

# **Integrovaný dopravní systém ve Zlínském kraji**

Zuzana Valchářová

---

Bakalářská práce  
2017



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
akademický rok: 2016/2017

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Zuzana Valchářová**  
Osobní číslo: **M140321**  
Studijní program: **B6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**  
Forma studia: **prezenční**

Téma práce: **Integrovaný dopravní systém ve Zlínském kraji**

Zásady pro vypracování:

### Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

#### I. Teoretická část

- Obecně definujte základní pojmy v oblasti dopravy a integrovaného dopravního systému.

#### II. Praktická část

- Charakterizujte Zlínský kraj.
- Zhodnoťte současný stav dopravní obslužnosti ve Zlínském kraji.
- Navrhněte možnou variantu zlepšení organizace integrovaného dopravního systému ve Zlínském kraji.

### Závěr

Rozsah bakalářské práce: cca 40  
Rozsah příloh:  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2011, 286 s. ISBN 978-80-2451-759-9.  
HUTTON, Barry. *Planning sustainable transport*. 1st ed. London: Routledge, 2013, 430 s. ISBN 978-1849-71-391-7.  
MOJŽÍŠ, Vlastislav, Milan GRAJA a Pavel VANČURA. *Integrované dopravní systémy*. 1. vyd. Praha: Powerprint, 2008, 120 s. ISBN 978-80-9040-110-5.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Adela Poliaková, Ph.D.  
Ústav financí a účetnictví  
Datum zadání bakalářské práce: 15. prosince 2016  
Termín odevzdání bakalářské práce: 15. května 2017

Ve Zlíně dne 15. prosince 2016



doc. Ing. David Tuček, Ph.D.  
děkan



RNDr. Pavel Bednář, Ph.D.  
ředitel ústavu

## PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

### Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním diplomové/bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové/bakalářské práce bude uložen na elektronickém nosiči v příruční knihovně Fakulty managementu a ekonomiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji diplomovou/bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – diplomovou/bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen připouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem diplomové/bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považuji se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

### Prohlašuji,

1. že jsem na diplomové/bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
2. že odevzdaná verze diplomové/bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 12.5.2017

Jméno a příjmení: ZUZANA VALCHÁŘOVÁ

  
.....  
podpis diplomanta

## **ABSTRAKT**

Cílem této práce je obeznámení s fungováním systému veřejné dopravy ve Zlínském kraji a navrnutí určitých možností pro jeho zlepšení. Práce je rozdělena na část teoretickou a praktickou. V části teoretické jsou uvedeny zejména obecné informace o tématu a základní pojmy. V části praktické je charakterizován Zlínský kraj a dopravní systém v kraji. Podle poznatků zjištěných v praktické části jsou vypracovány návrhy pro zlepšení využití systému veřejné dopravy.

Klíčová slova: doprava, integrovaný dopravní systém, Zlínský kraj, dopravní infrastruktura, veřejná doprava.

## **ABSTRACT**

Aim of the Bachelor work is getting familiar with functioning of the public transport system in Zlín's region and suggesting options for its improvement. Work is divided into the theoretical part and the practical part. In the theoretical part are general information about the topic especially and basic concepts. In the practical part is characterized Zlín's region and transport system in region. According to determined knowledge from practical part are processed proposals for better use of the public transport system.

Keywords: transport, integrated transport system, Zlín region, transport infrastructure, public transport.

Tímto bych chtěla poděkovat paní Ing. Adele Poliakové, PhD., za odborné vedení, za pomoc a za poskytnutí důležitých rad při zpracování mé bakalářské práce.

Velké poděkování patří panu Ing. Miroslavu Řihákovi ze společnosti Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, za možnost konzultování problematiky veřejné dopravy a za poskytnuté materiály pro vypracování mé bakalářské práce. Poděkování patří také paní Ing. Ivě Langerové a panu Ing. Františku Brachtlovi z téže společnosti.

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>9</b>
<b>CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE</b> .....	<b>10</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>11</b>
<b>1 DOPRAVA A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST</b> .....	<b>12</b>
1.1 ZÁKLADNÍ POJMY .....	12
1.1.1 Mobilita .....	12
1.1.2 Doprava .....	12
1.1.3 Přeprava.....	13
1.1.4 Dostupnost.....	13
1.2 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA.....	14
1.3 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST.....	15
1.3.1 Vlivy působící na dopravní obslužnost .....	15
1.4 DRUHY DOPRAVY .....	16
1.4.1 Silniční doprava .....	17
1.4.2 Železniční doprava .....	17
1.4.3 Letecká doprava .....	18
1.4.4 Vodní doprava .....	19
1.5 FINANCOVÁNÍ DOPRAVY .....	20
1.5.1 Financování prostřednictvím EU .....	21
<b>2 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM</b> .....	<b>23</b>
2.1 DEFINICE INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU .....	23
2.1.1 Znaky IDS .....	24
2.2 ZÁKLADNÍ PRINCIPY INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU .....	25
2.3 POZITIVA A NEGATIVA INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU .....	26
2.4 INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY V ČR A V ZAHRANIČÍ .....	27
2.4.1 Integrované dopravní systémy v ČR .....	27
2.4.2 Integrované dopravní systémy v zahraničí .....	28
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>30</b>
<b>3 CHARAKTERISTIKA ZLÍNSKÉHO KRAJE</b> .....	<b>31</b>
3.1 HISTORICKÝ VÝVOJ A SOUČASNOST .....	31
3.2 GEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA .....	32
3.3 DEMOGRAFICKÉ SLOŽENÍ .....	33
3.4 EKONOMICKÁ SITUACE.....	33
3.5 CHARAKTERISTIKA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY .....	34
<b>4 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST VE ZLÍNSKÉM KRAJI</b> .....	<b>37</b>
4.1 STÁVAJÍCÍ STAV DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI.....	37
4.1.1 Centrální dispečink Zlínského kraje (CED).....	38
4.2 CHARAKTERISTIKA DOPRAVNÍCH SÍTÍ .....	38
4.3 NEJVÝZNAMNĚJŠÍ DOPRAVNÍ SPOLEČNOSTI V KRAJI.....	40
4.4 INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY NA ÚZEMÍ KRAJE .....	41
4.4.1 Zlínská integrovaná doprava .....	41

4.4.2	Uznávání čipových karet v linkové dopravě a MHD .....	42
4.4.3	IDS Napajedla .....	42
4.5	FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI .....	43
<b>5</b>	<b>NÁVRHY PRO ZAJIŠTĚNÍ LEPŠÍ VYUŽITELNOSTI INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU CESTUJÍCÍMI.....</b>	<b>45</b>
5.1	NÁVRH Č. 1: ZABEZPEČENÍ KVALITY S CÍLEM PŘILÁKAT CESTUJÍCÍ.....	46
5.1.1	Kategorie vozidel .....	47
5.1.2	Stáří vozidel a základní standard.....	47
5.1.3	Vybavení vozidla dle základního standardu IDS .....	48
5.1.4	Standard dopravních výkonů.....	50
5.1.5	Poskytování informací cestujícím .....	51
5.1.6	Ekonomické vyhodnocení návrhu .....	52
5.2	NÁVRH Č. 2: ZLEPŠENÍ KARETNÍHO SYSTÉMU ZLÍNSKÉ DOPRAVY .....	52
5.2.1	Možnost platby bezkontaktní bankovní kartou .....	54
5.2.2	Ekonomické vyhodnocení návrhu .....	55
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>57</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>58</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....</b>	<b>61</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>62</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>63</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>64</b>



## ÚVOD

Jak plyne čas, lidská společnost se neustále vyvíjí. Dochází k rozvoji hospodářství a spolu s ním se rozvíjí také doprava, jejíž zrod datujeme až k samotnému vzniku lidské společnosti. Již dlouhou dobu patří doprava k základním potřebám člověka. Je zřejmé, že doprava je jedním z hlavních faktorů, které zvyšují výkonnost každého hospodářství a přispívají tak k celosvětovému rozvoji společnosti.

Osobní dopravu můžeme rozdělit na veřejnou a individuální. Tato bakalářská práce se zabývá především dopravou veřejnou, která patří k nejdůležitějším veřejným službám vůbec. Všichni se s ní setkáváme dnes a denně, především jako uživatelé. Jedná se o významnou službu občanům, kterým ulehčuje a také urychluje pohyb po městě či mezi obcemi. Mezi prostředky veřejné hromadné dopravy patří autobusy, trolejbusy, tramvaje a vlaky. Určitý problém ale představuje fakt, že se jedná o málo výdělečnou činnost. Proto je důležité, aby byla co nejvíce efektivní. Toho však lze dosáhnout jen její správnou organizací. Provozovatelé by se tak měli snažit předcházet častým problémům, jako jsou dlouhé čekací doby při přestupech, žádná nebo velmi špatná obslužnost v některých částech dne (především večer) či o víkendech a také neexistence návaznosti jednotlivých druhů dopravy.

Ve snaze zmírnit problémy s efektivitou veřejné dopravy začaly v zahraničí vznikat tzv. integrované dopravní systémy. Jedná se o systémy, jež nahrazují původní druhy hromadné dopravy, které byly málo atraktivní pro cestující, a jejich provoz byl finančně náročný. Cílem integrovaných dopravních systémů (dále IDS) je učinit hromadnou dopravu více využívanou cestujícími, kteří v případě jejího špatného fungování preferují individuální dopravu. Protože preferování individuální automobilové dopravy (dále IAD) s sebou přináší mnohé negativní dopady, zejména překročení kapacity silnic, znečišťování měst a životního prostředí, je v zájmu celé naší společnosti podporovat rozvoj hromadné dopravy.

## CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Hlavním cílem této práce je zjistit současný stav a úroveň fungování veřejné dopravy ve Zlínském kraji. Je to důležité zejména z důvodu plánovaného zavedení integrovaného dopravního systému pro celý Zlínský kraj. Na základě zjištěných informací pak budou navrhována určitá opatření pro zlepšení organizace a využití veřejné dopravy.

Cílem první části bakalářské práce bude zejména vymezení základních pojmů týkajících se dopravy a obecných dopravních informací. Tato část bude vycházet převážně z knižních zdrojů.

Úkolem části druhé bude nejprve charakteristika Zlínského kraje, jeho historický vývoj, geografická, demografická a ekonomická struktura a charakteristika dopravních sítí. Další bodem bude zjištění aktuálního stavu dopravní obslužnosti v kraji, a poskytnutí informací o dopravních sítích, které vedou napříč Zlínským krajem. Důležitým bodem také je charakterizování konkrétních dopravců, kteří jsou pro výkon veřejné dopravy smluvně vázáni se Zlínským krajem. Podstatnou částí je i popis integrovaných dopravních systémů, které v rámci Zlínského kraje již určitý čas fungují a které mohou být nápomocné při zapojování celého kraje do systému integrované dopravy.

Návrhová část má za úkol navrhnout určité možnosti pro zlepšení organizace a především využitelnosti systému veřejné dopravy tak, aby jej lidé začali více využívat. Jedná se zejména o dodržování určitých standardů, které by měli dopravci zajistit a také o vytvoření nových čipových karet, které přepravu mohou výrazně ulehčit a urychlit.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 DOPRAVA A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST

Podle Marady a kol. (2010, s. 11) doprava patří mezi nejrychleji se rozvíjející obory lidské činnosti a pro svůj sílící význam v běžném životě obyvatel je také její problematika intenzivně vnímána veřejností.

V naší ekonomice má nezanedbatelné místo, sektor dopravy a spojů se výrazně podílí na tvorbě hrubého domácího produktu České republiky. Na dopravě je závislá migrace pracovní síly, možnost přepravit suroviny a zboží či poskytnout služby na žádaném místě. Ovlivňuje tedy nejen ekonomiku, ale také způsob využití území, sociální vztahy a životní prostředí. (Brůhová-Foltýnová, 2009, s. 9)

### 1.1 Základní pojmy

Vzhledem k tomu, že se doprava týká našeho každodenního života, jsou pojmy mobilita, doprava, přeprava a dostupnost používány poměrně často. Přitom dochází k jejich zaměňování či nepřesnému použití. Je proto vhodné ujasnit si rozdíly mezi nimi. (Brůhová-Foltýnová, 2009, s. 13)

#### 1.1.1 Mobilita

Jak uvádí Brůhová-Foltýnová (2009, s. 13,14), každý člověk má určité potřeby, které chce naplnit. Některé potřeby lze provést bez nutnosti fyzicky změnit místo (např. potřebu bydlení ve svém domě). Zatímco velkou řadu potřeb nejsme schopni provést bez fyzické změny místa (např. potřeba jídla - musím zajít nakoupit do obchodu). Veškerá technicky proveditelná přání změnit místo za účelem naplnění své potřeby označujeme jako mobilitu.

Podle Huttona (2013, s. 202) se mobilita týká lidí, jak jednotlivců, tak skupin. Jejich mobilita je stanovena v rozmezí funkcí a míst, které jsou v rámci jejich možností dostupné. Osobní mobilita je omezena množstvím času, peněz, fyzickými schopnostmi jedince a také záleží na rozsahu a povaze dopravního systému.

#### 1.1.2 Doprava

Dopravu můžeme podle Širokého a kol. (2014, s. 4) definovat jako jakékoli přemístění osob či hmotných statků uskutečněné buď zprostředkovaně, nebo vlastní silou. Z ekonomického pohledu se jedná o specifickou lidskou činnost, kterou se provádí cílevědomé přemístění osob a hmotných statků, a která se svými účinky projevuje v sociologicko-ekonomickém systému lidské společnosti. Rozlišujeme dopravu osob

a nákladů, v obecném pojetí však mohou být předmětem přemístění také media (plyny, elektřina), zprávy a informace. K přemístění obvykle dochází pomocí dopravního prostředku po dopravní cestě.

Doprava tvoří prostředek k naplňování mobility. Zahrnuje veškeré „nástroje“, díky nimž se lidé mohou přemísťovat – dopravní prostředky, infrastrukturu, energie a další. Z ekonomického hlediska se jedná o tzv. odvozenou poptávku. To z toho důvodu, že lidé obvykle poptávají dopravu ne samu o sobě, ale proto, aby došlo k naplnění nějaké jejich jiné potřeby. Hlavní podmínkou realizace dopravy je dopravní dostupnost výchozího i cílového místa. (Brůhová-Foltýnová, 2009, s. 14)

Hutton (2013, s. 19) říká, že definice dopravy by neměla být omezena jen na pohyb osob a zboží. V dřívějších dobách byly hlavní zdroje domácí energie dováženy především vlaky, nyní je energie dopravována pomocí plynovodů a elektrických kabelů. Zřejmý dopravní prostředek byl tak nahrazen méně zřejmým. Proto definice dopravy musí zahrnovat pohyb lidí, zboží, informací, energií i odpadu.

