

Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje

2026-2030

Pořizovatel: Zlínský kraj

Zpracovatel: Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o
a Odbor dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu
Zlínského kraje

Prosinec 2025



Obsah

1. Úvod	6
Závaznost dokumentu a změnové řízení	6
Koncepční východiska	6
1.1 Nadřazené a související dokumenty.....	7
1.1.1 Evropské a národní dokumenty	7
1.1.2 Krajské dokumenty.....	10
Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030.....	10
Generel dopravy Zlínského kraje.....	11
Koncepce kolejové dopravy ve Zlínském kraji.....	12
1.2 Vize a cíle veřejné dopravy ZK	12
1.2.1. Východiska a principy.....	12
1.2.2 Vize veřejné dopravy Zlínského kraje	13
1.2.3 Strategické a specifické cíle	15
1.2.4 Horizontální charakteristiky	16
2. Dopravní řešení systému veřejné dopravy Zlínského kraje.....	18
2.1 Vymezení páteřních relací.....	19
2.1.1 Stanovení výhledových uzlů integrálního taktového jízdního řádu	20
2.1.2 Dělbá přepravních výkonů mezi železniční a veřejnou linkovou dopravu.....	21
2.2 Návrh koncepce systému železniční dopravy.....	22
2.2.1 Dálková železniční doprava ve vazbě na Zlínský kraj.....	22
2.2.2 Návrh modelového provozního konceptu regionální železniční dopravy	23
2.2.3. Provozní soubory regionální železniční dopravy	40
2.3 Návrh koncepce veřejné linkové dopravy	45
2.3.1 Krátkodobý horizont	45
2.3.2 Střednědobý horizont.....	50
2.3.2 Dlouhodobý horizont	53
2.4 Provozní integrace příměstské a městské hromadné dopravy	54
2.4.1 Návrhy řešení pro aglomeraci Zlín – Otrokovice.....	54
2.4.2 Návrhy řešení pro aglomeraci Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice.....	54
2.4.3 Návrhy řešení pro město Kroměříž	55
2.4.4. Návrhy řešení pro město Vsetín.....	55
2.4.5 Návrhy řešení pro město Valašské Meziříčí.....	55



2.5 Priority v rozvoji železniční infrastruktury	55
2.5.1 Požadavky na infrastrukturu jednotlivých tratí.....	56
2.5.2 Zastávky a stanice v železniční dopravě.....	59
2.5.3 Časová osa racionalizace železniční infrastruktury	61
2.6 Priority v oblasti veřejné linkové dopravy	63
2.6.1 Požadavky na rozvoj a údržbu infrastruktury pro veřejnou linkovou dopravu	63
2.6.2 Zastávky veřejné linkové dopravy.....	64
2.7 Multimodalita	65
2.7.1 Základní zásady multimodality.....	66
2.7.2 Existující dopravní terminály ve Zlínském kraji	67
2.7.3 Návrh nových dopravních terminálů ve Zlínském kraji	68
2.7.4 Návrh lokalit pro parkoviště P+R, B+R, K+R	71
2.8 Návrh opatření pro krizové stavy	71
2.9 Optimalizace dopravy.....	72
3. Zavedení integrovaného dopravního systému IDZK	74
3.1 Organizačně-ekonomická integrace	75
3.2 Tarifní integrace	75
3.3 Dopravní integrace	76
3.4 Informační systémy	77
3.4.1 Informační systémy ve vlacích IDZK.....	77
3.4.2 Informační systémy v autobusech IDZK	78
3.4.3 Informace o IDZK poskytované na webu.....	78
3.4.4 Poskytování dat třetím stranám.....	78
3.4.5 Centrální dispečink a jeho využití pro veřejnost	79
3.4.6 Využití mobilních aplikací v rámci IDZK.....	79
3.4.7 Informační centra pro cestující.....	80
3.4.8 Informace na zastávkách	80
3.5 Marketing	81
4. Smluvní zajištění a parametry služeb veřejné dopravy ve Zlínském kraji	82
4.1 Smlouvy ve veřejné dopravě	82
4.1.1 Smlouvy ve veřejné linkové dopravě.....	82
4.1.2 Smlouvy v drážní dopravě	82
4.1.3 Smlouvy o přistoupení k IDZK.....	83
4.1.4 Spolupráce s významnými zaměstnavateli	83



