

zlín.



SUMF – strategický rámec pro rozvoj veřejné dopravy

PŘÍPRAVNÁ A ANALYTICKÁ ČÁST

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

Statutární město Zlín
Náměstí Míru 12
761 40 Zlín

SUMF – strategický rámec pro rozvoj veřejné dopravy

PŘÍPRAVNÁ A ANALYTICKÁ ČÁST

Březen 2018

Závěrečná zpráva

Zpracovatel:



HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.
Sokolovská 100/94
186 00 Praha 8 – Karlín
www.rhdhv.cz
dhvcr@rhdhv.com

OBSAH PŘÍPRAVNÉ A ANALYTICKÉ ČÁSTI

1	ÚVODNÍ KAPITOLA	4
1.1	DŮVODY PRO POŘÍZENÍ STUDIE	4
1.2	PŘEDMĚT A OBSAH STUDIE	5
1.3	VÝSTUPY A POUŽITÍ DOKUMENTU	6
2	PŘÍPRAVNÁ FÁZE SUMF	7
2.1	ROZSAH ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ	7
2.2	SEZNAM ZAPOJENÝCH PARTNERŮ	8
2.3	PROBĚHLÁ JEDNÁNÍ A PRACOVNÍ SCHŮZKY	9
2.4	ČASOVÝ HARMONOGRAM	9
2.5	POUŽITÉ PODKLADY A ZDROJE INFORMACÍ	10
3	DOPRAVNÍ OBSLUHA ÚZEMÍ	12
3.1	HISTORIE MĚST A MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY	12
3.2	AKTUÁLNÍ STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A OBČANSKÉ VYBAVENOSTI	13
4	KOMPLEXNÍ ANALÝZA POSOUZENÍ SOUČASNÉHO STAVU	15
4.1	ANALÝZA POŽADAVKŮ VYPLÝVAJÍCÍCH Z NADŘAZENÝCH DOKUMENTŮ MĚSTA, KRAJE A STÁTU	15
4.2	ANALÝZA POTŘEBNÝCH NÁVAZNOSTÍ S OSTATNÍMI SEKTOROVÝMI DOKUMENTY MĚSTA (SE VZTAHEM K DOPRAVĚ) A VÝCHODISEK ZE SOUČASNÝCH PLÁNŮ	24
4.3	SCÉNÁŘE ROZVOJE MĚST	24
4.4	CELKOVÉ ZHODNOCENÍ STAVU OBSLUHY ÚZEMÍ MHD	27
4.5	ANALÝZA FUNKČNOSTI SYSTÉMU MHD VČ. ÚZKÝCH MÍST V SOUČASNOSTI	31
4.6	ZHODNOCENÍ DOSAVADNÍHO PROCESU TVORBY, NÁVRHŮ A ZMĚN V MHD	35
4.7	ZHODNOCENÍ STAVU OBSLUHY ÚZEMÍ VLD A VDOD	36
4.8	ANALÝZA FUNGOVÁNÍ INSTITUCIONÁLNÍHO RÁMCE DOPRAVNÍHO SYSTÉMU MĚSTA	36
4.9	STAV INTEGRACE VEŘEJNÉ DOPRAVY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ	38
4.10	ANALYTICKÝ ROZBOR LINEK MHD	39
4.11	ANALYTICKÝ ROZBOR LINEK VLD	51
4.12	ANALYTICKÝ ROZBOR VDOD	58
4.13	DOPRAVNÍ PRŮZKUMY	59
4.14	SYSTÉM ODBAVENÍ VE VOZIDLECH HD A TARIFNÍ SYSTÉM	62
4.15	ANALÝZA PŘESTUPNÍCH UZLŮ	66
4.16	ANALÝZA STAVU VOZIDLOVÉHO PARKU	68
4.17	DOSTUPNOST FINANČNÍCH ZDROJŮ PRO FINANCOVÁNÍ PROVOZU MHD, PROVOZU A ÚDRŽBY SOUVISEJÍCÍ INFRASTRUKTURY	71
4.18	ANALÝZA FUNKČNOSTI SYSTÉMU MHD VČ. ÚZKÝCH MÍST VE VÝHLEDU	73
5	SWOT ANALÝZA	75
5.1	SILNÉ STRÁNKY	75
5.2	SLABÉ STRÁNKY	75
5.3	PŘÍLEŽITOSTI	76
5.4	HROZBY	76
6	SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ, TABULEK A PŘÍLOH	77
6.1	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	77
6.2	SEZNAM OBRÁZKŮ	79
6.3	SEZNAM TABULEK	79
6.4	SEZNAM PŘÍLOH	79

1 ÚVODNÍ KAPITOLA

1.1 DŮVODY PRO POŘÍZENÍ STUDIE

Dokument SUMF – Sustainable Urban Mobility Framework, česky strategický rámec udržitelné městské mobility, je podmiňujícím dokumentem pro čerpání finančních prostředků z evropských fondů ESIF pro města nad 50 tisíc obyvatel a je vyžadován Evropskou komisí.

V dlouhodobém horizontu jsou dopravní systémy v českých městech ovlivňovány rostoucí mobilitou obyvatelstva i příjíždějících návštěvníků, trvale probíhají změny v rozložení základních funkčních částí města a mění se dopravní aktivity. Nejen díky tomu významně narostl za poslední roky počet vnitroměstských i vnějších cest. Ty jsou pak v podstatné míře uskutečňovány zejména pomocí individuální automobilové dopravy. S tím související rozvoj automobilismu zapříčiňuje postupný pokles zájmu veřejnosti o městskou hromadnou dopravu, veřejnou hromadnou dopravu a celkově o další udržitelné formy dopravy. Tento pokles se vyznačuje především klesajícím trendem, v lepším případě stagnací počtu přepravených cestujících systémy hromadné dopravy. S rostoucím automobilovým provozem poté souvisí další problematické okruhy, jako je postupné vyčerpávání kapacity klíčových i vedlejších městských křižovatek i komunikací a tvorba kongescí na nich. Díky tomu je i významně ovlivňována plynulost prostředků hromadné dopravy v síti. Tyto faktory se promítají do ztrátových časů vozidel HD, které jsou nuceny často popojíždět v kolonách společně s individuální automobilovou dopravou.

Cílem dokumentu SUMF je nastavení principů udržitelné mobility všech obyvatel města Zlína a Otrokovic, ale i jejich návštěvníků. Trvale udržitelný rozvoj dopravního systému města musí být založen zejména na optimální dopravní obsluze území všemi existujícími dopravními subsystémy, vč. jejich kooperace, v závislosti na poloze území a jeho funkčním využití. Cílem předkládaných návrhů v dokumentu SUMF je především pomoci zvýšit atraktivitu, dostupnost a využívanost městské i veřejné hromadné dopravy, nastítnit možnosti jejich vzájemného propojení s cyklistickou a pěší dopravou do jednoho fungujícího a kooperujícího celku tak, aby byla doprava provázána ve všech částech zájmového území. Výčet konkrétních podpůrných nebo optimalizačních opatření i výčet připravovaných a výhledových záměrů dalšího rozvoje dopravní infrastruktury a dopravního systému samotného pak může pomoci k rozvoji udržitelné městské mobility a s tím spojenému návratu cestujících do městských i regionálních autobusů, trolejbusů a vlaků. Může také hrát zásadní roli při potřebném zklidňování dopravní situace na celém zájmovém území souměstí Zlína a Otrokovic a v přilehlém okolí.

1.2 PŘEDMĚT A OBSAH STUDIE

Předmětem je vytvoření dokumentu SUMF – strategického rámce pro rozvoj veřejné dopravy pro území tvořené souměstím Zlín a Otrokovice. Ve své podstatě je SUMF plánem dopravní obslužnosti daného území, obsahující výhledové záměry a koncepci dalšího rozvoje systému, a to včetně plánu rozvoje infrastruktury a systému veřejné hromadné dopravy.

Zpracování dokumentu SUMF vychází z uvedených doporučení a metodiky, která byla publikována v příloze č. 4 dokumentu s názvem „Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky“, vydaného společností CDV, v.v.i. v prosinci 2015.

Samotný dokument SUMF se sestává z několika dílčích částí:

- Přípravná fáze A SUMF
- Analytická fáze B SUMF
- Návrhová fáze C SUMF
- Akční plán – fáze D SUMF
- Monitorování a evaluace – fáze E SUMF

Přípravná fáze se věnuje samotnému definování rozsahu území, sestavení partnerů, podílejících se na tvorbě tohoto dokumentu a stanovení časového harmonogramu včetně časových výhledů, ke kterým se budou vztahovat jednotlivé části předkládané dokumentace.

Analytická část se zaměřuje na popis stávající obsluhy území, vč. detailního popisu všech stávajících linek MHD a VLD, analýzu jednotlivých systémů dopravy – trolejbusová, autobusová, veřejná linková a železniční doprava, jejich samotný provoz, souběhy, vytíženost, přestupní uzly ad. Provedeno bylo velké množství místních šetření a terénních popisných průzkumů, které se zaměřovaly jak na fungování celého systému MHD, VLD a železnice, tak na fungování jednotlivých linek, chování cestujících na zastávkách, v přestupních uzlech a ve vozidlech při odbavování, na aktuální stavební a technický stav existující dopravní infrastruktury, na existenci dopravních a urbanistických vazeb, na rozložení hlavních generátorů (zdrojů a cílů) cest a na vzájemné fungování a spolupráci všech dopravních módů (MHD, VLD, železniční, pěší, cyklistická doprava, IAD).

Na analytickou část projektu navazuje návrhová část, která přehledným způsobem navrhuje možné scénáře pro rozvoj systému MHD, integrace MHD s VLD a železnicí, rozvoj dopravní infrastruktury zaměřující se zejména na drážní infrastrukturu, zastávky a vozidla. Součástí projektu je i vytvořený dopravní model. Výstupem této části projektu je souhrn aktivit, které jsou následně rozděleny do několika variant. V souhrnu aktivit jsou prezentovány příklady aktivit, kterými bude možné ve výhledových horizontech plnit stanovaná opatření a cíle. Minimalistická varianta obsahuje pouze ty aktivity, na které je možné získat finanční prostředky z dotačních zdrojů či dotačních titulů. Maximalistická varianta obsahuje maximální možný počet aktivit, které se podařilo sestavit, avšak bez ohledu na způsoby

financování. Kromě možného financování z dotačních zdrojů by tak bylo nutné na určité aktivity najít finanční prostředky ve vlastních či jiných zdrojích.

Dokument ve fázi D – akční plán stanoví časové harmonogramy jednotlivých milníků v přípravě a realizaci navržených projektů a opatření. Nutné je v této fázi institucionálně zajistit včasnou přípravu navržených projektů a opatření. Fáze D bude probíhat až po schválení analytické a návrhové části dokumentu SUMF příslušnými zastupitelstvy měst (Zlína i Otrokovic).

Ve fázi E – monitorování a evaluace jsou následně nastaveny indikátory plnění projektů a opatření a dopadů k zamýšleným akcím vč. popisu jejich následného zpětného hodnocení. Fáze E také nebude podléhat schvalování v zastupitelstvech měst (Zlín ani Otrokovice).

Poslední součástí dokumentace SUMF je příloha „Generel bezmotorové dopravy“, která se zabývá cyklistickou a pěší dopravou a vzájemnou intermodalitou s ostatními dopravními módy. Generel bezmotorové dopravy bude zpracován pouze pro území města Zlína, a proto bude součástí schvalovacího procesu pouze v zastupitelstvu města Zlína.

1.3 VÝSTUPY A POUŽITÍ DOKUMENTU

Dokument je zpracován ve čtyřech částech – Přípravná a analytická část (fáze A a B); Návrhová část (fáze C); Akční plán, monitorování a evaluace (fáze D a E); Generel bezmotorové dopravy na území města Zlína. Všechny části byly zpracovávány ve vzájemných souvislostech a jejich tvorba se vzájemně časově prolínala.

Výstupem analytické části je SWOT analýza, shrnující klady, zápory, příležitosti a hrozby v rámci dopravní obslužnosti řešeného území.

Výstupem návrhové části je výčet aktivit, návrhů a opatření, doporučených k realizaci ve výhledových obdobích. Aktivity, návrhy a opatření se dotýkají všech problematických okruhů v městské i příměstské dopravě (resp. i pěší a cyklistické dopravě v příloze Generel bezmotorové dopravy).

Tento dokument bude sloužit zejména zástupcům městských samospráv dotčených obcí při budoucím koncepčním rozhodování o projekční či investiční přípravě a následné realizaci navržených opatření.

Dokument bude sloužit zároveň také jako jeden z hlavních podkladů při žádostech o čerpání finančních prostředků z dotačních titulů a zdrojů.

2 PŘÍPRAVNÁ FÁZE SUMF

2.1 ROZSAH ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

Řešené území pro dokument SUMF je definováno sítí městské hromadné dopravy, kterou provozuje Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o. Jedná se o oblast spadající do katastrálních území Statutárního města Zlína, města Otrokovic a okolních obcí obsluhovaných MHD.

Studie se tedy zabývá dopravou v těchto obcích:

- Otrokovice
- Tečovice
- Zlín
- Želechovice nad Dřevnicí

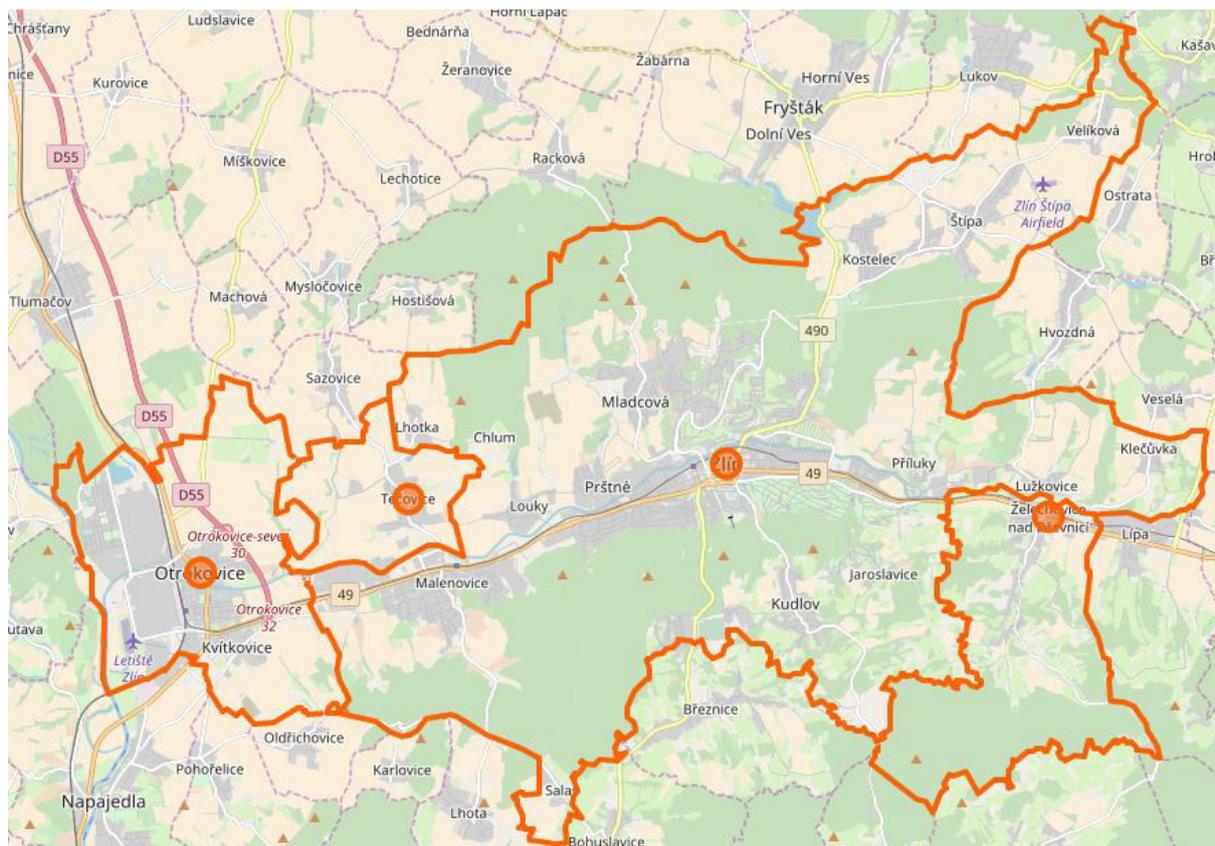
Linky MHD jsou vedeny i do několika dalších obcí, konkrétně do Bělova, Ostraty a Hvozdné. V rámci dne se však jedná pouze o 1 až 3 spoje, které doplňují spoje VLD, nelze tak hovořit o plnohodnotné obsluze těchto lokalit pomocí MHD. Z tohoto důvodu se SUMF dopravou do těchto obcí nezabývá.

Agglomerace Zlína a Otrokovic se nachází ve východní části České republiky a na východě Moravy, přibližně 45 km od státní hranice se Slovenskem. Město Zlín je metropolí Zlínského kraje a jeho přirozeným spádovým centrem s vysokou koncentrací služeb, správních institucí, kulturních, společenských, průmyslových, obchodních a ekonomických aktivit. Město je významným univerzitním centrem (Univerzita Tomáše Bati), sídlí zde velké množství středních škol a učilišť, tři nemocnice, krajský i okresní soud a velké množství kulturních a sportovních institucí.

Statutární město Zlín se rozděluje na 16 místních částí – Zlín, Prštné, Louky, Mladcová, Příluky, Jaroslavice, Kudlov, Malenovice, Klečůvka, Kostelec, Lhotka, Chlum, Lužkovice, Salaš, Štípa a Velíková. Ne všechny místní části jsou však obsluhovány systémem MHD. Místní část Klečůvka, Salaš a lokalita Pindula v Kudlově jsou obsluhovány pouze spoji VLD. Podrobnější analýza dopravní obslužnosti je součástí dalších kapitol. V samotném Zlíně žije přibližně 74 tisíc obyvatel (k roku 2018).

Město Otrokovice se dělí na dvě místní části – Otrokovice a Kvítkovice. V obou částech žije dohromady přibližně 18 tisíc obyvatel (k roku 2018). Ve městě se nachází významný gumárenský průmysl a další průmyslová odvětví. Města Zlín a Otrokovice jsou od sebe vzdáleny 12 km a tvoří spolu jednu aglomeraci.

V celém zájmovém území žije přibližně 100 000 obyvatel.



Obrázek 1 Rozsah řešeného území (Zdroj: openstreetmap)

2.2 SEZNAM ZAPOJENÝCH PARTNERŮ

Na přípravě a tvorbě projektu SUMF se podíleli:

- HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o. (zpracovatel)
- Magistrát města Zlína (zadavatel)
 - radní pro oblast dopravy a cyklodopravy
 - odbor koncepce a realizace dopravních staveb
 - oddělení koordinace projektů
- Městský úřad Otrokovice
- Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.
- Krajský úřad Zlínského kraje
- Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o.

2.3 PROBĚHLÁ JEDNÁNÍ A PRACOVNÍ SCHŮZKY

Vstupní jednání se zadavatelem

- 30. 10. 2017

Pracovní schůzky se zapojenými partnery

- 8. 12. 2017
- 31. 01. 2018
- 28. 02. 2018
- 16. 03. 2018
- 28. 03. 2018
- 17. 04. 2018

Veřejné projednání dokumentu SUMF (budova zlínské radnice)

- 21. 03. 2018

2.4 ČASOVÝ HARMONOGRAM

V rámci dokumentace SUMF je návrhovým obdobím krátkodobý až střednědobý horizont + 7 let (roky 2018 – 2025) a ve výhledu i dlouhodobý horizont + 17 let (do roku 2035). Výhledový horizont + 7 let odpovídá možnostem využití finančních prostředků z fondů ESIF pro roky 2014 – 2020.

Pro tato období budou zpracovány prognózy vývoje. Konkrétní časové zařazení jednotlivých aktivit, návrhů a opatření do časového horizontu je součástí Závěrečné zprávy návrhové části dokumentu. Pro některé aktivity je navrženo v tomto období provést studie proveditelnosti, příp. projekční práce tak, aby samotná realizace mohla být provedena v dalším období.

2.5 POUŽITÉ PODKLADY A ZDROJE INFORMACÍ

2.5.1 Rešerše nadřazených podkladů

Dokument SUMF je primárně založen na stávajících dokumentech a podkladech města, kraje, dopravní společnosti, příp. dalších subjektů. Zároveň respektuje nadřazené strategie a plány na úrovni Evropské unie, České republiky a Zlínského kraje.

- **Úroveň EU**
 - Bílá kniha
 - Doprava 2050
- **Úroveň ČR**
 - Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050
 - Národní akční plán čisté mobility
 - Dopravní sektorová strategie II
 - Strategie regionálního rozvoje 2014-2020
- **Úroveň Zlínského kraje**
 - Plán dopravní obslužnosti území – Zlínský kraj na léta 2012 – 2016
 - Aktualizace „Plán dopravní obslužnosti území – Zlínský kraj na léta 2012 – 2019“
 - Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009 – 2020
 - Územně analytické podklady (2016)
 - Generel dopravy Zlínského kraje
 - Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2012 – 2020
- **Úroveň obcí**
 - Generel dopravy pro město Zlín (UDIMO, spol. s r.o. 2016)
 - Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2020 – ZLÍN 2020
 - Integrovaný plán rozvoje území Zlín pro období 2014-2020
 - Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014-2023
 - Územní plán Zlín
 - Územní plán Otrokovice
 - Multimodální dopravní model města Zlína (2016)

2.5.2 Další podklady a použité zdroje informací

V rámci tvorby projektu SUMF byly během zpracování závěrečných zpráv použity následující další podklady a zdroje informací:

- Internetové stránky Statutárního města Zlína, www.zlin.eu
- Internetové stránky města Otrokovice, www.otrokovice.cz
- Internetové stránky Dopravní společnosti Zlín-Otrokovice, www.dszo.cz
- Internetové stránky Koordinátora veřejné dopravy Zlínského kraje, www.koved.cz
- Internetové stránky Zlínského kraje, www.kr-zlinsky.cz
- Pracovní jednání a konzultace se zúčastněnými stranami, 2017 - 2018

- Metodika Zavádění preference veřejné hromadné dopravy (CDV 2015)
- Výroční zprávy Sdružení dopravních podniků ČR (2007 až 2016)
- Ročenka dopravy Zlín 2013 (HaskoningDHV 2013)

3 DOPRAVNÍ OBSLUHA ÚZEMÍ

3.1 HISTORIE MĚST A MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY

Historie města Zlína sahá až do roku 1322, odkud pochází první písemná zmínka. Již tehdy byl Zlín řemeslnicko-cechovním střediskem pro okolní osídlení. Sídli zde majitelé panství a provozovalo se zde zejména pastevectví. Nejdůležitějším milníkem pro město Zlín i pro okolní oblasti byl až rok 1894, kdy zde rodina Baťových založila obuvnickou firmu. Firma výjimečně prosperovala a postupně se i významně rozšiřovala. Stala se dokonce největším obuvnickým závodem ve světě. Jeden z majitelů, Tomáš Baťa, který byl později i starostou města, měl nejen na město velmi významný vliv. V meziválečném období se stalo město moderním městským centrem s vynikajícím architektonickým stylem a kvalitním životním tempem. Společně s týmem renomovaných architektů vystavěl Baťa novou aglomeraci s unikátní funkcionalistickou architekturou pro desetitisíce lidí.

Historie města Otrokovice sahá do hlubší historie, první zmínka je již z roku 1141. Po celá staletí byly Otrokovice centrem menšího panství. Na významu město nabylo až v 19. století, kdy byla v blízkosti vystavěna Severní dráha císaře Ferdinanda vedoucí z Rakouska do Polska (dnes železniční trať 330). Dalším významným impulsem pro rozvoj města bylo rozhodnutí Tomáše Bati vystavět v Otrokovicích pobočný závod své továrny na obuv. Vedle továrny bylo vystavěno i sídliště pro dělníky.

Městskou dopravu ve Zlíně začal roku 1928 provozovat soukromý autobusový dopravce. S několika autobusy zavedl provoz na lince od Baťových závodů k nemocnici. Linka zajišťovala výlučně přepravu zaměstnanců továrny do a z práce. Nedlouho na to byla koncese udělena dalšímu dopravci jezdícímu na shodné trase. V roce 1940 pak zřídila společnost Otrokovicko-Zlínsko-Vizovická dráha, která byla pod správou Bati, novou autobusovou linku z Podhoří přes náměstí Práce (Baťovy závody) do části města Díly. Tato společnost převzala následně i zbývající soukromé autobusové linky. V té době již také probíhaly přípravy na zavedení trolejbusové dopravy ve městě. První trolejbusy vyjely do ulic města na počátku roku 1944, a to hned na třech linkách. První dvě linky byly okružní a kopírovaly nejstarší autobusovou trasu z náměstí Práce k nemocnici. Třetí linka vedla z části Prštné přes centrum města do Lesní čtvrti. Tratě byly v počátcích pouze jednostopé s výhybnami. Společně s výstavbou pobočky továrny v Otrokovicích pak byla započata i výstavba trolejbusové trati mezi Zlínem a Otrokovicemi, která byla dokončována a otevírána postupně ve třech etapách v letech 1949 až 1953. V roce 1957 byla trolejbusová doprava prodloužena na Podhoří. V následujících desetiletích byly trolejbusové dráhy udržovány a modernizovány. Další rozmach přineslo až otevření nových tratí do Příluk a Bartošovy čtvrti v 80. letech 20. století, následované tratí s jednou odbočnou větví na největší zlínské sídliště Jižní Svahy v letech 1989 a 1992. Nejnověji realizovanou trolejbusovou tratí je smyčka Antonínova z roku 2014.

3.2 AKTUÁLNÍ STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A OBČANSKÉ VYBAVENOSTI

Silniční síť v aglomeraci Zlín – Otrokovice je tvořena zejména silnicemi I., II., a III. třídy. Hlavní komunikační osou je silnice I/49 vedoucí z Olomouce přes Otrokovice a Zlín a dále východním směrem na Slovensko. Silnice I/49 je páteřní a nejdůležitější komunikací v zájmovém území, které protíná ze západu na východ. Jako jediná spojuje Zlín s Otrokovicemi. Další silnicí I. třídy je I/55, která se v Otrokovicích napojuje z I/49 a vede jihozápadním směrem na Břeclav a do Rakouska. V relativně nedávné době pak oblast získala i napojení na dálniční síť formou dálnice D55, která je spojnicí mezi silnicí I/49, na kterou se napojuje blízko Otrokovic, a významné celostátní dálnice D1. Na silnici I/49 se poté v centru Zlína napojuje jediná silnice II. třídy v území II/490. Silnice II/490 vede jižním směrem na Uherský Brod a severním směrem na Holešov. Silniční síť v území pak doplňují silnice III. třídy a místní komunikace.