### 1.1.3 Přeprava

Přepravou můžeme rozumět výsledný efekt dopravy, jedná se tedy o vlastní změnu místa bez ohledu na to, jak se realizovala. Přeprava je vymezena počátečním a koncovým bodem procesu přemístění. V oblasti přepravy máme dva důležité pojmy, které jsou často vykládány nepřesně a to: dopravce a přepravce. „*Provozovatel dopravy resp. dopravních prostředků (jejich vlastník nebo nájemce), uskutečňující vlastní přemísťovací činnost v prostoru a čase, je dopravce. Přepravce je pak ten, kdo přemístění požaduje, ve většině případů vlastník hmotného zboží, vystupující jako zákazník vůči dopravci, tedy spotřebitel dopravních a přepravních služeb.*“ (Široký a kol., 2014)

### 1.1.4 Dostupnost

Podle Brůhové-Foltýnové (2009, s. 14) má dostupnost vazbu k obtížnosti dosahování konkrétních míst nebo činností. Je ovlivněna škálou dopravních alternativ a zároveň dobou potřebnou k vykonání cesty, její bezpečností a náklady na cestu. U dopravní dostupnosti se věnuje zvláštní pozornost chodcům a cyklistům a také skupinám s trvale či dočasně „sníženou mobilitou“.

## 1.2 Dopravní infrastruktura

Široký a kol. (2014, s. 30) říká, že dopravní infrastruktura je jednou ze základních podmínek k provozování dopravy, jejíž rozvoj zajišťuje veřejný sektor a která je garantován státem prostřednictvím zákona. V dopravní infrastruktuře je však potřeba zajistit nejen rozvoj sítí, ale také jejich údržbu a obnovu, bez níž by došlo ke znehodnocení investic. Tento rozvoj je potřeba zabezpečit se zřetelem na vzájemné rovnoměrné využití kapacity stávajících sítí a jejich rozvoj ve všech druzích dopravy tak, aby nedocházelo ke snižování konkurenceschopnosti v segmentech přepravního trhu, u nichž je potřeba využít jejich komparativních výhod. Dopravu je třeba rozvíjet tak, aby dopad na životní prostředí a veřejné zdraví po dobu výstavby a provozu byl co nejmenší a přitom je nutno minimalizovat starou ekologickou zátěž na stávající infrastruktuře. (Široký a kol., 2014, s. 30)

Dopravní infrastruktura je jedním z významných zprostředkovatelů v oblasti regionálního rozvoje, protože zabezpečuje spojení mezi občany a hospodářskými subjekty v prostoru, čímž dochází k územní dělbě práce a také k socioekonomickému rozvoji. Dopravní problematika je zpracovávána v rámci strategických dokumentů na makroregionální, regionální i mikroregionální úrovni. (Dopravní infrastruktura spolufinancovaná ze SF/FS a národních zdrojů, 2011, s. 3)

Hlavním cílem dopravní infrastruktury by mělo být posílení konkurenceschopnosti ČR a také vyrovnávání meziregionálních disparit. Z toho důvodu Ministerstvo dopravy předkládá Vládě ČR návrhy, které je potřeba zahrnout do plánu rozvoje dopravní infrastruktury ČR. (Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025, 2011, s. 2)

V posledních letech dochází k rozšiřování a modernizování dopravní infrastruktury. V ČR se nachází hustá síť železničních tratí a silnic. Rozvoj v oblasti investic přispívá ke zvyšování kvality dopravy a příznivě ovlivňuje provozní náklady, které musí vynaložit uživatelé dopravních sítí. Silniční komunikace a železniční tratě se v technické a provozní úrovni sice liší, ale jejich disponibilní kapacita splňuje nároky na přepravu a má dostatek rezerv i v případě zvýšení přepravy. Infrastruktura letecká, vodní a potrubní se rozvíjí na odlišných principech. (Eisler, Kunst, Orava, 2011, s. 152)

### 1.3 Dopravní obslužnost

Jedná se o zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu, a to zejména do škol a školských zařízení, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení, k orgánům veřejné moci a také k uspokojení kulturních a sociálních potřeb, včetně dopravy zpět, což všechno přispívá k trvale udržitelnému rozvoji v územním obvodu. (Široký a kol., 2014, s. 47)

Podle zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících je dopravní obslužnost zajišťována na úrovni státu, krajů i obcí.

Stát provádí dopravní obslužnost prostřednictvím své organizační složky, kterou je Ministerstvo dopravy. Ministerstvo dopravy pak „zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter.“ (Zákon č. 194/2010 Sb.)

Kraj může dopravní obslužnost zajišťovat na území svého kraje a také na území jiného kraje, který k tomu musí dát souhlas. Kraj také může zajišťovat přepravu cestujících do obvodu jiného státu, to však jen za podmínky souhlasu příslušného orgánu dotčeného státu, pokud je to třeba pro zabezpečení dopravní obslužnosti kraje. (Zákon č. 194/2010 Sb.)

Obec zabezpečuje dopravní obslužnost na svém území nad rámec dopravní obslužnosti území kraje. Může zabezpečovat přepravu cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou mimo své území, ale jen pokud je to potřeba pro zajištění dopravní obslužnosti obce, a to se souhlasem kraje a obcí, jichž se tato služba dotkne. (Zákon č. 194/2010 Sb.)

#### 1.3.1 Vlivy působící na dopravní obslužnost

Při řešení otázky dopravní obslužnosti musíme vždy vycházet z popisu regionu, a to zejména z těchto hledisek:

- 1) Geografická poloha - má vliv zejména na investiční náklady na dopravní infrastrukturu, na náklady na provoz a údržbu dopravní infrastruktury. Oblasti se na základě tohoto hlediska dělí podle náročnosti od nejvíce náročných po nejméně náročné takto:
  - horské oblasti,
  - podhorské oblasti,
  - nížiny.

- 2) Hustota osídlení - má vliv na zatížení dopravních cest, hustotu a intenzitu dopravy a také na četnost spojů. Zde se vytvářejí kategorie:
  - městské aglomerace, kde je důležitá organizace MHD
  - města, kde je důležitá příměstská doprava a organizace MHD
  - malé obce, které jsou ke městům napojovány pomocí železniční dopravy a veřejné linkové osobní dopravy
- 3) Velikost rozlohy území, které chceme obsloužit.
- 4) Hospodářská struktura - na ní záleží vytváření podmínek a možností rozvoje regionu. Zde máme tři kategorie:
  - chráněná území,
  - průmyslové oblasti,
  - zemědělské oblasti.
- 5) Přístup k dopravní cestě - zde se tvoří kategorie na základě vzdálenosti od hlavních dopravních tras nebo center státu či regionu. Patří sem také okrajová místa a pohraniční oblasti, která leží mimo hlavní dopravní trasy. (Široký a kol., 2014, s. 49)

#### 1.4 Druhy dopravy

Druhem dopravy se rozumí způsob, kterým jsou přepravovány osoby či zboží. Je známa velká řada přístupů, podle kterých druhy dopravy můžeme klasifikovat. Snad nejčastěji se doprava dělí podle prostoru, ve kterém se nachází její dopravní cesta, a to na:

- pozemní (silniční a železniční),
- leteckou,
- vodní.

Jsou však také známa jiná hlediska pro členění jednotlivých druhů dopravy. (Adamec a kol, 2007, s. 15)



### 1.4.1 Silniční doprava

Při silniční dopravě se zajišťuje přemísťování osob, věcí či zboží silničními vozidly a také o přemísťování samotných silničních vozidel po pozemních komunikacích a dopravních plochách nebo ve volném terénu. (Široký a kol., 2014, s. 129)

V systému silniční dopravy je poměrně snadné vytvořit podmínky pro přímou přepravu s velmi přesně danou dobou dodání zásilky. K dispozici je také rozmanitý park silničních vozidel, díky kterému se lze přizpůsobit požadavkům přepravců. (Široký a kol., 2014, s. 129)

Silniční doprava je upravena zákonem č. 111/1994 Sb., silniční zákon. Podle tohoto zákona se jedná o souhrn činností, které obstarávají přepravu osob, zvířat a věcí vozidly, jakož i přemísťování vozidel samotných po silnicích, dálnicích, místních komunikacích a také veřejně přístupných účelových komunikacích.

Mezi významné orgány v oblasti silniční dopravy patří Ministerstvo dopravy České republiky a Ředitelství silnic a dálnic ČR, které provádí vlastnická práva k dálnicím a silnicím I. třídy, tzn. opravy, údržby a jejich správu.

Na základě zákona č. 13/1997 Sb., §2 odst. 2 o pozemních komunikacích dělíme pozemní komunikace na čtyři kategorie, a to:

- 1) dálnice,
- 2) silnice (I., II. a III. třídy),
- 3) místní komunikace,
- 4) účelové komunikace. (Zákon č. 13/1997 Sb.)

Zatímco dálnice a silnice první třídy mohou být pouze ve vlastnictví státu, který je také povinen zajišťovat jejich sjízdnost pro potřeby uživatelů, dráhy už mohou být i ve vlastnictví soukromých osob. Nesmějí však podle zákona o drahách být odebírány účelu, pro který jsou určeny a jejich vlastník o ně musí pečovat tak, aby byly provozuschopné pro potřeby dopravců. (Široký a kol., 2014)

### 1.4.2 Železniční doprava

Pojem železniční doprava můžeme chápat jako dopravu, která je provozována železničními dopravními prostředky (osobní vozy, nákladní vozy, hnací vozidla, pomocná a speciální vozidla) po železničních tratích. Železniční trať je dráha sloužící k pohybu drážních vozi-

del. Náleží k ní také pevná zařízení, která jsou potřebná k zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy. (Široký a kol., 2014)

Podle zákona č. 266/1994 Sb., §3 odst. 1 o drahách, můžeme železniční dráhy rozdělit podle významu, účelu a technických podmínek do těchto kategorií:

- **dráha celostátní** je dráha sloužící k mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena,
- **dráha regionální** je dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a zároveň je propojena s celostátní nebo jinou regionální dráhou,
- **vlečka** je dráha sloužící pro vlastní potřebu provozovatele nebo jiného podnikatele a je propojená s celostátní nebo regionální dráhou či jinou vlečkou,
- **speciální dráha** je dráha, která zabezpečuje dopravní obslužnost obce.

Drážní správní úřad rozhoduje o zařazení železniční dráhy do příslušné kategorie dráhy a také o změnách tohoto zařazení. (Zákon č. 266/1994 Sb.)

V oblasti státní správy drah jsou hlavními orgány drážní správní úřady. Pro dráhy celostátní a regionální je to Ministerstvo dopravy, Drážní úřad a Drážní inspekce. Provozovatel dráhy v ČR - Správa železniční dopravní cesty vykonává funkci manažera v železniční infrastruktuře ve vlastnictví státu. (Široký a kol., 2014)

### 1.4.3 Letecká doprava

Letecká doprava je druh dopravy, který je využíván pro přepravu osob a nákladů vzdušnou dopravní cestou. Základními pojmy v oblasti letecké dopravy jsou letadlo a letecká dopravní cesta, která je tvořena letištěm, leteckými službami a stanovenou částí vzdušného prostoru. (Široký a kol., 2014)

Tyto základní pojmy jsou pak vymezeny zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví:

*„Letadlem se rozumí zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.“* Je schopné nést na palubě osoby či náklad a je schopné bezpečného vzletu a přistání. (§2 odst. 2)

*„Vzdušným prostorem České republiky je prostor nad územím České republiky do výšky, kterou lze využít pro letecký provoz.“* (§2 odst. 6)

*Letištěm je územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha včetně souboru leteckých staveb a zařízení letiště, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel a k pohybům letadel s tím souvisejícím.*“ (§2 odst. 7)

Letectví můžeme dělit na:

- civilní,
- vojenské.

Civilním letectvím se rozumí poskytování leteckých služeb civilními letadly ČR v zahraničí pro civilní účely a taktéž poskytování leteckých služeb zahraničními letadly na území ČR a provozování civilních letišť.

Vojenské letectví provádí obranu země a řídí se podle speciálních vojenských předpisů a nařízení Ministerstva obrany. Snaží se především o zajištění bezpečnosti civilního letectví. (Široký a kol., 2014)

Státní správu v oblasti civilního letectví vykonává Úřad pro civilní letectví se sídlem v Praze. Jeho nadřízeným orgánem je Ministerstvo dopravy. Úřad pro civilní letectví také spolupracuje s Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví. (Zákon č. 49/1997 Sb.)

#### **1.4.4 Vodní doprava**

Vodní doprava je jedním z nestarších druhů dopravy vůbec. Vzhledem ke geografické poloze naší republiky, u nás není vodní doprava příliš rozvinutá. Infrastruktura vodních cest se dělí na přirozené a upravené splavné říční toky a na umělé vodní kanály – průplavy (ty mohou propojovat říční systémy). V případě plavby uvnitř země má plavba národní statut, a v případě, kdy propojuje více zemí, má mezinárodní statut. Parametry vodních cest se stanovují klasifikačními třídami pro rekreační, obchodní a sportovní plavbu. (Široký a kol., 2014)

V České republice se vodní doprava uskutečňuje pouze na části toků Labe a Vltavy, a taky na uzavřených vodních plochách (přehrady), které jsou k tomu upraveny. Toky Labe a Vltavy mají mezinárodní statut a jsou napojeny na evropský systém vodních cest.

Plavební síť ČR tvoří labsko-vltavská vodní cesta. Má celkovou délku 302 km a je tvořena úseky:

- **Dolní Labe**, tj. Labe od Mělníku po proudu až po hranice s Německem,

- **Střední Labe**, tj. proti proudu po Chvaletice,
- **Vltava**, od Mělníka po Slapy.

## 1.5 Financování dopravy

Dopravní sektor patří k velmi náročným oblastem na provozní, ale také investiční prostředky. Vzhledem k této náročnosti je potřeba využívat vícezdrojového financování. Mezi nejnáročnější patří financování těchto oblastí:

- údržba, provoz a rozvoj infrastruktury,
- obnova dopravních prostředků,
- výzkum a vývoj v dopravě. (Široký, 2014, s. 31)

Financování veřejné dopravy je prováděno prostřednictvím veřejných rozpočtů na různých vládních úrovních. Sektor veřejné dopravy je jako jediný zatížen dodatečnou spotřební daní, která je dostatečně vysoká na to, aby její zpětné převedení na vyřešení problémů dopravy dokázalo řešit nejen financování dopravní obslužnosti, ale i výstavbu dopravní infrastruktury. V tomto pojetí je dopravní sektor samofinancovatelný. Například případné převedení celkové spotřební daně z min. olejů zpět do dopravního sektoru by způsobilo velké potíže ve financování dalších potřeb státu.

Zodpovědnost za rozvoj a údržbu dopravní infrastruktury však nese veřejný sektor a jeho povinností je zajistit její efektivní financování. Největší problémy při snaze udržet efektivní financování bývají nepředvídatelné změny rozpočtových rámců (realizace a příprava dopr. infrastruktury je dlouhodobá záležitost trvající i několik let). Zejména v době rozpočtových úspor je důležité v dopravním rozpočtu zajistit stabilizaci zdrojů. Důležité proto je zvýšení podílu spotřební daně z min. olejů na financování dopravního sektoru, přičemž by došlo ke snížení dotací plynoucích ze státního rozpočtu. Dopad do státního rozpočtu by pak byl neutrální.