4.2 Kultura cestování a standardy veřejné dopravy	83
4.2.1 Standardy vozidel IDZK ve veřejné linkové dopravě	83
4.2.2 Standardy vozidel IDZK v železniční dopravě	84
4.2.3 Standardy vybavení zastávek veřejné linkové dopravy	85
4.2.4 Standardy vybavení zastávek železniční dopravy	86
4.2.5 Standardy odbavení cestujících	86
4.2.6 Standardy dopravní obslužnosti	87
4.2.6.1 Rozsah dopravní obslužnosti	88
4.2.6.2 Docházková vzdálenost	89
4.2.6.3 Poptávková doprava	89
4.2.6.4 Nadstandardní zajištění dopravní obslužnosti	90
4.2.6.5 Rekreační a posilová doprava	90
4.3 Ekonomické aspekty zajištění veřejné dopravy	91
4.3.1 Ekonomika železniční dopravy	93
4.3.2 Ekonomika linkové dopravy	94
4.3.3 Shrnutí vývoje ekonomiky veřejné dopravy	95
5. Chytrá řešení ve veřejné dopravě	97
5.1 Zajištění garantovaných návazností s využitím CED	97
5.2 Systémy preference veřejné dopravy	97
5.3 Rezervační systémy a multimodální aplikace	98
6. Další rozvoj IDZK	99
6.1 Odbavovací a informační systémy	99
6.1.1 FAIRTIQ	99
6.1.2 Aplikace IDZK	99
6.1.3 E-shop ZETKA	99
6.1.4 Webové stránky	99
6.1.5 Národní dopravě-informační centrum Zlínského kraje	100
7. Důležité harmonogramy	101
7.1 Železniční doprava	101
7.2 Veřejná linková doprava	101
7.3 Plán dopravní obslužnosti	101
Seznam příloh	102
Seznam obrázků a tabulek	102
Přehled zkratk	103



Integrovaná doprava
Zlínského kraje





1. Úvod

Závaznost dokumentu a změnové řízení

Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje (dále také PDO ZK) je zpracovaný dle podmínek definovaných Zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů¹. Představuje tak nástroj pro hospodárné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. PDO ZK představuje závazný podklad² pro rozhodování kraje ve věcech zajištění dopravní obslužnosti a uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících a pořizuje se v samostatné působnosti. Schválením v orgánech kraje je závazný. Dokument byl projednán s Ministerstvem dopravy ČR, Moravskoslezským, Olomouckým a Jihomoravským krajem. Také byl projednán s městy s provozem MHD Zlín, Otrokovice, Uherské Hradiště, Kroměříž, Valašské Meziříčí a Vsetín.

Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje je zpracovaný pro období 2026 až 2030. Jedná se o aktualizaci dokumentu, který platil do roku 2025 s výhledem do 2030. Následné období je dle platných termínů smluv předurčeno k povinné aktualizaci dle výsledků soutěží pro dopravní obslužnost na nadcházející desetiletí od roku 2031 do 2040.

Koncepční východiska

Kvalitní, spolehlivá, atraktivní a udržitelná veřejná doprava je prioritou Zlínského kraje. Další rozvoj této veřejné služby³ bude zohledňovat přepravní potřeby obyvatelstva, trendy moderních technologií zaměřené na zvýšení komfortu a informovanost cestujících a také na přesnější vyhodnocování a optimalizaci rozsahu dopravního výkonu ekonomická východiska a další související hlediska. Atraktivní veřejná doprava ve Zlínském kraji bude zajišťována prostřednictvím standardů dopravní obslužnosti. Důvod pro stanovení takových standardů je jednak zabezpečit, aby splnění cílů veřejné dopravy bylo uskutečnitelné, ale také obhajitelné i z pohledu financování dopravní obslužnosti. Obce, které budou požadovat zajištění dopravní obsluhy ve vyšším standardu, než bude stanoveno tímto Plánem dopravní obslužnosti, budou mít povinnost se finančně spolupodílet na takové objednatelce veřejné dopravy.

¹ §5 zákona určuje povinnost kraje pořizovat Plán dopravní obslužnosti území, s platností nejméně 5 let.

² dokumentace nabídkového řízení podle § 10 odst. 3 zákona vycházející z plánu obslužnosti území a být s ním v souladu

³ Veřejná doprava je služba zajišťující dopravu do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.



