé

13	trolejbus	Sportovní hala – Náměstí Práce – Náměstí Míru – Lesní čtvrť	různé, proklad s linkou 3
14	trolejbus	Jižní svahy, Středová – Čepkov – Náměstí Práce – Sportovní hala	-/-/různé/-
31	autobus	Jaroslavice, točna – Obeciny – Morýsovy domy – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Maják, točna – Filmové ateliéry, točna	30/30/30/30/30
32	autobus	Mladcová, Bartošův dům – Čepkov – Náměstí Míru – Kudlov, točna	20/30/20/60/60
33	autobus	Paseky – Mokrá – Čepkov – Náměstí Míru – Benešovo nábřeží – Bartošova čtvrť, zdrav. škola	12/30/12/30/30
34	autobus	Sportovní hala – Náměstí Práce – Cigánov – Kostelec, lázně – Štípa, požární zbrojnice – Lešná ZOO	60/120/60/-/-
35	autobus	Sportovní hala – Náměstí Práce – Cigánov – Kostelec, lázně – Štípa, požární zbrojnice – Velíková, točna	120/-/60/-/-
36	autobus	Sportovní hala – Náměstí Práce – Cigánov – Kostelec, lázně – Lešná ZOO – Štípa, požární zbrojnice – Velíková, točna	60/120/různé/různé
37	autobus	Sportovní hala – Náměstí Práce – Cigánov – Kostelec, lázně – Lešná ZOO – Štípa, požární zbrojnice – Hvozdná-Osmek – Ostrata – Velíková, točna	jeden spoj v sobotu večer
38	autobus	Bařova nemocnice – Lešetín I – Zlín, střed – J. A. Bati	30/30/30/-/-
51	autobus	Malenovice, točna – Kamenec I – Malenovice, točna (polookružně, jen v tomto směru)	různé
52	autobus	Malenovice, točna – Tečovice – Lhotka – Chlum	různé
53	autobus	Malenovice, točna – Prštné – Náměstí Práce – Náměstí Míru – Dům umění	jednotlivé spoje
55	autobus	Kvítkovice, náves – Otrokovice ŽST – Otrokovice, náměstí – Otrokovice, štěrkoviště – Bělov, točna	5/15/5/20/15-20
70	autobus	Podvesná XVII – Morýsovy domy – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Prštné – Malenovice ZPS – Otrokovice ŽST – různé	různé spoje
90	autobus	Sportovní hala – Náměstí Práce – Náměstí Míru – Příční – Obeciny – Příluky – Průmyslová zóna – Lužkovice, Na Gruntech – Želechovice, škola	jeden pár spojů

Tab. 5: linkové vedení spojů MHD

Poznámky k tabulce:

- linka 1 slouží k nájezdům/zátahům, ve směru Příluky nejede žádný spoj
- linky 3 a 13 jezdí zdánlivě chaoticky, jsou ale proloženy nejen spolu, ale také se školními spoji v oblasti Lesní čtvrti
- linka 33 má dvě varianty spojů v oblasti Pasek – zhruba polovina spojů neobsluhuje oblast Mokrá
- linka 34 v létě slouží jako posila k zoologické zahradě na Lešné a má tak značně odlišný jízdní řád od uvažovaného zimního
- linky 53 a 90 představují primárně školní spoje vedené jako standardní linky
- linka 55 plní funkci MHD Otrokovice, vybrané spoje obsluhují nově také sousední obec Bělov
- linka 70 slouží k nájezdům/zátahům a také k obsluze vybraných cílů v Otrokovicích, jsou na ní také vedeny noční spoje. Celkově bychom jen stěží hledali dva spoje, které jedou stejnou trasu

3.4 VLAKOVÁ OSOBNÍ DOPRAVA

Zlínský kraj má dálkové železniční spojení do několika dalších regionů. Dálkové spoje lze rozdělit do dvou skupin podle toho, po které ze dvou hlavních tratí jsou vedeny. Trať 330, která prochází Otrokovicemi, nabízí zejména časté rychlíkové spojení mezi Olomoucí a Brnem přes Břeclav. Na cestu do Brna kvůli značné nepřímosti trasy není vhodné tyto vlaky využívat. Spojení s Prahou přes Přerov zajišťují rychlíky a expresy, které začínají ve stanicích Luhačovice nebo Veselí nad Moravou. Nabídku doplňují expresy spojující Břeclav s Ostravskem, některé z těchto vlaků pokračují do Vídně nebo do Varšavy. Jednou denně jezdí také přímý rychlík do Hradce Králové a tzv. Zlínský expres. Jedná se o expres Českých drah, vedený pod komerčním označením InterCity, který zajíždí z Otrokovic až do stanice Zlín střed. V Otrokovicích tak musí pochopitelně dojít k výměně lokomotivy za diesellovou. Několika spoji denně obsluhuje region i soukromý dopravce LEO Express, který jezdí na trase Staré Město u Uherského Hradiště – Praha hl. n.

Trať číslo 280, která prochází Vsetínem, nabízí dálkové spojení přes Olomouc do Prahy. Jedná se o ranní rychlíky směrem na pražské hlavní nádraží a večer zpět. Kromě rychlíků mohou cestující využít také mezistátních expresů, které jezdí z Prahy do Žiliny, případně dále do Zvolena či dalších stanic.

Vlaková doprava osobními vlaky je samozřejmě vedena po všech tratích, které jsou zmíněné v odstavci 3.1.1. Pro integrovaný dopravní systém, jehož centrálním bodem je Zlín, ale nejsou zdaleka všechny tratě dobře využitelné. Nejvýznamnější tratí v rámci navrhovaného IDS je zcela jistě „městská“ železniční trať 331. Kromě zmíněného Zlínského expresu zde jezdí osobní vlaky, a to v taktu přibližně 30 minut ve špičkách a 60 minut v sedle. V odpolední špičce pak přibližně polovina spojů jezdí jen mezi stanicemi Otrokovice a Zlín střed. Vybrané vlaky pokračují z Otrokovic dále do Kojetína, Hulína nebo Uherského Brodu. Všechny spoje jsou zajišťovány bezbariérovými motorovými jednotkami řady 814 RegioNova nebo 844 RegioShark.



Obr. 5: dnes již spíše vzácností jsou na trati 331 soupravy motorových vozů 810 a přívěsných 010. Efektivitu provozu snižovala zejména nutná přítomnost strojvedoucího v každém z motorových vozů. Mezi fanoušky železnice si souprava vysloužila přezdívku ropovod (foto: Tomáš Kudláček, zelpage.cz)

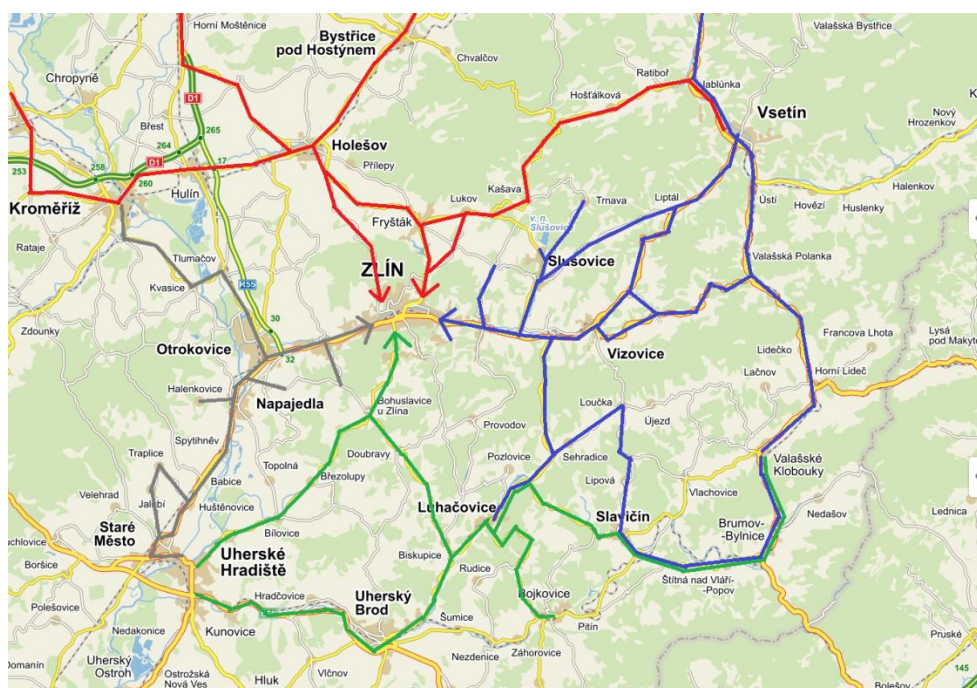
Další významnou tratí pro osobní dopravu v rámci řešeného IDS je jednoznačně trať 330. Výhodná je z více důvodů – jedním je dobré napojení na dálkovou dopravu ve stanici Otrokovice a také na trať 331, po které lze dojet do Zlína a Vizovic. Osobní vlaky mezi Přerovem a Břeclaví jezdí ve špičkách každou hodinu, nabídku pak doplňují rychlíky a vložené osobní vlaky, které jedou jen v části trasy. V sedle je interval osobních vlaků 120 minut. Nejběžnější řazení osobních vlaků na této trati je formou elektrické lokomotivy řady 362, dvou vozů druhé třídy řady Bdmtee a řídicího vozu Bfhpvee.

Ostatní tratě Zlínského kraje nemají pro možný IDS zásadnější význam, alespoň v prvních fázích případné realizace. Poslední trať, která tak stojí za zmínku, je číslo 303 mezi Kroměříží a Hulínem, méně pak směrem na Holešov, Bystřici pod Hostýnem a Valašské Meziříčí. Na této neelektrifikované trati jsou provozovány osobní vlaky, které doplňuje několik spěšných vlaků. Podobně jako na trati 331 je většina vlaků vedena motorovými jednotkami řady 814 nebo 844, dále je možné se zde setkat také s motorovými vozy řady 810 a přípojnými B(D)tax.

3.5 REGIONÁLNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Úvodem kapitoly je vhodné zmínit, že Zlín i okolí mají také zajímavou nabídku dálkového i mezistátního autobusového spojení. Jednou denně jezdí linka do slovenské Nitry, vnitrostátní spoje vyrážejí zejména do Brna, na Ostravsko a donedávna také do Prahy. Situace na relaci Zlín – Praha se ale v posledních letech zásadně změnila. Dříve velmi obsazené dálkové autobusy nyní dosáhly takového útlumu, že již žádné přímé spoje nejezdí. Cestující si totiž oblíbili možnost cestovat autobusem do Olomouce a dále vlakem do Prahy, případně vlakem rovnou z Otrokovic. Dálkové autobusy s jízdou kolem pěti hodin tak nemohly pohodlnějšímu a rychlejšímu spojení konkurovat.

Centrální město pro uvažovaný IDS je Zlín. V rámci této práce se proto analýza příměstské autobusové dopravy zabývá výhradně krajským městem a okolím, přestože v pozdějších fázích integrace dalších částí Zlínského kraje by jistě vznikla také další lokální centra, například Kroměříž nebo Vsetín. Příměstské autobusové linky lze rozdělit do čtyř skupin, a to podle směru, ze kterého do města přijíždějí. Toto rozdělení bylo využito také v rámci přepravního průzkumu, který byl na místě proveden. V další části této kapitoly je přehled provozu příměstské dopravy jako jednoho ze základních předmětů, který bude v rámci této práce řešen. Charakterizovat provoz příměstských linek pomocí intervalů, podobně jako u městských, není příliš vhodné kritérium. Počet spojů je proto udávána jako nízký (jednotlivé spoje), střední (do 10 párů spojů v pracovní dny) a vysoký.



Obr. 6: vyznačení základních směrů rozdělených podle světových stran – červeně sever, modře východ, zeleně jih, šedě západ

Zkratky dopravců v tabulkách: ČSAD Vs = ČSAD Vsetín, ČSAD UH = ČSAD Uherské Hradiště, Arriva Mr = Arriva Morava

3.5.1 SEVERNÍ OBLAST

Ulice příjezdu linek: Dlouhá (Sokolská, Fryštácká), Mladcovská (Návesní, Vinohrádek)

Významná sídla: Fryšták, Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Kroměříž

Řešené problémy

- dlouhé souběhy MHD a příměstské dopravy (cca 8 km)
- chybějící časová a tarifní koordinace

Linka	Doprovce	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
770370	Krodos	Zlín – Lukov – Fryšták – Holešov – Bystřice pod Hostýnem	vysoký
770430	Krodos	Zlín – Fryšták – Holešov – Hulín – Kroměříž – Nezamyslice – Ivanovice na Hané – Vyškov – Rousínov – Brno ⁹	nízký
780630	FTL Prostějov	Zlín – Fryšták – Holešov – Hulín – Kroměříž – Kojetín – Bedihošť – Prostějov	nízký
820007	Housacar	Zlín – Štípa – Lukov – Fryšták – Holešov	vysoký
820141	ČSAD Vs	Zlín – Štípa – Lukov – Kašava – Držková – Chvalčov – Bystřice pod Hostýnem – Teplice nad Bečvou – Hranice	nízký
820271	ČSAD Vs	Zlín – Fryšták – Přílepy – Holešov – Horní Moštěnice – Přerov – Olomouc	nízký
820811	ČSAD Vs	Zlín – Fryšták – Holešov – Hulín – Kroměříž – Kojetín – Bedihošť – Prostějov	střední ¹⁰
820821	ČSAD Vs	Zlín – Fryšták – Přílepy – Holešov	střední
820831	ČSAD Vs	Zlín – Mladcová – Racková – Žeranovice – Holešov	vysoký ¹¹
820851	ČSAD Vs	Zlín – Fryšták – Lukov – Vlčková – Kašava – Držková	střední
820861	ČSAD Vs	Zlín – Lešná – Lukov – Vlčková – Kašava – Držková	střední
820871	ČSAD Vs	Zlín – Fryšták – Lukov	střední
820881	ČSAD Vs	Zlín – Štípa – Hvozdná – Ostrata	nízký
920015	Arriva Mr	Zlín – Fryšták – Přílepy – Holešov – Horní Moštěnice – Přerov	nízký
920087	Arriva Mr	Zlín – Lešná – Lukov – Kašava – Držková – Chvalčov – Bystřice pod Hostýnem – Teplice nad Bečvou – Hranice	nízký
940014	ČSAD Vs	Zlín – Lešná – Lukov – Kašava – Držková – Hošťálková – Ratiboř – Vsetín	vysoký ¹²

Tab. 6: linkové vedení příměstských autobusů v severní oblasti

⁹ Tato linka ve skutečnosti obsahuje mnoho variant v jedné, přičemž základní trasa spojuje Brno s Bystřicí pod Hostýnem, nikoliv se Zlínem. Tam je vedeno jen několik spojů denně

¹⁰ V úseku Holešov – Prostějov omezený počet spojů

¹¹ V úseku Žeranovice – Holešov omezený počet spojů

¹² V úseku Zlín – Hošťálková omezený počet spojů

3.5.2 VÝCHODNÍ OBLAST

Ulice příjezdu linek: Vizovická

Významná sídla: Želechovice, Vizovice, Slušovice, Vsetín, Valašské Klobouky, Slavičín, Brumov-Bylnice, Valašská Polanka, Rožnov pod Radhoštěm

Základní problémy

- dlouhé souběhy MHD, příměstské autobusové dopravy a železniční dopravy
- chybějící časová koordinace, tarif ZID platí jen omezeně pro vlaky, zbytek neintegrován
- přestože autobusy kopírují trať 331 v délce 16 km a jízdní doba je téměř shodná, systémy spolu nespolupracují
- řešení podle zásad návrhů IDS – preference vlaků mezi Zlínem a Vizovicemi, přestupní vazba u vizovického nádraží – zcela zde chybí terminál, nutno navrhnout a vybudovat¹³