Dalším zdrojem (již zavedeným) je zpoplatnění provozu. V budoucnu je v plánu rozšiřovat množství zpoplatněných silničních sítí i kategorií zpoplatněných vozidel. Zejména na silnicích nižších tříd je důležité zavést určitá opatření, která ochrání infrastrukturu před objížděním zpoplatněných úseků zejména těžkou dopravou (např. zpoplatněním, legislativními úpravami či omezeními provozu). Zpoplatnění železniční dopravy bude nadále harmoni-

zováno, ale jen tak, aby docházelo k co nejmenším negativním dopadům na příjmy Správy železniční dopravní cesty (dále SŽDC).

V souladu s Bílou knihou (formuluje cíle a požadavky pro dlouhodobý rozvoj dopravy v Evropě) se v následujících obdobích bude uvažovat o možné spoluúčasti krajských rozpočtů na výstavbě dopravní infrastruktury na celostátní úrovni.

Tak jako v minulém období (2007-2013) bude i v období nadcházejícím dopravní sektor příjemcem financí z evropských fondů. Celková částka bude menší a dojde také ke zmenšení počtu financovaných priorit. (Dopravní politika pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050, 2012, str. 37)

### 1.5.1 Financování prostřednictvím EU

Důležitým zdrojem financování dopravy na úrovni EU je Operační program Doprava. Je to nástroj, který umožňuje České republice, stejně jako ostatním státům, čerpat peníze z fondů Evropské unie na velké dopravní projekty. Aktuálně je od roku 2014 spuštěn nový Operační program Doprava 2014-2020.

OP Doprava 2014+ zahrnuje tři základní prioritní osy:

- PO1 Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu,
- PO2 Silniční infrastruktura na síti TEN-T,
- PO3 Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T.

Prostřednictvím OP Doprava můžeme však financovat pouze velké projekty, týkající se sítě TEN-T a silnic I. kategorie.

Pro oblast IDS je významnějším zdrojem financí Integrovaný regionální operační program (IROP). Jedná se o operační program, který se v dopravě zaměřuje na financování v oblasti silnic II. a III. kategorie. Týká se zejména výstavby určitých úseků silnic, rekonstrukce či jejich modernizace. Cílem IROPu je zlepšit kvalitu těchto silnic nižší třídy a zlepšit propojení se sítí TEN-T.

Aby kraj mohl získat finance z IROPu, musí se zapojit do tzv. výzvy, která se týká problematiky v oblasti dopravy. Aktuálně běžící výzvou je Výzva č. 40 - Vybrané úseky silnic II. a III. třídy – Integrované projekty IPRÚ (integrováné plány rozvoje území). Tato výzva má za cíl zvýšit regionální mobilitu a to pomocí modernizace a rozvoje sítě regionální silniční infrastruktury navazující na transevropské dopravní síť (TEN-T).

Integrované plány rozvoje území jsou v programovém období 2014-2020 nástrojem pro zajištění udržitelného městského rozvoje, což je realizováno zatím jen v sedmi městech ČR. Zlín je jedním z nich.

Oprávněnými žadateli jsou kraje či organizace zakládané nebo zřizované krajem a vykonávající vlastnická práva a povinnosti k silnicím II. a III. třídy. Na výzvu je z Evropského fondu pro regionální rozvoj vyčleněno 840 milionů Kč a ze státního rozpočtu více než 49 milionů Kč.

Jedná se o výzvu průběžnou, to znamená, že kraj podá žádost a musí splnit určitá základní kritéria stanovená výzvou. Jednotlivé žádosti se pak průběžně vyhodnocují a na základě splněných kritérií jsou přidělovány finanční prostředky, dokud není vyčerpán stanovený limit.

## 2 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM

Integrovaný dopravní systém představuje systém, který se snaží zlepšit kvalitu dopravy, rychlost dopravy, návaznost jednotlivých spojů a také zlepšit ekonomickou situaci provozu veřejné hromadné dopravy. IDS v České republice začaly vznikat již v 80. letech minulého století. Jako první vůbec, vznikla v roce 1983 Zlínská integrovaná doprava, která se s postupem času stále rozšiřuje. Snahou je pokrýt oblast celého Zlínského kraje.

Cílem tohoto systému je uspokojení přepravních potřeb obyvatel a návštěvníků regionu při dané ekonomické situaci v něm. Umožňuje občanům používat společný jízdní doklad pro dopravní prostředky různých dopravců a zajišťuje časovou a prostorovou koordinaci pohybu veškerých veřejných dopravních prostředků, které jsou součástí IDS. Jedná se o jednu z cest ke zvýšení atraktivity hromadné dopravy a vylepšení její ekonomické situace. Základním úkolem IDS je přesvědčit uživatele o výhodách hromadné dopravy před individuální dopravou, aby došlo ke snížení využívání individuální dopravy, což by přispělo k odlehčení komunikačních sítí a menšímu poškozování životního prostředí. IDS se snaží o zlepšení úrovně hromadné dopravy a o udržení stávajících a přilákání nových cestujících. Seskupení více dopravců do jednoho integrovaného dopravního systému vyžaduje odpovědného organizátora, který převezme veškeré společné činnosti včetně kontroly. (Široký a kol., 2014, s. 251)

### 2.1 Definice integrovaného dopravního systému

V oblasti integrovaných dopravních systémů máme větší množství definic. Podle Mojžíše, Graji a Vančury (2008, s. 14) je „IDS je organizačně-dopravním systémem pro komplexní zajišťování dopravní obslužnosti v zájmovém regionu, který:

1. integruje jednotlivé technologické druhy dopravy,
2. integruje jednotlivé organizační formy dopravy,
3. integruje činnosti jednotlivých dopravců,
4. sdružuje města, obce a orgány státní správy pro společné zadávání dopravní zakázky a společné efektivní využívání zdrojů pro financování VHD,
5. realizuje optimalizační proces dopravní obslužnosti při dodržení ekonomických kritérií.“

IDS je také zakotveno v zákoně č. 194/2010 Sb., §6 odst. 1, o veřejných službách v přepravě cestujících, který nám říká, že „*integrovanými veřejnými službami se rozumí integrované veřejné služby v přepravě cestujících podle přímo použitelného předpisu Evropské unie. Požadavek na jednotnou informační službu je splněn, pokud je zajištěno poskytování informací o jednotném jízdním řádu a tarifu na jednom místě.*“

Podle Kleprlíka (2011, s. 119) můžeme IDS chápat jako prostředek k zajišťování dopravní obslužnosti území prostřednictvím veřejné osobní dopravy jednotlivými dopravci v silniční dopravě společně, či dopravci provozujícími silniční dopravu s dopravci v jiném druhu dopravy, případně pak jedním dopravcem, který provozuje více druhů dopravy. Tito dopravci však musí plnit přepravní smlouvy podle jednotných přepravních a tarifních podmínek.

Proces integrace hromadné dopravy do společného systému a využití komparativních výhod je řešením pro bezpečný a účelný pohyb osob. Pojmem IDS rozumíme jak harmonizaci provozu regionální, příměstské a městské hromadné dopravy a jejich řízenou spolupráci s dopravou dálkovou, tak integraci podsystémů VHD. (Zelený, 2007, s. 263)

### 2.1.1 Znaky IDS

Všechny integrované dopravní systémy mají stanovené určité znaky. Vytváří se tak prostor pro efektivní spolupráci všech zúčastněných subjektů a celkově se zrychluje celý systém IDS. (Mojžíš, Graja, Vančura, 2008, s. 13)

Do IDS jsou zapojeny jak prostředky městské hromadné dopravy, tak i železniční a regionální autobusová doprava. IDS se zakládá zejména na kapacitní kolejové dopravě (metro, tramvaje, železnice), která spolu s ostatními dopravními prostředky tvoří vzájemně provázaný systém linek. Železnice jsou významnou součástí kvalitních IDS. Jde o prvek s největším potenciálem v integrované dopravě. Např. ČD jsou zapojeny do více než 10 IDS. (Zelený, 2007, s. 270)

Mezi znaky IDS patří:

1. Jednotný odbavovací systém, který má tyto vlastnosti
  - přizpůsobivost odbavovacího systému,
  - schopnost evidovat výkony a tržby bez obtěžování cestujících,
  - odpovídající základna technických prostředků pro odbavení cestujících.



2. Jednotný přepravní řád a jednotné přepravní podmínky
3. Jednotný tarifní systém s těmito vlastnostmi
  - stejná struktura přepravních tarifů podle přepravních zón,
  - stejná struktura časových jízdenek,
  - přijímání odlišných druhů jízdenek – časové, přestupní, studenti, ZTP atd.
4. Jednotný informační systém má mít
  - propojený informační servis,
  - harmonizovaný jízdní řád,
  - propojení ostatních služeb (rezervace, místenky, předprodej atd.),
  - označení zastávek, vozidel.
5. Racionalizace přepravních a dopravních toků a výkonů, což znamená
  - zrušení duplicitních spojů,
  - zrušení neefektivních spojů,
  - posílení žádoucích spojů,
  - určení priorit pro dopravní obslužnost regionu. (Mojžíš, Graja, Vančura, 2008, s. 13)

## 2.2 Základní principy integrovaného dopravního systému

Mobilita cestujících je důležitým faktorem integrovaného dopravního systému (dále IDS) v rámci jednotného přepravního systému. Veškeré procesy v tomto systému mají jeden cíl, kterým je uspokojení zákazníka při potřebě se přemístit a při zachování určitého standardu služeb.

IDS by se měl především snažit o to, aby cestujícím nabídl natolik vyhovující a dobře fungující veřejnou hromadnou dopravu, že bude představovat náhradu za individuální automobilovou dopravu. (Mojžíš, Graja, Vančura, 2008, s. 11)

Mezi základní principy IDS patří:

1. **Princip cestujícího;** stojí vždy na prvním místě, celý systém se mu má podřídit.
2. **Princip systému;** je atraktivní a přehledný pro cestující a vyhovuje standardům.

3. **Princip alternativy;** jedná se o alternativu individuální automobilové dopravy (dále IAD).
4. **Princip jednoho jízdního dokladu;** jeden jízdní doklad pro různé druhy dopravních prostředků, na jeden doklad jedu z výchozího do cílového místa, cenově přijatelné jízdné.
5. **Princip jednoty;** vyřizování všech záležitostí na jednom místě.
6. **Princip životního prostředí;** preferování veřejné hromadné dopravy (dále VHD), která tolik nepoškozuje životní prostředí jako IAD.
7. **Princip využití dopravní sítě;** efektivní využívání dopravních komunikací.
8. **Princip řízení služeb;** existuje jeden hlavní subjekt, který je odpovědný za chod celého IDS.
9. **Princip dělení tržeb;** všechny finanční prostředky se dělí mezi zúčastněné subjekty.
10. **Princip homogenity služby;** všichni cestující mají kvalitativně jednotné přepravní potřeby.
11. **Princip heterogenity služby;** dopravní služby jsou vykonávány různými dopravci, kteří provozují různé dopravní prostředky. (Mojžíš, Graja, Vančura, 2008, s. 11)

### 2.3 Pozitiva a negativa integrovaného dopravního systému

Jako každý systém, ať už nově vznikající či delší dobu fungující, má i IDS svá pozitiva a negativa. Dle mého názoru, ale pozitiva převažují.

Mezi přednosti IDS patří zejména:

- rychlejší a lépe fungující doprava,
- lepší návaznosti spojů,
- častější spoje,
- jednotné jízdné (ceny) – tarify,
- větší informovanost občanů,
- zvýšení atraktivity pro občany,
- snížení negativních dopadů na ŽP,

- zapojení více druhů dopravních prostředků.

Slabými stránkami IDS naopak jsou:

- vysoká náročnost na administrativu,
- vysoká náročnost na finanční prostředky,
- nutná školení zaměstnanců,
- náročná organizace celého systému,
- nerovné provozní náklady.

## 2.4 Integrované dopravní systémy v ČR a v zahraničí

### 2.4.1 Integrované dopravní systémy v ČR

Integrované dopravní systémy (dále IDS) v České republice fungují poměrně krátkou dobu. V současnosti neexistují žádné dokumenty, které by upravovaly celostátní fungování městské či regionální dopravní politiky, případně které by předepisovaly základní principy pro vytváření IDS v regionech. Ale zároveň také neexistuje žádný dokument, který by tyto snahy fundovaně odmítal. Zatím vše, co bylo dosud vytvářeno v rámci IDS, je založeno na společné politické vůli a vykonáváno v mezích možností účastníků dopravy. (Mojžíš, Graja, Vančura, 2008, s. 87, 88)

Ke vzniku IDS dochází primárně v okolí větších měst. V ČR se jedná především o oblasti krajských měst jako je Praha, Brno, Zlín apod. Jejich hlavním cílem je zajistit díky dobře fungující spolupráci všech druhů dopravních prostředků konkurenceschopnost hromadné dopravy ve vztahu k dopravě individuální. Dopravci však musí učinit hromadnou dopravu dostatečně atraktivní., aby ji cestující využívali namísto dopravy individuální. (Zelený, 2007, s. 270)

Podle Širokého (2014, s. 253) můžeme za jeden z nejlepších dopravních systémů v ČR považovat IDS Jihomoravského kraje. Jeho organizátorem je společnost KORDIS, s. r. o. Ke vzniku došlo v roce 2004 a do poloviny roku 2010 zaintegroval veřejnou dopravu po celém území kraje a to i s přesahem do krajů okolních. Hromadná doprava na území Brna stojí zejména na systému tramvají a trolejbusů, které jsou provázány se železnicí. Přeprava ze spádových oblastí je zajišťována železnicí. Vzdálenější oblasti jsou obsluhovány pří- městskou železniční nebo autobusovou dopravou, která zároveň obsluhuje i přilehlé měst-

ské části. V plánu je také vybudování záchytných parkovišť na okrajích Brna u hlavních silnic a železnic tak, aby byli lidé více motivováni využívat veřejnou dopravu.

V části Středočeského kraje a v Praze funguje další významný IDS a to Pražská integrovaná doprava. Zřizovatelem je Regionální organizátor Pražské integrované dopavy, příspěvková organizace hl. města Prahy (ROPID). V souvislosti s jeho vznikem v roce 1993 došlo k výrazné změně hromadné dopavy v Praze a okolí. Páteří tohoto IDS je kolejová doprava (tramvaje, metro, železnice), autobusová doprava pak zastává pozici návazné dopavy k terminálům, které jsou budovány u stanic kolejové dopavy. Fungují zde záchytná parkoviště „Park and Ride“ (Zaparkuj a jed'), která se nacházejí u terminálů kolejové dopavy na okraji Prahy a umožňují cestujícím kombinovat přepravu osobním automobilem a prostředky hromadné dopavy. (Statistická ročenka ČAOVD 2015, 2016, s. 10)

#### 2.4.2 Integrované dopravní systémy v zahraničí

Stejně jako u nás fungují i v zahraničí různé dopravní svazky, které se v organizaci VHD velmi osvědčily. V okolních státech docházelo ke vzniku těchto svazků ještě dříve než v ČR.

