

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Rozšíření Zlínské Integrované Dopravy (ZID) do měst Kroměříž,  
Uherské Hradiště a Přerov

Milan Hruboš

Bakalářská práce  
2009

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky  
Akademický rok: 2008/2009

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

Jméno a příjmení: **Milan HRUBOŠ**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**

Název tématu: **Rozšíření Zlínské Integrované Dopravy (ZID) do měst  
Kroměříž, Uherské Hradiště a Přerov**

### Zásady pro vypracování:

Úvod

1. Charakteristika a význam integrované dopravy
2. Analýza současného stavu dopravní obslužnosti ve zlínském regionu
3. Návrh rozšíření ZID a způsobu odbavení cestujících
4. Posouzení možného finančního dopadu rozšíření ZID

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**  
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**  
Seznam odborné literatury: **dle pokynů vedoucího práce**

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Rudolf Kampf st., CSc.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **28. listopadu 2008**

Termín odevzdání bakalářské práce: **1. června 2009**

  
prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

  
prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 28. listopadu 2008

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 20. 5. 2009

Milan Hruboš

Touto formou chci poděkovat všem, kteří mi pomáhali při zpracování této bakalářské práce. Zvláště děkuji panu Doc. Ing. Rudolfu Kampfovi, Csc. za poskytnuté odborné rady a pomoc při psaní bakalářské práce.

## ANOTACE

Tato bakalářská práce se zabývá charakteristikou integrovaného dopravního systému ve zlínském regionu. V úvodní části práce jsou charakterizovány a popsány základní pojmy související s integrovanou dopravou. Další částí je analýza současného stavu dopravní obslužnosti zlínského regionu s návrhem rozšíření zlínského integrovaného systému do měst Přerov, Kroměříž a Uherské Hradiště. Současně obsahuje možný způsob odbavení cestujících. Možné finanční dopady rozšíření integrace jsou posouzeny v závěrečné části bakalářské práce.

## KLÍČOVÁ SLOVA

Zlínský kraj, integrovaný dopravní systém, hromadná přeprava osob.

## TITLE

Expansion of Zlinsko integrated transport system into Kromeriz, Uherske Hradiste and Prerov cities

## ANNOTATION

Topic of this project is the description of integrated transport system in zlinsko region. Basic concept and definitions connected with integrated transport system are described in the first part. Next part contains the analysis of current situation in zlinsko region with the proposal of integrated system expansion into Prerov, Kromeriz and Uherske Hradiste cities. Also includes optional ways of passengers' dispatch. The conclusion is focused on evaluation of financial aspects of integrated transport system expansion.

## KEYWORDS

Zlinsko region, integrated transport system, bulk passenger traffic.

# OBSAH

ÚVOD.....	9
<b>1. Charakteristika a význam integrované dopravy .....</b>	<b>10</b>
1.1 Základní charakteristika .....	10
1.2 Doprava a dopravní prostředky používané v rámci IDS .....	10
1.3 Druhy integrace .....	10
1.4 Tarifní systém .....	11
1.5 Odbavovací systém.....	12
1.6 Organizační struktura .....	13
1.7 Financování .....	13
1.8 IDS v naší republice .....	13
1.9 Význam ID pro cestovní ruch.....	15
<b>2. Analýza současného stavu dopravní obslužnosti ve zlínském regionu .....</b>	<b>16</b>
2.1 Dopravní obslužnost.....	16
2.2 Charakteristika zlínského regionu .....	16
2.3 Obyvatelstvo.....	17
2.4 Ekonomické podmínky (zaměstnanost/nezaměstnanost).....	18
2.5 Doprava .....	20
2.5.1 Silniční doprava.....	20
2.5.2 Dostupnost po silnicích II. a III. Třídy .....	21
2.5.3 Osobní železniční doprava.....	22
2.5.4 Veřejná linková doprava.....	23
2.5.5 Městská hromadná doprava (MHD).....	24
2.5.6 IDS.....	25
2.5.7 Platnost jízdních dokladů a pásem na trati č. 331 .....	26
2.5.8 Letecká doprava.....	26
2.5.9 Vodní doprava .....	27
2.6 Podmínky pro turistiku v regionu.....	28
<b>3. Návrh rozšíření ZID a způsobu odbavení cestujících .....</b>	<b>30</b>
3.1 Koordinátor ZID s.r.o. ....	30
3.2 Návrh na zapojení dopravců do ZID .....	30
3.2.1 Rozepsání obslužnosti řízení integrace jednotlivých dopravců.....	31
3.3 Rozšíření ZID na tratě provozované ČD a.s., silnice a vodní cestu .....	32
3.3.1 Trať 330 Přerov - Břeclav .....	32
3.3.2 Trať 303 Kojetín - Valašské Meziříčí.....	32
3.3.3 Trať 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský Průsmyk.....	32
3.3.4 Silnice I. třídy č. 55 (Olomouc) – Hulín – Uherské Hradiště – Uherský Ostroh – (Břeclav).....	33
3.3.5 Silnice I. třídy č.47 (Vyškov) – Kroměříž – Hulín.....	33
3.3.6 Silnice II. třídy č. 367 (Prostějov – Klenovice na Hané – Kojetín) – Kroměříž – Tlumačov .....	33
3.3.7 Vodní cesta – Bařův kanál .....	34
3.4 Integrovaný taktový jízdní řád.....	34
3.5 Zavedení nových vlakových spojů pro GVD 2009/2010 s tarifem ZID .....	35
3.6 Zavedení nové linky 55KP .....	35
3.7 Odbavení cestujících na rozšířeném úseku ZID .....	35
3.8 Nově navrhnuté jízdní doklady.....	36
3.9 Přestupnost v rámci tarifních podmínek.....	38

3.10	Strategický plán (marketingový plán) .....	38
3.11	Analýza SWOT .....	38
<b>4.</b>	<b>Posouzení možného finančního dopadu rozšíření ZID</b> .....	<b>40</b>
4.1	Snížení tržeb (porovnání tarifu ZID a tarifu jednotlivých dopravců).....	40
4.1.1	Porovnání tarifu dopravce ČD a.s. a tarifu ZID .....	40
4.1.2	Porovnání tarifu ostatních dopravců s Tarifem ZID.....	44
4.1.3	Porovnání tarifu dopravce provozující vodní dopravu .....	45
4.2	Přerozdělení tržeb mezi dopravci .....	45
4.3	Snížení tržeb MHD Kroměříž, Otrokovice, Zlín a UH. Hradiště.....	46
<b>ZÁVĚR</b>	.....	<b>47</b>
<b>Použitá literatura</b>	.....	<b>48</b>
<b>Seznam tabulek</b>	.....	<b>49</b>
<b>Seznam obrázků</b>	.....	<b>50</b>
<b>Seznam zkratk</b>	.....	<b>51</b>
<b>Seznam příloh</b>	.....	<b>52</b>



## ÚVOD

K zatraktivnění a optimálnímu uspokojení pro uživatele veřejné hromadné dopravy osob slouží integrovaný dopravní systém. Jde o systém spolupráce jednotlivých dopravců na daném území provozující veřejnou dopravu s koordinátorem integrovaného dopravního systému, představiteli krajů a obcí.

Cílem integrovaného dopravního systému je propojení veřejné dopravy (autobus, vlak, trolejbus, tramvaj, letadlo, loď), která je dostupná v daném regionu do jednoho celku s koordinací jízdních řádů, jednotným tarifem a jednotnými smluvními přepravními podmínkami. Jedním z cílů je i dosáhnout návaznosti mezi jednotlivými spoji, zajistit přestupní vazby, zvolit vhodnou propagaci a sjednotit informační systém.

Principem integrovaného dopravního systému je uspokojení dopravních potřeb obyvatel (potencionálních zákazníků) s takovou kvalitní produktovou nabídkou hromadné dopravy, aby omezili používání individuální automobilové dopravy.

Efektivnosti v integrované dopravě je možné dosáhnout zrušením souběhů různých druhů doprav a zvolením vhodného druhu páteřní dopravy podle možností měst a daného regionu (kolejová/silniční).

K dodržování smluvních přepravních podmínek, k organizování, dohlížení na sestavování návaznosti jízdních řádů všech zúčastněných dopravců a zajišťování provozu integrovaného dopravního systému se zřizuje nezávislý koordinátor integrované dopravy, který spolupracuje s jednotlivými dopravci, zprostředkovává spolupráci mezi dopravci a poskytovateli dotací, řeší návrhy připomínek měst, obcí a občanů k jízdním řádům v daném regionu a za účelem zkvalitnění služeb provádí přepravní průzkum.

Tato práce se zabývá zlínskou integrovanou dopravou (ZID). Je to systém, který umožňuje přepravu cestujících na území města Zlína na jeden přepravní doklad. Ve zlínské integrované dopravě jsou v současnosti zapojeni dva dopravci České dráhy, a.s. a Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s.r.o.

Cílem bakalářské práce je posouzení současného stavu dopravní obslužnosti ve Zlínském regionu a návrh rozšíření zlínské integrované dopravy (ZID), se zaměřením na oblast Otrokovice – Hulín – Přerov – Kroměříž – Uherské Hradiště v kombinaci dopravců provozující veřejnou drážní osobní dopravu, veřejnou linkovou dopravu a městskou hromadnou dopravu celoročně s dopravci provozující vodní dopravu sezóně.

# 1. Charakteristika a význam integrované dopravy

## 1.1 Základní charakteristika

Zrod myšlenky integrovaného dopravního systému (IDS) vznikl v sousedním Německu, odkud se postupně šířil dál do Rakouska, Nizozemí a později i do ostatních zemí. V integrovaném dopravním systému jde o propojení všech druhů dopravy na daném integrovaném území, které je tvořeno spojením městské hromadné dopravy plus příměstské, případně místní, v ideálním případě může dojít k integraci úplné na rozsáhlém souvisejícím území. Součástí integrace jsou jednotné přepravní podmínky s jednotným tarifem a jednotným jízdním řádem. Integrace se provádí, aby se doprava zatraktivnila a stoupl její využití v problémových oblastech. Těmi sice nejsou města, ale řešení v rámci MHD může sloužit jako východisko pro ostatní oblasti. V extrémním případě pak může dojít k integraci místní dopravy v území, kde dokonce nemusí být přítomna vůbec žádná MHD. Základními součástmi integrace je integrace územní, dopravní a tarifní.

## 1.2 Doprava a dopravní prostředky používané v rámci IDS

V rámci IDS bývá doprava zajišťována různými dopravními prostředky: železnicí, metrem, tramvajemi, trolejbusy, autobusy, lanovkami nebo plavidly. Integrace může zahrnovat i návaznosti na cyklistickou nebo automobilovou dopravu formou P+R, B+R nebo K+R. Na dopravě v rámci IDS se mohou účastnit různí dopravci, přičemž jízdní řády jednotlivých linek v rámci IDS by měly být optimalizovány, a to bez ohledu na to, který dopravce dotyčnou linku provozuje. Cestující v integrované dopravě používají jednotné jízdenky, které lze použít v celém systému bez ohledu na dopravce a použitý dopravní prostředek. Míra a způsob integrace se však v jednotlivých IDS liší.

## 1.3 Druhy integrace

**Územní integrace.** Na samém začátku této integrace šlo o spojení městské a příměstské dopravy, teprve později dochází k zapojení vzdálenějších oblastí. V poslední fázi dochází k absolutní integraci celého území bez ohledu na charakter osídlení či drobnější státoprávní uspořádání.

**Provozní integrace.** Základním principem všech zúčastněných dopravců příslušného IDS je koordinace přepravní nabídky. Jeden odpovědný subjekt sestaví přepravní nabídku s cílem stanovit jasná pravidla obslužnosti. V první řadě jde o vytvoření systémů páteřních a napájecích linek, je určena role hlavních dopravních prostředků a následně se zavádí plánování dopravy, jako kdyby ji provozoval jediný subjekt. V rámci IDS by nemělo docházet ke konkurenci nýbrž ke spolupráci zúčastněných dopravců a současně musí fungovat jednotný systém plánování. Možno určovat i standardy pro používané DP.

**Preference veřejné dopravy.** Cílem je zatraktivnění dopravy pro cestující eliminací vlivu na veřejnou dopravu. Jde o zajištění preference technické a pomocí legislativní větve zvýšit atraktivitu pomocí ceny.

**Tarifní integrace.** Jde o systém uznávaný všemi zúčastněnými dopravci, kteří vedle integrovaného tarifu nabízí i svůj tarif. V případě použití obou tarifů platí oba tarify. Kombinace různých tarifů je přípustná, ale v zásadě platí, že tarif IDS je základním tarifem. Možno používat více tarifů. Uznávání tarifů je vázáno vydáním koncese k provozování dopravy v území.

## 1.4 Tarifní systém

Tarifních systémů v ID je více. Mohou se vzájemně doplňovat, nebo být v rozporu. Pro jednotlivé jízdenky rozlišujeme několik základních tarifů:

- kilometrický;
- paušální;
- nepřestupný;
- přestupný;
- časový;
- pásmový.

U kilometrického tarifu je cena určena podle ujeté vzdálenosti. Užívá se v dopravě místní a příměstské. Naprosto nevhodný je pro integrovanou dopravu. U tohoto tarifu je zhoršená orientace a pohodlnost cestujících.

