

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

PETR BLAŽEK

**MOŽNOSTI ROZVOJE INTEGROVANÉHO
DOPRAVNÍHO SYSTÉMU NA ZLÍNSKU**

2017



K612..... Ústav dopravních systémů

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

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Bc. Petr Blažek

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

N 3710 – DS – Dopravní systémy a technika

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

Název tématu (anglicky): **Development Possibilities for Integrated Transport System in Zlín Region**

Zásady pro vypracování

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

- Úvod
- Popis řešené oblasti
- Současný stav dopravy v oblasti
- Metody pro optimalizaci IDS
- Převážné průzkumy a místní šetření
- Návrh linkového vedení a přestupních vazeb IDS
- Návrh tarifu IDS
- Zhodnocení a závěr



Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí diplomové práce

Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

Seznam odborné literatury: Plán dopravní obslužnosti území - Zlínský kraj na léta 2012 – 2019

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Ivo Novotný**
Ing. Tomáš Padělek, Ph.D.

Datum zadání diplomové práce: **30. července 2016**
(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 diplomové práce: **30. listopadu 2017**

- 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

doc. Ing. Otakar Vacín, Ph.D.
vedoucí
Ústavu dopravních systémů



prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.

Bc. Petr Blažek
jméno a podpis studenta

V Praze dne30. června 2017

Poděkování

Poděkování patří všem, kteří napomohli vzniku této diplomové práce. Děkuji zejména svému vedoucímu, kterým je Ing. Ivo Novotný, za odborné rady během vzniku této práce a za to, že vždy dokázal usměrnit mé myšlenky a navést mě správným směrem. Velké poděkování patří také mým rodičům, kteří mi během tvorby práce poskytli zázemí a podporu a všem příbuzným a přátelům, kteří mi vypomohli se vznikem přepravního průzkumu.

Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě diplomovou 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 25. listopadu 2017

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

MOŽNOSTI ROZVOJE INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU NA ZLÍNSKU

diplomová práce

2017

Bc. Petr Blažek

ABSTRAKT

Cílem této práce je navrhnout, jakým způsobem by se mohl rozvíjet integrovaný dopravní systém ve Zlínském kraji. Práce popisuje a analyzuje současný stav veřejné dopravy v oblasti, určuje metody, kterými lze systém optimalizovat a pracuje s vlastním přepravním průzkumem. Na základě zjištěných skutečností a za použití popsaných metod je pak navrženo nové linkové vedení doplněné schématy. Z popisu používaných tarifů ve veřejné dopravě a analýzy současných tarifů dopravců v kraji je navržen také nový tarif pro systém.

klíčová slova: integrovaný dopravní systém, veřejná doprava, Zlín

ABSTRACT

This master thesis's goal is to make a proposal of the further development of the integrated transportation system in the region of Zlín. It analyses the current state of public transportation, sets the methods of system optimisation and uses the own transport research. Based on discovered facts while using described methods, the new bus and train lines are proposed. Proposal is completed with a map. After the description of the different kinds of tariff systems used in the public transportation and the analysis of currently used tariffs, the new tariff system is proposed

keywords: integrated transport system, public transportation, Zlín

OBSAH

Seznam použitých zkratk	6
1. Úvod	7
2. Popis řešené lokality	8
3. Současný stav dopravy v oblasti	10
3.1 Železniční doprava	10
3.2 Silniční doprava	11
3.2.1 Městská hromadná doprava	12
Kroměříž	14
Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice	15
Uherský Brod	16
Vsetín	17
Valašské Meziříčí	17
3.2.2 Linková autobusová doprava	18
4. Metody pro optimalizaci IDS	19
4.1 Přestupní linky	21
4.2 Koordinátor	23
4.3 Koordinační dispečink	23
4.4 Standardy kvality	24
5. Aplikace vybraných koordinačních opatření	26
5.1 Příklad přestupních vazeb – oblast Mníšek pod Brdy	26
5.2 Příklad přestupních vazeb – oblast Kostelec n. Černými lesy	28
5.3 Koordinační dispečink PID	30
5.4 Koordinační dispečink KOVED	33
5.4.1 KORIS	34
6. Převážní průzkum a místní šetření	35
6.1 Severní směr	35
6.2 Východní směr	36
6.3 Jižní směr	37
6.4 Západní směr	37
6.5 Změny obsazenosti a délky zpoždění	38
6.6 Zhodnocení naměřených dat	41

7. Návrh linkového vedení a přestupních vazeb IDS	43
7.1 Severní oblast	43
7.2 Východní oblast.....	45
7.3 Jižní oblast	49
7.4 Západní oblast.....	51
7.5 Osobní vlaky	53
8. Návrh tarifu IDS	54
8.1 Druhy tarifů.....	57
8.1.1 Kilometrický tarif.....	57
8.1.2 Tarif MHD	57
8.1.3 Pásmový tarif.....	58
Tarif PID	58
8.1.4 Zónový tarif	61
Tarif IDS JMK.....	61
8.1.5 Zónově-relační tarif	63
8.1.6 Plástvový tarif	63
8.1.7 Relační tarif.....	64
8.1.8 Ostatní	64
8.2 Srovnání tarifů používaných na Zlínsku	65
8.2.1 Tarif Českých drah a linkové autobusové dopravy	65
8.2.2 MHD ve Zlíně.....	65
8.2.3 Zlínská integrovaná doprava.....	66
8.2.4 IDS Napajedla.....	67
8.2.5 MHD Kroměříž	67
8.2.6 MHD Uherské Hradiště	67
8.2.7 MHD Uherský Brod	68
8.2.8 MHD Vsetín	68
8.2.9 MHD Valašské Meziříčí	68
8.2.10 Srovnání měst.....	69
8.3 Návrh tarifního systému pro Zlínsko	69
9. Zhodnocení a závěr	74
Použité zdroje	75
Seznam příloh.....	75

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

AN, aut. nádr.	autobusové nádraží
AS, aut. st.	autobusové stanoviště
BČK	bezkontaktní čipová karta
CED	centrální dispečink
DPP	Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.
DSZO	Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
GLČ	Gymnázium Lesní čtvrť
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
KOVED	Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje
MAD	městská autobusová doprava
MHD	městská hromadná doprava
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
OZ	operativní záloha
PID	Pražská integrovaná doprava
P+R	parkoviště Park & Ride
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

Tato diplomová práce se zabývá veřejnou dopravou ve Zlínském kraji. Volba tématu vychází z názoru autora, že současný stav dopravy v regionu zdaleka nevyužívá svůj potenciál.

Specifický vývojem regionu je daná zvláštní charakteristika dopravy v okolí krajského města, která sice Zlín částečně znevýhodňuje, ale na druhou stranu dala vzniknout první integraci veřejné dopravy v tehdejší Československu. Již v roce 1983 byly uznávány předplatní kupony MHD i ve vlacích na „městské“ trati 331. Na danou dobu pokrokový přístup bohužel neznamenal žádné větší rozšiřování systému. V dnešním stavu jsou tak integrovány navíc jen posilové školní spoje a vybrané první a poslední spoje, to vše jen na několika linkách. Protože se autor domnívá, že z hlediska integrace veřejné dopravy do jednoho systému zde existuje velký prostor pro zlepšení, stanovuje si tato práce za cíl se na tuto otázku zaměřit.

Cílem této práce je tedy analyzovat současný stav dopravy a poté navrhnout nové linkové vedení autobusové a vlakové dopravy na území Zlínského kraje jako možnost rozvoje IDS v regionu.

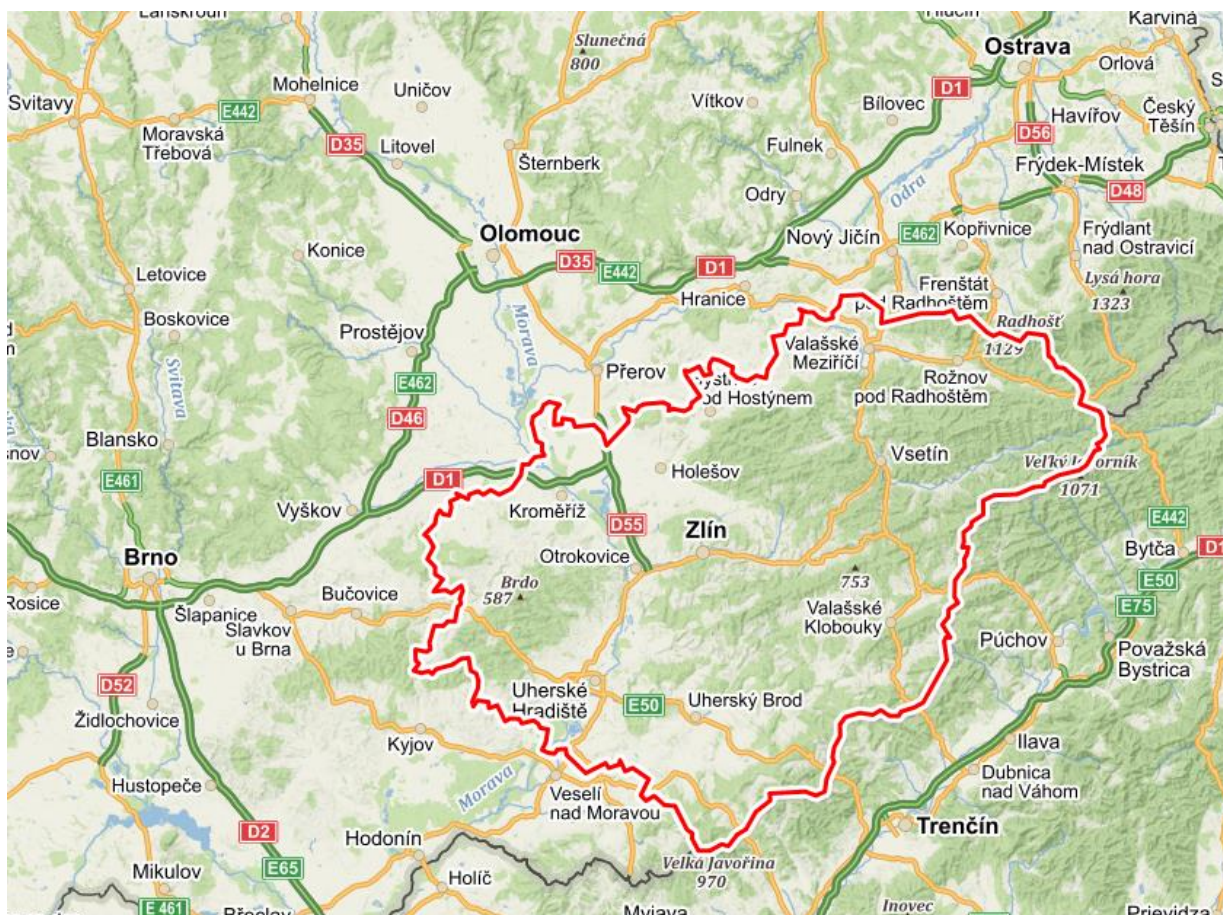
Práce bude zahájena stručným popisem regionu a jeho historie s důrazem na souvislosti s dopravní tematikou a řešeným IDS. V analytické části bude následovat rozbor jednotlivých dopravních subsystémů vlakové, městské a příměstské autobusové dopravy. Závěrem analýzy současného stavu nebude jen rozbor provozních parametrů současného stavu veřejné dopravy, ale vyplývají z něj také problémy, které považuje autor za vhodné řešit. Může se jednat zejména o souběhy podobných linek různých dopravců, případně také duplicitní financování železniční a autobusové dopravy na shodných relacích.

V dalších kapitolách budou popsány metody, které je vhodné pro zavádění a provoz systému využít a na srovnání se systémem Pražské integrované dopravy bude předvedena jejich aplikace, která bude poté při návrhu využívána. Poslední podkladem pro návrh linek a jejich provozních parametrů bude pak přepravní průzkum, jehož analýza pomůže získat přesnější představu o přepravních prouděch a srovnáním s dřívějším autorovým průzkumem odhalí také změny v příměstské dopravě v okolí Zlína v posledních letech. Velkou kapitolou práce je také srovnání různých druhů tarifů v dopravě a analýza aktuálně platných tarifů v kraji.

Hlavními výstupy práce bude návrh nového linkového vedení veřejné dopravy ve Zlínském kraji se základními parametry a k němu příslušný návrh tarifního systému IDS. Tyto návrhy budou doplněny společným schématem.

2. POPIS ŘEŠENÉ LOKALITY

Řešeným územím je Zlínský kraj. Ten se nachází v jihovýchodní části České republiky. Na severu sousedí s Olomouckým a Moravskoslezským krajem, na západě s Jihomoravským krajem a na východě se Slovenskem. Krajským a největším okresním městem je Zlín (75 000 obyvatel), další tři okresní města jsou Kroměříž, Vsetín a Uherské Hradiště. Celkem žije v kraji téměř 600 000 obyvatel. Povrch kraje je kopcovitý, nejvyšším bodem je Čertův mlýn 1205 m. n. m. Nejvýznamnějším tokem v kraji je řeka Morava se svými přítoky Bečvou a Dřevnicí. Ze zemědělské výroby v kraji funguje spíše živočišná, rostlinné výrobě přírodní podmínky příliš nepřejí. Kraj je ale známý spíše svým průmyslem, ve kterém převažuje textilní a kožedělný, dřevozpracující, elektrotechnický a potravinářský průmysl. Mezi podniky, které Zlínský kraj proslavily, patří obuvnické Baťovy závody (Svit), strojírenské podniky ZPS a Moravan, potravinářský závod Hamé či likérka Rudolf Jelínek.



Obr. 1 – poloha Zlínského kraje

Zlín je dnes důležitým krajským městem a významným regionálním centrem. Nebylo tomu tak ale vždy. Přestože osada byla na území dnešního krajského města založena již ve 14. století, až do druhé poloviny 19. století se jednalo jen o jedno z mnoha lokálních center v širokém okolí. V roce 1894 založil ve městě podnikatel Tomáš Baťa svůj obuvnický závod a město se postupně začalo rozrůstat. V meziválečném období byl rozvoj nejrapidnější, počet obyvatel mnohonásobně vzrostl a ze Zlína se postupně stalo moderní průmyslové město.

Díky přístupu Tomáše Bati k životním podmínkám ve městě získal Zlín velmi zvláštní architektonický a urbanistický nádech. Centrum města zahrnuje rozsáhlé pobytové prostory, několik parků a celou řadu kulturních institucí. Klasické bydlení představují cihlové dvojdomky s malou zahradou. Se vzhledem města jsou spojena jména architektů Jana Kotěry a Františka Lydie Gahury. Díky pozdnímu rozvoji se Zlínu vyhnul hlavní železniční tah, který vzniknul cca o 50 let dřív a o 10 km západněji. Město obsluhuje regionální železniční trať 331, která spojuje otrokovické nádraží na hlavní trati 330 s Vizovicemi. Tato trať kopíruje řeku Dřevnici, v jejímž údolí se Zlín nachází. Díky tomuto faktu má město zvláštní podlouhlý tvar od západu na východ. Později postavené sídliště Jižní Svahy se nachází od centra na sever a narušuje tak úzký tvar města.

Baťova firma ale nepůsobila jen přímo ve Zlíně. Jedním z realizovaných projektů byl také průplav Otrokovice – Rohatec, který sloužil pro průmyslovou přepravu – zejména uhlí do továrny v Otrokovicích. Plány ale byly ambicióznější, zahrnovaly i výstavbu dálnice. Další projekty přerušila druhá světová válka.

Společenské změny po válce znamenaly zestátnění a přejmenování Baťových závodů na Svit. V rámci rozdělení podniku do menších částí vznikl strojírenský podnik ZPS, v Otrokovicích se přešla výroba pneumatik pod podnik Rudý říjen (dnes Barum). Po roce 1989 některé z těchto podniků výrobu ukončily – v centru Zlína tak z bývalého areálu Svitů vzniknul obrovský brownfield. Po jeho postupné revitalizaci se ale nyní část budov opět používá – mezi jejich uživateli jsou jak soukromí podnikatelé, tak i veřejné instituce. Sídlí zde úřady, knihovna nebo třeba hlavní pošta. Ve městě byla založena také univerzita, nové průmyslové zóny vznikly v okrajových částech města, např. Příluky, Louky nebo Malenovice.

Plošně se město již nemá příliš kam rozrůstat, ale není k tomu ani zásadní důvod. Od 90. let totiž počet obyvatel klesá.

3. SOUČASNÝ STAV DOPRAVY V OBLASTI

3.1 Železniční doprava

Zlínský kraj je na celostátní infrastrukturu napojen jak železniční, tak silniční dopravou. Hlavní železniční tratě procházejí krajem dvě:

- 280: *Hranice na Moravě* – Valašské Meziříčí – Vsetín – Valašská Polanka – Horní Lideč – *Slovensko*
- 330: *Přerov* – Břest – Hulín – Tlumačov – Otrokovice – Napajedla – Staré Město u Uherského Hradiště – Nedakonice – *Břeclav*

Dále je doplňují regionální 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 – *Slovensko*

Oblasti mimo Zlínský kraj jsou v přehledu označeny kurzívou.

Nejvýznamnější tratí z hlediska IDS je 331. V Otrokovicích se setkává s hlavní tratí 330 a pokračuje přes Zlín do Vizovic. V minulosti existovaly plány na prodloužení tratě směrem k trati 280 a výstavba byla ve 30. letech dokonce zahájena, úsek ale nikdy nebyl uveden do provozu. Zlínský kraj si v roce 2009 nechal zpracovat na toto téma územní studii, která odhadla náklady na dostavbu trati na cca 4,6 miliardy Kč v doporučené variantě, která by měla využít již rozestavěné zemní těleso. Výstavba této tratě ale v současné době nevypadá příliš reálně, ačkoliv by navrhovanému systému výrazně pomohla. Nyní na trati jezdí motorové osobní vlaky v taktu 30 minut ve špičkách, mezi Zlínem a Vizovicemi odpoledne jezdí jen polovina spojů. Nasazovány jsou motorové jednotky řad 844 a 814.

Kvůli nepříliš výhodné poloze krajského města v rámci železniční sítě nelze ostatní tratě pro dojížděku do Zlína příliš dobře využít. Integrace osobních vlaků na všech tratích Zlínského kraje je přesto důležitým prvkem systému.

Z dálkových vlaků lze zvážit integraci rychlíků linek R13 a R18, které jezdí převážně trati 330. Část z těchto rychlíků obsluhuje také trať 331 do Zlína nebo 341 do Luhačovic, vlaky Arriva Express pokračují po trati 341 do Bylnice a dále na Slovensko. Pro spojení měst na trati 280 by bylo možné využít i expresy linky Ex2. Integrace zmíněných vlaků ale pro řešený IDS není nijak klíčová a kvůli náročnosti případných jednání nelze očekávat, že by v prvních fázích zavádění systému k zaintegrování rychlíků a expresů došlo.

3.2 Silniční doprava

Územím Zlínského kraje prochází jako nejvýznamnější silniční komunikace dálnice D1. Spojnice s Brnem, Prahou a Ostravou prochází severně od Kroměříže a u Hulína se stáčí na sever k Přerovu, čímž území kraje opět opouští. Mimoúrovňovou křižovatkou se zde však napojuje dálnice D55, která vede jižně a ukončena je mezi Otrokovicemi a Zlínem. V budoucnu se počítá s jejím prodloužením směrem na Uherské Hradiště a Hodonín. Od MÚK Hulín směrem na východ povede dálnice D49, jejíž výstavba byla zahájena v roce 2008, z ekologických důvodů byla ale přerušena. První úsek mezi Hulínem a Fryštákem by mohl být otevřen v roce 2021, v plném rozsahu dálnice povede až k hranicím se Slovenskem. Dopravě v regionu otevírání dálnic významně pomáhá, až do roku 2008 do Zlínského kraje žádná dálnice nevedla. Pro IDS ale dálniční síť význam nemá, linková doprava dálnice nevyužívá.

V kraji se nachází 12 silnic I. třídy, pro vnitrokrajskou obsluhu mají význam zejména tyto:

- I/47: Německo – Liberec – Hradec Králové – Olomouc – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm – Slovensko
- I/47: Vyškov – Kroměříž – Hulín
- I/49: Otrokovice – Zlín – Vizovice – Valašská Polanka – Horní Lideč – Slovensko
- I/50: Brno – Střílky – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Slovensko
- I/55: Olomouc – Přerov – Otrokovice – Napajedla – Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice – Uherský Ostroh – Hodonín – Břeclav – Slovensko
- I/57: Polsko – Nový Jičín – Valašské Meziříčí – Vsetín – Valašská Polanka – Horní Lideč – Slovensko
- I/69: Vsetín – Liptál – Vizovice

Silnice I/54, I/56, I/57, I/58 a I/71 nemají pro linkovou dopravu větší význam. Síť komunikací je doplněna také celou řadou silnic nižších tříd, jejich analýza ale není předmětem této práce.

3.2.1 Městská hromadná doprava

Několik měst ve Zlínském kraji provozuje svou MHD. Kromě krajského města se jedná ve všech případech o městskou autobusovou dopravu (MAD).

Největší síť MHD provozuje pochopitelně samotný **Zlín**. Ve městě je v provozu 13 trolejbusových linek a 14 linek autobusových. Provoz není rozdělen zcela striktně dle trakce a také na trolejbusové linky vyjíždějí autobusy. Část těchto linek je vedena také mimo úseky s trolejovým vedením – tyto spoje mohou kromě autobusů zajistit i trolejbusy s pomocným dieselagregátem. Schéma linkového vedení a tarifních zón je umístěno v kapitole o tarifu. Od roku 2016 mají nově dodávaná vozidla pomocný pohon na akumulátory. Téměř celý provoz je již nízkopodlažní, na podzim 2017 zůstávaly v provozu již jen čtyři vysokopodlažní kloubové trolejbusy Škoda 15TrM. Trolejbusy do města dodává dlouhodobě výrobce Škoda, dříve se jednalo o vozidla v karoserii Karosa CityBus a Citelis, nyní se jedná o karoserie Solaris Urbino. Dříve provozované středněpodlažní autobusy SOR B 9,5 jsou již ve městě minulostí a dnes se vozový park autobusů skládá výhradně z nízkopodlažních vozidel Karosa CityBus, Citelis a nejnověji Iveco Urbanway. Pro účely zájezdů dopravce vlastní také jedno vozidlo Karosa Axer, které využívá příležitostně také na linkách MHD.



Obr. 2 - díky unifikaci karosérií ve vozovém parku je často na první pohled obtížné trolejbus od autobusu rozlišit. Vlevo trolejbus Škoda 25Tr jedoucí na pomocný dieselagregát ke gymnáziu Lesní čtvrť, vpravo autobus Karosa CityBus na zvláštní školní lince 90 z Želechovic do Lužkovic

Kromě pravidelných linek jezdí ještě zvláštní školní spoje. Ty jsou buď vedené jako varianty jednotlivých linek, nebo jako zcela samostatné spoje. Pravidelné linkové vedení zachycuje následující tabulka:

Linka	Druh	Základní trasa – vybrané zastávky	Intervaly (R/S/O/N/SoNe)
1	T	Příluky – Spojovací – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Louky, křižovatka – Malenovice, ZPS – Otrokovice, žel. st.	jednotlivé spoje
2	T	Bartošova čtvrť – Bařova nemocnice – Dlouhá – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Louky, křižovatka – Malenovice, ZPS – Otrokovice, žel. st.	12/20/12/20/20
3	T	Lesní čtvrť – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Louky, křižovatka – <i>Louky, točna</i>	různé
4	T	Vrřava – Dlouhá – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Letná, škola – Podhoří	15/20/15/30/20
6	T	Jižní Svahy, Kocanda – Čepkov – Náměstí Práce – Louky, křižovatka – Malenovice, ZPS – Otrokovice, žel. st.	12/20/12/20/20
7	T	Jižní Svahy, Kocanda – Čepkov – Náměstí Práce – Sportovní hala	jednotlivé spoje
8	T	polookružně: Jižní Svahy, Kocanda – Čepkov – Školní – Dlouhá – Bařova nemocnice – Spojovací – Náměstí Míru – Čepkov – Jižní Svahy, Kocanda	12/20/12/20/20
9	T	polookružně: Jižní Svahy, Středová – Čepkov – Školní – Spojovací – Bařova nemocnice – Dlouhá – Náměstí Míru – Čepkov – Jižní Svahy, Středová	12/20/12/20/20
10	T	Jižní Svahy, Středová – Čepkov – Náměstí Práce – Louky, křižovatka – Malenovice, Centro	12/20/12/-/-
11	T	<i>Luřkovice, Na Gruntech – Průmyslová zóna</i> – Příluky – Spojovací – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Sportovní hala / Antonínova	15/30/15/20/20-30
12	T	<i>Želechovice, škola</i> – Příluky – Spojovací – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Sportovní hala / Antonínova	60/různé/60/-/různé
13	T	Lesní čtvrť – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Sportovní hala	20/30/20/různé /různé
14	T	Jižní Svahy, Středová – Čepkov – Náměstí Práce – Sportovní hala	-/-/30/-
31	A	Jaroslavice, točna – Věžové domy – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Maják, točna – Filmové ateliéry, točna	20/30/30/30 /různé
32	A	Mladcová, Bartošův dům – Čepkov – Školní – Kudlov, točna	20/30/20/60/30
33	A	Paseky – Čepkov – Školní – Dlouhá – Benešovo nábřeží – Bartošova čtvrť, zdravotnická škola	12/30/15/30/30
34	A	Lešná ZOO – Kostelec, střed – Vrřava – Dlouhá – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Sportovní hala / Antonínova	různé
35	A	Velíková, točna – Štípa, požární zbrojnice – Kostelec, lázně – Vrřava – Dlouhá – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Sportovní hala / Antonínova	různé
36	A	Velíková, točna – Štípa, požární zbrojnice – Lešná ZOO – Kostelec, střed – Vrřava – Dlouhá – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Sportovní hala / Antonínova	60/60/60/30 /různé
37	A	Velíková, točna – Ostrata – Hvozdná, Osmek – Štípa, požární zbrojnice – Lešná ZOO – Kostelec, střed – Vrřava – Dlouhá – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Sportovní hala	jeden pár spojů v SoNe večer
38	A	polookružně: Příluky, Za Kapličkou – Bařova nemocnice – Lešetín I – Zlín, střed – J. A. Bati – Náměstí Práce – Školní – Lešetín I – Bařova nemocnice – Příluky, Za Kapličkou	20/20/20/-/-
51	A	polookružně: Malenovice, točna – Kameneč I – Malenovice, hřiště – Malenovice, točna	60/60/60/-/60

52	A	Malenovice, točna – Malenovice, křižovatka – Tečovice – Lhotka - Chlum	60/různé/60/-/různé
53	A	Náměstí Práce – Školní – Náměstí Míru – Dům umění – Náměstí Práce – Louky, křižovatka – Malenovice, točna	jednotlivé spoje
55	A	Kvítkovice, náves – Otrokovice, žel. st. – Otrokovice, náměstí – Otrokovice, Štěrkoviště – Bělov, točna	7/15/7/20/různé
70	A	Podvesná XVII – Věžové domy – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Louky, křižovatka – Malenovice, ZPS – Otrokovice, žel. st.	jednotlivé spoje
90	A	Želechovice, škola – Lužkovice, Na Gruntech – Průmyslová zóna – Příluky – Spojovací – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Sportovní hala	jednotlivé spoje

Tab. 1 – provozní parametry linek MHD Zlín

Kromě základní varianty trasy má většina linek ještě alternativy – ty se značí písmeny přidanými za číslo linky. Mohou rozlišovat např. školní spoje (L – varianta spoje jedoucího ke gymnáziu Lesní čtvrť), varianty konečných (e – jede ke Sportovní hale) nebo zátahové spoje (d – jede k vozovně po Dlouhé ulici). Zatahující a vyjíždějící spoje zpravidla přepravují cestující¹. Linky 53 a 90² slouží jako školní spoje, ale přepravují i širokou veřejnost. Linky 11 a 12 jsou ve společném úseku koordinované, linka 11 má v oblasti Příluk více variant vedení v oblastech mimo troleje. Také linky 3 a 13 jsou spolu proložené, a to v úseku na Lesní čtvrť. Spoje na linkách obecně ale často nejsou rozložené úplně rovnoměrně a provoz není zcela taktový. Noční doprava jako taková ve městě provozována není, obslužnost je zajištěna jen jednotlivými spoji linky 70 a 7. Zajímavostí je, že zatímco MHD Zlín obsluhuje i několik samostatných obcí, např. Želechovice nebo Bělov, neobsluhuje všechny městské části – místní části Salaš a Klečůvka jsou tak odkázány na obsluhu regionálními linkami.

Městskou autobusovou dopravu provozují také další města regionu. V rámci této práce a oblasti, kterou si vymezila řešit, nebudou změny linkového vedení na spojích MHD v ostatních městech navrhovány. Z tarifního hlediska jsou jednotlivé systémy popsány v příslušné kapitole, zde jsou stručně rozebrány provozní parametry jednotlivých městských systémů:

Kroměříž

Síť MAD provozuje dopravce Kroměřížské technické služby. Pokud nezasáhne do provozu záložní Karosa B 951, pak je provoz zcela nízkopodlažní. Slouží zde neobvyklé autobusy

¹ Linky 1 a 70 mají téměř čistě funkci spojů pro nájezdy a zátahy, zpravidla do Otrokovic. Případně mohou být spoje vedené i v rámci jakékoliv jiné linky.

² Linka 53 obsluhuje Dům umění, ke kterému jinak MHD nejedí. Linka 90 spojuje Želechovice s Lužkovicemi a Zlínem. Tyto sousední oblasti nemohou být propojeny trolejbusovou linkou 11 či 12, protože se trolejbusy nevejdou pod nízký podjezd trati 331

Volvo 7000 a 7700, od roku 2017 také dva autobusy Iveco Urbanway s pohonem na stlačený zemní plyn. V provozu je 8 linek, všechny se potkávají na úseku mezi nádražím a Milíčovým náměstím. Páteří provozu jsou dvě polookružní linky 4 a 6, které proti sobě jezdí z nádraží a obslouží všechna velká městská sídliště. Během pracovních dnů mají obě linky interval kolem 20 minut. Silný provoz mají ještě linky 7 a 8, což je ve skutečnosti jedna linka a čísla rozlišují jen směr.