Vůbec jako první na světě byl v roce 1965 zrealizován IDS v Hamburku, tehdy jako svaz dopravců. Následně v roce 1993 došlo vydáním „Zákona k regionalizaci veřejné hromadné dopavy“ v německé veřejné dopravě k významným změnám. Od té doby Německo procházelo obsáhlou restrukturalizací. V prvním německé IDS v Hamburku pak v roce 1996 došlo k přeměně a namísto dopravců jsou vlastníky a organizátory IDS město Hamburk a okresy v jeho okolí. Dobrou inspirací z Německa nám může být Dopravní svaz Berlín - Brandenburg, jehož podobu bychom mohli aplikovat v ČR v rámci kraje Praha (hlavní město) – a Středočeského kraje. (Mojžíš, Graja, Vančura, 2008, s. 96)

V současné době IDS obsluhují většinu území Německa. Základním stavebním kamenem jsou železnice, tramvaje a podzemní dráhy. Autobusy jsou pak jakými spojovacím článkem mezi železnicemi. Podle zapojení kolejové dopavy jsou rozlišovány dva druhy veřejné dopavy a to S-Bahn a U-Bahn. Pokud jde o S-Bahn, jedná se o systém železnic zapojený do příměstské dopavy, zatímco U-Bahn využívá jako základní pilíř metro. (Železničná doprava a logistika, 2010, s. 39)

Další zemí, kterou můžeme uvést jako příklad dobře fungujícího integrovaného tarifního dopravního systému, je Švýcarsko. Disponují zde zejména velmi propracovaným systé-

mem jízdenek, kterých nabízí nepřeberné množství, odpovídající nejružnějším potřebám cestujících, a které lze použít v celé síti veřejné dopravy. Tento systém vznikl díky snaze všech podniků, aby cestování zákazníkům v rámci VHD co nejvíce ulehčili. (Mojžíš, Graja, Vančura, 2008, s. 97)

Rakousko je pak příkladným státem s výborně fungujícím systémem integrované dopravy v oblasti hromadné přepravy osob. Celé území státu je pokryto dopravními svazy, které zajišťují spolupráci dopravců mezi sousedícími regiony. (Osobní doprava nejen pro studenty, 2017)

Podobně jako v Německu je základem dopravních systémů kolejová doprava a má taktéž stejné označení, U-Bahn a S-Bahn. U-Bahn je využívána spíše ve velkých městech, zatímco S-Bahn slouží k propojení centra se vzdálenějšími oblastmi. V současné době je nejspěšnějším IDS v Rakousku Vídeň.

Na území Slovenska se integrovaná doprava uskutečňuje v okolí měst Bratislava, Žilina a Košice. V současnosti se města snaží co nejvíce atraktivnit integrovanou dopravu a zlepšit její fungování tak, aby byla občany více využívána. (Železničná doprava a logistika, 2010, s. 42)

Na území Bratislavského kraje funguje tzv. Bratislavská integrovaná doprava (BID). Jejím cílem je zvýšit využití veřejné dopravy a to zavedením intervalových jízdních řádů, (tzn., že autobusy budou jezdit v pravidelných intervalech, podobně jako MHD), očíslováním linek příměstské dopravy, zrušením dotování vícerých souběžných dopravních spojů a zpřehledněním celého systému. (Železničná doprava a logistika, 2010, s. 42)

Na území Žilinského kraje je tzv. Žilinský regionální integrovaný systém (ŽRIDS), který vznikl v roce 2003 a v Košicích se nachází integrovaný dopravní systém řešený v rámci projektu KORID (Košická regionální integrovaná doprava). (Železničná doprava a logistika, 2010, s. 42)

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

### 3 CHARAKTERISTIKA ZLÍNSKÉHO KRAJE

Ke zřízení krajů došlo ústavním zákonem č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních samosprávných celků, který však nabyl účinnosti až v roce 2000. V České republice máme celkem 14 krajů.

#### 3.1 Historický vývoj a současnost

Vznik Zlínského kraje datujeme k 1. 1. 2000, kdy v rámci reformy veřejné správy došlo k vytvoření vyšších územních samosprávných celků (dále VÚSC). Toto území již před jeho transformací na VÚSC mělo určitou společnou historii a dějiny samosprávy, tudíž kraj nebyl vytvořen uměle.

Zákon č. 129/2000 Sb. o krajích je nejdůležitějším právním předpisem, který stanovuje kraji jeho působnosti a pravomoci. Zlínský kraj je veřejnoprávní korporací, která má svůj vlastní majetek, vlastní příjmy a také hospodaří podle vlastního rozpočtu, který si sama sestavuje. Je také územním společenstvím občanů s právem na samosprávu. Kraj je zřizovatelem zdravotnických organizací, nemocnic, škol, příspěvkových organizací, které působí v kulturní oblasti atd. Tak jako i ostatní kraje, vykonává činnost v rámci samostatné a přenesené působnosti.

Pokud mluvíme o činnostech v rámci samostatné působnosti, jedná se o činnosti, které kraj vykonává samostatně svým jménem, ve svém zájmu a v zájmu svých občanů. Jedná se například o schvalování rozpočtu, sestavování závěrečného účtu kraje, vydávání obecně závazných vyhlášek v mezích zákona, vyjadřování se k rozhodnutím státních orgánů, které se týkají působnosti kraje atd. Pro výkon samostatné působnosti může kraj zřizovat právnické osoby, či organizační složky kraje.

Naopak v oblasti přenesené působnosti se jedná o výkon státní správy delegovaný na orgány samosprávy. Na samosprávu je delegován zejména proto, aby byl výkon státní správy uskutečňován co nejbližší občanům. Kraje vykonávají přenesenou působnost ve svém území pouze ve věcech, které stanoví zákon a na výkon těchto záležitostí také dostávají příspěvek ze státního rozpočtu. Jako příklad můžeme uvést například organizaci integrovaného záchranného systému, či přezkoumání rozhodnutí vydaných obcemi či kontrola obcí při výkonu jejich přenesené působnosti.

### 3.2 Geografická charakteristika

Zlínský kraj je tvořen čtyřmi oblastmi: Vsetín, Zlín, Kroměříž a Uhersko-Hradištsko. Svou rozlohou 3 963 km<sup>2</sup> je považován za čtvrtý nejmenší kraj v ČR. Má 307 obcí (z toho 30 měst). Nachází se na východě České republiky, kde částečně hraničí se Slovenskou republikou. Tato hranice se Slovenskem je tvořena CHKO Bílé Karpaty, která ve směru na sever přechází v Javorníky a Moravsko-Slezské Beskydy. Na západ od Javorníků se nachází Hostýnsko-Vsetínská hornatina. Na rozhraní Jihomoravského a Zlínského kraje se pak nachází vrchovina Chřiby, která je považována za jedno z ekologicky nejstabilnějších území v ČR. Největší řekou v území je Morava, která je jednou z největších řek na území republiky a významným přítokem Dunaje (až na území Slovenské republiky). Mezi další menší toky patří Bečva, Dřevnice, Senice či Olšava.

Geografie kraje je velmi rozmanitá. Na jedné straně horské hřebeny CHKO Bílé Karpaty a CHKO Beskydy, kde se vyskytují vzácné rostliny a živočichové, na straně druhé úrodná a rovinná část Hané, která je proslulá jako významný zemědělský region.

Těžko bychom jinde v republice hledali oblast, kde se současně vyskytují hory, lázně, vinařská údolí, množství církevních památek či historicky cenných staveb, mezi které patří zejména baťovská architektura.

Oblast Vsetínska je oblastí horské turistiky a lyžování, jedná se totiž o nejhornatější oblast u nás. Nachází se zde také množství lidových památek, jako jsou dřevěnice ve Skanzenu v Rožnově pod Radhoštěm, či dřevěný kostel a dřevěné sochy ve Velkých Karlovicích.

Kroměřížsko je zase proslulé díky Podzámecké a Květné zahradě a arcibiskupskému zámku, které jsou jednou ze dvanácti památek v ČR zapsaných na seznam UNESCO. Uherskohradištsko je oblastí vinic, ale také se jedná o místo úzce spojené s příchodem věrozvěstů Cyrila a Metoděje na Moravu. Dále se zde nachází architektonické památky (hrady, zámky) a také lázně se sirnatými prameny.

Centrem veškerého dění i celého kraje je Zlín. Jde o lokalitu, ve které byl ve 20.–30. letech 20. století realizován podnikatelský záměr Tomáše Bati. Spolu s bratrem Antonínem a sestrou Annou v roce 1894 založil obuvnickou firmu Baťa, ze které se rychle stal prosperující podnik. Díky tomu došlo k velkému rozvoji města. Nyní je statutární město Zlín sídelním městem Zlínského kraje a významným obchodním a průmyslovým centrem. Je zde mnoho středních škol, univerzita a také tři nemocnice.



### 3.3 Demografické složení

Ke konci roku 2014 na území Zlínského kraje žilo 585 261 obyvatel. Z hlediska věkového složení obyvatelstva dochází ke zvýšení počtu obyvatel v poproduktivním věku, přesto je však věková struktura z hlediska ekonomického příznivá. Na území kraje se stále nachází dostatek lidí v produktivním věku, kteří jsou schopni účastnit se pracovního procesu. Průměrný věk obyvatelstva v kraji v roce 2014 byl 42,2 let.

Od roku 2000, kdy došlo ke vzniku kraje, se počet obyvatel každý rok snižoval, s výjimkou let 2007 a 2008. Celkem tak v kraji od roku 2000 do roku 2015 ubylo 13 214 obyvatel. Během roku 2015 se počet obyvatel kraje opět snížil, a to celkem o 585 osob. Počet obyvatel se zvýšil pouze ve zlínském okrese (o 37 osob), v dalších okresech docházelo pouze ke snižování.

Důvodem úbytku obyvatel v kraji je jednak přirozený úbytek (zemřelo více lidí, než se narodilo), a také záporné migrační saldo (více obyvatel se z kraje vystěhuje, než se přistěhuje). Například v roce 2015 se z kraje vystěhovalo celkem 3 725 obyvatel, z nichž většina byla ve věku 15 a 64 let. Nejvíce vystěhovaných bylo z okresu Zlín, nejméně pak z okresu Vsetín.

Ve Zlínském kraji dochází k většímu úbytku obyvatel, než je tomu v jiných krajích, zejména na západní polovině země. Tento neustále se snižující počet obyvatel dohromady s nízkou nezaměstnaností, může v budoucnu způsobit problém v dalším rozvoji ekonomiky kraje. Taková skutečnost není dobrou prognózou, proto by měly být lidem nabízeny atraktivní pracovní pozice (zejména dobře platově ohodnocené), aby neměli tendence migrovat z kraje.

### 3.4 Ekonomická situace

V minulosti byla oblast Zlínského kraje považována za ekonomicky silnou s velkou koncentrací průmyslových podniků. Zejména se jednalo o výrobu pneumatik, obuvi či strojů. Tyto velké a silné podniky zde dominovaly jak dříve, tak i v současnosti. Podíl zpracovatelského průmyslu na celkové ekonomice kraje v roce 2014 byl 43 %, což je nejvíce ze všech krajů v ČR. Tímto podílem by se Zlínský kraj mohl srovnávat s nejprůmyslovějšími oblastmi v Německu.

Struktura krajské ekonomiky úzce souvisí s významnou rolí průmyslu. Na území Zlínska se nachází mnoho podniků se sto a více zaměstnanci, kterých je vzhledem k počtu obyvatel

kraje nejvíce v republice. Velké podniky zde dosahují vyšší produktivity, než podniky malé.

Problémem v kraji je ale skutečnost, že jsou zde druhé nejnižší mzdy v zemi. Příčinou může být i velká členitost kraje. Obyvatelé mnohých obcí musejí za práci dojíždět často velmi daleko, čímž je omezen okruh jejich pracovních příležitostí. Ze strany podniků to znamená menší riziko přetahování významných zaměstnanců do podniků jiných. Tím pádem zde mzdy rostou později než v oblastech s velkou konkurencí na trhu práce, a to i v případech, kdy ekonomika prosperuje. Dalším důvodem může být i odlišná struktura průmyslu než v jiných krajích, kde jsou vyšší mzdy z důvodu větší fyzické a zdravotní zátěže zaměstnanců při výkonu povolání.

Tato situace by se ale měla během roku 2017 začít zlepšovat. Vzhledem k velmi nízké nezaměstnanosti (aktuálně 4,5 %) a nedostatku kvalifikovaných pracovníků podniky začínají zvyšovat mzdy, aby si zejména kvalitní zaměstnance udržely. Navyšování mezd je možné také proto, že většině podniků se ekonomicky daří a tudíž si to mohou dovolit. Nezaměstnaní, vedení na úřadu práce, si taky vybírají pracovní místa podle pracovních podmínek a finančního ohodnocení. Například ve společnosti Continental Barum, která je v kraji největším podnikem (4 800 zaměstnanců), se mzdy budou zvyšovat o 7 %. Ve vsetínském podniku Austin Detonator, který zaměstnává 900 lidí, se mzdy navýší také o 7 % a v kunovické potravinářské společnosti Hamé o 5 %.

Ekonomika v oblasti průmyslu funguje velmi dobře, ale kraj by se měl také zaměřit na posílení oblasti služeb. Mohlo by se jednat o různé služby pro podniky či rozvoj cestovního ruchu. S projekty v rámci cestovního ruchu by měli přicházet zejména podnikatelé a kraj by jim rozhodně měl být nápomocen.

### **3.5 Charakteristika dopravní infrastruktury**

Dopravní infrastruktura Zlínského kraje je tvořena rozsáhlou sítí silnic a železnic, která naplňuje potřeby veřejné dopravy. Síť silnic propojuje všechny obce v kraji a umožňuje tak jejich obsluhu. Síť železnic propojuje zhruba 80 obcí, ale spojení prostřednictvím železnice jsou zajištěna pro všechna větší města.

Silniční infrastruktura je tvořena dálnicemi, rychlostními silnicemi, silnicemi I., II., III. třídy a místními komunikacemi. Ve vlastnictví státu jsou dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy. Stát také vykonává jejich majetkovou správu a to prostřednictvím institu-

ce Ředitelství silnic a dálnic ČR, resp. její krajskou správou ve Zlíně. Ve vlastnictví Zlínského kraje jsou pak silnice II. a III. třídy. Ten vykonává jejich majetkovou správu prostřednictvím Ředitelství silnic Zlínského kraje. Místní komunikace vlastní jednotlivé obce. Na území kraje se nachází dva úseky dálnice, a to D1 – hranice kraje – Kroměříž – Hulín – hranice kraje a D55 – Hulín – Otrokovice, které jsou využívány veřejnou dopravou hlavně pro dopravu dálkovou.