Železniční síť je zde reprezentována II. tranzitním železničním koridorem (trať 330) a celostátní dráhou (trať 331). II. tranzitní koridor je důležitou železniční spojnicí Rakouska a Polska přes území České republiky, konkrétně přes Břeclav, Otrokovice a Ostravu. Železniční stanice Otrokovice plní úlohu hlavní železniční brány do zlínské aglomerace. Železniční koridor je s městem Zlín spojen celostátní dráhou (trať 331), která se v Otrokovicích odpojuje od koridoru a v souběhu se silnicí I/49 vede směrem do Zlína a dále do Vizovic. Na trati č. 331 leží v zájmovém území železniční zastávky Otrokovice-Trávníky, Zlín-Malenovice zast., Zlín-U mlýna, stanice Zlín-Malenovice, zastávka Zlín-Louky, Zlín-Prštné, stanice Zlín-střed, zastávka Zlín-Dlouhá, Zlín-Podvesná, Zlín-Přiluky a Želechovice nad Dřevnicí.

Ve Zlíně, jakožto krajském městě, je silně zastoupena a zabezpečena veškerá **občanská vybavenost** (školství, zdravotnictví, sociální služby, kultura, sport, maloobchod a další služby). Ve městě funguje velké množství mateřských, základních i středních škol. Zastoupeno je i vysoké školství. Sídli zde Univerzita Tomáše Bati se šesti fakultami, na kterých studuje necelých 10 tisíc studentů. Lékařská péče je zajištěna v Krajské nemocnici Tomáše Bati a v několika poliklinikách a lékařských domech. V oblasti kulturních a volnočasových aktivit je občanům i návštěvníkům k dispozici několik divadel a kin, muzea, galerie, koupaliště, městské lázně a několik stadionů. V místní části Lešná se nachází významný turistický cíl – zoologická zahrada. V Otrokovicích se též nachází mateřské, základní i střední školství, poliklinika, koupaliště a další služby.

Nejvýznamnějším zaměstnavatelem v oblasti je společnost Continental Barum, zabývající se gumárenským průmyslem. V otrokovické továrně pracuje přibližně 3,5 tisíce zaměstnanců. Dalšími významnými zaměstnavateli jsou Krajská nemocnice Tomáše Bati (Zlín, 2200 zaměstnanců), společnost Mital (Otrokovice, 1500 zaměstnanců), Univerzita T. Bati

(Zlín, 900 zaměstnanců). Zejména do Otrokovic je soustředěno velké množství průmyslových podniků, velká průmyslová zóna je poté i v západní části Zlína.

4 KOMPLEXNÍ ANALÝZA POSOUZENÍ SOUČASNÉHO STAVU

4.1 ANALÝZA POŽADAVKŮ VYPLÝVAJÍCÍCH Z NADŘAZENÝCH DOKUMENTŮ MĚSTA, KRAJE A STÁTU

Tato kapitola se soustředí na hlavní výhledové záměry, aktivity a cíle týkající se veřejné hromadné dopravy vyplývající z nadřazených strategických dokumentů a plánů dotčených obcí a kraje. Všechny tyto cíle, záměry a strategie jsou v dokumentaci SUMF respektovány a dále rozvíjeny. Jednotlivé cíle a záměry jsou uvedeny přesně ve znění a číslování tak, jak jsou uvedeny v jednotlivých strategických dokumentech. Respektovány jsou i všechny cíle a záměry ze strategických dokumentů a plánů na úrovni EU a státu, které jsou vyjmenovány v kapitole 2.5.

4.1.1 *Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2020 – Zlín 2020*

Dokument „Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2020 – Zlín 2020“ je strategickým dokumentem sloužícím k plánování a k zabezpečení koordinace strategických rozvojových projektů a aktivit ve městě, které jsou důležité a významně ovlivňují život v něm. Dokument představuje ucelený přehled plánů rozvoje města v dlouhodobém návrhovém horizontu do roku 2020, definuje prioritní oblasti a strategické cíle pro úspěšný rozvoj města.

Níže jsou z dokumentu vybrány a citovány pasáže týkající se veřejné hromadné dopravy.

Doprava a infrastruktura

V analytické části dokumentu jsou identifikovány zejména problémy v silniční dopravě, a to vysoké intenzity na hlavním komunikačním tahu I/49 procházejícím skrz celé zájmové území, dílčí problémy v dalších směrech a střet dopravní funkce s funkcí bydlení. Dalším identifikovaným problémem jsou problémy s parkováním, kde se navrhuje řešení této problematiky pomocí odstavných parkovišť P+R. Řešeny jsou i problémy týkající se železniční dopravy (zastaralost tratě č. 331), veřejné dopravy (chybějící integrovaný dopravní systém, rozdílná kvalita dopravní obslužnosti), cyklistické dopravy (nízká délka cyklostezek v porovnání s ostatními českými městy, chybějící úseky, bezpečnost) a pěší dopravy (fragmentace pěší dopravy, bezpečnost, konflikty se silniční dopravou). V návrhové části strategie jsou pak popsány vize a cíle k naplňování strategických plánů.

Dílčí vize

Pozice města Zlína jako konkurenceschopného centra Zlínského kraje, jehož aglomerace čítá více než 100 tisíc obyvatel, je v roce 2020 podložena jeho kvalitním a úplným napojením na silniční a železniční síť nadregionálního významu, které mu zabezpečuje spojení s Evropskými jádrovými oblastmi prostřednictvím druhého železničního koridoru a rychlostní silnice R49 zařazené do sítě TEN-T. Město Zlín realizuje do roku 2020 řadu opatření na cestě k udržitelné podobě dopravního systému, dochází k markantní změně dělby přepravy

v dopravě s nárůstem agregovaného podílu pěší, cyklistické a hromadné dopravy. Město Zlín disponuje v roce 2020 moderním terminálem veřejné dopravy v prostoru současného autobusového a vlakového nádraží, který tvoří základ fungování veřejné dopravy na území města, na něž budou navázány systémy P+R. Na území města Zlína je v roce 2020 podporován rozvoj nízkouhlíkových a chytrých dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, a to včetně bezmotorových druhů dopravy a řešení dopravy v klidu. Chytrá, nízkouhlíková řešení jsou na území města Zlína podporována i v oblasti energetiky s cílem snížit jeho energetickou náročnost. Rozvoj technické infrastruktury na území města Zlína probíhá v roce 2020 v souladu s dlouhodobými plány rozvoje infrastrukturní sítě. Město Zlín si uvědomuje potřebu zajištění základních strategických potřeb pro své obyvatele, mezi které patří zejména voda, teplo, odpadové hospodářství a dodávky energií.

Strategické cíle

- Zlepšení dopravní dostupnosti města Zlína prostřednictvím silniční i železniční dopravy
- Rozvoj nízkouhlíkových, chytrých dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí a podpora udržitelné městské mobility
- Zachování postavení města Zlína jako konkurenceschopného centra Zlínského kraje a přirozeného jádra více než 100 tisícové městské aglomerace prostřednictvím nabídky vysoké kvality života v oblasti technické infrastruktury

Ukazatele kontextu

- Počet vozidel projíždějících centrem města Zlína (zdroj: MD ČR - Sčítání dopravy)
- Dělna přepravní práce – modal split (zdroj: Statutární město Zlín)
- Počet cestujících městskou hromadnou dopravou města Zlína (zdroj: DSZO)

Vybraná opatření vztahující se k veřejné hromadné dopravě

Souhrn opatření 3.1 Silniční a železniční síť, technická infrastruktura

Opatření 3.1-2: Vypracovat a postupně realizovat Generel dopravy města Zlína s primárním cílem snižovat intenzitu konfliktu funkce dopravy s funkcemi centra a bydlení

- Město Zlín bude věnovat speciální pozornost řešení dopravní situace v centru města, kde dochází k nejvíce intenzivním konfliktům funkčního využití. Město Zlín bude usilovat o vymístění dopravy z vlastního centra (např. rozšířením ulice Vodní) a dopravní režim komunikace procházející náměstím Míru bude v návaznosti na řešení dopravy v centru v ideálním případě omezen pouze na vozy městské hromadné dopravy a zásobování.
- Město Zlín bude podporovat zajištění dopravní dostupnosti nových lokalit bydlení. Parametry silnice přitom bude respektovat potřebu zajištění obslužnosti městskou hromadnou dopravou v souladu s myšlenkou kompaktního města.

- Město Zlín bude v Generelu dopravy přisuzovat významnou roli hromadné, pěší a cyklistické dopravě.

Opatření 3.1-3: Podporovat modernizaci železniční trati Otrokovice – Zlín – (Vizovice)

- Kvalitativní parametry železniční trati Zlín – Otrokovice jsou v současné době nevyhovující z hlediska rychlosti i propustnosti. Město Zlín bude podporovat modernizaci železniční trati v úseku Zlín – Otrokovice, a to včetně odhlučnění kolejového svršku v úseku Zlín – Vizovice. Město Zlín nebude podporovat plány na výstavbu železniční trati Vizovice – Valašská Polanka a bude usilovat o maximální minimalizaci negativních dopadů železniční dopravy na funkci bydlení na území města.

Souhrn opatření 3.2 Udržitelné městské dopravní systémy

Moderní města současnosti podporují přístupy k dopravním systémům, které zohledňují sociální a environmentální dopady dopravy. Kombinace řady opatření v oblasti veřejné a bezmotorové dopravy sleduje primární cíl snížit intenzitu individuální automobilové dopravy ve prospěch environmentálně šetrnějších druhů dopravy. Analytická část strategie identifikovala v případě města Zlína řadu problémů rozvoje udržitelného městského dopravního systému. Mezi tyto problémy se řadí:

- relativně slabě rozvinutý systém integrované dopravy na širším území zlínské aglomerace a spíše nízké využití preferencí veřejné dopravy,
- tendence k poklesu počtu osob přepravených městskou hromadnou dopravou na území města Zlína,
- absence moderního terminálu veřejné dopravy na území města Zlína,
- slabě rozvinutá síť cyklostezek a navazujících služeb pro cyklistickou dopravu,
- existence problémových míst ve vztahu k bezpečnosti cyklistické a pěší dopravy.

V reakci na uvedené skutečnosti byl formulován následující komplex opatření pro posílení udržitelné podoby dopravního systému města Zlína s vytyčením hlavních strategických směrů jejich realizace.

Opatření 3.2-1: Podporovat zklidnění dopravy v centru s preferencí městské hromadné dopravy

- Jeden z významných problémů dopravy města Zlína je intenzita dopravy v centrální části města. Konkrétní řešení dopravní obslužnosti v centru bude obsaženo v Generelu dopravy.

Opatření 3.2-2: Rozvíjet veřejnou dopravu na území města Zlína šetrnou k životnímu prostředí a podporující chytrá řešení

Pro naplnění cíle posilovat udržitelný městský dopravní systém města Zlína je nezbytné nabídnout obyvatelům města Zlína alternativu k individuální dopravě. První z těchto alternativ bude podpora aktivit rozvoje veřejné dopravy šetrné k životnímu prostředí:

- Město Zlín bude podporovat výstavbu moderního terminálu veřejné dopravy integrujícího návaznost železniční, autobusové a městské hromadné dopravy. Tímto způsobem rovněž dojde k řešení v současnosti nevyhovujícího fyzického stavu vlakového a autobusového nádraží města Zlína.
- Město Zlín bude podporovat zachování páteřních linek spojujících klíčové body městské hromadné dopravy – nádraží Otrokovice, obchodní centra, lokality hromadného bydlení, nemocnice, zoologická zahrada.
- Město Zlín bude podporovat rozvoj městské hromadné dopravy v návaznosti na proces demografického stárnutí. Primárně se bude jednat o linku spojující nemocnici a Baťův areál jako míst koncentrace zdravotnických zařízení na území města Zlína. Zohledněna bude otázka plošné velikosti areálu Krajské nemocnice Tomáše Bati.
- Město Zlín bude podporovat řešení potenciálně kritických míst v rámci sítě městské hromadné dopravy (např. lokalita Vršava ve vztahu k točně městské hromadné dopravy).
- Město Zlín bude podporovat rozvoj městské hromadné dopravy v návaznosti na nové lokality bytové výstavby. Město Zlín bude vyžadovat, aby nově budované komunikace měly parametry, které umožní zavedení městské hromadné dopravy.
- Město Zlín bude podporovat obnovu vozového parku a modernizaci služeb veřejné dopravy se zohledněním principů environmentální šetrnosti (např. energeticky šetrná vozidla) a sociální inkluze (např. bezbariérová vozidla).
- Město Zlín bude podporovat zavádění chytrých řešení fungování veřejné dopravy (např. preference veřejné dopravy na křižovatkách, informace na bázi chytrých technologií o reálných příjezdech vozidel hromadné dopravy, wifi připojení), včetně spolupráce při rozvoji integrovaného dopravního systému Zlínského kraje v rámci systému KORIS.
- Město Zlín bude usilovat o zachování souladu mezi poskytováním služeb dopravní obslužnosti městskou hromadnou dopravou na jedné straně a finančním příspěvkem na tuto službu na straně druhé.

4.1.2 *Integrovaný plán rozvoje území Zlín pro období 2014 – 2020*

Druhým zásadním dokumentem v rámci Zlína je „Integrovaný plán rozvoje území Zlín pro období 2014 – 2020“. IPRÚ je strategickým dokumentem, analyzujícím vymezené území, popisujícím konkrétní problémy a potřeby v rámci vymezených oblastí důležitých pro život v území. Těmi jsou takové oblasti, které naplňují cíle operačních programů a řešené projekty tak mají vazbu na možné financování z fondů EU. Jsou řešeny zejména intervence se zaměřením na veřejné služby, vzdělávání, trh práce a dopravní obslužnost. Cílem je dosažení konkrétních výsledků v rámci plnění stanovených cílů a opatření.

V analytické části dokumentu, v kapitole věnující se dopravě a městským dopravním systémům jsou popsány všechny dopravní módy vč. problémových okruhů. Zdrojem této analytické části jsou ostatní sektorové dokumenty města (Generel dopravy, Strategie rozvoje). Strategická část, která reaguje na závěry analytické části, obsahuje rozvojovou strategii a definuje opatření a konkrétní aktivity, u kterých je možné financování pomocí operačních programů EU.

Opatření v rámci Integrovaného operačního programu (IROP), Prioritní oblasti 1 – Udržitelná doprava, specifický cíl 1.1 Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy

Opatření 1.1.1 Modernizace a výstavba dopravní infrastruktury za účelem zvýšení kvality a dostupnosti veřejné dopravy

- Cílem opatření je modernizovat, rozšířit a zefektivnit infrastrukturu systému veřejné dopravy v území a přispět tak ke zvýšení jeho dostupnosti a atraktivity a současně podpořit jeho ekologické aspekty. V rámci opatření budou podporována řešení, která budou zaměřena především na posílení multimodality veřejné dopravy, přizpůsobení nástupních a výstupních bodů dynamice prostorového rozložení poptávky po těchto službách a rozšiřování elektrické trakce v MHD. Dále budou podporována řešení, zaměřená na bezbariérové a bezpečnostní úpravy stávajících zastávek veřejné dopravy včetně zajištění pěších přístupů k nim. Opatření je členěno do dvou podopatření s ohledem na existenci dvou dostupných dotačních zdrojů pro jeho realizaci:
 - *1.1.1-1 Výstavba a modernizace zastávek veřejné dopravy s důrazem na multimodální vazby*
(tj. úpravy zastávek vyššího významu, přestupní vazby, transformace do malých dopravních terminálů, výstavba nových zastávek, bezbariérové úpravy stávajících zastávek, podpora výstavby P+R a K+R ad.)
 - *1.1.1-2 Rozšiřování trolejbusových tratí*
(tj. výstavba nových, příp. modernizace stávajících trolejbusových tratí, výstavby a úpravy související infrastruktury - měnírny)

Opatření 1.1.2 Modernizace vozového parku městské hromadné dopravy

- Hlavním cílem opatření je zvýšit kvalitu služeb městské hromadné dopravy v území prostřednictvím postupné obnovy a modernizace vozového parku. Důraz při tom bude kladen na zajištění dostatečné kapacity služeb, jejich územního pokrytí a jejich bezbariérové přístupnosti. V rámci opatření tak budou podporovány projekty, zaměřené na nákup bezbariérových a environmentálně šetrných vozidel MHD. Preferován bude nákup trakčních vozidel (trolejbusy). Dále bude podporován nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel, splňujících normu EURO 6. Doplňkově mohou projekty zahrnovat aktivity, zaměřené na výstavbu souvisejících dobíjecích a plnicích stanic.

Opatření 1.1.3 Zavedení elektronického odbavovacího systému v městské hromadné dopravě

- Cílem opatření je přispět ke zatraktivnění městské hromadné dopravy prostřednictvím zavedení komfortního elektronického odbavovacího systému. V rámci projektu zavedení elektronického odbavovacího systému v MHD je žádoucí řešit tarifní integraci v rámci širšího integrovaného dopravního systému, pokud bude takový systém zaveden na úrovni kraje. Současně musí být respektovány příslušné standardy na úrovni ČR. Alternativně lze zavést elektronický odbavovací systém na bázi plateb bankovními kartami ve vozidlech MHD. V rámci projektu mohou být doplňkově realizovány aktivity, zaměřené na zavádění dalších řídicích a informačních systémů v MHD.

4.1.3 Generel dopravy pro město Zlín

Generel dopravy je základním dopravně – inženýrským dokumentem v oblasti dopravní infrastruktury. Je jedním z podkladů pro územní plánování a rozvoj území.

Dopravní politika města Zlín

Hlavní cíle dopravní politiky:

- Zlepšení mobility a dostupnosti města
 - zlepšení mobility pro všechny cílové skupiny obyvatel včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace, zlepšení dostupnosti pro všechny cíle jejich cest – zaměstnání, školy, služby, volný čas, podpora intermodality
- Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel
 - rozšiřování sítě cyklistické a pěší infrastruktury, snížení tranzitu nákladní dopravy městem, snížení individuální automobilové dopravy, odstranění krizových míst a snížení nehodovosti, zvýšení ochrany obyvatel
- Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží

- zajištění podmínek pro intenzivnější využívání prostředků veřejné hromadné dopravy – zvýšení cestovní rychlosti a rozšíření nabídky tras, zkvalitnění informačního servisu, rozšiřování služeb dopravního integrovaného systému, optimalizace systému logistiky včetně využití nákladní železniční dopravy
- Zvýšení kvality života ve městě
 - rozvoj veřejných prostranství, snížení dopravní zátěže, optimalizace systému parkování, snížení negativních účinků dopravy na životní prostředí – snížení znečištění ovzduší, hladiny hluku a spotřeby energie
- Ekonomický a společenský rozvoj města
 - zajištění udržitelné dopravní infrastruktury pro územní rozvoj v oblasti bydlení i podnikání, snížení poptávky po individuální automobilové dopravě s využitím managementu mobility a zapojením velkých zaměstnavatelů
- Zlepšení image města
 - zvýšení atraktivnosti města, zvýšení potenciálu cestovního ruchu prostřednictvím managementu mobility – zvýšení kvality a rozšíření nabídky mobility, propagace udržitelné dopravy

4.1.4 Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014 – 2023

Prioritní oblast III. Životní prostředí

Cíl: Hledání cest ke snižování negativních dopadů průmyslu a dopravy na životní prostředí

Opatření 3.3 Řízení dopravy s podporou udržitelné dopravy (chodci, cyklisté) a řešením dopravy v klidu (parkování)

Projektový záměr 3.3.1 Modernizace a zkapacitnění železniční tratě do Vizovic

Projektový záměr 3.3.2 Vytvoření koncepce dopravy

4.1.5 Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009 - 2020

Tento strategický dokument slouží k plánování a k zabezpečení koordinace strategických rozvojových projektů a aktivit v území (Zlínském kraji), které jsou důležité a významně ovlivňují život v něm.

Cíle 3.3 a 3.4 vztažené k tematické části doprava

Modernizace železniční infrastruktury a rozvoj udržitelných forem dopravy, včetně rozvoje veřejné dopravy respektive udržitelných forem dopravy.

Další plán rozvoje železniční dopravy je blíže specifikován v Generelu dopravy Zlínského kraje z roku 2010. K prioritám v tomto ohledu patří:

- další modernizace stávajících tratí s ohledem na bezpečnost, četnost nabídky a zvyšování přepravních rychlostí,
- posilování postavení železniční dopravy jako základního prvku integrovaného dopravního systému regionální veřejné dopravy a budování vhodných přepravních míst s dalšími druhy dopravy včetně rozvoje systémů P+R,
- další rozvoj železniční dopravy jako součásti logistických center kombinované dopravy.

Konkrétní cíle, úkoly a možná opatření

3.3. Zlínský kraj se stane významnou dopravní meziregionální destinací

- 3.3.3. Modernizovat železniční infrastrukturu
 - 3.3.3a. *Modernizace a elektrifikace páteřních tratí*

Prioritou tohoto opatření je elektrifikace, modernizace (staničních, traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení) a rekonstrukce (železničního svršku, železničního spodku) páteřních železničních tratí Zlínského kraje; především tratě č. 280 traťový úsek Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Státní hranice, tratě č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice a tratě č. 303 Kojetín – Valašské Meziříčí. Celková modernizace tratí povede ke zvýšení traťové rychlosti a zkrácení jízdní doby vlaků.
 - 3.3.3b. *Rekonstrukce další železniční infrastruktury*

3.4. Rozvíjet systém veřejné dopravy a podporovat ekologické aspekty dopravy

- 3.4.1. Dále rozvíjet integrovaný dopravní systém (IDS)
 - 3.4.1a. *Zavádění integrovaných systémů veřejné dopravy*

Podstatou navrhovaného opatření je další zavádění integrovaných systémů veřejné dopravy, které v sobě slučují jednotlivé způsoby veřejné dopravy (linkovou osobní dopravu /provozovanou jako veřejnou a zvláštní/, městskou hromadnou dopravu, železniční osobní dopravu) tak, aby cestujícím umožnily kombinaci dopravy, jednodušší úhrady, apod.
 - 3.4.1b. *Zlepšování stávající infrastruktury IDS*

Smyslem je výstavba přestupních terminálů integrované veřejné dopravy, rekonstrukce nevyhovujících a výstavba nových zastávek veřejné dopravy, bezbariérové úpravy zastávek a souvisejícího vybavení a přístupových cest, apod.
 - 3.4.1c. *Rozvoj inteligentních řídicích systémů veřejné dopravy*

Jedná se o nasazování systémů, které umožňují přednost dopravních prostředků hromadné dopravy na křižovatkách, ve vhodných aglomeracích, centrální systémy řízení veřejné dopravy, apod.
 - 3.4.1d. *Realizace příměstské dopravy ve velkých regionálních celcích*

Realizace příměstské dopravy v tomto regionu prostřednictvím železniční či trolejbusové dopravy.

- 3.4.2. Podporovat ekologicky šetrnou dopravu
 - 3.4.2a. *Dostavba sítě cyklostezek*
 - 3.4.2b. *Obnova vozového parku veřejné dopravy*

Jde o investiční projekty pořizování nových trolejbusů, nových jednotek pro elektrizované železniční tratě a ostatní dopravní prostředky. Obsahuje i podporu zavádění vozidel s alternativním pohonem – zemní plyn, elektřina, apod. – a vozidel pro převoz tělesně postižených.
 - 3.4.2c. *Intenzivnější využívání vodní dopravy*
 - 3.4.2d. *Omezení negativních dopadů dopravy*

4.1.6 Plán dopravní obslužnosti území – Zlínský kraj na léta 2012 – 2016, vč. Aktualizace na léta 2012 – 2019

Z dokumentace vyplývá povinnost zajistit dostatečnou dopravní obslužnost na území kraje i v následujících letech. Platnost smluv uzavřených s dopravci, kteří aktuálně dopravní obslužnost zajišťují, končí v roce 2019. Proto se bude muset krajský úřad v následujícím období soustředit na vyhlašování zadávacích řízení na dopravní obsluhu jednotlivých částí území a uzavírání nových smluv s vybranými uchazeči.

4.1.7 Generel dopravy Zlínského kraje

Generel dopravy je základním dopravně – inženýrským dokumentem v oblasti dopravní infrastruktury. Je jedním z podkladů pro územní plánování a rozvoj území.

V rámci generelu Zlínského kraje je navrženo několik strategických cílů:

- zajištění kvalitní dopravní infrastruktury,
- zvýšení bezpečnosti dopravy,
- podpora udržitelného rozvoje dopravy ve Zlínském kraji,
- omezení vlivů dopravy na veřejné zdraví a životní prostředí,
- vytvoření podmínek ekonomického rozvoje a konkurenceschopnosti Zlínského kraje,
- vytvoření podmínek pro udržitelný rozvoj lázeňství a rekreace ve Zlínském kraji,
- dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi všemi druhy dopravy.

4.1.8 Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2012 – 2020

Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje je založena na „vizi 0“ se záměrem „Učíme Zlínský kraj bezpečnějším“. Vize 0 si dává za cíl vytvořit bezpečný dopravní prostor s bezpečnými dopravními prostředky se zapojením všech účastníků silničního provozu a s jejich vzájemnou spoluprací. Strategickým cílem je snížit závažné následky nehod ve smyslu usmrcených nebo těžce zraněných osob při dopravních nehodách, přičemž se uvádí, že nejvíce ohroženými skupinami účastníků silničního provozu jsou na prvních místech děti, chodci a cyklisté. Dokument proto navrhuje i nápravná opatření, která se dělí

do tří skupin – bezpečná pozemní komunikace, bezpečné dopravní prostředky a bezpečné chování.

4.2 ANALÝZA POTŘEBNÝCH NÁVAZNOSTÍ S OSTATNÍMI SEKTOROVÝMI DOKUMENTY MĚSTA (SE VZTAHEM K DOPRAVĚ) A VÝCHODISEK ZE SOUČASNÝCH PLÁNŮ

Hlavním podkladem pro tvorbu dokumentu SUMF byl Generel dopravy pro město Zlín z roku 2016, který vypracovala společnost UDIMO, spol. s r.o. V generelu dopravy byly zpracovány okruhy týkající se všech druhů doprav, vč. městské hromadné dopravy, příměstské autobusové dopravy i železniční dopravy. Ve velké míře SUMF tyto kapitoly přebírá a doplňuje o podrobnosti. V návaznosti na generel dopravy a další strategické rozvojové plány obou měst i kraje jsou pak v této dokumentaci obsaženy, respektovány a detailněji rozpracovány veškeré koncepční směry, cíle a aktivity obsažené v těchto dokumentech.