Plán dopravní obslužnosti Zlínského kraje je zpracován na základě výsledků analýzy dopravní obslužnosti kraje. Od doby vypracování posledního plánu prošly cíle Zlínského kraje ve veřejné dopravě výraznou genezí. Zejména s ohledem na nepříznivý trend vývoje přepravních výkonů v železniční i autobusové dopravě byly nastaveny nové principy obsluhy území, které mají za cíl tento trend zastavit a obrátit.

Při návrhu plánu byly uplatněny postupy, které navrhují páteřní linky, s cílem propojit nejdůležitější sídelní oblasti kraje. Tento přístup je uplatněn jak u železniční dopravy, tak dopravy autobusové. Jednou ze základních funkcí veřejné dopravy je smysluplné zavedení taktové dopravy, ale i potřeba zajištění obsluhy v okrajových časových polohách, víkendová a turistická doprava a další. Plán počítá s dalším rozvojem tarifní, dopravní integrace na území celého kraje, a to napříč všemi dopravci. V návaznosti na to jsou součástí Plánu dopravní obslužnosti standardy dopravy, které navrhují úroveň udržitelné a dlouhodobě konkurenceschopné veřejné dopravy.

1.1 Nadřazené a související dokumenty

1.1.1 Evropské a národní dokumenty

Dopravní politika Evropské komise je vyjádřena v dokumentu **Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému**. Dokument představuje evropskou dopravní politiku pro období 2012–2020 s výhledem do roku 2050, na kterou pak následně navazuje **Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T)** jakožto hlavní evropský nástroj pro rozvoj dopravní infrastruktury pro dálkové přepravní proudy s cílem podpořit jednotný evropský trh.

Těžištěm evropské dopravní politiky je železnice:

- 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %.
- Dokončit do roku 2050 evropskou vysokorychlostní železniční síť. Ztrojnásobit do roku 2030 délku stávajících vysokorychlostních železničních sítí a udržovat hustou železniční síť ve všech členských státech. Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici.
- Většinu dopravy na střední vzdálenosti měla absorbovat (vysokorychlostní) železnice.
- Do roku 2030 plně zprovoznit celounijní multimodální „hlavní síť“ TEN-T s tím, že do roku 2050 by tato síť byla vysoce kvalitní a vysoce kapacitní a existoval by odpovídající soubor informačních služeb.
- Lepší výběr druhů dopravy bude důsledkem vyšší integrace modálních sítí: letiště, přístavy, železniční a autobusová nádraží a stanice metra by měly být stále více propojovány a přeměňovány na multimodální dopravní uzly pro cestující.



Zastřešujícím národním koncepčním dokumentem je **Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050** (dále i jako DP ČR).

Jejím cílem je neomezovat dopravu, ale rozvíjet ji. Nikoliv však v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě.

Základem je proto zvýšení energetické účinnosti dopravy, a tím zajištění snížení měrné spotřeby energie (podíl spotřeby energie a vykonané přepravní práce). Dosažení vize předpokládá:

- Opatření umožňující dopravu osob tak, aby přepravní potřeby vznikaly co nejméně, aniž by to ovlivnilo hospodářský rozvoj (optimalizace přepravních potřeb), se zaváděním moderních technologií.
- Dopravní systém musí být založen na multimodálním přístupu s využitím výhod jednotlivých druhů dopravy a mezioborové spolupráci.
- Druhy dopravy rozvíjet s ohledem na potřebnou dostupnost jednotlivých regionů, s ohledem na přepravní potřeby a s ohledem na snížení vlivů na životní prostředí.

Základním cílem DP ČR relevantním pro tento PDO ZK je Strategický cíl: „1. Udržitelná mobilita“ a Specifický cíl: „1.2 Multimodální přístup“ a „1.3 Optimalizace jednotlivých druhů dopravy“ s některými vybranými opatřeními:

- Vytvářet podmínky pro zajištění dopravní obslužnosti na úrovni 3 nebo 4 dle Dopravní politiky, ve výjimečných případech alespoň na úrovni 2, zajištění aktivní metodické pomoci krajským objednatelům k dosažení takové úrovně.
- Zajistit kvalitní meziregionální dopravní obslužnost pro všechny regiony srovnatelného významu bez ohledu na jejich vybavení dopravní infrastrukturou.
- Zajistit jednotný přestupní tarif pro železniční dopravu postupně využitelný i pro další druhy osobní dopravy s tím, že zapojení spojů, které nejsou objednávány v rámci veřejných služeb, bude dobrovolné.
- Nastavit kvantitativní a kvalitativní standardy v rámci plánování dopravní obslužnosti.
- Vytvořit udržitelný ekonomický rámec provozování vlaků na vysokorychlostních železničních tratích v rámci rychlých spojení a dalších páteřních železničních tratích.
- Provázat proces obnovy vozidel veřejné hromadné dopravy a výběrového řízení na provozovatele veřejné služby. Provázat proces obnovy vozidel železniční veřejné hromadné dopravy se záměry rozvoje železniční infrastruktury a s ohledem na prognózované přepravní výkony.
- Od roku 2025 zavést v rámci ceny za použití železniční dopravní cesty penalizující příplatek za provoz diesellového vozidla po elektrizované trati a stanovit odůvodněné výjimky osvobození z tohoto příplatku.
- Propojení regionů s různou hustotou a charakterem osídlení řešit zkvalitněním nabídky veřejné dopravy a její provázaností s dálkovou dopravou a budováním terminálů osobní dopravy a záchytných parkovišť pro individuální a cyklistickou dopravu.
- Parkoviště P+R budovat na základě plánů udržitelné městské mobility primárně mimo



velká města v lokalitách, kde nevznikají dopravní zácpy, souběžně se zajištěním dostatečné návazné veřejné hromadné dopravy z těchto lokalit.

- Dořešit problematiku kompetencí a financování objednávky veřejných regionálních služeb železniční dopravy. Řešit problém rozsahu a kapacity veřejných služeb na páteřních spojeních do aglomerací vybavených nedostatečnou železniční infrastrukturou.

Dalším cílem DP ČR relevantním pro tento PDO ZK je Strategický cíl: „2. Územní soudržnost“ a Specifický cíl: „2.5 Doprava v metropolích a aglomeracích“, „2.5 Doprava ve venkovském prostoru“, „2.6 Doprava v periferních oblastech“ a „2.7 Doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch“ s vybranými opatřeními:

- Snižovat stupně automobilizace ve velkých městech a jejich suburbánních oblastech a zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy.
- Snižovat stupeň automobilizace ve středně velkých a menších městech a v jejich venkovském zázemí a zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy.
- Rozvíjet služby související s mobilitou zaměřené na spektrum možností uspokojování mobility, které budou alternativou k individuální dopravě.
- Vytvářet integrovaný systém dopravní obslužnosti tak, aby přispěl ke zlepšení života občanů v periferních oblastech s cílem pomoci stabilizovat osídlení těchto oblastí.
- Zajistit funkční, bezbariérovou, bezpečnou a spolehlivou veřejnou dopravu pro všechny skupiny obyvatelstva.

Zákon 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů stanoví jako základní prvky PDO: popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, předpokládaný rozsah poskytované kompenzace, časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při jejich uzavírání, harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících. Tento zákon přímo navazuje na **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007** ze dne 23. října 2007 **o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici** a zavádí ho do českého právního řádu.

Koncepce veřejné dopravy České republiky je součástí systému plánování dopravní obslužnosti veřejnou (hromadnou) dopravou. Cílem je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti.

Hlavním cílem je „vytvářet takové podmínky, aby mohl být systém veřejné dopravy v ČR vnímán jako kvalitní alternativa k individuální dopravě, v souladu s reálnou i latentní poptávkou po přepravě, kvalitou disponibilní infrastruktury a možnostmi veřejných rozpočtů, zajištěn stabilní, hierarchický systém rychlé, pravidelné a konkurenceschopné intervalové a přístupné veřejné dopravy, vhodně a systémově provázaný mezi jednotlivými přepravními segmenty“.

K tomu sloužily specifické cíle uspořádané v šesti prioritních oblastech:



- I. Priorita I.: Hierarchický systém dopravní obslužnosti
- II. Priorita II.: Zkvalitnění plánování dopravní obslužnosti
- III. Priorita III.: Uzavírání smluv o veřejných službách
- IV. Priorita IV.: Interoperabilita systému
- V. Priorita V.: Optimalizovaný vztah veřejných a komerčních služeb
- VI. Priorita VI.: Optimalizovaný vztah veřejných služeb k infrastruktuře

Součástí Koncepce veřejné dopravy ČR jsou také „Hlavní páteřní osy poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících a rozmístění hlavních přestupních uzlů na celostátní úrovni“ v jednotlivých přepravních segmentech:

- I. přepravní segment – expresní doprava pro období do roku 2025
- II. přepravní segment – rychlá regionální doprava pro období do roku 2025
- III. přepravní segment – páteře regionálních systémů

Rizika nenaplnění cílů, v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících jsou součástí národních dokumentů:

- Největším rizikem je snižování výdajů z veřejných rozpočtů do dopravní obslužnosti, přičemž i malé snížení výdajů povede k velkému snížení funkčnosti systému.
- Rozpad systému veřejné dopravy (zhruba polovinu výkonů v osobní dopravě zajišťuje veřejná doprava) by měl dopady na kapacitu dopravní infrastruktury (kolony na silnicích, zejména ve městech), z toho vyplývají přímé ekonomické ztráty z kongescí.
- Dalším důsledkem by byly dopady na životní prostředí a veřejné zdraví, nebude možná dostatečná reakce na změny v dostupnosti energií a nebude možné plnit evropské cíle v oblasti snižování emisí skleníkových plynů.

1.1.2 Krajské dokumenty

Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030

V oblasti dopravy definuje SRZK 2030 horizontální charakteristiku: „Otevřený a mobilní Zlínský kraj: zahrnuje kvalitativně a kvantitativně odpovídající dopravní infrastrukturu a obslužnost, zázemí pro export zboží a služeb a pro kapitálové investice (oběma směry), digitální infrastrukturu a rozvoj informačních a komunikačních technologií“.

Pilíř 3: Infrastruktura a kvalita prostředí

Pro jednotlivé Specifické cíle potom definuje Prioritní oblasti:

Specifický cíl 3.1 Rozvíjet dopravní infrastrukturu a optimalizovat dopravní obslužnost v regionu

3.1.1 Dobudování kvalitní dopravní infrastruktury v regionu



- > Dobudování dálniční sítě a zkapacitnění dalších významných silničních tahů I. třídy
- > Zvýšení plynulosti a bezpečnosti na nedálniční silniční dopravě
- > Modernizace železniční infrastruktury
- > Podpora budování infrastruktury pro kombinovanou dopravu
- > Rozvoj infrastruktury pro udržitelnou regionální dopravu

3.1.2 Přispívat k využívání alternativních druhů dopravy

- > Přispívat k rozvoji alternativních pohonů automobilové dopravy
- > Vytváření podmínek pro větší využití cyklodopravy
- > Podpora letecké dopravy
- > Rozšíření možností turistického využití vodní dopravy a zvážení budoucího rozšíření vodní dopravy

3.1.3 Rozvíjet veřejnou dopravu v regionu

- > Motivace obyvatel regionu k využití veřejné dopravy na úkor individuální dopravy
- > Rozvoj integrovaného dopravního systému s propojením přes hranice regionu
- > Optimalizace veřejné dopravy zajišťované regionální samosprávou

Specifický cíl 3.2 Rozvíjet a přizpůsobit energetický systém kraje

Specifický cíl 3.3 Chránit a udržovat životní prostředí

Specifický cíl 3.4: Rozvíjet ICT a řádně spravovat veřejnou infrastrukturu kraje

Specifický cíl 3.5 Zajistit vyvážený rozvoj území

Generel dopravy Zlínského kraje

Jde o základní strategii dopravní politiky Zlínského kraje, která stanovuje hlavní směry rozvoje všech druhů dopravy v oblasti dopravní infrastruktury (tj. silniční, železniční, letecké, vodní a cyklistické), bezpečnosti dopravy, mobility (dopravní obslužnosti území) za podpory chytrých řešení v dopravě.

Generel dopravy Zlínského kraje podrobně rozpracovávají navazující Koncepce v sektoru dopravy:

- Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje
- Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje
- Koncepce rozvoje kolejové dopravy ve Zlínském kraji
- Koncepce rozvoje silniční sítě II. a III. tříd Zlínského kraje
- Akční plán protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví Zlínského kraje
- Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje
- Koncepce rozvoje ITS Zlínského kraje



Koncepce kolejové dopravy ve Zlínském kraji

Rozvoj zejména železniční dopravy identifikovala také Koncepce kolejové dopravy ve Zlínském kraji. Železniční doprava se podílí na dopravní obsluze území 77 měst a obcí, ve kterých bydlí cca 400 tis. osob, což je 68 % obyvatel Zlínského kraje. Regionální osobní doprava trpí zejména nedostatkem kvalitní dopravní cesty, způsobené dlouhodobou malou údržbou, špatným přístupem pro cestující, nízkou traťovou rychlostí (s častými trvalými rychlostními omezeními) a nedostatečnou kapacitou.