Mezi silnice I. třídy patří:

- **I/35** – hranice kraje – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm – Horní Bečva – hranice kraje
- **I/47** – hranice kraje – Kroměříž – Hulín
- **I / 49** – Otrokovice – Zlín – Vizovice – Valašská Polanka – Střelná – státní hranice ČR / SR
- **I / 50** – hranice kraje – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Starý Hrozenkov – státní hranice ČR / SR
- **I / 54** – hranice kraje – Slavkov – Strání – státní hranice ČR / SR
- **I / 55** – hranice kraje – Hulín – Otrokovice – Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice – Uherský Ostroh – hranice kraje
- **I / 56** – Horní Bečva - hranice kraje
- **I / 57** – hranice kraje – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice – státní hranice ČR / SR
- **I / 58** – Rožnov pod Radhoštěm - hranice kraje
- **I / 69** – Vizovice – Vsetín
- **I / 71** – Uherský Ostroh – hranice kraje (Dopravní plán Zlínského kraje, 2011, s. 25-28)

Dále se na území kraje nachází cca 30 silnic II. třídy a velké množství silnic III. třídy.

V rámci silniční dopravy je v krajském městě Zlín uskutečňována také trolejbusová doprava. Aktuálně obsluhuje 9 obratišť s trolejovým vedením a další úseky, které zajišťují trolejbusy s hybridními pohony. Tyto úseky navazují na klasické tratě trolejbusů. Meziměstský úsek Zlín – Otrokovice je specifickým tohoto systému, na který v rámci zajištění veřejné dopravy přispívá Zlínský kraj.

Železniční síť na území kraje propojuje přibližně ¼ obcí ve Zlínském kraji. Jsou do ní ale zapojena všechna významnější města a dopravu z nich do okolních obcí pak zajišťuje doprava silniční. Jediným problémem v oblasti železnic je propojení krajského města s územím Vsetínska, Valašskomeziříčska a Rožnovska. To je prakticky nemožné přímou cestou např. ze Vsetína do Zlína, protože zde nevede železnice.

Ve Zlínském kraji jsou následující tratě železnice:

- 280 (Hranice na Moravě) – Lhotka nad Bečvou – Horní Lideč st. hr. (SR)
- 281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
- 282 Vsetín – Velké Karlovice
- 283 Horní Lideč – Bylnice
- 300 (Brno hl. n.) – Chropyně – (Přerov)
- 303 (Kojetín) – Bezměrov – Valašské Meziříčí
- 305 Kroměříž – Zborovice
- 323 Valašské Meziříčí – (Ostrava hl. n.)
- 330 (Přerov) – Břest – Nedakonice – (Břeclav)
- 331 Otrokovice – Vizovice
- 340 (Brno hl. n.) – Uherský Ostroh – Uherské Hradiště
- 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Nemšová st. hr.
- 346 Újezdec u Luhačovic – Luhačovice (Dopravní plán Zlínského kraje, 2011, s. 14)

## 4 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST VE ZLÍNSKÉM KRAJI

Rozsah dopravní obslužnosti ve Zlínském kraji je na dobré úrovni. Je zde zaručena dostupnost většiny obcí jak v pracovních dnech, tak o svátcích a víkendech. V tomto směru je Zlínský kraj hodnocen jako jeden z nejlepších v ČR.

### 4.1 Stávající stav dopravní obslužnosti

Zlínský kraj zabezpečuje dopravní obslužnost pro všechny obce v území. Nachází se zde celkem 307 obcí, které jsou obslouženy autobusovou dopravou, s pouze jednou výjimkou, a tou je obec Pržno. Tato obec je obsluhována ze zastávky Jablůnka, rest. Na Papírně, která se nachází nedaleko. Tento aktuální stav můžeme považovat za vyhovující.

Naopak železniční doprava obsluhuje pouze 80 obcí. Je to způsobeno řídkou sítí železničních tratí v území kraje, jejíž budování je ovlivněno zejména geomorfologií. Zlínský kraj se nachází v oblasti převážně hornatého charakteru, což působí problémy při výstavbě železničních tratí. Z tohoto důvodu nelze počítat s výrazným zlepšením obslužnosti železniční dopravou, protože by budování nových sítí v této hornaté oblasti bylo neúměrně finančně náročné. Dlouhodobým plánem je možnost dostavby „Baťovy železnice“ v úseku Vizovice – Valašská Polanka (odtud dále na Vsetín, nebo na Horní Lideč a Slovensko). Avšak potřebnost dokončení této stavby je sporná, a její dostavba tak není předmětem nejbližších let.

Rozsah provozu a počet spojů v rámci pracovních dnů je na velmi dobré úrovni a nevznikají zde závažnější problémy. Největší problémy však nastávají při zajištění obslužnosti o víkendech zejména v oblasti Slavičína, Valašskokloboucka a v některých částech okresu Kroměříž. Několik obcí je o víkendech či svátcích zcela bez jakýchkoliv dopravních spojů. Do budoucna by se mělo uvažovat o odstranění tohoto nedostatku.

Důležitým aspektem pro zajištění kvalitní dopravní obslužnosti je propojení dopravy ve Zlínském kraji s ostatními IDS krajů sousedních. Přeshraniční spoje IDS s Jihomoravským krajem v linkové dopravě jsou zahrnuty do systému IDS JMK (IDS Jihomoravského kraje), např. linky přes Uherský Ostroh, Osvětimany. Dopravci KRODOS BUS a FTL jsou v rámci linkové dopravy zapojeni do systému IDS Olomouckého kraje a oblast Valašského Meziříčí a Rožnova pod Radhoštěm je propojena s Moravskoslezským IDS (ODIS).

#### 4.1.1 Centrální dispečink Zlínského kraje (CED)

V roce 2015 byl v ostrém provozu spuštěn tzv. Centrální dispečink Zlínského kraje. Jedná se o lokalizačně-informační systém veřejné dopravy v kraji, který je propojen on-line s lokálními dispečinkami jednotlivých dopravců a jejich odbavovacími zařízeními v autobusech. Jde o jakýsi řídicí prvek systému, který zajišťuje sběr dat, dodržování standardů, předávání informací, kontrolu kvality dopravy, organizování dopravy, zpětnou vazbu z provozu atd. Na základě partnerské smlouvy se Zlínským krajem tento systém pořídil Koordinátor veřejné dopravy ve Zlínském kraji s. r. o. a nyní je v jeho majetku.

Mezi hlavní funkce CED patří:

- hlídání návazností (posílá zprávy přímo na odbavovací zařízení ve vozidle, dispečer má tak přímou zpětnou vazbu, zda si řidič zprávu přečetl),
- poskytuje aktuální informace o zpoždění, či předjetí spoje v porovnání s jízdním řádem,
- sbírá informace o počtu cestujících ve vozidle,
- online poskytuje přehled o provozu (na mapě, pomocí GPS).

#### 4.2 Charakteristika dopravních sítí

Dopravní sítě vznikají na základě přepravních proudů, tzn. odkud, kam se lidé přemísťují pomocí dopravních prostředků. Nejsilnější přepravní proudy jsou obvykle v rámci spádové oblasti. V této oblasti se nachází centrum spádové oblasti (město), které poskytuje většinu služeb, jež samotné obce nemohou občanům zajistit (lékař, soudy, specializované obchody). Lidé sem také obvykle dojíždějí za prací, protože je zde více pracovních příležitostí i lepší podmínky pro práci, zejména platové. Studenti zde dojíždějí za vzděláním z důvodu zajištění jeho vyšší úrovně. V menších obcích se nachází nejvýše škola základní, některé nemají školu vůbec. Lidé se obvykle přepravují ráno z okolních obcí do města a odpoledne zpátky z města domů, z toho důvodu jsou nejsilnější přepravní proudy v ranních a odpoledních hodinách.

Zlínský kraj bychom mohli rozdělit na oblasti nacházející se poblíž některého z větších měst, tj. Zlín, Otrokovice, Vsetín, Uherské Hradiště, Uherský Brod, Kroměříž, Valašské Meziříčí a Rožnov pod Radhoštěm. Základní přepravní proudy pak plynou z menších obcí konkrétní oblasti do příslušného města. Např. z okolních menších obcí u Vsetína, jako je

Halenkov, Leskovec a Ústí, lidé cestují do Vsetína. Vsetín jim zajišťuje požadované služby, zaměstnání či vzdělání. Pokud to není pro občany dostačující, přepravují se pak hlavně do krajského města Zlín, které nabízí více možností jak pracovních tak vzdělávacích a může zajistit lepší či kvalitnější služby.

Tab. 1 Významné přepravní linky ČSAD BUS UH s přepravou nad 1 000 osob/den (Kordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje (dále jen KOVED), 2017)

Dopravce	Trasa
ČSAD BUS Uherské Hradiště	Uherské Hradiště – Ořechov - Tučapy
ČSAD BUS Uherské Hradiště	Uherské Hradiště – Horní Němčí – Boršice
ČSAD BUS Uherské Hradiště	Uherské Hradiště – Topolná – Zlín
ČSAD BUS Uherské Hradiště	Uherské Hradiště – Březolupy – Zlín
ČSAD BUS Uherské Hradiště	Uherské Hradiště – Babice – Otrokovice -Zlín

V tabulce jsou uvedeny nejsilnější autobusové přepravní proudy z Uherského Hradiště. Propojují Uherské Hradiště s okolními obcemi a také s okolními městy Otrokovice a Zlín.

Tab. 2 Významné přepravní linky ČSAD Vsetín s přepravou nad 1 000 osob/den (KOVED, 2017)

Dopravce	Trasa
ČSAD Vsetín	Zlín – Dolní Lhota – Újezd – Drnovice – Vlachovice – Valašské Klobouky
ČSAD Vsetín	Vsetín – Velké Karlovice Leskové – Velké Karlovice Podřaté
ČSAD Vsetín	Vsetín – Zlín
ČSAD Vsetín	Vsetín – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
ČSAD Vsetín	Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín - Zlín

Ve druhé tabulce jsou uvedeny nejvýznamnější autobusové linky v oblasti Vsetínska. Mezi nejvytíženější patří trasy: Vsetín – Velké Karlovice, Vsetín - Zlín, Vsetín – Rožnov pod Radhoštěm, Rožnov pod Radhoštěm – Vsetín – Zlín, Zlín - Valašské Klobouky.

### 4.3 Nejvýznamnější dopravní společnosti v kraji

Na území Zlínského kraje zajišťují veřejnou dopravu na základě smlouvy s objednatelem (Zlínským krajem) dva drážní a sedm autobusových dopravců. S těmito dopravci je uzavřena smlouva o závazku veřejné služby pro zajištění základní dopravní obslužnosti na dobu určitou (do 31.12.2019). Výkony byly dopravcům přiděleny přímým zadáním. Mezi dopravce zajišťující linkovou dopravu ve Zlínském kraji patří:

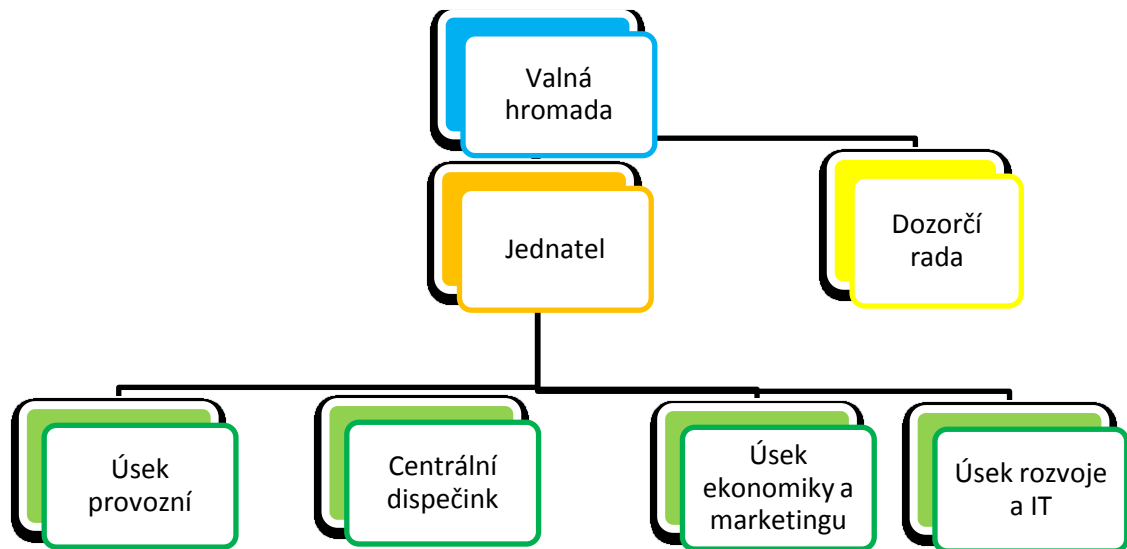
- ČSAD Vsetín, a. s.,
- KRODOS BUS a. s.,
- ČSAD BUS Uherské Hradiště a. s.,
- ČSAD Kyjov BUS a. s.,
- HOUSACAR s. r. o.,
- FTL – First Transport Lines, a. s.,
- Arriva Morava a. s.

Smluvními dopravci Zlínského kraje jsou dále:

- České dráhy a. s.,
- Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s. r. o.

Organizátorem veřejné dopravy je společnost Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s. r. o. (dále KOVED). Společnost byla založena v roce 2005 a sídlí v prostorech Dopravní společnosti Zlín-Otrokovice (dále DSZO). Za jedenáct let činnosti společnost KOVED převzala organizaci veřejné dopravy na území Zlínského kraje. Jejím cílem je realizace dopravních zájmů kraje i jeho obyvatel, tzn. při využití přiměřených dotací zajištění přepravních potřeb občanů.





Obr. 1 Organizační schéma společnosti KOVED (KOVED, 2017)

Zlínský kraj hradí veškerou činnost společnosti a je také jejím jediným vlastníkem a společníkem. Jednatel společnosti je Ing. Věra Fuksová. Dalším orgánem společnosti je dozorčí rada, která byla zřízena v roce 2009 a v současné době jí tvoří 5 členů.

Společnost patří mezi členy Asociace organizátorů veřejné dopravy. Podílí se na jednáních vedoucích oddělení veřejné dopravy Krajských úřadů a organizátorů dopravy v krajích i na úrovni celostátní. Jedná se především o přípravu metodik a odborných podkladů. Společnost také poskytuje dopravcům informace o tom, jak mohou získat prostředky na obnovu vozového parku v rámci Operačních programů EU. Umožňuje konzultace pro představitele veřejné správy k možnostem řešení provázanosti veřejné dopravy s městskými a příměstskými dopravními systémy.