Linka	Dopravce	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
820002	Housacar	Zlín – Želechovice – Slušovice – Všemina – Liptál – Vsetín	vysoký
820009	Housacar	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Dolní Lhota – Pozlovice – Luhačovice	střední
820010	Housacar	Zlín – Želechovice – Slušovice – Trnava – Podkopná Lhota	vysoký
820018	Housacar	Zlín – Želechovice – Slušovice – Hrobice	střední
820105	ČSAD Vs	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Vizovice – Bratřejov – Lidečko – Horní Lideč – Valašské Klobouky	střední
820351	ČSAD Vs	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Dolní Lhota – Sehradice – Slopné – Loučka – Lipová – Slavičín	nízký
820376	ČSAD Vs	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Dolní Lhota – Petrůvka – Slavičín – Štítná nad Vláří-Popov – Brumov-Bylnice – Valašské Klobouky	střední ¹⁴
820445	ČSAD Vs	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Dolní Lhota – Sehradice – Slopné – Loučka – Újezd – Vlachovice – Valašské Klobouky	vysoký
820455	ČSAD Vs	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Dolní Lhota – Pozlovice – Luhačovice	vysoký
820711	ČSAD Vs	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Vizovice – Chrastěšov – Lutonina – Ublo	vysoký ¹⁵
820741	ČSAD Vs	Zlín – Želechovice – Hvozdná – Ostrata	střední
820755	ČSAD Vs	Zlín – Želechovice – Provodov – Ludkovice	střední
940005	ČSAD Vs	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Vizovice – Bratřejov – Valašská Polanka – Ústí – Vsetín	vysoký
940006	ČSAD Vs	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Vizovice – Bratřejov – Valašská Polanka – Seninka – Valašská Polanka – Ústí – Vsetín	střední ¹⁶

¹³ Vzdálenost mezi nádražím a náměstím ve Vizovicích, kde zastavují autobusy, je přibližně 1 kilometr, což je z hlediska přestupu nemyslitelná vzdálenost. V rámci práce je proto navržen terminál u nádraží ve Vizovicích

¹⁴ V úseku Slavičín – Brumov-Bylnice – Valašské Klobouky omezený počet spojů

¹⁵ Linka je spíše složenina více různých spojů, které spojují různé úseky linky s Vizovicemi

¹⁶ V úseku Zlín – Bratřejov omezený počet spojů

940007	ČSAD Vs	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Vizovice – Lutonina – Liptál – Vsetín	vysoký
940083	ČSAD Vs	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Vizovice – Lutonina – Liptál – Vsetín – Jablůnka – Bystřička – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm	střední

Tab. 7: linkové vedení příměstských autobusů ve východní oblasti

3.5.3 JIŽNÍ OBLAST

Ulice příjezdu linek: Březnická, Hradská

Významná sídla: Uherské Hradiště, Uherský Brod, Luhačovice, Valašské Klobouky

Základní problémy

- chybějící časová a tarifní koordinace

Linka	Dopravce	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
800521	ČSAD UH	Zlín – Bohuslavice – Březolupy – Bílovice – Uherské Hradiště	vysoký
800711	ČSAD UH	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Dobrkovice – Uherský Brod	vysoký
800721	ČSAD UH	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Biskupice – Uherský Brod	nízký
800811	ČSAD UH	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Biskupice – Luhačovice – Bojkovice	nízký
820011	Housacar	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Biskupice – Luhačovice – Pozlovice – Slavičín – Štítná nad Vláří-Popov – Brumov-Bylnice – Valašské Klobouky	střední ¹⁷
820405	ČSAD Vs	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Biskupice – Luhačovice – Uherský Brod – Uherské Hradiště	střední ¹⁸
820415	ČSAD Vs	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Biskupice – Luhačovice – Pozlovice – Slavičín – Vlachovice – Valašské Klobouky	střední ¹⁹
820425	ČSAD Vs	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Biskupice – Luhačovice – Bojkovice	střední
820435	ČSAD Vs	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Biskupice – Luhačovice – Pozlovice – Řetečov	střední
820765	ČSAD Vs	Zlín – Kudlov – Březůvky – Provodov – Biskupice – Luhačovice	střední
820775	ČSAD Vs	Zlín – Kudlov – Březůvky – Biskupice – Luhačovice	střední
820891	ČSAD Vs	Zlín – (Březnice) / (Bohuslavice – Březolupy – Bílovice – Uherské Hradiště)	vysoký ²⁰

Tab. 8: linkové vedení příměstských autobusů v jižní oblasti

¹⁷ V úseku Luhačovice – Valašské Klobouky omezený počet spojů

¹⁸ V úseku Uherský Brod – Uherské Hradiště a Zlín – Luhačovice omezený počet spojů

¹⁹ V úseku Luhačovice – Valašské Klobouky omezený počet spojů

²⁰ Naprostá většina spojů jen v úseku Zlín – Březnice

3.5.4 ZÁPADNÍ OBLAST

Ulice příjezdu linek: třída Tomáše Bati

Významná sídla: Otrokovice, Kroměříž, Uherské Hradiště, Napajedla

Základní problémy

- velmi dlouhé souběhy MHD, příměstské autobusové a železniční dopravy (až 11 km)
- chybějící časová a tarifní koordinace

Linka	Dopravce	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
770050	Krodos	Zlín – Otrokovice – Tlumačov – Kvasice – Střížovice – Kroměříž	střední
770051	Krodos	Zlín – Otrokovice – Bělov – Kvasice – Střížovice – Kroměříž	střední
800511	ČSAD UH	Zlín – Otrokovice – Napajedla – Bílovice – Uherské Hradiště	střední
800531	ČSAD UH	Zlín – Otrokovice – Napajedla – Spytihněv – Staré Město – Uherské Hradiště	vysoký
800611	ČSAD UH	Zlín – Otrokovice – Napajedla – Spytihněv – Traplice – Jankovice	nízký
820022	Housacar	Zlín – Tečovice – Mysločovice – Lehotice / (Míškovice – Holešov)	vysoký ²¹
820030	Housacar	Zlín – Otrokovice – Napajedla – Žlutava / Komárov	vysoký
820601	ČSAD Vs	Zlín – Otrokovice – (Napajedla – Pohořelice – Komárov) / (Oldřichovice – Napajedla)	střední
820631	ČSAD Vs	Zlín – Otrokovice – Napajedla – Žlutava	střední
820641	ČSAD Vs	Zlín – Otrokovice – Napajedla – Spytihněv – Halenkovice	vysoký ²²
820651	ČSAD Vs	Zlín – Otrokovice – Tlumačov – Kvasice – Střížovice – Kroměříž	nízký
820671	ČSAD Vs	Zlín – Otrokovice – Tlumačov – Kvasice – Nová Dědina – Vrbka – Bařice-Velké Těšany	střední ²³
820781	ČSAD Vs	Zlín – Malenovice – Lhota – Malenovice – Zlín	vysoký

Tab. 9: linkové vedení příměstských autobusů v západní oblasti

²¹ Celá řada různých variant trasy

²² V úseku Otrokovice – Zlín omezený počet spojů

²³ V úseku Otrokovice – Zlín omezený počet spojů

3.5.5 OSTATNÍ OBLASTI

Z hlediska organizace plánovaného IDS je třeba řešit také linky vyjíždějící z terminálu v Otrokovicích, stejně jako několik dalších linek, které zajišťují obslužnost v řešené oblasti, ale nevyjíždějí přímo z krajského města.

Linka	Dopravce	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
770340	Krodos	Holešov – Prusinovice – Bystřice pod Hostýnem	střední
770400	Krodos	Otrokovice – Mysločovice / Tlumačov – Holešov	střední
770420	Krodos	Bystřice pod Hostýnem – Holešov – Hulín – Kroměříž	vysoký
770440	Krodos	Rusava – Holešov – Hulín – Kroměříž	střední
770530	Krodos	Rajnochovice (obec) – Podhradní Lhota – Rajnochovice (žel. st.) – Komárno – Osíčko – Loukov – Bystřice pod Hostýnem	vysoký ²⁴
770540	Krodos	Rusava – Bystřice pod Hostýnem	vysoký
800090	ČSAD UH	Uherské Hradiště – Kněžpole – Mistřice – Bílovice – Zlámanec / Velký Ořechov / Uherský Brod	vysoký
800631	ČSAD UH	Otrokovice – Napajedla – Topolná – Bílovice – Velký Ořechov	střední
820001	Housacar	Vizovice – Zádveřice-Raková – Slušovice	nízký
820031	Housacar	Otrokovice – Mysločovice – Lehotice	nízký
820325	ČSAD Vs	Slavičín – Lipová – Haluzice – Loučka – Újezd – Drnovice	střední ²⁵
820465	ČSAD Vs	Luhačovice – Pozlovice – Dolní Lhota – Sehradice – Slopné – Loučka – Újezd – Vlachovice – Valašské Klobouky	vysoký ²⁶
820555	ČSAD Vs	Brumov-Bylnice – Valašské Klobouky – Horní Lideč – Lačnov	střední ²⁷
820611	ČSAD Vs	Otrokovice – Napajedla – Otrokovice	vysoký ²⁸
940009	ČSAD Vs	Slušovice – Zádveřice-Raková – Vizovice – Lutonina – Liptál – Vsetín	střední
940029	ČSAD Vs	Vsetín – Jablunka – Bystřička – Oznice / Mikulůvka	vysoký ²⁹
940032	ČSAD Vs	Vsetín – Ústí – Valašská Polanka – Lidečko – Horní Lideč – Lačnov	střední ³⁰
940042	ČSAD Vs	Valašské Meziříčí – Branky – Police – (Loučka – Podolí – Lázy) / (Kunovice – Všechnovice) / (Kunovice – Kelč)	vysoký ³¹
940054	ČSAD Vs	Valašské Meziříčí – Jarcová – Bystřička – Oznice / Mikulůvka	střední ²⁸

Tab. 11: linkové vedení příměstských autobusů v oblastech mimo Zlín

²⁴ Hlavním úkolem linky je spojit nádraží v Rajnochovicích s okolními obcemi. Do Bystřice pod Hostýnem zajíždějí jen vybrané spoje

²⁵ V úseku Újezd – Drnovice jen vybrané spoje

²⁶ Více variant trasy, obvykle buď celá trasa, nebo Újezd – Valašské Klobouky / Luhačovice

²⁷ V úseku Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice jen vybrané spoje

²⁸ Zejména provoz v nepracovní dny

²⁹ Linky 029 a 054 obsluhují střídavě dvě ramena slepé komunikace, na nichž jsou obce Mikulůvka a Oznice, vybrané spoje obsluhují obě ramena. Základní varianta spojů končí u nádraží v Bystřičce, část pokračuje do Vsetína/Valašského Meziříčí

³⁰ V úseku Horní Lideč – Vsetín jen vybrané spoje

³¹ Linka má tři varianty trasy v koncovém úseku, do nichž je provoz rozložen přibližně rovnoměrně

4. ROZVOJOVÉ PROJEKTY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

4.1 ŽELEZNICE

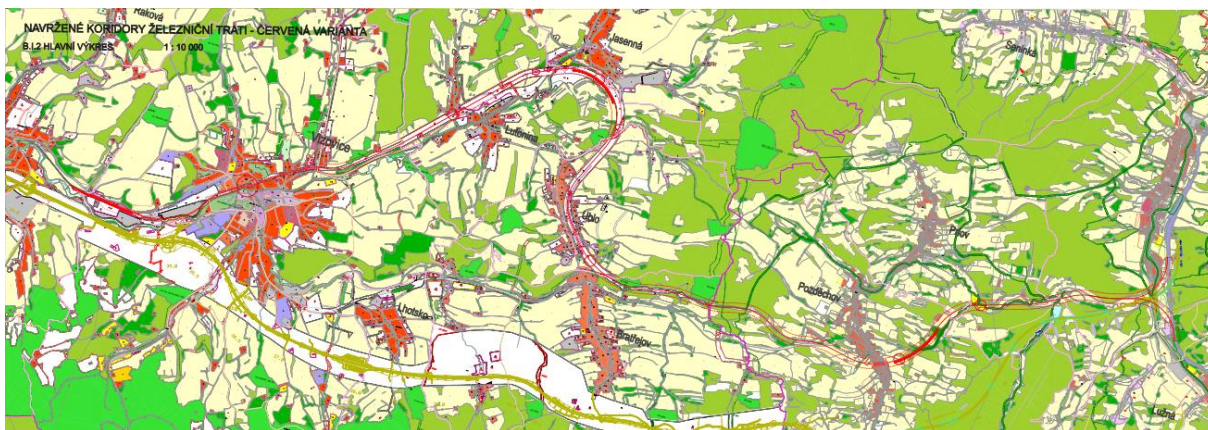
4.1.1 REKONSTRUKCE TRATI 331

Stav dopravní infrastruktury i propustnost trati 331 je již mnoho let nevyhovující a její přestavba je proto velmi aktuální. Zvýšení kapacity i kvality trati je pochopitelně velmi výhodné z hlediska řešeného IDS. Cílem rekonstrukce je možnost zkrácení intervalů osobních vlaků, možnost zavedení dálkového osobního spojení zejména s Brnem a zlepšení možností pro nákladní dopravu v souvislosti s očekávaným rozvojem překladiště v Lípě. Zároveň dojde také k elektrizaci trati a odstranění několika nevyhovujících úrovnových křížení. Studie proveditelnosti, kterou zpracovala v roce 2014 SŽDC, nabízí několik variant řešení. Jednotlivé varianty se od sebe liší například rozsahem dvoukolejných úseků. Kromě položení druhé traťové koleje v úseku Otrokovice – Zlín střed byly zvažovány ještě varianty zdvoukolejnění až od zastávky Otrokovice-Trávníky a dokonce vynechání druhé koleje mezi stanicí Zlín-Malenovice a odbočkou Zlín-Louky.

Studie proveditelnosti doporučuje variantu K3, což je varianta s největším rozsahem přestavby. Navrhuje položit druhou kolej v celém úseku Otrokovice – Zlín střed a postavit výhybnu u zastávky Zlín-Příluky. Nevyhovující úrovnové křížení trati s třídou Osvobození v Otrokovicích má být nahrazeno mimoúrovňovým, na základě požadavků města byla doporučena varianta s železničním tunelem. Nadjezd má být zbudován v Prštném, kde již nyní dochází ke kongescím a při vzrůstajících nárocích silniční i železniční dopravy by nebylo možné úrovnové křížení nadále uřídit. Částečné zahloubení trati bylo doporučeno také u Podvesné, kde bylo třeba vyřešit křížení trolejbusového a železničního vedení. V rámci zachování systémových návazností studie nedoporučila integraci rychlíkové linky Zlín – Brno do systému regionální dopravy. U tohoto dálkového spojení se očekává špičkový interval 60 minut, zatímco osobní vlaky by měly mezi Otrokovicemi a Zlínem jezdit každých 15 minut, do Vizovic pak každou půlhodinu. V průběhu vzniku této bakalářské práce byla tato varianta schválena také ministerstvem dopravy a očekává se, že práce na přestavbě začnou nejdříve v roce 2018.

4.1.2 PRODLOUŽENÍ TRATI 331 Z VIZOVIC DO VALAŠSKÉ POLANKY

O prodloužení trati 331 z Vizovic směrem dále na východ se mluví již mnoho desítek let, a jak již bylo i zmíněno, pokračování trati se začalo stavět. Dodnes se tak dochovala velká část plánovaného drážního tělesa, ale také například nedostavěný most přes silnici do obce Chrastěšov u Vizovic a celá řada dalších menších mostních objektů. Po roce 2009 si nechal Zlínský kraj zpracovat územní studii „Řešení koridoru železnice Vizovice – trať č. 280“. Tato studie zhodnotila význam, účel a technické podmínky dané stavby a navrhla několik variant řešení. Po užší selekci, v níž byly hodnoceny technické parametry a ekonomická náročnost jednotlivých variant, dospěla studie k doporučení nejvýhodnější varianty. Tou je podle výsledků varianta v původně plánované stopě této tzv. Baťovy dráhy. Jedním z důvodů byla také stávající stabilizace této trasy v územních plánech.