V menších provozech se využívá paušálního tarifu, kdy je za jednu jízdu účtována jednotná cena. V zásadě je nepřestupný. Cestujeme-li bez přestupu, zaplatíme jak za dvě zastávky tak i za dvacet zastávek stejně.

Od prvního nástupu až po poslední výstup nám v IDS slouží ideální spojení přestupnosti, časového i pásmového omezení.

Pásmová a časová platnost mají stejný směr ve vztahu k ceně. Cena nebývá, ale může být při růstu doby platnosti degresivní.

Časové omezení a nepřestupnost odpadá pro předplatní jízdenky, které lze použít v případě existence kilometrického tarifu. V IDS je zohledněna pásmovost.

System soustředěných zón spočívá v tom, že jádro je jedním pásmem a okolí je děleno kružnicemi do podoby soustředěných mezikružjí. Jedná se o velmi přehledné a jednoduché uspořádání, které se nehodí pro větší a složitější oblasti.

Problém se zařazením nastává u nejadrových měst ležících na hraničních pásmech. Tyto města je nutno zařadit do obou sousedních pásem, čímž do značné míry nastává komplikace tarifní politiky, přepravní spravedlnosti a finanční politiky. Čím více takových měst, tím více komplikací.

V oblastech s rovnoměrným rozložením osídlení je tento systém naprosto nepoužitelný, např. Ostravsko, ale i v případech, kdy je integrace plánována do větších oblastí, např. kraje. V takovém případě nastává nutnost zvolit jiný druh pásmování. Nelze jednoznačně určit bod, který by se měl stát centrem IDS.

Nejlepší cesta k vyřešení tohoto problému může být vytvořením místních pásem, která spočívá v dělení podle relativně ucelených oblastí. Díky většímu počtu pásem lze bez narušení funkčnosti rozšiřovat IDS. Pásma se sestavují podle kilometrického a územně správního principu.

Pro cestujícího je nejlepší, pokud se tarif stane co nejpřehlednější s jasným definováním omezení platnosti.

## **1.5 Odbavovací systém**

Pro jednotlivé jízdenky existuje celá řada odbavovacích systémů. K základním patří:

- řidič (strojvedoucí), výhoda úspora pracovních sil, nevýhoda nárůst cestovních dob (prodloužení jízdní doby);
- průvodčí;
- samoobslužný prodej;
- papírové jízdenky;
- mince;
- čipové karty;
- jiné prostředky např. žetony.

## **1.6 Organizační struktura**

Aby nedocházelo k nejasnostem a mohly se minimalizovat nejasnosti ohledně komunikace a odpovědnosti je potřebná vhodná organizační struktura, která vede k samotné funkčnosti IDS.

## **1.7 Financování**

V integrovaném dopravním systému jde o složitější organizační strukturu než u městské hromadné dopravy. Přerozdělují se tři finanční toky:

- dělba tržeb;
- úhrada ztráty dopravcům;
- úhrada ztráty od objednavatele.

K přerozdělení lze použít různé druhy metod. Kombinování různých druhů metod k dělení jednoho balíku není vhodné, př. výběr dotací podle počtu prodaných jízdenek, podle počtu obyvatel.

## **1.8 IDS v naší republice**

Počátkem devadesátých let dvacátého století se začaly vytvářet v České republice integrované dopravní systémy.

V naší republice se u integrovaných dopravních systémů používá zejména pásmový nebo zónový tarif. To znamená, že území s integrovaným dopravním systémem se člení na jednotlivé zóny. Pásmové rozdělení území IDS je výhodnější v případě menšího území s jednou městskou aglomerací uprostřed, u kterého v okrajových částech převládají radiální přepravní proudy. Rozdělení na zóny je vhodnější v území s více regionálními centry a větším podílem mezizónové přepravy.

V naší republice existuje několik druhů integrovaných dopravních systémů. Mezi ně patří:

- ❖ Pražská integrovaná doprava (PID)
- ❖ Středočeská integrovaná doprava (SID) – zahrnuje Kladenskou integrovanou dopravu (KLID), Integrovanou dopravu Berounska (IDB), Integrovanou dopravu Benešovska a Integrovanou dopravu okresu Kutná Hora (IDS KH).
- ❖ Českobudějovická integrovaná doprava (IDS ČB)
- ❖ IDS Tábor – Sezimovo Ústí – Planá nad Lužnicí (IDS TA)
- ❖ Integrovaná doprava Plzeňska (IDP)
- ❖ Integrovaná doprava Karlovarského kraje (IDOK)
- ❖ Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje (IDS LK)
- ❖ Jablonecký regionální integrovaný systém (JARIS)
- ❖ Východočeský dopravní integrovaný systém (VYDIS)
- ❖ Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého kraje (IREDO)
- ❖ Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK)
- ❖ Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK)
- ❖ Zlínská integrovaná doprava (ZID)
- ❖ Ostravský dopravní integrovaný systém (ODIS)

Téměř všechny integrované dopravní systémy využívají železniční dopravu. V současnosti je v různé míře do integrace zapojeno 2040 km českých železničních tratí, což představuje více než 21% z celkového počtu.

Podle územní integrace většina představuje ucelené území, s jedním či více spádovými městy. Jen některé IDS jsou založeny na monocentrickém uspořádání.

Ne všichni dopravci stoprocentně uznávají celý tarif (neuznávání jízdenek pro jednotlivou jízdu).

Ne vždy jsou do IDS zapojeni všichni dopravci. Dochází k rozporu číslování (označování) linek, který není pro cestující dostatečně transparentní.

Nutnou součástí tarifu je odlišování jízdenek pro jednotlivou jízdu, kde jsou dány povinné slevy pro studenty a seniory a jízdenek předplatních s podobným rozlišením. S delší dobou platnosti se ceny jízdenek stávají regresivní. U předplatních jízdenek je možno využít tzv. klouzavou platnost (cestující si sám zvolí od kdy jízdenka bude platit). Turisté mohou využívat síťových jízdenek s platností několika dní.

V kombinaci s parkováním na odstavném parkovišti lze použít speciální jízdenky, které cestujícím za zvýhodněnou cenu umožňují zanechat automobil u terminálu kapacitní veřejné dopravy.

## **1.9 Význam ID pro cestovní ruch**

Turistické skupiny mohou být různými způsoby omezovány při přepravě ve městech. K zjednodušení přepravy těchto skupin slouží ID. V případě zapojení všech dopravců v regionu, představuje plnohodnotný význam pro cestovní ruch.

V ČR lze považovat služby veřejné přepravy za dobré. Pomocí veřejné dopravy se lze přemísťovat bez problémů, hustota linek a spojení je vysoká. Výjimkou jsou menší města.

Úroveň ID a MHD je v sousedních zemích vyšší než u nás. Doprava zde bývá pohodlnější co do pravidelnosti. Sousední Slovensko představuje slušnou úroveň služeb se složitým systémem linek s kapacitními nedostatky. V Polsku je integrace podobná jako na Slovensku ovšem s navýšením problémů. Téměř žádná integrace.

Jako atraktivitu můžeme označit přepravu pomocí kolejových dopravních prostředků a trolejbusů v úsecích s netradičním vedením trasy krajinou (Zlín, a pod...).

MHD společně s ID mají značný význam v přesunech turistů a jejich skupin (léto-letní turistika/zima-zimní turistika).

## **2. Analýza současného stavu dopravní obslužnosti ve zlínském regionu**

### **2.1 Dopravní obslužnost**

Podle **Zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, paragrafu 2, odstavce 7** se dopravní obslužností rozumí zajištění dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu.

**Podle návrhu** Zákona o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, jenž jsou v současné době projednávány vládou a parlamentem ČR se **dopravní obslužností rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, do zaměstnání, k orgánům státní správy a samosprávy, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.**

Kraj zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.

Kraj a obec zajišťují dopravní obslužnost a stanoví její rozsah ve své samostatné působnosti.

### **2.2 Charakteristika zlínského regionu**

Zlínský kraj vyplňuje střední část východní Moravy a celou svou východní hranicí sousedí se Slovenskou republikou (cca 120 km). Se čtyřmi okresy (Kroměříž, Uherské Hradiště, Vsetín a Zlín) má značně různorodé přírodní podmínky. Převážná část území má kopcovitý charakter, tvořený pohořími a pahorkatinami. Ze západní části od Olomouckého kraje přes Kroměříž do Zlína probíhá územím Hornomoravský úval. Územím kolem řeky Moravy v okrese Uherské Hradiště se táhne část Dolnomoravského úvalu. Krajem protékají řeky Morava, která je největší, Bečva, Senice, Olšava, Vlára a Dřevnice. Východním směrem se krajina zvedá do horských celků Karpatské soustavy – Beskydy s nejvyšší horou Čertův mlýn (1 206m), Javorníky s nejvyšší horou Velký Javorník (1 076m) a Bílé Karpaty s nejvyšší horou Velká Javořina (970m). Ostatní území vyplňují hornatiny Chřibů, Hostýnských,



Vsetínských a Vizovických vrchů. To ovlivňuje i rozdílné podmínky klimatické a půdní. Území úvalů je odlesněno, horské oblasti jsou kryty rozsáhlými porosty jehličnanů. Díky rozmanitosti svých přírodních scenérií je proto Zlínský kraj turisticky zajímavý.

Podle ČSU z roku 2004 má Zlínský kraj rozlohou 3 964 km<sup>2</sup>. Z celkového počtu rozlohy našich regionů (78 868 km<sup>2</sup>) se tak řadí mezi nejmenší kraje, zaujímá jen 5 % území České republiky (kromě Prahy jsou menší jen Karlovarský a Ústecký kraj). Podle ročenky ČSU z r. 2004 měl 590 706 obyvatel, tj. okolo 6 % obyvatel ČR, čímž se rovněž řadí mezi menší kraje.

Správním centrem je osmdesátitisícové město Zlín. V rozmezí od 25 do 30 tis. obyvatel mají města Kroměříž, Vsetín, Uherské Hradiště (do konce r. 2002 okresní města) a Valašské Meziříčí. V kraji je 304 obcí, z toho 30 se statutem města. Od 1. ledna 2003 má 13 měst statut obce s rozšířenou působností. Ve městech žije přes 60 procent obyvatel kraje. Sídelní struktura je soustředěna hlavně do nížinných oblastí, které byly osídleny už ve starší době kamenné.

## 2.3 Obyvatelstvo

Rozvržení jednotlivých tříd obyvatelstva se odlišuje od celostátního složení. V kraji je vyšší podíl obyvatelstva v sekundárním sektoru (průmysl) a nižší podíl zaměstnanců v terciárním sektoru (služby) i primárním sektoru (zemědělství). Z hlediska počtu pracovníků je na prvním místě kovodělný průmysl, strojírenství, elektrotechnický, gumárenský a plastikářský průmysl. Největší podíl zaměstnaných v hlavním zaměstnání je v průmyslu, kde přesahuje třetinu ze všech zaměstnanců. Zaměstnanost ve stavebnictví, obchodě, dopravě a spojích, peněžnictví a pojišťovnictví nedosáhla celostátního průměru. Vývoj nezaměstnanosti ve Zlínském kraji kopíruje vývoj v celé České republice. Dlouhodobě se míra nezaměstnanosti pohybovala pod hranicí průměru v ČR.

Venkovské obyvatelstvo tvoří převážnou část populace. Žádné město v kraji nemá více než 100 000 obyvatel. Průměrný věk obyvatel kraje je pod celostátním průměrem (počet obyvatel do 15 let je jen o cca 11 tis. nižší než počet obyvatel nad 60 let), čímž je kraji dán relativní dostatek pracovních sil pro rozvoj. I přes určitý odliv obyvatelstva z venkova, neklesá kvalita života. Díky obecně klidnějšímu prostředí, soudržnosti místních lidí a stále relativně velmi dobrým sousedským vztahům zůstává kvalita života poměrně vysoká. V místní socioekonomické struktuře sehrává nezastupitelnou roli specifický jev, kterým je

sousedská výpomoc. I díky vzájemné podpoře při nejrůznějších potřebách dosahují lidé s relativně nízkými příjmy stabilní životní úroveň.

**Tabulka č. 1: Obyvatelstvo a rozloha podle regionů**

Region	Počet obyvatel (2008)	Rozloha (km <sup>2</sup> )	Počet obcí	Z toho měst
Kroměřížsko	107 789	800	80	7
Uherskohradištsko	144 242	991	78	7
Vsetínsko	145 761	1 143	59	6
Zlínsko	192 988	1 030	87	10
<b>Zlínský kraj</b>	<b>590 780</b>	<b>3 964</b>	<b>304</b>	<b>30</b>

Zdroj: ČSU

## 2.4 Ekonomické podmínky (zaměstnanost/nezaměstnanost)

V minulosti bývalo Zlínsko plným právem považováno za ekonomicky silnou oblast s výrazným soustředěním velkých průmyslových podniků. Produkty jako obuv, pneumatiky, stroje a letadla jsou tradičně spjaty s centrem regionu. Důsledkem privatizace a restrukturalizace průmyslu od poloviny 90. let se začala otrásat hospodářsky stabilní pozice Zlína.