## 4.4 Integrované dopravní systémy na území kraje

### 4.4.1 Zlínská integrovaná doprava

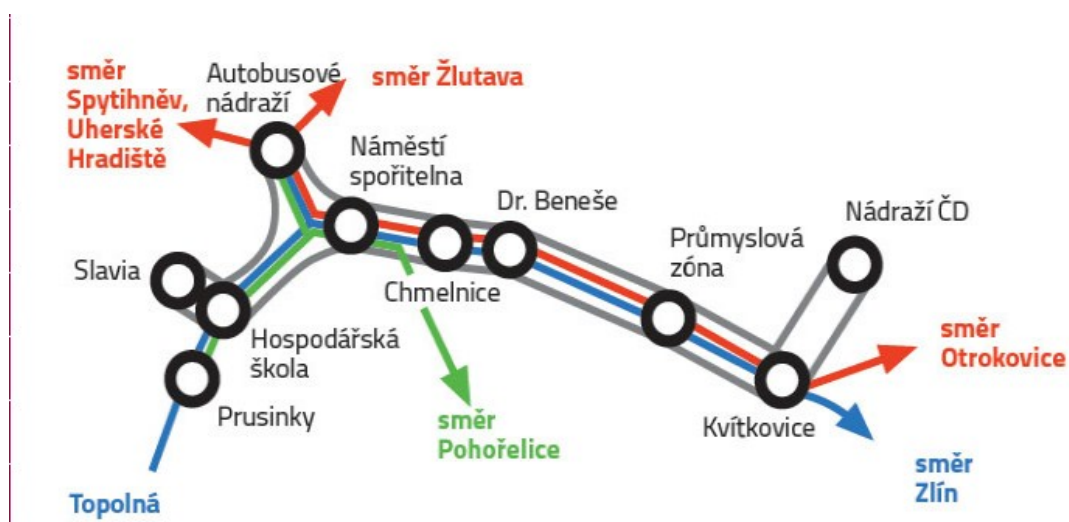
Ke vzniku Zlínské integrované dopravy (dále ZID) došlo již v roce 1992 dohodou mezi Českými drahami a Dopravní společností Zlín - Otrokovice. Díky této integrované dopravě je cestujícím umožněna přeprava na území měst Otrokovice a Zlín, ale také v přilehlých vnějších pásmech při použití jednoho přepravního dokladu. Do systému jsou zapojeny nejen České dráhy (dále ČD) a Dopravní společnost Zlín – Otrokovice (dále DSZO), ale také několik spojů HOUSACAR a ČSAD Vsetín. Jedná se o pásmový systém s návazností na pásma DSZO.

#### 4.4.2 Uznávání čipových karet v linkové dopravě a MHD

V roce 2007 došlo k zavedení jednotného systému odbavování cestujících v linkové dopravě ve Zlínském kraji. Bylo zavedeno jednotné uznávání čipových karet (tzv. clearing tržeb), které vychází z linkové dopravy a zahrnuje většinu MHD (vyjma spoje DSZO). Do tohoto systému se zapojilo 5 dopravců – ČSAD Vsetín, HOUSACAR, KRODOS BUS, ČSAD BUS Uherské Hradiště a Kroměřížské technické služby. Celkový obrat clearingů od jeho spuštění je 60,5 milionů Kč a například v roce 2015 byl obrat 12,1 milionů Kč. Při dalším rozvoji ZID se z důvodu dlouholetých pozitivních zkušeností budou čipové karty využívat i nadále.

#### 4.4.3 IDS Napajedla

Město Napajedla se rozhodlo vytvořit si samostatný integrovaný systém. Tento IDS funguje v Napajedlech a okolí, je také napojen na Otrokovice. Jedná se o integrovaný systém s více dopravci v silniční dopravě (není zde zapojena železnice). Funguje souběžně se systémem ZID a náleží mezi nejmenší v České republice. Jeho cílem bylo napojení na zastávku MHD Zlín – Otrokovice a také na vlakové nádraží Otrokovice. Díky vytvoření tohoto systému také došlo ke zlepšení autobusových spojení o víkendech a ve večerních hodinách. Mezi výhody systému patří vzájemné uznávání čipových karet všemi dopravci, patřícími pod IDS Napajedla. Systém byl zrealizován krajskými dopravci za pomoci Koordinátora veřejné dopravy Zlínského kraje. Město na provoz přispívá poměrnou částkou ze svého rozpočtu. Dopravci zajišťující dopravu v IDS Napajedla jsou: ČSAD Vsetín, ČSAD Uherské Hradiště a HOUSACAR.



Obr. 2 Schéma IDS Napajedla (Městský úřad Napajedla, 2017)

#### 4.5 Financování dopravní obslužnosti

Dopravní obslužnost na území Zlínského kraje aktuálně zajišťuje sedm autobusových dopravců. Mezi tyto dopravce jsou každý rok rozdělovány částky na provoz. Největší částku dostává ČSAD Vsetín, který v rámci veřejné dopravy ve Zlínském kraji zajišťuje převážnou většinu spojů. Hned za ním následují ČSAD BUS Uherské Hradiště a KRODOS BUS. Pro rok 2017 byla celková částka, která bude rozdělena mezi jednotlivé dopravce, navýšena o značnou část oproti roku loňskému. Tyto finanční prostředky jsou poskytovány z rozpočtu Zlínského kraje a z rozpočtů jednotlivých obcí.

Tab. 3 Dotace poskytnuté jednotlivým provozovatelům autobusové dopravy v tis. Kč (KOVED, 2017)

	2014	2015	2016	2017
<b>ČSAD Vsetín</b>	154 816	155 650	155 456	191 318
<b>ČSAD BUS UH</b>	76 156	75 279	75 187	94 371
<b>KRODOS BUS</b>	66 102	66 202	66 097	78 649
<b>HOUSACAR</b>	16 483	16 719	16 524	20 782
<b>ARRIVA MORAVA</b>	7 255	7 401	8 509	9 296
<b>FTL</b>	1 236	1 246	1 246	1 598
<b>ČSAD KYJOV BUS</b>	2 840	2 897	2 897	3 682
<b>Celkem</b>	<b>324 888</b>	<b>325 394</b>	<b>325 916</b>	<b>399 696</b>

Tab. 4 Dotace poskytnuté z rozpočtu kraje a obcí ve Zlínském kraji v tis. Kč (KOVED, 2017)

	2014	2015	2016	2017
<b>Dotace z kraje</b>	283 749,49	269 454	267 389,90	341 228,40
<b>Dotace z obcí</b>	41 138,51	55 940	58 526,10	58 467,60
<b>Celkem</b>	<b>324 888,00</b>	<b>325 394</b>	<b>325 916,00</b>	<b>399 696,00</b>

Železniční doprava v kraji je zajišťována pouze dvěma subjekty a to Dopravní společností Zlín – Otrokovice (dále DSZO) a Českými drahami, které mají se Zlínským krajem uzavřenu smlouvu o závazku veřejné služby. Železniční dopravě jsou poskytovány dotace ze státního rozpočtu (konkrétně od ministerstva dopravy) a z rozpočtu Zlínského kraje, který se na financování podílí zhruba ze tří čtvrtin. Převážná většina poskytnutých dotací plyne do rozpočtu Českých drah, zatímco DSZO dostává jen malý podíl. Pro rok 2017 není plánováno žádné výrazné zvýšení objemu poskytovaných dotací.

Tab. 5 Dotace poskytnuté provozovatelům železniční dopravy v tis. Kč (KOVED, 2017)

	2014	2015	2016	2017
<b>ČD</b>	372 428,88	379 314,92	384 813,02	385 967,05
<b>DSZO</b>	6 020,00	5 019,00	5 019,00	5 019,00
<b>Celkem</b>	<b>378 448,88</b>	<b>384 333,92</b>	<b>389 832,02</b>	<b>390 986,05</b>

Tab. 6 Dotace poskytnuté ze státního rozpočtu a rozpočtu kraje pro ČD v tis. Kč (KOVED, 2017)

	2014	2015	2016	2017
<b>Rozpočet kraje</b>	278 568,00	284 140,00	289 257,40	290 124,76
<b>Státní rozpočet</b>	93 860,88	95 174,92	95 555,62	95 842,29
<b>Celkem</b>	<b>372 428,88</b>	<b>379 314,92</b>	<b>384 813,02</b>	<b>385 967,05</b>

## 5 NÁVRHY PRO ZAJIŠTĚNÍ LEPŠÍ VYUŽITELNOSTI INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU CESTUJÍCÍMI

Jelikož IDS Zlínského kraje (dále IDS ZK) ještě není zaveden v celém kraji, ale funguje pouze v městech Zlín, Otrokovice (Zlínská integrovaná doprava) a Napajedla (IDS Napajedla), jedná se o návrhy, které mohou být uplatněny v budoucnu, jakmile dojde k zapojení celé oblasti Zlínského kraje do IDS ZK. Hlavním cílem IDS by mělo být zajištění dostatečného počtu cestujících, kteří budou tento systém využívat tak, aby nebyl příliš prodělečný.

Centrem Zlínského kraje je statutární město Zlín, na které je vázán významný podíl veřejné osobní dopravy celého území. Dále se zde nachází dalších 6 regionálních center - Otrokovice, Uherský Brod, Uherské Hradiště, Kroměříž, Vsetín a Valašské Meziříčí. Na základě tohoto uspořádání je vytvořen typ tarifního uspořádání území do jednotlivých tarifních zón.

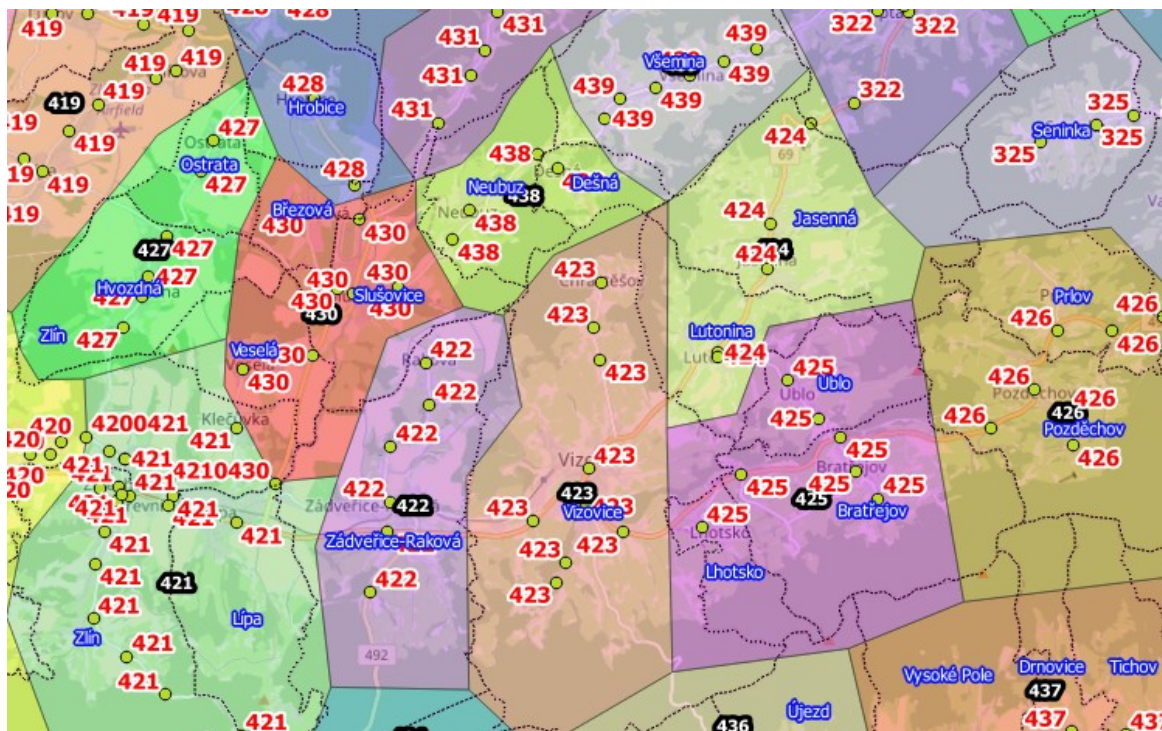
Organizační strukturu IDS tvoří jeho jednotlivé subjekty a vztahy mezi nimi. Zásadním subjektem je Zlínský kraj jako organizátor. Mezi hlavní subjekty patří města a obce Zlínského kraje (vystupují na straně zákazníků) a jednotliví dopravci. Na místě koordinátora integrované dopravy na krajské úrovni stojí společnost KOVED.

Zavádění IDS se uskuteční ve dvou fázích, které se vzájemně prolínají. V první fázi zavádění dojde k integraci všech druhů veřejné dopravy na území kraje. Důležitou částí je tarifní propojení linkové dopravy s MHD. Velká změna nastane rozdělením území do tarifních zón. Tyto zóny ponесou třímístné číselné označení. Skupiny zón pak vytvoří tzv. tarifní oblast.

Na základě rozdělení území do těchto zón bude pro předplatné jízdenky uplatněn zónový tarif, tzn., že na území jedné zóny bude jednotná cena. V případě cesty po více zónách se jízdné bude zvyšovat úměrně v závislosti na počtu projetých zón.

Rovněž se v některých oblastech bude uplatňovat princip časového tarifu, kde se platnost jízdenek vztahuje k době jízdy a končí uplynutím časového intervalu, na který byla jízdenka zakoupena. V případě MHD budou definovány zóny, ve kterých bude možné uplatnit pro jednorázové jízdenky princip časového tarifu.

V rámci IDS tak bude fungovat zónově – časový tarif, kde se budou zohledňovat kilometrické vzdálenosti (jízdenky platí jen v rozsahu časové a zónové platnosti na nich vyznačené).



Obr. 3 Skupiny tarifních zón vytvářející tarifní oblasti (KOVED, 2017)

Součástí první etapy je také započítání mezikrajského clearingů pro linky IDS ZK a Moravskoslezské IDS (ODIS). První etapa bude ale zahájena až po ukončení výběrového řízení na dopravce v linkové dopravě ve Zlínském kraji.

Druhá fáze zajistí časovou a prostorovou provázanost systémů veřejné dopravy i na linkách vedoucích za hranice kraje.

## 5.1 Návrh č. 1: Zabezpečení kvality s cílem přilákat cestující

Ke správnému fungování dopravy v kraji je potřeba zajistit určitý stupeň kvality poskytovaných služeb. Proto veškerá vozidla používaná ve veřejné dopravě musí splňovat určitá kritéria. Zejména musí být homologována podle platných předpisů ČR a ES. Musí splňovat parametry stanovené ve Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/85/ES o zvláštních ustanoveních pro vozidla používaná k přepravě osob, která mají více než osm sedadel kromě řidiče a o změně směrnic 70/156/EHS a 97/27/ES. Musí také být homologována výhradně pro třídy „I“, „II“ či „A“ podle výše uvedené směrnice, tzn., musí být schopna přepravovat stojící cestující. Dále pak musí být v souladu s požadavky Nařízení vlády č. 63/2011 Sb. o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících.