Základní vize: „Zlínský kraj má moderní síť železničních tratí a stanic s rychlostními a kapacitními parametry umožňujícími plnit roli páteřní dopravy konkurenceschopné dopravě automobilové. Spolu s obsluhou vlakovými spoji v patřičné četnosti a vhodnými návaznostmi je k dispozici veřejná doprava nabízející efektivní a udržitelné cestování za prací, studiem, službami i turistikou.“

Strategický cíl 1: Rychlá, kapacitní a bezpečná železniční síť

Strategický cíl 2: Efektivní a provázaný koncept obsluhy železniční dopravou

Společné horizontální charakteristiky:

- Zvýšení rychlosti přepravy
- Zvýšení kapacity
- Zvýšení bezpečnosti provozu
- Zkrácení přístupových dob
- Průběžná údržba

1.2 Vize a cíle veřejné dopravy ZK

1.2.1. Východiska a principy

Základem veřejné dopravy je kvalitní infrastruktura, která je schopna zajistit rychlý, bezpečný a dochvilný přesun mezi jednotlivými místy na území kraje. Chceme vytvořit robustní systém všech módů dopravy, které mezi sebou vzájemně kooperují a doplňují se. Systém odráží nejen reálnou poptávku, ale je dostatečně flexibilní, aby v krátkém čase dokázal reagovat na společenské změny, krizové stavy či sezónní výkyvy poptávky. V současné praxi rozlišujeme čtyři úrovně dopravní obslužnosti – veřejná hromadná doprava (VHD):

1. jako **sociální služba** – zajišťuje pouze základní potřeby specifické skupiny obyvatel s různými druhy znevýhodnění a vyznačuje se malým rozsahem služeb. Služba je zaměřena na uspokojení definovaných potřeb obyvatel (dojíždka do škol, za zdravotní péčí, na úřady). *Základním systémem dopravní obslužnosti je individuální automobilová doprava (IAD), zatímco VHD je jen doplňkem.*
2. **bez definice sociální služby** – zajišťuje širokou škálu potřeb obyvatel, ale z ekonomických důvodů není schopna zajistit dostatečné standardy kvantity služeb, což



má za následek, že *základním systémem dopravní obslužnosti je i nadále IAD, zatímco VHD je jen doplňkem*. Špatná dostupnost veřejné hromadné dopravy a nedostatečná provázanost dopravních linek tak v konečném důsledku přispívá k odlivu obyvatel z periferních oblastí do větších aglomerací a má významný negativní dopad na demografický vývoj v těchto oblastech. Jedná se zejména o dopravní obslužnost linkovou autobusovou dopravou v řídce osídlených oblastech.

3. jako **alternativa k dopravě individuální** – zajišťuje všechny potřeby obyvatelstva, a to po celý den a týden. Kvantita služeb a jejich kvalita je na takové úrovni, že pro všechny skupiny obyvatelstva, včetně skupin znevýhodněných, poskytuje takové služby, díky kterým není nutná závislost na osobním autě. V tomto případě je *VHD v rámci systému dopravní obslužnosti svým významem srovnatelná s IAD*. Tyto systémy fungují v hustěji osídlených oblastech.
4. jako **základ systému dopravní obslužnosti**. V tomto případě VHD zajišťuje všechny potřeby obyvatelstva, a to po celý den a týden, přičemž poskytuje větší flexibilitu než doprava individuální. V tomto případě je *VHD v rámci systému dopravní obslužnosti dominantní a IAD je jen doplňkem*. Tyto systémy fungují ve značné části velkých měst, zejména v jejich historických centrech.

Mobilita ve Zlínském kraji je zajišťována zejména prostřednictvím kvalitní sítě veřejné hromadné dopravy stavěné na bázi alternativy k dopravě individuální. Individuální automobilová doprava není automaticky konkurentem, ale v řídce osídlených oblastech funguje jako efektivní a ekonomický systém návazné dopravy na hlavní páteřní trasy veřejné dopravy, na kterou se IAD napojuje skrze terminály P+R. V případě kratších cest je rovněž velmi důležitou alternativou bezmotorová (aktivní) doprava (pěší, cyklistika).