Linka	Základní trasa – vybrané zastávky	Rozsah provozu
1	Nádraží – Milíčovo náměstí – Havlíčkova, točna – Výzkumný ústav	jednotlivé spoje, zejména ráno
2	Nádraží – Milíčovo náměstí – Nemocnice, parkoviště – Vážany, točna	jednotlivé spoje ráno
3	polookružně: Nádraží – Milíčovo náměstí – Nemocnice, parkoviště – Milíčovo náměstí – Nádraží	jednotlivé spoje, zejména ráno
4	polookružně: Nádraží – Kaufland – Slovan, Vrobelova – Nemocnice, parkoviště – Květná zahrada – (Kazimíra Rudého) – Milíčovo náměstí - Nádraží	v PD interval cca 20 – 60 minut
5	Horní Zahrady, točna – Nádraží – Milíčovo náměstí – Slovan, Vrobelova – Vážany, točna – Kotojedy	nepravidelný provoz, v PD interval cca 60 minut
6	polookružně: Nádraží – Milíčovo náměstí – (Kazimíra Rudého) – Květná zahrada – Nemocnice, parkoviště – Slovan, Vrobelova – Kaufland – Nádraží	v PD interval cca 20 – 60 minut
7	pouze v tomto směru: Dolní Zahrady, točna – Tržiště / Jožky Silného – Nádraží – Milíčovo náměstí – Havlíčkova, točna – Výzkumný ústav	v PD interval cca 30 – 60 minut
8	pouze v tomto směru: Výzkumný ústav – Havlíčkova, točna – Milíčovo náměstí – Nádraží – Tržiště / Jožky Silného – Dolní Zahrady, točna	v PD interval cca 30 – 60 minut

Tab. 2 – provozní parametry linek MHD Kroměříž

Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice

Zmíněné souměstí provozuje společnou síť MAD, kterou zajišťuje místní dopravce ČSAD Uherské Hradiště. Pro provoz je vyčleněna samostatná flotila městských autobusů značek Karosa, Iveco a SOR. Ve vozovém parku převažují alespoň částečně nízkopodlažní vozidla, případně středněpodlažní vybavená zvedací plošinou. Dvě záložní Karosy B 952 jsou vysokopodlažní. Současný stav provozu sestává zejména z polookružních linek se začátkem a koncem na autobusovém nádraží v Uherském Hradišti. Linky 2 a 6 projíždějí okruh v jižní části města proti sobě, linky 3 a 5 tvoří okruh přes Mařatice. Všechny linky mají v pracovní dny poměrně silný provoz se základním intervalem 30 minut. Současný stav ale patrně nebude již mít dlouhého trvání. Ve spolupráci s občasnou iniciativou Za lepší MHD v Uherském Hradišti, kterou vede Jan Kolařík, připravuje město zásadní změny v provozu, které mají mimo jiné znamenat změny tras a výrazné navýšení rozsahu provozu.

Starosta Uherského Hradiště řekl v rozhovoru, který vyšel na serveru iRegiony 8. 11. 2017, že první změny mají nastat již v roce 2018.

Linka	Základní trasa – vybrané zastávky	Rozsah provozu
1	Staré Město, žel. st. – UH, aut. nádr. – UH, garáže ČSAD – Kunovice, žel. st. – Kunovice, Petříkovec / Kunovice, Let	v PD interval cca 30 – 60 minut
2	polookružně: UH, aut. nádr. – UH, garáže ČSAD – UH, Vésky – Kunovice, žel. st. – UH, garáže ČSAD – UH, aut. nádr.	v PD interval cca 30 – 60 minut
3	polookružně: UH, aut. nádr. – UH, Mařatice – UH, garáže ČSAD – UH, aut. nádr.	v PD interval cca 30 – 60 minut
4	Staré Město, obchodní zóna – UH, aut. nádr. – UH, Jarošov, návés	v PD interval cca 15 – 60 minut
5	polookružně: UH, aut. nádr. – UH, garáže ČSAD – UH, Mařatice – UH, aut. nádr.	v PD interval cca 30 – 60 minut
6	polookružně: UH, aut. nádr. – UH, garáže ČSAD – Kunovice, žel. st. – UH, Vésky – UH, garáže ČSAD – UH, aut. nádr.	v PD interval cca 30 – 60 minut
7	polookružně: UH, aut. nádr. – UH, nemocnice – UH, Štěpnice – UH, nemocnice – UH, aut. nádr.	v PD interval cca 30 – 60 minut

Tab. 3 – provozní parametry linek MHD Uherské Hradiště

Uherský Brod

Také v Uherském Brodě je provozována místní doprava. Nejedná se o MHD podle běžných měřítek, ale platí zde zvláštní tarif (viz kapitolu o tarifu). Zvláštností provozu je, že ač se jedná o příměstské linky, podle dohody se Zlínským krajem hradí jejich ztrátu samotné město. Čtyři linky provozuje ČSAD Uherské Hradiště. Pro provoz dopravce vyčlenil dva částečně nízkopodlažní autobusy značek Iveco a SOR, jeden středněpodlažní autobus SOR pak slouží jako záložní. Uvedené trasy představují základní variantu, některé spoje jsou v rámci linek vedeny odlišně. Všechny linky mají obsluhovat také průmyslovou zónu u sousední obce Nivnice, reálně tam ale jezdí pouze jeden spoj ročně v rámci každé z linek.

Linka	Základní trasa – vybrané zastávky	Rozsah provozu
290	Havřice – Dopravní terminál – Horní náměstí – Sídliště – Těšov – Újezdec, žel. st.	v PD interval cca 60 minut
291	Poliklinika – Horní náměstí – Dopravní terminál – Slovácké strojírny	provoz ve špičkách PD v intervalu cca 40 minut
292	polookružně: Dopravní terminál – Slovácké náměstí – Slovácké strojírny – Poliklinika – Sídliště – Horní náměstí – Hřbitov – Na Chmelnici pod ZŠ III – Dopravní terminál	jednotlivé spoje v PD mezi ránem a začátkem odpoledne
293	polookružně: Dopravní terminál – Na Chmelnici pod ZŠ III – Hřbitov – Poliklinika – Sídliště – Horní náměstí – Dopravní terminál – Slovácké náměstí – Slovácké strojírny – Dopravní terminál	jednotlivé spoje během dne v různých variantách trasy

Tab. 4 – provozní parametry linek MHD Uherský Brod

Vsetín

MAD ve Vsetíně zajišťuje na celkem 11 linkách ČSAD Vsetín. Linky 1 – 7 tvoří standardní základ sítě, linky 10, 12, 14 a 15 plní spíše funkci jednotlivých školních spojů. Většina autobusů určených pro MHD je nízkopodlažní a jsou značek SOR, Iveco a Mercedes-Benz (jedná se také o několik použitých vozidel z Německa). Garance nízkopodlažních spojů jsou v jízdních řádech vyznačeny. MAD obsluhuje pouze území města Vsetín, nevyjíždí za jeho hranice. Všechny hlavní linky se potkávají na společném úseku mezi náměstím a autobusovým nádražím a jsou zachyceny v tabulce. Doplnkové linky zmíněny nejsou.

Linka	Základní trasa – vybrané zastávky	Rozsah provozu
1	Trávníky, točna – Náměstí – Aut. nádr. – Smetanova – Luh – Jasenice XV	v PD interval cca 10 – 60 minut
2	Jasenska, U Zemánků – Náměstí – Aut. nádr.	v PD interval cca 30 – 60 minut
3	Semetín, konečná – Bobrky – Náměstí – Aut. nádr.	v PD interval cca 60 – 90 minut
4	Janišov, točna – Rokytnice – Náměstí – Aut. nádr.	v PD interval cca 60 – 90 minut
5	Rokytnice – Náměstí – Aut. nádr. – Smetanova – Ohrada – Luh – Jasenice, U Janušů – Červenka	v PD interval cca 20 – 60 minut
6	Rybníky, konečná – Náměstí – Aut. nádr. – Sychrov	v PD interval cca 40 – 90 minut
7	Rokytnice – Náměstí – Aut. nádr. – Smetanova – Ohrada – Sychrov	spíše doplňkový charakter, ale ve špičkách PD interval i 20 minut

Tab. 5 – provozní parametry linek MHD Vsetín

Valašské Meziříčí

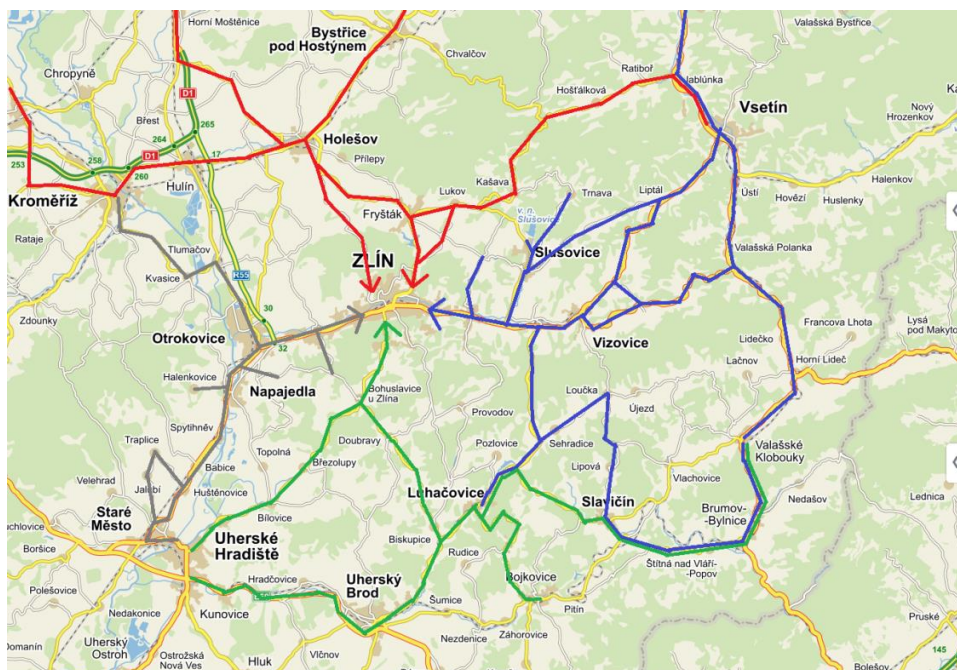
Přestože ve Valašském Meziříčí žije jen cca 22 tisíc obyvatel, rozsah provozu MHD je zde neobvykle rozsáhlý. Provoz 6 linek zajišťuje ČSAD Vsetín. Všechny se potkávají v centrálním úseku (v tabulce označeno úsporným názvem centrum), hlavní přestupní bod je zastávka s názvem Stanoviště MHD u náměstí, kde část spojů začíná nebo končí. Linky 5, 6 a 7 jsou polookružní. Základem vozového parku jsou částečně nízkopodlažní autobusy SOR BN 12. Systém obsluhuje také některé sousední obce. V tabulce jsou uvedeny základní varianty tras.

Linka	Základní trasa – vybrané zastávky	Rozsah provozu
1	Krhová, točna – Sklářny – centrum – Poličná, točna	v PD interval cca 60 minut
3	Podlesí, točna – centrum – Nemocnice – Masarykova – Tesco – Bynina, točna	v PD interval cca 30 – 60 minut
5	polookružně: Juřinka, točna – Masarykova – centrum – Masarykova – Juřinka, točna	v PD interval cca 60 minut
6	polookružně: Hrachovec, lom – Hrachovec, točna – Na Štěpánově – Nemocnice – centrum – Nemocnice – Na Štěpánově – Hrachovec, točna – Hrachovec, lom	v PD interval cca 30 – 60 minut
7	polookružně: Hrachovec, lom – Hrachovec, točna – Na Štěpánově – centrum – Na Štěpánově – Hrachovec, točna – Hrachovec, lom	v PD interval cca 60 minut
8	DEZA I – Tesco – Masarykova – centrum – Aut. st.	nerovnoměrný interval

Tab. 6 – provozní parametry linek MHD Valašské Meziříčí

3.2.2 Linková autobusová doprava

Zlín je samozřejmě centrálním městem celého systému. Pro základní dělení příměstských linek, které do Zlína zajíždějí, bylo použito schéma podle světových stran. Oproti bakalářské práci autora dochází v této kapitole k významnému rozšíření, jelikož se nově zabývá nejen relativně omezenou oblastí přibližně v rozsahu přiloženého obrázku, ale celým územím Zlínského kraje. Protože většina linek nemá intervalový provoz, bylo pro rozlišení intenzity provozu na jednotlivých linkách použito kritérium nízký (jednotlivé spoje), střední (do 10 párů spojů v PD) a vysoký počet spojů. Tabulky linkového vedení jsou uvedeny v příloze.



Obr. 3: vyznačení základních směrů příjezdu do Zlína rozdělených podle světových stran – červeně sever, modře východ, zeleně jih, šedě západ

4. METODY PRO OPTIMALIZACI IDS

Integrovaný dopravní systém (IDS) je takový dopravní systém, který v sobě na daném území zahrnuje více druhů dopravy, více dopravních společností a různé charakteristiky provozu do jednoho celku. Základem IDS je jednoznačně společný přestupní tarif (více viz kapitola 8) takový, aby cestující mohl jet na jeden jízdní doklad jakýmkoliv dopravním prostředkem s libovolnou společností. Důležitým aspektem jsou také koordinované jízdní řády v celé síti. Na rozdíl od konkurenčního prostředí, kdy se dopravci snaží jezdit zejména v atraktivní časy na vytížených relacích, dochází v rámci IDS ke vzájemné spolupráci. Autobusová doprava se nesnaží brát cestující dráze, ale naopak vhodně doplňuje železniční spoje a na významných přestupních uzlech na vlaky navazuje. Tento stav přináší výhody všem zúčastněným subjektům. Pro cestující se systém zpřehledňuje, spojení se zlepšuje a zpravidelňuje a mohou také využívat přestupní vazby, které před vznikem IDS nemusely existovat, nebo je dopravci nedodržovali. Pro dopravce, zejména autobusové, je zavedení IDS také zásadní změna – mají sice velmi dobrou garanci výkonů s pravděpodobností na jejich zvyšování, na druhou stranu ale podléhají vlivu koordinátora z hlediska tras, jízdních řádů a kontroly, což je pro mnohé pochopitelně výzva. Také pro města, obce a regiony, které systém financují, je IDS velmi výhodný. Díky již popsaným výhodám a omezení souběhů lze za stejný objem peněz získat větší počet efektivnějších spojů – to zlepšuje nejen efektivitu nákladů, ale také výrazně zvyšuje atraktivitu regionu. Kvalitní dopravní obslužnost je totiž zásadním krokem ke zlepšení ekonomické situace regionu díky lepší flexibilitě obyvatel, zvýšení hodnoty pozemků dobře obslužených VHD, turistickému ruchu a celkovému zlepšení kvality života.

IDS umožňuje cestujícímu svobodu ve volbě cesty. Nemusí řešit, zda má čipovou kartu daného dopravce, zda smí přepravit psa atd. Díky jednotnosti tarifu a přepravních podmínek si může cestující zvolit z více alternativních tras. Oproti stavu bez integrace tak lze využít na cesty po městě i příměstské autobusy nebo vlaky, naopak linky městské dopravy často hranice města překračují.



Obr. 4 – linka PID 303 (vlevo) je sice příměstská, slouží také ale jako velmi významné spojení pro městské části Prahy. Systémy kolejové dopravy v IDS Berlín-Braniborsko (vpravo) jsou typickým příkladem využití dráhy v rámci IDS – metro i povrchový S-Bahn mají velký význam pro vnitroměstskou obsluhu Berlína, zároveň ale oba druhy dopravy vyjíždějí za hranice města, mnohdy velmi daleko, a plní tak funkci příměstské železnice

Jedním ze základních cílů zavádění IDS je zvýšení atraktivity VHD a tím snížení objemu IAD. Je proto nutné zaměřit se nejen na tu část cestujících, kteří veřejnou dopravou již jezdí (ať již proto, že to pro ně je z jakéhokoliv důvodu výhodné, nebo proto, že jinou možnost nemají), ale také na potenciální cestující, kteří jsou ochotni veřejnou dopravu využít, ale dosud jezdili automobily. Z tohoto důvodu, i když je IAD pro IDS svým způsobem konkurence, je zároveň na místě dívat se na IAD jako na potenciálního partnera. Jedním ze způsobů, jak tohoto docílit, je budování záchytných parkovišť P+R. Dostane-li řidič možnost pohodlně zaparkovat své vozidlo u stanice příměstské železnice či u koncové stanice metra, mnohem snáze jej lze přesvědčit, aby do centra města pokračoval VHD. Jako druhotný nástroj lze uplatnit restrikce, a to například formou parkovacích zón pro rezidenty či omezení vjezdu do center měst např. pomocí mýta, které může být dále závislé i na ekologické zátěži, kterou daný automobil představuje. Bez alternativy v podobě kvalitní veřejné dopravy a možností automobil odstavit i jinde než ve městě se ale jen stěží může jednat o dobře řešený dopravní systém. IDS by měl myslet také na cyklisty a v rámci technických možností umožnit nejen odstavení jízdních kol u stanic a zastávek VHD, ale také jejich přepravu.

Nové výzvy kladou větší nároky také na infrastrukturu, organizaci, vozidla či personál. Nutností jsou kvalitní přestupní terminály nabízející zázemí jak cestujícím, tak řidičům. Zvyšují se požadavky na bezbariérovost dopravy a kvalitní informace. Společné informace a marketing ostatně patří mezi charakteristiky IDS.

Kniha Integrovaná doprava v praxi dělí integrační opatření do čtyř kategorií, která lze zjednodušeně popsat v následujících bodech:

- dopravně-provozní opatření
 - linkové vedení – koordinace, nová spojení, zlepšení oběhů vozidel a personálu
 - přizpůsobení kapacity vozidel požadované poptávce
 - koncentrace nabídky – odjezdové hrany, rozložení kapacity
 - zavádění systému páteřních linek s krátkými intervaly jako způsobem zvýšení efektivity a atraktivity systému

- stavební opatření
 - řízení investic do infrastruktury, rekonstrukce a výstavba
 - společné využívání infrastruktury více druhů dopravy
 - přestupní uzly, společné zastávky

- technická opatření
 - odbavovací a informační systémy, distribuce jízdních dokladů
 - preference VHD

- organizační opatření
 - koordinátor – určuje linkové vedení, komunikace napříč zúčastněnými subjekty, jízdní řády, tarif, řeší marketing a informování veřejnosti, určuje standardy kvality systému a zabývá se kontrolou a dohledem (např. koordinační dispečink)

Kritérií dělení a druhů integračních opatření by jistě bylo možné nalézt více. Tato práce se zabývá provozní a tarifní charakteristikou IDS. V následujících kapitolách jsou proto rozebrány vybrané postupy a metody, jak systém z těchto hledisek zlepšit a v další kapitole dochází ke srovnání aplikací těchto opatření v systému PID, se kterým má autor zkušenosti z různých pohledů, a v oblasti Zlínska.

4.1 Přestupní linky

Integrovaný dopravní systém by jen stěží mohl být považován za kvalitní bez dobře navržených a funkčních přestupních vazeb. Samotné zařazení do společného tarifního systému proto pro dobrý systém nestačí a přestupům je potřeba věnovat dostatek pozornosti. Možnost využít jednu jízdenku, zakoupenou či označenou při nástupu do prvního dopravního prostředku, poté není jen teoretická poučka.

Přestupy jsou vhodným způsobem optimalizace dopravy také z finančního hlediska, neboť zpravidla dochází k úsporám díky omezení nadbytečných souběhů a s tím související úspoře

vozidel a provozního personálu, což bude patrně v budoucnosti čím dál významnější přínos. Přestupování může být pro cestující nepohodlné, přináší jim ale také celou řadu výhod. V první řadě častější spojení do příslušných oblastí, které je možné díky převedení finančních prostředků z ušetřených souběhů, ale také možnost cestovat na stejné relaci alternativními způsoby. Dobře realizované přestupní vazby mohou ušetřit cestujícím také čas – zrušením závlaků do obcí mimo hlavní trasu se linka napřímí a jízdní doba se tak pro tranzitní cestující sníží.

Samotná přestupnost tarifu je sice pro úspěšné fungování takového systému klíčová, sama o sobě ale nestačí. Přestupní vazby musí respektovat konkrétní požadavky na cestovní proudy ze strany cestujících. Primárně se jedná o zajištění spojení do škol pro žáky a studenty, spojení do zaměstnání, dále pak také spojení na úřady, k lékaři atd. Časové polohy přestupů se volí tak, aby vyhovovaly přepravním potřebám. Specifické přestupní vazby mohou existovat v době dojíždky na vyučování nebo střídání směn v průmyslových zónách. Jinak se zpravidla v rámci IDS používá taktový provoz a přestupní vazby tak fungují celý den.



275 Letovice, Podolí (z)	4:56	5:56	6:56	7:25	7:27			7:56	7:56	9:56		12:56
275 Míchov	4:58	5:58	6:58	7:27	7:29			7:58	7:58	9:58		12:58
⇒ 253 Velké Opatovice												
265 Chrudichromy	5:03	6:03	7:03	7:32	7:34			8:03	8:03	10:03		13:03
265 Boskovice, průmyslová zóna	}	6:06	7:06	}	}			8:06	8:06	10:06		13:06
265 Boskovice, nemocnice	}	6:08	7:08	}	}			8:08	8:08	10:08		13:08
⇒ 251 Skalice n.Svit.		6:14	7:14					8:13	8:13	10:18		
265 Boskovice, STS	5:06	}	}	7:35	7:37			}	}	}		}
265 Boskovice, aut.st.	5:08	6:10	7:10	7:37	7:39			8:10	8:10	10:10		13:10
⇒ S21 Skalice n.Svit.		6:25	7:28	8:01				8:20				
⇒ 234 Blansko	5:12	6:27	7:22		7:57							13:27
⇒ 250 Skalice n.Svit.	5:21	6:21										
⇒ 251 Jevíčko		6:12			7:46				8:18			13:17
⇒ 256 Olešnice	5:16	6:21	7:16									13:16
⇒ 257 Olešnice	5:13	6:13	7:15							10:27		13:17
⇒ 260 Lipovec	5:35	6:35								10:35		13:35
⇒ 261 Protivanov	5:35				8:05							
⇒ 262 Kofenec		6:10										13:35
265 Boskovice, 17.listopadu		6:13	7:13	7:40	7:42			8:13	8:13	10:13		13:13

Obr. 5 – mezi významné přestupní body IDS JMK patří terminál v Boskovicích. O přestupních vazbách s odjezdy v reálném čase se cestující dozví nejen z informačního systému na místě (příslušnost k systému je zde zdůrazněna velkým logem a informacemi o zdrojích), ale také velmi přehledným způsobem přímo z jízdního řádu

4.2 Koordinátor

Koordinátor je významný nejen pro organizaci dopravy, ale také kvůli dohledu. Činnosti, kterými se zabývá, jsou zejména organizace provozu (linkové vedení, jízdní řády, návaznosti...), hledání společných systémových řešení často velmi odlišných požadavků a další rozvoj integrace. Stanovuje tarif a smluvní přepravní podmínky, rozděluje tržby, stará se o styk s veřejností. V dalších krocích pak koordinátor prosazuje a spolupracuje na realizaci preferenčních opatření, stanovuje standardy kvality (viz dále) pro celý systém a pochopitelně také provádí přepravní průzkumy a kontroluje dodržování všech vyžadovaných standardů či návazností. Aby tedy systém správně fungoval, je potřeba jej nejen kvalitně navrhnout, ale také důsledně kontrolovat – což je právě úkol koordinátora.

IDS může v začátcích fungovat i bez koordinátora, což je i případ některých českých systémů. Vznik koordinátora pak představuje přechod na tzv. tříúrovňový model IDS, jednotlivé úrovně představují objednatelé dopravy → koordinátor → dopravci. Primární motivací pro vznik koordinátora je transparentní přerozdělování výkonů tak, aby tuto činnost nevykonával ani politický subjekt, ani některý z dopravců, který by se tak pochopitelně výrazně zvýhodňoval. Rozdělování výkonů probíhá formou výběrových řízení. Před vznikem koordinátora dochází k objednávání dopravy přímo mezi městy (krajem) a jednotlivými dopravci.

4.3 Koordinační dispečink

Koordinační dispečink je jednou z metod, jak zkvalitnit provozní parametry IDS. Je tedy důležitou součástí rozvinutého a dobře fungujícího systému. Koordinační dispečink spadá pod koordinátora systému, ale zároveň úzce spolupracuje s jednotlivými dopravci. Úlohy, které se zde plní, se mohou v jednotlivých systémech mírně lišit. Základem činnosti je monitorování provozu a dohled. Dispečeri se zde snaží podchytit mimořádné situace a reagovat na jejich vznik vhodným opatřením – může se jednat třeba o pozdržení přípoje při zpoždění vlaku. O mimořádnostech v provozu také dispečink informuje cestující, a to zpravidla formou webových stránek nebo různých aplikací. Pro správné fungování dispečinku je nutná úzká spolupráce s jednotlivými dopravci.

4.4 Standardy kvality

Standardy kvality stanovují požadovanou minimální úroveň služeb, kterou musí zapojené subjekty plnit, a jedná se tak jistě o jednu z metod zlepšení systému. Cestující má jistotu, že vždy dostane od služby očekávanou kvalitu. Stářím a složením vozového parku se od roku 2011 zabývá nařízení vlády č. 63, které stanovuje nejvyšší průměrný věk vozidel v linkové dopravě a také poměr bezbariérově přístupných vozidel. Např. průměrné stáří autobusů v linkové dopravě nemá přesáhnout 9 let, do výpočtu se však nepočítají vozidla přihlášená před platností normy. Než se tedy opravdu prakticky projeví, bude to ještě několik let trvat.

V rámci standardů kvality IDS jsou tyto stanovovány a kontrolovány koordinátorem. Základ je podobný, jako ve výše popsaném odstavci, může být ale stanoven i přísněji. Někteří koordinátoři, což se týká například Dopravy Ústeckého kraje, vyžadují nízké maximální staří vozidel (8 let) a celý provoz zajištěný nízkopodlažními autobusy. Obecně lze rozdělit standardy na technické a provozní.

Technické standardy udávají požadavky na konkrétní vozidla. Jedná se o celou řadu parametrů, nejviditelnější pro cestující je patrně řešení interiéru – zpravidla je udán požadavek na poměr míst pro sedící a stojící cestující podle druhu linky a plochu pro kočárek nebo invalidní vozík. Dále musí být vozidla vybavena odpovídajícím odbavovacím a informačním systémem, který může zahrnovat různě umístěné informační panely, hlásičem zastávek, vysílačem GPS nebo prostředky pro komunikaci se zrakově postiženými osobami. Mohou být stanoveny také požadavky na kvalitu sedadel³, šíři dveří nebo vybavení prostředky pro ohřev, větrání, chlazení či osvětlení interiéru. Vozidlo dále bývá označeno příslušnými informačními piktogramy u dveří a tlačítka pro různé druhy znamení k řidiči – např. zastávka na znamení, výstup cestujícího s kočárkem nebo stav nouze. Koordinátor dále zpravidla vyžaduje umístění ploch pro informační materiály, výňatek z tarifu a smluvních přepravních podmínek. Na stanovených místech se objevuje logo IDS jako hlavní jednotlicí prvek. V některých systémech se používá také jednotný vnější nátěr. Podstatným prvkem je také vnější i vnitřní čistota vozidel s přihlédnutím k aktuálním klimatickým podmínkám.

Mezi provozní standardy můžeme zařadit zejména plnění grafikonu – provoz bez (zejména zaviněných) výpadků spojů, a to vozidlem minimálně požadované kvality (kapacita, přístupnost). Kontroluje se dále funkčnost všech prvků odbavovacího a informačního systému, prodej jízdenek, přesnost provozu, ale také chování a ústrojná kázeň provozního personálu.

³ Např. polstrovaná měkká sedadla pro delší příměstské linky, „tvrdá“ městská sedadla pro kratší cesty v MHD

Dosud popisované standardy se týkaly především autobusů, obecně ale také jakýchkoliv jiných dopravních prostředků. Některé druhy dopravních prostředků pak mají své specifické standardy – u vlakové dopravy tak kromě již popsaných lze sledovat navíc např. toalety. Odbavení pak obstarává buď průvodčí či vlakvedoucí, označovače jízdenek se zpravidla umísťují na stanicích a zastávkách, ale mohou být umístěny i přímo ve vozidlech.

Standardy jsou stanovené také pro zastávky – stanovují zejména její rozměry a vybavení. Musí obsahovat vždy ceduli s názvem, jízdní řády všech linek, dále jsou většinou uváděny podle možností další informace pro cestující, jako výňatek z tarifu, schéma sítě, aktuální a chystané výluky v okolí atd. Správce zastávky se musí starat o její čistotu a zachování aktuálních a správných informací. V případě poškození musí obstarat nápravu situace.



Obr. 6 – mikrobuse zařazený do provozu PID (vlevo) – svou příslušnost k systému hlásí unifikovaným systémovým nátěrem, je vybaven velkým logem systému, odkazem na webovou stránku a jedním z propagačních hesel (I přestup může urychlit Vaši cestu – vůz jezdí napájecí linku), dále je na voze také logo dopravce a evidenční číslo. Mezi standardy DÚK patří například tlačítka signalizující výstup s kočárkem nebo USB nabíječky, v tomto případě čerstvě odcizeny (foto Libor Meduna, facebook.com – Za volantem autobusů)

5. APLIKACE VYBRANÝCH OPTIMALIZAČNÍCH OPATŘENÍ

Pro srovnání byl zvolen systém PID, protože s ním má autor zkušenosti a také proto, že je to systém již ve všech hlediscích dobře rozvinutý. V prvních kapitolách jsou uvedeny dva příklady oblastí s přestupními vazbami – jeden dobře fungující a jeden komplikovanější. Prvky z těchto příkladů budou použity v samotném návrhu. V dalších kapitolách jsou pak uvedeny odlišnosti jednotlivých koordinačních dispečinků jako důležité součásti organizace a řízení provozu IDS.