4.3 SCÉNÁŘE ROZVOJE MĚST

Město Zlín má v současnosti platný územní plán, jež je nyní ve statusu právního stavu po vydání změny č. 2, a to k červnu 2017. Předpokládá se tak jeho platnost i pro stanovené výhledové období + 7 let (rok 2025).

V Otrokovicích je platný územní plán z roku 1998, jež je ve statusu právního stavu po vydání změny č. 29, a to k červnu 2012. Pro stanovené výhledové období + 7 let (rok 2025) se předpokládá platnost nového, v současnosti rozpracovaného, územního plánu.

4.3.1 Rezidenční a komerční rozvoj Zlína

V územním plánu Zlína je vymezeno několik desítek rozvojových ploch pro výstavbu rezidenčních objektů. Jedná se zejména o plochy v místních částech Zlína:

- Jaroslavice
- Klečůvka
- Louky
- Lužkovice
- Malenovice
- Prštné
- Štípa

V rámci centra či širšího centra Zlína jsou pro hromadné a individuální bydlení vyčleněny lokality:

- Nivy
- Pod rozvodnou
- ul. Křiby (hromadné)
- Zálešná (hromadné)
- oblast Boněckého rybníka (hromadné)
- jižní část města (Hradská ul., Lazy)
- Mladcová
- Ostrá Horka

Polyfunkční zástavba, resp. smíšené rozvojové plochy jsou soustředěny především do lokalit:

- Baťův areál
- Jižní strana náměstí Míru
- tř. Tomáše Bati
- Hlavníckovo nábřeží
- Růmy

Nejdůležitější infrastrukturní projekty na území města Zlína:

- pravobřežní komunikace podél Dřevnice ze Zlína do Otrokovic
- Prštenská příčka
- Tečovická příčka
- obchvat Zálešné
- obchvat Kudlova
- propojení Okružní ul. a ul. Podlesí V na Jižních Svazích
- napojení Baťova areálu na ul. Čepkov (příčka Antonínova)
- rozšíření kapacity Sokolské ul.
- propojka Chlum – Louka
- dálnice D49 Hulín – Fryšták – Lípa
- dálniční přivaděč Fryšták
- zdvojkolejnění a elektrifikace železniční trati č. 331
- dopravní terminál Zlín vč. návazností

4.3.2 Rezidenční a komerční rozvoj Otrokovic

V rámci rezidenčního rozvoje města Otrokovice se počítá zejména s intenzifikací stávajících zastavěných ploch a s rozvojem území v návaznostech na již zastavěná území a výstavbou. Rozvojovými plochami pro bytovou výstavbu jsou lokality:

- Za školou
- Bařinky
- Mostkovice
- Laziště
- Kvítkovice
- Nivy
- U nádraží
- Kučovaniny
- Proluky

Ve všech těchto oblastech se počítá s výstavbou soliterních jedno nebo dvoupodlažních objektů rodinných domů. V lokalitě u nádraží se počítá s výstavbou trojpodlažních bytových domů s podkrovím.

Jako rezervní plochy pro bytovou výstavbu jsou navrženy lokality:

- Mostkovice
- Laziště
- Padělky

V těchto lokalitách se počítá s výstavbou soliterní či řadové zástavby dvoupodlažních rodinných domů s podkrovím.

Polyfunkční zástavba – dvou až čtyřpodlažní objekty se předpokládá k výstavbě v lokalitách:

- u Společenského domu
- tř. Tomáše Bati
- nám. 3. května
- ul. Osvobození
- Přednádraží
- K. H. Máchy

Nejdůležitějšími infrastrukturními projekty na území Otrokovic jsou:

- dostavba JV obchvatu města (pokračování D55), a její následné pokračování jihozápadním směrem
- výstavba R49 Hulín – Fryšták (zásadní snížení intenzit v Otrokovicích a části Zlína, vč. spojení Otrokovice – Zlín)

- zdvojkolejnění a elektrifikace železniční tratě č. 331
- okružní křižovatka v Kvítkovicích u hřbitova

4.4 CELKOVÉ ZHODNOCENÍ STAVU OBSLUHY ÚZEMÍ MHD

Zájmové území měst Zlína a Otrokovic je obsluhováno zejména systémem městské hromadné dopravy. Provozováno je **13 trolejbusových linek a 14 autobusových linek**. Každá z linek má různý rozsah provozu. Městskou hromadnou dopravu provozuje Dopravní společnost Zlína a Otrokovic s.r.o. Většinovým vlastníkem dopravní společnosti je město Zlín, minoritní podíl ve společnosti pak má i město Otrokovice. Denní dopravní obslužnost v rámci MHD je na území města zajišťována přibližně od 4:30 hod. do cca 23:30 hodin. V nočních hodinách mezi 0 a 4 hodinou jsou pak provozovány vybrané spoje na vybraných linkách.

Trolejbusové linky obsluhují podstatnou část území města Zlína. Spojují významné sídelní či obytné celky s centrem města a jsou dopravní páteří na spojení Zlína a Otrokovic. Na východní části Zlína trolejbusy obsluhují též významnou průmyslovou oblast. Všechny trolejbusové linky se sjíždějí v centru města v dopravním uzlu náměstí Práce. Autobusové linky jsou pak pouze jakýmsi doplňkem páteřní trolejbusové dopravy, obsluhují odlehlejší městské části Zlína, případně zajišťují dopravní obslužnost po území města Otrokovice. Konkrétně autobusové linky 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38 zajišťují spojení odlehlejších městských částí se středem Zlína (náměstím Práce). Linky 51, 52, 53 obsluhují místní části Malenovice, Lhotka, Chlum a Tečovice. Nezajíždějí však do centra Zlína, ale jsou navázány na trolejbusovou dopravu na páteřní meziměstské trase Zlín – Otrokovice. Linka 55 je určena pro obsluhu území Otrokovic a místní části Kvítkovice, v zastávce Otrokovice,žel.st. je navázána na páteřní trolejbusovou dopravu. Ostatní linky jsou pouze doplňkové s několika účelovými spoji v rámci dne.

V rámci autobusové i trolejbusové dopravy jsou v poměrně rozsáhlém měřítku navíc provozovány školní spoje. V ranní špičce, před začátky školního vyučování, jsou vypravovány školní spoje po různých linkách zejména ke gymnáziu na Lesní čtvrti, gymnáziu T. G. Masaryka, k základním školám v Podhoří, Pasekách, Želechovicích, Bartošově čtvrti, Trávníkách, v Otrokovících, k filmové škole v Kudlově a k dalším školám v centru města Zlína. Několik spojů je vedených i v odpoledním období po skončení výuky směrem od vyjmenovaných škol.

Z obecného úhlu pohledu funguje místní systém městské hromadné dopravy bez větších problémů. Díky poměrně velkému množství různých variant trasy u většiny linek se však může dopravní síť zdát poněkud komplikovaná a zmatečná. Najít lze pak i několik marginálních problémů, jejichž odstranění by však mohlo pomoci systému ještě více atraktivnit, udržet stávající počty přepravených cestujících, či dokonce oslovit potenciální nové cestující. Všechny problémy, vč. návrhů na jejich řešení, návrhy na zatraktivnění

systemu hromadné dopravy osob, cíle, aktivity i konkrétní navrhované projekty jsou detailně popsány v následujících kapitolách této zprávy a ve zprávě věnující se návrhové části dokumentace.

Schéma linkového vedení městské hromadné dopravy je součástí **PŘÍLOHY 1**.

4.4.1 Plošná obsluha území města

Časovou dostupnost jednotlivých zastávek hromadné dopravy z okolního území lze prezentovat izochronami dostupnosti. Izochrony dostupnosti jsou v idealizovaném případě kružnice o poloměru rovnajícím se zvolené časové dostupnosti. Počítáno je se střední chůzí člověka. Časová dostupnost je pak obecně funkcí průměrné vzdálenosti mezi zastávkami a hustoty dopravní sítě.

Časová dostupnost je jedním z klíčových ukazatelů kvality dopravní obslužnosti území. Mapa izochron dostupnosti byla zpracována v rámci Generelu města Zlína (pro území města Zlína). Pro území města Otrokovice byla mapa docházkových dostupností vypracována samostatně. Na mapovém podkladu jsou prezentovány však pouze ideální izochrony dostupnosti, docházková vzdálenost je měřena od středu zastávky vzdušnou čarou, nejsou tak zohledněny reálné vzdálenosti, které ovlivňuje směřování jednotlivých ulic, nároží budov, překážky v cestě apod. Skutečná vzdálenost, kterou je nutné k zastávce hromadné dopravy z místa určení vykonat, je tak v drtivé většině případů delší, než mapa prezentuje.

Mapový podklad znázorňuje izochrony dostupnosti s docházkovou vzdáleností 400 metrů (cca do 8 minut). Vysoké docházkové vzdálenosti na zastávku hromadné dopravy (nad 400 metrů) vykazuje v současnosti několik oblastí. Jedná se o oblasti:

- Prštné
 - celá oblast Prštného za pravým břehem řeky Dřevnice – ul. Nábřeží, K Rybníkům, Za Školou, U Sokolovny, Odboje, Cyklistická, Náves, Chmelnická, Pod Strání, Nad Humny, Hřebenová, Příčka I, Příčka II, Příčka III, Příčka IV, Vinohrady, Kútiky, Boční, Nad Rybníky, V Polích, Pod Rozvodnou, Hrabůvky, Na Konci
- Mladcová
 - ul. Stráně, Jalovčí, Jahodová, Malinová, Ostružinová, Borůvková, Konvalinková, Brusinková, Bezová, Meduňková
 - ul. Pastvicka, Klábalka, Klabalská louka
- průmyslová oblast Rybníky (pravý břeh Dřevnice)
 - ul. Nábřeží, Rybníky I, Rybníky II, Rybníky III, Rybníky IV, Rybníky V, Rybníky VI, Rybníky VII, Rybníky VIII, Rybníky IX
- průmyslový areál (levý břeh Dřevnice)
 - ul. Hlavníčkovu nábřeží, Malotova, Devadesátá, Průmyslový areál

- Kocanda
 - ul. Kocanda, Pod Kocandou, Valy I, Valy II, Valy III, Pasecký žleb
- Ostrá Horka
 - Ostrá horka I, Ostrá horka II, Pod Horkou, Na Kopci
- Horní Vršava
 - Vršek, Horní Vršava IV, Horní Vršava V, Horní Vršava VI, Horní Vršava VII
- Malenovice – Zahradní čtvrť
 - ul. Brigádnická, Slatiny, Červnová, Skalní, Havlíčkova, Zahradní čtvrť, Nová
- Trávníky
 - část ul. Lidická a Hlavní (kolem ZŠ Otrokovice Trávníky)
- Újezdy
 - zadní část ul. Čechova, Prostřední, Horní, Dolní, Hložkova, B. Němcové, Hložkova a Bařinky
- Bahňák
 - Ul. K. Čapka, Janáčkova, Jungmannova, část ul. Moravní, Tylova, Erbenova, Dobrovského

Lze konstatovat, že **tyto oblasti mají velmi vysoké docházkové vzdálenosti na zastávku a nejsou tak v současné době obslouženy veřejnou dopravou.**

Mapa docházkových vzdáleností na zastávky HD pro území města Zlín je součástí **PŘÍLOHY 2.**

Mapa docházkových vzdáleností na zastávky HD pro území města Otrokovice je součástí **PŘÍLOHY 3.**

Za samostatnou zmínku stojí městské části Salaš, Klučůvka a Pindula. Tyto městské části nejsou obsluhovány žádnou linkou MHD a dopravní obslužnost je zajištěna pouze spoji veřejné linkové dopravy. V místní části Salaš mohou cestující mohou využívat dvou zastávek VLD (Zlín,Salaš,zast. a Zlín,Salaš,točna), v části Klečůvka zastávku VLD Zlín,Klečůvka a v části Pindula zastávku VLD Kudlov,myslivna.

V rámci stavebního stavu stávajících zastávek MHD lze konstatovat, že již velké procento z nich je po rekonstrukci či modernizaci, a splňují tak dnešní požadavky na bezbariérovost a přístupnost. Stále se však v síti najdou zastávky, které požadavky nesplňují. Na tyto zastávky je tak potřebné se zaměřit v nejbližším výhledovém období.

4.4.2 Stav noční obsluhy

Noční dopravu ve Zlíně v současné době nezajišťují samostatně vyčleněné linky pro noční dopravu, ale systém je založen na provozu vybraných spojů v rámci jednotlivých denních linek. Noční spoje jsou provozovány nahodile, a to na různých linkách a různých trasách, přičemž není zajištěn ani pravidelný interval mezi spoji. V provozu jsou tyto noční spoje:

Linka č. 1

Otrokovice,žel.st. – Náměstí Práce – Baťova nemocnice: 0:55, 2:20

Baťova nemocnice – Náměstí Práce – Otrokovice,žel.st.: 3:21

Příluky – Baťova nemocnice: 3:24

Linka č. 2

Otrokovice,žel.st. – Náměstí Práce – Kúty – Baťova nemocnice: 3:25, 3:53

Školní – Baťova nemocnice: 3:24

Baťova nemocnice – Kúty – Náměstí Práce – Otrokovice,žel.st.: 0:05, 1:25, 2:51, 3:55

Baťova nemocnice – Kúty – Náměstí Práce: 0:38, 2:11

Linka č. 7

Jižní Svahy,Kocanda – Sportovní hala: 2:05

Sportovní hala – Jižní Svahy, Kocanda: 2:44

Linka č. 8

Jižní Svahy,Kocanda – Baťova nemocnice – Jižní Svahy,Kocanda: 0:27, 1:07

Jižní Svahy,Kocanda – Baťova nemocnice: 2:58

Jižní Svahy,Kocanda – Školní: 3:44

Linka č. 55

Otrokovice,žel.st. – Otrokovice,Šterkoviště: 1:06, 2:39, 3:52

V zastávce Otrokovice,žel.st. je ve směru ze Zlína do Otrokovic,Šterkoviště přímá návaznost mezi linkou 70 a 55 v uvedeném směru (stejný vůz). V opačném směru jsou spoje vedeny přímo jako linka 70 ze Šterkoviště až do Zlína.

Linka č. 70

Otrokovice,Šterkoviště – Otrokovice,žel.st. – Náměstí Práce – Baťova nemocnice: 1:21

Otrokovice,Šterkoviště – Otrokovice,žel.st. – Školní: 2:53

Školní – Baťova nemocnice: 3:53

Náměstí Míru – Otrokovice,žel.st.: 0:45, 2:18

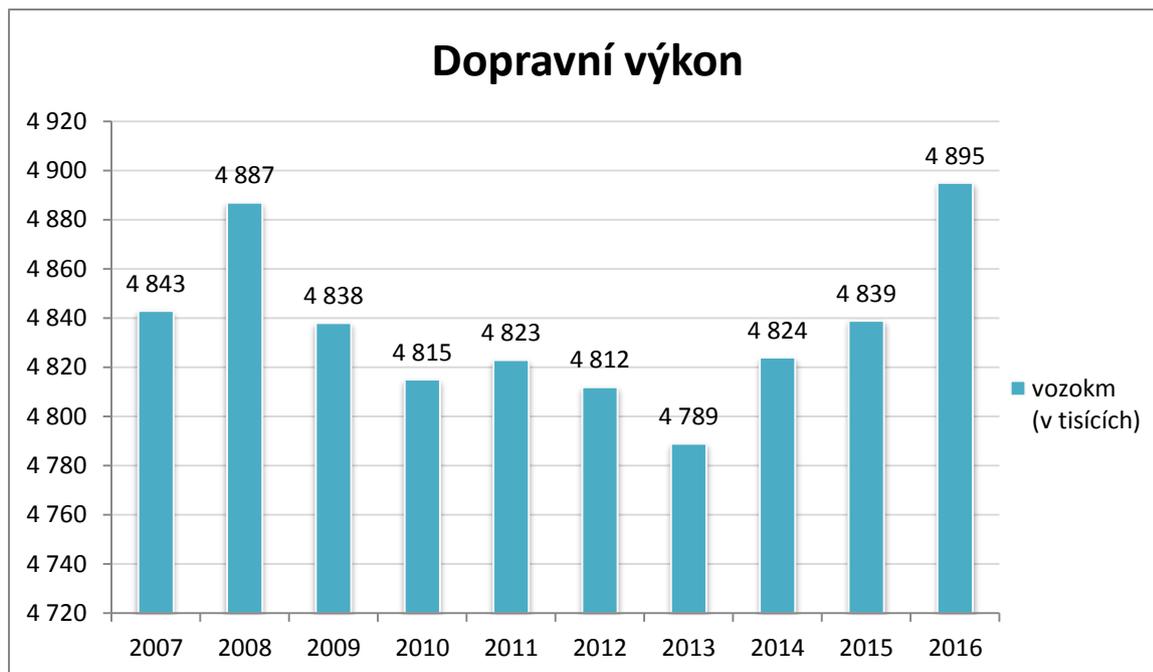
Z výše uvedeného vyplývá, že noční obsluha území není v současné době řešena systémově, neodpovídá ani významu krajského města Zlína a města Otrokovice a neodpovídá moderním požadavkům na kvalitní noční obsluhu území.

4.5 ANALÝZA FUNKČNOSTI SYSTÉMU MHD VČ. ÚZKÝCH MÍST V SOUČASNOSTI

Díky uspořádání zástavby obou měst a rozložením stávající silniční sítě je tak síť MHD i VLD jasně daná. Drtivá většina linek (kromě lokálních, obsluhující místní části a navázané na kapacitní trolejbusovou dopravu ve výše specifikovaných dopravních uzlech) je směřována do centra města na zastávky Náměstí Práce, Náměstí Míru a Školní, kde je možné vzájemně přestupovat. MHD ve Zlíně a Otrokovicích je **funkčním systémem** se stabilním linkovým vedením. I přes to však můžeme v systému MHD najít lokální úzká místa, problémy či nedostatky, s jejichž odstraněním lze získat ještě kvalitnější a atraktivnější systém veřejné dopravy. Konkrétním úzkým místům, problémům či nedostatkům, vč. detailního popisu a způsobu jejich odstranění se věnují další kapitoly Přípravné a analytické části a Návrhové části dokumentace SUMF.

Jak již bylo uvedeno výše, systém městské hromadné dopravy tvoří 13 trolejbusových a 14 autobusových linek s různým rozsahem provozu. Trolejbusová síť dosahuje délky 32 km, přičemž trolejbusy za rok 2016 ujely celkem 3 056 tisíc kilometrů (vč. úseků na pomocný pohon), autobusy ujely celkem 1 839 tisíc kilometrů.

Následující graf na **Obrázek 2** dokládá dlouhodobý vývoj dopravní nabídky (dopravního výkonu) městské hromadné dopravy. V posledních letech je zjevný trvalý nárůst vozových kilometrů. Počty přepravených osob prostředky MHD v předchozích letech dokládá graf na **Obrázek 3**. Situace v trendu přepravených cestujících se postupně začíná obracet ve prospěch hromadné dopravy, kdy se počty přepravených cestujících v posledních letech pohybují kolem ustálené hodnoty a neklesají.



Obrázek 2 Vývoj rozsahu dopravního výkonu MHD Zlín a Otrokovice v letech 2007 až 2016 (Zdroj: SDP ČR)



Obrázek 3 Vývoj počtu přepravených osob v MHD Zlín a Otrokovice v letech 2007 až 2016 (Zdroj: SDP ČR, DSZO)

Porovnáním orientačních hodnot dopravního výkonu (nabídky) a přepravního výkonu (poptávky), vzešlého z proběhlých průzkumů, se lze dopočítat zajímavých čísel. Průměrná produktivita dopravního výkonu, resp. průměrné využití nabídky v síti MHD je zhruba 20% ke statistické kapacitě vozidel. Toto číslo odpovídá průměrnému **obsazení každého spoje**

19 cestujícími v průměrném pracovním dni (mimo přepravní špičky). Takto vysoké číslo signalizuje poměrně vysoký standard kvality nabídky spojů pro pracovní den.

Do budoucna je vhodné počítat s podporou ekologických forem dopravy. Jednou z těchto forem se jistě rozumí i trolejbusová doprava. V rámci trolejbusové trakce se předpokládá rozšiřování trolejbusového provozu, a to buď formou provozu standardních trolejbusů s nově vybudovaným trolejovým vedením, či ve formě provozu trolejbusů s pomocným bateriovým pohonem (bez trolejového vedení).

Stávající trolejbusové tratě s trakčním vedením jsou ve velké většině v původním stavu po dokončení, případně pouze s dílčími modernizacemi. Ve výhledových obdobích proto budou nevyhnutelné modernizace či rekonstrukce stávajících trolejbusových tratí a trakčního vedení, a to včetně doplňkové infrastruktury (měnirny, nabíjecí stanice).

Vzrůstající provoz trolejbusové dopravy s sebou nese zvýšené požadavky na dodávky elektrické energie. Měnirny jsou však často v původním stavu a značně zastaralé. Zastaralé technologie nejsou schopné v současné době řešit okamžité situace v trolejbusové dopravě a není možné pomoci dálkového ovládní řešit všechny možnosti programu. Dochází ke stárnutí součástek a zvyšování poruchovosti, kdy každá drobná závada představuje velký problém. Bude nezbytné ve výhledových obdobích tyto objekty modernizovat či rekonstruovat pro splnění aktuálních požadavků a nároků. Úprava měniren (a výstavba nových) bude potřebná i v souvislosti s navrhovaným rozšiřováním trolejbusové trakce.

4.5.1 Preference vozidel v síti, řízení provozu, telematika

Důležitou součástí celého systému hromadné dopravy osob je podpora vozidel v komunikační síti ve formě upřednostňování (preference) vozidel v dopravním proudu a v křižovatkách, vč. dispečerského dohledu a informačního systému pro cestující.

Od poloviny roku 2012 je na území města Zlína a částečně na území města Otrokovice v provozu preference vozidel MHD. V rámci projektu „Preference a plošná koordinace MHD ve Zlíně“ byl vybudován systém dopravně závislého koordinovaného dynamického řízení světelných signalizačních zařízení, který aktivně preferuje vozidla městské hromadné dopravy na jejích hlavních trasách. Systém dokáže reagovat na aktuální dopravní proud, zohledňuje aktuální dopravní situaci v daném místě, detekuje okamžitou poptávku po preferenci ze strany vozidel MHD a dokáže tak dynamicky upravit signální plány na jednotlivých světelných signalizačních zařízeních ve prospěch vozidel hromadné dopravy. Systém však nepřiděluje vozidlům HD volno absolutně, ale vždy vyhodnocuje aktuální situaci a rozhoduje o přidělení či nepřidělení preferenčního opatření (v závislosti na intenzitách, zpoždění vozidla, ad.).

V rámci realizace projektu bylo upraveno celkem 34 řadičů světelných signalizačních zařízení (část byla doplněna o radiomodemy, část byla vyměněna za zcela nové), vozidla DSZO byla vybavena novými palubními počítači a radiomodemy, které vzájemně komunikují

s jednotlivými součástmi napojenými na preferenční systém. Součástí projektu dále bylo vytvoření dispečerského pracoviště pro online řízení provozu vozidel, kde jsou centralizovány a sdíleny všechny provozní a technická data, komunikace s vozidly, předávány informace a prováděny další činnosti ovlivňující kvalitu provozu systému.

Systém řízení byl dále doplněn o informační systém pro cestující, kdy jsou prostřednictvím inteligentních zastávkových sloupků a tabel předávány online informace cestujícím přímo do prostoru zastávky. Cestující je tak online informován o provozu jednotlivých spojů MHD, o jejich odjezdu, zpoždění, příp. bezbariérovosti vozidla zajišťujícím daný spoj. Online informace o poloze spojů jsou také veřejně prezentovány na speciální webové adrese www.dszo.cz/online.

Cílem projektu preference vozidel pak bylo zejména:

- zkrácení cestovních dob prostředků MHD
- zvýšení pravidelnosti provozu
- zvýšení přesnosti dodržování jízdních řádů
- snížení čekacích dob na křižovatkách řízených SSZ
- snížení energetické náročnosti provozu MHD
- snížení emisí škodlivin hluku z provozu MHD
- využití aplikovaných technologií k dalším účelům (analýzy, statistiky, apod.).

Díky aplikovaným preferenčním opatřením, a tím dosaženého plynulejšího provozu vozidel v síti, bylo možné dosáhnout zkrácení jízdních dob jednotlivých vozidel na linkách MHD. Dopravní společnost tyto skutečnosti promítla do jízdních řádů s účinností od prosince 2013. Porovnáme-li jízdní řády s platností v roce 2012 a 2015, lze vidět některé pozitivní výsledky. Příkladem může být trolejbusová linka č. 2, jejíž jízdní doba z jedné konečné na druhou dosahovala v roce 2012 průměrně 40 minut a 19 sekund. V roce 2015, po zavedení preferenčních opatření, činila průměrná jízdní doba již jen 36 minut a 19 sekund, výsledná úspora jízdní doby je tedy 4 minuty. Tato úspora je velmi výrazná i s ohledem na zvýšené dopravní zatížení komunikační sítě oproti roku 2012. Příkladem může být i linka č. 10, jejíž průměrná jízdní doba v roce 2012 činila 30 minut a 23 sekund, v roce 2015 pak 28 minut a 3 sekundy. Výsledná úspora jízdní doby tak průměrně je 2 minuty 20 sekund.

Ve výhledových obdobích bude nezbytné přizpůsobovat provoz preferenčního systému aktuálním podmínkám a požadavkům a reflektovat případné změny jak ve vedení linek MHD, tak v nově zprovozněných infrastrukturních projektech s dopadem na preferenci vozidel MHD. V delším časovém horizontu poté bude nezbytné celý preferenční systém modernizovat dle aktuálních trendů.

4.6 ZHODNOCENÍ DOSAVADNÍHO PROCESU TVORBY, NÁVRHŮ A ZMĚN V MHD

Dopravní společnost v pravidelných intervalech provádí dopravní průzkumy zaměřené na využití jednotlivých linek i spojů v rámci celého dne a týdne. Na základě vyhodnocení těchto průzkumů a po zpracování všech připomínek od cestujících veřejnosti, odborů dopravy, úřadoven městských částí, škol, významných zaměstnavatelů a dalších subjektů, které se za dané období nashromáždí, dopravní společnost upravuje (většinou v polovině roku, před hlavními prázdninami) časové polohy spojů, příp. reaguje na nutnost posílení/oslabení jednotlivých linek nebo na nutnost obsluhy nových lokalit. Při zavádění obsluhy nového území společnost zjišťuje i formou anket na zastávkách názory od cestujících veřejnosti. Dopravní společnost je v tomto směru poměrně důsledná a její aktivity v rámci řešení této problematiky jsou na velmi vysoké úrovni.