### 5.1.1 Kategorie vozidel

Vozidla jsou rozřazena do kategorií podle počtu míst k sezení a počtu míst celkem.

Tab. 7 Kategorie vozidel podle počtu míst (KOVED, 2017)

kód	Typ (kategorie)	Označení	Počet míst (minimálně)	
			sezení	celkem
1	Autobus malý	M1	13	20
2	Autobus malý (+)	M2	25	35
3	Autobus střední	S	25	55
4	Autobus velký	V1	40	70
5	Autobus velký (+)	V2	50	85
6	Autobus velký (++)	V3	60	100

### 5.1.2 Stáří vozidel a základní standard

Stáří vozového parku v průměru nesmí podle údajů zapsaných v technickém průkaze převyšovat 6 let. Turnusově nasazené autobusy nesmí být starší 12 let a vozidla v provozní záloze nesmí být starší než 14 let.

Z hlediska požadavků na vybavení vozidel, musí všechny vozidla IDS ZK splňovat základní standard. Tento standard platí u všech vozidel, kde se uskutečňuje nástup cestujících pouze předními dveřmi, s výjimkou cestujících s kočárkem či invalidním vozíkem. Je potřeba, aby vozidla splňovala všechny zákonem stanovené normy a byla v dobrém technickém stavu, tzn., že cestující nesmí být obtěžováni zápachem, hlukem či vibracemi vyššími, než je pro dané vozidlo obvyklé.

### 5.1.3 Vybavení vozidla dle základního standardu IDS

#### Elektronické informační panely nebo tabule

Vozidla musí být vybavena elektronickým informačním panelem, ze kterého cestující zjistí informace o trase příslušného vozu. Informace zobrazované na panelech jsou získávány z elektronického odbavovacího systému. Veškerá označení musí být dobře čitelná jak při snížené viditelnosti, tak při vyšší intenzitě slunečního svitu.

Máme tři druhy informačních panelů, a to: čelní, boční a vnitřní elektronický informační panel. Čelním panelem musí být vybavena veškerá vozidla. Panel musí být umístěn v horní části čelního skla, případně zabudován v karoserii vozidla. Boční elektronický panel pak musí mít všechna vozidla, s výjimkou kategorie M1 a M2. Tento panel je umístěn v horní části některého z bočních oken a co nejbližší nástupním dveřím, případně je zabudován v karoserii vozidla nad konkrétním oknem. Posledním je vnitřní vizuální panel, který by měla mít všechna vozidla a může jít např. o LCD/LED obrazovku.



Obr. 4 Čelní informační panel LED (MHD foto, 2009)

#### Akustický elektronický informační systém

Akustický panel slouží pro hlášení zastávek a dalších dopravních informací. Musí být součástí vybavení každého vozidla. Textace hlášení je jednotná pro všechny spoje. Před příjezdem do zastávky je hlášení oznámeno konkrétní znělkou a následující hlášení obsahuje informaci o aktuální zastávce a o zastávce následující. Využívání akustického panelu pro hlášení reklamy mimo oblast veřejné dopravy je možné pouze se souhlasem společnosti KOVED.



Součástí může být i informační systém pro nevidomé, který zajišťuje hlášení vně vozidla. Poskytuje nevidomému informace o číslu linky a směru jízdy. Pokud je tímto systémem vozidlo vybaveno, je řidič povinen jej používat.

#### Dveře vozidla, místa pro kočárky a osoby s omezenou schopností pohybu

Vozidla musí mít takový počet dveří, aby byla na zastávkách zajištěna rychlá výměna cestujících. U autobusů v délce do 15 metrů jde o minimální počet dvou dveří. Šířka dveří musí odpovídat obratu cestujících na zastávkách. Minimální šířka předních dveří je 650 mm a u ostatních dveří 1 200 mm. Výjimka se může vyskytnout u vozidel kategorie M1 a M2, kde je povolena minimální šířka ostatních dveří 1 000 mm, šířka předních dveří zůstává stejná.

V každém vozidle musí být 2 místa pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a prostor minimálně pro jeden kočárek či jeden vozík pro invalidy. Prostory určené k přepravě cestujících na invalidním vozíku musí být vybaveny úchyty pro invalidní vozík.

Přední dveře slouží k nástupu cestujících, k výstupu slouží všechny dveře. Řidič může výstup cestujících usměrňovat v případě vysokých nároků cestujících na nástup.

Dveře otvírá řidič, případně i cestující po předchozím odblokování řidičem (poptávkové otevírání dveří). Na vozidlech s poptávkovým otevíráním dveří musí být vně i uvnitř vozidla umístěna příslušná tlačítka.

#### Elektronický odbavovací systém

Veškeré podmínky, které musí elektronický odbavovací systém splňovat, jsou uvedeny v dokumentu „Elektronický odbavovací systém IDS ZK“, který je součástí Smlouvy o přístoupení k IDS Zlínského kraje.

#### Klimatická pohoda vozidel

Ve všech vozidlech musí být možnost otevření a uzavření všech oken a větracích průduchů a možnost generovat teplo. Řidiči jsou povinni zahájit přiměřené temperování vozidla, když teplota vzduchu venku klesne pod +7 °C. V případě vozidel, která umožňují temperování interiéru odpadním teplem, je řidič povinen toto využívat ke snížení vlhkosti ve vozidle a ke zvýšení tepelné pohody.

Vozidla mohou být také vybavena systémem pro chlazení prostoru cestujících. Toto zařízení musí být použito, pokud teplota venku stoupne nad +25 °C. Vozidla, která tímto sys-

témem nejsou vybavena, musí mít minimálně 3 okna s posuvnými či výklopnými ventilačními prostory.

#### Světelná pohoda vozidel

V případě jízdy za snížené viditelnosti musí být používáno dostatečné osvětlení prostoru pro cestující a hlavní osvětlení musí být na zastávkách vždy zapnuto.

#### Čistota a vzhled vozidel

Uvnitř vozidel musí být stabilně udržován pořádek. Vnější čistota vozidel je závislá na klimatických podmínkách, ale vždy musí být zajištěna čitelnost všech povinných údajů a čistota tlačítek poptávkového otevírání dveří. Čistota vozidel bude být kontrolována přímo ve vozidle pracovníky společnosti KOVED.

#### Uspořádání sedadel

Vozidla by měla mít uspořádána sedadla tak, aby cestující mohli pohodlně cestovat i na delší vzdálenosti. Jsou stanovena konkrétní rozmezí vzdáleností mezi jednotlivými sedadly ve vozidlech.

#### Připojení k internetu

Veškerá vozidla pořízená po podpisu Smlouvy o veřejných službách musí být vybavena zařízením, které umožní cestujícím připojit se pomocí Wi-Fi k internetu. Tento Wi-Fi signál bude přístupný bez hesla.

#### Doplňkové standardy

U určitého počtu vozidel musí být splněny tzv. doplňkové standardy, kterými jsou bezbariérovost a klimatizace. Podmínku bezbariérovosti splňují nízkopodlažní vozidla. Jedná se o vozidlo třídy I, II či A, ve kterém nejméně 35 % plochy pro stojící cestující tvoří jedinou plochu bez stupňů a kde je přístup alespoň k jednomu dveřím. Musí také umožňovat nástup, výstup a přepravu osob na invalidním vozíku či elektrické tříkolce pro invalidy. V každém vozidle musí být minimálně jedno místo pro invalidní vozík. Nástup musí být umožněn z úrovně komunikace bez nutnosti překonat schody. Vozidla vybavena klimatizací musí mít při venkovní teplotě vzduchu nad +25 °C klimatizaci v provozu.

### **5.1.4 Standard dopravních výkonů**

Dopravci jsou povinni zajistit veškeré spoje v celé délce podle stanoveného jízdního řádu. Všechny spoje musí provozovat na trase stanovené tímto jízdním řádem a musí obsloužit

všechny zastávky ve správném pořadí. Dopravce by měl přistavit vozidlo na výchozí zastávku alespoň 5 minut před pravidelným odjezdem, pokud je to realizovatelné. Bez objektivní příčiny nesmí dopravce změnit či zkrátit trasu spoje, či změnit doby odjezdů a příjezdů ze všech zastávek.

Spoje musí odjíždět ze zastávek přesně podle jízdního řádu. Není dovolen dřívější odjezd vozidla ze zastávky, vozidlo odjíždí v přesně stanovenou dobu podle jízdního řádu. Pokud je z důvodu problémů na komunikacích či přebytku cestujících způsobeno zpoždění, musí řidič učinit příslušná opatření stanovená v dokumentu „Garance návazností IDS ZK“.

V případě, že jsou očekávány dlouhodobější problémy s dodržováním jízdních řádů, např. z důvodu oprav komunikací, je dopravce povinen o tom informovat společnost KOVED a společně se podílet na řešení problému.

Dopravci také musí zajistit návaznosti jednotlivých spojů. Základní pravidla těchto návazností a dispečerského řízení jsou uvedena v dokumentu „Garance návazností IDS ZK“, který je součástí Smlouvy o přistoupení k IDS ZK. Povinností dopravců je zajistit, aby řidiči dodržovali všechny pokyny uvedené v platném znění dokumentu „Garance návazností IDS ZK“.

### **5.1.5 Poskytování informací cestujícím**

Důležitou součástí fungujícího IDS je komunikace s cestujícími. K zajištění komunikace slouží informační kanceláře dopravců. Jednotliví dopravci tyto kanceláře provozují ve svých oblastech. Je zde možné také zakoupit různé jízdní doklady, nechat si vystavit slevové průkazy či uskutečňovat jakékoli úkony související s Kartou IDS ZK. Odtud jsou vydávány veškeré informační materiály o IDS ZK. Kancelář by měla být označena piktoqramy, určujícími možnosti zakoupení jízdních dokladů.

Cestující také musí být dopravcem informováni o dočasných změnách v dopravě a to například pomocí informací vyvěšených na zastávkách, informačními materiály ve vozidlech či na webových stránkách dopravce. Po skončení této změny je dopravce povinen zkontrolovat, zda jsou veškeré tyto materiály odstraněny. V případě, že nastanou rozsáhlejší změny v dopravě, je na žádost společnosti KOVED dopravce povinen o této skutečnosti informovat cestující.

Dodržování určitých standardů kvality je pro fungování veřejné dopravy zásadní. Pokud nebudou dodržovány alespoň určité základní standardy (čistota, teplo v autobuse), cestující budou vyhledávat jinou alternativu dopravy, např. domluví se více lidí a budou dojíždět autem. V případě, že by z těchto důvodů docházelo k odlivu cestujících, za určitý čas by se veřejná doprava stala téměř nevyužívanou. Proto by se jednotliví dopravci i Zlínský kraj měli zasadit o to, aby byli schopni zajistit tyto standardy, na které jsou cestující zvyklí, případně nabídnout určité doplňkové standardy, které přilákají nové pasažéry.

### 5.1.6 Ekonomické vyhodnocení návrhu

V současné době zajišťuje linkovou dopravu ve Zlínském kraji 400 vozidel. Při nákladech na vybavení vozidla informačními systémy (dle kapitoly 5.1.3) je možno počítat s částkou 120 tis. Kč. Z toho vyplývají celkové investiční náklady 48 mil. Kč. Pro zajištění dalších kritérií zvyšujících kvalitu přepravy (dle kapitoly 5.1.4) je potřeba počítat s částkou 110 tis. Kč na vozidlo. Ostatní provozní výdaje (dle kapitoly 5.1.5) by neměly překročit částku 3 mil. Kč ročně. Při objednávce 20 mil. km výkonů za rok a desetiletém období (dáno výběrovým řízením) jsou náklady odpovídající výše uvedeným hodnotám 0,475 Kč/km

## 5.2 Návrh č. 2: Zlepšení karetního systému Zlínské dopravy

Karetní systém, který je v současnosti ve Zlínském kraji používán a s ním související systém clearingů mají několik slabín. Hlavní nevýhodou je, že používaná dopravní elektronická peněženka je zcela ve správě dodavatele. Klíče k peněžence se nachází v aplikaci v odbavovacím zařízení a strukturu karty zná jen dodavatel tohoto systému. Dopravci zasílají data do zúčtovacího centra a formát výstupních souborů zná pouze dodavatel.

Používané karty jsou opatřeny čipy technologie Mifare Classic. Jde o systém, který není příliš dobře zabezpečen, tudíž může dojít k jeho prolomení a následnému zneužití (v období 2007-2016 došlo k prolomení několikrát). Není možné přesně identifikovat finanční toky uskutečněné pomocí karet a ani nelze přesně zjistit peněžní zůstatky na kartách.

Zlínský kraj ani dopravci nemají přístup ke klíčům od karet, přístup má pouze dodavatel. Jde tedy o systém, ve kterém není možno uskutečňovat žádné jeho úpravy, či převod na jiný bez zásahu dodavatele. Tato skutečnost je překážkou při zavádění integrovaných a přestupních tarifů, které jsou založeny zejména na spolupráci a uznávání jízdného a dokladů všemi dopravci v systému.

V případě, kdy dojde k výpadku hardwaru či softwaru u současného dodavatele clearing, není možné ze strany objednatele (Zlínského kraje) uskutečnit zásah, který by vedl k nápravě. Tento výpadek pak může trvat i několik dní.

Naopak nový systém čipových karet a clearing, který bude zaveden, má přinést řadu zlepšení. Vlastníky a vydavateli karet již nebudou externí dodavatelé, ale sami dopravci, kteří se zapojí od IDS ZK. Nespornou výhodou je fakt, že v případě prolomení systému zabezpečení karet či reklamace ze strany zákazníků nese odpovědnost konkrétní dopravce. Jako inspirace pro vznik karty v rámci Zlínské IDS slouží karta Moravskoslezské IDS, tzv. ODISKA. Tento systém čipových karet bude také propojen s Českými drahami a dopravci z jiných krajů.

Provozovatelem celého systému clearing bude společnost KOVED. Bude zde fungovat jednotný systém zabezpečené komunikace – tzn., že data z elektronických peněženek budou zpracována samostatně. Bezpečnostní moduly budou ve vlastnictví společnosti KOVED a ta je bude pronajímat či předávat novým dopravcům. V rámci systému bude fungovat i tzv. black list – seznam zakázaných či ztracených karet.



Obr. 5 Návrh karty IDS Zlínského kraje (KOVED, 2017)

Karty IDS jsou vzájemně uznávaným platebním prostředkem u dopravců, kteří zajišťují veřejnou osobní dopravu v integrovaných dopravních systémech. V rámci IDS ZK vznikne bezkontaktní čipová karta, kterou bude možné využít dvěma základními způsoby:

- jako elektronickou peněženku (stav peněz v paměti karty) a
- jako nosič dlouhodobých časových jízdenek.