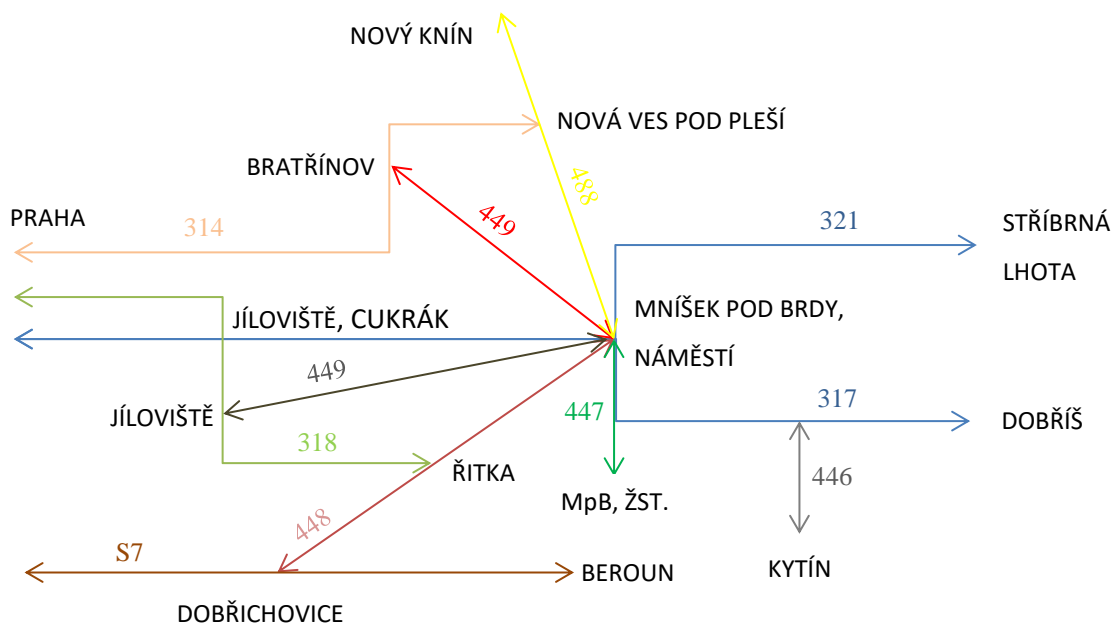
5.1 Příklad přestupních vazeb – oblast Mníšek pod Brdy

Jako dva příklady přestupních vazeb IDS byly zvoleny dvě oblasti PID – Mníšek pod Brdy a Kostelec nad Černými lesy. Mníšek pod Brdy se nachází asi 15 km od hranic Prahy jihozápadním směrem a asi 30 km od centra hlavního města. Spadá do tarifního pásma 3, vybrané zastávky pro vybrané linky také do pásma 4 – jedná se o tarifní opatření pro zlevnění cesty např. do Dobříše. Většinu linek v oblasti provozuje dopravce Martin Uher, doplňuje ho dále společnost Arriva Střední Čechy.

Páteř dopravy v oblasti představuje dvojice poloexpresních linek 317 a 321, které spojují Mníšek s pražským Smíchovským nádražím. Zatímco linka 321 končí v místní části Stříbrná Lhota, 317 jede do oblasti U Šibence, vybrané spoje pokračují až do Dobříše. Ve špičkách pracovních dní je doplňuje ještě expresní linka 320, která od Řitky jede až na Smíchov bez zastavení. Příměstské linky jsou ještě doplněny zastávkovou 318 a linkou 314, která do oblasti jede přes Davlí a končí v Bratřínově, případně Nové Vsi pod Pleší. Obsluhu oblasti ještě doplňují regionální linky 446, 447, 448, 449 a 488. Kromě vazeb typických pro školní vyučování v oblasti probíhají ještě pravidelné vazby, které jsou znázorněny na přiloženém schématu.

- Jíloviště, Cukrák – vzájemný obousměrný přestup mezi většinou spojů zastávkové linky 318 a poloexpresních 317/321
- Mníšek pod Brdy, náměstí – přestup mezi regionálními linkami a spoji na Prahu nebo z Prahy
- Mníšek pod Brdy, kaple – přestup mezi spoji linky 317 do Dobříše nebo z Dobříše a přípojem 446 pro obec Kytín
- Nová Ves pod Pleší – přestup mezi linkou 314, která zde končí, a linkou 488 (směr Mníšek pod Brdy nebo Nový Knín)

- Dobřichovice, nádraží – přestup mezi vlaky linky S7 a linkou 448
- Bratřínov – nepravidelný přestup mezi linkami 449 a 314
- Jíloviště – přestup mezi zde končícími spoji linky 449 a 318, v některých případech přímý vůz
- několik jednorázových vazeb, zpravidla pro školní spoje



Obr. 7 – grafické znázornění přestupních vazeb na Mníšecku

Délka čekání na přípoje je ve většině případů 5 minut. Pokud nedojde k výrazným provozním mimořádnostem, tyto čekací doby zpravidla stačí a systém se tak řídí sám na základě automatických zpráv a poznámek ve vozovém jízdním řádu. Díky vysoké míře spolehlivosti přestupů je cestující hojně využívají a čekací doby přitom zásadně neovlivňují přesnost provozu. Dispečerské zásahy jsou v této oblasti minimální a jedná se tak o příklad dobře fungujícího přestupního systému.



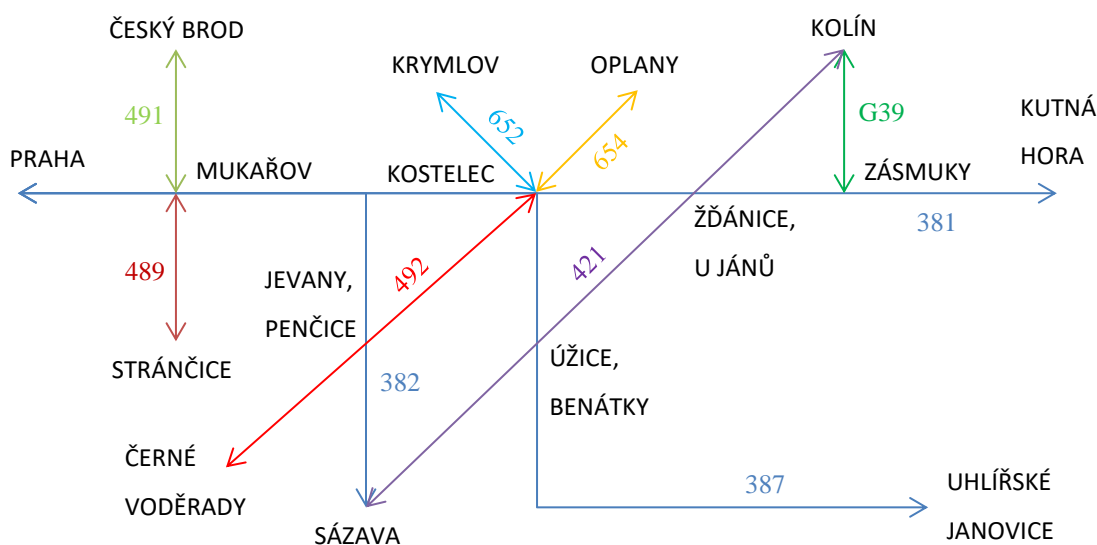
Obr. 8 – přestupní vazby na Mníšecku – vlevo přestup cestujících z dobříšského spoje linky 317 na přípoj 446 do Kytína, vpravo přestupní uzel Nová Ves pod Pleší – setkání obou směrů linky 488 a linky 314, která zde začíná

5.2 Příklad přestupních vazeb – oblast Kostelec n. Černými lesy

Kostelec nad Černými lesy je v mnohém Mníšku pod Brdy podobný. Nachází se také v tarifním pásmu 3, obsluhují jej dvě poloexpresní linky na Prahu a probíhá zde řada přestupních vazeb. Zde však již nefungují tak hladce. Zatímco mníšecké linky opouštějí Prahu po Strakonické ulici, která větší problémy v odpoledních hodinách nezaznamenává, linky na Kostelec musí projet dvěma kritickými úseky – Uhříněvsí a Říčany.

Páteřními linkami v této oblasti jsou 387, která od konečné stanice metra Háje jede přes Kostelec do Výžerek, případně až do Uhlířských Janovic. Linka 381 pokračuje z Kostelce do Zásruk (kde navazuje na vybrané spoje zatím neintegrováná linka do Kolína), část spojů však jede až do Kutné Hory. V trase těchto dvou linek se nachází několik přestupních bodů, které jsou spolu s ostatními přestupními místy shrnuty v tabulce:

- Říčany, K žel. st. – ač se nejedná o přímý přestupní bod, mnoho cestujících zejména ve špičkách používá tuto zastávku pro přestup na vlak či z vlaku, aby se tak při cestě do centra vyhnuli špatně průjezdným silnicím
- Mukařov – přestupní uzel mezi spoji na Prahu a regionálními linkami směrem do Jesenice, Stránčic či Českého Brodu. Čekací doby ve špičkách jsou 20 minut
- Kostelec nad Černými lesy, náměstí – přestupní uzel pražských linek a regionálních přípojů. Přípoje odjíždějí 10 minut po pravidelném příjezdu spojů od Prahy, k tomu ale mají ještě stanovenou 20 minutovou dobu čekání. Čekací doby se netýkají linek do Českého Brodu, které slouží jako napaječe vlaku
- Ždánice, U Jánů – ve špičkách zde vzniká taktový uzel v celé hodiny, kdy se zde potkávají spoje linky 381 do Prahy i Zásruk s oběma směry regionální linka 421. Čekací doby jsou zde ve špičkách 30 minut, což je délka taktu linky 381. Stavebně je navíc prostor nevhodně řešen, jelikož oba čekající autobusy linky 421 zasahují do jízdních pruhů silnice
- Jevany, Penčice – přestup mezi linkou 382 z Prahy do Jevan či Sázavy a regionální linkou 492 uprostřed jevanských lesů. Špičková čekací doba je 20 minut



Obr. 9 – grafické zobrazení přestupních vazeb na Černokostelecku

Přestože stanovené čekací doby jsou velmi vysoké a v minulosti byly již prodlužovány, dochází zde často ke vzniku ohrožených návazností (viz kapitola o koordinačním dispečinku PID). Problém je způsoben nedostatečně kapacitní silniční infrastrukturou, a jelikož je řešení v nedohlednu, je třeba situaci řešit na provozní úrovni. Dispečerů zde do provozu často zasahují a nechávají spoje čekat i nad rámec čekací doby. Při tomto rozhodnutí se zohledňují odhadované přepravní proudy podle uvážení dispečera a také možnosti vozidla a řidiče. Pokud má vůz na konečné dlouhý obrat, je možné jej nechat déle čekat. Zachování přípoje pro přestupující cestující je ale nevýhodné pro cestující, kteří do vozu nastupují nezávisle na přípojích. Ti pak musejí často i přes 20 minut čekat, než se autobus s vysokým zpožděním rozjede.

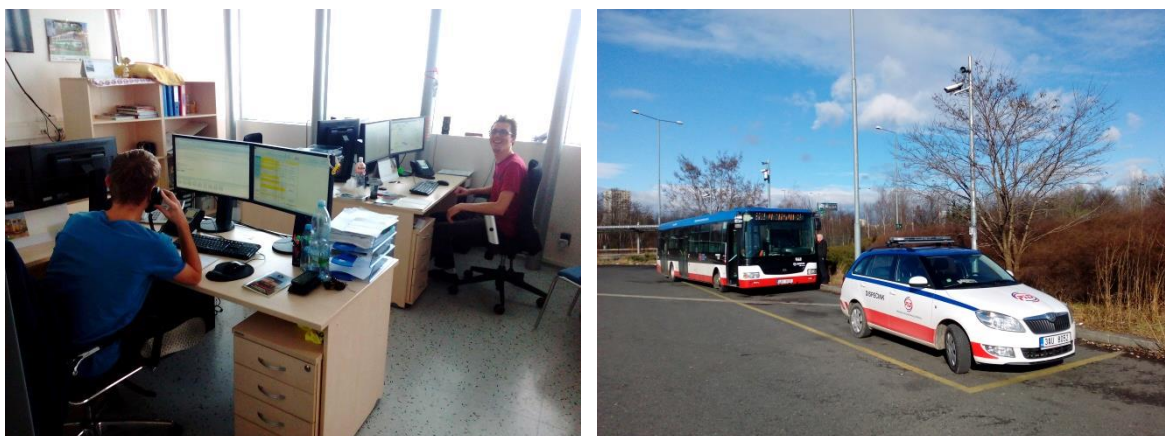


100387/8	↕	Praha, Hájce	05.01 - 06.23	🕒	387/11	📊
100381/11	↕	Zásmyky, nám.	06.30 - 07.39	🕒	387/11	📊
100381/26	↕	Praha, Hájce	11.51 - 13.03	🕒	387/11	📊
100387/37	↕	Uhliřské Janovice, nám.	14.15 - 15.34	🕒	387/11	📊
100387/58	↕	Mukařov	15.56 - 16.45	🕒	387/11	📊
100382/48	↕	Praha, Hájce	16.45 - 17.21	🕒	387/11	📊
100387/53	↕	Uhliřské Janovice, nám.	18.30 - 19.49	🕒	387/11	📊
100387/20		Praha, Hájce	05.56 - 07.18	🕒	387/12	📊
100387/17		Kostelec n. Č.l., Nám.	08.30 - 09.15	🕒	387/12	📊
100382/36		Praha, Hájce	14.33 - 15.21	🕒	387/12	📊
100387/45		Uhliřské Janovice, nám.	16.15 - 17.34	🕒	387/12	📊
100381/1		Zásmyky, nám.	04.15 - 04.39	🕒	387/13	📊
100387/26		Praha, Hájce	07.30 - 08.18	🕒	387/13	📊
100387/21		Uhliřské Janovice, nám.	09.00 - 10.19	🕒	387/13	📊
100387/46		Praha, Hájce	12.11 - 13.33	🕒	387/13	📊
100387/43		Uhliřské Janovice, nám.	15.15 - 16.34	🕒	387/13	📊
100387/62		Kostelec n. Č.l., Nám.	17.06 - 17.40	🕒	387/13	📊
100381/3		Kutná Hora, aut. st.	05.05 - 06.15	🕒	492/24	📊
100381/18		Praha, Hájce	07.20 - 09.03	🕒	492/24	📊
100382/17		Sázava, aut. st.	10.30 - 11.47	🕒	492/24	📊
100382/32		Praha, Hájce	12.31 - 13.51	🕒	492/24	📊
100382/31		Jevany	14.50 - 15.35	🕒	492/24	📊

Obr. 10 – vlevo čekající autobusy v přestupním uzlu Mukařov, vpravo výpis časových poloh vybraných pořadí linek 381, 382 a 387. Výrazné modré čárky ukazují zastávky se zpožděním spoje nad 7 minut, v tomto případě byla výše zpoždění ve špičkách až půl hodiny

5.3 Koordinační dispečink PID

Dispečink Pražské integrované dopravy se nachází na konečné stanici metra Letňany. Pracovní doba je zde v pracovní dny v čase 5:00 – 21:00, o víkendu a státních svátcích se drží pohotovost na telefonu. Pokud je plný personální stav, na pracovišti bývají přítomni dva dispečeré a další jeden až dva se nacházejí v terénu. K dispozici je také služební automobil, který je při řešení problémů v terénu velmi užitečný.



Obr. 11 – dispečerská kancelář (vlevo), dispečerský vůz během terénní akce, při které doprovází autobus linky 223 během mimořádného odklonu po nehodě nákladního vozu (vpravo)

Základní činností dispečinku je monitorování provozu a řešení mimořádných situací. Jednou z jejich nejběžnějších příčin je silný provoz. V pražské aglomeraci se kolony ve špičkách objevují pravidelně, a to zpravidla stále na stejných komunikacích. Tomuto problému je tedy třeba věnovat pravidelnou pozornost. Méně pravidelně pak dochází k poruchám vozidel, které vedou v lepším případě ke zpoždění po opravě, v horším pak k vynechání spoje. Aby byl dopad na cestující co nejmenší, může koordinační dispečink podle okolností přistoupit k různým opatřením, např. doporučit reorganizaci provozu. Pokud je k dispozici jiný vůz, je zaměnit oběhy a získat tím čas na přistavení náhradního vozu či opravu. K tomu je pochopitelně nutná velmi úzká spolupráce s jednotlivými dopravci. Každý dispečer má proto kromě počítače k dispozici i telefon s předvolbami dispečinků jednotlivých dopravců. Úspěšnost realizace navrženého opatření je pak závislá na celé řadě faktorů, důležité je zejména okamžité řešení problému po jeho vzniku a ochota všech zúčastněných subjektů se na řešení podílet. S řešením těchto situací mohou pomoci i různé zálohy jednotlivých dopravců, a to buď klasickou formou, kdy záložní řidič čeká s autobusem v provozovně, tak formou operativní zálohy. OZ v rámci PID provozuje kromě DPP pouze dopravce Arriva – tato záloha se nachází v terénu, výchozí parkovací místo má zvoleno tak, aby dojezdový čas v rámci celé plochy působnosti byl co nejnižší. Výkon této činnosti klade na řidiče velmi vysoké nároky, neboť na rozdíl od provozních záloh jednotlivých garáží musí znát všechny

linky a jejich varianty, které může hradit. O nasazení operativní zálohy rozhoduje koordinační dispečink na základě požadavků jednotlivých provozoven společnosti Arriva City, případně provozovny Stodůlky, která v rámci reorganizace přešla pod pobočku Arriva Střední Čechy. Úkolem operativní zálohy je rychlá náhrada při mimořádné události, nikoliv jako náhradní řešení při neschopnosti provozovny obsadit personálně všechny výkony.

Nejen s nepravidelností silničního provozu, ale také s mimořádnými událostmi na železnici jsou spojené tzv. ohrožené návaznosti. Jedná se o stavy přípojů, kdy přijíždějící spoj nestihá přijet do konce stanovené čekací doby navazujícího spoje. V takovém případě dispečer rozhoduje o osudu přípoje na základě svého úsudku a zkušenosti. Je nutné zvážit případnou dobu do odjezdu dalšího spoje, předpokládaný počet přestupujících, ale také dopady na další spoje. Koordinační dispečer se může spojit telefonicky s dispečinkem dopravce, nebo komunikovat přímo s řidičem konkrétního autobusu pomocí zpráv na pokladnu. Jedná se o jednu z funkcí všech používaných druhů odbavovacích zařízení v rámci PID. Běžné se zprávy posílají automatizovaně ze systému a obsahují základní informace o přestupu, tedy kde má být realizován, jak dlouho se má čekat, na kterou linku a očekávané zpoždění přijíždějícího spoje zjišťované na základě pozice dle GPS. Pokud potřebuje dispečer zasáhnout, může napsat zprávu ručně, omezen je jen počtem znaků. Řidiči mají oproti tomu možnost poslat několik předvolených zpráv zpět, u některých dopravců mají pak i řidiči možnost napsat zprávu ručně. Možnost vlivu na přípoje je v současné době možná pouze u autobusů, možnost komunikace s vlaky možná není.

Nedodržena návaznost 286662/35 (8598) -> 100398/55 (8643)

zjištěná dne 25.9.2017 16:22

v zastávce Mochov v čase 16:21

Přijíždějící spoj:

286662/35

vůz 8598

RZ 6S0 3282

IMEI 35873000644153

oběh 662/9

Jede +8(16:29 místo 16:21).

Čekající spoj:

100398/55

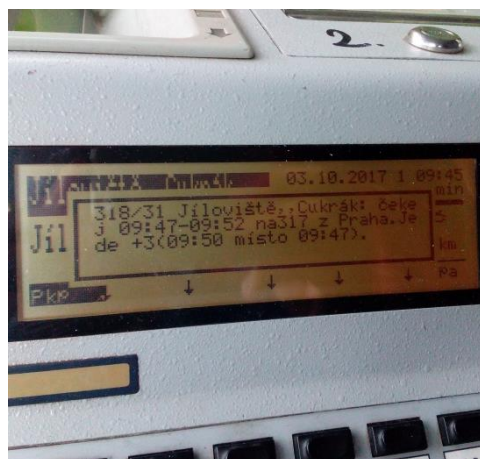
vůz 8643

RZ 3SF 0459

IMEI 354056002418980

oběh 398/22

Čeká od 16:21 do 16:26. Jede +6(16:27 místo 16:21).

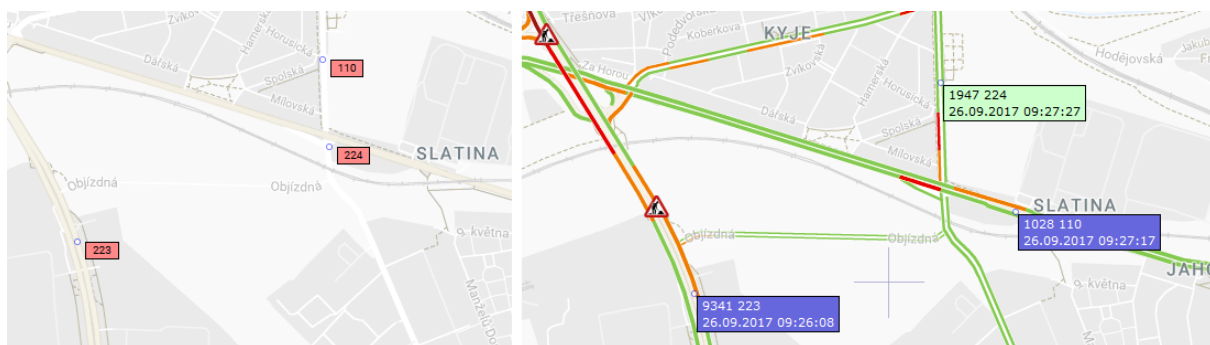


Obr. 12 – informační výstupy ze systému chodí formou emailů všem zúčastněným dispečerům (ukázka vlevo), informace o návaznosti pro řidiče (ukázka vpravo)

Základním softwarovým vybavením dispečinku PID je systém MPVnet (Monitorování Provozu Vozidel). Přes ten jsou zjišťovány časové a místní polohy spojů, vypravení, výpadky atd. Výstupy z tohoto systému jsou posílány emailovou formou do schránek dispečerů. Těm

tak chodí informace o zpoždění spojů (nad stanovenou odchylku), předjetí, informace o ohrožených návaznostech, neodjetých spojích, informace ze železnice a různé další zprávy. Tento systém používají také dispečinky dopravců, i když v trochu odlišné formě. Je důležité, aby byly všechny změny zadány v systému co nejdříve, aby na ně koordinační dispečink mohl reagovat, jedná se zejména o neodjeté spoje a záměny vozů – pokud není záměna zadána v systému, automaticky generované zprávy nechodí do správných vozů – systém reálné přiřazení vozu ke spoji neověřuje.

Další důležitou funkcí koordinačního dispečinku je předávání aktuálních informací a pokynů nejen příslušným dopravcům, ale také dotčeným cestujícím. Cestujícím slouží několik platform, ze kterých mohou informace čerpat. Samotný systém MPV je cestujícím v omezené verzi přístupný – mohou vidět polohu vysílajících vozů, další informace přístupné jen dispečerům jim k dispozici ale nejsou, jedná se např. o evidenční čísla vozů, turnus atd. Informace o polohách vozů využívají také vyhledávače spojení, které tyto informace u výsledků hledání cestujícím ukazují. Kvůli mnohaletým sporům o předávání dat bohužel nejsou dostupné informace o polohách vozů Dopravního podniku Praha, a to ani veřejně, ani dispečerům. Informace jsou dále předávány přes fyzická i virtuální zastávková tabla, kde se mohou kromě aktuálních odjezdů obrazovat ještě slovní informace, které jsou spravované na dálku. Samozřejmostí je informování na webu koordinátora, kam se mimořádností vkládají přes systém VYMI⁴. Další informace či zpětnou vazbu získává dispečink také ze stížností, které chodí elektronickou formou, nebo je cestující zavolají na infolinku. Jeden ze členů obsluhy infolinky, tzv. infodispečer, má totiž své pracoviště v kanceláři dispečinku. Jeho úkolem je kromě odpovídání na dotazy na infolince také zadávat do systému mimořádnosti a informace o aktuálním stavu provozu a vyřizování stížností.



Obr. 13 – výstup ze systému MPV, jak jej lze zobrazit veřejně (vlevo), shodná situace, jak si ji může zobrazit dispečer (vpravo) – podle nastavení konkrétního dispečera lze množství a obsah zobrazovaných informací upravit, ve veřejné verzi jsou zpožděné spoje zobrazeny červeně, v dispečerské modře; červená je určena pro zobrazení spojů předjetých

⁴ Výluky a Mimořádnosti – online platforma pro zadávání mimořádných událostí v systému, které následně přebírají webové stránky nebo různé aplikace, ať už mobilní či počítačové

Mezi další činnosti dispečinku patří také celá řada administrativních činností, a to zejména vyhodnocování provozu za uplynulé období. Za každý den jsou zpracovány výpadky, tedy tabulka neodjetých spojů či jejich částí, obsahuje také spoje se sníženou kvalitou obsluhy. Za nedodržení nízkopodlažnosti oběhu, kapacity vozidla nebo neodjetí spoje se následně udělují dopravcům sankce, v případě prvních a posledních spojů linky nebo jejich variant jsou udělené sankce výrazně vyšší. Za každé čtvrtletí jsou pak vyhodnoceny standardy kvality, které ukazují dodržování různých ukazatelů pro jednotlivé dopravce. V případě PID se jedná např. o podíl nízkopodlažních vozidel ve vozovém parku nebo množství neodjetých spojů.

5.4 Koordinační dispečink KOVED

Náplň práce je velmi podobná, jako byla popsána v případě dispečinku PID v přechodí kapitole. Centrální dispečink (CED) se tak zabývá sběrem dat a zpracováním informací, řešením problémů, organizací dopravy, kontrolou dodržování standardů a kvality dopravy a zpětnou vazbou z provozu. Aktuálně jsou zapojeni stejní dopravci, jako v případě vzájemného uznávání čipových karet (viz kapitola 5.4.1 KORIS), chybí zde pouze Kroměřížské technické služby. Navíc jsou pak sledovány vlaky ČD a nejnověji pak autobusy společnosti Arriva Morava.

Pracovní doba je zde širší než v případě dispečinku PID – v pracovní dny od 4:00 do 22:30, v sobotu v rozmezí 5:00 – 14:00 a v neděli 12:00 – 21:00. Pro výkon činnosti zde dispečeré využívají obdobných prostředků – základem je zde také již důkladně popsáný systém MPVnet, mají k dispozici možnost psaní zpráv na odbavovací zařízení, sledují aktuální situaci v mapě přes GPS vozidel a kontrolují časové polohy spojů kvůli předjetí nebo zpoždění. Dispečeré zde nemají k dispozici celé oběhy jako v případě dispečinku PID, vidí pouze celkový výpis spojů. K nim se na rozdíl od pražského dispečinku automaticky páruje vůz podle zadání v pokladně a polohy – situace technických problémů se zde tedy neřeší, případná opatření formou prohození oběhů jsou tak čistě v režii dopravců. Výstupy z MPVnetu pak nejsou doručovány do emailových schránek, ale je nutné je sledovat přímo v online rozhraní nebo správním aplikaci MPV Desktop. Díky odlišnému způsobu odbavování zde je možnost přímo sledovat aktuální počet cestujících ve vozidlech, přičemž tyto informace jsou spolu s časovými polohami archivovány a lze je využít pro optimalizaci provozu a jízdních řádů. V době vzniku této práce se zde také začínala testovat možnost přestupních vazeb – tyto vazby vznikaly ale obráceným způsobem, systém je automaticky navrhnul podle aktuálních jízdních řádů v místech, kde vycházejí. Jejich smysluplnost se dále přezkoumává ručně. Všechny tyto aspekty budou ale pro budoucí realizaci případného IDS mít velmi zásadní význam, jelikož dohled nad přestupy je jedním ze základních úkolů.

5.4.1 KORIS

Centrální dispečink Zlínského kraje je součástí projektu KORIS – Komplexní odbavovací a informační systém veřejné dopravy ve Zlínském kraji. Tento projekt kromě centrálního dispečinku zahrnuje ještě informační systémy ve vozidlech a na zastávkách. První krok k implementaci systému proběhl v roce 2007, kdy KOVED zprostředkoval uznávání čipových karet mezi pěti dopravci – ČSAD Vsetín, ČSAD Uherské Hradiště, Krodos, Housacar a Kroměřížské technické služby. V roce 2010 byla s městem Zlín podeána partnerská smlouva, která upravuje pravidla pro realizaci projektu a řeší jej společně s preferencí VHD ve městě. Po dvou zrušených výběrových řízeních v roce 2012 došlo ke změně způsobu financování z dotací a projekt byl rozdělen do tří samostatných částí, které byly již popsány výše. Samotný dispečink byl uveden do provozu 7. 12. 2015.

Další součástí projektu KORIS jsou vozidlové informační systémy. Původní rozsah realizace měl být mnohem širší, měl zahrnovat boční a vnitřní digitální informační panely, hlásiče zastávek a systém pro nevidomé. Kvůli finanční náročnosti pro dopravce došlo nakonec k omezení na odbavovací systém, který musí umožňovat obousměrnou komunikaci s dispečinkem, sběr dat a GPS sledování.