4.6.1 Vývoj linkového vedení v posledních letech

Linkové vedení autobusových i trolejbusových linek ve Zlíně a Otrokovicích je dlouhodobě stabilní a bez větších zásahů ustálené již několik let. Dopravní průzkumy pravidelně potvrzují, že současné trasování linek MHD odpovídá hlavním přepravním proudům cestujících a není potřeba velkých změn. V předchozích letech tak probíhaly pouze drobné úpravy linkového vedení v souvislostech s obsluhou oblastí s vysokou docházkovou vzdáleností, s výstavbou nových obytných celků, průmyslových oblastí nebo občanské vybavenosti.

Linkové vedení trolejbusů v současnosti již není zcela závislé na existenci trolejového vedení. Ve velké míře jsou využívány trolejbusy s pomocným pohonem. Trolejbusy mají zabudovaný pomocný dieselagregát, resp. v novějších vozech pomocný bateriový pohon, který lze využít pro provoz v úsecích bez trolejového vedení. Na území obou měst je těchto úseků několik, a to zejména v okrajových částech měst. Na území Otrokovic se trolejbusy s pomocným pohonem využívají na vybraných spojích linky č. 2, které jsou prodlouženy ze zast. Otrokovice,pošta až do zastávky Otrokovice,Štěrковиště. Dalšími úseky jsou Louky,křižovatka – Louky,točna (linka 3); Alšova – Škola M. Alše – Podhoří (linka 4); Lazy,škola – Gymnázium Lesní čtvrť – Lesní čtvrť (linka 3 a 13); Příluky – Želechovice (linka 12); Příluky – Příluky,Za Kapličkou – Příluky,průmyslová zóna – Lužkovice,Na Gruntech (linka 11). Posledním úsekem, kde bylo vystavěno nové trakční vedení, byla točna Antonínova v blízkosti polikliniky a školních budov v centru města. Byly sem přesměrovány vybrané spoje několika linek, které dříve končily v obratišti Sportovní hala, zejména ve špičkách a přes pracovní dobu úřadů, škol a lékařských ordinací.

V autobusové sekci dochází ke změnám linkového vedení pružněji, v posledních letech byla zavedena například linka č. 52 obsluhující Lhotku a Chlum, několik linek bylo prodlouženo do doposud neobsluhovaných oblastí s dlouhými docházkovými vzdálenostmi (linka č. 55 do Kvítkovic, č. 51 do Malenovic ad.). Poslední, zcela nově zavedenou linkou, byla v roce 2013 linka č. 38. Tato linka nově propojila významné instituce v centrální části města Zlína

a začala zastavovat na několika zcela nových zastávkách, kam doposud MHD nezajížděla. Centrální linka č. 38 propojila Baťovu nemocnici, centrum města, železniční stanici Střed, autobusové nádraží, polikliniku a důležité instituce v bývalém baťovském areálu (centrální poštu, krajský úřad, muzeum, ad.). Později pak byla linka navíc prodloužena až do oblastí starých Příluk.

4.7 ZHODNOCENÍ STAVU OBSLUHY ÚZEMÍ VLD A VDOD

Veřejná linková doprava se na obsluhu území měst Zlína a Otrokovice podílí zcela marginálně. Dle provedené ankety v domácnostech na území Zlína se VLD podílí na dělbě přepravní práce obyvatel Zlína pouze 0,39%. Několik vybraných spojů, vyjmenovaných v kapitole 4.9.1, je však zahrnuto do Zlínské integrované dopravy a „suplují“ tak spoje na linkách MHD. Dopravní obslužnost řešeného území pomocí veřejné linkové dopravy zajišťují celkem 4 dopravci (Krodos bus, ČSAD BUS Uherské Hradiště, HOUSACAR a ČSAD Vsetín). V závazku veřejné služby je provozováno 58 autobusových linek, dalších 17 linek je pak provozováno mimo závazek veřejné služby (tyto linky slouží především pro spojení do vzdálenějších míst Zlínského kraje či ČR).

Autobusy VLD zastavují na celkem 84 zastávkách v řešeném území. Úplný výčet zastávek vč. uvedení druhu dopravního prostředku, který v zastávce zastavuje, je součástí **PŘÍLOHY 4**. Nejvytíženější zastávkou VLD v území je dle průzkumů zastávka Zlín, „autobusové nádraží, kde se odehrává cca 81% všech zastávkových pohybů (za VLD).

Veřejná drážní osobní doprava obsluhující řešené území je prezentována zejména železniční tratí č. 331 z Otrokovice přes Zlín do Vizovic. Dle provedené ankety v domácnostech na území Zlína se železniční doprava podílí na dělbě přepravní práce obyvatel Zlína pouze 0,35%. Největší frekvence dojížděky pak byla zaznamenána v relaci Otrokovice – Zlín, největší obrat byl zaznamenán ve stanicích Otrokovice a Zlín-střed. Detailní analýze železniční dopravy v území je věnována kapitola 4.12.

4.8 ANALÝZA FUNGOVÁNÍ INSTITUCIONÁLNÍHO RÁMCE DOPRAVNÍHO SYSTÉMU MĚSTA

Dopravní obslužnost území je zajištěna na základě objednávky veřejných institucí, tj. od měst, krajských úřadů, příp. státu. Dopravní obslužnost pak instituce objednávají u jednotlivých dopravců zabezpečující tyto služby. V souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007 a zákonem č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících pak mají povinnost tyto instituce vyplácet kompenzace ztrát vzniklých z provozu.

Dopravní obslužnost území pomocí MHD je smluvně zajištěna mezi DSZO a jednotlivými městy, tj. Zlínem a Otrokovici, které si tuto službu objednávají. Dopravní obslužnost na meziměstském úseku mezi zastávkami Zlín, Náměstí Práce a Otrokovice, žel.st. je pak

smluvně zajištěna mezi DSZO a Zlínským krajem. Zlínský kraj si na základě Smlouvy o závazku veřejné služby v drážní dopravě objednává u DSZO zabezpečení drážní (trolejbusové) dopravy a zároveň se zavazuje uhradit prokazatelnou ztrátu ze závazku poskytování veřejné služby. Smlouva je každoročně doplňována o dodatek, který blíže specifikuje rozsah objednaných služeb na dané období. Stejný typ smluv je uzavírán i mezi dopravní společnostmi a jednotlivými městy.

V rámci regionální veřejné linkové dopravy je pak dopravní obslužnost v území zajištěna smluvně mezi Zlínským krajem a jednotlivými dopravci.

V rámci VDOD je dopravní obslužnost po železnici zajištěna smluvně mezi Zlínským krajem a dopravcem České dráhy.

VLD a VDOD je zajišťována a organizována Zlínským krajem, za nějž jedná pověřená společnost Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o. (KOVED). Společnost KOVED zastupuje Zlínský kraj ve věci organizace a řízení jednotného dopravního systému a provozu centrálního dispečinku. Byla založena již v roce 2005 rozhodnutím zastupitelstva Zlínského kraje. Jejím základním cílem je realizovat dopravní zájmy obyvatel na území Zlínského kraje a zajistit maximální uspokojení jejich přepravních potřeb při kontrolovaném využívání přiměřených dotací. Společnost se zabývá těmito činnostmi:

- definuje rozsah dopravní obslužnosti
- definuje a uplatňuje objednávku dopravy v rámci přípravy IDS, koordinuje jednotlivé dopravce
- analyzuje ekonomickou náročnost ve vazbě na uspokojení přepravních potřeb
- sleduje dosažení maximálních návazností jednotlivých spojů při omezování souběžných spojů jednoho nebo více druhů dopravy
- připravuje materiály pro jednání pracovní skupiny IDS a účastní se těchto jednání
- řeší připomínky měst, obcí a občanů k jízdním řádům a kvalitě veřejné dopravy
- vyhodnocuje efektivnost veřejné dopravy a navrhuje nové standardy dopravní obslužnosti
- kontroluje dodržování standardů kvality – docházkové vzdálenosti, počty spojů v pracovní dny, časovou dostupnost úřadů a škol, přestupní časy, vhodné typy vozidel
- jedná s ostatními kraji a subjekty zapojenými do systému IDS
- spolupracuje s dopravci a externími subjekty při zajištění vyhodnocení a financování rozvoje kvality dopravní obslužnosti
- zajišťuje informovanost veřejnosti a propaguje IDS.

4.9 STAV INTEGRACE VEŘEJNÉ DOPRAVY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Systém integrované dopravy v zájmovém území měst Zlína a Otrokovic je považován za jeden z nejstarších systémů integrované dopravy v České republice. Již v roce 1983 byly zavedeny speciální předplatné kupony k časovým jízdenkám, které platily i na železnici z Otrokovic do Zlína. Současná podoba integrovaného dopravního systému byla spuštěna v roce 2002 pod názvem Zlínská integrovaná doprava.

4.9.1 Zlínská integrovaná doprava

Zlínskou integrovanou dopravou se nazývá společný systém městské hromadné dopravy ve Zlíně a Otrokovících, železniční dopravy na trati č. 331 Otrokovice – Vizovice a vybraných autobusových spojů. Správu Zlínské integrované dopravy a její koordinaci zajišťuje společnost KOVED. Činnosti této společnosti jsou vyjmenovány v kapitole 4.8.

Oproti jiným integrovaným dopravním systémům v České republice je Zlínská integrovaná doprava rozvinuta pouze v té nejzákladnější rovině a v územně omezeném prostoru. V rámci ZID se jedná o tarifní integraci, kdy jsou v rámci integrované dopravy uznávány speciální časové předplatní a jednorázové jízdní doklady v zapojených spojích (o tarifu ZID pojednává samostatná kapitola 4.14.2). Tento systém představoval v době svých počátků jistě velmi významný pozitivní posun ke ztraktivnější cestování veřejnou dopravou v dané oblasti, v dnešní době je však zcela potřebné tento systém upgradovat, rozšiřovat a zkvalitňovat.

Do systému Zlínské integrované dopravy jsou v současné době zapojeni 4 dopravci:

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

Integrovány jsou do systému všechny spoje na všech linkách MHD Zlín – Otrokovice a všechny osobní vlaky Českých drah na trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice (nelze využít ve spoji Rx – rychlík vyšší kvality).

Dále je umožněna přeprava cestujících ve vyznačeném úseku v těchto vybraných spojích VLD vedených zejména v okrajových částech dne.:

- linka 820765; spoj č. 3; úsek Kudlov,U Pomníku padlých (4:47) – U Zámku
- linka 820765; spoj č. 29; úsek Kudlov,U Pomníku padlých (7:20) – U Zámku
- linka 820765; spoj č. 42; úsek U Zámku (22:26) – Kudlov,U Pomníku padlých
- linka 820831; spoj č. 43; úsek Čepkov (22:26) – Mladcová,Bartošův dům
- linka 820022; spoj č. 4; úsek Chlum (4:55) – Malenovice, křiž.
- linka 820022; spoj č. 78; úsek Chlum (4:55, prázdniny) – Malenovice, křiž.
- linka 820022; spoj. č. 69; úsek Malenovice,křiž. (22:33) – Chlum

- linka 820881; spoj č. 4; úsek Štípa,pož.zbroj.(7:10) – Kostelec,lázně
- linka 820881; spoj č. 6; úsek Štípa,pož.zbroj. (7:13) – Kostelec,lázně

Pozn.: Ve spojích VLD lze cestovat pouze s platnou časovou předplatní jízdenkou, nelze využít papírovou jízdenku pro jednotlivou jízdu.

4.10 ANALYTICKÝ ROZBOR LINEK MHD

4.10.1 Linka 1

Trasa linky tam: (Příluky – Oční klinika Gemini – Příluky – Obeciny – Slínová –) (Podvesná XVII. –) Příční – Spojovací – Prostřední – Slovenská – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Poliklinika - Zahradnická – Prštné – Podhoří, sídliště – Louky, křiž. – Louky, průmysl. zóna – Šrámkova – Cihelna – Pila – Malenovice, křiž. – Malenovice, sídliště – U Mlýna – Sklady – Malenovice, ZPS – Malenovice, obchod. zóna – Trávníky – Kvítkovice, Zlínská – Pošta – Otrokovice, žel.st.

Trasa linky zpět: Otrokovice, žel.st. – Dr.E.Beneše – Kvítkovice, Zlínská – Trávníky – Malenovice, obchod. zóna – Malenovice, ZPS – Sklady – U Mlýna – Malenovice, sídliště – Malenovice, křiž. – Pila – Cihelna – Šrámkova – Louky, křiž. – Louky, Růžová – Podhoří, sídliště – Prštné – Zahradnická – Poliklinika – Náměstí Práce – Školní – Slovenská – Prostřední – Spojovací – Příční – Baťova nemocnice

Rozsah provozu: Na lince je v provozu 6 spojů do Otrokovic v pracovní dny, 3 spoje v nepracovní dny. Směrem do Zlína je v provozu 8 spojů v rámci celého pracovního dne a 5 spojů v rámci celého nepracovního dne. Linka slouží pro výjezd vozidel z vozovny do Otrokovic, resp. pro zátah vozidel z Otrokovic.

Nasazovaná vozidla: standardní a kloubové trolejbusy

4.10.2 Linka 2

Trasa linky: Bartošova čtvrť – Dřevnická – Dukelská (– Bartošova čtvrť, škola (zpět)) – Baťova nemocnice – Zálešná V. – Padělký IX. – Kúty – Cigánov – Dlouhá – Náměstí Míru (tam) – Školní (zpět) – Náměstí Práce – Poliklinika – Zahradnická – Prštné – Podhoří, sídliště – Louky, Růžová (zpět) – Louky, křiž. – Louky, průmysl. zóna (tam) – Šrámkova – Cihelna – Pila – Malenovice, křiž. – Malenovice, sídliště – U Mlýna – Sklady – Malenovice, ZPS – Malenovice, obchod. zóna – Trávníky – Kvítkovice, Zlínská – Pošta (tam) – Dr. E. Beneše (zpět) – Otrokovice, žel.st. (– Dr. E. Beneše (tam) – Pošta (tam) – Havlíčkova (zpět) – Otrokovice, poliklinika (tam) – Otrokovice, náměstí – Nadjezd – U Dřevnice – Hurdiský – Společenský dům – Zahradní (tam) – Otrokovice, Štěrkoviště) /a zpět/

Rozsah provozu: V provozu celodenně i celotýdenně. V nocích jede linka pouze ve směru do Otrokovic.

Pracovní dny špička (4 – 8 a 13 – 17 hod.) nepravidelný interval 5 – 12 minut, sedlo (8 – 13 a 17 – 23 hod) nepravidelný interval 20 minut, noc (23 – 4 hod.) 1 až 2 spoje za hodinu.

Soboty, neděle, svátky 4 – 7 hod. interval 30 minut, 7 – 19 hod. pravidelný interval 20 minut, 19 – 23 hod. nepravidelný interval 20 min., 00 – 03 hod. 1 až 2 spoje za hodinu.

Do zastávek Dr. E. Beneše až Otrokovice, Šterkoviště jedou vybrané spoje v sedlech pracovních dní (1 spoj za hodinu v období 07 – 13 a 17 – 18 hod.).

Nasazovaná vozidla: kloubové trolejbusy, spoje jedoucí v úseku Dr. E. Beneše – Otrokovice, Šterkoviště kloubové trolejbusy s pomocným pohonem

4.10.3 Linka 3

Trasa linky: Lesní čtvrť (– Gymnázium Lesní čtvrť (zpět)) – Příkrá – Lazy, škola – Slovenská – Náměstí Míru (tam) – Školní (zpět) – Náměstí Práce – Poliklinika – Zahradnická – Prštné – Podhoří, sídliště – Louky, Růžová (zpět) – Louky, křiž. – Louky, hřiště – Louky, střed – Louky, točna /a zpět/

Rozsah provozu: Pracovní dny špička (4 – 8 a 13 – 17 hod.) nepravidelný interval – 2 až 3 spoje za hodinu, sedlo (8 – 13 a 17 – 23 hod) nepravidelný interval – 1 až 2 spoje za hodinu.

Soboty, neděle, svátky pouze 5 párů spojů v průběhu dne.

Linka je v úseku Lesní čtvrť – Náměstí Práce a naopak časově koordinována s linkou 13.

Přes zastávku Gymnázium Lesní čtvrť vedeny tři spoje před začátkem školního vyučování.

Nasazovaná vozidla: standardní trolejbusy s pomocným pohonem (úsek Louky, křiž. až Louky, točna a úsek přes Gymnázium Lesní čtvrť bez trolejového vedení)

4.10.4 Linka 4

Trasa linky: Podhoří (– Škola M. Alše) – Svatopluka Čecha – Alšova – Randýskové – Topolová – Letná škola – Na Vyhlídce – Náměstí Práce – Školní (tam) – Náměstí Míru (zpět) – Dlouhá – Cigánov – Padělky I. – Vysoká mez – Burešov – Januštice, tenis. kurty – Vršava /a zpět/

Rozsah provozu: Pracovní dny ranní špička (4 – 8 hod.) nepravidelný interval 6 – 30 minut, odpolední špička (14 – 18 hod.) pravidelný interval 15 minut, sedlo (8 – 14 hod.) pravidelný interval 20 min., sedlo (18 – 23 hod.) nepravidelný interval 20 – 30 minut.

Soboty, neděle, svátky 5 – 8 hod. a 20 – 23 hod. interval 30 minut, 8 – 20 hod. pravidelný interval 20 minut.

Přes zastávku Škola M. Alše jedou 3 spoje před začátkem školního vyučování, úsek obsluhují trolejbusy s pomocným pohonem (úsek bez trolejového vedení).

Nasazovaná vozidla: standardní trolejbusy

4.10.5 *Linka 6*

Trasa linky: Jižní Svahy, Kocanda – Česká – Křiby – Slunečná – Družstevní – Pod Babou – Čepkov – U Zámku – Náměstí Práce – Poliklinika – Zahradnická – Prštné – Podhoří, sídliště – Louky, Růžová (zpět) – Louky, křiž. – Louky, průmysl. zóna (tam) – Šrámkova – Cihelna – Pila – Malenovice, křiž. – Malenovice, sídliště – U Mlýna – Sklady – Malenovice, ZPS – Malenovice, obchod. zóna – Trávníky – Kvítkovice, Zlínská – Pošta (tam) – Dr. E. Beneše (zpět) – Otrokovice, žel.st. /a zpět/

Rozsah provozu: Pracovní dny ranní špička (4 – 8 hod.) nepravidelný interval 11 – 20 minut, odpolední špička (14 – 18 hod.) nepravidelný interval 12 – 15 minut, sedlo (8 – 14 hod.) pravidelný interval 20 min., sedlo (18 – 23 hod.) nepravidelný interval 20 – 30 minut.

Soboty, neděle, svátky 5 – 8 hod. a 20 – 23 hod. interval 30 minut, 8 – 20 hod. pravidelný interval 20 minut.

Nasazovaná vozidla: kloubové trolejbusy

4.10.6 *Linka 7*

Trasa linky: Jižní Svahy, Kocanda – Česká – Křiby – Slunečná – Družstevní – Pod Babou – Čepkov – U Zámku – Náměstí Práce – Sportovní hala /a zpět/

Rozsah provozu: V provozu jeden pár spojů celotýdenně v noci (2 hod.), jeden spoj ráno ve směru z Jižních Svahů v pracovní dny, jeden spoj odpoledne a jeden spoj večer ve směru na Jižní Svahy v pracovní dny.

Nasazovaná vozidla: standardní trolejbus

4.10.7 *Linka 8*

Trasa linky: Jižní Svahy, Kocanda – Česká – Křiby – Slunečná – Družstevní – Pod Babou – Čepkov – U Zámku – Školní – Dlouhá – Cigánov – Kúty – Padělky IX. – Zálešná V. – Baťova nemocnice – Podvesná XVII. – Příční – Spojovací – Prostřední – Slovenská – Náměstí Míru – U Zámku – Čepkov – Pod Babou – Družstevní – Slunečná – Křiby – Česká – Jižní Svahy, Kocanda /polookružní linka/

Rozsah provozu: Pracovní dny špička (4 – 8 a 14 – 18 hod.) nepravidelný interval 10 – 16 minut, sedlo (8 – 14 a 18 – 23 hod) nepravidelný interval cca 20 minut, noc (23 – 4 hod.) 1 spoj za hodinu.

Soboty, neděle, svátky 4 – 7 hod. interval cca 30 minut, 7 – 19 hod. pravidelný interval 20 minut, 19 – 23 hod. nepravidelný interval cca 20 min., 00 – 03 hod. 1 spoj za hodinu.

Nasazovaná vozidla: kloubové trolejbusy

4.10.8 Linka 9

Trasa linky: Jižní Svahy, Středová – Budovatelská – Slunečná – Družstevní – Pod Babou – Čepkov – U Zámku – Školní – Slovenská – Prostřední – Spojovací – Příčná – Baťova nemocnice – Zálešná – Padělky IX. – Kúty – Cigánov – Dlouhá – Náměstí Míru – U Zámku – Čepkov – Pod Babou – Družstevní – Slunečná – Budovatelská – Jižní Svahy, Středová /polookružní linka/

Rozsah provozu: Pracovní dny špička (4 – 8 a 14 – 18 hod.) nepravidelný interval 10 – 16 minut, sedlo (8 – 14 a 18 – 23 hod) nepravidelný interval cca 20 minut.

Soboty, neděle, svátky 4 – 7 hod. interval cca 30 minut, 7 – 19 hod. pravidelný interval 20 minut, 19 – 23 hod. nepravidelný interval cca 20 min.

Nasazovaná vozidla: standardní trolejbusy

4.10.9 Linka 10

Trasa linky: Jižní Svahy, Středová – Budovatelská – Slunečná – Družstevní – Pod Babou – Čepkov – U Zámku – Náměstí Práce – Poliklinika – Zahradnická – Prštné – Podhoří, sídliště – Louky, Růžová (zpět) – Louky, kříž. – Louky, průmysl. zóna (tam) – Šrámkova – Cihelna – Pila – Malenovice, kříž. – Malenovice, sídliště – U Mlýna – Sklady – Malenovice, ZPS (zpět) – Malenovice, Centro /a zpět/

Rozsah provozu: V provozu pouze v pracovní dny mezi 4. a 18. hod. Mezi 9. a 13. hod. pravidelný interval 20 minut, v ostatních obdobích nepravidelný interval cca 12 – 30 minut.

Nasazovaná vozidla: standardní trolejbusy

4.10.10 Linka 11

Trasa linky: Poliklinika (tam) – Antonínova (zpět) – ...

Sportovní hala – ...

... – Náměstí Práce – Školní (tam) – Náměstí Míru (zpět) – Slovenská – Prostřední – Spojovací – Příčná – Slínová (zpět) – Obeciny – Přílucká – Oční klinika Gemini – Příluky – ...

(... – Příluky, Za Kapličkou)

(... – Průmyslová zóna, Cecilka – Průmyslová zóna – Průmyslová zóna, střed – Průmyslová zóna, točna (– Lužkovice, Hvozdenská – Lužkovice, Na Gruntech)) /a zpět/

Linka s velmi velkým množstvím spojů jedoucích v různých trasách, rozvětvená na obou svých koncích. Linkové vedení je nepřehledné pro cestující.

Rozsah provozu: V základním úseku Náměstí Práce – Příluky je linka provozována v pracovní dny v nepravidelných intervalech, v ranní a odpolední špičce 4 – 5 spojů za hodinu, v ostatních obdobích 1 – 3 spoje za hodinu. O víkendu jsou v provozu 2 až 3 spoje za hodinu.

Do zastávky Příluky, Za Kapličkou je vedeno 6 párů spojů v pracovní dny a 4 páry spojů ve víkendové dny.

Do zastávky Průmyslová zóna, točna jsou vedeny ve špičkách pracovních dní 2 až 3 spoje za hodinu, v ostatních obdobích pak cca 1 spoj za hodinu. O víkendech poté 1 až 2 spoje za 2 hodiny, posílené několika spoji na návoz/odvoz zaměstnanců na začátek/konec pracovních směn.

Do Lužkovic jsou vedeny vybrané spoje v rozsahu 1 až 2 spoje za hodinu v pracovní dny, 1 až 2 spoje za 2 hodiny ve víkendových dnech.

Na opačné straně linky jsou do zastávky Antonínova vedeny v pracovní dny vedeny zhruba 2/3 všech spojů, ve víkendových dnech zhruba ½ všech spojů. Ostatní spoje jsou vedeny ke Sportovní hale.

Linka je v úseku Příluky – Náměstí Práce a naopak časově koordinována s linkou 12.

Nasazovaná vozidla: standardní trolejbusy, standardní trolejbusy s pomocným pohonem (úsek Příluky – Příluky, Za Kapličkou a Příluky – Průmyslová zóna – Lužkovice, Na Gruntech bez trolejového vedení)

4.10.11 *Linka 12*

Trasa linky: Poliklinika (tam) – Antonínova (zpět) – ...

Sportovní hala – ...

... – Náměstí Práce – Školní (tam) – Slovenská – Prostřední – Spojovací – Příční – Slínová (zpět) – Obeciny – Přílucká – Oční klinika Gemini – Příluky – Želechovice, Příční (tam) – Želechovice, střed (tam) – Želechovice, křiž. (– Želechovice, obecní úřad (zpět) – Želechovice, škola) /a zpět/

Rozsah provozu: V pracovní dny je v provozu zhruba jeden pár spojů za hodinu v období 5 – 20 hod. O víkendu je pak provozováno 6 párů spojů mezi 7 a 19 hodinou.

Do zastávky Želechovice, škola jsou vedeny 3 páry spojů v pracovní dny.

Do zastávky Antonínova je vedena zhruba polovina všech spojů, ostatní spoje jsou vedeny do zastávky Sportovní hala.

Linka je v úseku Příluky – Náměstí Práce a naopak časově koordinována s linkou 11.

Nasazovaná vozidla: standardní trolejbusy s pomocným pohonem (úsek Příluky – Želechovice bez trolejového vedení)

4.10.12 Linka 13

Trasa linky: Lesní čtvrť (– Gymnázium Lesní čtvrť (zpět)) – Příkrá – Lazy,škola – Slovenská – Náměstí Míru (tam) – Školní (zpět) – Náměstí Práce – Sportovní hala /a zpět/

Rozsah provozu:

Pracovní dny jsou na lince nepravidelné intervaly, rozsah provozu je 1 až 3 spoje za hodinu. O víkendu pak 1 až 2 spoje za hodinu.