Obr. 7: navrhované vedení trati z Vizovic do Valašské Polanky (zdroj: územní studie)

Vedení trati bude využívat zejména již vybudované drážní těleso, v jehož značné části jsou dnes pěší cesty, ale také místní komunikace. Problematické bude řešení vedení trati v oblasti dnešního vizovického nádraží, jelikož plánovaná trasa prochází dnes již zastavěnou plochou likérky Rudolf Jelínek, která se proti vedení železniční trati středem svého areálu výrazně ohradila. Návrh trati dále pokračuje po náspu směrem k centru města, následně mine sídliště Štěpská a přejde do zářezu, kde by měla vzniknout zastávka Vizovice-město. Po průjezdu Vizovicemi bude trať vedena severovýchodně k obci Lutonina, kde se bude nacházet stejnojmenná zastávka. Pokračování trasy vede dlouhým pravotočivým obloukem kolem obce Jasenná, kde má vzniknout stanice. Tímto obloukem se trať odpoutá od silnice I/69, kterou dosud sledovala, a stočí se kolem obce Ublo k obci Bratřejov, přičemž na pomezí těchto dvou obcí má být vystavěna zastávka Ublo. Další pokračování trati bude sledovat silnici I/49 a bude se zde nacházet ještě zastávka Pozděchov a stanice Prlov. Napojení na trať 280 má být provedeno formou kolejového trianglu, který umožní přímé vedení vlaků směrem na Vsetín i Horní Lideč a dále na Slovensko.

Trať je plánovaná jako jednokolejná, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Návrhová rychlost je 100 km/h, minimální poloměr oblouku 500 m a maximální stoupání 25 ‰. Délka trati je 17,539 km a investiční náklady jsou odhadovány na 4,5 miliardy korun. Územní studie navrhuje vést po trati expresy a rychlíky v dvouhodinovém taktu. Mohlo by se jednat o rychlíky na trase Praha – Zlín – Vsetín/Slovensko a uvažované linky Brno – Kroměříž – Zlín – Vsetín/Slovensko. Studie dále navrhuje vedení 19 párů osobních a spěšných vlaků s teoretickou vazbou také na Valašské Klobouky či Brumov-Bylnici, která by však musela být realizována motorovou trakcí. Kontejnerové překladiště v Lípě by získalo lepší napojení zejména směrem na Slovensko, a proto se počítá také se zavedením dvou párů nákladních expresů a jednoho manipulačního vlaku. Potřebám nákladní dopravy by mělo sloužit také stávající vizovické nádraží, které by podle předpokladů nebylo zrušeno, nýbrž přestavěno na nákladové nádraží. Celkový odhadovaný obrat na trati je tedy 31 párů vlaků denně. Pro potřeby organizace IDS v kraji by tato stavba byla velmi výhodná, jelikož by vyřešila komplikované a pomalé napojení významných sídel na Zlín. Například ze Vsetína by umožnila přímou cestu vlakem za přibližně 35 minut, což je oproti stávajícímu stavu při cestě autobusem přibližně poloviční čas.

4.2 SILNICE

4.2.1 RYCHLOSTNÍ SILNICE R49

Tato kapacitní komunikace má pomoci odvést tranzitní dopravu ze silnice I/49, která prochází Otrokovicemi a Zlínem, ale má také ulevit například Holešovu nebo Fryštáku. Rychlostní silnice se na stávající dálniční síť napojí na MÚK Hulín a v prvním stavebním úseku bude dovedena ke křížení se silnicí II/490 mezi Fryštákem a Zlínem. Pro plánovaný IDS má tato stavba význam zejména z hlediska zlepšení pravidelnosti provozu, pokud se jí podaří splnit účel odvedení tranzitní dopravy z centra města. Silnici R49 mohou využívat také dálkové autobusové linky, z hlediska IDS pak připadá v úvahu například rychlíková linka Zlín – Kroměříž. Zahájení této stavby proběhlo v roce 2008, o dva roky později byla však pozastavena. Po získání výjimky ze zákona 114/1992 Sb. o ochraně přírody se očekává opětovné zahájení stavby v roce 2015.



Obr. 8: trasa rychlostní silnice R49 (zdroj: ŘSD)

4.2.2 PŘELOŽKA SILNICE I/49

Další chystanou stavbou na silnicích Zlínského kraje, je chystaná výstavba přeložky silnice I/49 u obce Lhotsko. Průtah obcí je kvůli malým poloměrům oblouků a nepřehlednosti nevhodný pro provoz tranzitní dopravy. Stavba byla zahájena v první polovině roku 2015 a její otevření se očekává v roce 2016. Pro provoz linek IDS nemá žádný zásadnější význam, jelikož kvůli obsluze obce Lhotsko je třeba nadále využívat stávající průtah obcí.

4.3 VEŘEJNÁ DOPRAVA

4.3.1 PŘESTAVBA NÁDRAŽÍ A PŘÍLEHLÝCH PROSTOR VE ZLÍNĚ

S přestavbou trati 331 souvisí také rekonstrukce nádraží Zlín střed. Zcela nevyhovující a zchátralé prostory budou kompletně zrenovovány. Stanice bude nově plně peronizována, na ostrovní nástupiště povede podchod, který propojí nádraží se zbytkem dopravního terminálu a také přílehlou průmyslovou zónou. Během této rekonstrukce se počítá také se zásadním přebudováním autobusového nádraží tak, aby vzniknul moderní dopravní terminál. Celá stanice se pak má posunout východně směrem ke Gahurově ulici, čímž dojde ke zlepšení přestupů mezi vlaky, příměstskou autobusovou dopravou a MHD. Proti plánovanému přesunu protestuje společnost Cream, která prosazuje posun terminálu naopak západním směrem. Tento požadavek vychází z dřívější studie, která je však dle SŽDC již zastaralá. Společnost Cream plánovala u terminálu vystavět obchodní centrum.

5. OBECNÉ ZÁSADY NÁVRHU A FUNGOVÁNÍ IDS

Integrovaný dopravní systém (IDS) se vyznačuje několika zásadními charakteristickými znaky. V základu se jedná o systém, který propojuje všechny druhy městské a příměstské dopravy v daném regionu do jednoho celku. Takový systém se dále vyznačuje zejména jednotným tarifem, který umožňuje využití jednotného jízdného v celé síti, přičemž jednotlivé druhy dopravních prostředků si v rámci systému nekonkurují, ale vhodně se doplňují. Důvodů, proč se k integraci dopravních systémů přistupuje, je celá řada. Zejména ve velkých městech je citelný fenomén suburbanizace a tím se zvyšující dojíždka obyvatel do zaměstnání a center měst. Z pohledu cestujícího je neintegrováná doprava z hlediska tarifů nepřehledná, jelikož každý dopravce využívá vlastní, přičemž taková situace jej často nutí vlastnit více čipových karet jednotlivých dopravců, protože si je dopravci navzájem neuznávají. Jednotlivé dopravní společnosti také nemají žádnou zásadní motivaci ke spolupráci s ostatními, a tak jsou jízdní řády i návaznosti nekoordinované. V neintegrováném systému také zpravidla nefunguje princip hierarchie dopravních prostředků a příměstské autobusy pak nepředstavují doplněk železnice, ale její konkurenci. Protože naprostá většina popisované dopravy jezdí v závazku veřejné služby, dochází k duplicitnímu financování nedokonale fungujícího dopravního systému a tím ke zbytečným finančním ztrátám a neefektivitě provozu. Pokud se integrací podaří určité odstranění popisovaných problémů, stává se IDS konkurenceschopný vůči individuální automobilové dopravě a také výhodnější z hlediska financování.

Integrace jednotlivých dopravních prostředků také pro cestujícího znamená více možných způsobů dopravy, které může využít. Vlaky a příměstské autobusy se mohou využívat i jako součást městské dopravy, zatímco vozidla MHD mohou vyjíždět i za hranice města. Nejen cestující ale mají z integrovaného systému výhody. Efektivnější financování, zvýšení atraktivity VHD a tím snížení objemu IAD přináší výhody také zřizovatelům dopravních systémů, tedy městům, obcím a regionům. Dopravci zase mohou těžit z relativně vysoké jistoty výkonů a lepší efektivity oběhů vozidel.

Integrační opatření se zpravidla rozdělují do čtyř skupin. Dopravně-provozní představují opatření, která vedou k prostorové a časově koordinaci linek. Řešení linkového vedení, odstranění souběhů, úpravy jízdních řádů a návazností. Stavební opatření zahrnují úpravy či výstavbu zastávek a přestupních uzlů a také výstavbu záchytných parkovišť u významných terminálů veřejné dopravy. Do technických opatření se řadí řešení informačních a odbavovacích systémů, a také preference veřejné dopravy. Poslední skupina, organizační, zahrnuje existenci koordinátora systému, tarifní a provozní podmínky a také marketing.

5.1 DOPRAVNĚ-PROVOZNÍ OPATŘENÍ

Dopravně-provozní opatření nabízejí různé metody, jak řešit koordinaci linek. Propojení linek umožňuje zavádění nových přímých spojení a má zpravidla efekt v nárůstu počtu cestujících. Nabídne totiž pohodlnější spojení bez přestupu, zlepšit ale také oběhy vozidel, sníží nároky na jejich odstavy, a to vše bez větších nákladů navíc. Takové řešení má ale pochopitelně i svoje nevýhody – dlouhá linka je náchylná na zpoždění a jeho přenos do další části sítě kvůli nutným návaznostem a je zde také nutnost přizpůsobit kapacitu spojů nejvytíženějšímu úseku, v méně vytížených částech linky je pak zbytečně vysoká kapacita a tím opět klesá finanční efektivita provozu. Koncentrace nabídky zahrnuje zejména sjednocení nástupních hran pro stejné směry – pro cestujícího tím dojde ke zvýšení nabídky spojů, jelikož se nemusí předem rozhodovat pro jednu linku, kterou využije. V místě souběhu lze obvykle očekávat největší vytížení svazků linek a toto řešení tak pomůže i ke zlepšení rozložení kapacity. Pokud v rámci koncentrace nabídky dojde i ke sloučení podobných linek, znamená to pro cestujícího na jednu stranu zjednodušení sítě, na druhou stranu ale také omezení počtu přímých spojení. Při tomto kroku je tedy nutno dbát zejména na zachování vytížených přímých spojení a přestupních vazeb. V souvislosti s posledním jmenovaným se pak také řeší omezování souběhů linek. Důvodů omezování souběhů je několik, zejména se jedná o preferenci kolejové dopravy a ekonomická hlediska provozu. Z hlediska atraktivity sítě pro cestujícího je vhodnější systém páteřních linek s kratším intervalem než síť mnoha linek s dlouhými intervaly.



Obr. 9: linka PID číslo 381 je provozována zejména v kloubových autobusech a spojuje Prahu s Kutnou Horou. Délka linky je 60 kilometrů

5.2 STAVEBNÍ OPATŘENÍ

Stavební opatření představují zejména efektivní řízení investic do infrastruktury tak, aby došlo ke koordinaci s dopravně-provozními opatřeními. Jedná se o výstavbu či rekonstrukce stávajících železničních i jiných tratí, v rámci IDS se často řeší například problematika koexistence železničních linek příměstské osobní dopravy a dálkových osobních nebo nákladních vlaků na jedné infrastruktuře – kapacita tratě je tím snížena a celý systém je náročnější na řízení. Tato oblast opatření se zabývá také přestupními uzly. Požadavky na kvalitní uzly jsou zejména možnosti rychlých a pohodlných přesunů v rámci uzlu, dobré zajištění návazností (například formou vizuálního kontaktu mezi všemi druhy dopravních prostředků, díky čemuž se i nový cestující snadno zorientuje) a doplňkové služby. Správně provedené dopravní uzly zvyšují atraktivitu i efektivitu provozu jak pro cestující, tak také pro koordinátora IDS a řidiče vozidel VHD. Pro dosažení pohodlného a bezpečného přestupu v nácestných zastávkách je vhodné tyto zastávky zřizovat jako společné pro různé druhy dopravy. Jedná se o využití jedné nástupní hrany nebo jednoho nástupiště více druhů dopravních prostředků, zpravidla se jedná o tramvaj a autobus, tímto způsobem lze ale realizovat také přestup na železniční dopravu. Hlavní nevýhodou je relativně vysoká náročnost zřizování těchto zastávek – je třeba přizpůsobit rozměry zastávky všem dopravním prostředkům, které ji mají využívat, při vysokých obratech cestujících v zastávkách se spoje navzájem zdržují. Pokud se jedná o sdruženou zastávku pro autobusy na tramvajovém pásu, je třeba zbudovat také nájezd a sjezd.



Obr. 10: společná zastávka tramvajů a autobusů na pražském Vypichu

5.3 TECHNICKÁ OPATŘENÍ

Společným řešením odbavovacích a informačních systémů, způsoby distribuce jízdních dokladů a preferencí veřejné dopravy se zabývají technická opatření. Základem pro IDS je tarifní integrace všech dopravců – mají tedy shodnou distribuční síť jízdních dokladů a jejich předprodeje, ve všech dopravních prostředcích, ve kterých je toto umožněno, může řidič, průvodčí nebo automat příslušný jízdní doklad vydat. Vozidla či přepravní prostory jsou vybaveny označovači jízdenek nebo čtečkami čipových karet, pokud je IDS využívá. Technická opatření se dále promítají do preference veřejné dopravy. Tu lze rozdělit z více hledisek, jmenujme například rozdělení na liniovou a bodovou. Do liniové preference patří řešení samotné jízdní dráhy, jako je stavební oddělení dopravní cesty, případně zcela samostatné těleso, a dále vyhrazené jízdní pruhy, zpravidla pro autobusy a trolejbusy. Bodová preference zahrnuje převážně řešení křižovatek a světelných signalizačních zařízení. Může se tak jednat o preferenci vozidel na světelně řízené křižovatce s různými druhy detekce a stupni preference, nebo také úpravy přednosti ve prospěch veřejné dopravy či umožnění specifických manévrů, jako jízda přímo z odbočovacího pruhu.



Obr. 11: na snímku se nachází karta viva. Jedná se o papírovou čipovou kartu, která stojí 50 centů a lze ji pořídit v libovolné stanici metra v Lisabonu a na dalších předprodejních místech, jako například terminálech vodní dopravy. Tato karta se v předprodejích nebo automatech dobíjí a při využití dopravních prostředků se z ní odečítá příslušná suma. Lze s ní platit v lisabonské MHD, ve vlacích státního dopravce a také na přívozech přes ústí řeky Tejo. Kartu lze využít také na určité městské služby

5.4 ORGANIZAČNÍ OPATŘENÍ

Hlavní organizační jednotkou IDS je koordinátor. Jedná se o nezávislou společnost, která se zabývá komunikací s objednateli a dopravci IDS, navrhuje linkové vedení, jízdní řády, tarif, rozděluje tržby mezi jednotlivé dopravce a pořádá výběrová řízení na nové smlouvy. Koordinační činnost vyžaduje značnou odbornost a je náročná, zejména při zapojení velkého množství subjektů, neboť zde potom dochází k protichůdným požadavkům jednotlivých objednatelů, dopravců a samozřejmě také cestujících. Koordinátor musí být nezávislý jak na objednatelích (politických různých úrovní), tak dopravcích, aby nedocházelo ke střetům zájmů. Koordinátor se zabývá také marketingem a informováním veřejnosti, pořádá přepravní průzkumy, aby získal podklady pro další plánování nebo vyhodnocení změn, zadává dopravcům požadavky na vozidla – odbavovací systémy, standardy kvality, ale také například společné znaky IDS, jako je jednotný nátěr nebo logo IDS. Koordinátor pro Zlínský kraj se nazývá KOVED. Jednotný přestupní tarif představuje naprostý základ jakéhokoliv IDS. Je na něm závislá cena a složitost jízdného, a z toho plynoucí náklady a výnosy provozu. Návrhem tarifu se ale tato bakalářská práce nezabývá, a proto není jeho rozboru věnován větší prostor.