Nejdůležitější vazby jsou obslouženy přímými linkami, významné vazby jsou zajištěny garantovanými přestupy. Existuje jeden tarif, který je cenově výhodný a srozumitelný. Procesy a řízení dopravy využívají moderní technologie, které představují nejen úsporu času pro cestující, ale jsou ve svém důsledku i ekonomické.

1.2.2 Vize veřejné dopravy Zlínského kraje

Zlínský kraj sleduje následující **vizi veřejné dopravy**:

„Systém veřejné dopravy Zlínského kraje je vnímán jako alternativa k individuální dopravě, kde je v souladu s poptávkou po mobilitě a udržitelností financování zajištěn kvalitní, funkční, spolehlivý a stabilní systém rychlé, pravidelné a konkurenceschopné intervalové a přístupné veřejné dopravy, s důrazem na dostupnost základní infrastruktury, bezpečnost a podporu ekologických forem dopravy s využitím technických a technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy a vytváření podmínek pro jejich vzájemnou spolupráci.“

Základem pro zajištění dopravní obslužnosti je vhodné řešení dopravního systému. Ten vytváří potenciál pro využívání veřejné dopravy cestujícími a tím také pozitivně působí na snižování intenzity individuální dopravy a v důsledku toho i na zlepšování životního prostředí obyvatelstva.



V současnosti čelí hromadná doprava významné konkurenci představované dopravou individuální. Pro zachování konkurenceschopnosti veřejné dopravy je nezbytné, aby nabízela cestujícím kvalitní a dostupné služby. Ty je třeba zajistit především v těchto oblastech:

- častá a pravidelná doprava bez výrazných sezónních omezení, ve vhodných případech vedená formou taktové dopravy;
- preference drážní dopravy a její zkvalitňování v závislosti na postupné modernizaci železničních tratí na území kraje;
- zajištění kvalitní dopravní obslužnosti všech obcí kraje celoročně a celotýdenně;
- vytvoření vhodných přestupních uzlů a zajištění garantovaných návazností tam, kde je to účelné;
- zajištění dostupnosti zastávek a jejich dostatečného počtu a vhodného rozmístění s ohledem na docházkovou vzdálenost;
- řešení dostupnosti zastávek stavebními úpravami tam, kde je to z hlediska bezpečnosti cestujících nezbytné (v závislosti na intenzitě provozu na příslušné silnici, rozhledových, směrových a sklonových poměrech apod.);
- vybudování přestupních terminálů v blízkosti vytipovaných železničních stanic, které umožní snadný přestup cestujících mezi různými dopravními módy;
- rozvoj systému P+R, B+R, K+R ve vytipovaných lokalitách;
- rozvoj informačních systémů na zastávkách;
- poskytování potřebných informací prostřednictvím webových služeb a aplikací včetně využití sociálních sítí;
- umožnění bezhotovostního způsobu úhrady jízdného (možnost úhrady platebními kartami přímo ve vozidle, rozvoj e-shopu pro prodej jízdních dokladů apod.);
- vhodná tarifní politika zajišťující atraktivní ceny za přepravu (také pro pravidelně dojíždějící, pro skupiny cestujících, pro jízdy za turistikou a sportem včetně příslušného vybavení, pro rodiny s dětmi atd.);
- zavádění dopravní i tarifní integrace a postupný rozvoj integrovaného dopravního systému IDZK.



1.2.3 Strategické a specifické cíle

Strategické cíle	Specifické cíle
1. Veřejná doprava – atraktivní alternativa k IAD	1.1. Rychlá a spolehlivá nabídka veřejné dopravy 1.2. Integrovaná doprava 1.3. Kultura cestování a vysoký standard veřejné dopravy 1.4. Snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí 1.5. Ekonomicky udržitelný systém financování
2. Dostupná veřejná doprava bez bariér	2.1. Rychlá, kapacitní a bezpečná infrastruktura 2.2. Podpora multimodality 2.3. Přístupnost služeb mobility pro osoby se specifickými potřebami
3. Chytrá řešení veřejných služeb mobility	3.1. Odbavení cestujících a moderní informační systémy 3.2. Propojení veřejné dopravy a ostatních systémů a aplikací řízení dopravy

Níže uvedená tabulka obsahuje přehled specifických cílů, které naplňují vizi ZK ve veřejné dopravě skrze jednotlivé strategické cíle, kde jednotlivé specifické cíle jsou promítnuty do jednotlivých kapitol Plánu dopravní obslužnosti území Zlínského kraje.