Ekonomickým jádrem Zlínského regionu zůstávají velké průmyslové podniky (AIRCRAFT INDUSTRIES, a.s. Kunovice, Česká Zbrojovka Uherský Brod Zbrojovka Vsetín, Svit Machinery Zlín, Barum - Continental - Otrokovice, Gumárny Zubří, FATRA Napajedla, ON Semiconductor Rožnov pod Radhoštěm, Novesta Zlín, Hamé Babice, Jelínek Vizovice, Linea Nivnice). Ekonomická výkonnost kraje je ve srovnání s ostatními kraji nízká, stejně tak exportní výkonnost. Jeden z nejnižších je i podíl hmotných investic kraje na celkových investicích České republiky.

Ekonomickou aktivitu regionu lze posuzovat podle:

- míry nezaměstnanosti;
- údajů o zaměstnancích;
- počtu podnikatelsky činných ekonomických subjektů (sledovaných v rámci organizační struktury národního hospodářství);
- samostatných počtů podniků nad 100 zaměstnanců;

- výše tržeb samostatných podniků nad 100 zaměstnanců;

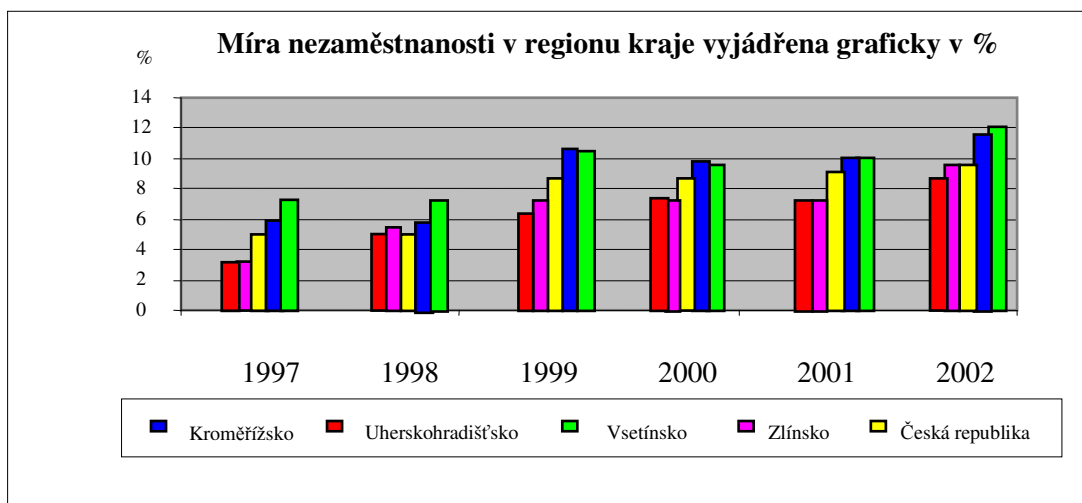
Počet **ekonomických subjektů** v přepočtu na 1000 obyvatel je mírně pod průměrem České republiky, počet soukromých podnikatelů podnikajících podle živnostenského zákona je ale jeden z nejvyšších, srovnatelný s krajem Středočeským, Královéhradeckým a Karlovarským.

Ukazatel **samostatných počtů podniků** není tak vypovídající, jako **výše jejich tržeb**. Ta je v poměru k počtu obyvatel podprůměrná, srovnatelná s Vysočinou a Jihomoravským krajem. Nižší je pouze v Olomouckém a Karlovarském kraji. Na výši tržeb těchto podniků v kraji se podílí především krajská metropole s okolím a Vsetínsko. Průměrná měsíční mzda v těchto podnicích je pod celostátním průměrem, nicméně srovnatelná se situací v polovině jiných krajů. Hůře na tom je Kroměřížsko a Uherskohradištsko, kde je také celková ekonomická aktivita podle těchto ukazatelů nižší. Celková průměrná mzda je zpravidla nižší.

Ekonomika Zlínského kraje se odráží také v **údajích o zaměstnancích**. Průměrný evidenční počet zaměstnanců je vzhledem k počtu obyvatel Zlínského kraje čtvrtý nejnižší v republice (spolu se Středočeským, Olomouckým a Ústeckým krajem). Na úrovni průměru ČR je jen na Zlínsku, velmi nízký je na Uherskohradištsku.

Jedním z vypovídajících ukazatelů je i **míra nezaměstnanosti**. Její vývoj v regionu v zásadě kopíruje vývoj nezaměstnanosti v ČR, tj. silný vzestup do roku 1999 a poté mírnější výkyvy s výraznějším nárůstem až koncem r. 2004 (až na 10,5%). Ve Zlínském kraji je nyní celková míra nezaměstnanosti mírně nad republikovým průměrem. Uvnitř kraje je míra nezaměstnanost nejvyšší na Vsetínsku a Kroměřížsku.

Tabulka č. 2: Míra nezaměstnanosti v regionech



Zdroj: MPSV

## 2.5 Doprava

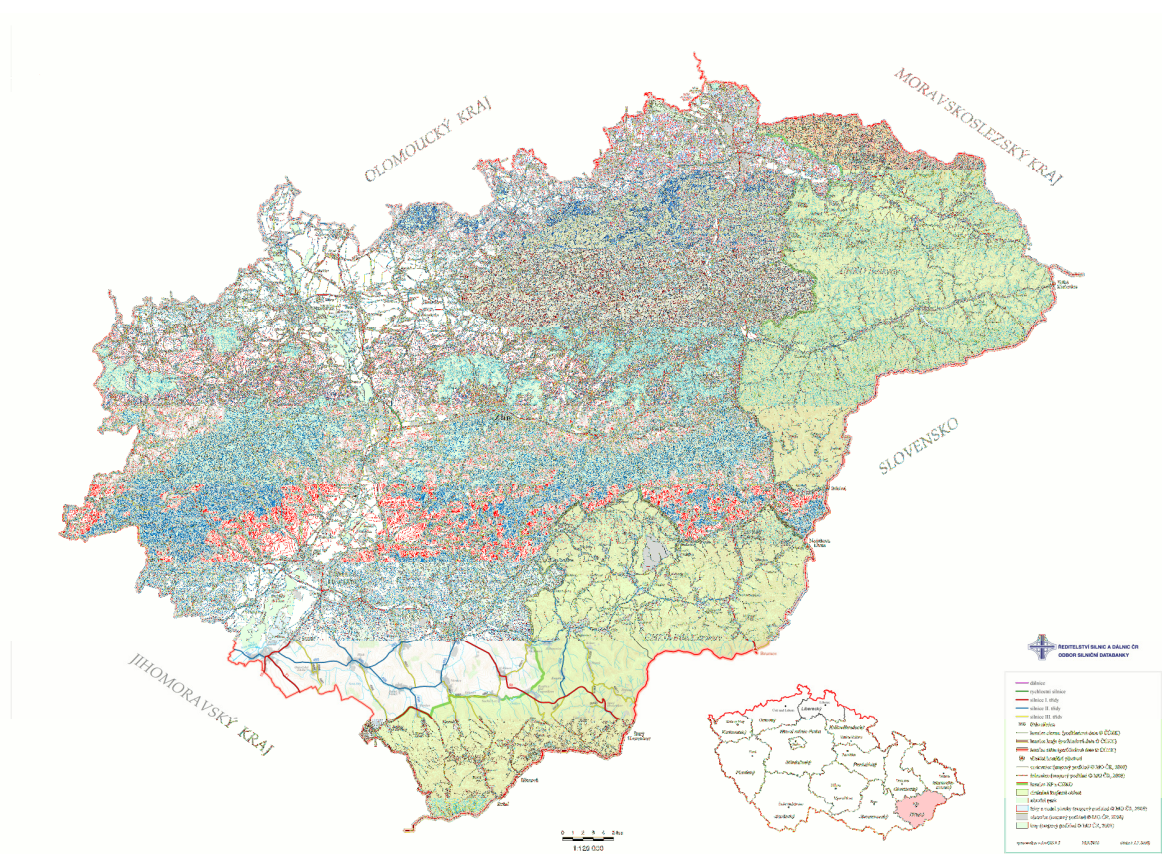
**Dopravní infrastruktura** a obsluha území je zanedbaná. Z hlediska České republiky je Zlínský kraj periferní oblastí, přitom jím však prochází koridor z Polska do Rakouska. Spolu s Jihočeským krajem patří do skupiny nejvíce postižených regionů v oblasti silniční infrastruktury, což je dáno především tím, že není zatím plně napojen na dálniční síť a nejsou v něm ani rychlostní komunikace. Hustota železniční sítě je nejnižší ze všech krajů díky geografickým podmínkám. Do Zlínského kraje není provozována pravidelná letecká doprava, v kraji jsou však čtyři civilní letiště, z nichž jedno (v Kunovicích) má statut mezinárodního veřejného letiště. Podmínky pro plavbu a vodní turistiku ve zlínském kraji umožňuje tok řeky Moravy a Bečvy s nižším stupněm obtížnosti.

### 2.5.1 Silniční doprava

Ve Zlínském kraji je hustotou silniční sítě jedna z nejnižších (0,53 kilometrů silnic na 1 km<sup>2</sup> rozlohy území), ale téměř všechna turisticky významná místa jsou dostupná, avšak spojení po silnici I. třídy nemají ani všechna větší města nad 5000 obyvatel (z měst s rozšířenou působností to jsou Holešov, Bystřice pod Hostýnem a lázeňské město Luhačovice). Zlínským krajem procházejí následující silnice I. třídy:

- [35] - (Hranice n. M.)-Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm - Horní Bečva (Slovensko);

- [47] – (Vyškov)-Kroměříž-Hulín;
- [49] – Otrokovice-Zlín-Valašská Polanka;
- [50] - (Brno) – Uherské Hradiště – Starý Hrozenkov (Slovensko);
- [54] - (Brno) – Dolní Němčí Strání (Slovensko);
- [55] - (Olomouc) – Hulín – Uherské Hradiště – Uherský Ostroh – (Břeclav);
- [57] - (Krnov-Opava) – Valašské Meziříčí – Vsetín – Brumov - Bylnice (Slovensko);
- [58] - (Bohumín-Ostrava-Frenštát p. R.) – Rožnov pod Radhoštěm;
- [69] - Vizovice – Vsetín.



**Obrázek č. 1:** Dopravní síť ve Zlínském regionu

## 2.5.2 Dostupnost po silnicích II. a III. Třídy

Téměř každá obec v regionu je dostupná po silnici s bezprašnou úpravou povrchu, ale jejich hustota je velmi nízká (částečně díky geografickým podmínkám). Současný stav

vozovek silnic je pokládán za málo vyhovující, což je dáno především dlouhodobým deficitem finančních prostředků na souvislou i cyklickou údržbu a opravy.

**Tabulka č. 3: Silnice II. A III. třídy podle regionů kraje**

Region	délka v km	hustota v km/100 km <sup>2</sup>
Kroměřížsko	511	63,9
Uherskohradištsko	409	41,3
Vsetínsko	393	34,4
Zlínsko	471	45,7
<b>Zlínský kraj</b>	<b>1 784</b>	<b>45,0</b>
Česká republika	48 878	62,0

Zdroj: ČSÚ

### 2.5.3 Osobní železniční doprava

Osobní **železniční dopravu** na všech tratích ve Zlínském kraji provozují **České dráhy**, a.s., Železniční síť ve Zlínském kraji je řídká (8,9 km/km<sup>2</sup>), všechna hlavní centra kraje jsou však po železnici dostupná.

Železniční doprava realizuje dopravní obslužnost Zlínského kraje dvěma segmenty:

- vlaky dálkové dopravy (rychlíky a expresy v gesci Ministerstva dopravy a vlaky Eurocity na obchodní riziko ČD)
- regionální vlaky (osobní a spěšné, objednávané v zásadě Zlínským krajem)

**Vlaky dálkové dopravy** prioritně plní úkol státní dopravní obslužnosti v gesci Ministerstva dopravy, ale současně díky své hustotě, určitým časovým polohám a výhodným přípojným vazbám v přestupních stanicích jsou ve velké míře využívány i k cestám v rámci regionu. Protože většina významných sídel ve Zlínském kraji leží mimo hlavní železniční tratě.

Nadregionální význam s provozem vlaků třídy IC mají dálkové železniční tahy:

- Vídeň/Bratislava – Břeclav – Přerov – Ostrava – Katowice
- Praha/Brno – Přerov – Vsetín – Žilina

Na spojnici sever - jih prochází krajem II. tranzitní železniční koridor. Krajské město Zlín na hlavním železničním tahu neleží. Z měst nad 10 tis. obyvatel jsou bez rychlíkového spojení Kroměříž, Rožnov pod Radhoštěm a Holešov.

Na dálková spojení navazují železniční tratě regionálního nebo jen lokálního významu:

- (Brno) – Staré Město u Uherského Hradiště – Kunovice – Bylnice – Vlárský průsmyk;
- Újezdec u Luhačovic – Luhačovice;
- Bylnice – Horní Lideč;
- Otrokovice – Zlín – Vizovice;
- Kojetín – Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí;
- Valašské Meziříčí – Hostašovice – (Ostrava);
- Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm;
- Vsetín – Velké Karlovice.

Železniční hraniční přechody jsou na trati z Hranic na Moravě přes Valašské Meziříčí a Vsetín za stanicí Horní Lideč směrem na Púchov a na trati regionálního významu z Uherského Hradiště a Bylnice přes Vlárský průsmyk.