6. PŘEPRAVNÍ PRŮZKUM

Vlastní průzkum byl proveden ve středu 10. září 2014, a to na čtyřech stanovištích. V ranní špičce byl měřen směr do centra, v odpolední z centra města. Cílem měření byly autobusy příměstské dopravy všech dopravců a odhad počtu cestujících, kteří byli v daných spojích přepravováni.

6.1 SEVERNÍ SMĚR

Měřicí místo: parkoviště obchodního centra Kaufland, Sokolská ulice

Doba měření: 7:00 – 8:00

Linka	Ze směru	Dopravce	Příjezd JŘ	Reálný příjezd	Vytíženost
820861	Držková	ČSAD Vs	7:08	7:05	25
820861	Kašava	ČSAD Vs	7:08	7:07	5
820007	Lukov	Housacar	7:12	7:13	35
770370	Holešov	Krodos	7:13	7:11	50
820811	Holešov	ČSAD Vs	7:15	7:16	40
820871	Lukov	ČSAD Vs	7:21	7:22	35
820881	Hvozdná-Osmek	ČSAD Vs	7:21	7:24	5
820881	Ostrata	ČSAD Vs	7:24	7:23	15
820007	Holešov	Housacar	7:30	7:32	40
940015	Vsetín	ČSAD Vs	7:40	7:36	20

Tab. 12: průzkum obsazenosti spojů ze severního směru

6.2 VÝCHODNÍ SMĚR

Měřicí místo a čas měření: zastávka Příluky, 14:00 – 15:30

Linka	Ve směru	Dopravce	Příjezd JŘ	Reálný příjezd	Vytíženost
940083	Rožnov p/Radhoštěm	ČSAD Vs	14:08	14:16	65
820002	Vsetín	Housacar	14:09	14:26	35
820010	Podkopná Lhota	Housacar	14:17	14:27	30
820105	Valašské Klobouky	ČSAD Vs	14:23	14:29	50
820002	Slušovice	Housacar	14:25	14:28	20
820445	Újezd	ČSAD Vs	14:28	14:33	15
820445	Valašské Klobouky	ČSAD Vs	14:28	14:33	40
820455	Luhačovice	ČSAD Vs	14:28	14:32	20
820711	Vizovice	ČSAD Vs	14:28	14:31	15
820002	Všemina	Housacar	14:39	14:42	15
820010	Podkopná Lhota	Housacar	14:39	14:42	10
820445	Vlachovice	ČSAD Vs	14:39	14:44	35
820741	Ostrata	ČSAD Vs	14:39	14:42	5
940005	Vsetín	ČSAD Vs	14:39	14:47	40
940083	Rožnov p/Radhoštěm	ČSAD Vs	14:42	14:48	40
820018	Hrobice	Housacar	14:42	14:44	20

820376	Slavičín	ČSAD Vs	14:52	15:02	40
820711	Raková	ČSAD Vs	14:57	15:07	5
940007	Vsetín	ČSAD Vs	14:57	15:08	35
820002	Všemina	Housacar	15:08	15:15	35
820009	Luhačovice	Housacar	15:10	15:15	25
820010	Trnava	Housacar	15:12	15:13	20
820105	Valašské Klobouky	ČSAD Vs	15:14	15:20	40
820711	Vizovice	ČSAD Vs	15:24	15:31	20
940007	Vsetín	ČSAD Vs	15:25	15:32	25

Tab. 13: průzkum obsazenosti spojů z východního směru

6.3 JIŽNÍ SMĚR

Měřicí místo a čas měření: příjezd na náměstí Práce, 7:00 – 8:00

Linka	Ze směru	Dopravce	Příjezd JŘ	Reálný příjezd	Vytíženost
800521	Uherské Hradiště	ČSAD UH	7:00	6:58	35
820011	Luhačovice	Housacar	7:03	7:04	35
800711	Uherský Brod	ČSAD UH	7:08	7:03	35
800531	Uherské Hradiště	ČSAD UH	7:13	7:16	40
820891	Březnice	ČSAD Vs	7:13	7:16	20
820022	Zlín, Chlum	Housacar	7:16	7:15	5
800521	Uherské Hradiště	ČSAD UH	7:17	7:17	50
820435	Podhradí	ČSAD Vs	7:18	7:18	35
820641	Halenkovice	ČSAD Vs	7:24	7:35	40
800711	Uherský Brod	ČSAD UH	7:28	7:28	35
820022	Lehotice	Housacar	7:28	7:28	25
820022	Mysločovice	Housacar	7:28	7:31	10
820781	Zlín, aut. nádr.	ČSAD Vs	7:29	7:24	20
800531	Uherské Hradiště	ČSAD UH	7:37	7:37	25
820030	Napajedla	Housacar	7:40	7:36	5
800721	Uherský Brod	ČSAD UH	7:40	7:38	35
820781	Zlín, Malenovice	ČSAD Vs	7:42	7:40	5
770051	Kroměříž	Krodos	7:43	7:42	20
800521	Uherské Hradiště	ČSAD UH	7:45	7:45	25 + 25
820601	Napajedla	ČSAD Vs	7:49	7:59	5
820022	Mysločovice	Housacar	7:58	8:03	10

Tab. 14: průzkum obsazenosti spojů z jižního směru

6.4 ZÁPADNÍ SMĚR

Měřicí místo a čas měření: zastávka Malenovice, křižovatka, 14:00 – 15:30

Linka	Ve směru	Dopravce	Příjezd JŘ	Reálný příjezd	Vytiženost
820601	Napajedla	ČSAD Vs	14:14	14:12	25
820030	Oldřichovice	Housacar	14:28	14:28	10
800511	Uherské Hradiště	ČSAD UH	14:29	14:30	20
820022	Míšovice	Housacar	14:29	14:35	35
820022	Hostišovná	Housacar	14:29	14:33	25
820631	Žlutava	ČSAD Vs	14:31	14:38	20
820641	Halenkovice	ČSAD Vs	14:31	14:38	40
820671	Bařice-Velké Těšany	ČSAD Vs	14:33	14:34	10
800531	Uherské Hradiště	ČSAD UH	14:35	14:35	15
820022	Lechotice	Housacar	14:35	14:40	20
770050	Kroměříž	Krodos	14:38	14:39	25
820781	Zlín, aut. nádr.	ČSAD Vs	14:50	N/A	N/A
820030	Napajedla	Housacar	15:01	15:05	20
820231	Brno	ČSAD Vs	15:12	15:20	25
820022	Lechotice	Housacar	15:19	15:21	10

Tab. 15: průzkum obsazenosti spojů ze západního směru

6.5 ZÁKLADNÍ VYHODNOCENÍ NAMĚŘENÝCH DAT

Rozsah měření byl určen jako doba, kdy jsou spoje příměstských autobusů nejvytíženější. Z toho lze konstatovat, že obsazenost jednotlivých spojů tomuto faktu odpovídá. Kromě spoje linky 940083 do Rožnova pod Radhoštěm ve 14:08 nebyl zjištěn žádný přetížený autobus, spoj linky 800521 z Uherského Hradiště s příjezdem do Zlína v 7:45 byl zajištěn dvěma autobusy. Jedná se o spoj, kterým do Zlína přijíždí velké množství zejména středoškoláků.

Citelným problémem může ale být nepravidelnost provozu. V průzkumu se objevily jak zpožděné, tak i předjeté spoje, a to až o 5 minut. U spojů jedoucích do centra města se nemusí jednat o zásadní problém, ale ve chvíli, kdy jsou využity i pro přepravu místní frekvence, je potřeba jízdní řády dodržovat. Zpoždění spojů jedoucích z centra jsou pak zřejmě dána zejména vysokým obratem, nejspíše v kombinaci s pozdním přistavením autobusu k odbavení na autobusovém nádraží. Tento závěr lze vyvodit z faktu, že spoje jiných linek, jedoucí ze stejného autobusového nádraží po stejné trase, mají zpoždění výrazně nižší nebo žádné.

6.6 KONKRÉTNÍ POZNATKY K ŘEŠENÍ

Problematický spoj: dvojice spojů linky 820861, severní oblast, 7:08

Popis: krátce za sebou jedou dva spoje téže linky, jen z jiné zastávky. Cestující z obou autobusů by se však bez problému vešli do jednoho

Návrh řešení: tento problém již nadále není třeba řešit, neboť spoje jsou v současném jízdním řádu sjednoceny do jednoho

Problematický spoj: spoje linek 770370 a 820811, severní oblast, 7:14

Popis: dva spoje jiných dopravců jedou krátce za sebou mezi stejným zdrojovým a cílovým městem (Holešov – Zlín). Vedení spojů se liší jen mezi Holešovem a Fryštákem

Návrh řešení: města Fryšták a Holešov jsou z hlediska počtu obyvatel zdaleka největší zdroje na trase, a proto lze očekávat, že cestující z nich budou tvořit většinový podíl v obou vozidlech. Z tohoto hlediska by byla vhodná lepší časová koordinace mezi oběma spoji, ačkoliv spolu zcela nesdílejí trasu

Problematický spoj: dvojice spojů linky 820881, severní oblast, 7:21

Popis: účelem dvojice spojů, které spolu sdílejí naprostou většinu trasy, je zjevně návoz dětí do školy ve Zlíně-Štípě

Návrh řešení: údaje od Českého statistického úřadu udávají, že všichni žáci a studenti dojíždějí do školy do Zlína (nejspíš převážně ZŠ Štípa) a denní dojíždka se týká přibližně 70 žáků. Zda lze oba spoje sjednotit by tak bylo potřeba ověřit měřením přímo v nejzatíženějším úseku, souběžná jízda obou autobusů až do centra Zlína je ale na základě výsledků měření zbytečná. Návrh linkového vedení (viz další kapitoly) počítá s obsluhou těchto obcí prodlouženými linkami městské dopravy a tento ranní spoj by byl obslužen kloubovým autobusem, který by kapacitním nárokům na sjednocený spoj měl vyhovět

Problematický spoj: spoje linek 940083 a 820002, východní oblast, 14:08

Popis: souběh dvou spojů různých dopravců ze Zlína až do Vsetína v délce přibližně 35 km, jeden ze spojů pokračuje dále do Rožnova pod Radhoštěm. Odjezd z jiného stání na autobusovém nádraží ve Zlíně ale vede k výrazné nerovnoměrnosti rozložení cestujících

Návrh řešení: tento problém lze řešit pomocí popsaných metod dopravně-provozních opatření. Bylo by vhodné, aby tyto spoje odjížděly ze sousedních hran a náhodně přichodící cestující do Vsetína si tak mohli vybrat spoj linky 820002, který v tuto chvíli funguje více méně jako posilový. Bohužel, v jízdním řádu pro rok 2015 došlo k řešení situace tím způsobem, že spoj linky 820002 byl posunut (zpožděn) o 10 minut. To pravděpodobně znamená, že spoj do Rožnova pobere také vsetínské cestující a nadále narůstá rozdíl v obsazenosti obou spojů

Problematický spoj: spoje linky 820445, východní oblast, 14:28 – 14:39

Popis: ve velmi krátkém rozmezí jedou tři spoje téže linky, které spolu sdílí velkou část trasy, nejdelší z nich, který pokračuje až do Valašských Klobouků, je částečně veden expresně

Návrh řešení: bylo by vhodné uvažovat o lepším časovém rozložení spojů, případně určitých úpravách trasy, jelikož každý ze spojů končí v jiné zastávce. Zajištění vybraných spojů kloubovým autobusem by také pomohlo k optimalizaci stavu

Problematický spoj: spoj linky 820455, východní oblast, 14:28

Popis: zcela ve stejnou chvíli, jako výše popisované spoje, jede ještě spoj linky 820455 do Luhačovic. Ten sdílí s linkou 820445 trasu mezi Zlínem a Dolní Lhotou, což představuje úsek o délce cca 22 km

Návrh řešení: zbytečný souběh je vhodno odstranit lepší časovou koordinací. Neefektivitu současného stavu naznačuje i fakt, že autobus do Luhačovic byl zaznamenán jako obsazený pouze přibližně 20 cestujícími

Problematický spoj: nevytížené spoje linek 820711 a 820741, východní oblast

Popis: jak již bylo popsáno v přehledu, linka 820711 v sobě zahrnuje více různých variant spojů. V měřeném období jely tři tyto spoje, dva do Vizovic, jeden jen do Zádveřic – smyslem tohoto spoje je obsluha místní části Raková, která se nachází od samotných Zádveřic relativně daleko. Spoj linky 820741 je veden do Ostraty a vytížen byl neslavně

Návrh řešení: první jmenované spoje vedou souběžně s vlakem až do Vizovic a nabízí se tak otázka, zda musí skutečně existovat a obsluhu Lázeňské ulice ve Vizovicích nelze řešit jinak. Podobná otázka se pak nabízí i pro spoj do Rakové. Tento spoj nelze z hlediska potřeby zrušit, lze jej ale zredukovat, aby na něj bylo možné přestoupit v Zádveřicích z vlaku. Obsluha tohoto spoje nízkokapacitním autobusem by pak zlepšila jeho rentabilitu. Celkový návrh na úpravy linky 820711 jsou popsány v další kapitole. Obsluhu obce Ostrata dle návrhu přejmou linky městské dopravy, což zajistí lepší využití spoje v průběhu trasy

Problematický spoj: spoje z Uherského Hradiště a Uherského Brodu, jižní oblast

Popis: v ranní špičce jezdí do Zlína z těchto dvou měst celá řada spojů, které mají různé časové polohy

Návrh řešení: lepší rozložení spojů na časové ose, nasazení kapacitnějšího vozidla místo posilových autobusů

Problematický spoj: spoje ze západní oblasti v centru Zlína

Popis: v rámci měření spojů z jižní oblasti došlo také k naměření spojů jedoucích ze západu, zpravidla již nepřilíš vytížených

Návrh řešení: integrace těchto spojů a možnost využití jako MHD zlepší jejich vytížení a rozložení cestujících do jednotlivých vozů

Problematický spoj: spoj linky 820671 do Bařic, západní oblast, 14:33, zajištěn nízkokapacitním vozidlem

Popis: obec Bařice spadáje již ke Kroměříži a spoj byl dle poznámky zajištěn nízkokapacitním vozidlem a obsazený nízkým počtem cestujících

Návrh řešení: zrušit nesmyslný souběh s MHD a železnicí, spoj ukončit již v Otrokovicích. Integrace spoje kvůli nízké kapacitě není vhodná

7. NÁVRH NOVÉHO IDS – PRVNÍ FÁZE

Návrh je proveden jako systém páteřních linek v kombinaci s přestupními body. Tím dojde ke zjednodušení linkového vedení a k úspoře vynakládaných finančních prostředků. Samotný návrh je rozdělen do dvou částí – v první dochází k optimalizaci zejména autobusové dopravy, druhá část již zahrnuje také výraznější zapojení vlaků. Jedná se tak o určité stupně zavádění, kdy dochází k postupné integraci.