Poslední součástí KORIS jsou stacionární informační systémy. Jedná se o digitální panely, které mají na významných přestupních bodech zobrazovat informace o přípojích, pravidelných odjezdech a také mimořádnostech v provozu. Dodavatel byl již vysoutěžen v rámci výběrového řízení, po jeho realizaci budou panely instalovány na 17 významných zastávkách – v rámci samotného krajského města bude panel pouze jeden, a to na autobusovém nádraží.

6. PŘEPRAVNÍ PRŮZKUM A MÍSTNÍ ŠETŘENÍ

Průzkum byl proveden ve čtvrtek 9. 11. 2017. Jednalo se o zopakování podobného průzkumu, který byl proveden před zpracováním autorovy bakalářské práce 10. 9. 2014. Základní cílem průzkumu byla analýza obsazenosti a dochvilnosti autobusů příměstské dopravy v okolí Zlína – dvě stanoviště byla určena pro ranní špičku a dvě pro odpolední. Byla však provedena dvě rozšíření – došlo k mírnému posunu měřicího místa pro severní směr, jelikož se změnil způsob zajištění na autobusové nádraží a bylo tak možné zachytit v rámci tohoto místa i autobusy přijíždějící z východního směru. Pro odpolední část byl nasazen třetí člověk, jehož úkolem bylo zaznamenávat odjezdy a obsazenost z autobusového nádraží. Tento průzkum a šetření měly za úkol kromě samotného měření obsazenosti a dochvilnost spojů linkové dopravy odpovědět na několik otázek:

- Jakým způsobem se za poslední 4 roky změnil jízdní řád?
- Jak se změnila obsazenost spojů?
- Podařilo se odstranit problémy zaznamenané v roce 2014? Jaká je příčina zaznamenaných zpoždění v odpoledních hodinách na výjezdech z města?

6.1 Severní směr

Měřicí místo 2014: parkoviště obchodního centra Kaufland, Sokolská ulice

Měřicí místo 2017: křižovatka ulic Dlouhá x Santražiny a Vodní

Doba měření: 7:00 – 8:00

První část tabulky zaznamenává autobusy ze severního směru, druhá z východního. Tyto autobusy samozřejmě už nejsou na maximu své obsazenosti, část cestujících již vystoupila u nemocnice.

Linka	Ze směru	Dopravce	Jízdní řád		Reál. příjezd		Obsazenost	
			2014	2017	2014	2017	2014	2017
820861	Držková	ČSAD Vs	7:08	7:08	7:05	7:07	25	35
820861	Kašava	ČSAD Vs	7:08	-	7:07	-	5	-
820007	Lukov	Housacar	7:12	7:12	7:13	7:12	35	35
770370	Holešov	Krodos	7:13	7:13	7:11	7:12	50	50
820811	Holešov	ČSAD Vs	7:15	7:15	7:15	?	40	?
820851	Vlčková	ČSAD Vs	-	7:20	-	7:24	-	30
820871	Lukov	ČSAD Vs	7:21	-	7:22	-	35	-
820881	Hvozdná-Osmek	ČSAD Vs	7:21	7:21	7:24	7:17	5	20
820881	Ostrata	ČSAD Vs	7:24	7:24	7:23	7:18	15	35
820007	Holešov	Housacar	7:30	7:30	7:30	7:29	40	50
940014	Vsetín	ČSAD Vs	7:40	7:40	7:40	7:37	20	15
Celkový počet cestujících:							270	270

Tab. 7: průzkum obsazenosti spojů ze severního směru

Linka	Ze směru	Dopravce	Jízdní řád		Reál. příjezd		Obsazenost	
			2014	2017	2014	2017	2014	2017
820315	Slavičín	ČSAD Vs	-	7:06	-	7:15	-	35
820445	Újezd	ČSAD Vs	-	7:17	-	7:17	-	10
820105	Valašské Klobouky	ČSAD Vs	-	7:22	-	7:29	-	30
820002	Vsetín	Housacar	-	7:28	-	7:27	-	45
820010	Trnava, Papradná	Housacar	-	7:28	-	7:34	-	30
820711	Ublo	ČSAD Vs	-	7:30	-	7:32	-	15
820741	Ostrata	ČSAD Vs	-	7:33	-	7:32	-	35
820755	Provodov	ČSAD Vs	-	7:33	-	7:35	-	10
820010	Podkopná Lhota	Housacar	-	7:35	-	7:31	-	10
820018	Hrobice	Housacar	-	7:38	-	7:37	-	25
940007	Vsetín	ČSAD Vs	-	7:43	-	7:40	-	10
820002	Všemina	Housacar	-	7:48	-	7:14	-	10
940083	Rožnov p. Radhoštěm	ČSAD Vs	-	7:55	-	8:05	-	20

Tab. 8: průzkum obsazenosti spojů z východního směru

6.2 Východní směr

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

Linka	Směr	Dopravce	Jízdní řád		Reál. příjezd		Obsazenost	
			2014	2017	2014	2017	2014	2017
940083	Rožnov p/Radhoštěm	ČSAD Vs	14:08	14:08	14:16	14:08	65	30
820002	Vsetín	Housacar	14:09	14:20	14:26	14:20	35	40
820010	Podkopná Lhota	Housacar	14:17	14:17	14:27	14:18	30	30
820105	Valašské Klobouky	ČSAD Vs	14:23	14:23	14:29	14:23	50	35
820002	Slušovice (Vsetín)	Housacar	14:25	14:20	14:28	14:20	20	40
820445	Újezd	ČSAD Vs	14:28	14:28	14:33	14:30	15	15
820445	Valašské Klobouky	ČSAD Vs	14:28	14:44	14:33	14:44	40	30
820455	Luhačovice	ČSAD Vs	14:28	14:31	14:32	14:31	20	20
820711	Vizovice	ČSAD Vs	14:28	14:28	14:31	14:29	15	10
820002	Všemina	Housacar	14:39	14:39	14:42	14:40	15	15
820010	Podkopná Lhota	Housacar	14:39	14:39	14:42	14:37	10	15
820445	Vlachovice	ČSAD Vs	14:39	14:28	14:44	14:32	35	20
820741	Ostrata	ČSAD Vs	14:39	14:39	14:42	14:36	5	15
940005	Vsetín	ČSAD Vs	14:39	14:39	14:47	14:42	40	20
940083	Rožnov p/Radhoštěm	ČSAD Vs	14:42	14:42	14:48	14:43	40	20
820018	Hrobice	Housacar	14:42	14:42	14:44	14:41	20	15
820755	Ludkovice, Pradlisko	ČSAD Vs	-	14:47	-	14:49	-	15
820376	Slavičín	ČSAD Vs	14:52	14:52	15:02	14:55	40	30
820711	Raková	ČSAD Vs	14:57	14:57	15:07	14:57	5	5
940007	Vsetín	ČSAD Vs	14:57	14:57	15:08	15:00	35	15
820002	Všemina	Housacar	15:08	15:08	15:15	15:12	35	20
820009	Luhačovice	Housacar	15:10	15:10	15:15	15:12	25	20
820010	Trnava	Housacar	15:12	15:12	15:13	15:10	20	20
820105	Valašské Klobouky	ČSAD Vs	15:14	15:14	15:20	15:24	40	20
820711	Vizovice	ČSAD Vs	15:24	15:24	15:31	15:27	20	15
940007	Vsetín	ČSAD Vs	15:25	15:28	15:32	15:31	25	25
Celkový počet cestujících:							700	555

Tab. 9: průzkum obsazenosti spojů ve východním směru

6.3 Jižní směr

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

Linka	Ze směru	Dopravce	Jízdní řád		Reál. příjezd		Obsazenost	
			2014	2017	2014	2017	2014	2017
800521	Uherské Hradiště	ČSAD UH	7:00	7:00	6:58	7:02	35	25
820011	Luhačovice	Housacar	7:03	7:03	7:04	7:12	35	35
800711	Uherský Brod	ČSAD UH	7:08	7:08	7:03	7:13	35	20
800531	Uherské Hradiště	ČSAD UH	7:13	7:12	7:16	7:14	40	20
820891	Březnice	ČSAD Vs	7:13	7:13	7:16	nejel	20	nejel
820022	Zlín, Chlum	Housacar	7:16	-	7:15	-	5	-
800521	Uherské Hradiště	ČSAD UH	7:17	7:17	7:17	7:20	50	55
820435	Podhradí	ČSAD Vs	7:18	7:18	7:18	7:24	35	50
820641	Halenkovice	ČSAD Vs	7:24	7:22	7:35	7:22	40	25
800711	Uherský Brod	ČSAD UH	7:28	7:26	7:28	7:28	35	55
820022	Lehotice	Housacar	7:28	7:28	7:28	7:32	25	35
820022	Mysločovice	Housacar	7:28	7:28	7:31	7:32	10	30
820781	Zlín, aut. nádr.	ČSAD Vs	7:29	7:28	7:24	7:25	20	10
800531	Uherské Hradiště	ČSAD UH	7:37	7:37	7:37	7:40	25	40
820030	Napajedla	Housacar	7:40	7:40	7:36	7:44	5	30
800721	Uherský Brod	ČSAD UH	7:40	7:42	7:38	7:42	35	55
820781	Zlín, Malenovice	ČSAD Vs	7:42	7:40	7:40	7:39	5	10
770051	Kroměříž	Krodos	7:43	7:48	7:42	7:50	20	20
800521	Uherské Hradiště	ČSAD UH	7:45	7:41	7:45	7:45	25+25	25+20
820601	Napajedla	ČSAD Vs	7:49	7:48	7:59	7:56	5	15
820022	Mysločovice	Housacar	7:58	-	8:03	-	10	-
Celkový počet cestujících:							540	575

Tab. 10: průzkum obsazenosti spojů z jižního směru a části západního směru

6.4 Západní směr

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

Linka	Směr	Dopravce	Jízdní řád		Reál. příjezd		Obsazenost	
			2014	2017	2014	2017	2014	2017
820601	Napajedla	ČSAD Vs	14:14	14:14	14:12	14:11	25	10
820030	Oldřichovice	Housacar	14:28	14:28	14:28	14:28	10	10
800511	Uherské Hradiště	ČSAD UH	14:29	14:29	14:30	14:31	20	20
820022	Míškovice	Housacar	14:29	14:34	14:35	14:38	35	45
820022	Hostišovná	Housacar	14:29	14:29	14:33	14:31	25	15
820631	Žlutava	ČSAD Vs	14:31	14:31	14:38	14:33	20	10
820641	Halenkovice	ČSAD Vs	14:31	14:31	14:38	14:33	40	15
820671	Bařice-Velké Těšany	ČSAD Vs	14:33	14:33	14:34	14:32	10	5
800531	Uherské Hradiště	ČSAD UH	14:35	14:35	14:35	14:33	15	30
820022	Lehotice	Housacar	14:35	14:35	14:40	14:38	20	25
770050	Kroměříž	Krodos	14:38	14:38	14:39	14:42	25	45
820781	Zlín, aut. nádr.	ČSAD Vs	14:48	14:48	?	14:43	?	20
820030	Napajedla	Housacar	15:01	15:01	15:05	15:06	20	40
820231	Brno	ČSAD Vs	15:12	15:12	15:20	15:14	25	40
820022	Lehotice	Housacar	15:19	15:22	15:21	15:23	10	40
Celkový počet cestujících:							300	370

Tab. 11: průzkum obsazenosti spojů v západním směru

6.5 Změny obsazenosti a délky zpoždění

Úkolem místního šetření bylo také sledování provozu na autobusovém nádraží ve Zlíně. Jedná se o snahu zodpovědět otázku, která vyplynula z původního průzkumu z roku 2014 – tedy proč je část spojů zpožděná a jiné jedou včas. Měření probíhalo v čase 13:45 – 15:20 tak, aby byly zaznamenány shodné spoje, které o určitý čas později dorazily na Příluky nebo do Malenovic a byly zaznamenány sčítačem. Kromě přesnosti odjezdu byl sledován také přírůstek cestujících a zpoždění mezi centrem Zlína a okrajovými oblastmi (tato data jsou pochopitelně dostupná jen pro linky jedoucí přes dvě měřicí stanoviště).

Výsledky jsou přepsány do dvou přehledných tabulek. První zaznamenává závislost času přistavení autobusu k odbavení v nástupní zastávce na autobusovém nádraží a zpoždění následného odjezdu. Tento údaj je porovnán se zpožděním v nácestné zastávce na okraji Zlína, pokud je tento údaj dostupný. Poslední sloupec udává změnu zpoždění v minutách. Druhá tabulka porovnává změnu zpoždění z první tabulky se změnou obsazenosti autobusu – tedy jaký vliv má nástup cestujících v nácestných zastávkách na změnu zpoždění mezi centrem a okrajem města.

Linka	Směr	Dopravce	Autobusové nádraží			Příluky/Malenovice		Δ
			Přist.	JŘ	Odj.	JŘ	Odj.	
820405	Uherský Brod	ČSAD Vs	13:42	13:45	+5	-	-	-
820811	Prostějov	ČSAD Vs	13:40	13:45	+3	-	-	-
820831	Holešov	ČSAD Vs	13:40	13:45	0	-	-	-
820011	Luhačovice	Housacar	13:50	14:00	0	-	-	-
820601	Napajedla	ČSAD Vs	13:54	14:00	0	14:14	-3	-3
940083	Rožnov p. Rad.	ČSAD Vs	13:51	14:00	0	14:08	0	0
800711	Uherský Brod	ČSAD UH	14:01	14:05	+3	-	-	-
800521	Uherské Hradiště	ČSAD UH	14:01	14:10	0	-	-	-
820002	Vsetín	Housacar	14:05	14:10	0	14:20	0	0
820007	Holešov	Housacar	14:03	14:10	0	-	-	-
820010	Podkopná Lhota	Housacar	14:02	14:10	0	14:18	0	0
820861	Držková	ČSAD Vs	14:05	14:10	0	-	-	-
800511	Uherské Hradiště	ČSAD UH	14:10	14:15	0	14:29	+2	+2
820030	Oldřichovice	Housacar	14:11	14:14	-1	14:23	+5	+6
820105	Val. Klobouky	ČSAD Vs	14:09	14:15	0	14:24	0	0
820831	Žeranovice	ČSAD Vs	14:06	14:15	0	-	-	-
820891	Březnice	ČSAD Vs	14:13	14:15	0	-	-	-
800521	Uherské Hradiště	ČSAD UH	14:14	14:20	+1	-	-	-
800531	Uherské Hradiště	ČSAD UH	14:15	14:20	+1	14:35	-2	-3
820007	Lukov	Housacar	14:14	14:20	?	-	-	-
820022	Hostišová	Housacar	14:12	14:20	0	14:29	+2	+2
820271	Holešov	ČSAD Vs	14:15	14:20	0	-	-	-
820445	Újezd	ČSAD Vs	14:13	14:20	?	14:28	+2	?
820445	Vlachovice	ČSAD Vs	14:12	14:20	+1	14:28	+4	+3
820455	Luhačovice	ČSAD Vs	14:20	14:20	+2	14:31	0	-2

820631	Žlutava	ČSAD Vs	14:14	14:20	+1	14:31	+2	+1
820641	Halenkovice	ČSAD Vs	14:15	14:20	+1	14:31	+2	+1
820671	Bařice-V. Těšany	ČSAD Vs	14:15	14:20	0	14:31	+1	+1
820711	Vízovice	ČSAD Vs	14:16	14:20	+1	14:27	+2	+1
820881	Hvozdná-Osmek	ČSAD Vs	14:15	14:20	?	-	-	-
700050	Kroměříž	Krodos	14:22	14:25	0	14:38	+4	+4
800711	Prakšice	ČSAD UH	14:21	14:25	0	-	-	-
820022	Míškovice	Housacar	?	14:25	+3	14:34	+4	+1
820022	Lehotice	Housacar	?	14:25	+3	14:35	+3	0
820775	Luhačovice	ČSAD Vs	14:17	14:25	+1	-	-	-
800521	Uherské Hradiště	ČSAD UH	14:21	14:30	0	-	-	-
800721	Uherský Brod	ČSAD UH	14:26	14:30	0	-	-	-
820002	Všemina	Housacar	14:24	14:30	0	14:40	0	0
820010	Podkopná Lhota	Housacar	14:25	14:30	0	14:38	-1	-1
820018	Hrobice	Housacar	14:25	14:30	0	14:41	0	0
820271	Olomouc	ČSAD Vs	14:22	14:30	0	-	-	-
820741	Ostrata	ČSAD Vs	?	14:30	0	14:38	-1	-1
820781	Lhota – Zlín	ČSAD Vs	14:25	14:30	0	14:48	-5	-5
820871	Lukov	ČSAD Vs	14:25	14:30	0	-	-	-
940005	Vsetín	ČSAD Vs	14:29	14:30	+3	14:39	+3	0
940083	Rožnov p. Rad.	ČSAD Vs	14:28	14:30	+3	14:42	+1	-2
820435	Luhačovice	ČSAD Vs	14:29	14:35	0	-	-	-
820445	Val. Klobouky	ČSAD Vs	14:28	14:35	-1	14:44	0	+1
820775	Luhačovice	ČSAD Vs	14:30	14:35	0	-	-	-
820861	Držková	ČSAD Vs	14:29	14:35	+2	-	-	-
820755	Ludkovice, Prad.	ČSAD Vs	14:32	14:40	0	14:47	+2	+2
820765	Provodov	ČSAD Vs	14:33	14:40	0	-	-	-
820376	Slavičín	ČSAD Vs	14:38	14:45	0	14:53	+2	+2
820831	Holešov	ČSAD Vs	14:38	14:45	0	-	-	-
820030	Napajedla	Housacar	14:46	14:50	0	15:01	+5	+5
820711	Raková	ČSAD Vs	14:47	14:50	0	14:57	0	0
940007	Vsetín	ČSAD Vs	14:43	14:50	0	14:58	+2	+2
770370	Bystřice p. Host.	Krodos	14:45	14:55	0	-	-	-
800521	Uherské Hradiště	ČSAD UH	14:50	15:00	-1	-	-	-
820002	Všemina	Housacar	14:56	15:00	0	15:09	+3	+3
820009	Luhačovice	Housacar	14:56	15:00	0	15:10	+2	+2
820010	Trnava	Housacar	14:56	15:00	0	15:13	-3	-3
820231	Brno	ČSAD Vs	14:51	15:00	+1	15:12	+2	+1
820425	Bojkovice	ČSAD Vs	14:47	15:00	0	-	-	-
820891	Březnice	ČSAD Vs	14:57	15:00	0	-	-	-
820105	Val. Klobouky	ČSAD Vs	15:02	15:05	+2	14:15	+9	+7
820022	Lehotice	Housacar	15:04	15:10	0	14:22	+1	+1
820711	Vízovice	ČSAD Vs	15:12	15:15	0	15:25	+2	+2
820811	Holešov	ČSAD Vs	15:11	15:15	0	-	-	-
820881	Ostrata	ČSAD Vs	15:12	15:15	0	-	-	-
800521	Uherské Hradiště	ČSAD UH	15:11	15:20	0	-	-	-
820007	Lukov	Housacar	15:14	15:20	0	-	-	-
820405	Uherský Brod	ČSAD Vs	15:15	15:20	0	-	-	-

Tab. 12: včasnost odjezdů z výchozí zastávky a změna zpoždění

Linka	Směr	Dopravce	Aut. nádr.		Příluky/Malenovice		Změna	
			JŘ	Obs.	JŘ	Obs.	Obs.	Zpož.
820601	Napajedla	ČSAD Vs	14:00	10	14:14	10	0	-3
940083	Rožnov p. Rad.	ČSAD Vs	14:00	20	14:08	30	+10	0
820002	Vsetín	Housacar	14:10	40	14:20	40	0	0
820010	Podkopná Lhota	Housacar	14:10	30	14:18	30	0	0
800511	Uherské Hradiště	ČSAD UH	14:15	5	14:29	20	+15	+2
820030	Oldřichovice	Housacar	14:14	5	14:23	10	+5	+6
820105	Val. Klobouky	ČSAD Vs	14:15	25	14:24	35	+10	0
800531	Uherské Hradiště	ČSAD UH	14:20	25	14:35	30	+5	-3
820022	Hostišová	Housacar	14:20	10	14:29	15	+5	+2
820445	Újezd	ČSAD Vs	14:20	?	14:28	15	?	?
820445	Vlachovice	ČSAD Vs	14:20	20	14:28	20	0	+3
820455	Luhačovice	ČSAD Vs	14:20	5	14:31	20	+15	-2
820631	Žlutava	ČSAD Vs	14:20	10	14:31	10	0	+1
820641	Halenkovice	ČSAD Vs	14:20	15	14:31	15	0	+1
820671	Bařice-V. Těšany	ČSAD Vs	14:20	5	14:31	5	0	+1
820711	Vizovice	ČSAD Vs	14:20	?	14:27	10	?	+1
700050	Kroměříž	Krodos	14:25	20	14:38	45	+25	+4
820022	Míškovice	Housacar	14:25	15	14:34	35	+20	+1
820022	Lehotice	Housacar	14:25	?	14:35	25	?	0
820002	Všemina	Housacar	14:30	?	14:40	15	?	0
820010	Podkopná Lhota	Housacar	14:30	?	14:38	15	?	-1
820018	Hrobice	Housacar	14:30	?	14:41	15	?	0
820741	Ostrata	ČSAD Vs	14:30	15	14:38	15	0	-1
820781	Lhota – Zlín	ČSAD Vs	14:30	10	14:48	20	+10	-5
940005	Vsetín	ČSAD Vs	14:30	20	14:39	20	0	0
940083	Rožnov p. Rad.	ČSAD Vs	14:30	?	14:42	20	0	-2
820445	Val. Klobouky	ČSAD Vs	14:35	30	14:44	30	0	+1
820755	Ludkovice, Prad.	ČSAD Vs	14:40	10	14:47	15	+5	+2
820376	Slavičín	ČSAD Vs	14:45	25	14:53	30	+5	+2
820030	Napajedla	Housacar	14:50	15	15:01	40	+25	+5
820711	Raková	ČSAD Vs	14:50	5	14:57	5	0	0
940007	Vsetín	ČSAD Vs	14:50	?	14:58	15	?	+2
820002	Všemina	Housacar	15:00	20	15:09	20	?	+3
820009	Luhačovice	Housacar	15:00	10	15:10	20	+10	+2
820010	Trnava	Housacar	15:00	15	15:13	20	+5	-3
820231	Brno	ČSAD Vs	15:00	30	15:12	40	+10	+1
820105	Val. Klobouky	ČSAD Vs	15:05	20	14:15	20	0	+7
820022	Lehotice	Housacar	15:10	?	14:22	40	?	+1
820711	Vizovice	ČSAD Vs	15:15	10	15:25	15	+5	+2

Tab. 13: závislost změny zpoždění na změně počtu cestujících v autobusech

6.6 Zhodnocení naměřených dat

Doba průzkumu byla zvolena na časy, kdy do Zlína přijíždí nebo z něj odjíždí nejvíce cestujících. Časově odpovídá době, která byla pro sběr dat zvolena před 3 lety.

Jízdní řády v severní oblasti nezaznamenaly zásadní změny – na linkách v oblasti Lukova došlo k časovému posunu některých spojů a k převodům spojů mezi linkami. Při měření bohužel nebyl zaznamenán jeden ze spojů výchozích z Holešova. V západní oblasti se také zásadní změny neodehrály, v odpoledních hodinách došlo k časovým posunům některých spojů linky 820022. Tato linka byla zaznamenávána také při ranním měření jižního směru, zde byly zrušeny dva ranní spoje. V oblasti Příluk došlo k několika menším časovým posunům spojů a přibyl také posilový spoj linky 820755 do Pradliska.

Ze dvou jednodenních měření jistě nelze dělat závěry ohledně změn počtu cestujících, ale určitou představu o trendech tento průzkum dává. Lze vysledovat všechny změny stavů, zcela obecně lze říci, že počet cestujících se zásadně nezměnil, případně můžeme hovořit o mírném nárůstu. Změnil se ale na některých konkrétních relacích.

V severní oblasti je z hlediska počtu spojů ráno nejfrekventovanější trasa mezi Zlínem a Lukovem nebo Fryštákem a Holešovem. Počty cestujících v těchto spojích jsou podobné jako v roce 2014. Nárůst lze však jednoznačně sledovat u linek z obcí Ostrata a Hvozdná. Nárůst počtu cestujících zde může být dán i novou zástavbou, která v obcích probíhá. Celkem přijelo z tohoto směru v průběhu měření více cestujících než v roce 2014, jelikož jeden autobus se nepodařilo zaznamenat a měřicí místo bylo zvoleno dále po trase směrem do centra, tedy po výstupu menší části cestujících.

Zajímavý trend lze sledovat ve východní oblasti, což je směr, kam odjíždějí nejdelší přímé autobusové linky. Na všech těchto dlouhých relacích, tedy mezi Zlínem a Valašským Meziříčím, Rožnovem pod Radhoštěm, Slavičínem nebo Valašskými Klobouky, ubylo cestujících. Zatímco před 3 lety zde byly autobusy nejplnější a první z měřených spojů do Rožnova pod Radhoštěm byl přetížený, v roce 2017 se již podobná situace neopakovala. Lze se jen domnívat, zda je tento trend daný snížením nezaměstnanosti a s tím související nižší potřebou dojíždět za prací, zda je výchylka jen náhodná či je příčina zcela jiná. Jediná delší relace, která se pokles netýká, jsou spoje do Vsetína. Zde lze sledovat přesednutí části cestujících z linky 940005 do nově prodlouženého spoje 820002, který vyráží o 15 minut dřív. Jedná se o jediný směr, kde byl zaznamenán pokles celkového počtu cestujících, ačkoliv je východ zároveň jediná oblast, kde reálně přibyl spoj navíc.

Stanoviště na náměstí Práce zaznamenávalo hlavně jižní směr, ale také vybrané spoje z východního směru. Zde byl zaznamenán mírný nárůst počtu cestujících, ten je ale zajištěn zejména linkami přijíždějícími od Malenovic. V linkách od Uherského Hradiště a Brodu se objevuje zajímavý trend přesunu poptávky – cestujících sice jezdí pořád téměř stejně, ale volí pozdější spoje. Zatímco autobusy přijíždějící z kraje měřicího období příliš plné nejsou, spoje s příjezdem po půl osmé jsou často výrazně plnější než v roce 2014.

Odpolední měření linek v západním směru odhalilo kolísání změn poptávky v jednotlivých spojích. Obecně lze říci, že linky pokračující za Otrokovice přepravily méně cestujících a že cestující začali stejně jako v ranních hodinách volit spíše pozdější spoje, vyjíždějící z autobusového nádraží ve Zlíně až před třetí hodinou. Výrazně se zvýšil počet cestujících ve spojích do Kroměříže, Brna a pozdějších spojích do Napajedel a Lechotic. Počet přepravených cestujících se v tomto směru výrazně nezměnil, je ale rozložený odlišně. Pro přesný výpočet chybí údaje o jednom spoji z roku 2014.

Pro použití příměstských linek na dojíždění po samotném Zlíně by bylo třeba zapracovat na přesnosti provozu. Mnohé spoje do města jsou předjeté, což by v případě IDS představovalo problém. Výrazně se ale zlepšila přesnost provozu spojů vyjíždějících v odpoledních hodinách z centra. Většina spojů odjížděla z autobusového nádraží včas nebo jen s velmi nízkým zpožděním. Pokud bylo zpoždění odjezdu vyšší, jednalo se ve všech zaznamenaných případech o pozdní přistavení autobusu k nástupu cestujících. Zvýšení zpoždění mezi centrem a okrajem města nesouviselo vždy s nástupem výrazného počtu cestujících na nácestných zastávkách, problém může často nastat v odlišnosti jízdních dob jednotlivých linek na různých relacích, a to i mnoho minut. Následující tabulka uvádí přehled časových poloh odjezdů z výchozí zastávky podle počtu spojů:

Časová poloha	-1 min.	včas	+1 min.	+2 min.	+3 min.	+4 min.	+5 min.	Chybí data
Počet spojů	3 4,2 %	49 68,1 %	8 11,1 %	3 4,2 %	6 8,3 %	0 0 %	1 1,4 %	2 2,8 %

Tab. 14 – přehled včasnosti odjezdu z autobusového nádraží

Tato práce se nezabývá návrhem jízdních řádů či zcela konkrétních provozních parametrů, přesto lze při pohledu na tabulky konstatovat, že spoje ve stejném či částečně stejném směru by měly být lépe koordinovány. Mnohdy se jedná o spoje různých dopravců, kteří ve stavu bez integrace nemají o lepší koordinaci zájem, protože jim nic nepřináší – jako příklad lze uvést popsané přebírání cestujících mezi dvěma spoji do Vsetína, které vyjíždějí krátce po sobě, ale provozují je jiní dopravci.

7. NÁVRH LINKOVÉHO VEDENÍ A PŘESTUPNÍCH VAZEB IDS

Jako základ pro návrh nového linkového vedení poslouží současný stav linek v oblasti, který byl v předchozích kapitolách shrnut. Garantované přestupní vazby jsou pro systém novinka. Mnohé linky budou díky přestupům zkráceny a linkové vedení tak bude zjednodušeno. Díky návrhu přestupního tarifu se cestujícími přestup finančně nijak nedotkne, jízdné na celou trasu si zakoupí již v prvním vozidle. Ušetření finanční prostředky ze souběhů lze investovat třeba do zvýšení počtu spojů návazných linek.