Linka je v úseku Lesní čtvrť – Náměstí Práce a naopak časově koordinována s linkou 3.

Přes zastávku Gymnázium Lesní čtvrť je vedeno pět spojů před začátkem školního vyučování.

Nasazovaná vozidla: standardní a kloubové trolejbusy, standardní a kloubové trolejbusy s pomocným pohonem na spojích přes Gymnázium Lesní čtvrť (úsek bez trolejového vedení)

4.10.13 Linka 14

Trasa linky: Sportovní hala – Náměstí Práce – U Zámku – Čepkov – Pod Babou – Družstevní – Slunečná – Budovatelská – Jižní Svahy, Středová /a zpět/

Rozsah provozu: V provozu pouze v pracovní dny v období cca 5 – 8 hod. a 15 – 22 hod., tj. v obdobích mimo provoz linky č. 10. V období 5 – 8 hod. v provozu 1 spoj za hodinu, v období 15 – 22 hod. poté 1 až 3 spoje za hodinu.

Nasazovaná vozidla: standardní trolejbusy

4.10.14 Linka 31

Trasa linky: Jaroslavice, točna – Jaroslavice, hasičská zbroj. – Jaroslavice, náves – Jaroslavice – Obeciny – Slínová (tam) – Věžové domy – Morýsovy domy – Bří Jaroňků – Náměstí Míru – Náměstí Práce – U Majáku – (Maják točna – Ke Křibům –) Krematorium – Filmové ateliéry – Filmové ateliéry, točna (– Kudlov, tiskárna – Kudlov, U Pomníku padlých) /a zpět/

Rozsah provozu: Linka je v provozu v pracovní dny mezi 4. a 23. hodinou v nepravidelném intervalu, cca 2 – 3 spoje za hodinu. O víkendových dnech je linka v provozu v nepravidelných intervalech, cca 2 spoje za hodinu.

Přes zastávky Maják točna a Ke Křibům jsou vedeny mezi 4. a 12. hodinou pouze spoje ve směru do centra Zlína, mezi 12. a 23. hodinou potom pouze spoje ve směru z centra Zlína.

Do Kudlova jsou vedeny 3 spoje ze Zlína a 2 spoje do Zlína.

Nasazovaná vozidla: standardní a kloubové autobusy

4.10.15 Linka 32

Trasa linky: Mladcová, Bartošův dům – Mladcová, hřiště – Rozvodná – Mladcovská – Čepkov – U Zámku – Školní (tam) (– Zimní lázně(zpět)) – Hradská – Kudlov, dolní konec – Kudlov, střed – Kudlov, Výhledy – Kudlov, U Pomníku padlých – Kudlov, točna /a zpět/

Rozsah provozu: Pracovní dny ranní špička (4 – 8 hod.) nepravidelný interval 10 – 20 minut, odpolední špička (14 – 18 hod.) pravidelný interval 20 minut, sedlo (8 – 14 hod.) pravidelný interval 30 min., sedlo (18 – 23 hod.) nepravidelný interval cca 60 minut.

Soboty, neděle, svátky 5 – 8 hod. a 20 – 23 hod. nepravidelný interval cca 60 minut, 8 – 20 hod. pravidelný interval 30 minut.

Přes zastávku Zimní lázně jedou 2 spoje před začátkem školního vyučování.

Nasazovaná vozidla: standardní a kloubové autobusy

4.10.16 Linka 33

Trasa linky: Bartošova čtvrť, Zdrav. škola – Bartošova čtvrť, Kneslova – Broučková – Podvesná X. – Podvesná VI. – U Splavu – Benešovo nábřeží – Dlouhá – Náměstí Míru – U Zámku – Čepkov – Pod Babou – K Pasekám – (Klabalská – Na Drahách – Mokrá II. – Mokrá –) Pasecká – Paseky, hřiště – Paseky /a zpět/

Rozsah provozu: Pracovní dny v období 4 – 23 hod., nepravidelný interval, 2 až 4 spoje za hodinu.

Soboty, neděle, svátky 5 – 8 hod. a 20 – 23 hod. nepravidelný interval cca 30 – 60 minut, 8 – 20 hod. pravidelný interval 30 minut.

Přes zastávky Klabalská, Na Drahách, Mokrá II. a Mokrá jede přibližně polovina všech spojů (oběma směry)

Nasazovaná vozidla: standardní/zkrácené autobusy

4.10.17 Linka 34

Trasa linky: Poliklinika (tam) – Antonínova (zpět) – ...

Sportovní hala – ...

... – Náměstí Práce – Náměstí Míru (zpět) – Školní (tam) – Dlouhá – Cigánov – Vysoká mez – Burešov – Januštice, tenis. kurty – Vršava (zpět) – Kostelec, lázně – Kostelec, U Řadovek (tam) – Štípa, škola (tam) – Štípa, pož. zbroj. (tam) – Štípa, U Kapličky (tam) – Kostelec, U Pomníku (zpět) – Kostelec, střed (zpět) – Kostelec, garáže (zpět) – Lešná ZOO /a zpět/

Rozsah provozu: V pracovní dny v provozu pouze v přepravních špičkách, v období 4 – 9 hod. 1 až 2 spoje za hodinu, dále v období 13 – 18 hod. 1 až 2 spoje za hodinu.

Soboty neděle svátky v provozu pouze jeden pár spojů časně ráno. V období od dubna do září, resp. od července do srpna pak v provozu mezi 9. a 19. hodinou cca 1 pár spojů za hodinu.

Linka je v úseku Antonínova/Sportovní hala – Štípa a naopak časově koordinována s linkami 34, 35, 36, 37.

Většina spojů v pracovní dny jede na konečnou Antonínova, většina spojů ve víkendové dny pak na konečnou zastávku Sportovní hala.

Nasazovaná vozidla: standardní a kloubové autobusy

4.10.18 *Linka 35*

Trasa linky: Poliklinika (tam) – Antonínova (zpět) – ...

Sportovní hala – ...

... – Náměstí Práce – Náměstí Míru (zpět) – Školní (tam) – Dlouhá – Cigánov – Vysoká mez – Burešov – Januštice, tenis. kurty – (Vršava (zpět) –) Kostelec, lázně – Kostelec, U Řadovek (tam) – Štípa, škola – Štípa, pož. zbroj. – Štípa, U Obrázku – Štípa, Na Vyhliídce – Velíková – Velíková, střed – Velíková, točna

Rozsah provozu: V provozu pouze ve špičkách pracovních dní. V období 5 – 7 hod 1 spoj tam a 3 spoje zpět, v období 13 – 17 hod. 4 spoje tam a 5 spojů zpět.

Linka je v úseku Antonínova/Sportovní hala – Štípa – Velíková a naopak časově koordinována s linkami 34, 35, 36, 37.

Na zastávce Vršava zastavují pouze vybrané spoje v ranní špičce.

Nasazovaná vozidla: kloubové autobusy

4.10.19 *Linka 36*

Trasa linky: Poliklinika (tam) – Antonínova (zpět) – ...

Sportovní hala – ...

... – Náměstí Práce – Náměstí Míru (zpět) – Školní (tam) – Dlouhá – Cigánov – Vysoká mez – Burešov – Januštice, tenis. kurty – (Vršava (zpět) –) Kostelec, lázně – Kostelec, U Pomníku – Kostelec, střed – Kostelec, garáže – Lešná ZOO – (Štípa, U Kapličky) – Kostelec, hřbitov (zpět) – Štípa, škola – Štípa, pož. zbroj. – Štípa, U Obrázku – Štípa, Na Vyhliídce – Velíková – Velíková, střed – Velíková, točna

Rozsah provozu: V pracovní dny je linka v provozu v období 5 – 00 hod. s nepravidelným intervalem, cca 1 až 2 spoje za hodinu. Ve dnech pracovního klidu jede mezi 5. a 00. hod. v rozsahu 1 až 2 spoje za 2 hodiny.

Linka je v úseku Antonínova/Sportovní hala – Štípa – Velíková a naopak časově koordinována s linkami 34, 35, 36, 37.

Na zast. Vršava zastavují pouze vybrané spoje v ranním a večerním období.

Vybrané spoje jedou přes zastávku Štípa,U Kapličky (a zároveň vynechávají zastávku Štípa,škola).

Většina spojů v pracovní dny jede na konečnou Antonínova, spoje ve víkendové dny pak na konečnou zastávku Sportovní hala.

Nasazovaná vozidla: kloubové autobusy

4.10.20 Linka 37

Trasa linky tam: Sportovní hala – Náměstí Práce – Školní – Dlouhá – Cigánov – Vysoká mez – Burešov – Januštice,tenis. kurty – Kostelec,lázně – Kostelec,U Pomníku – Kostelec,střed – Kostelec,garáže – Lešná ZOO – Štípa, škola – Štípa,pož. zbroj. – Štípa,U Obrázku – Štípa,Na Vyhliídce – Velíková – Velíková,střed – Velíková,točna

Trasa linky zpět: Velíková,točna – Ostrata,horní zast. – Ostrata,dolní zast. – Hvozdná,Osmek – Štípa,pož. zbroj. – Štípa,škola – – Lešná ZOO – Kostelec,garáže – Kostelec,střed – Kostelec,U Pomníku – Kostelec,lázně – Vršava – Januštice,tenis. kurty – Burešov – Vysoká mez – Cigánov – Dlouhá – Náměstí Míru – Náměstí Práce – Sportovní hala

Rozsah provozu: V provozu pouze jeden pár spojů v sobotu po 22. hodině.

Nasazovaná vozidla: standardní autobusy

4.10.21 Linka 38

Trasa linky: (Příluky,Za Kapličkou – Žabárna – Podvesná XVI. –) Baťova nemocnice – Podvesná XII. – Podvesná VI. – Díly II – Lešetín I. – Vodní – U Zámku – Střed – Dvacátá – J. A. Bati – Poliklinika – Náměstí Práce – Školní – Dlouhá – Lešetín I. – Díly II – Podvesná X. – Baťova nemocnice (– Žabárna – Příluky,Za Kapličkou) /okružní linka/

Rozsah provozu: V provozu v pracovní dny mezi 5. a 19. hodinou. V základním úseku Baťova nemocnice – J. A. Bati – Baťova nemocnice pravidelný interval 20 minut. Do Příluk jedou spoje v intervalu cca 60 minut (1 spoj za hodinu).

V nepracovní dny 1 spoj v trase Náměstí Práce – Příluky, Za kapličkou okolo 19 hodiny.

Nasazovaná vozidla: standardní/zkrácené autobusy

4.10.22 Linka 51

Trasa linky: Malenovice,točna – J. Staši – Jarolímkovo nám. – 1. máje – Kamenec I. – Kamenec II. – Pionýrská – Zabrání – Sokolovská – Malenovice,hřiště – Tyršova – Sklady – Mlýnská – Malenovice,hřiště – J. Staši – Masarykova – Malenovice,točna /okružní linka/

Rozsah provozu: V pracovní dny v provozu mezi 4. a 20. hodinou v nepravidelných intervalech, cca 1 spoj za hodinu.

V nepracovní dny v provozu mezi 7. a 19. hodinou v nepravidelných intervalech cca 60 – 180 minut.

Nasazovaná vozidla: standardní/zkrácené autobusy

4.10.23 Linka 52

Trasa linky: Malenovice,točna – Malenovice,kříž. (tam) – Malenovice,Tečovská – Tečovice,Malenovská – Tečovice – Lhotka,rozc. – Lhotka – Chlum /a zpět/

Rozsah provozu: V pracovní dny mezi 5. a 19. hodinou nepravidelný interval cca 60 – 180 minut, ve dnech pracovního klidu v provozu 6 párů spojů mezi 8. a 19. hod.

Nasazovaná vozidla: standardní/zkrácené autobusy

4.10.24 Linka 53

Trasa linky: (Náměstí Práce (tam) – Školní (tam) – Náměstí Míru (tam) – Dům umění (tam) –)) Náměstí Práce – Poliklinika – Zahradnická – Prštné – Podhoří,sídliště – Louky,Růžová (zpět) – Louky,kříž. – Louky,průmysl. zóna – Šrámkova – Cihelna – Pila – Malenovice,kříž. (zpět) – Malenovice,točna /a zpět/

Rozsah provozu: Pracovní dny:

- 1 spoj Náměstí Míru – Malenovice,točna
- 1 spoj Školní – Dům Umění
- 1 spoj Náměstí Míru – Dům Umění
- 1 spoj Náměstí Práce – Dům Umění
- 1 spoj Náměstí Práce – Malenovice,točna
- 1 spoj Náměstí Míru – Náměstí Práce – Malenovice,točna
- v opačném směru 4 spoje Malenovice,točna – Náměstí Práce.

Nepracovní dny:

- 1 spoj Náměstí Míru – Malenovice,točna
- 1 spoj Malenovice,točna – Náměstí Práce.

Nasazovaná vozidla: standardní/zkrácené autobusy

4.10.25 Linka 55

Trasa linky: (Kvítkovice,náves – Kvítkovice,Zlínská (– Trávníky,škola) – Pošta –) Otrokovice,žel.st. – Dr. E. Beneše (tam) – Pošta (tam) – Havlíčkova (zpět) – Otrokovice,Poliklinika (tam) – Otrokovice,náměstí – Nadjezd – U Dřevnice – Hurdisky (– Teplárna – Pneumatikárna) (– Moravní (zpět) – Senior (zpět)) – Společenský dům – Zahradní (tam) – Otrokovice,Štěrkořiště (– Bělov,točna) /a zpět/

Rozsah provozu: V základním úseku Otrokovice,žel.st. – Otrokovice,Štěrkořiště a zpět v pracovní dny 6 – 8 hod. a 12 – 16 hod. nepravidelné intervaly 5 – 15 minut (8 – 10 spojů za hodinu), 4 – 6 hod. a 16 – 00 hod. nepravidelný interval cca 10 – 30 minut (2 až 4 spoje za hodinu), 00 – 04 hod. nepravidelný interval cca 90 minut. V nepracovní dny mezi 4. a 00. hod. pravidelný interval 20 minut, v období 00 – 04 hod. nepravidelný interval cca 90 min.

Do Kvítkovic vedeny celotýdenně cca 1 až 2 spoje za 2 hodiny.

Přes zastávku Trávníky,škola jedou 3 páry spojů před začátkem, resp. po skončení vyučování.

Přes zastávku Senior a Moravní vedeno 5 spojů v průběhu celého pracovního dne, v nepracovních dnech pak 4 spoje mezi 15 a 17 hodinou, z nichž 2 spoje pokračují z konečné Kvítkov,náves do zastávky Kvítkov,hřbitov.

Přes zastávku Teplárna a Pneumatikárna jsou vedeny 1 spoj před začátkem a 2 spoje po skončení pracovních směn.

Do obce Bělov jsou vedeny 2 páry spojů v pracovní dny (1 pár spojů okolo 8. hod. a 1 pár spojů okolo 22. hod., v nepracovní dny tři páry spojů okolo 8., 12. a 18. hod.

Nasazovaná vozidla: standardní a kloubové autobusy

4.10.26 Linka 70

Trasa linky tam: Otrokovice,Štěrkořiště – Společenský dům – Hurdisky – U Dřevnice – Nadjezd – Otrokovice,náměstí – Havlíčkova – Otrokovice,žel.st. – Dr. E. Beneše – Kvítkovice,Zlínská – Trávníky – Malenovice,obchod. zóna – Malenovice,ZPS – Sklady – U Mlýna – Malenovice,sídliště – Malenovice,křiž. – Pila – Cihelna – Šrámkova – Louky,křiž. – Louky,Růžová – Podhoří,sídliště – Prštné – Zahradnická – Poliklinika – Náměstí Práce (– Školní – Divadlo – Bří. Jaroňků – Morýsovy domy – Věžové domy – Baťova nemocnice)

Trasa linky zpět: (Podvesná XVII. – Věžové domy – Morýsovy domy – Bří. Jaroňků – Náměstí Míru) – Náměstí Práce – Poliklinika – Zahradnická – Prštné – Podhoří,sídliště – Louky,křiž. – Louky,průmysl. zóna – Šrámkova – Cihelna – Pila – Malenovice,křiž. – Malenovice,sídliště – U Mlýna – Sklady – Malenovice,ZPS – Malenovice,obchod. zóna – Trávníky – Kvítkovice,Zlínská (– Pneumatikárna – Teplárna – U Dřevnice) – Pošta – Otrokovice,žel.st.

Vybrané spoje nezastavují na vybraných zastávkách (Otrokovice, Trávníky; Malenovice, obchod. zóna; Malenovice, sídliště; Malenovice, Pila; Cihelna; Šrámkova; Louky, Růžová; Louky, průmysl. zóna; Podhoří sídliště).

Přes zastávky Teplárna a Pneumatikárna jsou vedeny 3 spoje před začátkem pracovních směn.

Rozsah provozu: V provozu náhodné spoje v rámci celého dne i noci, každý spoj s rozdílnou trasou, obsluhovanými zastávkami i datovým omezením provozu (cca 15 párů spojů v pracovní dny a 5 párů spojů v nepracovní dny).

Nasazovaná vozidla: standardní a kloubové autobusy

4.10.27 *Linka 90*

Trasa linky: Sportovní hala – Náměstí Práce – Školní (tam) – Náměstí Míru (zpět) – Slovenská – Prostřední – Spojovací – Příční – Slínová (zpět) – Obeciny – Přílucká – Oční klinika Gemini – Příluky – Průmyslová zóna, Cecilka – Průmyslová zóna – Průmyslová zóna, střed – Průmyslová zóna, točna – Lužkovice, Hvozdenská – Lužkovice, Zádědina – Lužkovice, Na Gruntech – Želechovice, křiž. (tam) – Želechovice, Příční (tam) – Želechovice, střed (tam) – Želechovice, ObÚ – Želechovice, škola /a zpět/

Rozsah provozu: Pracovní dny směr tam provoz mezi 4. a 8. hodinou:

- 1 spoj v trase Sportovní hala – Lužkovice, Na Gruntech
- 1 spoj Sportovní hala – Příluky
- 1 spoj Sportovní hala – Želechovice, škola
- 1 spoj Lužkovice, Na Gruntech – Želechovice, křiž.

Pracovní dny směr zpět provoz mezi 4. a 8. hodinou:

- 1 spoj Příční – Sportovní hala;
- 1 spoj Lužkovice, Na Gruntech – Sportovní hala
- 1 spoj Příluky – Sportovní hala
- 1 spoj Příluky – Náměstí Míru
- okolo 13 hodiny 1 spoj Želechovice, škola – Sportovní hala

Nasazovaná vozidla: standardní autobusy

4.11 ANALYTICKÝ ROZBOR LINEK VLD

4.11.1 Linky VLD v závazku veřejné služby

V závazku veřejné služby jsou provozovány všechny regionální autobusové linky veřejné linkové dopravy. Tyto linky zajišťují dopravní obslužnost na území Zlínského kraje. Zabezpečením dopravní obslužnosti se dle zákona rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu, především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení a též k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu. Linky VLD v závazku veřejné služby objednává Krajský úřad Zlínského kraje a hradí je ze svého rozpočtu.

Dopravní obslužnost pomocí veřejné linkové dopravy v zájmovém území dokumentu SUMF zajišťují celkem 4 dopravci (Krodos bus, ČSAD BUS Uherské Hradiště, HOUSACAR a ČSAD Vsetín).

Seznam linek:

770050 Kroměříž – Tlumačov – Otrokovice,Štěrkoviště – Otrokovice,,aut.st. – Otrokovice,,U Dřevnice – Otrokovice,,náměstí – Otrokovice,Kvítkovice,Zlínská – Zlín,Malenovice,ZPS – Zlín,Malenovice,kříž. – Zlín,,Šrámkova – Zlín,Louky,kříž. – Zlín,Louky,Růžová – Zlín,,Zahradnická – Zlín,,Poliklinika – Zlín,,Nám.Práce – Zlín,,aut.nádr.

770051 Kroměříž – Bělov,,točna – Otrokovice,,Štěrkoviště – Otrokovice,,aut.st. – Otrokovice,,Hurdisky – Otrokovice,,teplárna – Otrokovice,,pneumatikárna – Otrokovice,,Moravan – Otrokovice,,U Dřevnice – Otrokovice,,náměstí – Otrokovice,Kvítkovice,Zlínská – Zlín,Malenovice,ZPS – Zlín,Malenovice,kříž. – Zlín,,Šrámkova – Zlín,Louky,kříž. – Zlín,Louky,Růžová – Zlín,,Zahradnická – Zlín,,Poliklinika – Zlín,,Nám.Práce – Zlín,,aut.nádr.

770370 Bystřice p. Host. – Holešov – Fryšták – Zlín,Lešná,ZOO – Zlín,Kostelec,přehrada – Zlín,Kostelec,lázně rozc. – Zlín,,Vysoká mez – Zlín,,Cigánov – Zlín,,aut. nádr.

770400 Holešov – Ludslavice – Zlín,Malenovice,Tečovská – Zlín,Malenovice,ZPS – Zlín,Malenovice,obchodní zóna – Otrokovice,Kvítkovice,Zlínská – Otrokovice,,náměstí – Otrokovice,,U Dřevnice – Otrokovice,,aut.st. – Otrokovice,,Hurdisky – Otrokovice,,teplárna – Otrokovice,,pneumatikárna – Otrokovice,,Moravan – Otrokovice,,teplárna – Otrokovice,,Hurdisky – Otrokovice,,aut.st.

770430 Bystřice p. Host. – Zlín,,aut. nádr. – Holešov – Kroměříž – Brno

800511 Uherské Hradiště – Topolná – Otrokovice, Kvítkovice, Napajedelská – Otrokovice, pneumatikárna – Otrokovice, teplárna – Otrokovice, Havlíčkova – Otrokovice, žel.st. – Otrokovice, Poliklinika – Otrokovice, náměstí - Otrokovice, U Dřevnice – Otrokovice, aut.st. – Zlín, Malenovice, ZPS – Zlín, Malenovice, křiž. – Zlín, Louky, křiž. – Zlín, Louky, Růžová – Zlín, Zahradnická – Zlín, Nám.Práce – Zlín, aut. nádr.

800521 Uherské Hradiště – Březolupy – Zlín, U Majáku – Zlín, Nám.Práce – Zlín, aut.nádr.

800531 Uherské Hradiště – Babice – Otrokovice, Kvítkovice, Napajedelská – Otrokovice, žel.st. – Otrokovice, náměstí – Otrokovice, U Dřevnice – Otrokovice, pneumatikárna – Otrokovice, teplárna – Otrokovice, aut.st. – Zlín, Malenovice, ZPS – Zlín, Malenovice, křiž. – Zlín, Louky, Růžová – Zlín, Louky, křiž – Zlín, Zahradnická – Zlín, Nám.Práce – Zlín, aut.nádr.

800611 Jankovice – Otrokovice, Kvítkovice, Napajedelská – Otrokovice, pneumatikárna – Otrokovice, teplárna – Otrokovice, aut.st. – Zlín, Malenovice, ZPS – Zlín, Malenovice, křiž. – Zlín, Louky, Růžová – Zlín, Louky, křiž – Zlín, Zahradnická – Zlín, Nám.Práce – Zlín, aut.nádr.

800711 Uherský Brod – Velký Ořechov – Zlín, U Majáku – Zlín, Nám.Práce – Zlín, aut.nádr.

800721 Uherský Brod – Luhačovice – Zlín, U Majáku – Zlín, Nám.Práce – Zlín, aut.nádr.

800811 Bojkovice – Luhačovice – Zlín, U Majáku – Zlín, Nám.Práce – Zlín, aut.nádr.

820002 Zlín, aut.nádr. – Zlín, Divadlo – Zlín, Bří Jaroňků – Zlín, nemocnice – Zlín, Příluky – Želechovice n.Dřev., křiž. – Želechovice n.Dřev., sklady – Zlín, Klečůvka – Všemina – Vsetín

820004 Zlín, aut. nádr. – Zlín, Podhoří sídliště – Zlín, Louky, křiž. – Zlín, Louky, Růžová – Zlín, Malenovice, křiž. – Zlín, Malenovice, U mlýna – Otrokovice, Kvítkovice, Napajedelská – Brno

820007 Zlín, aut.nádr. – Zlín, Cigánov – Zlín, Vysoká mez – Zlín, Kostelec, lázně rozc. – Zlín, Štípa, pošta – Zlín, Lešná, ZOO – Zlín, Kostelec, přehrada – Lukov – Holešov

820010 Zlín, aut.nádr. – Zlín, Divadlo – Zlín, Bří Jaroňků – Zlín, nemocnice – Zlín, Příluky – Želechovice n.Dřev., křiž. – Želechovice n.Dřev., škola – Želechovice n.Dřev., sklady – Zlín, Klečůvka – Hrobice – Podkopná Lhota

820018 Zlín, aut.nádr. – Zlín, Divadlo – Zlín, Bří Jaroňků – Zlín, nemocnice – Zlín, Příluky – Želechovice n.Dřev., křiž. – Želechovice n.Dřev., škola – Želechovice n.Dřev., sklady – Zlín, Klečůvka – Hrobice

820022 Zlín, aut.nádr. – Zlín, Nám.Práce – Zlín, poliklinika – Zlín, Zahradnická – Zlín, Louky, křiž – Zlín, Louky, Růžová – Zlín, Malenovice, křiž. – Zlín, Malenovice, Tečovská – Tečovice, Malenovská – Tečovice – Zlín, Lhotka, rozc. – Zlín, Lhotka – Zlín, Chlum – Zlín, Lhotka, rozc. – Holešov

820030 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Nám.Práce – Zlín,,poliklinika – Zlín,,Zahradnická – Zlín,,Podhoří sídliště – Zlín,Louky,kříž – Zlín,Louky,Růžová – Zlín,Šrámkova – Zlín,Malenovice,kříž. – Zlín,Malenovice,U mlýna – Zlín,Malenovice,ZPS – Otrokovice,Kvítkovice,hřbitov – Otrokovice,,Štěrkoviště – Otrokovice,,aut.st. – Otrokovice,U Dřevnice – Otrokovice,,náměstí – Otrokovice,,poliklinika – Otrokovice,,žel.st. – Otrokovice,,pneumatikárna – Otrokovice,Kvítkovice,Napajedelská – Napajedla – Oldřichovice – Žlutava – Komárov

820105 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Dlouhá – Zlín,,nemocnice – Zlín,,Příluky – Želechovice n.Dřev,,kříž. – Želechovice n.Dřev,,škola – Vizovice – Bratřejov – Horní Lideč – Valašské Klobouky

820131 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Cigánov – Zlín,,Vysoká mez – Zlín,Kostelec,lázně rozc. – Zlín,Kostelec,přehrada – Holešov – Bystřice p.Hostýnem

820141 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Cigánov – Zlín,,Vysoká mez – Zlín,Kostelec,lázně – Zlín,Štípa,pošta – Zlín Lešná ZOO – Držková – Bystřice p.Hostýnem

820150 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,nemocnice – Želechovice n.Dřev,,kříž. – Vsetín – Mošnov – Ostrava

820151 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,nemocnice – Želechovice n.Dřev,,kříž. – Želechovice n.Dřev,,škola – Vsetín – Ostrava

820221 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Nám.Práce – Zlín,,poliklinika – Zlín,Malenovice,kříž. – Otrokovice,Kvítkovice,Zlínská – Otrokovice,,žel.st. – Otrokovice,,náměstí – Kroměříž – Brno

820315 Slavičín – Loučka – Dolní Lhota – Želechovice n.Dřev,,škola – Želechovice n.Dřev,,kříž. – Zlín,,Příluky – Zlín,,nemocnice – Zlín,,Dlouhá – Zlín,,aut.nádr.