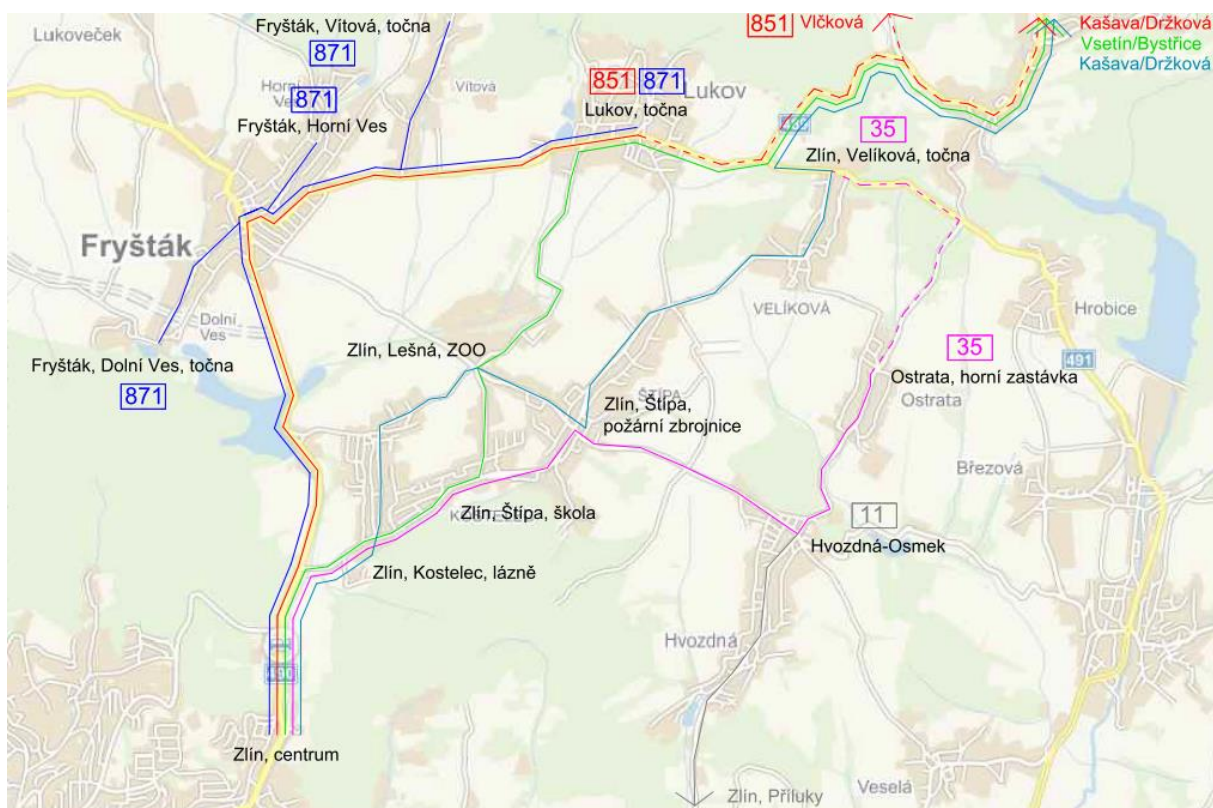
7.1 SEVERNÍ OBLAST

Nejvýznamnější relace v severním směru je mezi Zlínem, Fryštákem a Holešovem. Úsek z Fryštáku do Holešova je možné projet přes obce Horní Lapač a Martinice, nebo přes Lukoveček a Přílepy. Obě ramena mají přibližně srovnatelný provoz, který zůstává i v rámci návrhu zachován. Ve Fryštáku se dále odpojují linky směrem na Lukov a Držkovou, případně až do Bystřice pod Hostýnem nebo Vsetína.

Z těchto obcí je největší Lukov. Z hlediska dojížděky z Lukova je nejvýznamnější samozřejmě Zlín a dále Fryšták, další směry jsou zanedbatelné. Obce Kašava a Držková spádují zejména ke Zlínu, dojíždí sem desítky žáků a studentů. Pro zajištění tohoto spojení jsou využívány linky 851 a 861, které se od sebe liší jen vedením přes Fryšták nebo Štípu. Zde se tak nabízí využít prodloužení linky MHD číslo 36, která končí doslova několik stovek metrů přes les od Kašavy v místní části Velíková a která je provozována kloubovými autobusy. Tím by mělo dojít k lepšímu využití nabízené kapacity této linky a zachování směrové nabídky. Tato prodloužená linka by dle návrhu nahradila „štípskou“ variantu trasy číslo 861, linka 851 by byla zachována pro spojení Kašavy a Držkové s Lukovem a Fryštákem, zejména však jako hlavní linka pro spojení Lukova se Zlínem. Za Lukov pak budou pokračovat jen vybrané spoje. Tato linka obsluží závlekem také obec Vlčková stejně, jako v současném stavu. Jelikož Lukov má vlastní základní školu, podíl dětí dojíždějících do štípské školy bude spíše zanedbatelný, a proto na zajištění tohoto spojení lze využít stávající linky do Vsetína a Bystřice pod Hostýnem. Ve Štípe ani v okolí této trasy se nenacházejí žádné větší průmyslové podniky, proto ani dojížděka pracujících nebude příliš silná. Jelikož není očekávána zásadní poptávka v tomto směru, lze i nejvytíženější ranní školní spoj zajistit spojením linky 940 014 ze Vsetína, kterému byla v rámci přepravního průzkumu naměřena dostatečná kapacitní rezerva.

Dalšími obcemi v této oblasti jsou Hvozdná a Ostrata. Situace ohledně dojezdů z těchto obcí již byla popsána v předchozí kapitole. Také v tomto úseku se nabízí využití prodloužených linek MHD. Jednalo by se o linku 11 ze zastávky Lužkovice, Hvozdenká přes Hvozdnou do

Ostraty (spoje, které nepokračují dále do Lužkovic, možnost využít například spoje ukončené v nedaleké Průmyslové zóně, případně protáhnout zkrácené spoje z Příluk).



Obr. 13: detail linkového vedení v oblasti Lukova a Štípy, není vyznačena doplňková linka 34, která se nemění

V zastávce Hvozdná-Osmek vznikne přestupní uzel mezi linkami 11 a 35 podle vzoru: příjezd linky 11, příjezd linky 35 směrem do Ostraty, návrat linky 35 směrem do Štípy a Zlína, odjezd linky 11. Toto řešení nabídne častější spojení obyvatel Hvozdné i Ostraty nejen stávajícím směrem do Štípy, ale také do průmyslové zóny na Přílukách, které dosud neexistovalo. Linka 820 871 plní funkci posily v okolí Fryštáku, hlavní význam spočívá v obsluze okrajových oblastí Fryštáku. Oproti stávajícímu stavu nedochází k zásadní změně.

Dvojice linek 920 087 a 820 141 do Hranic přes Bystřici pod Hostýnem v této oblasti plní spíše doplňkovou roli a celkově nemají příliš silný provoz a není tak z hlediska integrace zásadní důvod je měnit. Stejný osud z hlediska návrhu čeká i linku 770 370 do Bystřice pod Hostýnem přes Kroměříž, linku 770 430 do Brna, linky 780 630 a 820 811 do Prostějova a linky 920 015 a 820 271 do Přerova.

Další úpravy linkového vedení v této oblasti se týkají už jen růžových linek, tedy těch, které nevyjíždějí přímo ze Zlína. Dochází ke spojení linek 770 440 a 770 540 v oblasti obce

Rusava. Nově vytvořená linka je zkrácena o úsek Hlinsko pod Hostýnem – Kroměříž, který je veden v souběhu se železnicí s tím, že ve Hlinsku pod Hostýnem vznikne přestupní vazba na tyto vlaky. Vybrané spoje „rajnochovické“ linky 770 530 jsou dle návrhu prodlouženy do zastávky Hošťálková, Pod Horou, kde vznikne přestupní vazba na linku 940 014 směrem na Zlín a Vsetín. Ostatní linky v oblasti zůstávají beze změny. Zde je nutno zřídit zastávku v nedalekém obratišti, používaném linkou do Vsetína, protože za stávající zastávkou není možné autobus bezpečně otočit. Optimalizace časů by oproti současnému stavu nebyla nutná, spoje linky 940 014 se zde totiž téměř dokonale křížují. Ostatní linky v oblasti se nemění.

Linka	Změna	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
MHD 11	prodloužení	Zlín, Antonínova – Zlín, Příluky – (Zlín, Lužkovice / Hvozdná-Osmek) ³²	vysoký
MHD 35	přesměrování	Zlín, Antonínova – Zlín, Kostelec – Zlín, Štípa – Hvozdná-Osmek – Ostrata – Zlín, Velíková ³³	střední
MHD 36	prodloužení	Zlín, Antonínova – Zlín, Kostelec – Zlín, Štípa – Zlín, Velíková – Kašava – Držková	vysoký
770370	nemění se	Zlín – Fryšták – Holešov – Bystřice pod Hostýnem	vysoký ³⁴
770420	nemění se	Bystřice pod Hostýnem – Holešov – Hulín – Kroměříž	střední ³⁵
770430	nemění se	Zlín – Fryšták – Holešov – Hulín – Kroměříž – Nezamyslice – Ivanovice na Hané – Vyškov – Rousínov – Brno	nízký
770440	přesměrování	Bystřice pod Hostýnem – Rusava – Hlinsko pod Hostýnem	vysoký
770530	prodloužení	Hošťálková, Pod Horou – Rajnochovice (obec) – Podhradní Lhota – Rajnochovice (žel. st.) – Komárno – Osíčko – Loukov – Bystřice pod Hostýnem	vysoký ³⁶
770540	zrušena	<i>nahrazena upravenou linkou 770 440</i>	
780630	nemění se	Zlín – Fryšták – Holešov – Hulín – Kroměříž – Kojetín – Bedihošť – Prostějov	nízký
820007	zrušena	<i>nahrazena ostatními linkami</i>	
820141	nemění se	Zlín – Štípa – Lukov – Kašava – Držková – Chvalčov – Bystřice pod Hostýnem – Teplice nad Bečvou – Hranice	nízký
820271	nemění se	Zlín – Fryšták – Přílepy – Holešov – Horní Moštěnice – Přerov – Olomouc	nízký
820811	nemění se	Zlín – Fryšták – Holešov – Hulín – Kroměříž – Kojetín – Bedihošť – Prostějov	střední
820821	nemění se	Zlín – Fryšták – Přílepy – Holešov	vysoký
820831	nemění se	Zlín – Mladcová – Racková – Žeranovice – Holešov	vysoký
820851	nemění se	Zlín – Fryšták – Lukov – Vlčková – Kašava – Držková	střední
820861	zrušena	<i>nahrazena linkou MHD 36</i>	
820871	nemění se	Zlín – Fryšták – Lukov	střední
820881	zrušena	<i>nahrazena linkami MHD 11 a 35</i>	
920015	nemění se	Zlín – Fryšták – Přílepy – Holešov – Horní Moštěnice – Přerov	nízký

³² Více variant trasy v oblasti Příluk, do Hvozdné jen vybrané spoje s vazbou na linku 35, viz výše

³³ V úseku Ostrata – Zlín, Velíková jen vybrané spoje

³⁴ V úseku Holešov – Bystřice pod Hostýnem jen vybrané spoje

³⁵ Z důvodu souběhu se železnicí v celém úseku navrženo snížení počtu spojů

³⁶ V úseku Hošťálková – Rajnochovice a Rajnochovice, ŽST – Bystřice pod Hostýnem jen vybrané spoje

920087	nemění se	Zlín – Lešná – Lukov – Kašava – Držková – Chvalčov – Bystřice pod Hostýnem – Teplice nad Bečvou – Hranice	nízký
940014	nemění se	Zlín – Lešná – Lukov – Kašava – Držková – Hošťálková – Ratiboř – Vsetín	vysoký

Tab. 16: návrh linkového vedení příměstských a meziměstských autobusů v severní oblasti

Z hlediska výkonů návrh přibližně odpovídá současnému stavu. Na některých linkách dochází k mírnému nárůstu počtu spojů či k prodloužení trasy, na jiných linkách se část výkonů ušetří.

Prokladové úseky

1. Holešov – Fryšták – Zlín

- střídavé vedení spojů mezi Holešovem a Fryštákem přes Horní Lapač / Lukoveček
- vzájemné proklady linek jezdících po obou ramenech
- dálkové linky, které projíždějí touto oblastí jako zastávkové, by bylo vhodné integrovat také, ale nezahrnovat do prokladového systému; cestující jsou zvyklí je využívat i na místní relace
- navrhované souhrnné intervaly z Holešova a Zlína R/S/O v min.: 10/30/10

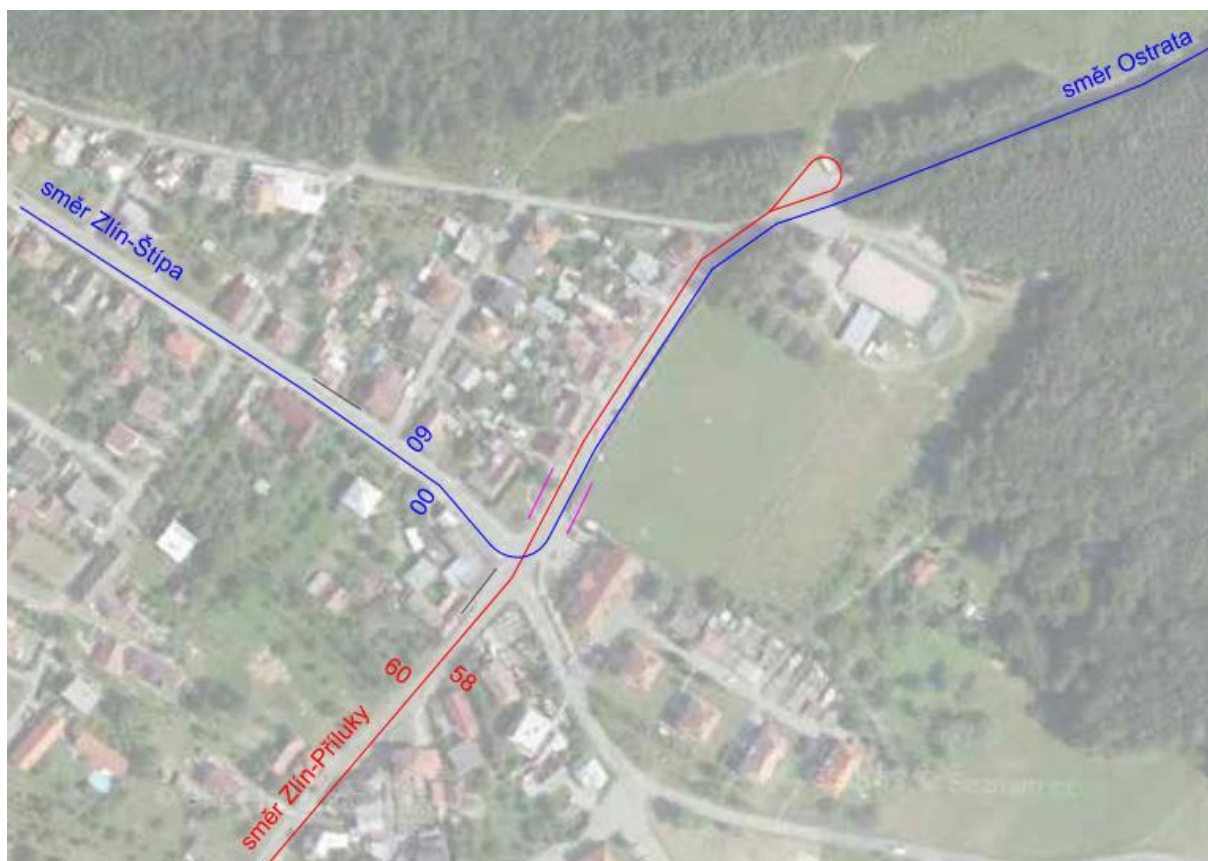
2. Držková – Kašava – Zlín

- střídavé spojení linkou MHD 36 a 940 014 přes Štípu nebo linkou 820 851 přes Lukov
- u školních spojů proklad pravděpodobně nebude možné dodržet
- navrhované souhrnné intervaly z Držkové a Zlína R/S/O v min.: 30/60/60

Nové přestupní uzly

1. Hvozdná-Osmek

- vazba mezi prodlouženými linkami MHD 11 a 35
- účel – nabídnout pravidelné spojení obyvatelům Hvozdny i Ostraty
- vzor – příjezd linky 11 od Příluk, příjezd linky 35 od Štípy, linka 35 odjíždí do Ostraty, kde se ihned otáčí a vrací se zpět (polookružní provoz), příjezd linky 35 od Ostraty, odjezd linky 11 do Zlína přes Příluky a linky 35 přes Štípu
- otáčení linky 11 ve Hvozdny – zpevněná plocha za křižovatkou ulic Osmek a Hájk