Návrh také počítá s dokončením realizace následujících opatření:

1. Rekonstrukce trati 331, zvýšení kapacity vozidel, zkrácení intervalů a jízdních dob tak, aby bylo možné přenést zatížení autobusových linek na této relaci na dráhu
2. Výstavba přestupního terminálu u nádraží ve Vizovicích v rámci rekonstrukce trati – možná konkrétní podoba byla navrhována v rámci autorovy bakalářské práce, diplomová práce se touto problematikou nezabývá
3. Dokončení realizace projektu KORIS, tedy realizace vzájemného uznávání čipových karet všech dopravců a hlavně jejich zapojení do projektu centrálního dispečinku, který umožní navrhované přestupní vazby monitorovat

7.1 Severní oblast

V severní oblasti jsou klíčová města Fryšták, Holešov a Bystřice pod Hostýnem. Důležitá je nejen dojíždka z těchto měst do Zlína, ale také větší množství příměstských spojů, kterých je v oblasti Holešova a Bystřice překvapivě hodně. Další linky napojují severní oblast na sousední oblasti kolem Kroměříže, Valašského Meziříčí a Vsetína.

Linka	Změna	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
Zlín 11	prodloužení	Antonínova – Příluky – Lužkovice / Hvozdná	vysoký
Zlín 35	změna trasy	Antonínova – Kostelec – Štípa – Hvozdná – Ostrata – Velíková / Hrobice	vysoký
Zlín 36	prodloužení	Antonínova – Kostelec – Štípa – Velíková – Kašava – Držková	vysoký
Zlín 37	zrušena	<i>nahrazena linkou MHD 35</i>	-
820007	zrušena	<i>nahrazena ostatními linkami</i>	-
820811	omezena	Zlín – Fryšták – Holešov – Hulín – Kroměříž – <i>Kojetín – Prostějov</i>	střední nízký
820861	zrušena	<i>nahrazena linkou MHD 36</i>	-
820871	zkrácena	Zlín – Fryšták – Vítová – <i>Lučkov</i>	střední
820881	zrušena	<i>nahrazena linkou MHD 36</i>	-

Tab. 15: návrh změn linkového vedení příměstských autobusů v severní oblasti

Linky 770370, 770430, 780630, 820141, 820271, 820821, 820831, 820851 zůstávají beze změny.

Linka	Změna	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
770091	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena jinými linkami</i>	-
770350	prodloužení	Žopy – Holešov – Bořenovice	střední
770360	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena prodlouženou linkou 350</i>	-
770390	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na linky 821 a 831</i>	-
770410	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena prodlouženou linkou 022</i>	-
770440	zkrácení	Rusava, Ráztoka – Hlinsko pod Hostýnem – Holešov – Hulín – Kroměříž	střední
770530	zkrácení	Rajnochovice, Rosošná – Podhradní Lhota – Rajnochovice, žel. st. – Komárno – Osíčko – Loukov – Bystřice pod Hostýnem	vysoký
770550	prodloužení	Bystřice pod Hostýnem – Chvalčov – Rajnochovice, Troják – Hošťálková – Ratiboř – (Kateřinice) – Jablunka – Valašské Meziříčí	vysoký

Tab. 16: návrh změn linkového vedení ostatních autobusů v severní oblasti mimo Zlín

Linky 770320, 770330, 770340, 770420, 770510, 770520, 770540 a 770560 zůstávají beze změny.

Konkrétní změny v návrhu:

V oblasti zlínské místní části Kostelec se nachází několik dalších obcí, které se svou spádovostí i polohou dobře hodí pro napojení na linky MHD – nejbližší dotčené obce často leží jen stovky metrů od stávajících konečných městských linek. V současné době je toto spojení řešeno souběhem městských a příměstských linek s odlišným tarifem. Díky jednotnému tarifu tak sice dojde k redukci počtu linek, ale všichni cestující získají častější spojení. Vazby kvůli dojížděním do škol jsou zachovány zřízením nových přestupních bodů s garantovanými návaznostmi. Přesné přetrasování linek je uvedeno v tabulce a schématu sítě, linka MHD 37 se svým jedním spojem denně a linky 007, 861 a 881 jsou zrušeny. Obsluha obcí Ostrata a Hvozdná tak přejde pod linky MHD, obsluha Kašavy a Držkové se rozdělí mezi linku MHD 36 a příměstskou 851. Jeden (školní) spoj linky 35 v ranní špičce je navržen pro obsluhu obce Hrobice, odkud denně dojíždí do Zlína několik desítek cestujících včetně žáků a studentů. Důležité je zajistit také návaznou koordinaci mezi linkami 11 a 90 v Lužkovicích, aby bylo zajištěno školní spojení. Linka 871 je zkrácena o krátký úsek mezi Fryštákem a Lukovem, tento spoj přejde na ostatní linky. Primární funkcí linky 871 bude i nadále zajištění obsluhy odlehlejších částí Fryštáku.

Linka 091 je dnes spíše reliktem dřívějšího provozu a počet spojů je nízký, navíc v souběhu s jinými linkami, kterými je nahrazena. Linky 350 a 360, které jedou proti sobě ze severu a

z jihu do Holešova jsou spojeny do jedné a vzniká tak nové přímé spojení. Spoje linky 390 jsou převedeny na ostatní linky v dané oblasti (trasa je shodná, ale v současné době provozují linky jiní dopravci). Linka 410, která dnes spojuje obce v okolí Mysločovic ze severu s Holešovem, bude spojena s linkou 022, která plní stejnou funkci, jen jede na jih do Zlína. Do Holešova pojedou jen část spojů.

Zkrácení linky 440 k vlaku je spíše kosmetická úprava, již dnes je velká část spojů tímto způsobem vedena. Na spoje budou v Hlinsku navazovat vlaky. Přímé spojení z Rusavy do Bystřice pod Hostýnem je zajištěno linkou 540. Kvůli dlouhému souběhu bude také zkrácena linka 530 – cestujícím ale toto bude kompenzováno návazností na vlak na nádraží v Rajnochovicích nebo na autobus v Komárně.

Linka 550 bude prodloužena přes Hošťálkovou do Valašského Meziříčí, čímž nahradí stávající linku 030 ve východní oblasti.

7.2 Východní oblast

V této oblasti se nachází více velkých měst, z nichž největší je okresní Vsetín. Je tedy třeba řešit napojení těchto měst nejen na Zlín, ale také na obce v jejich okolí. Jeden ze zmíněných předpokladů návrhu je dokončená rekonstrukce trati 331, takže dlouhý souběhový úsek ze Zlína do Vizovic bude přenesen kompletně na železnici. Díky vyšší rychlosti by nemělo dojít k prodloužení jízdních dob a snížený komfort přestupu by cestujícím měl vykompenzovat vyšší komfort vlaku a možné posílení díky úspoře finančních prostředků. Jinak je z hlediska návrhu linkové vedení v této oblasti řešeno dobře a návrh tedy spíše omezuje souběhy linek více dopravců a usměrňuje nepřehlednost, kterou v některých oblastech způsobuje více velmi podobných linek.

Linka	Změna	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
820009	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena linkou 455</i>	-
820018	zůstává	Zlín – Želechovice – Slušovice – Hrobice	střední
820105	zkrácení	Zlín – Želechovice – Zádveřice – Raková – Vizovice – Bratřejov – Lidečko – Horní Lideč – Valašské Kloubouky	střední
820711	změna trasy	Raková – Zádveřice – Raková – Vizovice – Chrastěšov – Lutonina – Ublo – Bratřejov	vysoký ⁵
820741	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena ostatními linkami, viz severní oblast</i>	-
940005	zkrácení	Zlín – Želechovice – Zádveřice – Raková – Vizovice – Bratřejov – Valašská Polanka – (Seninka) – Ústí – Vsetín	vysoký
940006	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na linku 005</i>	-
940007	zkrácení	Zlín – Želechovice – Zádveřice – Raková – Vizovice – Lutonina – Liptál – Vsetín	vysoký
940083	zkrácení	Zlín – Želechovice – Zádveřice – Raková – Vizovice – Lutonina – Liptál – Vsetín – Jablůnka – Bystřička – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm	vysoký

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

Linky 82002, 820010, 820018, 820351, 820376, 820445, 820455 a 820755 zůstávají beze změny.

Linka	Změna	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
820001	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na ostatní linky</i>	-
820325	prodloužení	Slavičín – Lipová – Haluzice – Loučka – Újezd – Drnovice – Tichov – Valašské Kloubouky	střední
820465	prodloužení	Luhačovice – Pozlovice – Dolní Lhota – Sehradice – Slopné – Loučka – Újezd – Vlachovice – Valašské Kloubouky – Poteč – Valašské Příkazy – Horní Lideč – Francova Lhota – Valašská Senice	vysoký
820535	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena prodlouženými linkami 465 a 585</i>	-
820545	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena prodlouženou linkou 325</i>	-
820555	prodloužení	Sidonie – Brumov-Bylnice – Valašské Kloubouky – Valašské Příkazy – Horní Lideč – Lačnov	vysoký
820585	prodloužení	Študlov – Valašské Kloubouky – Brumov-Bylnice – Návojná – Nedašov – Nedašova Lhota	vysoký
820595	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena prodlouženou linkou 555</i>	-
940002	změna trasy	Vsetín – Janová – Hovězí – Lušová – Huslenky – Halenkov, Dinotice	střední
940003	změna trasy	Vsetín – Janová – Hovězí – Uherská – Zděchov – Huslenky – Huslenky, Kychová	vysoký
940009	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena ostatními linkami</i>	-
940010	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena prodlouženou linkou 003, úpravou návazností</i>	-
940012	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na linku 083</i>	-
940017	změna trasy	Vsetín – Jablůnka – Mikulůvka – Oznice – Bystřička – Růžďka	vysoký
940019	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena prodlouženou linkou 045</i>	-
940022	změna trasy	Vsetín – Janová – Hovězí – Huslenky – Stanovnice – Karolinka – Nový Hrozenkov – Vranča – Nový Hrozenkov – Karolinka – Velké Karlovice – Podřaté	střední

⁵ Více variant trasy v oblasti Vizovic, viz schéma

940023	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena prodlouženou linkou 022, úpravou návazností</i>	-
940024	změna trasy	Vsetín – Ústí – Leskovec – Valašská Polanka – Lužná – (Půlčín) – Lidečko – Horní Lideč – Valašské Příkazy – Poteč – Valašské Klobouky	vysoký
940025	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena přesměrovanou linkou 074</i>	-
940026	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena posílenou linkou 024 a úpravou návazností</i>	-
940027	změna trasy / zkrácení	Vsetín – Janová – Hovězí – Hořansko – Hovězí – Hovízky	střední
940028	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena linkou 001</i>	-
940030	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena prodlouženou linkou 700550</i>	-
940032	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena ostatními linkami</i>	-
940033	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na linku 820002</i>	-
940037	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena závlekm částí spojů linky 024</i>	-
940040	<i>zrušena</i>	<i>reálně nejede žádný spoj, patrně se drží jen kvůli licenci</i>	-
940041	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na mírně upravenou trasu linky 042</i>	-
940043	změna trasy	Kelč – Kladeruby – Choryně – Poličná – Valašské Meziříčí	vysoký
940045	prodloužení	Lešná – Valašské Meziříčí – Velká Lhota – Bystřička, přehrada – Malá Lhota – Vsetín	střední
940047	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena prodlouženou linkou 045</i>	-
940070	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na linku 072</i>	-
940071	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena prodlouženou linkou 100</i>	-
940072	posílena	Rožnov pod Radhoštěm – Trojanovice – Frenštát pod Radhoštěm	střední vysoký
940074	změna trasy	Rožnov pod Radhoštěm – Vigantice – Hutisko-Solanec – Velké Karlovice – Tisňavy – Karolinka – Nový Hrozenkov – Vranča	střední
940075	posílena	Rožnov pod Radhoštěm – Vigantice – Hutisko-Solanec – Dolní Bečva – Rožnov pod Radhoštěm	střední vysoký
940076	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na linku 080</i>	-
940077	změna trasy	Rožnov pod Radhoštěm – Dolní Bečva – Hutisko-Solanec – Prostřední Bečva – Pustevny	vysoký
940079	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na ostatní linky v oblasti</i>	-
940080	posílena	Rožnov pod Radhoštěm – Dolní Bečva – Prostřední Bečva – Horní Bečva – Bílá	střední vysoký
940084	posílena	Rožnov pod Radhoštěm – Zubří – Zašová – Valašské Meziříčí	střední vysoký
940087	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na ostatní linky v oblasti</i>	-
940088	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na linky 084 a 100</i>	-
940089	posílena	Rožnov pod Radhoštěm – Valašská Bystřice – Malá Bystřice – Bystřička – Růžďka – Valašské Meziříčí	střední vysoký
940090	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na linku 089</i>	-
940100	prodloužení	Dolní Paseky – Valašské Meziříčí – Zašová – Zubří – Staré Zubří	nízký

Tab. 18: návrh změn linkové vedení ostatních autobusů ve východní oblasti mimo Zlín

Linky 940001, 940021, 940029, 940036, 940048, 940053, 940054, 940059, 940073, 940083, 940086, 940096, 940097 a 940099 zůstávají beze změny.

Konkrétní změny v návrhu:

Linkové vedení příměstských autobusů nebylo zásadně měněno. Byly zrušeny souběžné linky jiných dopravců a sjednoceny do jedné a na základě stanoveného předpokladu o rekonstrukci tratě 331 byly souběžné linky zkráceny do Vizovic, kde budou navazovat na vlaky. Linky na souběžných úsecích by měly být lépe proloženy a koordinovány, současné jízdní řády na vhodnost časového rozložení spojů nepamatují.

Velké množství změn je ale navrženo u ostatních linek v oblasti. Současný stav linkového vedení je velmi chaotický a v oblasti existuje celá řada linek s nízkým počtem spojů, které nabízejí přímá spojení určitých oblastí. Zjednodušení linkového vedení přináší do systému větší přehlednost a díky přestupnímu tarifu nenavysuže cenu jízdného. Obce Lačnov, Študlov nebo Francova Lhota budou podle návrhu obsluhovány jen jednou linkou, zatímco dříve měly přímou směrovou nabídku do více stran. Tato bude kompenzována zavedením garantovaných přestupních vazeb na linky do těchto příslušných směrů v oblasti Horní Lidče. Ve více případech (viz tabulku) došlo ke spojení linek, které jedou proti sobě či mají dokonce společný úsek.

Rozsáhlou úpravou prošlo linkové vedení v obcích na silnici II/487, tedy linky mezi Vsetínem a Velkými Karlovicemi. Jedná se o významnou turistickou lokalitu se zvláštní charakteristikou, kde se většina zástavby nachází v údolí Vsetínské Bečvy, ve více případech ale menší část zástavby vybíhá do okolních kopců. Principem úpravy je, že z mnoha linek, které jedou směrem na Vsetín, byl počet zredukován na jednu páteřní s velmi krátkým intervalem (předpoklad v ranní špičce 5 – 10 minut) a zavedením přestupních vazeb. Většině obyvatel území tak odpadne starost o to, která z mnoha linek zrovna pojedou, a svůj spoj snadno najdou. Nově pojaté napájecí linky jsou navrženy tak, aby respektovaly spádovost oblastí k základním školám a žáků se přestupování týkalo co nejméně – proto byly často propojeny do jedné tak, aby obě větve obsluhovaly stejnou školu. Kromě přestupů na páteřní autobusovou linku se využijí také vlaky, které mezi Vsetínem a Velkými Karlovicemi jezdí zhruba v hodinovém intervalu.

Zjednodušením prošlo také linkové vedení v oblasti Dolní, Horní a Prostřední Bečvy. Oblast obsluhuje nyní celá řada velmi podobných linek, jejich spoje proto byly převedeny na méně jednodušších linek. Shodná charakteristika platí také pro další obce v okolí Vsetína, i zde byl počet linek redukován na méně, ale s kratším intervalem. Část linek byla také napřímena, když jim byly zrušeny závleky, které byly nahrazeny jinými linkami. Většina cestujících by se tedy do svých cílů měla po změně dostat častěji a rychleji, nevýhodou je ztráta některých méně významných přímých spojení.

7.3 Jižní oblast

Oblast, které dominují města Uherské Hradiště a Uherský Brod. Jako významná lokální centra mají důležité postavení také pro další linky příměstské dopravy, které zde začínají nebo končí. Dalšími významnými městy v oblasti jsou Bojkovice, Slavičín nebo Luhačovice.

Linka	Změna	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
800811	posílení	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Biskupice – Luhačovice – Bojkovice	nízký vysoký
820011	zrušena	<i>nahrazena ostatními linkami</i>	-
820405	zrušena	<i>nahrazena ostatními linkami</i>	-
820425	zrušena	<i>nahrazena linkou 811</i>	-
820765	zrušena	<i>nahrazena ostatními linkami</i>	-
820891	zkrácení	Zlín – Březnice, točna	vysoký

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

Linky 800521, 800711, 800721, 820415, 820435 a 820775 zůstávají beze změny.

Linka	Dopravce	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
800040	změna trasy	Uherské Hradiště – Staré Město – Zlechov – Tupesy – Břestek – Buchlovice	vysoký
800050	změna trasy	Uherské Hradiště – Staré Město – Zlechov / Modrá – Velehrad – Salaš	vysoký ⁶
800060	zrušena	<i>nahrazena prodlouženou linkou 120</i>	-
800090	změna trasy	Uherské Hradiště – Kněžpole – Mistřice – Bílovice – Zlámanec – Velký Ořechov	vysoký ⁷
800100	změna trasy	Uherské Hradiště – Kunovice – (Podolí) – Veletiny – Vlčnov – Uherský Brod	vysoký
800110	zrušena	<i>nahrazena ostatními linkami</i>	-
800120	prodloužení	Jalubí – Uherské Hradiště – Kunovice – Hluk – Dolní Němčí – Slavkov – Horní Němčí / Boršice u Blatnice	vysoký
800130	zrušena	<i>nahrazena ostatními linkami</i>	-
800140	změna trasy	Uherské Hradiště – Kunovice – Ostrožská Nová Ves – Ostrožská Lhota – Hluk – Dolní Němčí – Vlčnov – Uherský Brod	vysoký
800200	změna trasy	Uherský Brod – Bánov – Bystřice pod Lopeníkem – Žitková	střední
800210	změna trasy	Uherský Brod – Bánov – Bystřice pod Lopeníkem – Lopeník – Březová	vysoký
800250	změna trasy	Uherský Brod – Nivnice – Dolní Němčí – Slavkov – Horní Němčí	vysoký
800260	zrušena	<i>nahrazena prodlouženou linkou 140</i>	-
800280	zrušena	<i>spoje převedeny na linku 240</i>	-
800300	změna trasy	Uherský Brod – Šumice – Nezděnice – Záhorovice – Bojkovice	střední
800310	zkrácení	Bojkovice – Záhorovice – Nezděnice – Rudice	střední
800330	změna trasy	Bojkovice – Starý Hrozenkov	střední
800340	zrušena	<i>nahrazena linkou 345</i>	-

⁶ Přes Zlechov jen školní spoj, ostatní přes Modrou

⁷ Do Uherského Hradiště jen vybrané spoje, většina nahrazena přestupní vazbou na linku 521 v Bílovicích

820345	prodloužení	Rudimov – Slavičín – Rokytnice – Šanov – Hostěněnín – Pitín – Bojkovice	vysoký
820364	změna trasy	Slavičín – Rudimov – Petruvka – Pozlovice – Luhačovice	vysoký
820374	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na linku 376</i>	-
820385	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na linku 415</i>	

Tab. 20: návrh změn linkové vedení ostatních autobusů v jižní oblasti mimo Zlín

Linky 800010, 800020, 800030, 800070, 800080, 800220, 800230, 800240, 800270, 800320, 800552, 800700 a 820485 zůstávají beze změny.

Konkrétní změny v návrhu:

Klíčovým spojením v oblasti je doprava mezi Zlínem a Uherským Hradištěm. Páteřní linka 521 přes Bílovice urazí cestu mezi těmito dvěma městy za 50 minut, stejně rychlá je i linka 531, která jede přes Napajedla (řazena do západní oblasti). Pokud by cestující chtěl zvolit vlak, musí dvakrát přestoupit (v Otrokovicích a Starém Městě), ale i tak lze tuto cestu urazit i za kratší dobu než 50 minut. V tomto směru se v rámci návrhu nic zásadního nemění, byly zrušeny závleky linky 521 a nahrazeny navazujícími přestupy na linku 090. Na druhé straně trasy, ve Velkém Ořechově, je linka přestupem navázána na uherskobrodskou linku 711, čímž je vyřešeno napojení oblasti do všech směrů, i když za cenu přestupu. Školní spoj linky 090 v trase až do Uherského Hradiště je možno zachovat. Jinak byla provedena jen drobná korektura a zjednodušení linkového vedení spojů mezi Zlínem a Uherským Hradištěm nebo Brodem.

Základ příměstské dopravy v okolí Uherského Hradiště a Brodu byl zachován, došlo jen k zjednodušení vedení některých linek a nahrazení méně důležitých přímých spojení přestupními vazbami. Jedná se o případ Strání, které dosud mělo spojení do různých směrů několika linkami denně, z nichž každá měla jen několik jednotlivých spojů. Nově bude přímé spojení realizováno jen linkou 240⁸, které se ale zvýší počet spojů a v Uherském Brodě bude zaveden přestup ze směru od Uherského Hradiště.

K větší reorganizaci linkového vedení došlo v oblasti Starého Hrozenkova. Vysoká složitost linek v oblasti byla zjednodušena tak, aby všechny měly jen jednu základní trasu a vzájemně na sebe navazovaly – toto se týká linek 200, 320 a 330. Díky podobnému intervalu budou tyto linky koordinovány tak, aby se zavedly přestupy v zastávkách Komňa, Nový Dvůr a Žitková, rozcestí. Na základě tohoto opatření bude možné se každým odjezdem dostat z Uherského Brodu i Bojkovic do Hriboven, Starého Hrozenkova i Žitkové a Vyškovce.

⁸ Linka 230 navíc do obce zajede v rámci školních spojů závlekem

Obsluha obce Rudimov byla převedena na linku 345. Dosud jej obsluhovala linka 364 závlekem, reálně se ale jednalo o zcela odlišné varianty spojů oproti základní trase Slavičín – Luhačovice.

7.4 Západní oblast

Centrálním městem této oblasti je Kroměříž a spadají sem linky, které vyjíždějí ze Zlína západně po silnici I/49. Z toho také plyne základní problém – dlouhý souběh s linkami MHD a železnicí. Po rekonstrukci tratě 331 budou ale v této relaci jezdit vlaky každých 15 minut a mohou tedy snadno přepravní proud autobusů převzít.

Linka	Změna	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
770050	změna trasy	Zlín – Otrokovice – Tlumačov – Kvasice – Střížovice – Kroměříž – Chropyně – Zařetí / Přerov	vysoký
770051	zkrácení	Zlín – Otrokovice – Bělov – Kvasice – Střížovice – Kroměříž	střední
800611	zkrácení	Zlín – Otrokovice – Napajedla – Spytihněv – Traplice – Jankovice	nízký
820022	prodloužení	Zlín – Tečovice – Mysločovice – Lehotice – Míškovice – Holešov	vysoký ⁹
820030	změna trasy	Zlín – Otrokovice – Napajedla – Žlutava	vysoký
820601	změna trasy	Zlín – Otrokovice – Napajedla – Pohořelice – Oldřichovice – Komárov	vysoký
820631	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na linky 030 a 601</i>	-
820641	zkrácení	Zlín – Otrokovice – Napajedla – Spytihněv – Halenkovice	vysoký
820651	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na linku 770050</i>	-
820671	zkrácena	Zlín – Otrokovice – Tlumačov – Kvasice – Nová Dědina – Vrbka – Bařice – Velké Těšany	střední

Tab. 21: návrh změn linkového vedení příměstských autobusů v západní oblasti

Linky 800511, 800531 a 820781 zůstávají beze změny.

Linka	Změna	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
770010	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena prodlouženou linkou 050</i>	-
770020	změna trasy	Kroměříž – Zlobice – Věžky – Počenice-Tetětice – Morkovice-Slížany – Pačlavice	vysoký
770030	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena ostatními linkami</i>	-
770031	prodloužení	Kroměříž – Zdounky – Zborovice – Dřínov – Pavlovice u Kojetína – Uhřice – Morkovice-Slížany	vysoký
770052	změna trasy	Kroměříž – Střížovice – Kvasice – Bělov – Sulimov – Vrbka – Karolín	střední
770060	změna trasy	Kroměříž – Soběsuky – Rataje – Zdounky – Roštín – Cetechovice – Střílky – Koryčany – Kyjov	vysoký

⁹ Více variant trasy

770071	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena prodlouženou linkou 300</i>	-
770080	změna trasy	Kroměříž – Střížovice – Bařice-Velké Těšany – Vrbka – Lubná	vysoký
770081	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na ostatní linky</i>	-
770100	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na linky 050 a 101</i>	-
770101	změna trasy	Rataje – Kroměříž – Skaštice – Břest – Žalkovice – Kyselovice – Chropyně	vysoký
770120	posílena	Kroměříž – Soběsuky – Zdounky – Zdounky, Divoky	střední vysoký
770130	<i>zkrácení</i>	<i>nahrazena prodlouženou linkou 031</i>	-
770140	změna trasy	Kroměříž – Rataje – Zdounky – (Zborovice) – Troubky-Zdislavice – Honětice – Hoštice – Litenčice – Kunkovice / Nítkovice	vysoký
770150	<i>zrušena</i>	<i>nahrazena prodlouženou linkou 101</i>	-
770190	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na ostatní linky</i>	-
770300	prodloužení	Kostelany – Kroměříž – Hulín – Pravčice – Němčice – Kostelec u Holešova – Roštění / Karlovice	střední
770400	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na ostatní linky</i>	-
800631	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na ostatní linky</i>	-
820031	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na ostatní linky</i>	-
820611	<i>zrušena</i>	<i>spoje převedeny na ostatní linky</i>	-

Tab. 22: návrh změn linkového vedení ostatních autobusů v západní oblasti mimo Zlín

Linky 770032, 770040, 770090, 770110, 770160, 770230 a 770431 zůstávají beze změny.

Konkrétní změny v návrhu:

Úpravy příměstských linek se nesou v duchu zkracování k terminálu v Otrokovicích a také sjednocování podobných linek jiných dopravců. Po zvážení okolností bylo zvoleno řešení nechat linky do Uherského Hradiště jet souběžně s vlaky, protože by tím cestující z tohoto významného okresního města ztratili přímé spojení např. k obchodním zónám v Malenovicích a Loukách. Vedlo by to také k přetěžování linky 521 přes Bílovice, protože by tato stejně rychlá cesta nevyžadovala mezi centry měst přestup, zatímco varianta přes Malenovice ano. Nyní cestující volí obě varianty. V případě linky 861 je navrženo zkrácení většiny spojů na točnu do Malenovic, kde mohou cestující přestoupit na linky MHD nebo vlaky do různých směrů. Podobné opatření lze zvážit také u linky 022, kde se ale vzhledem k počtu a vytíženosti spojů nejeví tak vhodně. Ušetřené kilometry ze zkrácených linek se použijí k jejich posílení.

Zjednodušením prochází také ostatní linky v oblasti. Složitě varianty tras jednotlivých linek jsou napříměny a nahrazeny přestupními vazbami. Linka 031 získala novou roli – je napaječem linky 020 pro obec Dřínov, což cestu linkou 020 zrychlí. Zároveň je propojena s linkou 131, se kterou se doposud protisměrně potkávala v Dřínově.

Vybrané další protisměrné linky s podobným intervalem jsou spojené do jedné, což nabídne nová přímá spojení.

7.5 Osobní vlaky

Seznam navrhovaných integrovaných linek se předpokládaným špičkovým intervalem je uveden v následující tabulce:

Linka	Základní trasa (vybrané zastávky)	Špičkový int.
Z1	Otrokovice – Zlín střed (– Vizovice)	15 (30) min.
Z2	Břest – Hulín – Tlumačov – Otrokovice – Napajedla – Staré Město – Nedakonice	60 min.
Z3	Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Luhačovice / (Bojkovice – Slavičín – Bylnice – Vlárský průsmyk)	60 min.
Z32	Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice – Uherský Ostroh – Veselí nad Moravou	60 min.
Z4	Bylnice – Brumov – Valašské Klobouky – Horní Lideč – Valašská Polanka – Vsetín	60 min.
Z40	Střelná – Horní Lideč – Valašská Polanka – Vsetín	60 min.
Z5	Vsetín – Jablůnka – Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou	60 min.
Z45	Vsetín – Huslenky – Halenkov – Karolinka – Velké Karlovice	60 min.
Z6	(Rožnov pod Radhoštěm –) Valašské Meziříčí – Bystřice pod Hostýnem – Holešov – Hulín – Kroměříž – Kojetín	60 (120) min.
Z60	Kroměříž – Zdounky – Zborovice	120 min.

Tab. 23: linkové vedení příměstských autobusů v západní oblasti mimo Zlín

8. NÁVRH TARIFU IDS

Tarif v dopravě je sazebník cen pro výpočet poplatků za přepravu, v případě osobní přepravy tedy jízdného. Tento sazebník musí být zveřejněn a je regulován několika právními předpisy¹⁰, které stanovují povinné státem hrazené slevy nebo třeba maximální výši cen. Dělit tarif lze do celé řady kategorií, které budou v následujících kapitolách shrnuty.

Pro stanovení tarifu je důležitý příslušný výměr Ministerstva financí – na podzim 2017 se jednalo o „01/2017 ze dne 25. listopadu 2016, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami“. Tento výměr se sice zabývá převážně dopravní problematikou, stanovuje ale také například maximální ceny mléčných výrobků pro žáky. Pro stanovení maximální ceny linkové dopravy mimo MHD a IDS stanovuje výměr koeficient k , který se vypočte jako:

$$k = \frac{N + Z}{T + D} * n$$

kde N jsou ekonomicky oprávněné náklady za uplynulý rok, Z je přiměřený zisk dopravce, T značí tržby, D prostředky poskytnuté z rozpočtu krajů a kompenzace slev jízdného a n je koeficient nárůstu provozních nákladů, pro rok 2017 stanoven jako 1,19.