#### **2.5.4 Veřejná linková doprava**

Veřejnou linkovou dopravu v rámci závazku veřejné služby ve Zlínském kraji provozuje 8 smluvních dopravců. Jsou to:

- **ČSAD Vsetín, a.s.**, provozuje veřejnou linkovou dopravu převážně na území okresů Vsetín a Zlín, zajišťuje spojení dálkovými linkami s Prahou, Brnem, Jeseníkem a Ostravou a provozuje městskou hromadnou dopravu ve městech Vsetín a Valašské Meziříčí. V letním období provozuje o sobotách, nedělích a svátcích také **Valašský cyklobus**;

- **KRODOS BUS, a.s.**, provozuje veřejnou linkovou dopravu zejména na území okresu Kroměříž a provozuje rovněž dálkové linky do Prahy a Brna. Společnost provozuje v letní sezóně také **cyklobus** a v zimním období **skibus**;
- **ČSAD Uherské Hradiště a.s.**, zajišťuje provoz na příměstských linkách především na území okresu Uherské Hradiště, provozuje dálkové linky do Prahy a Brna a zajišťuje rovněž městskou hromadnou dopravu v aglomeraci Uherské Hradiště – Kunovice – Staré Město;
- **Karel Housa – HOUSACAR**, zajišťuje spojení veřejnou linkovou dopravou mezi Zlínem a oblastmi Slušovic a Mysločovic, rovněž provozuje příměstské linky směr Luhačovice, Valašské Klobouky, Holešov a Napajedla. V dálkové dopravě provozuje linku do Prahy;
- **VEOLIA Transport, a.s.**, provozuje linky, spojující Zlínský kraj s Ostravou, Jeseníkem, Krnovem, Přerovem a Hranicemi. V letní sezóně provozuje **Cyklobus Beskydy** a v zimní sezóně **Skibus Beskydy**, které zajíždějí na území Zlínského kraje v oblasti Rožnova pod Radhoštěm a Velkých Karlovic;
- **FTL – FIRST TRANSPORT LINES a.s.**, zajišťuje spojení měst Zlína a Kroměříže, s Prostějovem a městy Valašské Meziříčí a Rožnov pod Radhoštěm projíždí také mezinárodní linka Brno – Spišská Nová Ves;
- **ČSAD Hodonín a.s.**, zajišťuje spojení měst Uherské Hradiště a Zlín s Veselí nad Moravou, Strážnicí a Hodonínem;
- **ČSAD Kyjov a.s.**, provozuje na území Zlínského kraje linky Kyjov – Osvětimany a Kyjov – Kroměříž;
- **VYDOS BUS, a.s.**, zajíždí svými spoji do severozápadního cípu kraje.

Kromě výše uvedených společností, zajišťujících základní dopravní obslužnost regionu, zajíždějí na území Zlínského kraje autobusy dalších společností, a to především v dálkové a mezinárodní dopravě.

### 2.5.5 Městská hromadná doprava (MHD)

Městská hromadná doprava je provozována ve městech Zlín a Otrokovice, Uherské Hradiště, Kunovice a Staré Město, Kroměříž, Vsetín a Valašské Meziříčí.



Ve městech Vsetín a Valašské Meziříčí ji provozuje společnost ČSAD Vsetín a.s. a ve městě Uherské Hradiště společnost ČSAD Uherské Hradiště a.s., kontaktní informace na obě firmy jsou uvedeny v části Veřejná linková doprava.

Městskou hromadnou dopravu ve městech Zlín a Otrokovice zajišťuje **Dopravní společnost Zlín - Otrokovice, s.r.o.**

Ve městě Kroměříž provozuje městskou hromadnou dopravu firma **Kroměřížské technické služby, s.r.o.**

### 2.5.6 IDS

Nejstarší IDS na území ČR funguje v polycentrické aglomeraci měst Zlín a Otrokovice. Jeho vznik se datuje do roku 1983, kdy částečně integroval MHD tehdejšího Gottwaldova, železnici a regionální autobusové linky. Území je rozděleno do čtyř tarifních pásem, cestující mohou používat nejen městskou dopravu ve Zlíně a Otrokovicích, ale i železniční trať č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice a vybrané spoje na Linkách ČSAD Vsetín a. s.

U jízdenek pro jednotlivou jízdu je zaveden princip časové platnosti jízdenky po jejím označení ve vozidle s rozlišením přestupnosti (platí s přestupy) a nepřestupnosti (platí pouze ve vozidle, ve kterém byla označena). U předplatních jízdenek je zaveden princip územní a časové platnosti. Územní platnost předplatních jízdenek je omezena příslušným pásmem, ve kterém je možno využít libovolný počet přestupů; dále mají tyto předplatní jízdenky stanovenou dobu platnosti.

Ve spojích ČD v úseku Vizovice – Zlín – Otrokovice lze ve 2. třídě osobních vlaků použít jednotlivé přestupní jízdenky a nepřenosné časové předplatní jízdenky MHD, kdy DSZO proplácí Českým drahám jízdné uskutečněné na jízdenky DSZO (výše úhrady se určí na základě přepravního průzkumu ve vlacích). Ve vlacích ČD nelze použít jednotlivé jízdenky MHD nepřestupní; jednodenní, třídní a sedmidenní; zvláštní slevu MHD (např. S-pasy pro důchodce, zaměstnanecké jízdenky). Používání všech druhů nepřenosných časových předplatních jízdenek Dopravní společnosti Zlín-Otrokovice je možné také na některých spojích vybraných linek ČSAD.

## 2.5.7 Platnost jízdních dokladů a pásem na trati č. 331

Zlínská integrovaná doprava je dopravní systém, který umožňuje cestujícím přepravu na území města Zlína a v přilehlých vnějších pásmech na jeden přepravní doklad.

České dráhy a.s. jsou zastoupeny v ZID osobními vlaky na trati 331 Otrokovice – Vizovice

**Území kde působí ZID je rozděleno do čtyř pásem:**

**Pásmo A:** Zlín-Louky - Zlín-Přiluky (7)

**Pásmo B:** Otrokovice-Trávníky - Zlín-Louky (6)

**Pásmo C:** Otrokovice - Zlín-Malenovice zastávka (4)

**Pásmo D:** Zlín-Přiluky - Vizovice (10)

Ve spojích ČD, a.s. se používají jednotlivé 40minutové přestupní jízdenky MHD pro jedno, dvě a čtyři použití za základní nebo zlevněné jízdné pro děti od 6 do 15 let. Dále nepřenositelné předplatní kupony za občanské (měsíční, tříměsíční, šestiměsíční), žákovské (měsíční, tříměsíční) nebo studentské (měsíční, tříměsíční) jízdné. Kupon D lze zakoupit pouze ve spojení s jiným kuponem.

Mezi jednotlivými dopravními prostředky lze v rámci platnosti jízdenky libovolně přestupovat.



Obrázek č. 2: Jízdenky MHD platné ve ZID

## 2.5.8 Letecká doprava

Tento druh dopravy není ve Zlínském kraji silně zastoupen. V současné době není provozována žádná pravidelná letecká linka, která by nalétávala některé z letišť na území

kraje. Při cestování leteckou dopravou je nejlépe využít mezinárodní letiště **Praha Ruzyně** nebo **Wien Schwechat**.

V kraji jsou čtyři civilní letiště, z nichž jedno (v Kunovicích) má statut mezinárodního veřejného letiště.

- **Kroměříž NVL**
- **Holešov VML**
- **Otrokovice VML**
- **Kunovice VML**

### **2.5.9 Vodní doprava**

Morava je v dolním úseku (tzn. již od Olomouce) sjízdná celoročně pro všechny typy turistických lodí i pro úplné začátečníky. Bečva je sjízdná skoro celoročně a vhodná i pro začátečníky. Rožnovská a Vsetínská Bečva jsou sjízdné jen na jaře nebo po deštích, jejich horní úseky jsou velmi náročné, ale dolní úsek obou těchto řek je sjízdný i pro méně zdatné se čtvrtou nejnižší obtížností podle mezinárodní klasifikace. Dolní úsek Rožnovské Bečvy je od obce Prostřední Bečva, dolní úsek Vsetínské Bečvy je od Nového Hrozenkova. Kromě vodáctví lze provozovat i další vodní sporty na vodních plochách některých přehrad či rybníků.

Rekreační vodní doprava je ve Zlínském kraji provozována na vodní cestě **Bařův kanál**, která spojuje Otrokovice a Hodonín a je významným cílem turistiky v kraji.

**Bařův kanál**, vznikl v letech 1936 – 1938. V současné době je realizován Plán ekonomické a ekologické obnovy území podél Bařova kanálů a dnes je tato vodní cesta již zpřístupněna veřejnosti. Nyní je přístupno a propojeno 43 km původní trasy Bařova kanálu a 17 km navazujících říčních kilometrů. Po vodě tak jsou spojena města Otrokovice a Strážnice, mezi nimiž se propluje 10 plavebními komorami. Na území Zlínského kraje jsou půjčovny lodí ve Spytihněvu a Starém Městě; pronajmout lze prám pro pořádání party i obytný člun. Pamatováno je i na propojení s cykloturistikou (možnost vzít kolo na loď s sebou). Pravidelně je organizována řada propagačních akcí, jako např. odemykání a zamykání kanálu či Bařův maratón.

## 2.6 Podmínky pro turistiku v regionu

Pro pěší turistiku jsou ve Zlínském kraji vhodné podmínky zejména v hornatých a podhorských částech, kde je také turistické značení nejhustší. Značení turistických tras a jejich údržbu zabezpečuje Klub českých turistů jako jednu ze svých nejvýznamnějších aktivit vůči veřejnosti. Od roku 1889 vytvořená síť pěších značených cest je svou hustotou, kvalitou a tím, že pokrývá beze zbytku celé území České republiky, jednou z nejlepších v Evropě.

Hustota sítě značených tras je na úrovni průměru ČR, v nížinatých oblastech je turistických tras méně.

Mezi pěší trasy lze zařadit i naučné stezky vedoucí přes přírodně cenná území, doplněné zastávkami s vysvětlujícím textem. V České republice je podle kvalifikovaných odhadů asi 300 naučných stezek, z nich ale jen některé jsou i ve Zlínském kraji. Z počtu 15 podchycených naučných stezek je jich nejvíce na Kroměřížsku (polovina). Většinou jsou zaměřeny na přírodu, kulturu a historii. Údržba a popis naučných stezek jsou na rozdílné úrovni a jejich zmapování je obtížné, uvedeny jsou proto jen nejznámější evidované. Dalším druhem pěších tras jsou v poslední době se rozvíjející okružní a místní trasy.

Výrazným fenoménem dnešní doby je **cykloturistika**, která se silně podílí na návštěvnosti oblastí vhodných pro tento typ cestovního ruchu. Rozvoj cyklistické dopravy je podporován na mezinárodní úrovni a stal se součástí Charty o dopravě, životním prostředí a zdraví přijaté Světovou zdravotnickou organizací. Proto je součástí dopravní politiky České republiky i cyklistická doprava a budování cyklistických tras a stezek jako nedílná součást dopravního systému. Cyklistická doprava má být rozvíjena jako součást zdravého životního stylu šetrného k životnímu prostředí.

V jižní části Zlínského kraje je specialitou to, že některé cyklotrasy jsou zároveň vinařskými trasami. Tyto trasy mají často své pojmenování, jako Uherskohradištská, Moravská vinná, Bzenecká či Strážnická stezka (nacházejí se na Uherskohradištsku nebo z jihu do něj zasahují).

**Zimní turistika** a zimní sporty se soustřeďují především do oblastí Javorníků, Bílých Karpat, Vsetínských a Hostýnských vrchů, které poskytuje příhodné podmínky pro zimní rekreaci. Je zde množství vleků i dobré lyžařské běžecké trasy.

Zázemí pro **hipoturistiku** není oproti některým ostatním krajům příliš rozvinuté. Nabídka pro výuku či vyjížděky na koních nicméně existuje i ve Zlínském kraji. Jedná se např.

o Ranč Kostelany a Hipocentrum Koryčany na úbočí Chřibů, na Uherskohradištsku nabízí rekreační ježdění Dostihové centrum Králov, Jezdecká škola – areál Školního statku Staré Město či Farma koní – Horní Němčí, na Vsetínsku pak Hucul Klub Francova Lhota, Jezdecký areál Hradisko nebo Jezdecká stáj Winarsky. Určité potenciální možnosti skýtají i další jezdecké kluby či stáje, které jsou v Kroměříži, Zlíně, Rožnově pod Radhoštěm, Luhačovicích a jinde.

Možnost využít golfovou turistiku nám poskytuje Kostelec u Zlína (Golf Sport Club Zlín), kde je devítijamkové golfové hřiště. Podobné hřiště je také ve Slušovicích (Derby Golf Club Slušovice). Pro širší veřejnost je určeno menší golfové hřiště u hotelu Horal ve Velkých Karlovicích – Léskovém. Cvičné golfové hřiště je v Rožnově pod Radhoštěm.

### **3. Návrh rozšíření ZID a způsobu odbavení cestujících**

#### **3.1 Koordinátor ZID s.r.o.**

Založení společnosti **Koordinátora ZID s.r.o. (KZID)** se zaměřením její činnosti na ZID.