Obr. 14: schéma přestupního uzlu Hvozdná-Osmek s návrhem časové organizace pro taktový provoz v intervalu 60 minut ve špičkách. Černou jsou značeny stávající zastávky, fialovou navrhovaná nová poloha. Současné rozmístění zastávek v okolí křižovatky vyžaduje využití 4 označnicků, ve skutečnosti jsou na místě jen 2

2. Hošťálková, Pod Horou

- vazba mezi prodlouženou linkou 770 530 a linkou 940 014
- účel – nabídnout obyvatelům Podhradní Lhoty a Rajnochovic spojení do Vsetína a Zlína, které bylo dosud velmi komplikované a zdlouhavé
- zkrácení cesty do Zlína asi o 15 minut, do Vsetína až o 30 minut, snížení počtu přestupů v obou případech
- provoz linky 770 530 mezi Rajnochovicemi a Hošťálkovou nepravidelný, podle možnosti návazností
- relativně dlouhá přestupní vzdálenost mezi stávajícími zastávkami linky 940 015 a plánovanou zastávkou linky 770 530 v obratišti, nácestné zastávky by bylo vhodné posunout blíže k obratišti

7.2 VÝCHODNÍ OBLAST

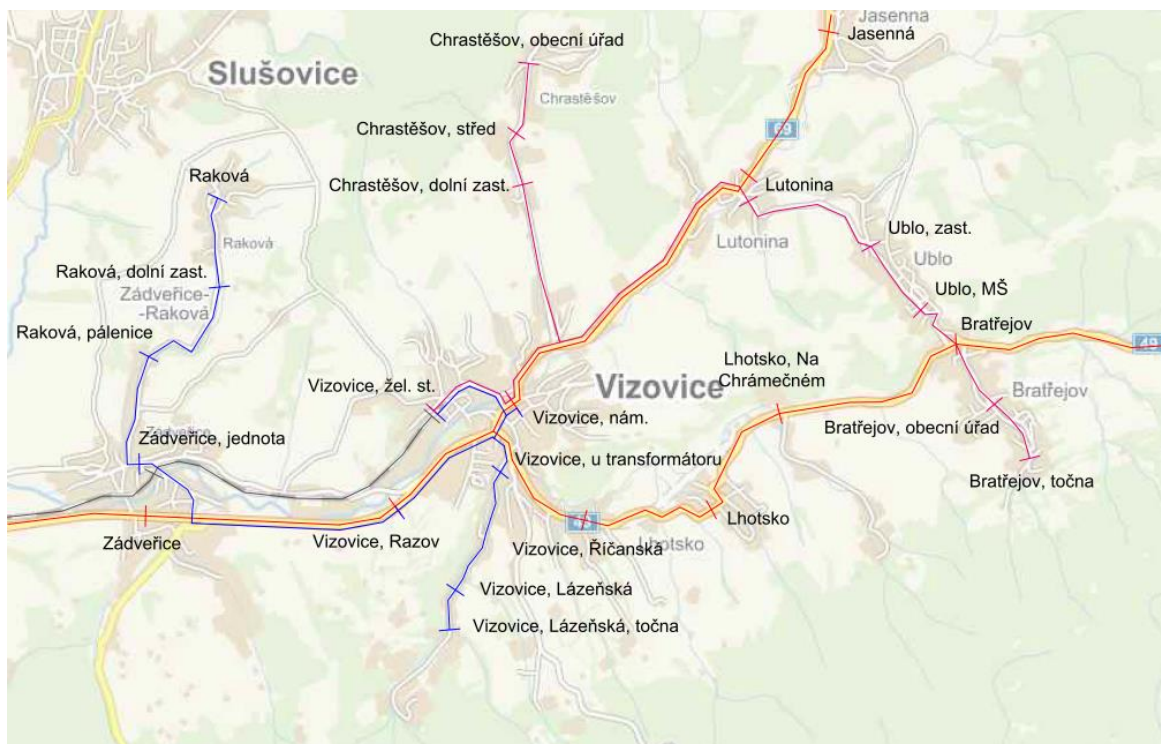
Ve východní oblasti je celá řada větších sídel, která byla již popsána v dřívějších kapitolách práce. Zásadním problémem z hlediska integrace je zde dlouhý souběh se železnicí. Odstranění tohoto souběhu do Vizovic ale vyžaduje výstavbu nového terminálu, se kterou počítá až druhá fáze integrace, popsaná v následující kapitole. První fáze tedy spíše koriguje chaotické linkové vedení, způsobené zejména provozem různých dopravců na velmi podobných nebo shodných trasách. Dále jsou navrženy proklady v určitých úsecích, kde nyní dochází ke zbytečnému sjíždění autobusů do kolon.

Linkové vedení autobusové dopravy je z hlediska první fáze IDS v zásadě použitelné, jen nepřehledné. V rámci této oblasti nebude docházet k zásadnějším změnám dopravních proudů, v následujících odstavcích jsou tak uvedené jen zásadní změny:

Výraznou změnou prochází linka 820 711. U této linky nelze jednoznačně určit základní trasu, neboť se jedná o složeninu různých doplňkových tras v okolí Vizovic. Návrh předpokládá, že nejvhodnější z hlediska přehlednosti je rozdělit tuto trasu na 2 a nasadit na ně minibus, který zde z hlediska kapacity zcela dostačuje. Nové varianty dostávají pracovní označení 711 a 712, žádná z nich už ale oproti původní nedojede do Zlína v žádné variantě spoje. Tato změna vychází jak z logiky plánování, tak i z přepravního průzkumu, ze kterého vyplynula neefektivnost provozu původní linky. Varianta 711 začne v Rakové, obslouží zastávku Jednota nedaleko železniční zastávky, a bude pokračovat směrem na Vizovice. Zde nejdříve závlekem projede Lázeňskou ulici, poté obslouží Masarykovo náměstí a nakonec dorazí k nádraží, jelikož pro provoz minibusů je zde prostoru dost i bez přestavby. Návaznost je plánována od Rakové na vlak do Zlína v Zádveřicích a ve Vizovicích na přijíždějící vlak. Obdobná situace je u druhé varianty – 712. Její trasa začne u vizovického nádraží, povede přes náměstí směrem na Lutoninu. Vybrané spoje závlekem obslouží místní část Chrastěšov. Trasa linky v Lutonině odbočí do obce Ublo a pokračuje do Bratřejova, kde je ukončena na místní točně a nahrazuje v tomto místě linku 940 005.

Ke změně dochází také v obci Seninka. Tu podle návrhu nebude obsluhovat spoj ze Zlína do Vsetína, ale linka 940 032 z Lačnova do Vsetína.

U dalších linek k zásadním změnám trasy nedochází a změny jsou tak spíše organizačního rázu a jsou popsány pod tabulkou s novými trasami linek.



Obr. 15: organizace linkového vedení v okolí Vizovic. Červeně jsou značené tranzitní linky ze Zlína dál na Vsetín nebo Valašské Klobouky, modře linka 711, vínově linka 712

Linka	Změna	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
820001	zrušena	<i>nahrazena ostatními linkami</i>	
820002	nezměněna	Zlín – Želechovice – Slušovice – Všemina – Liptál – Vsetín	vysoký
820009	zrušena	<i>nahrazena linkou 820 455</i>	
820010	nezměněna	Zlín – Želechovice – Slušovice – (Hrobice) – Trnava – Podkopná Lhota	vysoký
820018	nezměněna	Zlín – Želechovice – Slušovice – Hrobice	střední
820105	nezměněna	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Vizovice – Bratřejov – Lidečko – Horní Lideč – Valašské Klobouky	střední
820325	přesměrování	Dolní Lhota – Sehradice – Slopné – Loučka – Haluzice – Vlachovice – Slavičín	střední ³⁷
820351	nezměněna	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Dolní Lhota – Sehradice – Slopné – Loučka – Lipová – Slavičín	střední
820376	nezměněna	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Dolní Lhota – Petrůvka – Slavičín – Štítná nad Vláří-Popov – Brumov-Bylnice – Valašské Klobouky	střední ³⁸
820445	nezměněna	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Dolní Lhota – Sehradice – Slopné – Loučka – Újezd – Drnovice / Vlachova Lhota – Valašské Klobouky	vysoký
820455	nezměněna	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Dolní Lhota – Pozlovice – Luhačovice	vysoký
820465	přesměrování	Luhačovice – Pozlovice – Dolní Lhota – Sehradice – Slopné – Loučka – Újezd – Vlachovice – Valašské Klobouky	střední ³⁷

³⁷ Linky 325 a 465 jsou ve vzájemném prokladu ve společném úseku

³⁸ V úseku Slavičín – Brumov-Bylnice – Valašské Klobouky omezený počet spojů

820555	nezměněna	Brumov-Bylnice – Valašské Klobouky – Horní Lideč – Lačnov	střední ³⁹
820711	přesměrování	Raková – Zádveřice – Vizovice	střední
820712	nová linka	Vizovice – Chrastěšov – Lutonina – Ublo – Bratřejov	střední ⁴⁰
820741	zrušena	<i>nahrazena ostatními linkami</i>	
820755	nezměněna	Zlín – Želechovice – Provodov – Ludkovice	střední
940005	nezměněna	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Vizovice – Bratřejov – Valašská Polanka – Ústí – Vsetín	vysoká
940006	zrušena	<i>nahrazena ostatními linkami</i>	
940007	zrušena	<i>nahrazena linkou 940 083</i>	
940009	zrušena	<i>nahrazena ostatními linkami</i>	
940029	nezměněna	Vsetín – Jablůnka – Bystřička – Oznice / Mikulůvka	vysoký ⁴¹
940032	nezměněna	Vsetín – Ústí – Valašská Polanka – Lidečko – Horní Lideč – Lačnov	střední ⁴²
940083	nezměněna	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Vizovice – Lutonina – Liptál – Vsetín – Jablůnka – Bystřička – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm	vysoký ⁴³
940042	nezměněna	Valašské Meziříčí – Branky – Police – (Loučka – Podolí – Lázy) / (Kunovice – Všechnovice) / (Kunovice – Kelč)	vysoký ⁴⁴
940054	nezměněna	Valašské Meziříčí – Jarcová – Bystřička – Oznice / Mikulůvka	střední ⁴¹

Tab. 17: návrh linkového vedení příměstských a meziměstských autobusů ve východní oblasti

V oblasti dochází k mírnému nárůstu výkonů, který by měl vést ke zvýšení počtu cestujících.

Prokladové úseky

1. Dolní Lhota – Loučka

- střídání linek 820 325 a 820 465, proklad s linkou 820 445, nárazově i 820 351
- navrhované intervaly R/S/O v min.: 30(20)/60/30(20)

2. Dolní Lhota – Slavičín

- střídavý provoz linek 820 376 a 820 351 přes Petrůvku nebo Lipovou
- navrhované souhrnné intervaly R/S/O v min.: 60/180/60

3. Vizovice – Vsetín

- střídavý provoz linek 940 005 a 940 083 přes Lutoninu nebo Bratřejov
- navrhované souhrnné intervaly R/S/O v min.: 15/30/15

³⁹ V úseku Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice jen vybrané spoje

⁴⁰ Do obce Chrastěšov zajíždějí jen vybrané spoje

⁴¹ Linky 029 a 054 obsluhují střídavě dvě ramena slepé komunikace, na nichž jsou obce Mikulůvka a Osnice, vybrané spoje obsluhují obě ramena. Základní varianta spojů končí u nádraží v Bystřičce, část pokračuje do Vsetína/Valašského Meziříčí

⁴² V úseku Horní Lideč – Vsetín jen vybrané spoje

⁴³ V úseku Vsetín – Rožnov pod Radhoštěm jen vybrané spoje

⁴⁴ Linka má tři varianty trasy v koncovém úseku, do nichž je provoz rozložen přibližně rovnoměrně

S prokladovými úseky souvisí i návrh cyklu, podle kterého by mohly odjíždět autobusy ze Zlína směrem na Želechovice a dále ve špičkách pracovních dní:

Odjezd	Linka	Směr	Přes
XX:00	820445	Valašské Klobouky	Dolní Lhota
XX:00	940005	Vsetín	Bratřejov
XX:10	940083	Rožnov pod Radhoštěm	Lutonina, Vsetín
XX:10	820018	Hrobice	Slušovice
XX:20	820455	Luhačovice	Dolní Lhota >> 820325 směr Slavičín
XX:30	820002	Vsetín	Slušovice
XX:40	820083	Rožnov pod Radhoštěm	Lutonina, Vsetín
XX:40	820351 / 820376	Slavičín – (Brumov-Bylnice – Valašské Klobouky)	Dolní Lhota, Lipová Dolní Lhota, Petruvka
XX:40	820105	Valašské Klobouky	Bratřejov
XX:50	820010	Podkopná Lhota	Slušovice

Tab. 18: návrh odjezdových časů v odpolední špičkové hodině z AN ve Zlíně

Takto navržená tabulka se snaží co nejlépe vytvořit proklady na různých souběhových úsecích, případně vytvořit umělou nerovnoměrnost v případě nutnosti lepšího rozložení poptávky. Cíle tohoto systému:

- 4 spoje za hodinu do Vsetína, dlouhé spoje do Valašských Klobouků jedou dříve po krátkých, aby se rovnoměrněji rozložila poptávka
- pravidelný 20 minutový interval do Slušovic
- možnost dostat se dvakrát za hodinu do Slavičina, jednou z toho přímým spojem

Nové přestupní uzly

1. Dolní Lhota

- vazba mezi luhačovickou linkou 820 455 a mimoměstskou 820 325
- vede ke zjednodušení linkového vedení a možnosti se dostat častěji do více destinací, i když s přestupem

2. Vizovice, žel. st. a Zádveřice, jednota

- přestupní vazba na vlaky od/do Zlína pro linky 720 711 a 720 712

7.3 JIŽNÍ OBLAST

V jižní oblasti si pozornost zasluhují tři hlavní ramena a několik méně významných vedlejších. Hlavní ramena spojují Zlín s Uherským Hradištěm, Uherským Brodem a Luhačovicemi.

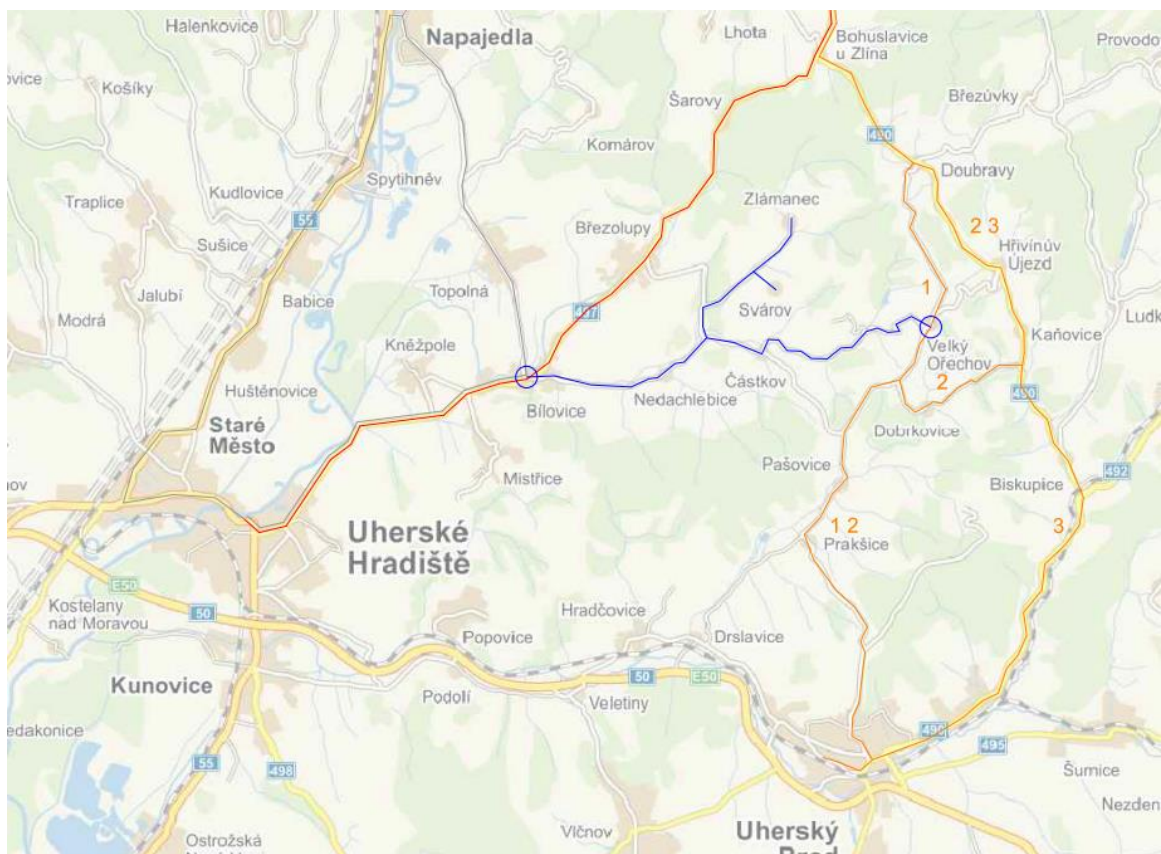
Jako první je řešena uherskohradištská větev. Pro budoucí návrh je vhodné uvědomit si, že cesta přímým autobusem z Uherského Hradiště do Zlína je při vhodné kombinaci spojení pomalejší než cesta vlakem, která ale v současnosti vyžaduje dva přestupy. Základní variantou navrhované trasy je současná linka 800 521, která spojuje města nejkratší cestou přes Bílovice, Březolupy, Bohuslavice a Březnice. Tato trasa bude doplněna alternativou přes Napajedla, a to střídavě přes Spytihněv nebo Topolnou, přičemž tato situace je velmi podobná současnému stavu. Tyto dvě linky z hlediska rozdělení spadají do západní oblasti, jelikož jsou vedeny přes Otrokovice.