Pro návrh tarifu jsou ale důležité zejména přílohy 6 a 7, které určují podmínky v železniční a silniční linkové dopravě. Jedná se zde zejména o povinně poskytované slevy, které jsou následně dopravci kompenzovány. Základem pro výpočet je zde obyčejné jízdné, z něhož se následně zlevněné jízdné vypočítá.

Pro **železniční dopravu** se jedná o následující položky:

- 1) jízdné ve výši maximálně 50 % obyčejného
 - a) děti od 6 do 15 let ve všech vozových třídách
 - b) rodiče či opatrovníci dětí navštěvující děti v ústavech sociální péče ve druhé třídě
- 2) jízdné ve výši maximálně 25 % obyčejného
 - a) držitelé průkazu ZTP nebo ZTP/P ve druhé třídě
 - b) rodiče či opatrovníci dětí navštěvující děti v ústavech sociální péče ve druhé třídě¹¹

¹⁰ Jedná se zejména o Zákon č. 111/1994 Sb. (o silniční dopravě) a Zákon č. 266/1994 Sb. (o drahách) ve znění pozdějších předpisů. Dále se jedná o několik vyhlášek a nařízení, která upravují maximální výše cen, povinnosti o zveřejňování ceníků, vztahy mezi dopravcem a cestujícími nebo výši a způsob hrazení prokazatelné ztráty

¹¹ Body 1b a 2b se od sebe odlišují podle podmínek stanovených v příslušném článku výměru. Pro zjednodušení vysvětlení problematiky zde tento rozdíl není uváděn, jedná se o dokazování daného nároku podle konkrétní situace

- 3) jízdné ve výši maximálně 37,5 % obyčejného
 - a) žáci do 15 let
- 4) jízdné ve výši maximálně 75 % obyčejného
 - a) žáci a studenti od 15 do 26 let
- 5) bezplatná přeprava
 - a) děti do 6 let ve všech třídách
 - b) průvodci osob těžce postižených na zdraví, držitelů průkazu ZTP/P či jiného právního předpisu

Dále je zde uvedeno několik odstavců podmínek, za jakých lze čerpat nejen slevy, ale vlastně i používat obyčejné jízdné (kdy je nutno nastoupit jízdu, jak dlouho jízdenka platí, za jakých podmínek lze přerušit jízdu...). Způsob prokazování nároků na zvláštní jízdné stanovuje podle Článku 2, odstavce 1 dopravce a kromě uvedených výjimek platí pouze ve druhé třídě. Žákovské a studentské jízdné lze čerpat pouze s příslušným průkazem, a to pouze na relaci mezi místem trvalého bydliště a školou. Platí pouze v době školního nebo akademického roku.

Linková **autobusová doprava** (nevztahuje se na mezinárodní linky) má stanovené obdobné podmínky. Jedná se konkrétně o:

- 1) jízdné ve výši maximálně 50 % obyčejného
 - a) děti od 6 do 15 let, od 10 let nutno dokázat věk předepsaným způsobem
 - b) rodiče či opatrovníci dětí navštěvující děti v ústavech sociální péče
- 2) jízdné ve výši maximálně 25 % obyčejného
 - a) držitelé průkazu ZTP nebo ZTP/P
- 3) jízdné ve výši maximálně 37,5 % obyčejného
 - a) žáci do 15 let
- 4) jízdné ve výši maximálně 75 % obyčejného
 - a) žáci a studenti od 15 do 26 let
- 5) bezplatná přeprava
 - a) děti do 6 let, s určitými stanovenými výjimkami
 - b) průvodci držitelů průkazu ZTP/P nebo vodící pes

Na rozdíl od drážní dopravy nelze jízdu přerušit, za takových okolností se stává jízdenka neplatnou. Obecně v linkové autobusové dopravě také platí jízdenka na konkrétní spoj, ať už byla vydána řidičem autobusu nebo předprodejním místem. Výměr stanovuje i předměty, za které se neplatí dovozná – jedná se o zavazadla o předepsaných rozměrech, příruční zavazadla podle zvláštního předpisu, dětské kočárky a vozíky pro invalidy a tašky na

kolečkách, ale pouze pokud patří držitelům průkazů ZTP nebo ZTP/P. Nárok na požadované slevy je taktéž potřeba dokázat a slevy nelze kombinovat. Také je uvedena tabulka maximální ceny podle ujeté vzdálenosti pro základní, tedy obyčejné jízdné.

Stanovené podmínky a maximální ceny pro železniční a silniční dopravu jsou jak vidno podobné a platí také pro linky provozované v rámci IDS, které obecně řeší zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách a přepravě cestujících. Je na místě podotknout, že tento výměr nijak automaticky nezvýhodňuje žádnou kategorii důchodců, včetně starobních.

V rámci osobní dopravy rozlišujeme více způsobů odbavování cestujících. V případě železniční dopravy mnoho možností není – vlak je zpravidla obsazen provozním personálem, který se kromě vypravení vlaku stará také o kontrolu a prodej jízdních dokladů. Na vybraných méně zatížených tratích pak může průvodčí ve vlaku chybět a na většině stanic a zastávek ani není umístěn předprodej dokladů. V takovém případě může být ve vlaku umístěn automat na samoobslužné odbavení nebo jízdní doklady prodává během stání strojvedoucí. Alternativou známou spíše ze zahraničí je pak odbavení přes turnikety, které cestujícímu zkontrolují platnost jízdního dokladu a pustí jej do přepravního prostoru – jedná se o možnost použitelnou pro městské či příměstské vlaky a metro. U silniční dopravy jsou pak možnosti dvě – městská doprava ve větších městech zpravidla využívá nástup všemi dveřmi, samoobslužné odbavení cestujících pomocí prodejních automatů ve vozidlech nebo označení předem zakoupených jízdních dokladů. Ostatní autobusové linky mají usměrněný nástup předními dveřmi a odbavení zajišťuje řidič vozidla – kontroluje již označené jízdenky nebo předplatní kupony a prodává, většinou bez přírážky, jízdenky neodbaveným cestujícím. Ve všech případech samoobslužného odbavení kontrolují platební kázeň namátkově revizoři.

V osobní dopravě najdeme více druhů jízdních dokladů. Základem jsou jednotlivé jízdenky pro jednu cestu (mohou být přestupní či nepřestupní, omezené časově..., viz dále), časové jízdenky (na jeden či více dní), předplatní jízdné (většinou minimálně měsíční pro danou oblast nebo trasu) a pak různé zvláštní jízdné, např. formou komerčních nabídek, přeprava na různé kulturní či sportovní akce atd. Jednotlivé i časové jízdné může být papírové i čipové, použití čipových jízdenek či karet však není podmínkou vzniku přestupního tarifu, ačkoliv mnohé usnadňuje. V mnohých městech se již využívá či alespoň testuje možnost využití bankovních karet, které umožňují nejen bezhotovostní odbavení a koupi jízdenky, ale mnohou také sloužit jako nosič časového kuponu.

Následující kapitoly popisují různé druhy tarifů používané v linkové dopravě a porovnávají tarify jednotlivých dopravců na území Zlínského kraje. Poslední kapitolou je návrh tarifu pro představovaný IDS na území Zlínského kraje.

8.1 Druhy tarifů

8.1.1 Kilometrický tarif

Základní běžný tarif v linkové dopravě. Cestující zaplatí cenu, která roste úměrně s ujetou vzdáleností. Pravidlem, které vyplývá i z tabulky maximálních cen, je, že čím větší vzdálenost cestující urazí, tím méně zaplatí za jednotlivý kilometr. Tímto způsobem jsou odbaveni cestující téměř na všech neintegrováných autobusových spojích a také na většině železničních tratí. U spojů mezi velkými městy pak v případě autobusové i vlakové dopravy často existují komerční nabídky, které jsou nižší než kilometrické jízdné. Jedná se o jeden ze způsobů konkurenčního boje. Jako příklad lze zvolit jízdné mezi Prahou a Plzní – vzdálenost těchto měst je po železnici 113 km, což by podle tabulkového ceníku představovalo cenu 161 Kč. Kvůli vysoké konkurenci ze strany autobusových dopravců ale České dráhy nabízejí tuto relaci jako tzv. Akční jízdenku za 105 Kč, tedy o 35 % levněji.

8.1.2 Tarif MHD

Tarif MHD se od příměstských či meziměstských linek liší v tom, že se zde neplatí za ujetou vzdálenost, ale stanovený paušální poplatek za jízdu – tuto kategorii tarifů proto můžeme nazývat také paušální. Jízdenka může být přestupní nebo nepřestupní a její platnost může být časově omezena. Pokud je město rozděleno do více tarifních zón nebo pásem, může být jízdenka omezena také touto platností.



Obr. 14 – neobvyklý způsob odbavování probíhá v Oděse – pokud ve vozidle není přítomen průvodčí, platí se řidiči při výstupu (vlevo); různé příklady jízdenek ze zahraničí zleva: Kišiněv (nepřestupní jízdné prodává průvodčí ve vozidle, cestující si pamatuje), Milán (jednodenní papírová jízdenka s čipem platná od prvního přiložení ke čtečce, platí jen v městské tarifní zóně), Lodž (40 minutová přestupní jízdenka s vytištěným počátkem platnosti z označovače ve vozidle), Szeged (jednodenní papírová jízdenka s ručně vypsanou platností), Bendery (nepřestupní jízdenky prodává průvodčí a „označuje“ je natržením), Lvov (jízdenky z předprodeje či koupené u řidiče se označí vyražením kombinace dírek)

Odlišnosti vznikají také ve způsobu odbavování. V menších systémech odbavuje cestující řidič, ve větších se pak odbavují samoobslužně. Pokud nejsou držiteli předplatních kuponů, označí si předem zakoupenou jízdenku v označovači, turniketů či jiném odbavovacím zařízení. Některá města umožňují pak nákup jízdního dokladu přímo ve vozidle z automatu, trend je v zavádění bezhotovostních plateb nebo nákupu jízdenky pomocí mobilního telefonu. Ve východních zemích často přetrvává systém odbavení cestujících průvodčím přímo ve vozidle. Prodávané jízdenky bývají nepřestupní a průvodčí si cestující obvykle pamatuje.

8.1.3 Pásmový tarif

Jeden ze základních druhů tarifů integrovaných dopravních systémů. Tento systém je vhodný v aglomeracích s jedním silným centrem, kdy je výrazně dominantní směr dojížděky kolmý na hranice jednotlivých tarifních pásem, které kolem centra tvoří jakési kruhy. Cestující platí na tolik pásem, kolik projedou. Systém je tak principálně velmi přehledný a pochopitelný i pro cestující, kteří jej tak často nevyužívají. Kromě pásmové platnosti jsou jízdenky doplněny ještě časovou platností, ta ale z hlediska organizace má méně významnou roli. Systém přestává plnit svůj účel ve chvíli, kdy se rozrůstá od svého jádra příliš daleko a narůstá počet neradiálních cest. Pokud je cesta tangenciální, tedy v zásadě rovnoběžná s hranicí pásma, cestující může jet teoreticky i mnoho desítek kilometrů, aniž by překročil stanovenou hranici. V takovém případě je cena cesty závislá skutečně jen na časové platnosti jízdního dokladu.

Tarif PID

Příkladem pásmového tarifu v České republice je systém Pražské integrované dopravy. Praha je samozřejmě velmi dominantním cílem dojížděky z okolí – denně do hlavního města ze Středočeského kraje cestuje okolo 140 000 lidí. Oblast PID funguje jako příklad klasických pásem, navíc díky půdorysu hlavního města opravdu téměř kruhových. Na území města se nachází 4 tarifní pásma (dvoupásma P a pro příměstské linky pásma 0 a B). Vnějších pásem je v současné době 7, ale s rozvojem systému patrně ještě další přibudou. Přiřazení jednotlivých zastávek do tarifních pásem se může lišit – zejména se to týká zastávek na území Prahy, které obsluhují městské (pásma P) i příměstské (pásma 0 nebo B) linky. Dalším obvyklým důvodem je finanční úspora pro cestující – jako příklad lze uvést zastávku Černý Most, která je pro městské linky v pásmu P, pro příměstské linky ve směru Brandýs nad Labem v pásmech B, 1 a pro ostatní příměstské linky v pásmu 0. Toto řešení však na druhé straně do jinak přehledného systému vnáší značné nejasnosti, viz dále.

Pro cestující, kteří plánují využít jednotlivé jízdné, je systém v zásadě jednoduchý. Stačí zjistit, mezi kterými dvěma pásmy plánuje jet a podle toho vybrat správnou jízdenku. Tu lze zakoupit v předprodeji (trafiky, automaty, infocentra...) nebo u řidiče příměstského autobusu. Pro cestu musí splnit nejen pásmovou platnost, ale také časovou – to se týká zejména cest ve vnějších pásmech nebo MHD Praha. V rámci časové platnosti lze pásma projet opakovaně, na jednu jízdenku tedy může cestující dojet do Prahy a zase se vrátit, pokud to stihne. Jízdenky lze samozřejmě také kombinovat – pokud cestující vlastní kupon na pražská pásma, stačí mu pro cestu do cíle v regionu jen doplatit příslušnou jízdenku (časová platnost se v takovém případě počítá od poslední zastávky, do které cestujícímu ještě platí stávající doklad). V případě kombinování papírových jízdenek nesmí dojít k situaci, kdy by cestující zaplatil méně, než odpovídá ceně jízdenky pro příslušný počet pásem¹².

Kromě předplatních kuponů na různé kombinace pásem se nabízí i jednotlivé jízdné. Nejlevnější základní jízdenka je za 12 Kč a platí na dvě vnější pásma, nejdéle však 15 minut. Pro cesty po Praze je pak základní jízdenka za 24 Kč, která zde platí 30 minut – v příměstské variantě pak tato jízdenka platí 60 minut, a to na 3 pásma. Nejrozsáhlejší jednotlivá jízdenka je pak samozřejmě na 11 pásem, dále jsou v nabídce jednodenní a třídní jízdenky pro Prahu a jednodenní celosystémová na všechna pásma. Všechny jízdenky jsou přestupní.

Z koncepce systému však pramení několik problémů, vybrané jsou zde popsány:

- tangenciální cesty – cesta vlakovou linkou S11 probíhá po celou dobu pásmem 5. Relace Pečky – Bošice při době trvání 28 minut a délce cesty 17 km tedy podle tarifu PID stojí 18 Kč. O 2 kilometry kratší radiální cesta od stanice metra Letňany (0) do Staré Boleslavi (3) pak cestujícího vyjde na 40 Kč
- (pří)městské cesty – základní jízdenka pro jízdu po Praze stojí, jak již bylo řečeno, 24 Kč; zatímco cesta Nádraží Horní Počernice (B) – Čertousy (B) stojí tuto částku, relace Nádraží Horní Počernice (B) – Čertousy – Zeleneč (1) stojí pouze 18 Kč
- tarifní výjimky – pokud je zastávka ve dvou tarifních pásmech, počítá se vždy s tím, které je výhodnější pro cestujícího – tedy až na výjimečné případy, které např. neumožňují z pásma B, 1 vydat základní jízdenku za 12 Kč; v několika oblastech dále existují specifické situace zvláštních tarifních podmínek, jedná se např. o území města Kladna – zde platí souběžně tarif místní MHD a nejlevnější jízdenka PID, kterou zde lze vystavit, stojí 18 Kč

¹² Příklad – cestující chce absolvovat cestu Anděl (P) – Jíloviště (1). Projede tedy 4 pásma Prahy a jedno vnější, dohromady 5 pásem – jízdenka za 40 Kč. Nelze proto cestu složit z jízdenky na Prahu za 24 Kč a jízdenky na vnější pásma za 12 Kč, přestože z časového hlediska by platnost vycházela

- nekompatibilita slev – jelikož se systém rozkládá na území dvou krajů, vzniká zde odlišné uplatňování slev, které jednotlivé kraje doplácí – výsledkem je velká nepřehlednost zejména pro nepravidelné cestující, kteří spadají do některé ze zvýhodněných kategorií; situaci shrnuje následující tabulka:

kategorie	Praha	region
děti 6 – 15 let	s průkazkou bezplatně, jinak poloviční jízdné	poloviční jízdné
junioři 15 – 19 let a studenti 19 – 26 let	předplatní studentské jízdné, jinak občanské	občanské jízdné
občané v hmotné nouzi	s průkazkou poloviční jízdné	občanské jízdné
doprovod dítěte do 3 let	s průkazkou bezplatně, jinak občanské jízdné	občanské jízdné
důchodci 60 – 65 let	s průkazkou poloviční jízdné, jinak občanské	občanské jízdné
důchodci 65 – 70 let	s průkazkou bezplatně, jinak občanské jízdné	občanské jízdné
pes	bezplatně	s držitelem předplatního jízdného zdarma, jinak poplatek jako za zavazadlo

Tab. 24 – srovnání slev pro tarifní kategorie PID v Praze a regionu

Na druhou stranu jsou sjednocena pravidla pro přepravu cestujících nad 70 let a držitelů průkazů ZTP a ZTP/P, tyto kategorie se přepravují bezplatně. Dále se nabízí v souladu s Výměrem jízdné pro žáky a studenty. Obecně tedy lze říci, že město Praha nabízí cenové zvýhodnění více skupinám, zatímco Středočeský kraj mnohé z těchto slev nepřevzal, a tudíž je nekompenzuje. Tarifní problémy způsobuje ještě specifická SMS jízdenka, která platí jen v linkách MHD Praha – nelze ji tedy použít v příměstských autobusech ani v oblastech města, kde představují důležitý nebo jediný dopravní prostředek. S příměstskými autobusy na území Prahy se pojí ještě neobvyklý způsob odbavování, který zahrnuje nástup všemi dveřmi ve směru do centra, ale pouze předními ve směru z centra, přičemž řidič kontroluje jízdní doklady. Mnozí cestující toto nevědí, a tak se mohou podobné situace stát minimálně zdrojem zpoždění. Ve vlacích PID platí také specifické podmínky – kromě již zmíněné SMS jízdenky se zde neuznávají ani jízdní doklady pro doprovod dítěte do 3 let, bezplatná přeprava psa, základní dvoupásmová jízdenka za 12 Kč a žákovské jízdenky.

Přestože je tedy systém PID v principu jednoduchý, při detailnějším zkoumání narazíme na mnohé komplikace. Vzhledem k povaze Zlínského kraje by tarif pásmového typu nebyl vhodný, jelikož zde dojíždka funguje spíše polycentricky. Všechny popsané nevýhody, plynoucí většinou z podstaty pásmového tarifu, by se zde proto ještě zhoršily. Pro návrh tarifu si z nich ale i tak lze vzít poučení.

8.1.4 Zónový tarif

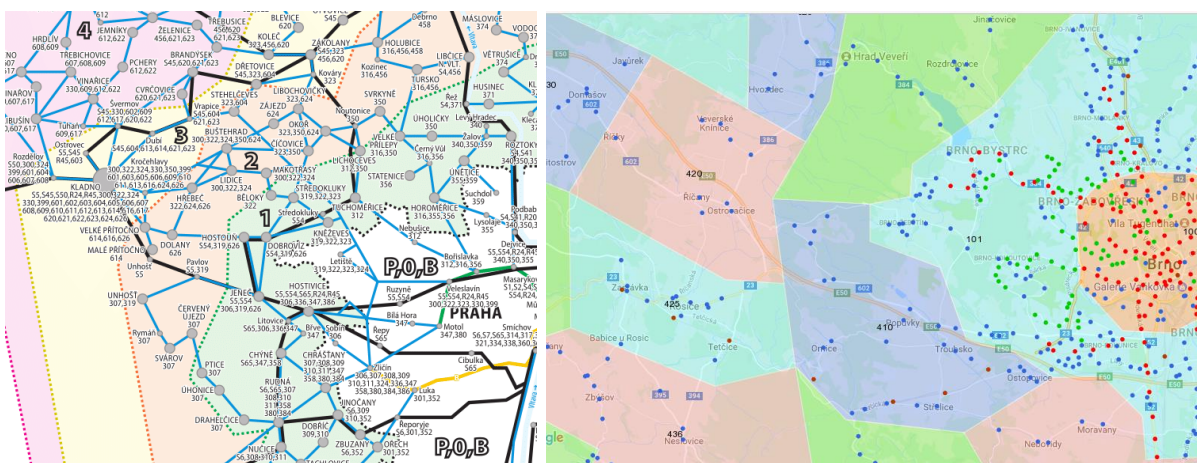
Pravděpodobně nejběžnější druh tarifu používaný pro IDS. Je vhodný pro použití v polycentrických oblastech, jelikož území není rozděleno na kruhová pásma v okolí svého centra, ale na jednotlivé zóny. Cestující pak obdobně platí za počet projetých zón v rámci časové platnosti jízdenky. Zón je zde tedy podstatně více, než by na podobně velkém území bylo pásem, ale lépe řeší problematiku neradiálních cest. Systém se tak stává o něco méně přehledným pro nahodilé cestující, jelikož pro výpočet ceny již nestačí znát pouze výchozí a cílovou zastávku, ale také trasu, aby byl správně určen počet zón, které jsou v rámci cesty projížďeny. Na druhou stranu zde lze snáze vyhlásit tarifní výjimku v určité zóně – to může být při integraci využito třeba v případě, že si některé z měst chce ponechat souběžně platný tarif MHD.

Tarif IDS JMK

Zónový tarif využívá v České republice více IDS, jako příklad byl vybrán velmi rozvinutý IDS Jihomoravského kraje. Město Brno se nachází v tarifních zónách 100 (střed) a 101 (kruhová zóna městských periférií). Zbytek integrovaného území je rozdělen do několika desítek zón různé velikosti. Základní jízdenky se dělí na přestupní a nepřestupní. Nepřestupní umožňují jízdu pouze ve vnějších zónách, a to buď 2 zastávky ve vlaku, nebo 10 minut v autobusu – tato jízdenka stojí 16 Kč, je tedy dražší než ekvivalentní jízdenka PID. Pro jízdy v zóně 575 (Břeclav) existují ještě zvláštní úseková jízdenky pro 1 nebo 2 úseky. Z přestupních jízdenek existuje tzv. doplatková pro jednu zónu, která se používá v kombinaci s předplatním kuponem. Umožňuje dojezd do zóny, která sousedí alespoň s jednou ze zón, pro které je kupon vydán. Jinak se nabízí přestupní jízdenky pro 2 – 10 zón s omezenou časovou platností, nejdražší z běžných jízdenek je pak za 86 Kč, která platí 3 hodiny od označení pro libovolný počet zón. Předplatní kupony lze vydat jak pro Brno, tak pro kombinaci brněnských zón s dalšími, případně i pouze pro mimobrněnské zóny. Zajímavostí je, že roční kupon pro brněnské tarifní zóny je v současné době dražší než předplatní kupon pro Prahu (3650 x 4750 Kč).

Pro použití na MHD v Brně jsou určeny 3 běžné jízdenky – základní dvouzónová na 15 minut (při použití v regionu platí 45 minut) stojí 20 Kč, jízdenka na 60 minut stojí 25 Kč, 90 minutová pak 27 Kč, lze ji zakoupit také s přírážkou u řidičů MHD (35 Kč). Pro cesty po Brně (mimo vlak) lze využít také SMS jízdenku, speciální aplikace Poseidon pro chytré telefony nabízí veškerý sortiment jízdenek IDS JMK. Pro krátkodobé cestování existují jízdenky na 24 hodin pro Brno (90 Kč), mimobrněnské zóny (150 Kč) a celý systém (190 Kč). V nepracovní dny tyto jízdenky umožňují přepravit dva cestující nad 15 let a až 3 děti. Dále se nabízejí jízdenky na 3, 5 či 14 dní, pouze pro Brno také na měsíc. Nosičem těchto jízdenek může být i bankovní karta. Zvláštností jsou pak také turistické jízdenky za 100 Kč, které platí pro stanovené zóny v oblasti Moravského krasu, Slovácka, Pálavy nebo Podjíví. Pro občasné cestování se nabízí tzv. univerzální jízdenka s větším množstvím označovacích polí, ve které cestující za použití převodní tabulky pro každou cestu označí daný počet polí.

Pokud byla systému PID vytýkána nekompatibilita slev, v systému IDS JMK je situace ještě nepřehlednější. Celá řada měst, včetně Brna, totiž ve svých tarifních zónách zavedla další slevy. Jelikož by tarifní výjimky bylo obtížné shrnout do tabulky, zde jsou vypsány alespoň některé z nich. Držitelé průkazů ZTP a ZTP/P obecně v systému za jízdu platí, a to zákonných 25 % občanského jízdného. V celé řadě zón se ale přepravují bezplatně a v linkách MHD Brno pak jezdí bezplatně i ze zastávek, které se nacházejí mimo stanovené tarifní zóny. Psa nebo jízdní kolo lze přepravit zdarma jen v Brně, a to jen v kombinaci s časovou jízdenkou alespoň na 2 dny. Obdobně jako Praha také Brno nabízí doprovod dítěte do 3 let přepravu zdarma. Oproti tomu v zóně 900 (Hodonín) jezdí zdarma děti až do 10 let. Slevy pro důchodce jsou pak komplikované natolik, že je v této práci nemá větší smysl rozebírat. Slevy pro žáky a studenty jsou samozřejmě poskytovány v souladu s příslušným výměrem.



Obr. 15 – rozdíl mezi pásmovým tarifem (PID) a zónovým (IDS JMK) v mapách

8.1.5 Zónově-relační tarif

Jedná se o variantu zónového tarifu. Liší se ale v tom, že jednotlivým hranám mezi sousedními zónami je přiřazena ještě váha, tzv. tarifní jednice. Jedním ze způsobů určení hodnoty hrany je kilometrická vzdálenost středních zastávek v jednotlivých zónách, takže počet tarifních jednic pak odpovídá přibližně kilometrické vzdálenosti středů projížděných zón. Z toho pochopitelně plyne jedna zásadní vlastnost systému – jednotlivé zóny se od sebe velikostně výrazně liší a zpravidla kopírují katastrální hranice jednotlivých obcí a měst. V České republice je zástupcem tohoto tarifu systém DÚK, IDOL nebo třeba IREDO. Počet tarifních jednic je nutno zjistit z matice, která stanovuje hodnotu každé cesty – systém je tedy pro cestující poměrně nepřehledný a nelze pouhou laickou znalostí předem odhadnout cenu jízdného, pokud cestující nemá tabulku k dispozici. Pro systém DÚK je k dispozici online ve formátu PDF, které má v současné době 424 strany. V čem se tedy toto řešení liší od dříve popsaného kilometrického tarifu? Po zaplacení jízdného na příslušný počet jednic může cestující jet libovolným způsobem libovolnými dopravními prostředky, pokud splní jednu z následujících podmínek (platí pro DÚK, ostatní systémy mohou mít požadavky mírně odlišné): nejkratší cesta, nejrychlejší cesta, cesta s nejmenším počtem přestupů nebo cesta s nejkratší docházkovou vzdáleností. Nastoupit a vystoupit může na libovolné zastávce dané tarifní zóny, cenu jízdenky toto neovlivňuje.

8.1.6 Plástvový tarif

Podvarianta obecně zónového, případně zónově-relačního tarifu. Na již popsaných principech se nic zásadního nemění, důležitý je zde tvar tarifních zón, který je tvořen šestiúhelníkovými obrazci podobnými včelím plástvím. Pro větší města se může více sousedních šestiúhelníků spojit do většího obrazce, v takovém případě se zpravidla přistupuje právě k zónově-relačnímu tarifu, kdy mají jednotlivé plástve, případně jejich spojnice, přiřazenou tarifní váhu. Ačkoliv z prostředí České republiky tento systém neznáme, v mnoha německých provozech se tarifní plástve používají.



Obr. 16 – zónově-relační tarif má také IDOL, mapa ukazuje název zóny (modře) a ohodnocení jednotlivých projížděných hran; vpravo tarifní plástve systému VRM u města Koblenz

8.1.7 Relační tarif

Relační tarif stanovuje konkrétní cenu mezi jednotlivými tarifními body, což mohou být zóny, ale také třeba jednotlivé zastávky. Jeho výhodou je, že lze na přání objednatelů dopravy cenu jízdy na konkrétních relacích snadno upravovat, nevýhodou ale je velká neprůhlednost pro cestujícího. Žádný IDS v České republice tento tarif nepoužívá a je zde uveden spíše pro doplnění.

8.1.8 Ostatní

Kromě běžných tarifů popsaných v předchozích kapitolách bychom na světě jistě našli ještě celou řadu dalších specifických systémů.

Jednou z relativně běžných výjimek je dvojí sazba pro místní obyvatele a ostatní. Může se jednat třeba o turistickou atrakci, jako je lanová dráha, která ale zároveň slouží jako běžný dopravní prostředek obyvatelům. Po vzoru několika menších západoevropských měst najdeme jiný příklad v estonském Tallinu – hlavní město této pobaltské republiky nabízí od roku 2013 všem svým obyvatelům MHD zdarma, stačí jim jen zakoupit si za 2 eura příslušnou kartičku. Ztráty městu částečně kompenzuje zvýšený příjem ze státního rozpočtu, neboť počet zaregistrovaných obyvatel ve městě od zavedení MHD zdarma narostl. Kdo se nemůže prokázat kartičkou, zaplatí jízdenku. V referendu před zavedením MHD zdarma se pro vyslovilo 90 % obyvatel. Nabízí se zde otázka, zda motivací hlasujících bylo skutečně jen ušetřit, nebo zda považují mobilitu za základní službu, kterou by mělo zajistit město (stát), podobně jako policii nebo pouliční osvětlení. Překvapivé jsou výsledky zjištěné po roce – počet cestujících vzrostl pouze o 3 %, z čehož jen 1,2 % přičítá analýza samotnému zavedení městské dopravy zdarma, zbytek pak jejímu obecnému zkvalitnění a zrychlení. Hustota silniční dopravy zůstala téměř stejná, a původní cíl zlepšit životní prostředí ve městě tak zjevně naplněn nebyl. Projekt běží dodnes. Výsledek analýzy dává tušit ještě další aspekt, který byl již nastíněn v předchozích kapitolách – má-li VHD přilákat nové cestující, musí se zlepšit ve všech ohledech včetně zmíněné spolupráce s IAD. Zejména v době ekonomické prosperity zjevně není cena jízdenek důvodem, proč mnoho lidí využívá pro cesty po městě a okolí osobní automobily.