Činnost společnosti:

- zvolit vhodnou organizační strukturu vedoucí k samostatné funkčnosti ZID;
- stanovení smluvních přepravních podmínek všech zúčastněných dopravců na ZID;
- stanovení jednotného přepravního tarifu s přesným a jasným definováním omezení platnosti;
- řešení připomínek měst, obcí a občanů k jízdám a kvalitě ZID;
- koordinaci ZID na území Zlínského kraje a jednotlivých dopravců;
- kontrola dodržování standardů kvality jednotlivými dopravci zúčastněných na ZID;
- provádět přepravní průzkumy za účelem zkvalitnění služeb;
- koordinovat, řídit a dohlížet na sestavování návaznosti jízdám všech zúčastněných dopravců;
- jednání s ostatními kraji a subjekty, zapojenými do systému IDS.

#### **3.2 Návrh na zapojení dopravců do ZID**

KZID povede společné jednání s představiteli dopravních firem o způsobu rozšíření ZID a o možném zapojení navržených dopravců. Každý navržený dopravce bude obsluhovat určitou část území ZK na kterém provozuje své pravidelné linky.

Doprováci navržení do systému ZID:

- DSZO, s.r.o.;
- ČD a.s.;
- ČSAD Vsetín a.s.;
- Karel Housa – HOUSACAR;
- ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s.;

- KRODOS BUS a.s.;
- TS Kroměříž;
- CA Baťův kanál s.r.o.

### 3.2.1 Rozepsání obslužnosti řízení integrace jednotlivých dopravců

Neexistuje žádná šablona zpracování s časovými pravidly. Systém IDS je postaven na individuálním přístupu dopravců k dané problematice obvodu. Po dohodě je možné přiřazení integrovaného území zúčastněným dopravcům v tomto rozsahu:

- Dopravní společnost **DSZO, s.r.o.** se bude podílet na zajištění integrace dle plánu zobrazeného v příloze č. 5 a na silnici I. Třídy č. 55 Přerov – Kroměříž – Hulín – Otrokovice;
- **ČD a.s.;**
  - Všechny osobní vlaky na trati č. 331;
  - Vybrané spoje na trati č. 330, 303 a 341;
- **ČSAD Vsetín a.s.;**
  - Spoj č. 82130 Zlín-Vsetín;
- **Karel Housa – HOUSACAR;**
  - Spoj č. 820030 Zlín – Otrokovice – Napajedla – Oldřichovice – Žlutava - Komárov 23km;
  - Spoj č. 820031 Lehotice - Otrokovice 15km;
- **ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s.;**
  - Území MHD Uherské Hradiště;
  - Spoj č. 800531 Uherské Hradiště – Babice – Otrokovice - Zlín 32km;
  - Spoj č. 800511 Uherské Hradiště – Topolná - Zlín 35km;
  - Spoj č. 800521 Uherské Hradiště – Březolupy - Zlín 39km;
- **KRODOS BUS a.s. ;**
  - Spoj č. 77050 Kroměříž – Tlumačov – Otrokovice - Zlín 33km;
  - Spoj č. 770051 Kroměříž - Bělov - Otrokovice - Zlín 35km;

- **TS Kroměříž;**
  - Území MHD Kroměříž;
  - Hulín 7km;
- **CA Baťův kanál s.r.o.;**
  - Otrokovice, Napajedla, Spytihněvu, Babice, Staré Město, Uherské Hradiště;

### **3.3 Rozšíření ZID na tratě provozované ČD a.s., silnice a vodní cestu**

#### **3.3.1 Trať 330 Přerov - Břeclav**

Celková délka: 100 km

Plánované rozšíření ZID na trati č. 330 v úseku Otrokovice – Staré Město u Uherského Hradiště

Délka navrhovaného úseku integrace: 18 km

Zastávky zahrnující integraci:

Otrokovice, Napajedla, Spytihněv, Huštěnovice a Staré Město u Uherského Hradiště.

Plánované rozšíření ZID na trati č. 330 v úseku Otrokovice – Přerov

Délka navrhovaného úseku integrace: 28 km

Zastávky zahrnující integraci:

Otrokovice, Tlumačov, Záhlinice, Hulín, Břest, Píkovice, Horní Moštěnice a Přerov.

#### **3.3.2 Trať 303 Kojetín - Valašské Meziříčí**

Celková délka: 61 km

Plánované rozšíření ZID na trati č. 303 v úseku Hulín - Kroměříž

Délka navrhovaného úseku integrace: 8 km

Zastávky zahrnující integraci: Hulín a Kroměříž

#### **3.3.3 Trať 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský Průsmyk**

Celková délka: 68 km



Plánované rozšíření ZID v úseku trati: Staré Město u Uh.Hradiště – Uherské Hradiště

Délka navrhovaného úseku integrace: 5 km

Zastávky zahrnující integraci: Staré Město u Uherského Hradiště a Uherské Hradiště.

### **3.3.4 Silnice I. třídy č. 55 (Olomouc) – Hulín – Uherské Hradiště – Uherský Ostroh – (Břeclav)**

Celková délka: 141,697 km

Plánované rozšíření ZID v úseku silnice: Přerov – Otrokovice

Délka navrhovaného úseku integrace: km

Zastávky zahrnující integraci: (0)Přerov,,aut.st. MHD; (1)Přerov,,Jižní čtvrt' MHD; (2)Přerov,,ČSAD-STs MHD; (4)Horní Moštěnice,,stadion; (5)Horní Moštěnice,,Jednota; (5)Horní Moštěnice,,ZD; (9)Říkovice,,pošta; (9)Říkovice,,žel.st.; (4)Břest,,ObÚ; (4)Hulín,,nám.; Hulín,,u mostu; Hulín,,TOS; Hulín,,cukrovar; Hulín,Chrást'any; Hulín,Záhlinice,rest.; Tlumačov,,náměstí; Tlumačov,,hřebčín; Tlumačov,,skalka; Tlumačov,,Skalka čerp.st.; Otrokovice,,Štěrковиště; Senior; Moravní; Společenský dům; Hurdisovy domy; U Dřevnice; Nadjezd; Otrokovice,,nám MHD; Otrokovice,,ČD.

### **3.3.5 Silnice I. třídy č.47 (Vyškov) – Kroměříž – Hulín**

Celková délka: 111,892 km

Plánované rozšíření ZID v úseku silnice: Kroměříž – Hulín

Délka navrhovaného úseku integrace: 7 km

Zastávky zahrnující integraci: Kroměříž,,aut.nádr. MHD; Kroměříž,,Hulínská MHD; Kroměříž, Bílany,rozc. a Hulín,,nám.

Zastávky zahrnující integraci druhá větev:

Otrokovice, Tlumačov, Kvasice, střížovice, trávník, Kotojedy, Kroměříž

### **3.3.6 Silnice II. třídy č. 367 (Prostějov – Klenovice na Hané – Kojetín) – Kroměříž – Tlumačov**

Celková délka: 45 km

Plánované rozšíření ZID v úseku silnice: Kroměříž – Tlumačov

Délka navrhovaného úseku integrace: 14 km

Zastávky zahrnující integraci: Tlumačov, Kvasice, Střížovice, Trávník, Kotojedy, Kroměříž

### 3.3.7 Vodní cesta – Baťův kanál

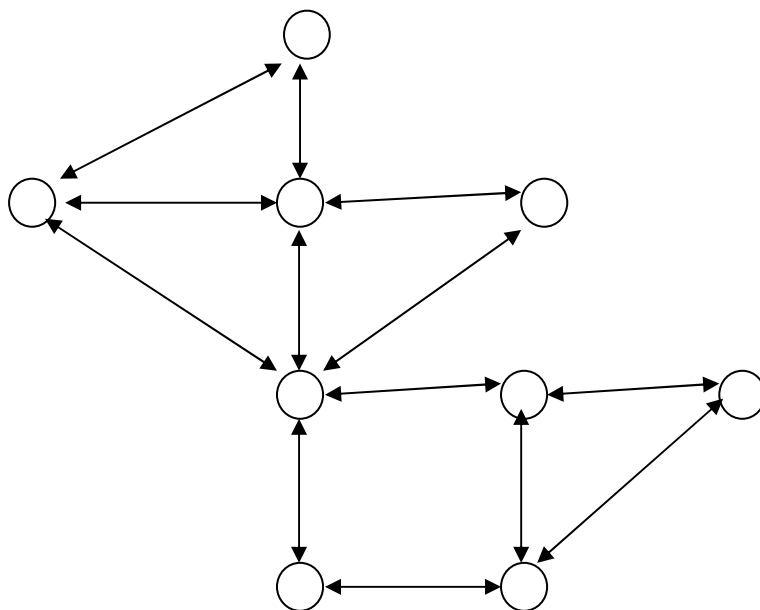
Celková délka: 51km

Plánované zapojení úseku splavnosti Moravy do ZID: dle splavnosti řeky Moravy (Otrokovice – Strážnice).

Přístavy a přístaviště na vodní cestě: Otrokovice, Napajedla, Sptyihněv, Babice I.,II., Huštěnovice, Staré Město, Uherské Hradiště, Kunovský Les, Kostelany nad Moravou, Uherský Ostroh I.II., Veselí nad Moravou, Hvězdárna, Norovy, Strážnice.

### 3.4 Integrovaný taktový jízdní řád

Pomocí konstrukce ITJŘ lze zkoordinovat časovou následnost spojů v integrované dopravě.



*Obrázek 3: Grafický model sítě ZID*

Na hraně leží nácestné stanice. Součet jízdních dob mezi místy zastavením a uzly nám udává dobu jízdy na hraně. Do doby jízdy započítáváme konstrukční rychlost vozidla omezenou místními poměry s přihlédnutím ke zpomalení a zrychlení samotného vozidla.

### **3.5 Zavedení nových vlakových spojů pro GVD 2009/2010 s tarifem ZID**

Na základě konstrukce taktového jízdního řádu zavést nové spoje z Vizovic do Uherského Hradiště, Kroměříže a Přerova s platností jízdních dokladů ČD a ZID. Jednalo by se o pilotní provoz, na jehož základě po provedené analýze by mohlo dojít k navýšení popřípadě k omezení přímých spojů.

Důvodem zvýšení počtu spojů může být jejich nedostatečný počet v rámci zlínské integrované dopravy při ranních a odpoledních špičkách., kdy v tomto období cestuje větší počet cestujících např. jízda do zaměstnání a škol.

### **3.6 Zavedení nové linky 55KP**

Linku č. 55 provozovaná dopravní společností DSZO s konečnou zastávkou Otrokovice štěrkoviště protáhnout do Přerova přes Hulín, Kroměříž a zpět. Návrh jízdního řádu podzim 2009. Přečíslování linky na č. 55KP . Interval provozu linky č. 55KP 3x denně mimo čas jízdy spojů ČD, a.s. a linkových autobusů zapojených do integrace.

Tato linka bude sloužit ke svozu cestujících z okolních vesnic (Skalka, Bělov, Kvasice, Tlumačov, Kurovice atd.) s menší dopravní obslužností.

### **3.7 Odbavení cestujících na rozšířeném úseku ZID**

Stávající jízdenky pro ZID vydává dopravní podnik DPZO s.r.o. Prodej těchto dokladů je prováděn prostřednictvím automatů, předprodejních míst a doplňkovým prodejem u řidiče (20 - ti minutové).

Dopravní podnik bude nově navržené jízdní doklady pro integrovanou dopravu prodávat stejným způsobem jako doposud.

ČD se podílí na prodeji jízdních dokladů městské hromadné dopravy ve Zlíně, které platí v integrované a v městské hromadné dopravě.

Po zkoordinování a sjednocení tarifu zlínské integrované dopravy dojde k novým možnostem prodeje jízdních dokladů, které budou prodávat jednotliví dopravci.

Doposud ČD zajišťují prodej jízdních dokladů v plném rozsahu (časové jízdenky pro jednotlivou jízdu a časové předplatní kupóny pro zóny A, B, C a D) pro ZID v železniční stanici Otrokovice, Zlín střed. Ve stanici Tlumačov, Vizovice, Lípa nad dřevnicí a Zlín - Malenovice se provádí prodej časových jízdenek pro jednotlivou jízdu platné pro ZID. S integrací tratí 330, 303 a 341 dojde k rozšíření prodeje o zóny:

E Otrokovice – Tlumačov – Záhlinice;

G Hulín – Břest;

H Říkovice – Horní Moštěnice;

CH Přerov;

I Otrokovice – Spytihněvu;

J Huštěnovice – Staré Město u Uherského Hradiště;

K Staré Město u Uherského Hradiště;

F Hulín – Kroměříž;

Železniční stanice ČD Přerov, Hulín, Kroměříž, Staré Město u Uherského Hradiště a Uherské Hradiště jsou vybaveny zařízením UNIPOK. Jde o stanice s větší frekvencí cestujících. Podobně jako ve stanici Otrokovice a Zlín je možné v těchto stanicích provádět úplné odbavení pro ZID. Ostatní stanice ČD s plánovaným rozšířením ZID nemají výpravní oprávnění a z pohledu odbavení pro ZID jsou neobsazené. Odbavení bude možné provádět pomocí POP (přenosná osobní pokladna) u průvodčích českých drah.

U dopravců provozující linkovou autobusovou dopravu bude možné prodávat jízdní doklady integrované dopravy prostřednictvím předprodejních míst, pokladen umístěných na autobusových nádražích a řidičů autobusů.