Obsluha uherskobrodské větve vychází ze současných linek 800 711 a 800 721. Ty mají společnou trasu s linkami ze Zlína do Uherského Hradiště, za obcí Bohuslavice se však odpojují směrem na obec Doubravy. Z důvodu organizace a nově vznikajících návazností popsaných dále dochází k rozdělení na tři varianty trasy, které budou ve špičkách střídavě projížděny tak, že každá z variant bude obsloužena každou hodinu. Varianty jsou následující:

1. Zlín ... Doubravy – Velký Ořechov – Pašovice – Prakšice – Uherský Brod
2. Zlín ... Doubravy – Hřivínův Újezd – Kaňovice – Dobrkovice – Pašovice – Prakšice – Uherský Brod
3. Zlín ... Doubravy – Hřivínův Újezd – Kaňovice – Biskupice – Polichno – Uherský Brod

Drobná úprava vznikne u obsluhy obcí Kněžpole a Mistřice, které bude nyní obsluhovat linka 800 511 (varianta alternativní trasy přes Napajedla). Zjednodušením a reorganizací projde také obsluha oblasti mezi silnicí II/497 a II/490, což jsou hlavní příjezdy do Uherského Hradiště a Brodu od Zlína. V obcích Bílovice a Velký Ořechov vzniknou nové přestupní uzly.

Poslední upravovaná část je oblast Luhačovic. Z linek 720 765 a 720 775 se stane jedna, obsluha Provodova zůstane na linku 720 755. V Ludkovicích ale vznikne přestupní bod, takže cestující o své spojení nepřijdou. Chaotická a přelinkovaná obsluha Luhačovic se zjednoduší, rozsah a nabídka ale zůstane zachována.



Obr. 16: organizace linkového vedení v oblasti mezi Uherským Hradištěm a Brodem. Červeně je značena hlavní linka z Hradiště do Zlína, šedě její doplňkové alternativy. Oranžově jsou značeny a očíslovány varianty spojení do Uherského Brodu. Modře je značená upravená a zkrácená linka 800 090 / 091. Kroužky jsou značené přestupní body

Linka	Změna	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
800090	přesměrování	Bílovice – (Částkov – Velký Ořečov) / Zlámanec	vysoký
800521	nezměněna	Zlín – Bohuslavice – Březolupy – Bílovice – Uherské Hradiště	vysoký
800631	zrušena	<i>nahrazena ostatními linkami</i>	
800711	nezměněna	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Dobrkovice – Uherský Brod	střední
800721	nezměněna	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Biskupice – Uherský Brod	střední
820731	nová linka	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Velký Ořečov – Uherský Brod	střední
800811	zrušena	<i>nahrazena linkou 820425</i>	
820011	zrušena	<i>nahrazena linkou 820415</i>	
820405	zrušena	<i>nahrazena ostatními linkami</i>	
820415	nezměněna	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Biskupice – Luhačovice – Pozlovice – Slavičín – Vlachovice – Valašské Klobouky	střední ⁴⁵
820425	nezměněna	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Biskupice – Luhačovice – Bojkovice	střední

⁴⁵ V úseku Luhačovice – Valašské Klobouky omezený počet spojů

820435	nezměněna	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Biskupice – Luhačovice – Pozlovice – Řetechov	vysoký ⁴⁶
820765	zrušena	<i>nahrazena ostatními linkami</i>	
820775	nezměněna	Zlín – Kudlov – Březůvky – Biskupice – Luhačovice	vysoký
820891	zkrácena	Zlín – Březnice	střední

Tab. 19: návrh linkového vedení příměstských a meziměstských autobusů v jižní oblasti

Mírný nárůst výkonů návrh předpokládá na páteřních trasách do Uherského Hradiště a Brodu.

Prokladové úseky

1. Zlín – Luhačovice

- existují tři základní cesty, kterými se dá do Luhačovic dojet, jedna z nich byla popsána v rámci linek východní oblasti – návrh předpokládá jejich rovnoměrně využití
- kromě cesty přes Dolní Lhotu se nyní přidává trasa přes Bohuslavice, Doubravy a Biskupice (podobně jako na Uherský Brod) a také varianta přes Březůvky a Ludkovice
- navrhované souhrnné intervaly R/S/O v min.: 20/30-60/20

2. Zlín – Uherský Brod

- střídavý provoz po třech variantách trasy, viz obrázek výše
- navrhované souhrnné intervaly R/S/O v min.: 20/30/20

3. Uherské Hradiště – Napajedla – Otrokovice (– Zlín)

- posilové alternativní trasy ve špičkách, varianty vedení přes Spytihněv nebo Topolnou – střídavý provoz
- ve špičkách až do Zlína, jinak ukončeny v Otrokovicích
- navrhované souhrnné intervaly R/S/O v min.: 30/60/30

Nové přestupní uzly

1. Bílovice

- vazba mezi linkou Zlín – Uherské Hradiště a napaječem 800 090
- návaznost na Zlín i Uherské Hradiště – spoje se zde budou křížovat
- linka 800 090 střídavě projede větev do Zlámance a do Velkého Ořechova, kde je druhý přestupní uzel, souhrnný interval linky 800 090 R/S/O v min.: 30/120/60

⁴⁶ Naprostá většina spojů jen v úseku Zlín – Luhačovice

2. Velký Ořechov

- stejný vzor jako Bílovice, pouze ve dvojnásobném intervalu (střídavý provoz ve větvích)
- vazba na spoje do Uherského Brodu i Zlína
- v součtu těchto uzlů vzniká možnost častého spojení zejména na Zlín

3. Ludkovice

- vazba mezi linkami 820 755 a 820 755
- křižování protijedoucích spojů Zlín – Luhačovice, návaznost směrem Provodov

7.4 ZÁPADNÍ OBLAST

V rámci západní oblasti dochází zejména k drobným úpravám linkového vedení a redukcím linek, případně jejich zkrácením. Důležitým cílem je ale zejména integrace spojů na území Zlína a Otrokovic.

Obsluhu oblasti kolem Mysločovic, ale také Karlovic a Lhoty návrh nemění. Důležitým krokem je pouze zmíněná integrace jízdného, jelikož linky jsou vedeny v souběžích se železnicí i MHD až do Malenovic.

Ostatní oblasti, zejména západně od Otrokovic, se příliš nemění. Nejlépe jsou navrhované změny vidět z tabulky linkového vedení a také z příloženého schématu.

Linka	Změna	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
770050	nezměněna	Zlín – Otrokovice – Tlumačov – Kvasice – Střížovice – Kroměříž	střední
770051	nezměněna	Zlín – Otrokovice – Bělov – Kvasice – Střížovice – Kroměříž	střední
770400	změna trasy	Otrokovice – Tlumačov – Holešov	střední
800511	nezměněna	Zlín – Otrokovice – Napajedla – Bílovice – Uherské Hradiště	střední
800531	nezměněna	Zlín – Otrokovice – Napajedla – Spytihněv – Staré Město – Uherské Hradiště	střední
800611	zkrácena	Otrokovice – Napajedla – Spytihněv – Traplice – Jankovice	nízký
820022	nezměněna	Zlín – Tečovice – Mysločovice – Lehotice / (Míškovice – Holešov)	vysoký
820030	zrušena	<i>nahrazena ostatními linkami</i>	
820031	změna trasy	Otrokovice – Tečovice – Sazovice – Machová – Mysločovice – Hostišov	střední
820601	zkrácena	Otrokovice – Napajedla – Pohořelice – Komárov	střední
820611	nezměněna	Otrokovice – Napajedla – Otrokovice	vysoký
820631	zkrácena	Otrokovice – Napajedla – Žlutava	střední
820641	nezměněna	Zlín – Otrokovice – Napajedla – Spytihněv – Halenkovice	vysoký
820651	zrušena	<i>nahrazena linkou 770 050</i>	nízký

820671	zkrácena	Otrokovice – Tlumačov – Kvasice – Nová Dědina – Vrbka – Bařice-Velké Těšany	střední
820781	nezměněna	Zlín – Malenovice – Lhota – Malenovice – Zlín	vysoký

Tab. 19: návrh linkového vedení příměstských a meziměstských autobusů v západní oblasti

Zkrácení vybraných linek k otrokovickému terminálu umožní v rámci západní oblasti ušetřit část výkonů. Ty lze následně využít například na páteřní trase do Kroměříže.

Prokladové úseky

1. Otrokovice – Kroměříž

- střídavý provoz linek 770 050 přes Tlumačov / Bělov
- navrhované souhrnné intervaly R/S/O v min.: 30/60/60

Nové přestupní uzly

1. Otrokovice

- nejedná se o zcela nový přestupní bod, nově se ale bude týkat více linek
- vybrané linky byly po pečlivém zvážení zkráceny k místnímu nádraží
- jako náhrada za zkrácené úseky do Zlína bude vždy na postižené linky navazovat vlak, stejně tak opačně

Návrh celého systému počítá s jednotným jízdným, jehož tarif ale není v rámci této práce řešen. Již první fáze integrace počítá s možností využívání jízdnic dokladů IDS na tratích a úsecích, které jsou vyznačené ve schématu. Vhodné by bylo také uznávání a vydávání jízdnic dokladů IDS v autobusech na linkách, které nejsou výslovně řešeny v rámci tohoto návrhu – jedná se o několik dálkových linek, které jedou v části trasy jako zastávkové, a také příměstské linky například v okolí Vsetína. Tento návrh se také nezabývá přidělováním dopravců k upraveným linkám. Základním druhem vypravovaných vozidel je příměstský dvoudveřový autobus, nejlépe v alespoň částečně nízkopodlažním provedení. S provozem kloubových autobusů návrh po zvážení nepočítá. Na upravovaných linkách MHD se bude jednat nadále o městské autobusy DSZO. U linek 720 711, 720 712 a několika linek v okolí Otrokovic se počítá s nasazením nízkokapacitních vozidel.

8. NÁVRH NOVÉHO IDS – DRUHÁ FÁZE

Druhá verze návrhu nového IDS již počítá s převedením velké části přepravních nároků na železnici – pochopitelně jen na relacích, kde je to možné. Tomu je třeba přizpůsobit také linkové vedení v daných oblastech. Základ linkového vedení vychází z první verze IDS. Dochází také k přeznačení linek na třímístná čísla s určitou logikou, aby byla zvýšena přehlednost systému a zvýrazněna příslušnost jednotlivých linek.

8.1 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Železniční linky se dočkají očíslování a také pravidelného taktového provozu. Navrhovaná situace je shrnuta v následující tabulce:

Linka	Základní trasa (vybrané stanice zastávky)	Takt (R/S/O)
Z1	Vizovice – Zádveřice – Želechovice – Zlín střed – Zlín-Malenovice – Otrokovice – Tlumačov – Hulín – Kroměříž (– Kojetín)	30/60/30
Z2	Zlín střed – Zlín-Malenovice – Otrokovice – Napajedla – Spytihněv – Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště (– Uherský Brod – Bojkovice – Slavičín – Bylnice – Vlárský průsmyk) ⁴⁷	30/60/30
Z12	Hodonín – ... – Staré Město u Uherského Hradiště – Spytihněv – Napajedla – Otrokovice – Tlumačov – Hulín – ... – Přerov	30/60/30 ⁴⁸
Z22	Luhačovice – Polichno – Újezdec u Luhačovic – Uherský Brod	60/120/60
Z11	(Kojetín –) Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – Loučka – Valašské Meziříčí (– Rožnov pod Radhoštěm)	60/120/60
Z3	Hranice na Moravě – ... – Valašské Meziříčí – Bystřička – Jablunka – Vsetín – Ústí – Valašská Polanka – Horní Lideč (– Střelná)	60/120/60
Z33	Horní Lideč – Valašské Klobouky – Brumov – Bylnice	60/120/60

Tab. 20: návrh linkového vedení železniční dopravy

Úseky uvedené v závorkách projíždí polovina nebo méně spojů. Linky Z1 a Z2 jsou ve společném úseky proložené do pravidelného intervalu 15/30/15 minut. Linka Z2 v nepracovní dny pokračuje do Vizovic. Úpravy autobusové dopravy jsou shrnuty v následujících tabulkách:

Linka	Původně	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
MHD 11	-	Zlín, Antonínova – Zlín, Příluky – (Zlín, Lužkovice / Hvozdná-Osmek)	vysoký
MHD 35	-	Zlín, Antonínova – Zlín, Kostelec – Zlín, Štípa – Hvozdná-Osmek – Ostrata – Zlín, Velíková ⁴⁹	střední
MHD 36	-	Zlín, Antonínova – Zlín, Kostelec – Zlín, Štípa – Zlín, Velíková – Kašava – Držková	vysoký

⁴⁷ V úseku Bylnice – Vlárský průsmyk jen vybrané spoje

⁴⁸ Včetně rychlíků, bez luhačovických spojů

⁴⁹ V úseku Ostrata – Zlín, Velíková jen vybrané spoje

110	770370	Zlín – Fryšták – Holešov – Bystřice pod Hostýnem	vysoký ⁵⁰
115	770430	Zlín – Fryšták – Holešov – Hulín – Kroměříž – Nezamyslice – Ivanovice na Hané – Vyškov – Rousínov – Brno	nízký
120	780630	Zlín – Fryšták – Holešov – Hulín – Kroměříž – Kojetín – Bedihošť – Prostějov	nízký
150	820821	Zlín – Fryšták – Přílepy – Holešov	vysoký
155	820271	Zlín – Fryšták – Přílepy – Holešov – Horní Moštěnice – Přerov – Olomouc	nízký
160	920015	Zlín – Fryšták – Přílepy – Holešov – Horní Moštěnice – Přerov	nízký
170	820141	Zlín – Štípa – Lukov – Kašava – Držková – Chvalčov – Bystřice pod Hostýnem – Teplice nad Bečvou – Hranice	střední
175	940014	Zlín – Lešná – Lukov – Kašava – Držková – Hošťálková – Ratiboř – Vsetín	vysoký
180	820851	Zlín – Fryšták – Lukov – Vlčková – Kašava – Držková	střední
185	820871	Zlín – Fryšták – Lukov	střední
190	820831	Zlín – Mladcová – Racková – Žeranovice – Holešov	vysoký
915	770420	Bystřice pod Hostýnem – Holešov – Hulín – Kroměříž	střední ⁵¹
916	770440	Bystřice pod Hostýnem – Rusava – Hlinsko pod Hostýnem	vysoký
917	770530	Hošťálková, Pod Horou – Rajnochovice (obec) – Podhradní Lhota – Rajnochovice (žel. st.) – Komárno – Osíčko – Loukov – Bystřice pod Hostýnem	vysoký ⁵²