8.2 Srovnání tarifů používaných na Zlínsku

8.2.1 Tarif Českých drah a linkové autobusové dopravy

Jedná se o běžné kilometrické tarify, kde cestující platí za jízdu částku rostoucí přímo úměrně s ujetou vzdáleností. Výše cen je vždy určena v souladu s výměrem, stejně jako skupiny přepravované zdarma. Slevy poskytované ostatním skupinám se u jednotlivých dopravců liší, liší se i způsoby odstupňování kilometrických vzdáleností a konkrétní výše cen.

8.2.2 MHD ve Zlíně

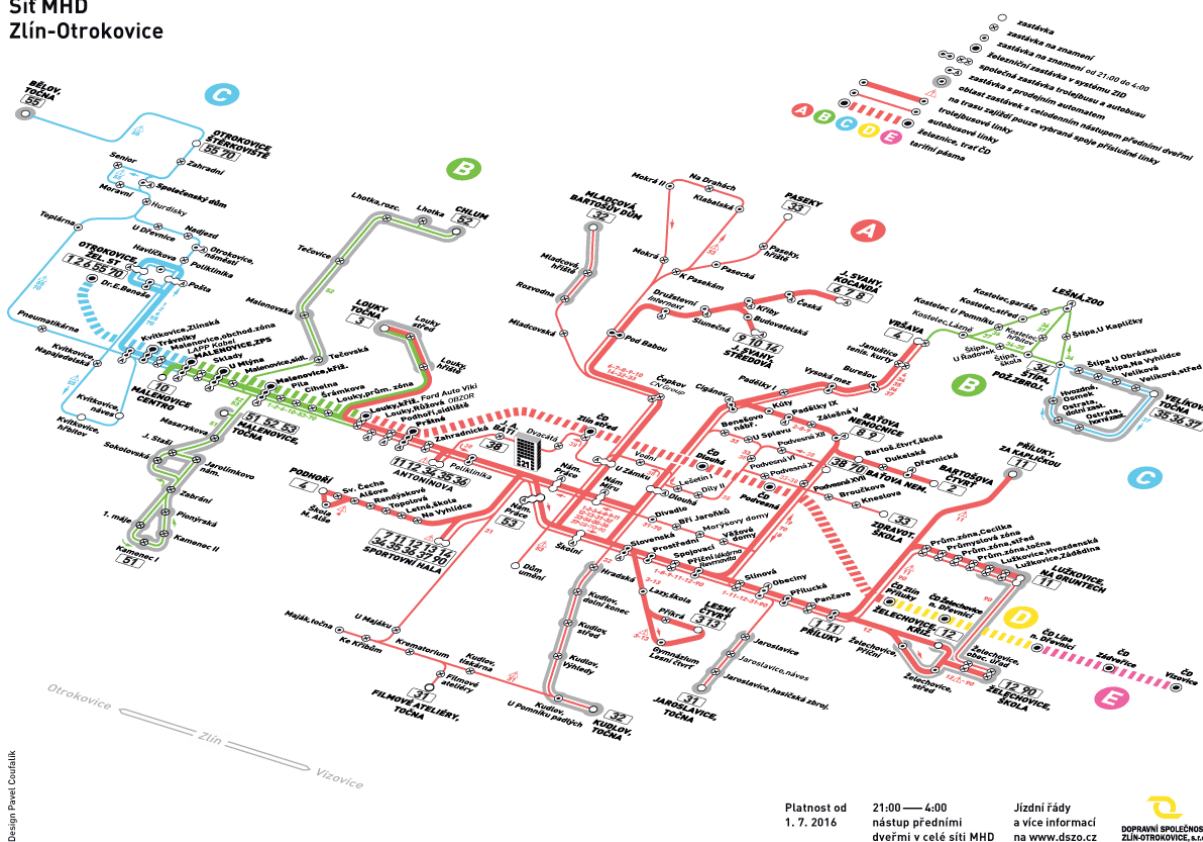
Největší systém MHD pochopitelně provozuje krajské město. Z provozního hlediska je systém rozebrán v kapitole 3. Pro jednotlivé cesty se nabízí buď tzv. nepřestupné nebo přestupné jízdenky. Ty jsou kromě možnosti přestupu omezeny pouze časově, pásmová platnost se jich netýká, ačkoliv sami cestující toto často nevědí a změnu pásma považují za pokyn k označení nové jízdenky. Po dokázání nároku mohou zlevněné jízdné využít děti do 15 let, rodiče na mateřské dovolené, starobní důchodci do 70 let a invalidní důchodci se III. stupněm postižení. Zajímavostí je jízdenka pro školní kolektiv, kterou lze zakoupit v předprodeji a po dobu 50 minut na ni lze přepravit až 30 dětí do 15 let a 2 členy pedagogického dozoru. Na podzim 2017 stála 110 Kč. V nabídce jsou také jednodenní a týdenní jízdenky a dále předplatní kupony. U kuponů se již rozlišuje pásmová platnost – město je rozděleno do pásem A, B, C. Zlevněné kupony jsou nabízeny pro žáky, studenty, rodiče na mateřské dovolené a důchodce do 70 let. Občané nad 70 let a držitelé Janského plakety mají své zvláštní předplatní kupony. Bezplatně jsou přepravovány děti do 6 let, držitelé průkazů ZTP a ZTP-P a účastníci odboje podle stanovených pravidel. Vybrané druhy jízdních dokladů lze koupit přes mobilní telefon nebo s přírážkou u řidiče. Obecně se do vozidel MHD nastupuje všemi dveřmi, ve večerních hodinách a ve vybraných úsecích celodenně pouze předními dveřmi s kontrolou jízdenek řidičem.

8.2.3 Zlínská integrovaná doprava

Základy ZID byly položeny již v roce 1983 uznáváním jízdních dokladů MHD na městské trati 331. Systém od té doby bohužel větším rozvojem neprošel a jen stěží lze mluvit o opravdovém IDS. V současném stavu jsou do systému zahrnuty všechny linky provozované DSZO a vybrané první, poslední a posilové školní spoje na několika linkách dopravců ČSAD Vsetín a Housacar, na kterých lze využít předplatní kupony. ZID je jediný způsob, jak lze cestovat na předplatní kupon vlakem, a to i do mimoměstských pásem D a E. Současné řešení pásem je poměrně nepřehledné, jelikož zatímco pásma B a C mají tvar jakéhosi neúplného kruhu kolem vnitroměstského pásma A, pásma D (a následně E) navazuje přímo na pásma A. Navíc obec Želechovice je zařazená pro trolejbusy a autobusy do pásma A, zatímco pro vlaky do D. Více o pásmech a zónách v dalších kapitolách.

Papírová jízdenka ZID je určena k provedení cesty s přesně jedním přestupem, a to mezi vlakem a MHD nebo naopak. Označuje se v obou dopravních prostředcích, pro cestu vlakem platí 30 minut, v MHD 20 minut. Celková délka platnosti je v pracovní dny 70 minut, v nepracovní 85.

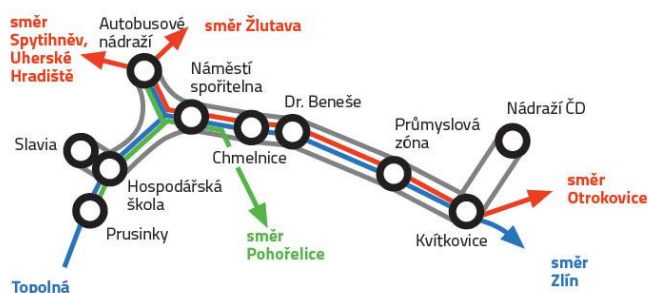
Síť MHD
Zlín-Otrokvice



Obr. 17 – aktuální schéma sítě MHD a vlaků v rámci ZID. Nejsou značeny úseky s uznáváním jízdních dokladů u autobusových dopravců (dszo.cz)

8.2.4 IDS Napajedla

Jedná se spíše o jakousi tarifní unii zapojených dopravců, kteří uznávají ve vybraných úsecích shodné jízdné. Jediné online informace jsou dostupné na webových stránkách města Napajedla, obsahují však pouze schéma a jízdní řád, o odbavení či ceně jízdného se zde návštěvník nedozví.



Obr. 18 – schéma IDS Napajedla (napajedla.cz) a snímek autobusu SOR BN 12 společnosti ČSAD Vsetín v propagačním nátěru tohoto systému (Marek Pospíšil, seznam-autobusu.cz)

8.2.5 MHD Kroměříž

Provoz zajišťuje 9 linek společnosti Kroměřížské technické služby. Mezi lety 2014 a 2016 proběhla krátká etapa provozu desáté linky společnosti Magic bus, která se snažila jezdit na podnikatelské riziko. Základem tarifu MHD je obyčejné jízdné za 13 Kč, které není přestupní. Při platbě z elektronické peněženky se cena snižuje na 8 Kč a cestující má zároveň možnost do 25 minut od prvního odbavení zdarma přestoupit na jiný spoj. Existují také měsíční a čtvrtletní předplatní kupony občanské, žákovské, studentské a důchodcovské. Ty se nahrávají na čipovou kartu s elektronickou peněženkou. Bezplatná přeprava je shodná jako ve Zlíně, navíc však přibývají strážníci v uniformě, držitelé vybraných průkazů (politici vězni apod.) a cestující nad 70 let s příslušnou kartou s bydlištěm na území města, což je patrně v rozporu se zákonem. Nastupuje se předními dveřmi.

8.2.6 MHD Uherské Hradiště

Společný systém se sousedním Starým Městem a Kunovicemi zahrnuje 7 linek, většina polookružního charakteru výchozí z autobusového nádraží. V současné době se jedná z tarifního hlediska o velmi vstříčný systém, vzhledem ke své velikosti. Běžné jízdné se nabízí nepřestupní za 10 Kč a přestupní za 15 Kč. Přestupní jízdenka umožňuje změnu spoje do 45 minut od svého pořízení a platí nejen v linkách MHD, ale také v příměstských spojích dopravce ČSAD Uherské Hradiště v obvodu městské sítě, stejným způsobem se uznávají i předplatní kupony. Ty existují jen v elektronické podobě, a to občanské, žákovské

a důchodcovské do 70 let. Nad 70 let se držitel čipové karty přepravuje zdarma, stejně jako děti do 6 let a držitelé průkazu ZTP nebo ZTP/P. Nastupuje se předními dveřmi.

8.2.7 MHD Uherský Brod

Čtyři linky, obsluhované opět dopravcem ČSAD Uherské Hradiště. Ač nemají tyto linky statut MHD, je zde zaveden vlastní tarif. Bez ohledu na vzdálenost cestující zaplatí za jízdu 10 Kč, pokud nemá nárok na jízdné poloviční (děti 6 – 15 let, pes, rodiče za účelem návštěvy dětí v ústavech) nebo některý ze 4 druhů zlevněného (ZTP, ZTP/P, žáci a studenti a občané nad 70 let s čipovou kartou). Platba z elektronické peněženky čipové karty znamená také slevu 5 % z obyčejného jízdného a 3 % ze žakovského. Přestupovat v rámci jízdenky nelze a tarif platí jen na zmíněných linkách. Předplatní kupony se nenabízejí.

8.2.8 MHD Vsetín

MHD ve Vsetíně zajišťuje ČSAD Vsetín na 11 linkách. Obyčejná jízdenka stojí 12 Kč, ale podobně jako v Kroměříži dochází ke slevě na 10 Kč při odbavení čipovou kartou. V takovém případě lze také do 20 minut od prvního odbavení přestoupit a zaplatit za další jízdu jen polovinu, s papírovou jízdenkou to možné není. Předplatní kupony jsou nabízeny na měsíc nebo čtvrtletí, existují ve formě občanských, žakovských, studentských a seniorských, s rozlišením od 70 let a nad 70 let. Uživatelé předplatních kuponů na čipové kartě mohou využívat také příměstské spoje v obvodu MHD. Bezplatně se přepravují děti do 6 let, držitelé průkazu ZTP nebo ZTP/P včetně průvodce nebo psa, policisté a strážníci ve stejnokroji a držitelé firemních průkazů. Nastupuje se předními dveřmi. Zajímavostí je, že až do poloviny 90. let se do autobusů MHD Vsetín nastupovalo všemi dveřmi a jízdenky se kupovaly v předprodeji, u řidiče nebyla jejich koupě vůbec možná.

8.2.9 MHD Valašské Meziříčí

Také ve Valašském Meziříčí provozuje MHD společnost ČSAD Vsetín. Také zde platí systém dvojí ceny při platbě v hotovosti (9 Kč) a čipovou kartou (7 Kč). Poloviční jízdenky platí pro děti 6 – 15 let. Předplatní jízdenky existují ve formě měsíčních a čtvrtletních občanských a měsíčních žakovských – ty platí pro žáky, studenty a učně. Bezplatně jsou přepravováni držitelé průkazů ZTP a ZTP/P s doprovodem nebo psem, občané starší 70 let, policisté a strážníci ve stejnokroji a držitelé firemních průkazů. Jednotlivé jízdenky placené bezhotovostně jsou přestupní do 40 minut od prvního odbavení. Nastupuje se předními dveřmi. V roce 2009 ve městě proběhl experiment, během kterého byl provoz MHD posílen a byl zcela zdarma. Řidiči vydávali cestujícím nulové jízdenky, aby byly získávány statistické údaje.

8.2.10 Srovnání měst

Z předešlých odstavců vyplývá, že jednotlivá města si své tarify stanovují poměrně různorodě a jsou k jednotlivým skupinám cestujících různě velkorysá. Při samotném návrhu tarifu IDS bude proto poměrně složité najít vhodný kompromis. Podmínky jednotlivých měst pro vybrané skupiny cestujících shrnuje následující tabulka:

	Zlín	Kroměříž	Uherské Hradiště	Uherský Brod	Vsetín	Valašské Meziříčí
Základní nepřestupní jízdenka	12 Kč	13 Kč (bez BČK)	10 Kč	10 Kč	12 Kč (bez BČK)	9 Kč (bez BČK)
Základní přestupní jízdenka	15 Kč	8 Kč (jen s BČK)	15 Kč	N/A	10 + 5 Kč (jen s BČK)	7 Kč (jen s BČK)
Důchodci do 70 let	zlevněné jízdné	občanské jízdné	zlevněné jízdné ¹³	občanské jízdné	zlevněné jízdné ⁵	občanské jízdné
Důchodci nad 70 let	zvláštní předplatní jízdné ¹⁴	bezplatně ¹⁵	bezplatně (jen s BČK)	50 % občanského jízdného	zlevněné jízdné ¹⁶	bezplatně
ZTP(/P)	bezplatně	bezplatně	bezplatně	20 % občanského jízdného	bezplatně	bezplatně

Tab. 25 – srovnání podmínek přepravy vybraných skupin ve městech s MHD ve Zlínském kraji (BČK – bezkontaktní čipová karta)

Všechna města v souladu s Výměrem 1/2017 Ministerstva financí zdarma přepravují děti do 6 let a nabízejí žákovské a studentské jízdné. Všechna města také nabízejí cestujícím nad 70 let možnost zlevněného nebo bezplatného cestování, i když jen za splněných podmínek. Uherský Brod jako jediný požaduje (i když v souladu s Výměrem) jízdné po cestujících s průkazem ZTP, v ostatních městech jezdí tato skupina cestujících bezplatně.

8.3 Návrh tarifního systému pro Zlínsko

Jedním z cílů, který si stanovila tato práce, je pro navržený IDS navrhnout také tarif. V současné době používané tarify dopravců ve Zlínském kraji byly popsány v předchozích kapitolách. Tento návrh se snaží zohlednit co nejvíce současných prvků tarifů, aby pro

¹³ Jen pro předplatní kupony, jednotlivé jízdenky občanské

¹⁴ V případě cesty na jednotlivou jízdenku platí občané nad 70 let patrně zlevněné jízdné, ale tarif tuto situaci vůbec neřeší. Podle tarifu je zlevněné jízdné určeno pouze pro důchodce do 70 let

¹⁵ Jen s příslušnou kartou a s bydlištěm na území města

¹⁶ Jen pro předplatní kupony, rozlišuje se cestující do a nad 70 let. Jednotlivé jízdné občanské

cestující nebyly změny příliš drastické. Autor si je ale velmi dobře vědom, že jednání s radnicemi není často vůbec snadné a jen stěží by tento návrh mohl projít v nezměněné podobě. Mnohá města s provozem linek MHD by si patrně přála zachování stávajícího tarifu, ale to už by pochopitelně byla otázka konkrétních jednání. Tento návrh je tak spíše stavem, které považuje autor za lokální optimum.

Pro Zlínsko, jakožto region s více lokálními centry, byl zvolen zónový tarif. Pásmový se pro takto uspořádané území nehodí, důvody byly již uvedeny. Další z možností by bylo použití zónově-relačního tarifu, který by se pro Zlínsko dal použít také. Ten ale nebyl zvolen kvůli své nižší průhlednosti pro cestující. Hlavní snahou návrhu tarifu je totiž jeho vysoká přehlednost a z toho plynoucí pohodlné použití i pro občasně cestující. Navrhovaná velikost jednotlivých zón je přibližně 30 – 40 km², což je hodnota, která by měla odrážet nejvhodněji mikroregiony ve Zlínském kraji.

Přehled příslušnost obcí do jednotlivých navrhovaných zón. První číslo zóny naznačuje místní příslušnost podle klíče (1 – Zlín a nejbližší okolí, 2 – Bystřicko, 3 – Vsetínsko, 4 – Rožnovsko, oblast Valašského Meziříčí, 5 – Slavičínsko, 6 – Uherskobrodsko, 7 – Uherskohradištsko, 8 – Kroměřížsko, 9 – mimokrajské zóny), ale není zcela striktní.

#	Zahrnuté obce	#	Zahrnuté obce
10	Zlín – centrum, Mladcová, Příluky, Jaroslavice, Kudlov	11	Zlín – Louky, Chlum, Lhotka, Malenovice; Otrokovice; Tečovice
12	Zlín – Kostelec, Štípa, Velíková, Lužkovice; Ostrata; Hvozdná; Želechovice nad Dřevnicí	20	Fryšták, Lukov, Lukoveček, Racková, Žeranovice
21	Holešov, Přílepy, Martinice, Zahnašovice, Ludslavice, Třebětice, Rymice, Bořenovice, Horní Lapač	22	Kostelec u Holešova, Němčice, Roštění, Pacetluky, Prusinovice
23	Kašava, Vlčková, Držková, Hrobice, Trnava, Podkopná Lhota	24	Bystřice pod Hostýnem, Chvalčov, Slavkov pod Hostýnem, Brusné, Chomýž, Rusava, Jankovice
25	Blazice, Vítonice, Mrlínek, Loukov, Osíčko, Komárno	26	Hulín, Pravčice, Skaštice, Břest, Žalkovice, Kyselovice
27	Chropyně, Záříčí	28	Podhradní Lhota, Rajnochovice, Podolí
29	Hošťálková	30	Vsetín
31	Slušovice, Zlín-Klečůvka, Lípa, Veselá, Zádveřice-Raková, Neubuz	32	Vizovice, Lhotsko, Bratřejov, Ublo, Lutonina, Jasenná
33	Liptál, Všemina, Dešná	34	Valašská Polanka, Ústí, Janová, Leskovec, Hovězí
35	Huslenky, Zděchov, Halenkov	36	Karolinka, Nový Hrozenkov
37	Ratiboř, Kateřinice, Pržno, Jablůnka, Růžďka, Mikulůvka, Bystřička	38	Lužná, Francova Lhota, Valašská Senice
39	Seninka, Prlov, Pozděchov, Lhota u Vsetína	40	Valašské Meziříčí, Oznice, Jarcová, Krhová, Poličná

41	Kelč, Branky, Choryně, Kladeruby, Police, Kunovice, Loučka	43	Zašová, Zubří, Střítež nad Bečvou, Vidče
44	Velká Lhota, Malá Bystřice, Valašská Bystřice	45	Rožnov pod Radhoštěm, Dolní Bečva, Vigantice, Hutisko-Solanec (obec)
46	Prostřední Bečva, Horní Bečva	47	Hutisko-Solanec (mimo obec)
48	Velké Karlovice	50	Horní Lhota, Dolní Lhota
51	Slavičín, Petruvka, Lipová, Rudimov	52	Hostětín, Šanov, Rokytnice, Jestřabí
53	Brumov-Bylnice, Štítná nad Vláří-Popov, Návojná	54	Nedašov, Nedašova Lhota
55	Valašské Klobouky, Poteč, Lačnov, Tichov	56	Horní Lideč, Lidečko, Valašské Příkazy, Střelná, Študlov
57	Vrbětice, Vlachovice, Křekov, Vlachova Lhota, Haluzice	58	Sehradice, Slopné, Loučka
59	Újezd, Vysoké Pole, Drnovice	60	Uherský Brod, Vlčnov, Nivnice, Šumice
61	Bojkovice, Rudice, Záhorovice, Nezdenice, Pítín	62	Luhačovice, Pozlovice, Podhradí, Biskupice
63	Ludkovice, Provodov	64	Krhov, Bzová, Žitková, Vápenice, Starý Hrozenkov
65	Bánov, Bystřice pod Lopeníkem, Komňa	66	Lopeník, Březová, Strání, Korytná, Suchá Loz, Vyškovec, Horní Němčí, Boršice
67	Hluk, Vlčnov, Dolní Němčí, Slavkov	68	Hřivínův Újezd, Kaňovice, Velký Ořechov, Dobrkovice, Kelníky
69	Pašovice, Prakšice	70	Uherské Hradiště, Staré Město, Kunovice
71	Drslavice, Hradčovice, Popovice, Podolí, Veletiny	72	Uherský Ostroh, Ostrožská Nová Ves, Ostrožská Lhota
73	Bohuslavice u Zlína, Březnice, Doubravy, Březůvky	74	Šarovy, Březolupy, Zlámanec, Svárov, Nedachlebice, Částkov, Komárov
75	Bílovice, Topolná, Kněžpole, Mistřice	76	Zlechov, Tupesy, Břestek, Buchlovice, Boršice, Kostelany nad Moravou, Nedakonice, Velehrad, Modrá
77	Polešovice, Tučapy, Ořechov, Vážany, Stříbrnice, Medlovice, Újezdec, Hostějov, Osvětimany	78	Napajedla, Žlutava, Pohořelice, Oldřichovice, Karlovice, Lhota; Zlín-Salaš
79	Spytihněv, Halenkovice, Babice, Hustěnovice, Sušice, Jalubí, Traplice, Kudlovice, Komárov	80	Salaš, Jankovice, Košíky, Kostelany
81	Kroměříž, Bezměrov	82	Tlumačov, Kvasice, Střížovice, Machová, Sazovice, Mysločovice, Hostišová, Míškovice, Kurovice, Lehotice, Bělov
83	Bařice-Velké Těšany, Karolín, Sulimov, Vrbka, Lubná, Jarohněvice, Šelešovice, Soběsuky, Nová Dědina, Rataje	84	Zdounky, Zborovice, Troubky-Zdislavice
85	Lutopecny, Zlobice	86	Morkovice-Slížany, Dřínov, Uhřice, Počenice-Tetětice, Prasklice, Pačlavice
87	Roštín, Cetechovice, Honětice, Hoštice, Litenčice, Nítkovice, Chvalnov-Lísky, Kunkovice	88	Střílky, Stupava, Staré Hutě, Zástřizly
89	Koryčany	90	Kojetín, Pavlovice u Kojetína
91	Býškovice, Všechovice	92	Křtomil, Lipová
93	Veselí nad Moravou	94	Bílá

Tab. 26 – návrh tarifních zón pro území Zlínského kraje a vybraného nejbližšího okolí

Na základě analýzy současných liniových tarifů dopravců a tarifů MHD platných na území navrhovaného systému byly stanoveny ceny základních jízdenek tak, aby přibližně odpovídaly dnešním cenám. Tarif je ale zároveň průhlednější a při lze tak na základě počtu projížděných zón snadno spočítat cenu jízdenky. Situacím, kdy by se výrazně lišila cena za jednu relaci podle zvolené cesty, by mělo zabránit rozložení zón. Ty jsou voleny tak, aby k těmto situacím nedocházelo.

Zóny (čas) / typ	Občanské	Zlevněné	Žákovské	Studentské
2 / 20 minut¹⁷	12 Kč	6 Kč	4 Kč	9 Kč
2 / 30 minut¹⁸	18 Kč	9 Kč	6 Kč	13 Kč
3 / 45 minut	26 Kč	13 Kč	9 Kč	19 Kč
4 / 60 minut	34 Kč	17 Kč	12 Kč	25 Kč
5 / 90 minut	40 Kč	20 Kč	15 Kč	30 Kč
6 / 120 minut	46 Kč	23 Kč	17 Kč	34 Kč
7 / 150 minut	52 Kč	26 Kč	19 Kč	39 Kč
8 / 180 minut	58 Kč	29 Kč	21 Kč	43 Kč
9 / 210 minut	64 Kč	32 Kč	24 Kč	48 Kč
10 / 240 minut	70 Kč	35 Kč	26 Kč	52 Kč
N / 300 minut	78 Kč	39 Kč	29 Kč	58 Kč

Tab. 27 – návrh ceníku jednotlivého jízdného

- zlevněné jízdné – děti od 6 do 15 let (od 10 let s ověřeným průkazem), občané nad 70 let
- žákovské jízdné – pro žáky do 15 let s odpovídajícím průkazem
- studentské jízdné – pro studenty a učně od 15 do 26 let s odpovídajícím průkazem
- bezplatná přeprava – děti do 6 let, držitelé průkazu ZTP a ZTP/P včetně doprovodu, příslušníci státní a obecní policie ve stejnokroji v zónách příslušných měst, občané nad 70 let¹⁹

Návrh ceníku by i v ideálním případě platil jak v regionálních autobusech a vlacích, tak také ve spojích MHD v jednotlivých městech. Zde je ale velmi pravděpodobné, že by některá města přistoupila k regulaci cen na svém území, např. formou neuznávání některých druhů

¹⁷ Nepřestupní jízdenka. Ostatní jízdenky jsou přestupní

¹⁸ V zónách 10, 11 a 12 platí 3 zóny a 50 minut, nikoliv však pro cestu, která v těchto zónách nezačíná či nekončí

¹⁹ Platí jen v zónách 40, 70 a 81

jízdních dokladů, zavedením odlišných cen jednotlivého jízdného nebo zavedením dodatečných slev pro některé skupiny cestujících. V rámci solidarity je navržena bezplatná přeprava osob se zdravotním postižením, pokud toto doloží příslušnými doklady. Nárok na zlevněné jízdné by měli podle návrhu také občané nad 70 let, ve vybraných zónách podle dnešního vzoru by byla zachována přeprava zdarma. Základní jízdenka by jako jediná nebyla přestupní a její platnost byla zvolena na 20 minut podle vzoru současné základní jízdenky pro MHD Zlín. Platí ve 2 zónách, a to z důvodu řešení problematiky krátkých cest přes hranice zón, kdy jednozónová jízdenka by nespravedlivě prodražovala cenu cesty mezi sousedními obcemi jen proto, že se mezi nimi nachází lom tarifních zón.

Jízdní doklady by měly být distribuovány sítí obvyklých předprodejních. Placení jízdného při odbavení řidičem v příměstském autobusu by mělo být možné hotově i elektronickou peněženkou z BČK, jejichž vzájemné uznávání již bylo implementováno. Alternativní možností by mělo být využití bankovních karet pro bezhotovostní platbu. Je možné zvážit také možnost nákupu jízdného pomocí mobilního telefonu, což je nyní možné jen pro linky MHD Zlín. V systému by bylo vhodné zavést také předplatné jízdné pro různé kombinace zón, výše jeho cen by ale byla předmětem složitých jednání, a proto se do tohoto návrhu tato práce nepouští.

9. ZHODNOCENÍ A ZÁVĚR

Cílem diplomové práce bylo navázat na nejstarší snahy o integraci veřejné dopravy na území tehdejšího Československa. Protože integrační snahy od 80. let příliš nepostoupily, navrhuje tato práce variantu, jak by se mohl integrovaný dopravní systém na území Zlínského kraje dále rozvinout.

První dvě kapitoly práce popsaly nejen kraj samotný a jeho vývoj, ale také analyzovaly současný stav veřejné dopravy v kraji. Spolu s provedeným přepravním průzkumem a jeho srovnáním s dřívějším průzkumem, který autor v místě provedl, vyplynuly problémy vhodné k řešení formou integrovaného dopravního systému. Jednalo se zejména o velmi dlouhé souběhy městské, linkové a železniční dopravy a špatnou koordinaci prokladů. V současném systému také téměř neexistují přestupní vazby.

Další kapitoly představují vybrané metody a postupy optimalizace integrovaných dopravních systémů s důrazem na ty, které jsou pro následný návrh důležité. Aplikace popsaných metod je srovnána se systémem Pražské integrované dopravy a slouží jako jeden z výchozích podkladů a předpokladů pro samotný návrh.

Návrh svým základem vychází ze stávajícího linkového vedení v kraji. Dochází k eliminaci souběhů linek různých dopravců a hlavní část přepravní kapacity v relaci Otrokovice – Zlín – Vizovice je přenesena na železniční trať 331 a souběžné autobusové linky jsou tak ukončeny u jejích okrajových stanic. Také v dalších oblastech návrh upravuje linkové vedení, a to za účelem jeho zpřehlednění. Nikde by nemělo dojít ke snížení počtu spojů. Zrušená přímá spojení v méně významných směrech nahrazují nově zavedené přestupní vazby, na které bude dohlížet centrální dispečink koordinátora. Navrhované změny jsou vysvětleny v tabulkách a slovně popsány. Názorným výstupem je grafické schéma linkového vedení. Finance ušetřené zkrácením některých spojů a jejich nahrazením přestupními vazbami lze použít na posílení provozu.