820375 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Nám.Práce – Zlín,,U Majáku – Luhačovice – Slavičín – Valašské Klobouky

820376 Valašské Klobouky – Štítná nad VI. – Popov – Slavičín – Dolní Lhota – Želechovice n.Dřev,,škola – Želechovice n.Dřev,,kříž. – Zlín,,Příluky – Zlín,,nemocnice – Zlín,,Dlouhá – Zlín,,aut.nádr.

820405 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Nám.Práce – Zlín,,U Majáku – Luhačovice – Uherský Brod – Uherské Hradiště

820415 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Nám.Práce – Zlín,,U Majáku – Luhačovice – Slavičín – Valašské Klobouky

820425 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Nám.Práce – Zlín,,U Majáku – Luhačovice – Bojkovice

820435 Luhačovice,Řetečov – Pozlovice – Luhačovice – Doubravy – Zlín,,U Majáku – Zlín,,Nám.Práce – Zlín,,aut.nádr.

820445 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Dlouhá – Zlín,,nemocnice – Zlín,,Příluky – Želechovice n.Dřev.,,křiž. – Želechovice n.Dřev.,,škola – Dolní Lhota – Újezd – Drnovice – Vlachovice – Valašské Klobouky

820455 Luhačovice – Dolní Lhota – Želechovice n.Dřev.,,škola – Želechovice n.Dřev.,,křiž. – Zlín,,Příluky – Zlín,,nemocnice – Zlín,,Dlouhá – Zlín,,aut.nádr.

820601 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Nám.Práce – Zlín,,poliklinika – Zlín,,Zahradnická – Zlín,Louky,křiž – Zlín,Louky,Růžová – Zlín,Šrámkova – Zlín,Malenovice,křiž. – Zlín,Malenovice,ZPS – Otrokovice,,Štěrkoviště – Otrokovice,,aut.st. – Otrokovice,U Dřevnice – Otrokovice,,náměstí – Otrokovice,,poliklinika – Otrokovice,,žel.st.– Otrokovice,Kvítkovice,Napajedelská – Napajedla – Komárov

820631 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Nám.Práce – Zlín,,poliklinika – Zlín,,Zahradnická – Zlín,Louky,křiž – Zlín,Louky,Růžová – Zlín,Šrámkova – Zlín,Malenovice,křiž. – Zlín,Malenovice,ZPS – Bělov,,točna / Otrokovice,,Štěrkoviště – Otrokovice,,aut.st. – Otrokovice,U Dřevnice – Otrokovice,,náměstí – Otrokovice,,poliklinika – Otrokovice,,žel.st.– Otrokovice,Kvítkovice,Napajedelská – Napajedla – Žlutava

820641 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Nám.Práce – Zlín,,poliklinika – Zlín,,Zahradnická – Zlín,Louky,křiž – Zlín,Louky,Růžová – Zlín,Šrámkova – Zlín,Malenovice,křiž. – Zlín,Malenovice,ZPS – Otrokovice,,Štěrkoviště – Otrokovice,,aut.st. – Otrokovice,U Dřevnice – Otrokovice,,náměstí – Otrokovice,,pneumatikárna – Otrokovice,,Moravan – Otrokovice,,poliklinika – Otrokovice,,žel.st.– Otrokovice,Kvítkovice,Napajedelská – Napajedla – Halenkovice

820651 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Nám.Práce – Zlín,,poliklinika – Zlín,,Zahradnická – Zlín,Louky,křiž – Zlín,Louky,Růžová – Zlín,Šrámkova – Zlín,Malenovice,křiž. – Zlín,Malenovice,ZPS – Otrokovice,Kvítkovice,Zlínská – Otrokovice,,náměstí – Otrokovice,,aut.st. – Otrokovice,,Štěrkoviště – Kvasice - Kroměříž

820671 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Nám.Práce – Zlín,,poliklinika – Zlín,,Zahradnická – Zlín,Louky,křiž – Zlín,Louky,Růžová – Zlín,Šrámkova – Zlín,Malenovice,křiž. – Zlín,Malenovice,ZPS – Otrokovice,Kvítkovice,Zlínská – Otrokovice,,žel.st. – Otrokovice,,náměstí – Otrokovice,,aut.st. – Otrokovice,,Štěrkoviště – Kvasice – Nová Dědina – Velké Těšany

820711 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Dlouhá – Zlín,,nemocnice – Zlín,,Příluky – Želechovice n.Dřev.,,křiž. – Želechovice n.Dřev.,,škola – Zádveřice-Raková,Raková – Vizovice – Ublo

820741 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Dlouhá – Zlín,,nemocnice – Zlín,,Příluky – Želechovice n.Dřev.,,křiž. – Zlín,,Lužkovice – Hvozdná – Ostrata

820755 Ludkovice – Provodov – Želechovice n.Dřev.,,škola – Želechovice n.Dřev.,,křiž. – Zlín,,Příluky – Zlín,,nemocnice – Zlín,,Dlouhá – Zlín,,aut.nádr.

820765 Luhačovice – Ludkovice – Provodov – Zlín,Kudlov,myslivna – Zlín,Kudlov,garáže – Zlín,Kudlov,Průkop – Zlín,Kudlov,U Pomníku padlých – Zlín,Kudlov,Výhledy – Zlín,Kudlov,střed – Zlín,Kudlov,dolní konec – Zlín,,Hradská – Zlín,,Zimní lázně – Zlín,,Školní – Zlín,,Náměstí Míru – Zlín,,U Zámku – Zlín,,aut.nádr.

820781 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Zahradnická – Zlín,Louky,kříž. – Zlín,,Šrámkova – Zlín,Malenovice – Zlín,Malenovice,paseky – Zlín,,Nad Prohledem – Zlín,Salaš,zast. – Zlín,Salaš,točna – Zlín,Salaš,zast. – Karlovice – Lhota – Zlín,,Nad Prohledem – Zlín,Malenovice,Paseky – Zlín,Malenovice – Zlín,Malenovice,kříž. – Zlín,,Šrámkova – Zlín,Louky,Růžová – Zlín,,Zahradnická – Zlín,,poliklinika – Zlín,,Nám.Práce – Zlín,,aut.nádr.

820831 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Školní – Zlín,,U Zámku – Zlín,,Čepkov – Zlín,,Mladcovská – Zlín,Mladcová,rozvodna – Zlín,Mladcová,hřiště – Zlín,Mladcová,Bartošův dům – Zlín,Mladcová,hřbitov – Racková – Holešov

820851 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Cigánov – Zlín,,Vysoká mez – Zlín,Kostelec,lázně rozc. – Zlín,Kostelec,přehrada – Lukov – Držková

820861 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Cigánov – Zlín,,Vysoká mez – Zlín,Kostelec,lázně – Zlín,Štípa,pošta – Zlín,Lešná,ZOO – Lukov – Držková

820871 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Cigánov – Zlín,,Vysoká mez – Zlín,Kostelec,lázně rozc. – Zlín,Kostelec,přehrada – Fryšták – Lukov

820881 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Cigánov – Zlín,,Vysoká mez – Zlín,Kostelec,lázně – Zlín,Štípa,škola – Zlín,Štípa,pož.zbroj. – Ostrata

820891 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Nám.Práce – Zlín,,U Majáku – Březnice – Šarovy – Uherské Hradiště

820931 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Cigánov – Zlín,,Vysoká mez – Zlín,Kostelec,lázně rozc. – Zlín,Kostelec,přehrada – Holešov – Kroměříž - Prostějov

820942 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Cigánov – Zlín,,Vysoká mez – Zlín,Kostelec,lázně rozc. – Zlín,Kostelec,přehrada – Holešov – Přerov

821942 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Cigánov – Zlín,,Vysoká mez – Zlín,Kostelec,lázně rozc. – Zlín,Kostelec,přehrada – Holešov – Přerov

940005 Vsetín – Valašská Polanka – Vizovice – Želechovice n.Dřev.,škola – Želechovice n.Dřev.,kříž. – Zlín,,Příluky – Zlín,,nemocnice – Zlín,,Dlouhá – Zlín,,aut.nádr.

940006 Vsetín – Seninka – Valašská Polanka – Vizovice – Želechovice n.Dřev.,škola – Želechovice n.Dřev.,kříž. – Zlín,,Příluky – Zlín,,nemocnice – Zlín,,Dlouhá – Zlín,,aut.nádr.

940007 Vsetín – Liptál – Vizovice – Želechovice n.Dřev.,škola – Želechovice n.Dřev.,křiž. – Zlín,,Příluky – Zlín,,nemocnice – Zlín,,Dlouhá – Zlín,,aut.nádr.

940014 Vsetín – Hošťálková – Kašava – Zlín,Lešná,ZOO – Zlín,Štípa,pošta – Zlín,Kostelec,lázně – Zlín,,Vysoká mez – Zlín,,Cigánov – Zlín,,aut.nádr.

940083 Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín – Želechovice n.Dřev.,škola – Želechovice n.Dřev.,křiž. – Zlín,,Příluky – Zlín,,nemocnice – Zlín,,Dlouhá – Zlín,,aut.nádr.

4.11.2 *Linky VLD mimo závazek veřejné služby (dálkové a mezikrajské)*

Linky VLD mimo závazek veřejné služby jsou všechny ostatní linky, zejména mezinárodní, dálkové a mezikrajské. Tyto linky mají na řešeném území omezený počet zastávek a slouží ke spojení území se vzdálenějšími cíli. Provozovány jsou buď na podnikatelské riziko dopravce, nebo jejich provoz dotují jiné subjekty mimo Zlínský kraj.

Seznam linek:

720271 Brno – Zlín,Malenovice,křiž. – Zlín,,aut.nádr. – Vsetín

721308 Brno – Karviná (trasa Zlín,,aut.nádr. – Olomouc,hl.n.)

721311 Brno – Zlín,,aut. nádr. – Zlín,Lešná,ZOO

740360 Břeclav – Hodonín – Otrokovice,Kvítkovice,Napajedelská – Zlín,Malenovice,křiž. – Zlín,Louky,Růžová – Zlín,Louky,křiž – Zlín,,aut. nádr.

780931 Prostějov – Kojetín – Zlín,Kostelec,přehrada – Zlín,Kostelec,lázně rozc. – Zlín,,Vysoká mez – Zlín,,aut.nádr.

820004 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Podhoří sídliště – Zlín,Louky,křiž. – Zlín,Louky,Růžová – Zlín,Malenovice,křiž. – Zlín,Malenovice,U mlýna – Otrokovice,Kvítkovice,Napajedelská – Brno

820150 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,nemocnice – Želechovice n.Dřev.,křiž. – Vsetín – Mošnov – Ostrava

820151 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Dlouhá – Zlín,,nemocnice – Zlín,,Příluky – Želechovice n.Dřev.,křiž. – Želechovice n.Dřev.,škola – Vsetín – Valašské Meziříčí – Nový Jičín – Ostrava

820221 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,Malenovice,křiž. – Otrokovice,Kvítkovice,Zlínská – Otrokovice,,náměstí – Kroměříž – Brno

820224 Luhačovice – Zlín,,aut.nádr. – Zlín,Malenovice,křiž. – Otrokovice,náměstí – Kroměříž – Brno – Praha

820225 Slavičín – Luhačovice – Zlín,,nemocnice – Zlín,,aut.nádr. – Zlín,Malenovice,kříž. – Otrokovice,,náměstí – Brno – Praha

820226 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Nám.Práce – Zlín,Malenovice,kříž. – Zlín,Malenovice,ZPS – Otrokovice,,náměstí – Kroměříž – Brno

820231 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Nám.Práce – Zlín,,poliklinika – Zlín,Louky,kříž. – Zlín,Louky,Růžová – Zlín,Malenovice,kříž. – Zlín,Malenovice,ZPS – Otrokovice,Kvítkovice,Napajedelská – Uherské Hradiště – Střílky – Brno

820235 Zlín,,aut.nádr. – Zlín,,Nám.Práce – Zlín,Louky,kříž. – Zlín,Louky,Růžová – Zlín,Malenovice,kříž. – Zlín,Malenovice,ZPS – Otrokovice,Kvítkovice,Napajedelská – Uherské Hradiště – Brno

820901 Zlín,,aut.nádr. – Kroměříž – Brno – Praha

910123 Ostrava – Valašské Meziříčí – Vsetín – Zlín,,nemocnice – Zlín,,aut.nádr.

940035 Vsetín – Rožnov pod Radhoštěm – Zlín,,nemocnice – Zlín,,aut.nádr. – Kroměříž – Brno

4.12 ANALYTICKÝ ROZBOR VDOD

4.12.1 Trať 330

Trať 330 je celostátní dráhou a zároveň součástí II. železničního tranzitního koridoru (Polsko – Ostrava – Otrokovice – Přerov – Břeclav – Rakousko). Je významnou železniční tratí jak z pohledu měst Zlína a Otrokovice, Zlínského kraje, ale i z pohledu celorepublikového a mezistátního. Trať v minulosti prošla rekonstrukcí, je dvojkolejná, plně elektrifikovaná a všechny stanice a zastávky na trati jsou bezbariérově přístupné. Na trati jsou provozovány osobní vlaky, spěšné vlaky, rychlíky i mezinárodní vlaky vyšší kvality. Všechny typy vlaků zastavují v železniční stanici Otrokovice, která je tak železniční „vstupní branou“ do řešeného území. Prostřednictvím tratě 330 jsou pak umožněny další návaznosti na I. a III. železniční koridor.

4.12.2 Trať 331

Trať 331 Otrokovice – Vizovice je vysoce významnou tratí z pohledu řešeného území. V Otrokovicích se odpojuje z trati 330 a protíná celé řešené území. V úseku Otrokovice – Zlín střed se jedná o dráhu celostátní, v dalším úseku až do Vizovic pak o dráhu regionální. Trať slouží k napojení krajského města Zlína a dalších obcí ležících na trati na celostátní železniční síť. Svým charakterem je trať v podstatě příměstskou dráhou. Z hlediska nároků kladených na tuto trať a z hlediska rozsahu provozované dopravy je trať však zcela nevyhovující a za hranic své kapacity. Trať je jednokolejná, neelektrifikovaná a její maximální traťová rychlost je nevyhovujících 60 km/h. Úroveň zabezpečovacího zařízení je nehomogenní a v některých úsecích již zcela zastaralé. V souladu s dnešními požadavky kulturního a konkurenceschopného cestování nejsou tyto atributy naplněny. Ani zastávky a stanice na trati nejsou v souladu s normami a nemají potřebná vybavení ani bezbariérové přístupy.

V řešeném území se na trati nachází tyto stanice a zastávky:

- Otrokovice
- Otrokovice-Trávníky
- Zlín-Malenovice zast.
- Zlín-U mlýna
- Zlín-Malenovice
- Zlín-Louky
- Zlín-Prštné
- Zlín-střed
- Zlín-Dlouhá
- Zlín-Podvesná
- Zlín- Příluky
- Želechovice nad Dřevnicí

Zastavování spojů na vybraných zastávkách je řešeno v režimu na znamení nebo požádání. Jedná se o železniční zastávky Otrokovice-Trávníky, Zlín-Malenovice zastávka, Zlín-U mlýna, Zlín-Louky a Zlín-Prštné. V ranním a večerním období jsou pak do režimu na znamení nebo požádání navíc zařazeny zastávky Zlín-Dlouhá, Zlín-Podvesná, Zlín-Přiluky a Želechovice nad Dřevnicí, které se nacházejí přímo v obytné zástavbě.

Na trati jsou provozovány osobní vlaky ve špičkovém intervalu 30 minut, který se v ostatních obdobích prodlužuje až na interval 120 minut. Dále je na traťovém úseku Otrokovice – Zlín-střed provozován jeden pár rychlíků vyšší kvality do/z Prahy.

V nabídce je 49 osobních vlaků (obousměrně) v pracovních dnech a 28 osobních vlaků o víkendech, tyto jsou doplněny denně o jeden pár rychlíků vyšší kvality do/z Prahy. Vybrané osobní vlaky jsou pak vedeny dále po trati 330 do/z Kroměříže.

4.13 DOPRAVNÍ PRŮZKUMY

V rámci zpracování Generelu dopravy pro město Zlín v roce 2015 (společností UDIMO spol. s r.o.) bylo provedeno několik dopravních průzkumů. Jeden z dopravních průzkumů byl zaměřen na průzkum obratu cestujících na vybraných zastávkách a stanicích na území města Zlína. Dopravní průzkum navazoval na podrobný průzkum v městské hromadné dopravě z roku 2012, který byl prováděn v rámci dokumentace „Provedení dopravního průzkumu na linkách MHD“. Všechny tyto průzkumy byly jedním z podkladů pro analytickou i návrhovou část generelu dopravy, jakožto jsou podkladem i nyní pro analytickou a návrhovou část dokumentace SUMF.

Dopravní průzkumy v roce 2015 byly zaměřeny na průzkumy frekvence cestujících v MHD, kde byly na 18 zastávkách MHD sledovány počty nastupujících a počty vystupujících cestujících. Taktéž bylo sledováno 11 zastávek VLD a 4 železniční stanice. Průzkumy byly realizovány v běžný pracovní den v době ranní a odpolední dopravní špičky (5 – 9 hod. a 13 – 17 hod.). Dopravními průzkumy byl zjištěn celkový obrat pro všechny dopravní módy 45 459 cestujících.

4.13.1 Průzkumy v MHD

Na sledovaných 18 zastávkách byl ve sledovaném období 8 hodin zjištěn celkový obrat 37 669 cestujících (výstupy + nástupy), přičemž podíl ranní špičky (mezi 5 – 9 hod.) činil 42% a podíl odpolední špičky (mezi 13 – 17 hod.) pak 58% celkového zjištěného obratu.

Nejzatíženějšími zastávkami MHD jsou dle průzkumu zastávky (nad 5 000 cestujících/24 hod.):

- Náměstí Práce (17 477 cestujících za 24 hod.)
- U Zámku (8 669 cestujících za 24 hod.)
- Náměstí Míru (7 577 cestujících za 24 hod.)
- Školní (7 017 cestujících za 24 hod.)

Detailní přehled o nasčítaných počtech cestujících jsou součástí **Tabulka 1**. V tabulce jsou pak porovnána zjištěná data s průzkumem v roce 2012. Pro snadnější porovnání dat byla data z roku 2015 přepočítána na 24 hodinové hodnoty pomocí koeficientu 1,68; odvozeného z denních variací zatížení dokumentace „Provedení dopravního průzkumu na linkách MHD“ z roku 2012.

Tabulka 1 Porovnání výsledků dopravního průzkumu z let 2012 a 2015 (Zdroj: Generel dopravy pro město Zlín)

Název zastávky MHD	Nástup 8 hod.	Výstup 8 hod.	Obrat 8 hod.	Obrat 24 hod.	Průzkum 04/2012
U Zámku	2664	2496	5160	8669	10591
Slunečná	1261	1342	2603	4373	5481
Cigánov	439	324	763	1282	1785
Náměstí Míru	2160	2350	4510	7577	10221
Náměstí Práce	5114	5289	10403	17477	18955
Školní	1993	2184	4177	7017	8508
Malenovice, křiž.	763	636	1399	2350	2625
Malenovice, U Mlýna	634	514	1148	1929	2104
Prštné	817	929	1746	2933	3607
Příční	546	450	996	1673	1893
Louky, křiž.	314	381	695	1168	1294
Louky, Růžová	171	80	251	422	404
Zahradnická	601	709	1310	2201	1408
Vysoká Mez	263	265	528	887	904
Bařova nemocnice	712	819	1531	2572	3474
Mladcová, hřiště	99	102	201	338	348
Divadlo	115	30	145	244	295
Bří. Jaroňků (směr do města)	70	33	103	173	217
Celkem MHD	18736	18933	37669	63284	72155

Uvedené rozdíly v hodnotách za rok 2012 a 2015 jsou částečně způsobené statistickou chybou při průzkumech a částečně statistickou chybou při přepočtu dat z roku 2015 na hodnoty za 24 hodin. Ve skutečnosti se tedy nepředpokládá tak razantní pokles obratu na zastávkách mezi lety 2012 a 2015.

Mezi další velmi významně zatížené zastávky MHD, které však nebyly zahrnuty do průzkumů, patří zastávky v centru Zlína a v centru Otrokovic. Jedná se zejména o zastávky:

- Dlouhá
- Pošta
- Otrokovice,žel.st.

4.13.2 Průzkumy ve VLD a VDOD

V rámci VLD bylo na sledovaných 11 zastávkách zjištěno celkem 6 559 zastávkových obrátů (výstupy a nástupy). Mezi zastávkami výrazně dominuje Zlín,„aut.nádr., kde se denně odehraje 5107 zastávkových pohybů (nástup a výstup). Konkrétní hodnoty obrátkovosti na sledovaných zastávkách za 8 hodin průzkumu jsou prezentovány v **Tabulka 2**.

Tabulka 2 Výsledky dopravního průzkumu na vybraných zastávkách VLD ve Zlíně (Zdroj: Generel dopravy pro město Zlín)

Název zastávky	Nástup 8 hod.	Výstup 8 hod.	Obrat 8 hod.
Náměstí Míru	0	31	31
Náměstí Práce	21	923	944
Školní	7	22	29
Malenovice, křiž.	80	43	123
Malenovice, U Mlýna	4	1	5
Zlín, autobusové nádraží	3296	1811	5107
Louky, Růžová	1	41	42
Vysoká Mez	131	24	155
Bařova nemocnice	10	0	10
Divadlo	56	0	56
Bří. Jaroňků (směr do města)	0	57	57
Celkem VLD	3606	2953	6559

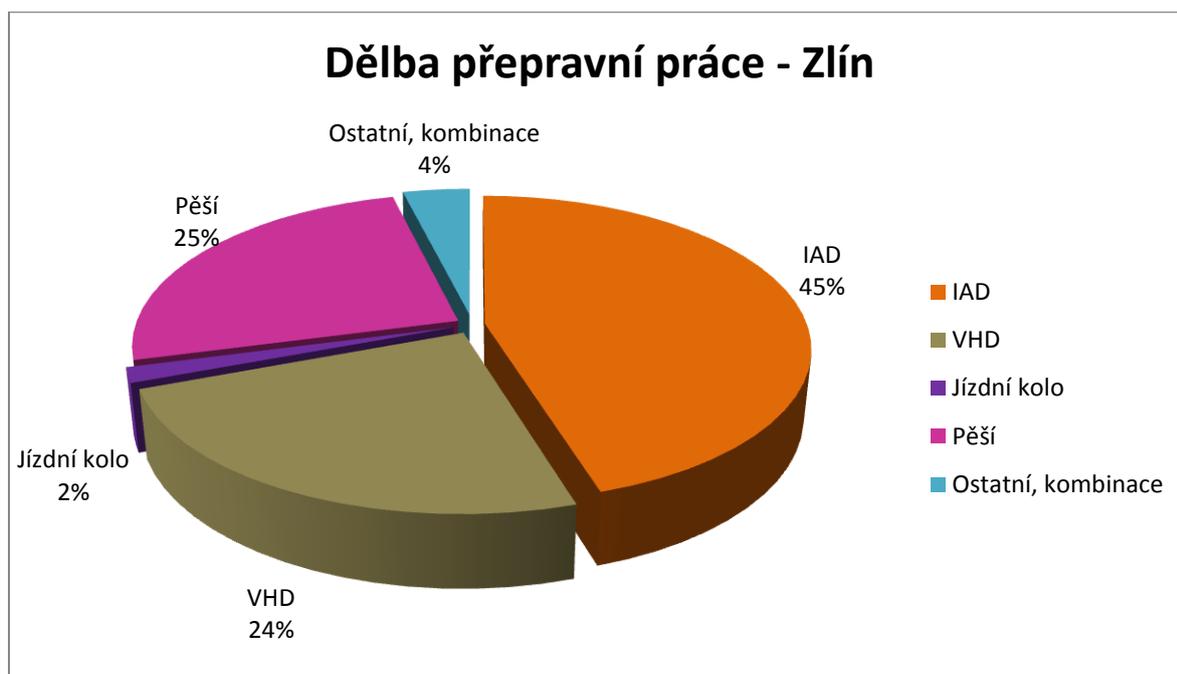
Mezi železničními stanicemi a zastávkami se největší obraty odehrávají ve stanicích Otrokovice a Zlín-střed. Na území Zlína byla v rámci dopravního průzkumu sledována 4 místa, výsledky jsou prezentovány v **Tabulka 3**.

Tabulka 3 Výsledky dopravního průzkumu na železničních zastávkách a stanicích (Zdroj: Generel dopravy pro město Zlín)

Název železniční stanice	Nástup 8 hod.	Výstup 8 hod.	Obrat 8 hod.
Zlín-U Mlýna	35	26	61
Zlín-Prštné	81	76	157
Zlín-Podvesná	115	116	231
Zlín střed	532	250	782
Celkem železniční doprava	763	468	1231

4.13.3 Dělbá přepravní práce

Jedním ze základních podkladů pro analytickou i návrhovou část je i dělbá přepravní práce. Dělbá přepravní práce byla zjištěna pomocí dopravně-sociologického průzkumu domácností v roce 2015. Ten byl zaměřen na zjištění dopravního chování obyvatel města Zlína v běžný pracovní den. Po vyhodnocení průzkumu bylo zjištěno, že celková hybnost (mobilita) obyvatel města dosahuje 2,47 cest na osobu za 24 hodin. Rozdělení dělby přepravní práce mezi jednotlivé druhy dopravních prostředků pak prezentuje následující graf na **Obrázek 4**.