Tab. 21: úpravy linkového vedení autobusů v severní oblasti

Linka	Původně	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
200	940083	Vizovice – Lutonina – Liptál – Vsetín – Jablunka – Bystřička – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm	vysoký ⁵³
205	940005	Vizovice – Bratřejov – Valašská Polanka – Ústí – Vsetín	vysoká
210	820002	Zlín – Želechovice – Slušovice – Všemina – Liptál – Vsetín	vysoký
215	820010	Zlín – Želechovice – Slušovice – (Hrobice) – Trnava – Podkopná Lhota	vysoký
220	820018	Zlín – Želechovice – Slušovice – Hrobice	střední
230	820105	Vizovice – Bratřejov – Lidečko – Horní Lideč – Valašské Klobouky	střední
240	820351	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Dolní Lhota – Sehradice – Slopné – Loučka – Lipová – Slavičín	střední
245	820445	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Dolní Lhota – Sehradice – Slopné – Loučka – Újezd – Drnovice / Vlachova Lhota – Valašské Klobouky	vysoký
250	820376	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Dolní Lhota – Petrůvka – Slavičín – Štítná nad Vláří-Popov – Brumov-Bylnice – Valašské Klobouky	střední ⁵⁴
255	820455	Zlín – Želechovice – Zádveřice-Raková – Dolní Lhota – Pozlovice – Luhačovice	vysoký
260	820755	Zlín – Želechovice – Provodov – Ludkovice	střední

⁵⁰ V úseku Holešov – Bystřice pod Hostýnem jen vybrané spoje

⁵¹ Z důvodu souběhu se železnicí v celém úseku navrženo snížení počtu spojů

⁵² V úseku Hošťálková – Rajnochovice a Rajnochovice, ŽST – Bystřice pod Hostýnem jen vybrané spoje

⁵³ V úseku Vsetín – Rožnov pod Radhoštěm jen vybrané spoje

⁵⁴ V úseku Slavičín – Brumov-Bylnice – Valašské Klobouky omezený počet spojů

911	820711	Raková – Zádveřice – Vizovice	střední
912	820712	Vizovice – Chrastěšov – Lutonina – Ublo – Bratřejov	střední ⁵⁵
929	940029	Vsetín – Jablůnka – Bystřička – Oznice / Mikulůvka	vysoký ⁵⁶
930	940054	Valašské Meziříčí – Jarcová – Bystřička – Oznice / Mikulůvka	střední ⁵⁶
932	940032	Vsetín – Ústí – Valašská Polanka – Lidečko – Horní Lideč – Lačnov	střední ⁵⁷
942	940042	Valašské Meziříčí – Branky – Police – (Loučka – Podolí – Lázy) / (Kunovice – Všechnovice) / (Kunovice – Kelč)	vysoký ⁵⁸
955	820325	Dolní Lhota – Sehradice – Slopné – Loučka – Haluzice – Vlachovice – Slavičín	střední ⁵⁹
956	820465	Luhačovice – Pozlovice – Dolní Lhota – Sehradice – Loučka – Újezd – Vlachovice – Valašské Klobouky	střední ⁵⁹
960	820555	Brumov-Bylnice – Valašské Klobouky – Horní Lideč – Lačnov	střední ⁶⁰

Tab. 22: úpravy linkového vedení autobusů ve východní oblasti

Linka	Původně	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
310	800521	Zlín – Bohuslavice – Březolupy – Bílovice – Uherské Hradiště	střední
320	800711	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Dobrkovice – Uherský Brod	střední
325	800721	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Biskupice – Uherský Brod	střední
330	820731	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Velký Ořechov – Uherský Brod	střední
350	800811	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Biskupice – Luhačovice – Bojkovice	nízký
355	820415	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Biskupice – Luhačovice – Pozlovice – Slavičín – Vlachovice – Valašské Klobouky	střední ⁶¹
360	820425	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Biskupice – Luhačovice – Bojkovice	nízký
365	820435	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Biskupice – Luhačovice – Pozlovice – Řetechov	vysoký ⁶²
370	820775	Zlín – Kudlov – Březůvky – Biskupice – Luhačovice	vysoký
390	820891	Zlín – Březnice	střední
990	800090	Bílovice – (Částkov – Velký Ořechov) / Zlámánek	vysoký

Tab. 23: úpravy linkového vedení autobusů v jižní oblasti

⁵⁵ Do obce Chrastěšov zajišťují jen vybrané spoje

⁵⁶ Linky 029 a 054 obsluhují střídavě dvě ramena slepé komunikace, na nichž jsou obce Mikulůvka a Osnice, vybrané spoje obsluhují obě ramena. Základní varianta spojů končí u nádraží v Bystřičce, část pokračuje do Vsetína/Valašského Meziříčí

⁵⁷ V úseku Horní Lideč – Vsetín jen vybrané spoje

⁵⁸ Linka má tři varianty trasy v koncovém úseku, do nichž je provoz rozložen přibližně rovnoměrně

⁵⁹ Linky 955 a 956 jsou ve vzájemném prokladu ve společném úseku

⁶⁰ V úseku Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice jen vybrané spoje

⁶¹ V úseku Luhačovice – Valašské Klobouky omezený počet spojů

⁶² Naprostá většina spojů jen v úseku Zlín – Luhačovice

Linka	Původně	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
400	770050	Otrokovice – Tlumačov – Kvasice – Střížovice – Kroměříž	nízký
405	770051	Otrokovice – Bělov – Kvasice – Střížovice – Kroměříž	střední
410	820671	Otrokovice – Tlumačov – Kvasice – Nová Dědina – Vrbka – Bařice-Velké Těšany	střední
430	800611	Otrokovice – Napajedla – Spytihněv – Traplice – Jankovice	nízký
440	820601	Otrokovice – Napajedla – Pohořelice – Komárov	střední
450	820631	Otrokovice – Napajedla – Žlutava	střední
455	820641	Otrokovice – Napajedla – Spytihněv – Halenkovice	vysoký
470	820022	Zlín – Tečovice – Mysločovice – Lechotice / (Míškovice – Holešov)	vysoký
490	820781	Zlín – Malenovice – Lhota – Malenovice – Zlín	vysoký
931	800511	Otrokovice – Napajedla – Bílovice – Uherské Hradiště	střední
940	770400	Otrokovice – Tlumačov – Holešov	střední
975	820031	Otrokovice – Tečovice – Sazovice – Machová – Mysločovice – Hostišová	střední

Tab. 24: úpravy linkového vedení autobusů v západní oblasti

Druhá fáze návrhu počítá s výrazným nárůstem výkonů na železnici, která má převzít velkou část cestujících na hlavních trasách do Kroměříže, Uherského Hradiště a Vizovic. To umožní zkrácení mnohých autobusových linek a snížení počtu spojů, což se týká například linky 310, která byla v první fázi návrhu páteřním spojením mezi Uherským Hradištěm a Zlínem.

9. DOPRAVNÍ TERMINÁL VE VIZOVICÍCH

Nutnou stavební úpravou pro zavedení druhé fáze IDS by byla výstavba nového dopravního terminálu u nádraží ve Vizovicích. V rámci této práce je předložen návrh, jak by bylo možné terminál realizovat, a také jeho alternativa. Oba výkresy jsou přiloženy jako samostatná příloha.

9.1 PODÉLNÁ STÁNÍ

První návrh zavádí autobusové stanoviště se zastávkami umístěnými podélně na společné hraně s nástupištěm vlaků. Výstupní zastávka je umístěna na Nádražní ulici. Autobus po vyložení cestujících pokračuje směrem k nádražní budově, kde se otočí na okružní křižovatce a zajede do terminálu. Pokud zde řidič bude nějakou dobu stát, může využít jedno z podélných stání. Odjezdová stání jsou čtyři, z toho dvě mohou odbavovat kloubové autobusy. Umístění nástupiště autobusů v zadní části vlakového nástupiště bylo zvoleno kvůli odlišné niveletě koleje proti uličnímu prostoru, který směrem k městu stoupá. Účelem tohoto umístění je snaha vyrovnat tyto odlišné nivelety následným stoupáním komunikace. Celková délka nástupiště byla zvolena tak, aby umožnila odbavování nejdelších souprav, jejichž provoz lze na této trati očekávat – jedná se o elektrické jednotky řady 471 CityElefant nebo 440 RegioPanter. Parkování osobních automobilů je umožněno na podélných stáních na Nádražní ulici. Severní strana parkovacího pruhu je poněkud rozkouskovaná, což je dáno nutností respektovat stávající vjezdy do přilehlých objektů. Díky systému dvou okružních křižovatek lze snadno zaparkovat i v případě, že se parkovací místo uvolní až poté, co jej řidič minul, nebo se nachází v protisměru.

Mezi výhody řešení patří mnohem lepší logistika celého prostoru a snazší manévrovatelnost i s kloubovými autobusy, jelikož řidiči nemusí oproti prvnímu řešení couvat. Lepší je také orientace cestujících v prostoru, jelikož „své“ autobusy mohou identifikovat hned po výstupu z vlaku, zatímco u řešení se šikmými odjezdy jsou vidět na první pohled jen zádě vozidel. Posun nástupiště více k městu zase ocení cestující, kteří se rozhodnou z nádraží odejít pěšky, jelikož se nachází blíže k centru. Nevýhody jsou vyšší finanční náročnost projektu, nemožnost využít stávající výpravní budovu a také nižší počet parkovacích míst pro osobní automobily.

Projekt počítá s využitím vizovického terminálu zejména jako přestupního bodu s tím, že se zde neočekává delší pobyt cestujících. Prodej jízdních dokladů by zde mohl zajistit automat na nástupišti, kde by si cestující mohli obstarat jízdní doklady IDS na vlaky i autobusy. I přes kratší pobyt cestujících v tomto prostoru by bylo vhodné uvažovat o jeho zastřešení. Pokud

by cestující vystupující z vlaku zmokli během čekání na odbavení v navazujících autobusech, zřejmě by projektantům stavby příliš vděční nebyli.

9.2 ŠIKMÁ STÁNÍ - ALTERNATIVA

Alternativní návrh počítá se zavedením šikmých stání východně od výpravní budovy. Je zvolen méně obvyklý tvar nástupních ostrůvků, který umožňuje snížení nároků na prostor při najíždění autobusů do těchto zastávek. Přijíždějící autobusy objedou výpravní budovu nádraží a zastaví ve výstupní zastávce, která má společnou hranu s nástupištěm vlaků do Zlína. Následně zajedou k jednomu z šikmých stání. Terminál nabízí také možnost odstavení dvou autobusů. U výpravní budovy se nachází 5 příčných stání, která mohou být využita pro služební vozidla a také pro taxislužbu. Vedle terminálu se nachází velkokapacitní parkoviště pro osobní automobily včetně vyhrazených míst pro osoby se sníženou schopností pohybu.

Výhodou tohoto řešení je nižší finanční náročnost a možnost využití stávající výpravní budovy pro poskytování služeb cestujícím. Nevýhodou je stísněnost celého prostoru s horšími možnostmi manévrování pro řidiče autobusů a také nutnost zrušit jednu z kolejí nejbliže budově, která se ale stejně již mnoho let nevyužívá.

10. ZÁVĚR

Přestože Zlínsko patřilo k prvním místům v České republice, kde došlo k zavádění integrované dopravy, systém dodnes nebyl dokončen. Snahou této bakalářské práce proto bylo navrhnout, jak by další rozšiřování IDS mohlo vypadat.

První částí práce byla analýza stávajícího stavu, která byla pro samotný návrh zcela nezbytná. Oblast Zlína a okolí má specifické geografické podmínky a zároveň měla velmi zajímavou historii, která se ale začala psát až na konci 19. století. Stručné shrnutí charakteristiky města a okolí přinesla druhá kapitola. Popis je doplněn schématem rozmístění funkčních oblastí města. Důležitější pro tuto bakalářskou práci je ale analýza dopravní situace samotné. IDS využívá pochopitelně různé druhy dopravních prostředků, třetí kapitola proto začíná shrnutím dopravní infrastruktury regionu, a to jak železniční, tak i silniční. Další prostor byl věnován provozu veřejné dopravy – stávajícímu stavu Zlínské integrované dopravy, MHD v krajském městě, příměstské autobusové dopravě a také železniční dopravě v regionu. V rámci příměstské autobusové dopravy došlo k rozdělení linek podle směrů, ze kterých přijíždějí do Zlína. Tento popis je doplněn základní mapou, tabulkově uspořádanými přehledy linek a také schématem, které je přiloženo jako samostatná příloha. Dopravní infrastruktura v regionu se pochopitelně bude také rozvíjet, nejvýznamnější pro IDS je zřejmě rekonstrukce městské železniční trati 331 a její zvažované prodloužení z Vizovic do Valašské Polanky. Pátá kapitola je shrnutím nástrojů používaných k návrhům IDS, které jsou následně využity v dalších částech práce. Zásadním zdrojem podkladů pro samotný návrh je přepravní průzkum, který byl proveden v září 2014. Jeho představení a rozbor nabízí kapitola 6.

Další kapitoly se věnují návrhu nového IDS. Návrh vychází ze současného stavu, provádí však reorganizace linkového vedení, vytváří proklady mezi autobusovými linkami a také spolupráci se železniční dopravou, se kterou si autobusy ve stávajícím stavu spíše konkurují. V rámci návrhu vzniká také celá řada nových přestupních bodů, ve kterých by měly začít fungovat návaznosti. Tato opatření mají za cíl zlepšit kvalitu cestování a umožnit obyvatelům různých oblastí dostat se snáze, rychleji a častěji do svých cílů. V rámci druhé fáze návrhu dochází k výrazně většímu zapojení železnice a přesunu zátěže na hlavních páteřních trasách z autobusů na vlaky. Tento návrh potřebuje zavedení nových přestupních bodů a také výstavbu nového dopravního terminálu ve Vizovicích, jehož návrh je také součástí této práce.

POUŽITÉ ZDROJE

- [1] ČERNÝ M., HORNÍK J., KINDL R., ROČNÁK M., ŠRÁMEK M. *Malý atlas městské dopravy 2002*. Praha: Gradis Bohemia, 2002. ISBN 978-80-902791-5-5
- [2] Český normalizační institut. *ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 2: přestupní uzly a stanoviště*. Praha, 2009
- [3] JACURA M., NOVOTNÝ V. *Železniční provoz - Doplnkový učební text*. Praha, 2014
- [4] KOCOUREK J. *Přednášky 12PPMK – Provoz a projektování městských komunikací*. Praha, 2014
- [5] Mapy. *Mapové poklady Evropy* [online] <www.mapy.cz>
- [6] Zlínský kraj [online] <www.kr-zlinsky.cz>
- [7] Magistrát. *OFICIÁLNÍ STRÁNKY MĚSTA ZLÍNA* [online] <www.zlin.eu>
- [8] Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje [online] <www.koved.cz>
- [9] Ředitelství silnic a dálnic [online] <www.rsd.cz>
- [10] Správa železniční dopravní cesty [online] <www.szdc.cz>
- [11] Český statistický úřad | ČSÚ [online] <www.czso.cz>

SEZNAM PŘÍLOH

- Schéma linkového vedení příměstské dopravy – současný stav
- Schéma linkového vedení příměstské dopravy – návrh první fáze
- Schéma linkového vedení příměstské dopravy – návrh druhé fáze
- Vizovice – situace přednádražního prostoru, návrh podélných stání, 1:500
- Vizovice – situace přednádražního prostoru, návrh šikmých stání, 1:500