Turistické jízdenky s platností i pro lodní dopravu bude možné zakoupit na předprodejních místech všech dopravců s možností elektronického prodeje jízdních dokladů.

### **3.8 Nově navržené jízdní doklady**

Časové jízdenky pro jednotlivou jízdu neplatné na plavební cestě:

- Jednotlivé 60 - ti minutové přestupní jízdenky dospělí 15kč/děti,důchodci 8 Kč

Časové jízdenky celodenní obyčejné neplatné na plavební cestě:

- 24 - hodinové jednodenní dospělí 50 Kč/děti,důchodci 30 Kč

Časové jízdenky celodenní turistické + kolo platné v celém okruhu integrace:

- 24 - hodinové turistické – rodinné (2 dospělí + 2 x dítě 3-15let) 600 Kč
- 24 - hodinové turistické - skupinové(5-10osob) 1000 Kč
- 24 - hodinové turistické – dospělí 200kč/dítě 100 Kč

Nepřenosné předplatní kupóny:

- Občanské (Měsíční, Tříměsíční, Šestiměsíční) cena Z
- Žákovské (týdenní, měsíční, tříměsíční) cena X
- Studentské (měsíční, tříměsíční) cena Y

Kupón D, M, F a K bude možno zakoupit pouze ve spojení s jiným Kupónem. Výběr kupónu bude ponechán na samostatné volbě cestujícího (A,D),(F,G),(K,I) atd.

**Tabulka č. 4: Předplatné nepřenosné kupóny (modelové ceny)**

Předplatné nepřenosné kupóny v kombinaci s IDS									
pásmo	Doba platnosti								
	1,3 a 6 měsíců			1,3 a 6 měsíců			1,3 a 6 měsíců		
	žáci			studenti			občanské		
	1m	2m	3m	1m	2m	3m	1m	2m	3m
A,D	X	3X-15%	3X-17%	Y	3Y-15%	3Y-17%	Z	3Z-15%	3Z-17%
A,B,D	X*1,05	3X-15%	3X-17%	Y*1,05	3Y-15%	3Y-17%	Z*1,05	3Z-15%	3Z-17%
A,B,C,D	X*1,1	3X-15%	3X-17%	Y*1,1	3Y-15%	3Y-17%	Z*1,1	3Z-15%	3Z-17%
E,G,F,H,M	X*1,15	3X-15%	3X-17%	Y*1,15	3Y-15%	3Y-17%	Z*1,15	3Z-15%	3Z-17%
F,G,E	X*1,05	3X-15%	3X-17%	Y*1,05	3Y-15%	3Y-17%	Z*1,05	3Z-15%	3Z-17%
I,J,K	X*1,05	3X-15%	3X-17%	Y*1,05	3Y-15%	3Y-17%	Z*1,05	3Z-15%	3Z-17%

Zdroj:autor

Při zakoupení deseti a více zón se stane předplatný nepřenosný jízdní doklad celosíťovým jízdním dokladem.

### **3.9 Přestupnost v rámci tarifních podmínek**

- Tarifní integrace;
- SPP – ZID;
- společný tarif;
- návazností mezi jednotlivými spoji;
- garantované přestupní vazby;
- jednotný informační systém včetně propagace
- jednotná podoba navigačních prvků v síti.

### **3.10 Strategický plán (marketingový plán)**

V rámci strategických rozvojových oblastí s ohledem na rozšíření a zavedení ZID je třeba zhodnotit následující dílčí cíle:

- koordinaci jednotlivých dopravců časově i tarifně – návaznost spojů integrace, jednotné odbavení, stejné smluvní přepravní podmínky;
- zvyšování kvalifikace zaměstnanců - příprava motivačních programů pro podporu profesního rozvoje (profesní vzdělávání) pracovníků podílejících se na ZID;
- předpoklad návaznosti systému ZID na ostatní IDS okolních krajů (IDSOK, IDS JMK, ODIS) – dohoda se sousedními kraji provozující ID;
- informovanost potencionálních cestujících – informování cestujících o nově nabízené službě pomocí všech možností (regionální noviny, regionální televize, obecní hlášení, vývěsky, letáky, propagační materiál a jiné dostupné možnosti;
- zavedení čipových karet se systémem Check in/out – prostřednictvím ČK sledovat frekvenci;
- Vyhodnocení – funkčnosti, spolehlivosti a ekonomické náročnosti.

### **3.11 Analýza SWOT**

Celkové zhodnocení plánované akce „Rozšíření ZID“ je uvedeno v analýze shrnutí přínosů, možností a rizik plánované investice – SWOT (viz tabulka 2).

**Tabulka č. 5: Analýza SWOT**

<b>Silné stránky</b>	<b>Příležitosti</b>
Řidší provoz ve městech a na místních komunikacích	Zlepšení životního prostředí
Zjednodušené odbavení (nákup jízdních dokladů)	Vyšší tržby – odlišná státní dotace
Tarif ZID – cenově výhodnější	Získání nových cestujících
<b>Slabé stránky</b>	<b>Hrozby</b>
Málo parkovacích míst	Špatná dohoda mezi dopravci a koordinátorem
Zvýšený počet přestupů mezi jednotlivými dopravci (nebudou všichni jezdit všude)	Nižší tržby – méně cestujících - společný tarif

Zdroj: autor

## 4. Posouzení možného finančního dopadu rozšíření ZID

Cestující zavedením ZID ve vybraných spojích zúčastněných dopravců získává možnost výběru mezi dvěma tarify (tarif dopravce a tarif ZID), což samo o sobě může vést ke snížení tržeb vzhledem k použitému tarifu na jedné straně a na druhé straně ke zvýšení tržeb díky většímu počtu přepravených osob.

Ve fázi přípravy rozšíření ZID je třeba řešit následující okruhy:

- snížení/zvýšení tržeb dopravců po zavedení nového tarifu;
- přerozdělení tržeb mezi dopravci – provádí KZID;
- snížení tržeb v MHD Kroměříž;
- snížení tržeb v MHD Zlín-Otrokovice;
- snížení tržeb v MHD Uherské Hradiště.

### 4.1 Snížení tržeb (porovnání tarifu ZID a tarifu jednotlivých dopravců)

K lepšímu odhadu potencionálního dopadu integrace z hlediska poklesu tržeb u cestujících vlivem přechodu na nový tarif je nutné zhodnotit výhodnost respektive nevýhodnost nového tarifu z pohledu cestujícího v konkrétních relacích. Ceny jsou stanoveny informativně dle platných ceníků dopravců a navrhovaného ceníku ZID. Porovnávání cen je provedeno na základě občanského jízdného zúčastněných dopravců a nově navrhnutých časových jízdenek ZID.

#### 4.1.1 Porovnání tarifu dopravce ČD a.s. a tarifu ZID

Následující tabulky 8 až 13 ukazují ceny za vykonání cest mezi všemi stanicemi na úseku tratí 330, 341 a 303 v Tarifu ZID a TR 10 u odpovídajících druhů jízdních dokladů. Žlutě podbarvené buňky v tabulkách představují tarif ZID levnější než tarif TR 10. **Tab. 5, 6 a 7** má informativní charakter pro porovnání kilometrické vzdálenosti stanic a počtu projetých zón.



**Tabulka č. 6:** Typy zón a kilometrické vzdálenosti mezi stanicemi HULÍN - KROMĚŘÍŽ

Stanice	Hulín	Kroměříž	
Hulín		8	km
Kroměříž	F		
typy zón			

Zdroj: JŘ ČD

**Tabulka č. 7:** Typy zón a kilometrické vzdálenosti mezi stanicemi OTROKOVICE - PŘEROV

stanice	Otrokovice	Tlumačov	Záhlinice	Hulín	Břest	Říkovice	H.Mošť.	Přerov	
Otrokovice		6	10	13	17	20	24	28	km
Tlumačov	E		4	7	11	14	18	22	
Záhlinice	E, G	E, G		3	7	10	14	18	
Hulín	G, F	G, F	G, F		4	7	11	15	
Břest	G, H	G, H	G, H	G, H		3	7	11	
Píkovice	H	H	H	H	H		4	8	
H. Mošť.	H, M	H, M	H, M	H, M	H, M	M		4	
Přerov	M	M	M	M	M	M	M		
typy zón									

Zdroj: JŘ ČD

**Tabulka č. 8:** Typy zón a kilometrické vzdálenosti mezi stanicemi OTROKOVICE – UH. HRADIŠTĚ

stanice	Otrokovice	Napajedla	Spytihněv	Huštěnovice	St.M.u Uh	Uh.Hradiště	
Otrokovice		6	9	13	18	23	km
Napajedla	I		3	7	12	17	
Spytihněv	I, J	I, J		4	9	14	
Huštěnovice	J	J	J		5	10	
St. M. u Uh.	J, K	J, K	J, K	J, K		5	
Uh. Hradiště	K	K	K	K	K		
typy zón							

Zdroj: JŘ/autor

**Tabulka č.9: Ceny časových jízdních dokladů ZID – obyčejné/zvláštní jízdné Tarifu TR 10 mezi stanicemi Otrokovice - Přerov**

stanice	Otrokovice	Tlumačov	záhlinice	Hulín	Břest	Říkovice	H.Mošť.	Přerov	TR 10 (Kč)
Otrokovice		15/7	20/10	24/12	19/14	29/14	38/19	43/21	
Tlumačov	15/8		12/6	16/8	22/11	25/12	30/15	35/17	
Záhlinice	15/8	15/8		11/5	16/8	20/10	25/12	30/15	
Hulín	15/8	15/8	15/8		12/6	16/8	22/11	27/13	
Břest	15/8	15/8	15/8	15/8		11/5	16/8	22/11	
Píkovice	15/8	15/8	15/8	15/8	15/8		12/6	18/9	
H. Mošť.	15/8	15/8	15/8	15/8	15/8	15/8		12/6	
Přerov	15/8	15/8	15/8	15/8	15/8	15/8	15/8		
Tarif ZID (Kč)									

Zdroj: JŘ ČD

**Tabulka č. 10: Ceny časových jízdních dokladů ZID – obyčejné/zvláštní jízdné Tarifu TR 10**

stanice	Otrokovice	Napajedla	Spytihněv	Huštěnovice	St.M.u Uh	Uh. Hradiště	TR 10 (Kč)
Otrokovice		15/7	19/9	24/12	30/15	37/18	
Napajedla	15/8		11/5	16/8	23/11	29/14	
Spytihněv	15/8	15/8		12/6	19/9	25/12	
Huštěnovice	15/8	15/8	15/8		14/7	20/10	
St. M. u Uh.	15/8	15/8	15/8	15/8		14/7	
Uh. Hradiště	15/8	15/8	15/8	15/8	15/8		
Tarif ZID (Kč)							

Zdroj: JŘ ČD/autor

**Tabulka č. 11: Ceny časových jízdních dokladů ZID – obyčejné/zvláštní jízdné Tarifu TR 10**

Stanice	Hulín	Kroměříž	TR 10 (Kč)
Hulín		18/9	
Kroměříž	15/8		
Tarif ZID (Kč)			

Zdroj: Tarif TR 10

**Tabulka č. 12: Dvojnásobek ČJ 100/50% ZID – zpáteční sleva 15+/-15 Tarifu TR 10**

stanice	Otrokovice	Tlumačov	záhlinice	Hulín	Břest	Říkovice	H.Mošť.	Přerov	TR 10 (Kč)
Otrokovice		27/12	36/18	43/21	52/25	59/28	68/34	77/37	
Tlumačov	30/16		21/10	28/14	39/19	45/21	54/27	63/30	
Záhlinice	30/16	30/16		19/9	28/14	36/18	45/21	54/27	
Hulín	30/16	30/16	30/16		21/10	28/14	39/19	48/23	
Břest	30/16	30/16	30/16	30/16		19/9	28/14	39/19	
Říkovice	30/16	30/16	30/16	30/16	30/16		21/10	32/16	
H. Mošť.	30/16	30/16	30/16	30/16	30/16	30/16		21/10	
Přerov	30/16	30/16	30/16	30/16	30/16	30/16	30/16		
Tarif ZID (Kč)									

Zdroj: Tarif TR 10

**Tabulka č. 13: Dvojnásobek ČJ 100/50% ZID – zpáteční sleva 15+/-15 Tarifu TR 10**

stanice	Otrokovice	Napajedla	Spytihněv	Huštěnovice	St.M.u Uh	Uh.Hradiště	TR 10 (Kč)
Otrokovice		27/12	32/16	45/21	54/27	66/32	
Napajedla	30/16		19/9	28/14	39/19	52/25	
Spytihněv	30/16	30/16		21/10	32/16	45/21	
Huštěnovice	30/16	30/16	30/16		27/12	36/18	
St. M. u Uh.	30/16	30/16	30/16	30/16		27/12	
Uh. Hradiště	30/16	30/16	30/16	30/16	30/16		
Tarif ZID (Kč)							

Zdroj: Tarif TR 10/autor

**Tabulka č. 14: Dvojnásobek ČJ 100/50% ZID – zpáteční sleva 15+/-15 Tarifu TR 10**

Stanice	Hulín	Kroměříž	TR 10 (Kč)
Hulín		32/16	
Kroměříž	30/16		
Tarif ZID (Kč)			

Zdroj: Tarif TR 10/autor

#### 4.1.2 Porovnání tarifu ostatních dopravců s Tarifem ZID

V tabulkách číslo 14 až 17 jsou porovnávány ceny dopravců provozující linkovou autobusovou dopravu, kteří jsou navrženi do zapojení systému zlínské integrované dopravy. Tabulky mají informativní charakter. Žlutě podbarvené buňky v tabulkách vyjadřují levnější tarif ZID oproti tarifu poskytovaných dopravců.