Obrázek 4 Dělbá přepravní práce ve městě Zlín (Zdroj: Generel dopravy pro město Zlín)

Na základě znalosti území lze konstatovat, že celou řešenou oblast lze i díky propojení městskou hromadnou dopravou brát jako jednu sídelní aglomeraci s jednotným dopravním chováním a interpretovat tak zjištěnou dělbu přepravní práce na celé řešené území Zlína, Otrokovic a okolních obcí obsluhovaných systémem MHD.

4.14 SYSTÉM ODBAVENÍ VE VOZIDLECH HD A TARIFNÍ SYSTÉM

Cestující se ve vozidlech MHD odbavují sami, dle typu zvoleného jízdného. Cestující do vozidel mohou nastupovat všemi dveřmi, kromě několika výjimek. Přední dveře musí cestující při nástupu zvolit na všech linkách každý den mezi 21. a 4. hodinou ranní. V určitých úsecích (zejména v okrajových částech) je pak zaveden celodenní nástup předními dveřmi. Nástup předními dveřmi u řidiče musí zvolit i cestující, který si chce zakoupit jízdní doklad u řidiče. Celodenní nástup předními dveřmi je vyznačen ve schématu linkového vedení a v každém zastávkovém jízdním řádu. Schéma linkového vedení je součástí **PŘÍLOHY 1**.

Do vozidel VLD všichni cestující nastupují předními dveřmi vždy a odbavují se u řidiče.

Do vozidel VDOD lze nastupovat všemi dveřmi. Použije-li cestující k jízdě jízdenku Zlínské integrované dopravy, je povinen si jízdenku označit neprodleně po nástupu v označovacím zařízení.

4.14.1 Tarifní systém MHD

Tarifní systém v MHD Zlín a Otrokovice je poměrně jednoduchý a uživatelsky přívětivý. Cestující mohou volit mezi jednorázovými jízdenkami nebo předplatnými nepřenosnými kupony.

Papírové jízdenky se rozdělují z hlediska přestupnosti a časové platnosti. V nabídce jsou jízdenky jednorázové pro 1 jízdu, či jízdenky na více použití pro 4 jízdy. Papírové jízdenky platí v celé síti MHD, jízdy jsou limitovány pouze časovou platností.

Tabulka 4 Druhy jednorázových papírových jízdních dokladů (Zdroj: DSZO s.r.o.)

druh jízdního dokladu	obyčejná		zlevněná	
	pro 1 jízdu	pro 4 jízdy	pro 1 jízdu	pro 4 jízdy
nepřestupní 20 minut	12 Kč	46 Kč	-	-
přestupní 30 minut	15 Kč	58 Kč	-	-
přestupní 50 minut	18 Kč	70 Kč	9 Kč	34 Kč
přestupní 24 hodin (1 den)	70 Kč	-	35 Kč	-
přestupní 168 hodin (7 dní)	180 Kč	-	90 Kč	-

V nabídce je i přestupní jízdenka pro zavazadlo/psa/kočárek bez dítěte platná 50 minut za 12 Kč.

Ve vozidle u řidiče lze zakoupit pouze jednorázovou nepřestupní jízdenku platnou 20 minut. Jízdenka je zatížena přírůžkou a stojí 20 Kč.

Další možností jak si pořídit jednorázovou jízdenku je pomocí mobilního telefonu. Pomocí něho lze zakoupit přestupní SMS jízdenku platnou 40 minut za 20 Kč, 24 hodin za 90 Kč a zlevněnou na 24 hodin za 45 Kč. Sazba SMS jízdenek je také oproti papírovým jízdenkám vyšší.

Pro pravidelné cestující je nejvýhodnější předplatné jízdné. Předplatné jízdné se dělí do několika kategorií, přičemž se zohledňují tarifní pásma. Území měst Zlín a Otrokovic je rozděleno do tří pásem. Pásmo A tvoří území města Zlína, přičemž hraničními zastávkami ve směru do Otrokovic jsou Louky, křižovatka až Louky, točna. Ve směru Kostelec je hraniční zastávkou Vršava. Pásmo B tvoří zastávky na území Kostelce, Štípy, Lesné, Malenovic, Louky a Chlumu. Pásmo C tvoří zastávky na území Otrokovic, Štípy a Velíkové. Detailní členění území do jednotlivých zón je znázorněno na schématu linkového vedení MHD, které je součástí **PŘÍLOHY 1**.

Předplatní jízdenky lze pořídit pro jednotlivá pásma či pro jejich různé vzájemné kombinace (A, B, C, AB, BC, ABC). V prodeji jsou kupóny na 1 měsíc, 3 měsíce nebo 6 měsíců. Z pohledu nabízeného sortimentu předplatných jízdenek je tak nabídka značně omezená a v porovnání s ostatními městy ČR není nabízena např. roční jízdenka, nebo jízdenka na kratší dobu než 1 měsíc. Kupony lze však pořídit pro různé tarifní kategorie (základní, žákovské a mateřské, studentské a důchodcovské). Druhy časového jízdného pro kategorii základní časové jízdné udává **Tabulka 5**. Určitou zvláštností však je, že tyto předplatné časové kupony jsou platné pouze v prostředcích MHD, a i v případě zakoupených platných kombinací zón je nelze použít pro cestu vlakem v rámci Zlínské integrované dopravy. Chce-li cestující kombinovat cestování MHD a vlakem, musí si zakoupit předplatní časovou jízdenku platnou v rámci Zlínské integrované dopravy.

Tabulka 5 Základní předplatné nepřenositelné kupony – občanské (Zdroj: DSZO s.r.o.)

pásma	doba platnosti		
	1 měsíc	3 měsíce	6 měsíců
A	360 Kč	990 Kč	1630 Kč
B	320 Kč	830 Kč	1380 Kč
C	320 Kč	830 Kč	1380 Kč
A, B	420 Kč	1090 Kč	1810 Kč
B, C	380 Kč	990 Kč	1630 Kč
A, B, C	480 Kč	1250 Kč	2060 Kč

Dále jsou nabízeny zvýhodněné předplatné jízdenky pro seniory, tzv. „seniorpasy“, a zvýhodněné předplatné jízdenky pro dárce krve. Seniorpasy si mohou pořídit osoby starší 70 let s platností na 6 měsíců (165 Kč) nebo 12 měsíců (330 Kč). Zvýhodněné jízdenky pro dárce krve si mohou pořídit držitelé Jánského plakety, a to s platností 12 měsíců pro jimi zvolenou kombinaci tarifních pásem. Jejich cena je oproti standardním jízdenkám zvýhodněna (cca 55% ceny občanské jízdenky).

Bezplatná přeprava ve vozidlech MHD je poskytována dětem do 6 let, držitelům průkazu ZTP a ZTP-P a účastníkům I. a II. odboje.

Ve všech spojích DSZO je povolena přeprava jízdních kol, přeprava však podléhá přepravnému zařazení ve výši 12 Kč (přestupní jízdenka na 50 minut). Držitelé časové předplatní jízdenky mají přepravu jízdního kola zdarma. Možnost přepravy jízdních kol ve všech spojích městské dopravy je velmi významným prvkem v rámci podpory intermodality.

4.14.2 TARIFNÍ SYSTÉM ZID

Pro ZID jsou vydány samostatné Smluvní přepravní podmínky Zlínské integrované dopravy i samostatné tarifní podmínky. V systému Zlínské integrované dopravy jsou cestujícím k dispozici jednorázové papírové jízdní doklady, případně předplatné časové jízdní doklady.

Cestující mají k dispozici papírovou jízdenku pro jednotlivou jízdu za 20 Kč (resp. za 10 Kč zlevněnou), která má celkovou platnost 70 minut, resp. 85 minut v nepracovních dnech, přičemž platí max. 30 minut v osobním vlaku a 20 minut v dopravním prostředku MHD. Tato jízdenka opravňuje cestujícího ke dvěma jednotlivým jízdám po dobu její platnosti – k jedné jízdě ve vlaku a k druhé jízdě na lince MHD, příp. naopak. V rámci MHD na tuto jízdenku nelze dále přestupovat a platí pouze v jednom spoji.

U předplatných časových jízdenek se rozlišují tarifní pásma, v tomto případě A, B, C, D, E. Oproti systému MHD je zde navíc pásmo D a pásmo E. Do jednotlivých pásem jsou zahrnuty tyto úseky na železniční trati 331:

- pásmo E úsek Vizovice až Lípa nad Dřevnicí
- pásmo D úsek Lípa nad Dřevnicí až Zlín-Příluky
- pásmo A úsek Zlín-Louky až Zlín-Příluky
- pásmo B úsek Zlín-Malenovice zastávka až Zlín-Louky
- pásmo C úsek Otrokovice až Zlín-Malenovice zastávka

Detailní členění území do jednotlivých zón je znázorněno na schématu linkového vedení MHD, které je součástí **PŘÍLOHY 1**.

Předplatní jízdenky si lze pořídit s platností 1 měsíc nebo 3 měsíce, a to pro různou kombinaci tarifních pásem (AD, ADE, AB, BC, ABD, ABDE, ABC, ABCD nebo ABCDE).

4.15 ANALÝZA PŘESTUPNÍCH UZLŮ

4.15.1 Přestupní vztahy mezi MHD

Linkové vedení trolejbusů i autobusů MHD je dlouhodobě stabilní a odpovídá hlavním přepravním proudům cestujících a jejich poptávce. Uspořádání jednotlivých linek a zejména návaznost autobusových linek na trolejbusové pak předurčuje významné přestupní body v rámci celé sítě. Nejvýznamnější přestupní vazby se realizují na zastávkách v uzlech:

- **Náměstí Práce**
- **Školní**
- **Náměstí Míru**

Místa, kde jsou autobusové linky MHD, obsluhující místní okrajové části, navázány na další linky, zejména páteřní trolejbusové:

- **Otrokovice,žel.st.**
- **Pošta**
- **Malenovice,křižovatka**

Aktuální stav přestupních uzlů však není v současné době vyhovující. Kromě uzlu Otrokovice,žel.st., který vznikl v nedávné době, neposkytují vyjmenované uzly komfortní a uživatelsky přívětivé prostředí pro vyčkávání a pro přestupy mezi linkami hromadné dopravy.

4.15.2 Přestupní vztahy mezi MHD, VLD, VDOD, IAD a bezmotorovou dopravou

Otrokovice (zastávka MHD Otrokovice,žel.st.)

Přestupní terminál veřejné dopravy před železniční stanicí Otrokovice vznikl rekonstrukcí zdejšího přednádražního prostoru v roce 2010. Cílem projektu bylo integrovat různé druhy dopravních módů, v tomto případě městskou hromadnou, veřejnou linkovou, veřejnou drážní, individuální automobilovou, cyklistickou i pěší dopravu, do jednoho místa. Prostranství přednádraží bylo rozděleno do tří částí. Prostřední část před vstupem do nádražní haly slouží jako pěší zóna, tj. klidové místo pro cestující a obyvatele města. Druhá část je vyhrazena samotnému dopravnímu terminálu. Vytvořeno je zde několik zastávkových stání pro vozidla MHD i VLD a součástí je i prostor pro vyčkávání dopravních prostředků mezi jednotlivými spoji. Třetí část je vyčleněna pro parkování IAD a jízdních kol.

Zlín-střed (zastávka MHD Střed, U Zámku; zastávka VLD aut.nádr.)

Nejvýznamnějším uzlem z hlediska přestupních vazeb v celém řešeném území jsou zastávky kolem zlínského autobusového nádraží. Kromě autobusového nádraží, kde zastavují spoje VLD, se v blízkosti nachází železniční stanice Zlín-střed a zastávky MHD Střed (před železniční

stanicí) pro linku č. 38 a zastávky U Zámku s velkým množstvím trolejbusových i autobusových linek. Tento dopravní uzel však zcela nevyhovuje současným trendům a potřebám. Každý dopravní mód je zde separován, areál autobusového nádraží je značně rozlehlý a na žádném místě nelze najít komplexní informace o dopravním systému ve městě. V uzlu je v současnosti značně obtížné využít intermodálních vazeb mezi jednotlivými druhy dopravních prostředků, je zde velmi komplikovaná a nepřehledná situace pro pěší i individuální automobilovou dopravu a neexistují vazby na cyklistickou dopravu.

Na dalších železničních stanicích a zastávkách je poté umožněn vzájemný přestup na linky městské hromadné dopravy, případně veřejné linkové dopravy, četnost přestupních vazeb je však na těchto zastávkách zcela zanedbatelná. Přestup je možný na těchto železničních zastávkách a stanicích:

- Otrokovice-Trávníky (zastávka MHD Trávníky)
- Zlín-Malenovice zast. (zastávka MHD Malenovice,ZPS)
- Zlín-U mlýna (zastávka MHD U Mlýna)
- Zlín-Malenovice (zastávka MHD Malenovice,křiž.)
- Zlín-Louky (zastávka MHD Louky,křiž.)
- Zlín-Prštné (zastávka MHD Prštné)
- Zlín-Podvesná (zastávka MHD Podvesná XVII.)
- Zlín-Příluky (zastávka MHD Příluky)
- Želechovice nad Dřevnicí (zastávka MHD Želechovice,křiž.)

Seznam všech zastávek MHD, VLD i VDOD vč. vyznačení, který druh hromadné dopravy zde zastavuje, je součástí **PŘÍLOHY 4**.

Vazby na bezmotorovou dopravu

Intermodální vazby mezi zastávkami hromadné dopravy a pěší dopravou jsou zajištěny v drtivé většině případů a lze konstatovat, že tyto vazby jsou dostačující. Zejména některé železniční stanice však mají pro chodce doposud komplikovaný příchod, příkladem může být železniční stanice Malenovice či výše zmíněná železniční stanice Zlín-střed. K železniční stanici v Malenovicích je umožněn přístup pouze z méně obydlené severní strany zástavby a samotná železniční trať zde tvoří liniovou bariéru pro větší a hustěji obydlenou část Malenovic, vč. přístupu od nejbližších zastávek MHD.

Daleko horší situaci lze nalézt u vazeb mezi hromadnou dopravou a cyklistickou dopravou. Mimo výše zmíněný dopravní uzel v Otrokovicích nejsou tyto vazby v zájmovém území doposud prakticky vůbec řešeny. V tomto případě je tak potřebné zaměřit se zejména na problematiku přivedení cyklistů k zastávkám hromadné dopravy, u kterých je následně vhodné zřizovat bezpečná parkoviště pro jízdní kola. Vhodným opatřením k podpoře těchto

intermodálních vazeb se blíže věnují kapitoly v Návrhové části dokumentace, resp. kapitoly v části General bezmotorové dopravy pro město Zlín.

4.16 ANALÝZA STAVU VOZIDLOVÉHO PARKU

Dopravní společnost v současné době disponuje moderním vozovým parkem, který z drtivé většiny tvoří nízkopodlažní bezbariérová vozidla. Vozový park se sestává celkem z 90 vozidel, z nichž je 53 trolejbusů a 38 autobusů. **Tabulka 6** a **Tabulka 7** uvádí počty jednotlivých typů vozidel, vč. jejich počtu, stáří a případné nízkopodlažnosti. Složení vozového parku je přizpůsobeno aktuálnímu linkovému vedení a přepravním poptávkám na jednotlivých úsecích sítě. Vozový park tvoří jak standardní, tak kloubová vozidla. Autobusový vozový park je navíc tvořen několika kusy zkrácených autobusů s délkou 10,5 metru.

Vozový park trolejbusů i autobusů se v minulosti i v současnosti dařilo a daří obnovovat průběžně, v souladu s postupným stárnutím jednotlivých vozů, a to i díky čerpání finančních prostředků z fondů EU. V horizontu + 10 let se bude nutné soustředit na vytváření finančních rezerv, příp. hledání nových možností financování obnovy vozového parku. V tomto období začnou být na hranici životnosti vozidla nakupovaná v prvních vlnách dotačních programů EU z let 2011 – 2012 (cca 1/3 vozového parku).

Dopravní společnost vlastní celkem 53 trolejbusů provozovaných v síti MHD, z nichž je 26 kloubových a 27 standardních.

Stav vozidlového parku je uveden k datu 1. 3. 2018.

Tabulka 6 Seznam provozovaných trolejbusů

Trolejbusy				
typ vozidla	počet [ks]	uvedení do provozu [měsíc/rok]	stáří (k 12/2017) [let]	nízko-podlažnost
Škoda 14Tr	1	1995	22	✘
Škoda 15Tr	2	1997	20	✘
Škoda 24Tr	5	2004	13	✓
	7	2005	12	✓
	2	2006	11	✓
	2	2013	4	✓
	4	2014	3	✓
Škoda 25Tr	1	2004	13	✓
	2	2006	11	✓
	4	2007	10	✓
	2	2008	9	✓
	2	2013	4	✓
	2	2014	3	✓
Škoda 26Tr	1	2013	4	✓
	3	2014	3	✓
	2	2016	1	✓
Škoda 27Tr	6	2013	4	✓
	5	2014	3	✓
CELKEM	53	PRŮMĚR	7,8	94,3%

Vozidla Škoda 14Tr jsou vysokopodlažní standardní trolejbusy s délkou 12 metrů, Škoda 15Tr jsou vysokopodlažní kloubové trolejbusy s délkou 18 metrů. Všechna vozidla těchto typů byla v minulosti modernizována, i přes to jsou však v současné době na hranici své životnosti. Tyto trolejbusy se postupně daří nahrazovat moderními nízkopodlažními vozidly. Vyřazení posledního kusu těchto dvou typů se očekává v nejbližších letech, čímž se zároveň vozový park DSZO stane stoprocentně nízkopodlažním.

Vozidla Škoda 24Tr jsou nízkopodlažní standardní trolejbusy s délkou 12 metrů. Všechna vozidla tohoto typu jsou z výroby vybavena pomocným dieselaagregátem umožňujícím provoz vozidel na úsecích mimo trolejové vedení.

Vozidla Škoda 25Tr jsou nízkopodlažní kloubové trolejbusy s délkou 18 metrů. Všechna vozidla tohoto typu (s výjimkou jednoho nejstaršího vozidla) jsou vybavena pomocným dieselaagregátem umožňujícím provoz vozidel na úsecích mimo trolejové vedení.

Vozidla Škoda 26Tr jsou nízkopodlažní standardní trolejbusy s délkou 12 metrů. Dvě nejnověji dodaná vozidla z roku 2016 jsou vybavena pomocným bateriovým pohonem umožňujícím provoz vozidel na úsecích mimo trolejové vedení. Všechna vozidla tohoto typu

jsou pak vybavena celovozovou klimatizací, která vozy staví do zcela nové a zásadní komfortní roviny pro cestující veřejnost.

Vozidla Škoda 27Tr jsou nízkopodlažní kloubovou verzí předchozího typu s délkou 18 metrů. Také všechna tato vozidla jsou vybavena celovozovou klimatizací.

Dopravní společnost vlastní celkem 38 autobusů provozovaných v síti MHD, z nichž je 10 kloubových, 21 standardních a 7 zkrácených délky 10,5 m.

Tabulka 7 Seznam provozovaných autobusů

Autobusy				
<i>typ vozidla</i>	<i>počet [ks]</i>	<i>uvedení do provozu [měsíc/rok]</i>	<i>stáří (k 9/2017) [let]</i>	<i>nízko-podlažnost</i>
Citybus 12m	6	2001	16	✓
	2	2004	13	✓
Citybus 18m	5	2002	15	✓
	2	2003	14	✓
Citelis 12m	1	2005	12	✓
	2	2009	8	✓
	2	2012	5	✓
Citelis 18m	1	2010	7	✓
Urbanway 12m	2	2016	1	✓
	6	2017	0	✓
Urbanway 18m	2	2017	0	✓
Citelis 10,5m	1	2010	7	✓
	2	2011	6	✓
	4	2012	5	✓
CELKEM	38	PRŮMĚR	8,2	100%

Vozidla Citybus, Citelis a Urbanway 12m jsou standardní autobusy s délkou 12 metrů.

Vozidla Citybus, Citelis a Urbanway 18m jsou kloubové autobusy s délkou 18 metrů.

Vozidla Citelis 10,5m jsou zkrácenou verzí standardních autobusů a mají délku 10,5 metru. Shodně se standardními typy vozidel však mají troje dveře pro cestující, disponují však menší obsaditelností. Tyto zkrácené autobusy jsou nasazovány na linky a spoje s očekávanou menší poptávkou cestujících či do míst, kde je průjezd vozidel se standardní délkou obtížný.

Nejnovější vozidla (dodávaná od r. 2012) jsou vybavena celovozovou klimatizací.

4.17 DOSTUPNOST FINANČNÍCH ZDROJŮ PRO FINANCOVÁNÍ PROVOZU MHD, PROVOZU A ÚDRŽBY SOUVISEJÍCÍ INFRASTRUKTURY

Hospodaření DSZO

Následující **Tabulka 8** uvádí zjednodušené výsledky hospodaření Dopravní společnosti Zlín-Otrokovice za roky 2014, 2015 a 2016. Kromě vyplácených kompenzací na poskytovanou dopravní obslužnost od jednotlivých subjektů jsou zde uvedeny i celkové tržby z jízdného, celkové výnosy a celkové náklady společnosti.

Tabulka 8 Hospodaření DSZO za roky 2014, 2015 a 2016 (Zdroj: DSZO, s.r.o.)

Ukazatel		rok 2014 [tis. Kč]	rok 2015 [tis. Kč]	rok 2016 [tis. Kč]
Kompenzace na provoz MHD celkem		111 028	111 626	112 970
z toho:	Statutární město Zlín	90 485	92 151	93 181
	Město Otrokovice	13 525	13 774	13 928
	Obec Želechovice	776	554	682
	Obec Bělov	222	128	160
	Zlínský kraj	6 020	5 019	5 019
Tržby z provozu MHD celkem		117 620	115 496	113 344
Výnosy celkem		259 637	257 996	255 663
Náklady celkem		259 637	254 679	250 151
Hospodářský výsledek		0	3 317	5 512

Úhrada kompenzací objednateli dopravy

V roce 2016 činily náklady DSZO 250 151 tis. Kč, u výnosů se jednalo o částku 255 663 tis. Kč. Jelikož je ze své podstaty provozování MHD nevýdělečné, je tedy kromě výnosů z jízdného, příp. dalších doplňkových činností, nutné počítat s dorovnáním ztráty pomocí kompenzací (příspěvků) od objednatelů dopravy. Výše tohoto příspěvku činila v roce 2016 46% z celkového objemu nákladů (112 970 tis. Kč). V roce 2014 a 2015 to bylo pro srovnání 45%, podíl výše příspěvku má tedy velmi mírný rostoucí trend.

Porovnání výší vyplácených kompenzací v českých a moravských městech uvádí **Tabulka 9**. Z tabulky sestavené z údajů ve výročních zprávách Sdružení dopravních podniků ČR (www.sdp-cr.cz) vyplývá, že největší poměr kompenzací vůči nákladům byl vyplácený Ostravě (69%), nejmenší pak v Mariánských Lázních (42%). Ve Zlíně a Otrokovicích je poměrná výše vyplácených kompenzací jedna z nejmenších v rámci České republiky.

Tabulka 9 Výše vyplácených kompenzací na provoz MHD v jednotlivých městech ČR v roce 2016 (Zdroj: SDP ČR)

Město	% z nákladů
Ostrava	69%
Plzeň	63%
Praha	60%
Brno	60%
Olomouc	60%
Karlovy Vary	58%
Chomutov a Jirkov	57%
Jihlava	55%
Opava	54%
Teplice	53%
Hradec Králové	51%
Liberec a Jablonec	51%
Most a Litvínov	50%
České Budějovice	49%
Ústí nad Labem	48%
Děčín	47%
Zlín a Otrokovice	46%
Pardubice	45%
Mariánské Lázně	42%

Dostupnost finančních zdrojů pro výhledová období

Vyplácené kompenzace se odrážejí v kvalitě městské hromadné dopravy. I přes to, že v posledních letech dosahuje hospodaření dopravní společnosti kladných čísel, jsou vyplácené kompenzace DSZO na jedné z nejnižších úrovní v porovnání s ostatními městy v České republice. V případě Zlína a Otrokovic je zde velký prostor pro zlepšení situace a pro **zvýšení finanční spoluúčasti měst** na dopravní obslužnosti jejich území. Pro správné fungování a zvyšování kvalitativní úrovně MHD bude do budoucna **nevyhnutelné navyšování ročního příspěvku** na provoz zlínsko-otrokovické městské hromadné dopravy, minimálně v rámci současného mírně rostoucího trendu.

Při zachování stávajícího trendu objemu vyrovnávacích plateb a kompenzací od města dopravní společnosti za zajištění dopravní obslužnosti bude dopravce schopný udržovat vozový park a zajišťovat údržbu infrastruktury na současné kvalitní úrovni.

Dotační zdroje

Pro projekty v rámci udržitelných forem dopravy je kromě vlastních finančních prostředků možné využít dotačních zdrojů v rámci ESIF 2014 – 2020, přičemž realizace projektů spolufinancovaných z těchto zdrojů je možné až do roku 2023. V rámci ESIF jsou aktuálně vypsány dva operační programy:

- Operační program Doprava (OPD)
 - Prioritní osa (PO) 1: Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu
 - Specifický cíl (SC) 1.4 – Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci
 - Prioritní osa (PO) 2: Silniční infrastruktura na síti TEN-T, veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu
 - Specifický cíl (SC) 2.3 – Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu
- Integrovaný regionální operační program (IROP)
 - Specifický cíl (SC) 1.2 – Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

Kromě fondů ESIF je možné získat dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury a dalších národních či krajských zdrojů.

4.18 ANALÝZA FUNKČNOSTI SYSTÉMU MHD VČ. ÚZKÝCH MÍST VE VÝHLEDU

Systém dopravní obslužnosti území pomocí MHD, VLD a železnice společně s dalšími kooperujícími udržitelnými dopravními módy bude nutné ve výhledových časových horizontech „posouvat“ správným směrem. Zcela jistě a nevyhnutelně bude nutné řešit celkové dopravní chování obyvatel v řešeném území, aktivně reagovat na rostoucí trend automobilizace a v souvislosti s tím podporovat udržitelné formy dopravy. Funkčnost dopravního systému vč. úzkých míst, jejich řešení a stanovení priorit v investicích jsou podrobně řešeny v návrhové části projektu SUMF.

4.18.1 Dopravní model

Základním podkladem pro zhodnocení funkčnosti systému MHD v současnosti i ve výhledových obdobích je dopravní model. Unimodální dopravní model MHD se zohledněním VLD i VDOD na území města Zlína a Otrokovic byl vytvořen v rámci zpracovaného Generelu dopravy pro město Zlín společností UDIMO, spol. s r.o. v roce 2016. Model hledá rovnováhu mezi dopravní nabídkou (reprezentovanou dopravní sítí, dopravními prostředky, linkami hromadné dopravy a jednotlivými spoji) a dopravní poptávkou (reprezentovanou počtem cest mezi jednotlivými zdroji a cíli dopravy).