Tyto dva způsoby bude možné kombinovat. Současně také bude možné kartu IDS využít jako nosič různých aplikací, zejména pak pro produkt „Karta ČD“. Tento produkt je určen cestujícím, kteří využívají služeb IDS a zároveň chtějí využít i některé slevy, které nabízí čipová karta ČD (IN-Karta). Tato karta skýtá možnost nahrání slevových aplikací a jízdních dokladů ČD přímo na Kartu IDS. Na vybraných železničních přepážkách bude nabízena aktivace Karty ČD na Kartu IDS.

Budou vytvořeny dvě základní formy karty. Nepřenosná karta, kterou lze pořídit s profily podle druhu požadovaného jízdného (např. pro děti od 6 do 15 let, studentská 15 – 26 let, občanská, ZTP) a přenosná karta (anonymní).

Pro cesty ze Zlínského kraje do kraje Moravskoslezského mohou cestující již nyní využívat kartu ODISka (karta Moravskoslezského IDS). Je možné ji použít na autobusových linkách zapojených do systému ODIS v okolí Rožnova pod Radhoštěm a Valašského Meziříčí. Karty vydává ČSAD Vsetín a ARRIVA Morava.

### 5.2.1 Možnost platby bezkontaktní bankovní kartou

V současné době je běžně možné využívat elektronického odbavování cestujících v MHD pomocí bezkontaktních bankovních karet s technologií EMV (tj. MasterCard, PayPass, Visa Pay-Wave). V ČR se platební karty ve veřejné dopravě používají od roku 2014. V použití bankovní karty a karty konkrétního dopravce není zásadní rozdíl, ve všech případech se karta přikládá k odbavovacímu zařízení. Ze strany cestujících je tato metoda přijímána kladně. Výhodou tohoto systému je, že ve vozidlech, kde se dá platit bezkontaktní platební kartou, cestující mohou platit také kartou, kterou vydá banka nacházející se na území EU.

Bankovní karty jsou používány v otevřeném systému, z čehož vyplývá, že je zajištěno určité propojení mezi různými vydavateli a příjemci. Toto propojení je zajištěno jednak na celostátní úrovni ale i na úrovni globální. Díky tomu můžeme bezkontaktní platební kartu používat po celém světě.

Veškerá vozidla dopravců musí být vybavena elektronickým odbavovacím terminálem (systémem), který umožňuje odbavení cestujících pomocí bezkontaktní platební karty (Visa či MasterCard). Tyto terminály by měly splňovat určité podmínky, např. zajistit ochranu citlivých dat platebních transakcí či vlastnit certifikáty pro přijímání bezkontaktních platebních karet.

Odbavovací zařízení dopravce musí pro použití bezkontaktní platební karty jako identifikátoru (tj. prostředku k odlišení jednotlivých objektů stejné třídy) k časovému předplatnému jízdného splňovat určité podmínky:

- provádět platby do 500 Kč bez zadání PIN kódu,
- musí mít dostatečnou paměť a výkon, aby bylo možné pracovat s velkým počtem zastávek, zón,
- schopnost evidence transakcí o odbavení (prodej dokladu hrazeného hotově, prodej dokladu hrazeného platební kartou),
- možnost práce se seznamy zakázaných bezkontaktních platebních karet (tzv. blacklisty),
- možnost práce se seznamy povolených časových předplatních kuponů, které jsou vázané na čísla bezkontaktních platebních karet (tzv. whitelisty),
- podpora přenosu dat GSM (Global System for Mobile Communication, pomalejší druh připojení).

### 5.2.2 Ekonomické vyhodnocení návrhu

Při zohlednění výdajů vynaložených v Moravskoslezském kraji na postupný rozvoj karetního systému odbavení a provozu clearingového centra ODIS za 10 let je výchozí hodnota celkových výdajů 24 800 tis. Kč (Ročenka ČAOVD, 2017). Ve Zlínském kraji pro odpovídající počet odbavených cestujících a vozidel v IDS lze předpokládat investiční a provozní výdaje do 16 mil. Kč za 10 let. V přepočtu na jednotkové náklady a to za předpokladu objednávky 20 mil. km ročně činí zvýšení nákladů 0,08 Kč/km.



Obr. 6 Odbavovací panel v Moravskoslezské IDS (Dopravní podnik Ostrava, 2017)

Možnost platit bankovní kartou ve veřejné dopravě je významným posunem v tomto systému. V dnešní době je spousta lidí, kteří pro většinu finančních úkonů využívají platební kartu namísto hotovosti. V případě, že se v MHD bude dát platit bankovní kartou, dojde k velké úspoře času cestujících s vybíráním hotovosti či s vyřizováním čipové karty u konkrétního dopravce. Jednoduše tak budou moci užívat služeb MHD bez použití hotovosti nebo čipové karty.



## ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce bylo charakterizování systému veřejné dopravy ve Zlínském kraji a v praktické části pak navrhnoutí určitých opatření pro zlepšení organizace a využití tohoto systému.

V první části došlo k vymezení podstatných pojmů a informací týkajících se dopravy, které jsou důležité pro další orientaci v tématu. Zde bylo poukázáno na již existující integrované dopravní systémy v ČR a rozebrány jejich základní prvky.

V následující části pak byla charakterizována oblast Zlínského kraje z hlediska historického, geografického, demografického, ekonomického a také byla popsána jeho dopravní infrastruktura. Na závěr práce byly uvedeny návrhy, které by mohly napomoci lepšímu využití systému veřejné dopravy a také by mohly sloužit jako inspirace při plánovaném zavádění integrovaného dopravního systému v celém Zlínském kraji. Ekonomické vyhodnocení návrhu 1 a 2 ukázalo na přijatelnou výši vynaložených nákladů ve vazbě na pozitivní přínosy v oblasti zvýšení kvality přepravy a zavedení moderního způsobu odbavení.

Jak již bylo zmíněno v praktické části, integrovaný dopravní systém zatím nefunguje v celém Zlínském kraji, ale pouze ve městech Zlín, Otrokovice a Napajedla. Tento systém není však plnohodnotný a Zlínská integrovaná doprava zahrnuje pouze částečnou tarifní integraci.

V budoucnu se předpokládá zavedení integrovaného dopravního systému pro celou oblast Zlínského kraje. Zavedení IDS se uskuteční ve dvou fázích, které se budou vzájemně prolínat. V první fázi dojde k integraci všech druhů veřejné dopravy na území kraje. Důležitým bodem je tarifní propojení linkové dopravy s MHD a také rozdělení území do tarifních zón. Zahájení první etapy je však nyní vázáno na skončení výběrového řízení na dopravce v linkové dopravě ve Zlínském kraji. Ve druhé fázi se zajistí časová a prostorová provázanost systémů veřejné dopravy i na linkách vedoucí až za hranice kraje.

Určitým problémem v systému veřejné dopravy je malé využití ze stran cestujících. V současné době je téměř každý vlastníkem osobního automobilu a je pro něj snadnější dojíždět např. za prací autem než pomocí veřejné dopravy. Úkolem Zlínského kraje ve spolupráci s jednotlivými dopravci při zavádění systému IDS by mělo být přilákání většího počtu cestujících a současně nastavení pravidel tak, aby tento systém zároveň nepřinesl výrazně vyšší požadavky na provozní dotace.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Bibliografie

ADAMEC, Vladimír, 2007. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing. 176 s. ISBN 8024721569.

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA, 2011. *Ekonomika dopravního systému*. Vyd. 1. Praha: Oeconomica. 286 s. ISBN 9788024517599.

FOLTÝNOVÁ, Hana, 2009. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Vyd. 1. Praha: Karolinum. 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0.

HUTTON, Barry, 2013. *Planning sustainable transport*. 1st pub. London: Routledge. 430 s. ISBN 9781849713917.

KLEPRLÍK, Jaroslav, 2011. *Silniční doprava*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice. 160 s. ISBN 978-80-7395-451-2.

MARADA, Miroslav, 2010. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Vyd. 1. Praha: Česká geografická společnost. 165 s. Geographica. ISBN 978-80-904521-2-1.

MOJŽÍŠ, Vlastislav, Milan GRAJA a Pavel VANČURA, 2008. *Integrované dopravní systémy*. Vyd. 1. Praha: Powerprint. 120 s. ISBN 9788090401105.

ŠIROKÝ, Jaromír, 2014. *Technologie dopravy*. Vyd. 2. Pardubice: Univerzita Pardubice. 281 s. ISBN 978-80-7395-852-7.

ZELENÝ, Lubomír, 2007. *Osobní přeprava*. Vyd. 1. Praha: ASPI. 352 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

### Internetové zdroje

ČESKÁ REPUBLIKA: Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, In: *Zákony pro lidi.cz*. [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

ČESKÁ REPUBLIKA: Zákon č.49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, In: *Zákony pro lidi.cz*. [online]. [cit. 2017-04-06]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>

ČESKÁ REPUBLIKA: Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. [cit. 2017-05-08]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>

ČESKÁ REPUBLIKA: Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. [cit. 2017-05-08]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266>

ČESKÁ REPUBLIKA: Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. [cit. 2017-05-08]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-194>

DOPRAVNÍ PODNIK OSTRAVA, © 2017. Cestujeme s platební kartou ve spojích Dopravního podniku Ostrava. In: *Dpo.cz* [online]. [cit. 2017-05-06]. Dostupné z: <http://www.dpo.cz/jizdne/1988-platebni-karta-cestujeme-cz.html>

FAKULTA PREVÁDZKY A EKONOMIKY DOPRAVY A SPOJOV, © 2011-2017. Železničná doprava a logistika. In: *Fpedas.uniza.sk* [online]. [cit. 2017-05-01]. Dostupné z: [https://fpedas.uniza.sk/zdal/images/zdal/archiv/zdal\\_2010\\_01.pdf](https://fpedas.uniza.sk/zdal/images/zdal/archiv/zdal_2010_01.pdf)

HOSPODÁŘSKÁ KOMORA ČESKÉ REPUBLIKY, © 2013. Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025. In: *Komora.cz* [online]. [cit. 2017-05-08]. Dostupné z: <http://www.komora.cz/pro-podnikani/legislativa-a-normy/pripominkovani-legislativy/nove-materialy-k-pripominkam/7-11-strategie-dopravy-jako-nevyhnutelna-soucast-rozvoje-ceske-republiky-do-roku-2025-superstrategie-green-paper-t-28-1-2011.aspx>

KOORDINÁTOR VEŘEJNÉ DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE, © 2016. Základní informace o firmě. In: *Koved.cz* [online]. [cit. 2017-05-01]. Dostupné z: <http://www.koved.cz/o-nas/zakladni-informace-o-firme/>

KRAJSKÝ ÚŘAD ZLÍNSKÉHO KRAJE, © 2017. Plán dopravní obslužnosti území – Zlínský kraj na léta 2012-2019. In: *Kr-zlinsky.cz* [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/plan-dopravni-obsluznosti-uzemi-zlinsky-kraj-na-leta-2012-2019-cl-80.html>

MĚSTSKÝ ÚŘAD NAPAJEDLA, © 2017. Jízdní řády. In: *Napajedla.cz* [online]. [cit. 2017-05-08]. Dostupné z: <http://www.napajedla.cz/cs/jizdni-rady>

MHD FOTO.CZ, © 2016. Sor LH 12, ČSAD Vsetín. In: *Mhdfoto.cz* [online]. [cit. 2017-05-01]. Dostupné z: <http://mhdfoto.cz/cs/autor-13/foto/7470>

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ, © 2012. Dopravní infrastruktura spolufinancovaná ze SF/FS a národních zdrojů. In: *Dotaceeu.cz* [online]. [cit. 2017-05-08]. Dostupné z: [http://www.dotaceeu.cz/getmedia/1d6967c5-279b-4917-904e-1ae665d9e67c/MMZ\\_2011\\_02\\_doprava\\_v2\\_1d6967c5-279b-4917-904e-1ae665d9e67c.pdf?ext=.pdf](http://www.dotaceeu.cz/getmedia/1d6967c5-279b-4917-904e-1ae665d9e67c/MMZ_2011_02_doprava_v2_1d6967c5-279b-4917-904e-1ae665d9e67c.pdf?ext=.pdf)

MINISTERSTVO DOPRAVY, © 2017. Dopravní politika pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050. In: *Mdcr.cz* [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled>

OSOBNÍ DOPRAVA NEJEN PRO STUDENTY, © 2017. Příměstská doprava v zahraničí. In: *Osobni-doprava.studentske.cz* [online]. [cit. 2017-04-06]. Dostupné z: <http://osobni-doprava.studentske.cz/2009/08/42-primestska-doprava-v-zahranici.html>

### **Ostatní zdroje**

Statistická ročenka ČAOVD 2015, Statistická ročenka ČAOVD 2017 – poskytla společnost Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
DSZO	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice
EU	Evropská unie
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
IROP	Integrovaný regionální operační program
KOVED	Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje
Např.	Například
OP	Operační program
PO	Prioritní osa
SR	Slovenská republika
st. hr.	Státní hranice
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEN-T	Transevropské dopravní síť
Tj.	To je
Tzn.	To znamená
Tzv.	Takzvaně
UH	Uherské Hradiště
VHD	Veřejná hromadná doprava
VÚSC	Vyšší územní samosprávné celky
ZID	Zlínská integrovaná doprava
ZK	Zlínský kraj
ŽP	Životní prostředí

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obr. 1 Organizační schéma společnosti KOVED (KOVED, 2017).....	41
Obr. 2 Schéma IDS Napajedla (Městský úřad Napajedla, 2017) .....	42
Obr. 3 Skupiny tarifních zón vytvářející tarifní oblasti (KOVED, 2017) .....	46
Obr. 4 Čelní informační panel LED (MHD foto, 2009) .....	48
Obr. 5 Návrh karty IDS Zlínského kraje (KOVED, 2017).....	53
Obr. 6 Odbavovací panel v Moravskoslezské IDS (Dopravní podnik Ostrava, 2017).....	56

**SEZNAM TABULEK**

Tab. 1 Významné přepravní linky ČSAD BUS UH s přepravou nad 1 000 osob/den (Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje (dále jen KOVED), 2017).....	39
Tab. 2 Významné přepravní linky ČSAD Vsetín s přepravou nad 1 000 osob/den (KOVED, 2017) .....	39
Tab. 3 Dotace poskytnuté jednotlivým provozovatelům autobusové dopravy v tis. Kč (KOVED, 2017) .....	43
Tab. 4 Dotace poskytnuté z rozpočtu kraje a obcí ve Zlínském kraji v tis. Kč (KOVED, 2017) .....	43
Tab. 5 Dotace poskytnuté provozovatelům železniční dopravy v tis. Kč (KOVED, 2017).....	44
Tab. 6 Dotace poskytnuté ze státního rozpočtu a rozpočtu kraje pro ČD v tis. Kč (KOVED, 2017) .....	44
Tab. 7 Kategorie vozidel podle počtu míst (KOVED, 2017) .....	47

## SEZNAM PŘÍLOH



**PŘÍLOHA P I: NÁZEV PŘÍLOHY**