**Tabulka č. 15: Porovnání tarifu dopravce Karel Housa – HOUSAKAR s tarifem ZID**

km	cena	doba jízdy	ZID	km	cena	doba jízdy	ZID
1-2	8	5	15	21-25	31	40	15
3-4	9	10	15	26-30	36	45	15
5-7	12	15	15	31-35	40	50	15
8-10	16	20	15	36-40	45	55	15
11-13	19	25	15	41-45	51	60	15
14-17	23	30	15	46-50	57	65	30
18-20	27	35	15	51-55	62	70	30

Zdroj:ceník dopravce HOUSAKAR/autor

**Tabulka č. 16: Porovnání tarifu dopravce ČSAD Vsetín a. s. a ZID**

km	cena	Doba jízdy	ZID	km	cena	Doba jízdy	ZID
1-2	9/4	5	15/8	21-25	36/18	40	15/8
3-4	10/5	10	15/8	26-30	42/21	45	15/8
5-7	14/7	15	15/8	31-35	47/23	50	15/8
8-10	18/9	20	15/8	36-40	53/26	55	15/8
11-13	22/11	25	15/8	41-45	60/30	60	15/8
14-17	27/13	30	15/8	46-50	65/32	65	30/16
18-20	31/15	35	15/8	51-55	70/35	70	30/16

Zdroj:ceník dopravce ČSAD Vsetín/autor

**Tabulka č. 17: Porovnání tarifu dopravce KRODOS BUS a.s. a ZID**

km	cena	doba jízdy	ZID	km	cena	doba jízdy	ZID
1-2	6	5	15	18-20	25	40	15
3-4	8	10	15	21-25	27	45	15
5-7	13	15	15	26-30	31	50	15
8-10	15	20	15	31-35	36	55	15
11-13	19	25	15	36-40	40	60	15
14-17	23	30	15	41-45	44	65	30

Zdroj:ceník dopravce KRODOS BUS/autor

**Tabulka č. 18: Porovnání tarifu dopravce ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s. a ZID**

km	cena	doba jízdy	ZID	km	cena	doba jízdy	ZID
1-4	8	5	15	21-25	32	40	15
5-7	12	10	15	26-30	36	45	15
8-10	16	15	15	31-35	38	50	15
11-13	20	20	15	36-40	42	55	15
14-17	24	25	15	41-45	48	60	15
18-20	28	30	15	46-50	54	65	30

Zdroj:ceník dopravce ČSAD BUS Uherské Hradiště/autor

#### **4.1.3 Porovnání tarifu dopravce provozující vodní dopravu**

**Tabulka č. 19: Porovnání tarifu CA Bařův kanál s.r.o. a ZID**

	Tam/Zpět	ZID	ZID+kolo
Dospělí	180/240	Dospělí	200
Dítě (3-15let)	100/120	Dítě (6-15)	100
Rodina	520/660	Rodina	600
Kolo	30/60	Skupina (5-10)	1000

Zdroj:ceník ceník jízdného BK/autor

#### **4.2 Přerozdělení tržeb mezi dopravci**

System přeúčtování bude řešen v Tarifní dohodě, která bude uzavřena mezi Zlínským krajem, městem Kroměříž, městem Otrokovice, městem Zlín, městem Uherské Hradiště a

dopravci ČD a.s., ČSAD Vsetín a.s., Karel Housa – HOUSACAR, ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s., KRODOS BUS a.s., TS Kroměříž a CA Bařův kanál s.r.o.

### **4.3 Snížení tržeb MHD Kroměříž, Otrokovice, Zlín a UH. Hradiště**

Cestující, kteří budou přestupovat na MHD se zakoupeným dokladem v tarifu ZID, tak při přestupu využijí již dříve zakoupeného dokladu. Tím může dojít ke vzniku protarifovací ztráty na MHD.

Z důvodu přesného vyčíslení protarifovací ztráty bude nutné srovnat měsíční vývoj tržeb a počtu vydaných dokladů v jednotlivých kategoriích za rok 2007 a 2008 u MHD v daných městech. Koordinátor ZID uzavře s dopravci Tarifní dohodu ve věci dělby tržeb Integrovaného dopravního systému Zlínského kraje, kde bude přesně definován způsob dělby tržeb.

Za vyčíslení protarifovací ztráty v souladu s tarifní dohodou bude odpovídat koordinátor ZID na základě podkladů dodaných dopravci. Výše protarifovací ztráty se vztahuje na rok 2008. V dalších letech se úhrada ztrát bude uhrazovat formou prokazatelné ztráty. V případě výrazného přelivu tržeb bude docházet k dělbě tržeb.

## ZÁVĚR

Myslím si, že velkým mínusem pro Zlín jako pro krajské město je nedostatečná podpora infrastruktury, konkrétně dálnice. Vždyť za poslední roky se tady vybuďoval pouze jeden obchvat a to ještě není ani dokončený. A přitom dobrá a rychlá přístupnost do města a okolí by určitě přinesla i více nových možností.

Je zřejmé, že v České republice dochází k neustálému rozvoji ve všech oblastech činností, s čímž souvisí i rozvoj veřejné osobní dopravy.

Rozvojem turismu ve Zlínském kraji dochází k velkému přísunu cestujících navštěvující kulturně zábavné atrakce, tím vzniká větší potřeba zvýšené přepravy osob a potřeba dopravní obslužnosti, jehož součástí je i ZID, proto bych doporučoval zabývat se zlepšováním dopravní obslužnosti, aby byla stále atraktivní pro uživatele a byla konkurence schopná pro individuální automobilovou dopravu.

Domnívám se, že rozšíření zlínské integrované dopravy na oblast mezi Otrokovicemi – Hulínem – Přerovem – Kroměříží a Uherským Hradištěm v kombinaci dopravců provozující veřejnou drážní osobní dopravu, veřejnou linkovou dopravu a městskou hromadnou dopravu celoročně a s dopravci provozující vodní dopravu sezóně povede ke snadnější orientaci pro osoby se slabší orientační schopností. Také to přispěje k rychlejšímu přesunu větších početních turistických skupin. Zároveň tím dojde k omezení individuální automobilové dopravy, což povede k odlehčení provozu na pozemních komunikacích a ve městech. Tím dojde ke zkvalitnění cestování ve zlínském regionu, což bude mít pozitivní vliv na kvalitu životního prostředí.

Myslím si, že můj návrh rozšíření integrované dopravy i na lodní plavbu v turistické sezóně povede ještě k většímu zatraktivnění integrované dopravy ve ZK. Troufám si říci, že dosud v žádném kraji není integrovaná doprava využívána vodní dopravou. V budoucnu by mohlo dojít k většímu využívání této vodní cesty.

Pro naplnění záměru rozšíření ID doporučuji ustanovit nezávislého koordinátora zlínské integrované dopravy, který bude dohlížet a metodicky řídit zlínskou integrovanou dopravu.

## POUŽITÁ LITERATURA

- [1] DURYNEK, J., ZELENÝ, L., MERVART, M. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, a. s., 2008, 280 s. ISBN 978-80-7357-335-5
- [2] ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, a. s., 2007, 352 s. ISBN 978-80-7357-266-2
- [3] KLEPRLÍK, J., KYNCL, J., SOUŠEK, R. *Technologie a řízení silniční dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. ISBN 80-7194-520-X.
- [4] KAMPF, Rudolf., PIVOŇKA, Karel. 1. vyd. *Marketing v dopravě*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1994. ISBN 80-85113-82-1.
- [5] *Encyklopedie – Integrovaný dopravní systém* [online]. 2007 [cit. 2009-05-05]. Dostupný z WWW: <<http://encyklopedie.seznam.cz>>
- [6] *Zlínský kraj – Hromadná doprava* [online]. 2006 [cit. 2009 05-05] dostupný z WWW: <<http://www.krzlinsky.cz>>.
- [7] *ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC – Seznam všech silnic* [online]. [cit. 2009-05-05]. Dostupný z WWW: <<http://www.rsd.cz>>.
- [8] *IDOS - Jízdní řády* [online]. 1997 [cit. 2009-04-25]. Dostupný z WWW: <<http://jizdnirady.idnes.cz>>.
- [9] *Dopravní systémy* [online]. [ cit. 2009-05-23]. Dostupný z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/P%2BR>
- [10] Interní materiály ČD, a.s.
- [11] Materiály KÚ ve Zlíně



## SEZNAM TABULEK

<i>Tabulka č. 1: Obyvatelstvo a rozloha podle regionů .....</i>	<i>18</i>
<i>Tabulka č. 2: Míra nezaměstnanosti v regionech .....</i>	<i>20</i>
<i>Tabulka č. 3: Silnice II. A III. třídy podle regionů kraje.....</i>	<i>22</i>
<i>Tabulka č. 4: Předplatné nepřenosné kupóny (modelové ceny) .....</i>	<i>37</i>
<i>Tabulka č. 5: Analýza SWOT.....</i>	<i>39</i>
<i>Tabulka č. 6: Typy zón a kilometrické vzdálenosti mezi stanicemi HULÍN - KROMĚŘÍŽ. 41</i>	
<i>Tabulka č. 7: Typy zón a kilometrické vzdálenosti mezi stanicemi OTROKOVICE - PŘEROV.....</i>	<i>41</i>
<i>Tabulka č. 8: Typy zón a kilometrické vzdálenosti mezi stanicemi OTROKOVICE – UH. HRADIŠTĚ.....</i>	<i>41</i>
<i>Tabulka č.9: Ceny časových jízdních dokladů ZID – obyčejné/zvláštní jízdné Tarifu TR 10 mezi stanicemi Otrokovice - Přerov .....</i>	<i>42</i>
<i>Tabulka č. 10: Ceny časových jízdních dokladů ZID – obyčejné/zvláštní jízdné Tarifu TR 1042</i>	
<i>Tabulka č. 11: Ceny časových jízdních dokladů ZID – obyčejné/zvláštní jízdné Tarifu TR 10 .....</i>	<i>42</i>
<i>Tabulka č. 12: Dvojnásobek ČJ 100/50% ZID – zpáteční sleva 15+/-15 Tarifu TR 10.....</i>	<i>43</i>
<i>Tabulka č. 13: Dvojnásobek ČJ 100/50% ZID – zpáteční sleva 15+/-15 Tarifu TR 10.....</i>	<i>43</i>
<i>Tabulka č. 14: Dvojnásobek ČJ 100/50% ZID – zpáteční sleva 15+/-15 Tarifu TR 10.....</i>	<i>43</i>
<i>Tabulka č. 15: Porovnání tarifu dopravce Karel Housa – HOUSAKAR s tarifem ZID .....</i>	<i>44</i>
<i>Tabulka č. 16: Porovnání tarifu dopravce ČSAD Vsetín a. s. a ZID .....</i>	<i>44</i>
<i>Tabulka č. 17: Porovnání tarifu dopravce KRODOS BUS a.s. a ZID .....</i>	<i>45</i>
<i>Tabulka č. 18: Porovnání tarifu dopravce ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s. a ZID.....</i>	<i>45</i>
<i>Tabulka č. 19: Porovnání tarifu CA Baťův kanál s.r.o. a ZID.....</i>	<i>45</i>

## **SEZNAM OBRÁZKŮ**

<i>Obrázek č. 1: Dopravní síť ve Zlínském regionu .....</i>	<i>21</i>
<i>Obrázek č. 2: Jízdenky MHD platné ve ZID.....</i>	<i>26</i>
<i>Obrázek 3: Grafický model sítě ZID .....</i>	<i>34</i>

## SEZNAM ZKRATEK

MHD	Městská hromadná doprava
ID	Integrovaná doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
P+R	(park and ride) je forma kombinované přepravy s návazností individuální automobilové dopravy na veřejnou hromadnou dopravu. Umožňuje se budováním parkovišť v blízkosti nádraží, stanic metra a jiných terminálů veřejné dopravy. Budování parkovišť P+R je důležitým nástrojem podpory veřejné hromadné dopravy a integrovaných dopravních systémů.
B+R	(bike and ride) je forma kombinované přepravy s návazností cyklistické dopravy na veřejnou hromadnou dopravu.
K+R	(kiss and ride) je formou kombinované přepravy s návazností individuální automobilové dopravy na veřejnou hromadnou dopravu. Umožňuje se zřizováním míst pro krátké zastavení nebo vyčkávání osobních vozidel v blízkosti nádraží, stanic metra a jiných terminálů a zastávek veřejné dopravy. Je určena pro sdílenou automobilovou dopravu (spolujízdu), kdy řidič přepravuje automobilem k místu veřejné dopravy ještě další osobu nebo osoby, například svého manžela, manželku, děti nebo souseda, tam jim umožní přestup na veřejnou dopravu a následně pokračuje vozidlem do cíle své cesty. Obdobně lze tato místa použít i v opačném směru.
DP	Dopravní prostředky
KVD	Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o.
ČJ	Časové jízdenky ZID
OJ	Obyčejné jízdné tarifu TR 10 (tarif ČD)
ZID	Zlínská integrovaná doprava
KZID	Koordinátor zlínské integrované dopravy
POP	Přenosná osobní pokladna
UNIPOK	Univerzální pokladna
BK	Bařův kanál
ITJŘ	Integrovaný taktový jízdní řád
NVL	Neveřejné vnitrostátní letiště
VML	Vnitrostátní mezinárodní letiště
KÚ	Krajský úřad