Cílem modelu je zajistit efektivitu vynaložených veřejných prostředků na zajištění dopravní obslužnosti dotčeného území. Pro současný stav bylo použito aktuální trasování linek hromadné dopravy (MHD, VLD i VDOD), počet spojů na jednotlivých linkách a aktuální počet provozovaných dopravních prostředků v systému. Na základě použitých zdrojů byl vyhodnocen současný stav MHD a navržena opatření, řešící úzká místa sítě, a to pro navržená výhledová období. Jednotlivá opatření byla následně zanesena do dopravního modelu a vymodelována nová výhledová síť optimalizovaného systému HD.

Výsledkem bylo sestavení modelu veřejné hromadné dopravy (s jednotlivými dopravními módy – trolejbus MHD, autobus MHD, autobus VLD a vlak) pro současný stav a pro výhledový stav dle navržených scénářů popsaných v návrhové části tohoto projektu.

5 SWOT ANALÝZA

Na základě zjištěných poznatků z rozboru koncepčních dokumentů města, dříve zpracovaných studií, konzultací se zapojenými partnery projektu a terénních šetření byla vytvořena SWOT analýza aktuálního stavu veřejné dopravy v řešeném území, shrnující zásadní klady, zápory, příležitosti a hrozby zkoumaného systému HD.

5.1 SILNÉ STRÁNKY

- ⇒ **Vysoká kvalita dopravní obsluhy na současných trasách**
- ⇒ **Stabilizované linkové vedení odpovídající hlavním přepravním proudům**
- ⇒ **Spojení Zlína a Otrokovic kapacitní městskou i železniční dopravou**
- ⇒ **Preference vozidel MHD, dispečerské řízení**
- ⇒ **Online informační systém pro cestující**
- ⇒ **Vysoký podíl vozidel na alternativní paliva (elektřinu)**
- ⇒ **Poměrně jednoduchý tarifní systém**
- ⇒ **Dopravní terminál u železniční stanice v Otrokovicích**

5.2 SLABÉ STRÁNKY

- ⇒ **Chybějící dopravní obsluha v některých částech území**
- ⇒ **Nízká cestovní rychlost daná úrovní silničního provozu**
- ⇒ **Absence integrovaného dopravního systému na území celého kraje**
 - Zlínská integrovaná doprava je rozvinuta omezeně a pouze na nejzákladnější úrovni
- ⇒ **Nízká kvalita železniční trati č. 331**
 - Hranice kapacity, nízká cestovní rychlost
- ⇒ **Absence moderního dopravního terminálu ve Zlíně**
 - Nízká kvalita prostoru autobusového nádraží a železniční stanice Zlín-střed
- ⇒ **Informovanost cestujících, marketing, webové stránky**

5.3 PŘÍLEŽITOSTI

- ⇒ **Rozvoj elektrické trakce**
 - Rozvoj trolejbusové dopravy, příp. provoz elektrobusů
- ⇒ **Obměna vozového parku alternativními vozidly**
 - Díky nákupu nových vozidel s bateriovým pohonem se významněji zvýší podíl ekologické dopravy.
- ⇒ **Modernizace a výstavba dopravních uzlů a přestupních míst**
- ⇒ **Další rozvoj preference vozidel HD**
 - vč. zvýšení cestovní rychlosti jednotlivých dopravních prostředků.
- ⇒ **Rozvoj linek HD do doposud neobsluhovaných částí města**
- ⇒ **Rozvoj Zlínské integrované dopravy**
 - Integrace MHD, VLD a železnice do jednoho systému
 - Jednotné jízdní doklady a tarifní systém
- ⇒ **Modernizace odbavovacího systému**
- ⇒ **Cenová dostupnost MHD**
 - Motivace občanů k pořízení časových předplatných jízdenek.
- ⇒ **Podpora alternativních způsobů dopravy na úkor IAD**
 - Podpora MHD, cyklistické a pěší dopravy.
- ⇒ **Podpora udržitelných forem dopravy a intermodality**
 - Zlepšení podmínek pro kombinování jednotlivých dopravních módů

5.4 HROZBY

- ⇒ **Neřešení provázaností veřejné dopravy s ostatními dopravními módy**
 - Je nutné začít řešit problematiku provázanosti MHD s ostatními druhy dopravy (VLD, železnice, cyklistická, pěší a individuální automobilová doprava).
- ⇒ **Stagnace řešení problematiky rozvoje MHD**
 - Pokud se MHD nebude přirozeně vyvíjet spolu s rozvojem města, hrozí postupný pokles cestujících v MHD a růst IAD.
- ⇒ **Neřešení problematiky dopravy v rámci celého kraje**
- ⇒ **Nedostatek politické vůle a potřebných financí k zahájení činnosti souvisejících s rozvojem MHD**
- ⇒ **Pokles počtu přepravených osob v MHD, pokles tržeb**
- ⇒ **Snižování cestovní rychlosti vlivem stoupajících intenzit dopravy**

6 SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ, TABULEK A PŘÍLOH

6.1 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ad.	a další
apod.	a podobně
aut.nádr.	autobusové nádraží
B+R	bike and ride
CDV, v.v.i.	Centrum dopravního výzkumu, veřejná výzkumná instituce
č.	číslo
ČR	Česká republika
DSZO	Dopravní společnost Zlín-Otrokovice
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy
EU	Evropská unie
HD	hromadná doprava
hod.	hodina
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
IROP	integrovaný regionální operační program
JV	jihovýchodní
K+R	kiss and ride
Kč	korun českých
km	kilometr
km/h	kilometr za hodinu
KORIS	komplexní odbavovací, řídicí a informační systém
KOVED	Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje
křiž.	křižovatka
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	Městská hromadná doprava
MMZ	Magistrát města Zlín
nám.	náměstí
OPD	Operační program doprava
P+R	park and ride
příp.	případně
resp.	respektive
Rx	rychlík vyšší kvality
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
Sb.	sbírka
SDP	sdružení dopravních podniků
spol.	společnost
SSZ	světelné signalizační zařízení
SUMF	Sustainable Urban Mobility Framework
tis.	tisíc
tj.	to jest
tř.	třída
ul.	ulice
vč.	včetně

VDOD	veřejná drážní osobní doprava
VHD	veřejná hromadná doprava
VLD	veřejná linková doprava
zast.	zastávka
ZID	Zlínská integrovaná doprava
ZŠ	základní škola
ZTP	zvláště těžké postižení
ZTP-P	zvláště těžké postižení s průvodcem
žel.st.	železniční stanice
žst	železniční stanice

6.2 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Rozsah řešeného území	8
Obrázek 2 Vývoj rozsahu dopravního výkonu MHD Zlín a Otrokovice v letech 2007 až 2016	32
Obrázek 3 Vývoj počtu přepravených osob v MHD Zlín a Otrokovice v letech 2007 až 2016	32
Obrázek 4 Dělbá přepravní práce ve městě Zlín	62

6.3 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Porovnání výsledků dopravního průzkumu z let 2012 a 2015	60
Tabulka 2 Výsledky dopravního průzkumu na vybraných zastávkách VLD ve Zlíně	61
Tabulka 3 Výsledky dopravního průzkumu na železničních zastávkách a stanicích	61
Tabulka 4 Druhy jednorázových papírových jízdních dokladů	63
Tabulka 5 Základní předplatné nepřenosné kupony – občanské	64
Tabulka 6 Seznam provozovaných trolejbusů	69
Tabulka 7 Seznam provozovaných autobusů	70
Tabulka 8 Hospodaření DSZO za roky 2014, 2015 a 2016	71
Tabulka 9 Výše vyplácených kompenzací na provoz MHD v jednotlivých městech ČR v roce 2016	72

6.4 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Schéma linkového vedení MHD Zlín a Otrokovice	
Příloha č. 2: Mapa docházkových vzdáleností na zastávky HD pro území města Zlín	
Příloha č. 3: Mapa docházkových vzdáleností na zastávky HD pro území města Otrokovice	
Příloha č. 4: Seznam zastávek HD v řešeném území	

Příloha č. 1

Schéma linkového vedení MHD Zlín a Otrokovice

(Zdroj: DSZO)

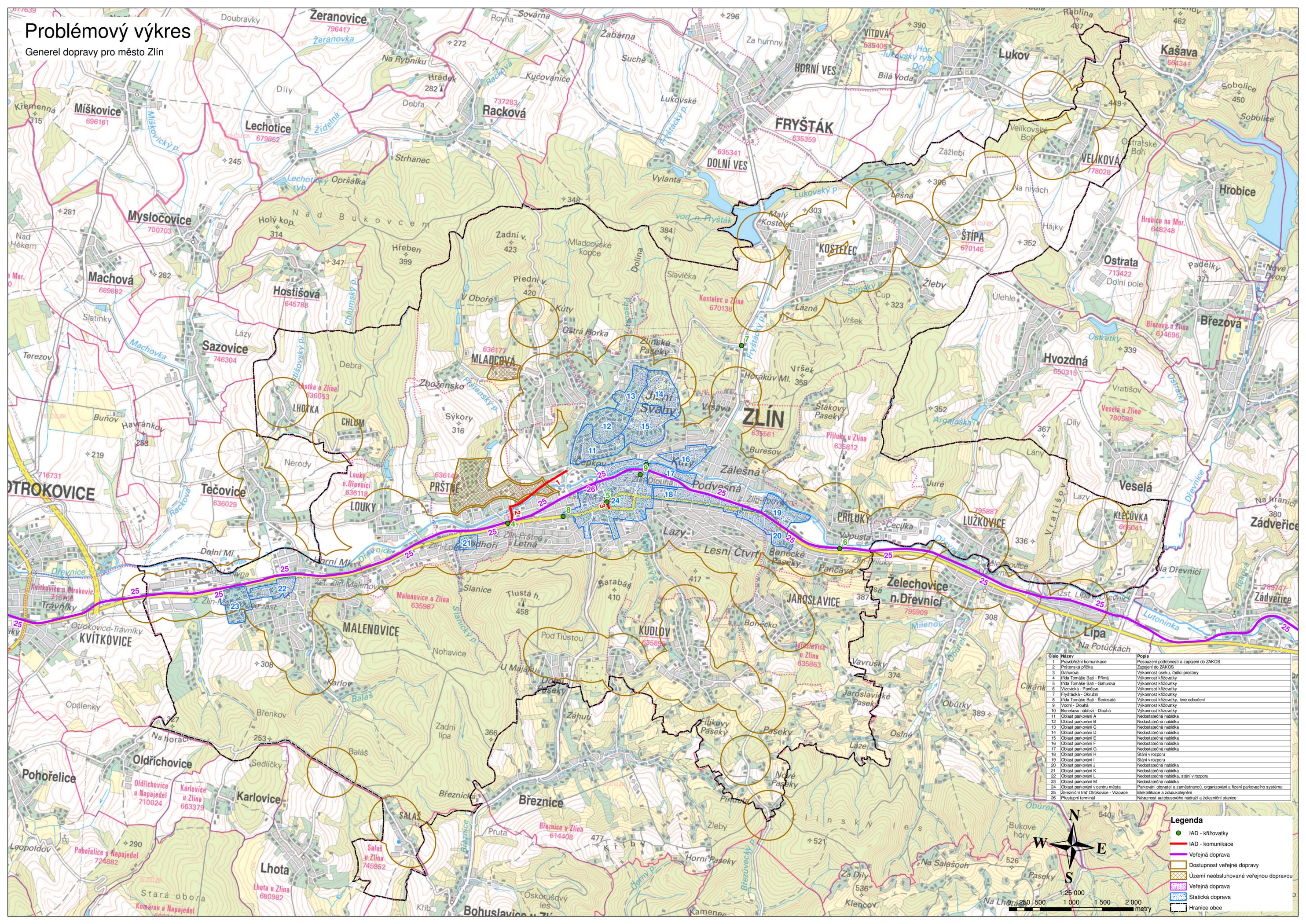
Příloha č. 2

Mapa docházkových vzdáleností na zastávky MHD pro území města Zlín

(Zdroj: Generel dopravy pro město Zlín; UDIMO, spol. s r.o.)

Problémový výkres

Generel dopravy pro město Zlín



Číslo	Název	Popis
1	Pravoběžná komunikace	Posouzení potřebnosti a zapojení do ZAKOS
2	Prátněská přička	Zapojení do ZAKOS
3	Gahurova	Výkonnost úseku, řadičí prostory
4	Irída Tomáše Bati - Přímá	Výkonnost křižovatky
5	Irída Tomáše Bati - Gahurova	Výkonnost křižovatky
6	Vizovická - Pančava	Výkonnost křižovatky
7	Fryštácká - Okružní	Výkonnost křižovatky
8	Irída Tomáše Bati - Sedesátá	Výkonnost křižovatky, levé odbočení
9	Vodní - Dlouhá	Výkonnost křižovatky
10	Benešovo nábežní - Dlouhá	Výkonnost křižovatky
11	Oblast parkování A	Nedostatečná nabídka
12	Oblast parkování B	Nedostatečná nabídka
13	Oblast parkování C	Nedostatečná nabídka
14	Oblast parkování D	Nedostatečná nabídka
15	Oblast parkování E	Nedostatečná nabídka
16	Oblast parkování F	Nedostatečná nabídka
17	Oblast parkování G	Nedostatečná nabídka
18	Oblast parkování H	Stání v rozporu
19	Oblast parkování I	Stání v rozporu
20	Oblast parkování J	Nedostatečná nabídka
21	Oblast parkování K	Nedostatečná nabídka
22	Oblast parkování L	Nedostatečná nabídka, stání v rozporu
23	Oblast parkování M	Nedostatečná nabídka
24	Oblast parkování v centru města	Parkování obyvatel a zaměstnanců, organizování a řízení parkovacího systému
25	Železniční trať Otrokovice - Vizovice	Elektrifikace a zdvoukolejnění
26	Přestupní terminál	Návrh zast. autobusového nádraží a železniční stanice

Legenda

- IAD - křižovatky
- IAD - komunikace
- Veřejná doprava
- Dostupnost veřejné dopravy
- Území neobsluhované veřejnou dopravou
- Veřejná doprava
- Statická doprava
- hranice obce



1:25 000
0 500 1 000 1 500 2 000 metry

Příloha č. 3

**Mapa docházkových vzdáleností na zastávky MHD pro území města
Otrokovice**

(Zdroj: RHDHV)



Příloha č. 4
Seznam zastávek HD v řešeném území
(Zdroj: RHDHV)

Zastávka VLD		Zastávka MHD		Zastávka VDOD	
✓	Otrokovice,,aut.st.	✗		✗	
✗		✓	Dr.E.Beneše	✗	
✓	Otrokovice,,Havlíčková	✓	Havlíčková	✗	
✓	Otrokovice,,Hurdisky	✓	Hurdisky	✗	
✓	Otrokovice,,Moravan	✗		✗	
✗		✓	Moravní	✗	
✗		✓	Nadjezd	✗	
✓	Otrokovice,,náměstí	✓	Otrokovice,náměstí	✗	
✓	Otrokovice,,pneumatikárna	✓	Pneumatikárna	✗	
✓	Otrokovice,,poliklinika	✓	Otrokovice,poliklinika	✗	
✓	Otrokovice,,Pošta	✓	Pošta	✗	
✗		✓	Senior	✗	
✗		✓	Společenský dům	✗	
✓	Otrokovice,,Štěrkoviště	✓	Štěrkoviště	✗	
✓	Otrokovice,,teplárna	✓	Teplárna	✗	
✗		✓	Trávníky	✓	Otrokovice-Trávníky
✗		✓	Trávníky,škola	✗	
✓	Otrokovice,,U Dřevnice	✓	U Dřevnice	✗	
✗		✓	Zahradní	✗	
✓	Otrokovice,,žel.st.	✓	Otrokovice,žel.st.	✓	Otrokovice
✗		✓	Kvítkovice,hřbitov	✗	
✓	Otrokovice,Kvítkovice, Napajedelská	✓	Kvítkovice,Napajedelská	✗	
✗		✓	Kvítkovice,náves	✗	
✓	Otrokovice,Kvítkovice,Zlínská	✓	Kvítkovice,Zlínská	✗	
✓	Otrokovice,Terezov	✗		✗	
✗		✓	Alšova	✗	
✗		✓	Antonínova	✗	
✓	Zlín,,aut.nádr.	✗		✗	
✗		✓	Bartošova čtvrť	✗	
✗		✓	Bartošova čtvrť škola	✗	
✗		✓	Baťova nemocnice	✗	
✗		✓	Benešovo nábřeží	✗	
✗		✓	Broučkova	✗	
✓	Zlín,,Bří Jaroňků	✓	Bří Jaroňků	✗	
✗		✓	Budovatelská	✗	
✗		✓	Burešov	✗	
✓	Zlín,,Cigánov	✓	Cigánov	✗	
✗		✓	Cihelna	✗	
✓	Zlín,,Čepkov	✓	Čepkov	✗	

x		✓	Česká	x	
x		✓	Díly II	x	
✓	Zlín,,Divadlo	✓	Divadlo	x	
✓	Zlín,,Dlouhá	✓	Dlouhá	x	
x		✓	Družstevní	x	
x		✓	Dřevnická	x	
x		✓	Dukelská	x	
x		✓	Dům umění	x	
x		✓	Dvacátá	x	
x		✓	Filmové ateliéry	x	
x		✓	Filmové ateliéry točna	x	
x		✓	Gymnázium Lesní čtvrť	x	
✓	Zlín,,Hradská	✓	Hradská	x	
x		✓	J.A.Bati	x	
x		✓	Januštice tenis.kurty	x	
x		✓	K Pasekám	x	
x		✓	Ke Křibům	x	
x		✓	Klabalská	x	
x		✓	Kneslova	x	
x		✓	Jižní Svahy,Kocanda	x	
x		✓	Krematorium	x	
x		✓	Křiby	x	
x		✓	Kúty	x	
x		✓	Lazy škola	x	
x		✓	Lesní čtvrť	x	
x		✓	Lešetín I.	x	
x		✓	Letná škola	x	
x		✓	Maják točna	x	
✓	Zlín,,Mladcovská	✓	Mladcovská	x	
x		✓	Mokrá	x	
x		✓	Mokrá II.	x	
x		✓	Morýsovy domy	x	
x		✓	Na Drahách	x	
x		✓	Na Vyhliídce	x	
✓	Zlín,,Nad Prohledem	x		x	
✓	Zlín,,Nám.Míru	✓	Náměstí Míru	x	
✓	Zlín,,Nám.Práce	✓	Náměstí Práce	x	
✓	Zlín,,nemocnice	✓	Věžové domy	x	
x		✓	Obeciny	x	
x		✓	Padělky I.	x	
x		✓	Padělky IX.	x	
x		✓	Pančava	x	
x		✓	Pasecká	x	
x		✓	Paseky	x	
x		✓	Paseky,hřiště	x	

x		✓	Pod Babou	x	
x		✓	Podhoří	x	
✓	Zlín,,Podhoří sídliště	✓	Podhoří,sídliště	x	
x		✓	Podvesná VI.	x	
x		✓	Podvesná X.	x	
x		✓	Podvesná XII.	x	
x		✓	Podvesná XVI.	x	
x		✓	Podvesná XVII.	✓	Zlín-Podvesná
✓	Zlín,,poliklinika	✓	Poliklinika	x	
x		✓	Prostřední	x	
x		✓	Prštné	✓	Zlín-Prštné
x		✓	Příční	x	
x		✓	Příkrá	x	
x		✓	Přílucká	x	
x		✓	Randýskové	x	
x		✓	Slínová	x	
x		✓	Slovenská	x	
x		✓	Slunečná	x	
x		✓	Spojovací	x	
x		✓	Sportovní hala	x	
x		✓	Střed	✓	Zlín-střed
x		✓	Jižní Svahy,Středová	x	
x		✓	Svat. Čecha	x	
x		✓	Škola M. Alše	x	
✓	Zlín,,Školní	✓	Školní	x	
✓	Zlín,,Šrámkova	✓	Šrámkova	x	
x		✓	Topolová	x	
✓	Zlín,,U Majáku	✓	U Majáku	x	
x		✓	U Splavu	x	
✓	Zlín,,U Zámku	✓	U Zámku	x	
x		✓	Vodní	x	
x		x		x	
x		✓	Vršava	x	
✓	Zlín,,Vysoká mez	✓	Vysoká mez	x	
✓	Zlín,,Zahradnická	✓	Zahradnická	x	
x		✓	Zálešná V.	x	
x		✓	Zdravotnická škola	x	
✓	Zlín,,zimní lázně	✓	Zimní lázně	x	
x		✓	Žabárna	x	
✓	Zlín,Chlum	✓	Chlum	x	
x		✓	Jaroslavice	x	
x		✓	Jaroslavice,hasičská zbroj.	x	
x		✓	Jaroslavice,náves	x	
x		✓	Jaroslavice,točna	x	

✓	Zlín,Klečůvka	✗		✗	
✗		✓	Kostelec,garáže	✗	
✗		✓	Kostelec,hřbitov	✗	
✓	Zlín,Kostelec,lázně	✓	Kostelec,lázně	✗	
✓	Zlín,Kostelec,lázně rozc.	✗		✗	
✓	Zlín,Kostelec,přehrada	✗		✗	
✗		✓	Kostelec,střed	✗	
✗		✓	Kostelec,U Pomníku	✗	
✗		✓	Kostelec,U Řadovek	✗	
✓	Zlín,Kudlov,dolní konec	✓	Kudlov,dolní konec	✗	
✓	Zlín,Kudlov,garáže	✗		✗	
✓	Zlín,Kudlov,myslivna	✗		✗	
✓	Zlín,Kudlov,Průkop	✗		✗	
✓	Zlín,Kudlov,střed	✓	Kudlov,střed	✗	
✗		✓	Kudlov,tiskárna	✗	
✗		✓	Kudlov,točna	✗	
✓	Zlín,Kudlov,U Pomníku padlých	✓	Kudlov,U Pomníku padlých	✗	
✓	Zlín,Kudlov,výhledy	✓	Kudlov,Výhledy	✗	
✓	Zlín,Lešná,ZOO	✓	Lešná,ZOO	✗	
✓	Zlín,Lhotka	✓	Lhotka	✗	
✓	Zlín,Lhotka,rozc.	✓	Lhotka,rozc.	✗	
✗		✓	Louky,hřiště	✗	
✓	Zlín,Louky,kříž.	✓	Louky,kříž.	✓	Zlín-Louky
✗		✓	Louky,průmysl.zóna	✗	
✓	Zlín,Louky,Růžová	✓	Louky,Růžová	✗	
✗		✓	Louky,střed	✗	
✗		✓	Louky,točna	✗	
✓	Zlín,Lužkovice	✗	Lužkovice,Na Gruntech	✗	
✗		✓	Lužkovice,Hvozdenská	✗	
✗		✓	Lužkovice,Zádědina	✗	
✓	Zlín,Malenovice	✗		✗	
✗		✓	1.máje	✗	
✗		✓	Malenovice,Centro	✗	
✗		✓	Malenovice,hřiště	✗	
✗		✓	J.Staši	✗	
✗		✓	Jerolímково nám.	✗	
✗		✓	Kamenec I.	✗	
✗		✓	Kamenec II.	✗	
✓	Zlín,Malenovice,kříž.	✓	Malenovice,kříž.	✗	
✗		✓	Masarykova	✗	
✗		✓	Mlýnská	✗	
✓	Zlín,Malenovice,obchodní zóna	✓	Malenovice,obchodní zóna	✗	
✓	Zlín,Malenovice,paseky	✗		✗	

x		✓	Pila	x	
x		✓	Pionýrská	x	
x		✓	Malenovice,sídliště	x	
x		✓	Sklady	x	
x		✓	Sokolovská	x	
✓	Zlín,Malenovice,Tečovská	✓	Tečovská	x	
x		✓	Malenovice,točna	x	
x		✓	Tyršova	x	
✓	Zlín,Malenovice,U mlýna	✓	U Mlýna	✓	Zlín-U mlýna
x		x	Zabrání	x	
✓	Zlín,Malenovice,ZPS	✓	Malenovice,ZPS	✓	Zlín-Malenovice zast.
✓	Zlín,Mladcová,Bartošův dům	x	Mladcová,Bartošův dům	x	
✓	Zlín,Mladcová,hřbitov	x		x	
✓	Zlín,Mladcová,hřiště	✓	Mladcová,hřiště	x	
✓	Zlín,Mladcová,rozvodna	✓	Rozvodna	x	
✓	Zlín,Přiluky	✓	Přiluky	✓	Zlín-Přiluky
x		✓	Průmyslová zóna	x	
x		✓	Průmyslová zóna,Cecilka	x	
x		✓	Průmyslová zóna,střed	x	
x		✓	Průmyslová zóna,točna	x	
x		✓	Přiluky,Za Kapličkou	x	
✓	Zlín,Salaš,točna	x		x	
✓	Zlín,Salaš,zast.	x		x	
x		✓	Štípa,Na Vyhliďce	x	
✓	Zlín,Štípa,pošta	x		x	
✓	Zlín,Štípa,pož.zbroj.	✓	Štípa,pož.zbroj.	x	
✓	Zlín,Štípa,škola	✓	Štípa,škola	x	
x		✓	Štípa,U Kapličky	x	
x		✓	Štípa,U Obrázku	x	
x		✓	Velíková	x	
✓	Zlín,Velíková,rozc.1.0	x		x	
x		✓	Velíková,střed	x	
x		✓	Velíková,točna	x	
✓	Bělov,,točna	✓	Bělov,točna	x	
✓	Hvozdná,,dolní zast.	x		x	
✓	Hvozdná,,pož.zbroj.	x		x	
✓	Hvozdná,,u rybníka	x		x	
✓	Hvozdná,Osmeč	✓	Hvozdná,Osmeč	x	
✓	Ostrata,,dolní zast.	✓	Ostrata,dolní zast.	x	
✓	Ostrata,,horní zast.	✓	Ostrata,horní zast.	x	
✓	Tečovice	✓	Tečovice	x	
✓	Tečovice,,Malenovská	✓	Malenovská	x	
✓	Želechovice nad Dřevnicí,,křiž.	✓	Želechovice,křiž.	x	
x		✓	Želechovice,obec.úřad	x	

x		✓	Želechovice,Příční	x	
x		✓	Želechovice,střed	x	
✓	Želechovice nad Dřevnicí,,škola	✓	Želechovice,škola	x	
x		x		✓	Želechovice nad Dřevnicí
x		x		✓	Zlín-Malenovice
x		x		✓	Zlín-Dlouhá