Druhou částí návrhu byl tarif pro popsaný systém. Základem se opět stala analýza současného stavu, tedy aktuálně používaných tarifů v železniční, autobusové i městské hromadné dopravě na území Zlínského kraje. Po zvážení charakteristik regionu z analýzy vyplynul jako nejvhodnější zónový tarif. Navržených cca 90 zón podobné velikosti by mělo pokrýt celé území Zlínského kraje a několik blízkých spádových regionů v sousedních krajích. Návrh obsahuje také tabulku cen pro jednotlivé jízdy vycházející z analýzy současně používaných cen. Tarifní zóny jsou zakresleny v jednotné mapě s linkovým vedením.

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] JAREŠ M. *Integrovaná doprava v praxi – Integrované dopravní systémy*. Praha: ČVUT, 2016. ISBN 978-80-01-05896-1
- [3] BABIŠ A. *Výměr MF č. 01/2017 ze dne 25. listopadu 2016, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami*. Praha: Ministerstvo financí, 2016. Č.j.: MF-33093/2016/1601-1
- [4] BLAŽEK P. *Návrh integrovaného dopravního systému na Zlínsku*. Bakalářská práce. Praha: Dopravní fakulta ČVUT v Praze, Ústav dopravních systémů, 2014. Vedoucí práce Ivo Novotný
- [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] .: Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o. (2004) | www.dszo.cz .: [online] <www.dszo.cz>
- [10] ČSAD Vsetín [online] <www.csadvs.cz>
- [11] ČSAD Uherské Hradiště [online] <www.csaduh.cz>
- [12] Housacar [online] <www.housa.cz>
- [13] ČSAD Vsetín [online] <www.csadvs.cz>
- [14] MHD – Kroměřížské technické služby, s.r.o. [online] <www.kmts.cz/mhd.htm>
- [15] České dráhy [online] <www.cd.cz>
- [16] Ředitelství silnic a dálnic [online] <www.rsd.cz>
- [17] Správa železniční dopravní cesty [online] <www.szdc.cz>
- [18] Český statistický úřad | ČSÚ [online] <www.czso.cz>
- [19] Město Napajedla [online] <www.napajedla.cz/cs/jizdni-rady>
- [20] IDOS VJŘ [online] <www.portal.idos.cz>

SEZNAM PŘÍLOH

- Přehled linkového vedení v jednotlivých oblastech
- Mapa tarifních zón a linkového vedení
- Mapa linkového vedení v okolí Zlína

PŘÍLOHA

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

SMĚR PŘÍJEZDU DO ZLÍNA – SEVERNÍ OBLAST

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

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

Linka	Dopravce	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
770370	Krodos	Zlín – Lukov – Fryšták – Holešov – Bystřice pod Hostýnem	vysoký
770430	Krodos	Zlín – Fryšták – Holešov – Hulín – Kroměříž – <i>Nezamyslice – Ivanovice na Hané – Vyškov – Rousínov – Brno</i> ¹	střední
780630	FTL Prostějov	Zlín – Fryšták – Holešov – Hulín – Kroměříž – <i>Kojetín – Bedihošť – Prostějov</i>	nízký
820007	Housacar	Zlín – Štípa – Lukov – Fryšták – Holešov	vysoký
820141	ČSAD Vs	Zlín – Štípa – Lukov – Kašava – Držková – Chvalčov – Bystřice pod Hostýnem – <i>Teplice nad Bečvou – Hranice</i>	nízký
820271	ČSAD Vs	Zlín – Fryšták – Přílepy – Holešov – <i>Horní Moštěnice – Přerov – Olomouc</i>	nízký
820811	ČSAD Vs	Zlín – Fryšták – Holešov – Hulín – Kroměříž – <i>Kojetín – Bedihošť – Prostějov</i>	střední ²
820821	ČSAD Vs	Zlín – Fryšták – Přílepy – Holešov	střední
820831	ČSAD Vs	Zlín – Mladcová – Racková – <i>Žeranovice – Holešov</i>	vysoký ³
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 – <i>Teplice nad Bečvou – Hranice</i>	nízký
940014	ČSAD Vs	Zlín – Lešná – Lukov – Kašava – Držková – <i>Hošťálková – Ratiboř – Vsetín</i>	vysoký ⁴

Tab. X: linkové vedení příměstských autobusů v severní oblasti

¹ 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

² V úseku Holešov – Prostějov omezený počet spojů

³ V úseku Žeranovice – Holešov omezený počet spojů

⁴ V úseku Zlín – Hošťálková omezený počet spojů

SMĚR PŘÍJEZDU DO ZLÍNA – VÝCHODNÍ OBLAST

Ulice příjezdu linek: Vizovická

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

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 ⁵
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 ⁶
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 ⁷
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. X: linkové vedení příměstských autobusů ve východní oblasti

⁵ V úseku Slavičín – Brumov-Bylnice – Valašské Klobouky omezený počet spojů

⁶ Linka je spíše složenina více různých spojů, které spojují různé úseky linky s Vizovicemi

⁷ V úseku Zlín – Bratřejov omezený počet spojů

SMĚR PŘÍJEZDU DO ZLÍNA – JIŽNÍ OBLAST

Ulice příjezdu linek: Březnická, Hradská

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

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 ⁸
820405	ČSAD Vs	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Biskupice – Luhačovice – Uherský Brod – Uherské Hradiště	střední ⁹
820415	ČSAD Vs	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Biskupice – Luhačovice – Pozlovice – Slavičín – Vlachovice – Valašské Klobouky	střední ¹⁰
820425	ČSAD Vs	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Biskupice – Luhačovice – Bojkovice	střední
820435	ČSAD Vs	Zlín – Bohuslavice – Doubravy – Biskupice – Luhačovice – Pozlovice – Řetechov	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 ¹¹

Tab. X: linkové vedení příměstských autobusů v jižní oblasti

⁸ V úseku Luhačovice – Valašské Klobouky omezený počet spojů

⁹ V úseku Uherský Brod – Uherské Hradiště a Zlín – Luhačovice omezený počet spojů

¹⁰ V úseku Luhačovice – Valašské Klobouky omezený počet spojů

¹¹ Naprostá většina spojů jen v úseku Zlín – Březnice

SMĚR PŘÍJEZDU DO ZLÍNA – ZÁPADNÍ OBLAST

Ulice příjezdu linek: třída Tomáše Bati

Významná sídla: Otrokovice, Kroměříž, Uherské Hradiště, Napajedla

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 ¹²
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 ¹³
820651	ČSAD Vs	Zlín – Otrokovice – Tlumačov – Kvasice – Střížovice – Kroměříž	nízký
820671	ČSAD Vs	Zlín – Otrokovice – Tlumačov – Kvasice – Nová Dědina – Vrbka – Bařice-Velké Těšany	střední ¹⁴
820781	ČSAD Vs	Zlín – Malenovice – Lhota – Malenovice – Zlín	vysoký

Tab. X: linkové vedení příměstských autobusů v západní oblasti

¹² Celá řada různých variant trasy

¹³ V úseku Otrokovice – Zlín omezený počet spojů

¹⁴ V úseku Otrokovice – Zlín omezený počet spojů

OSTATNÍ LINKY V SEVERNÍ OBLASTI

Návrh se zabývá dále příměstskou dopravou v okolí měst Holešov a Bystřice pod Hostýnem, stejně jako dalšími linkami, které spojují sídla v této oblasti.

Linka	Dopravce	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
770091	Krodos	Holešov – Třebětice – Pravčice – Hulín – Tlumačov – Kvasice – Bařice-Velké Těšany – Vrbka – Nová Dědina – Vrbka – Karolín – Lubná	střední ¹⁵
770320	Krodos	Holešov – Rymice – Roštění – Kostelec u Holešova – Roštění	vysoký
770330	Krodos	Holešov – Prusinovice – Pacetluky	vysoký
770340	Krodos	Holešov – Prusinovice – Bystřice pod Hostýnem	střední
770350	Krodos	Holešov – Bořenovice	střední
770360	Krodos	Holešov – Žopy	střední
770390	Krodos	Holešov – Martinice – Horní Lapač / Žeranovice	nízký
770410	Krodos	Holešov – Ludslavice – Zahnašovice – Ludslavice – Kurovice – Míškovice – Mysločovice – Lehotice	střední
770420	Krodos	Bystřice pod Hostýnem – Holešov – Hulín – Kroměříž	vysoký
770440	Krodos	Rusava, Ráztoka – Holešov – Hulín – Kroměříž	střední
770510	Krodos	Bystřice pod Hostýnem – Vítonice – <i>Býškovice</i> – <i>Hranice</i>	střední
770520	Krodos	Bystřice pod Hostýnem – Loukov – Osíčko – Vítonice – <i>Býškovice</i> – <i>Horní Újezd</i> – <i>Všechnovice</i> – <i>Kelč</i>	vysoký
770530	Krodos	Rajnochovice (obec) – Podhradní Lhota – Rajnochovice (žel. st.) – Komárno – Osíčko – Loukov – Bystřice pod Hostýnem	vysoký ¹⁶
770540	Krodos	Rusava – Bystřice pod Hostýnem	vysoký
770550	Krodos	Bystřice pod Hostýnem – Chvalčov – Rajnochovice	vysoký ¹⁷
770560	Krodos	Bystřice pod Hostýnem – <i>Křtomil</i> – <i>Lipová</i>	střední

Tab. X: linkové vedení příměstských autobusů v severní oblasti mimo Zlín

¹⁵ Několik linek v jedné, hlavní účel napojí obcí kolem Vrbky na Kvasice

¹⁶ Hlavním úkolem linky je spojit nádraží v Rajnochovicích s okolními obcemi. Do Bystřice pod Hostýnem zajíždějí jen vybrané spoje

¹⁷ V pracovní dny jen Bystřice – Chvalčov

OSTATNÍ LINKY V VÝCHODNÍ OBLASTI

Do této kategorie patří linky příměstské dopravy v okolí Valašských Klobouků, Vsetína, Valašského Meziříčí a Rožnova pod Radoštěm.

Linka	Dopravce	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
820001	Housacar	Vizovice – Zádveřice-Raková – Slušovice	nízký
820325	ČSAD Vs	Slavičín – Lipová – Haluzice – Loučka – Újezd – Drnovice	střední ¹⁸
820465	ČSAD Vs	Luhačovice – Pozlovice – Dolní Lhota – Sehradice – Slopné – Loučka – Újezd – Vlachovice – Valašské Klobouky	vyšoký ¹⁹
820535	ČSAD Vs	Valašské Klobouky – Poteč – Valašské Příkazy – Horní Lideč – Študlov / (Francova Lhota – Valašská Senice)	střední
820545	ČSAD Vs	Valašské Klobouky – Tichov	střední
820555	ČSAD Vs	Brumov-Bylnice – Valašské Klobouky – Horní Lideč – Lačnov	střední ²⁰
820585	ČSAD Vs	Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice – Návojná – Nedašov – Nedašova Lhota	vyšoký
820595	ČSAD Vs	Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice – Sidonie	vyšoký
940001	ČSAD Vs	Vsetín – Janová – Hovězí – Huslenky – Halenkov – Nový Hrozenkov – Karolinka – Velké Karlovice – Podřaté / Léskové	vyšoký
940002	ČSAD Vs	Vsetín – Janová – Hovězí – Huslenky – Halenkov, Dinotice	střední
940003	ČSAD Vs	Vsetín – Janová – Hovězí – Huslenky – Huslenky, Kychová	střední
940009	ČSAD Vs	Slušovice – Zádveřice-Raková – Vizovice – Lutonina – Liptál – Vsetín	střední
940010	ČSAD Vs	Vsetín – Janová – Hovězí – Huslenky – Zděchov – Huslenky, Uherská	vyšoký ²¹
940012	ČSAD Vs	Vsetín – Jablůnka – Bystřička – Valašské Meziříčí – Zašová – Zubří – Rožnov pod Radhoštěm	vyšoký
940017	ČSAD Vs	Vsetín – Jablůnka – Mikulůvka – Oznice – Bystřička – Růždka	vyšoký
940019	ČSAD Vs	Vsetín – Růždka – Malá Bystřice – Bystřička	střední
940021	ČSAD Vs	Vsetín – Ratiboř – Kateřinice – Ratiboř – Hošťálková	vyšoký
940022	ČSAD Vs	Vsetín – Janová – Hovězí – Huslenky – Nový Hrozenkov – Vranča – Nový Hrozenkov – Karolinka – Velké Karlovice – Podřaté	střední ²²
940023	ČSAD Vs	Vsetín – Janová – Hovězí – Huslenky – Halenkov – Nový Hrozenkov – Karolinka – Stanovnice	střední
940024	ČSAD Vs	Vsetín – Ústí – Leskovec – Valašská Polanka – Lužná – Lidečko – Horní Lideč – Lačnov / (Študlov – Valašské Příkazy – Poteč – Valašské Klobouky)	střední
940025	ČSAD Vs	Karolinka – Velké Karlovice – (Miloňov) – Tísňavy – Podřaté	střední

¹⁸ V úseku Újezd – Drnovice jen vybrané spoje

¹⁹ Více variant trasy, obvykle buď celá trasa, nebo Újezd – Valašské Klobouky / Luhačovice

²⁰ V úseku Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice jen vybrané spoje

²¹ Spoje různě obsluhují ramena komunikace do Uherské a do Zděchova

²² Většina spojů jen Vsetín – Vranča

940026	ČSAD Vs	Vsetín – Ústí – Valašská Polanka – Lužná – Lidečko – Horní Lideč – Francova Lhota – Valašská Senice	střední
940027	ČSAD Vs	Vsetín – Janová – Hovězí – Hořansko – Hovízky	střední
940028	ČSAD Vs	Vsetín – Ústí – Janová – Hovězí – Huslenky – Halenkov – Lušová	střední ²³
940029	ČSAD Vs	Vsetín – Jablunka – Bystřička – Oznice / Mikulůvka	vysoký ²⁴
940030	ČSAD Vs	Hošťálková – Ratiboř – (Kateřinice) – Ratiboř – Jablunka – Bystřička – Valašské Meziříčí	střední
940032	ČSAD Vs	Vsetín – Ústí – Valašská Polanka – Lidečko – Horní Lideč – Lačnov	střední ²⁵
940033	ČSAD Vs	Vsetín – Lhota u Vsetína – Liptál – Všemina – Neubuz	nízký
940036	ČSAD Vs	Vsetín – Ratiboř – Hošťálková – Rajnochovice, Troják – Chvalčov – Bystřice pod Hostýnem – Křtomil – Přerov	nízký
940037	ČSAD Vs	Půlčín – Lidečko – Horní Lideč	střední
940040	ČSAD Vs	Krhová – Valašské Meziříčí	nízký
940041	ČSAD Vs	Kelč – Kunovice – Loučka	střední
940042	ČSAD Vs	Valašské Meziříčí – Branky – Police – (Loučka – Podolí – Lázy) / (Kunovice – Všechnovice) / (Kunovice – Kelč)	vysoký ²⁶
940043	ČSAD Vs	(Kelč – Kladeruby – Choryně) / Lešná – Poličná – Valašské Meziříčí	vysoký
940045	ČSAD Vs	Lešná – Valašské Meziříčí	střední
940047	ČSAD Vs	Velká Lhota – Valašské Meziříčí	střední
940048	ČSAD Vs	Malá Bystřice – Bystřička – (Růžďka) – Bystřička – Valašské Meziříčí – Lešná	střední ²⁷
940053	ČSAD Vs	Rožnov pod Radhoštěm – Zubří – Zašová – Valašské Meziříčí – Olomouc	nízký
940054	ČSAD Vs	Valašské Meziříčí – Jarcová – Bystřička – Oznice / Mikulůvka	střední ²⁸
940059	ČSAD Vs	Kelč – Kladeruby – Choryně – Lešná – Valašské Meziříčí	střední
940070	ČSAD Vs	Rožnov pod Radhoštěm – Trojanovice, Na Pinduli	nízký
940071	ČSAD Vs	Dolní Paseky – Rožnov pod Radhoštěm	nízký
940072	ČSAD Vs	Rožnov pod Radhoštěm – Trojanovice – Frenštát pod Radhoštěm	střední
940073	ČSAD Vs	Rožnov pod Radhoštěm – Vigantice – Hutisko-Solanec – Velké Karlovice – Bílá, Bumbálka	střední
940074	ČSAD Vs	Rožnov pod Radhoštěm – Vigantice – Hutisko-Solanec – Velké Karlovice – Karolinka – Nový Hrozenkov – Vranča	střední
940075	ČSAD Vs	Rožnov pod Radhoštěm – Vigantice – Hutisko-Solanec – Dolní Bečva – Rožnov pod Radhoštěm	střední
940076	ČSAD Vs	Rožnov pod Radhoštěm – Vigantice – Hutisko-Solanec – Prostředí Bečva – Horní Bečva	střední
940077	ČSAD Vs	Rožnov pod Radhoštěm – Dolní Bečva / (Vigantice – Hutisko-Solanec) – Prostřední Bečva – Pustevny	střední
940079	ČSAD Vs	Rožnov pod Radhoštěm – Dolní Bečva – Prostřední Bečva – Horní Bečva	vysoký

²³ Dvě varianty – buď obsluhuje centra obcí Janová a Ústí, nebo jede ze Vsetína po hlavní silnici do Huslenek

²⁴ 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

²⁵ V úseku Horní Lideč – Vsetín jen vybrané spoje

²⁶ Linka má tři varianty trasy v koncovém úseku, do nichž je provoz rozložen přibližně rovnoměrně

²⁷ Více variant spojů v oblasti Bystřičky, do Lešné jen dva páry spojů na začátky a konce směn v průmyslové zóně

940080	ČSAD Vs	Rožnov pod Radhoštěm – Dolní Bečva / (Vigantice – Hutisko-Solanec) – Prostřední Bečva – Horní Bečva – Bílá	střední
940082	ČSAD Vs	Rožnov pod Radhoštěm – Zubří – Zašová – Valašské Meziříčí – Krhová – <i>Nový Jičín</i>	nízký
940084	ČSAD Vs	Rožnov pod Radhoštěm – Zubří – Zašová – Valašské Meziříčí	střední
940086	ČSAD Vs	Rožnov pod Radhoštěm – Vidče – Zubří – Zašová – Valašské Meziříčí	vysoký
940087	ČSAD Vs	Rožnov pod Radhoštěm – Zubří – Vidče – Rožnov pod Radhoštěm	střední
940088	ČSAD Vs	Rožnov pod Radhoštěm – Zubří – Rožnov pod Radhoštěm	vysoký
940089	ČSAD Vs	Rožnov pod Radhoštěm – Valašská Bystřice – Malá Bystřice – Bystřička – Růžďka – Valašské Meziříčí	střední ²⁸
940090	ČSAD Vs	Rožnov pod Radhoštěm – Valašská Bystřice	vysoký
940096	ČSAD Vs	Horní Bečva – Prostřední Bečva – Hutisko-Solanec – Vigantice – Rožnov pod Radhoštěm – <i>Trojanovice</i> – <i>Ostrava</i>	nízký
940097	ČSAD Vs	Rožnov pod Radhoštěm – <i>Trojanovice</i> – <i>Ostrava</i>	střední
940099	ČSAD Vs	Valašské Meziříčí – Zašová – Zbuří – Rožnov pod Radhoštěm – Dolní Bečva – Prostřední Bečva – Horní Bečva – Bílá, Bumbálka	nízký
940100	Arriva Mr	Valašské Meziříčí – Zašová – Zubří – Staré Zubří	nízký

Tab. X: linkové vedení příměstských autobusů v severní oblasti mimo Zlín

²⁸ Různé varianty spojů, žádný spoj v celé trase

OSTATNÍ LINKY V JIŽNÍ OBLASTI

Příměstské linky v okolí Uherského Hradiště, Uherského Brodu, Bojkovic a Slavičina.

Linka	Dopravce	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
800010	ČSAD UH	Uherské Hradiště – Staré Město – Nedakonice – Polešovice – Vážany – Ořechov – Vážany – Tučapy ²⁹	vysoký
800020	ČSAD UH	Uherské Hradiště – Staré Město – Zlechov – Boršice – Stříbrnice – Medlovice – Újezdec – Osvětimany	vysoký ³⁰
800030	ČSAD UH	Uherské Hradiště – Staré Město – Zlechov – Buchlovice – Staré Hutě – Stupava – Koryčany	střední ³¹
800040	ČSAD UH	Uherské Hradiště – Staré Město – Zlechov – Tupesy – (Břestek – Buchlovice) / Velehrad	vysoký
800050	ČSAD UH	Uherské Hradiště – Staré Město – Modrá – Velehrad – Salaš	vysoký
800060	ČSAD UH	Kunovice – Uherské Hradiště – Staré Město – Jalubí	vysoký
800070	ČSAD UH	Uherské Hradiště – Staré Město – Hustěnovice – Babice – Kudlovice	vysoký
800080	ČSAD UH	Uherské Hradiště – Staré Město – Hustěnovice – Sušice – Traplice – Košíky – Jankovice	vysoký
800090	ČSAD UH	Uherské Hradiště – Kněžpole – Mistřice – Bílovice – Zlámanec / Velký Ořechov / Uherský Brod	vysoký
800100	ČSAD UH	Uherské Hradiště – Kunovice – Veletiny – (Vlčnov) / (Hradčovice – Drslavice) – Uherský Brod	střední
800110	ČSAD UH	Uherské Hradiště – Kunovice – Podolí – Popovice / Veletiny – Vlčnov – Strání	vysoký ³²
800120	ČSAD UH	Uherské Hradiště – Kunovice – Hluk – Dolní Němčí – Slavkov – Horní Němčí / Boršice u Blatnice	vysoký
800130	ČSAD UH	Uherské Hradiště – Kunovice – Hluk – Dolní Němčí – Slavkov – Strání	nízký
800140	ČSAD UH	Uherské Hradiště – Kunovice – Ostrožská Nová Ves – (Uherský Ostroh) – Ostrožská Lhota – Hluk – Dolní Němčí	vysoký ³³
800200	ČSAD UH	Uherský Brod – Bánov – Bystřice pod Lopeníkem – (Vyškovec) – (Žítková) – Starý Hrozenkov – Vyškovec	střední ³⁴
800210	ČSAD UH	Uherský Brod – Bánov – (Suchá Loz) – Bystřice pod Lopeníkem – Lopeník – Březová	vysoký
800220	ČSAD UH	Uherský Brod – Bánov – Suchá Loz – Nivnice – Uherský Brod	vysoký
800230	ČSAD UH	Uherský Brod – Nivnice – (Strání) – Březová	střední
800240	ČSAD UH	Uherský Brod – Nivnice – Korytná – Strání	vysoký
800250	ČSAD UH	Uherský Brod – Nivnice – Dolní Němčí – Hluk / (Slavkov – Horní Němčí)	vysoký
800260	ČSAD UH	Uherský Brod – Vlčnov – Hluk	vysoký
800270	ČSAD UH	Uherský Brod – Drslavice – Hradčovice – Veletiny – Vlčnov	střední

²⁹ Různé varianty vedení spojů v oblasti Ořechova a Tučap

³⁰ Různé varianty vedení spojů v oblasti Medlovic

³¹ Většina spojů jen UH – Buchlovice

³² Do Strání jeden pár spojů, zbytek UH – Popovice nebo UH – Vlčnov

³³ Do Uherského Ostroha zajíždí jen vybrané spoje, většina spojů jen UH – Ostrožská Lhota, případně až Hluk

³⁴ Více variant vedení spojů

800280	ČSAD UH	Uherský Brod – Nivnice – Korytná	vysoký
800300	ČSAD UH	Uherský Brod – Šumice – Nezděnice – Rudice / (Záhorovice – Bojkovice)	střední
800310	ČSAD UH	Bojkovice – Záhorovice – Nezděnice – Rudice	střední
800320	ČSAD UH	Bojkovice – Komňa – Vyškovec, Hřibovny	střední
800330	ČSAD UH	Bojkovice – Žitková a Starý Hrozenkov – Vápenice	střední ³⁵
800340	ČSAD UH	Bojkovice – Pítín – Hostěnin – Šanov – Rokytnice	střední ³⁶
800552	ČSAD UH	Uherské Hradiště – Kunovice – Ostrožská Nová Ves – Uherský Ostroh – <i>Veselí nad Moravou</i>	vysoký
800700	ČSAD UH	Uherský Brod – Drslavice – Hradčovice – Kunovice – Uherské Hradiště – Stupava – Koryčany – Střelky – <i>Brno</i>	střední
820345	ČSAD Vs	Slavičín – Rokytnice – Šanov – Hostěnin – Pítín – Bojkovice	vysoký
820364	ČSAD Vs	Slavičín – Rudimov – Petřůvka – Pozlovice – Luhačovice	vysoký
820374	ČSAD Vs	Slavičín – Rokytnice – Jestřábí – Šitná nad Vláří-Popov – Brumov-Bylnice – Valašské Klobouky	vysoký
820385	ČSAD Vs	Slavičín – Bohuslavice nad Vláří – Vlachovice – (Haluzice) – Valašské Klobouky	vysoký
820485	ČSAD Vs	Luhačovice – Podhradí – Řetechov	vysoký

Tab. X: linkové vedení příměstských autobusů v jižní oblasti mimo Zlín

³⁵ Reálně dvě linky v jedné licenci

³⁶ V celé trase jen dva páry spojů

OSTATNÍ LINKY V ZÁPADNÍ OBLASTI

Z hlediska organizace plánovaného IDS je třeba řešit také linky vyjíždějící z terminálu v Otrokovicích a také příměstské linky na Kroměřížsku.

Linka	Dopravce	Základní trasa (vybrané zastávky)	Počet spojů
770010	Krodos	Kroměříž – Chropyně – Zařící	vyšoký
770020	Krodos	Kroměříž – Zlobice – Věžky – Dřínov – Zborovice / Počenice-Tetětice – Morkovice-Slížany – Pačlavice	vyšoký
770030	Krodos	Kroměříž – Zlobice – Věžky – Dřínov	nížký
770031	Krodos	Kroměříž – Zdounky – Zborovice – Dřínov	střední
770032	Krodos	Dřínov – Počenice-Tetětice – Morkovice-Slížany – Prasklice – Pačlavice – Vyškov	nížký
770040	Krodos	Kroměříž – Zlobice – <i>Prostějov</i>	střední
770052	Krodos	Kroměříž – Střížovice – Kvasice – Bělov – Sulimov – Vrbka – Karolín	střední
770060	Krodos	Kroměříž – Soběsuky – Rataje – Zdounky – Roštín – Cetechovice – Střílky – Koryčany – <i>Kyjov</i>	vyšoký ³⁷
770071	Krodos	Kroměříž – Kostelany	střední
770080	Krodos	Kroměříž – Střížovice – Bařice-Velké Těšany – Vrbka – Lubná	vyšoký
770081	Krodos	Kroměříž – Bařice-Velké Těšany	nížký
770090	Krodos	Kroměříž – Hulín – Kurovice – Míškovice	nížký ³⁸
770100	Krodos	Kroměříž – Skaštice – Břest – Žalkovice – Kyselovice – (Chropyně) – Kyselovice – <i>Přerov</i>	střední ³⁹
770101	Krodos	Kroměříž – Skaštice – Břest – Žalkovice – Kyselovice – Skaštice – Chropyně	vyšoký
770110	Krodos	Kroměříž – Zdounky – Troubky-Zdislavice – Zborovice – Počenice-Tetětice – Morkovice-Slížany – Prasklice – Pačlavice	střední
770120	Krodos	Kroměříž – Soběsuky – Zdounky – Zdounky, Divoky	střední
770130	Krodos	Morkovice-Slížany – Uhřice – <i>Pavlovice u Kojetína</i> – Dřínov – Vlčí Doly	vyšoký
770140	Krodos	Kroměříž – Rataje – Zdounky – (Zborovice) – Troubky-Zdislavice – Honětice – Hoštice – Litenčice – Kunkovice / Nítkovice	vyšoký
770150	Krodos	Kroměříž – Rataje	vyšoký
770160	Krodos	Morkovice-Slížany – Litenčice – Střílky – Koryčany	vyšoký ⁴⁰
770190	Krodos	Kroměříž – Hulín – Pravčice – Třebětice – Holešov – Jankovice – Bystřice pod Hostýnem – Loukov – Osíčko – Komárno – Rajnochovice, žel. st. – Podhradní Lhota – Rajnochovice	nížký ⁴¹
770230	Krodos	Kroměříž – Bezměrov – <i>Kojetín</i> – <i>Olomouc</i>	nížký
770300	Krodos	Kroměříž – Hulín – Pravčice – Němčice – Kostelec u Holešova – Roštění / Karlovice	střední
770400	Krodos	Otrokovice – Mysločovice / Tlumačov – Holešov	střední
770431	Krodos	Kroměříž – Zlobice – Věžky – Počenice-Tetětice –	nížký

³⁷ Více variant trasy v oblasti u Kroměříže, žádný spoj v celé vypsane trase

³⁸ Do Míškovic jen jeden školní spoj ráno

³⁹ Spoje buď vyjíždějí z Chropyně, nebo ji úplně míjejí

⁴⁰ Žádný spoj v celé trase, část spojů plní funkci jakési MHD Koryčany

⁴¹ Jednotlivé spoje v různých částech trasy

		Morkovice-Slížany – Pačlavice – <i>Brno</i>	
800631	ČSAD UH	Otrokovice – Napajedla – Topolná – Bílovice – Velký Ořechov	střední
820031	Housacar	Otrokovice – Mysločovice – Lehotice	nízký
820611	ČSAD Vs	Otrokovice – Napajedla – Otrokovice	vysoký ⁴²

Tab. X: linkové vedení příměstských autobusů v západní oblasti mimo Zlín

⁴² Zejména provoz v nepracovní dny