## **SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha č. 1 - Trasy vedení trolejbusových linek zapojených do ZID

Příloha č. 2 - Trasy vedení autobusových linek zapojených do ZID

Příloha č. 3 – Mapka sítě MHD s vyznačením ZID

Příloha č. 4 – Mapa vodní cesty BK

Příloha č. 5 – Tabulky s nástupy cestujících na trati č. 341, 330, 303

## **PŘÍLOHY**

Číslo trolejbusové linky	Trasa vedení trolejbusových linek zapojených do ZID	km	Čas minuty
1	<u>Příluky Pančava (Z) Přílucká Obeciny (A) Slínová Příční Spojovací Prostřední Slovenská (A) Náměstí Míru (A) Náměstí Práce (A) Poliklinika Zahradnická (Z) Prštné (A) Podhoří-sídlíště (Z) Louky-kříž.-Moravská vodárenská (Z) Louky-průmysl.zóna (Z) Šrámkova (Z) Cihelna (Z) Pila (Z) Malenovice-kříž. (A) Malenovice-sídlíště (Z) U Mlýna (A) Sklady Malenovice ZPS Trávníky Kvítkovice Pošta (A) Otrokovice ČD (A)</u>	15	39
2	<u>Bartošova čtvrť Dřevnická Dukelská Bařova nemocnice (A) Zálešná V. Padělký IX. (A) Kúty Cigánov Dlouhá Náměstí Míru (A) Náměstí Práce (A) Poliklinika Zahradnická (Z) Prštné (A) Podhoří-sídlíště (Z) Louky-kříž.-Moravská vodárenská (Z) Louky-průmysl.zóna (Z) Šrámkova (Z) Cihelna (Z) Pila (Z) Malenovice-kříž. Malenovice-sídlíště (Z) U Mlýna (A) Sklady Malenovice ZPS Trávníky Kvítkovice Pošta (A) Otrokovice ČD (A)</u>	15	41
3	<u>Lesní čtvrť Příkrá Lazy-škola Slovenská (A) Náměstí Míru (A) Náměstí Práce (A) Poliklinika Zahradnická (Z) Prštné (A) Podhoří-sídlíště (Z) Louky-kříž.-Moravská vodárenská (Z) Louky-hřiště (Z#) Louky-střed (Z#) Louky-točna (#)</u>	7	22
4	<u>Vršava Januštice-tenis.kurt (Z) Burešov Vysoká mez Padělký I. Cigánov Dlouhá Náměstí Míru (A) Náměstí Práce (A) Na Vyhlídce (Z) Letná-škola Topolová (Z) Randýskové Alšova (Z) Sv.Čecha Podhoří</u>	7	22
6	<u>Jižní Svahy-Kocanda (A) Česká (A) Křiby (A) Slunečná (A) Družstevní (A) Pod Babou Čepkov (Z) U Zámku Náměstí Práce (A) Poliklinika Zahradnická (Z) Prštné (A) Podhoří-sídlíště (Z) Louky-kříž.-Moravská vodárenská (Z) Louky-průmysl.zóna (Z) Šrámkova (Z) Cihelna (Z) Pila (Z) Malenovice-kříž. Malenovice-sídlíště (Z) U Mlýna (A) Sklady Malenovice ZPS Trávníky Kvítkovice Pošta (A) Otrokovice ČD</u>	15	39
7	<u>Jižní Svahy-Kocanda (A) Česká (A) Křiby (A) Slunečná (A) Družstevní (A) Pod Babou Čepkov (Z) U Zámku Náměstí Práce (A) Sportovní hala</u>	5	16
8	<u>Jižní Svahy-Kocanda (A) Česká (A) Křiby (A) Slunečná (A) Družstevní (A) Pod Babou Čepkov (Z) U Zámku Školní (A) Dlouhá (A) Cigánov Kúty Padělký IX. Zálešná V. Bařova nemocnice (A) Podvesná XVII. Příční Spojovací Prostřední Slovenská (A) Náměstí Míru (A) U Zámku (A) Čepkov Pod Babou Družstevní Slunečná Křiby Česká Jižní Svahy-Kocanda</u>	14	45
9	<u>Jižní Svahy-Středová (A) Budovatelská Slunečná (A) Družstevní (A) Pod Babou Čepkov (Z) U Zámku Školní (A) Slovenská (A) Prostřední Spojovací Příční Bařova nemocnice Zálešná V. Padělký IX. (A) Kúty Cigánov Dlouhá Náměstí Míru (A) U Zámku (A) Čepkov Pod Babou Družstevní Slunečná Budovatelská Jižní Svahy-Středová (A)</u>	13	41
10	<u>Jižní Svahy-Středová (A) Budovatelská Slunečná (A) Družstevní (A) Pod Babou Čepkov (Z) U Zámku Náměstí Práce (A) Poliklinika Zahradnická (Z) Prštné (A) Podhoří-sídlíště (Z) Louky-kříž.-Moravská vodárenská (Z) Louky-průmysl.zóna (Z) Šrámkova (Z) Cihelna (Z) Pila (Z) Malenovice-kříž. Malenovice-sídlíště (Z) U Mlýna (A) Sklady Malenovice-Centro</u>	11	32
11	<u>Průmyslová zóna-točna Průmysl. zóna-střed (Z) Průmyslová zóna-E-mat (Z) Průmyslová zóna (Z) Příluky-Za Kapličkou (#) Příluky Pančava (Z) Přílucká Obeciny (A) Slínová Příční Spojovací Prostřední Slovenská (A) Náměstí Míru (A) Náměstí Práce (A) Sportovní hala</u>	7	23
12	<u>Želechovice-kříž. (#) Příluky Pančava (Z) Přílucká Obeciny (A) Slínová Příční Spojovací Prostřední Slovenská (A) Náměstí Míru (A) Náměstí Práce (A) Sportovní hala</u>	8	21
13	<u>Lesní čtvrť Příkrá Lazy-škola Slovenská (A) Náměstí Míru (A) Náměstí Práce (A) Sportovní hala</u>	4	12
14	<u>Jižní Svahy-Středová (A) Budovatelská Slunečná (A) Družstevní (A) Pod Babou Čepkov (Z) U Zámku Náměstí Práce (A) Sportovní hala</u>	5	15

A - Automat na jízdenky

# - Celodenní nástup předními dveřmi

Z - Na znamení

Číslo autobusové linky	Trasa vedení autobusových linek zapojených do ZID	km	Čas minuty
31	<b>Jaroslavice-točna</b> (#) Jaroslavice-hasičská zbroj. (Z#) Jaroslavice-střed (#) Jaroslavice (Z#) Obeciny (A) Slínová Věžové domy Morýsovy domy Bří.Jaroňků Náměstí Míru (A) Náměstí Práce (A) U Majáku Krematorium Filmové ateliéry Film.ateliéry-točna Kudlov-tiskárna (Z) Kudlov-U Pomníku padlých (#)	11	31
32	<b>Mladcová-Bartošův dům</b> (#) Mladcová-hřiště (#) Rozvodna (Z#) Mladcovská (Z#) Čepkov (Z) U Zámku Školní (A) Hradská (#) Kudlov-dolní konec (Z#) Kudlov-střed (#) Kudlov-Výhledy (#) Kudlov-U Pomníku padlých (#) Kudlov-točna	8	19
33	<b>Paseky</b> Paseky-hřiště (Z) Paseky-školka Klabalská Na Drahách Mokrý II Mokrý K Pasekám Pod Babou Čepkov (Z) U Zámku Školní (A) Dlouhá (A) Benešovo nábreží U Splavu Podvesná VI. Podvesná X. Broučkova (Z) Bartoš.čt.-Kneslova Bartoš.čt.-Zdrav.škola	9	27
34	<b>Sportovní hala</b> Náměstí Práce (A) Školní (A) Dlouhá (A) Cigánov Vysoká mez Burešov Kostelec-lázně Štípa-pošta Štípa-zbrojnice Štípa-U Kapličky Lešná ZOO	10	22
35	<b>Sportovní hala</b> Náměstí Práce (A) Školní (A) Dlouhá (A) Cigánov Vysoká mez Burešov Kostelec-lázně Štípa-pošta Štípa-zbrojnice Štípa-U Obrázku (#) Štípa-Na Vyhlídce (Z#) Velíková (#) Velíková-střed (#) Velíková-točna (#)	13	27
36	<b>Sportovní hala</b> Náměstí Práce (A) Školní (A) Dlouhá (A) Cigánov Vysoká mez Burešov Kostelec-lázně Kostelec-zbrojnice Kostelec-střed Kostelec-garáže (Z) Lešná ZOO Štípa-U Kapličky Štípa-pošta Štípa-zbrojnice Štípa-U Obrázku (#) Štípa-Na Vyhlídce (Z#) Velíková (#) Velíková-střed (#) Velíková-točna (#)	14	32
37	<b>Sportovní hala</b> Náměstí Práce (A) Školní (A) Dlouhá (A) Cigánov Vysoká mez Burešov Kostelec-lázně Kostelec-zbrojnice Kostelec-střed Kostelec-garáže (Z) Lešná ZOO Štípa-U Kapličky Štípa-pošta Štípa-zbrojnice Štípa-U Obrázku (#) Štípa-Na Vyhlídce (Z#) Velíková (#) Velíková-střed (#) Velíková-točna (#)	14	32
51	<b>Malenovice-točna</b> (#) Jarolínkovo nám. (#) 1. máje (#) Kamenec I. (#) Kamenec II. (#) Pionýrská (#) Zabraní (#) Sokolovská (#) J.Staši (#) Masarykova (#) Malenovice-točna (#)	4	11
53	<b>Náměstí Práce</b> (A) Školní (A) Náměstí Míru (A) Náměstí Práce (A) Poliklinika Zahradnická (Z) Prštné (A) Podhoří-sídliště (Z) Louky-kříž.-Moravská vodárenská (Z) Louky-průmysl.zóna (Z) Šrámkova (Z) Cihelna (Z) Pila (Z) Malenovice-točna (#)	7	22
55	<b>Kvítkovice-náves</b> Kvítkovice Pošta (A) Otrokovice ČD (A) Dr.E.Beneše Pošta (A) Otrokovice-poliklinika Náměstí 3.května (A) Nadjezd U Dřevnice Hurdisovy domy Společenský dům Senior Zahradní Otrokovice-Štěrковиště	7	22
58	<b>Na Drahách</b> Mokrý II Mokrý Pod Babou Čepkov (Z) U Zámku Náměstí Práce (A) Sportovní hala	4	12
70	<b>Podvesná XVII.</b> Věžové domy Morýsovy domy Bří.Jaroňků Náměstí Míru (A) Náměstí Práce (A) Poliklinika Zahradnická Prštné (A) Podhoří-sídliště Louky-kříž.-Moravská vodárenská Louky-průmysl.zóna (Z) Šrámkova (Z) Cihelna (Z) Pila (Z) Malenovice-kříž. Malenovice-sídliště U Mlýna (A) Sklady Malenovice ZPS Trávníky Kvítkovice Pošta (A) Otrokovice ČD (A)	13	36
A - Automat na jízdenky # - Celodenní nástup předními dveřmi Z - Na znamení			







## Trať č. 341 směr Staré Město u Uh. Hradiště/Uherské Hradiště

stanice	nástup	Průměr na den Po – Ne	Průměr na den Po - Pá
Uherské Hradiště	2346	335	400
St.M.u Uh.Hradiště	3995	570	693

## Trať č. 303 směr Kroměříž/Hulín

stanice	nástup	Průměr na den Po – Ne	Průměr na den Po - Pá
Hulín	6284	897	1460
Kroměříž	8567	1224	1034

## Trať č. 330 směr St. Město u Uh. Hradiště - Přerov

stanice	nástup	Průměr na den Po – Ne	Průměr na den Po - Pá
Staré Město u Uh.hradiště	2 122	303	1492
Huštěnovice	331	47	234
Spytihněv	363	51	266
Napajedla	296	42	201
Otrokovice	3 208	458	2351
Tlumačov	547	78	412
Záhlinice	328	46	230
Hulín	1 509	215	1089
Břest	137	19	99
Píkovice	639	91	474
Horní Mošténice	530	75	406

## Trať č. 330 směr Přerov – Staré Město u Uherského Hradiště

stanice	nástup	Průměr na den Po – Ne	Průměr na den Po - Pá
Přerov	4 893	698	3526
Horní Mošténice	197	28	148
Píkovice	225	32	173
Břest	147	20	105
Hulín	2 740	391	1955
Záhlinice	203	29	133
Tlumačov	1 087	155	802
Otrokovice	2 901	414	2033
Napajedla	2 325	332	1622
Spytihněv	463	66	336
Huštěnovice	625	89	459