Kapitola	1	2	3	4	5
Specifický cíl 1.1					
Specifický cíl 1.2					
Specifický cíl 1.3					
Specifický cíl 1.4					
Specifický cíl 1.5					
Specifický cíl 2.1					
Specifický cíl 2.2					
Specifický cíl 2.3					
Specifický cíl 3.1					
Specifický cíl 3.2					

Tabulka 1: Přehled Specifických cílů



1.2.4 Horizontální charakteristiky

V tabulce jsou uvedeny charakteristiky, které jsou společné různým specifickým cílům.

Společné horizontální charakteristiky		
Cestující	Objednatel	Dopravce
atraktivní hromadná doprava jako veřejná služba	efektivní vynakládání veřejných financí do hromadné dopravy	rostoucí poptávka
zlepšení dopravní obsluhy celého území kraje	moderní řízení kvality a koordinace veřejné služby	efektivita oběhů a provozu
koordinované jízdní řády a zajištění (garantovaných) návazností	definice požadavků na úpravy stávající a výstavbu nové infrastruktury	perspektiva do budoucnosti – stabilní výkony bez významných výkyvů
vyšší kvalita života a mobilita obyvatel	snížení uhlíkové stopy	
zlepšení životního prostředí		

Tabulka 2: Společné horizontální charakteristiky

Dosažení cílového stavu vyžaduje, aby ZK dále rozvíjel a posiloval regionální autoritu zajišťující organizaci a koordinaci propojení dopravní služby s jednotnou informační službou, systémem jízdného a jízdním řádem. Zajištění plnohodnotné služby veřejné dopravy, řízení její kvality a přizpůsobování potřebám obyvatelů a návštěvníků ZK představuje soubor standardizovaných, vysoce odborných a kvalitně komunikovaných činností, který vyžaduje odpovídající zázemí a kapacitní zajištění.

Základní činnosti koordinátora jsou:

- projektování veřejné dopravy (linkové vedení, provozní parametry linek, přestupní body, garantované návaznosti, podklady a požadavky na rozvoj infrastruktury; koordinace provozu různých druhů dopravy a dopravců do jednoho funkčního celku);
- ekonomika, financování a smluvní zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících (administrativní zajištění objednávky, clearing tržeb, příprava soutěží na dopravce atd.);
- řízení kvality služby (vydávání a uplatňování standardů kvality pro jednotlivé typy dopravy i doporučení pro infrastrukturu) správa a rozvoj tarifu a jednotných přepravních podmínek;
- koordinování provozu prostřednictvím dispečinku IDZK; definice technických/datových rozhraní a požadavků na technické vybavení vozidel i infrastruktury;



- poskytování informací pro cestující (ve vozidlech, na zastávkách, infolinka, na webu, v mobilní aplikaci...);
- kontrola kvality služby (kontrola dodržování standardů kvality, kontrola plnění smluvních povinností dopravců, kontrola realizace objednaných výkonů apod.);
- jednotná komunikace služby – jednotný vzhled a marketing dopravního systému;
- plánování, koncepce a rozvoj integračních projektů.



2. Dopravní řešení systému veřejné dopravy Zlínského kraje

Základem kvalitního dopravního systému je dobře připravené a široce prodiskutované dopravní řešení, které musí být přijímáno jak cestující veřejností, tak také na úrovni představitelů krajských a obecních orgánů.

Základní požadavky na systém veřejné dopravy

Dnešní veřejná doprava musí splňovat důležité parametry tak, aby byla konkurenceschopná v porovnání s individuální dopravou. Základním požadavkem na veřejnou dopravu Zlínského kraje je systém různých módů dopravy, které mezi sebou vzájemně kooperují a doplňují se. Individuální automobilová doprava není automaticky konkurentem, ale v řídce засídlených oblastech funguje jako efektivní a ekonomický systém návazné dopravy na hlavní páteřní trasy veřejné dopravy, na kterou se IAD napojuje skrze terminály P+R. Systém odráží nejen reálnou poptávku, ale je dostatečně flexibilní, aby v krátkém čase dokázal reagovat na společenské změny či sezónní výkyvy poptávky. Jeho základem je kvalitní infrastruktura, která je schopna zajistit rychlý, bezpečný a dochvilný přesun mezi jednotlivými místy na území kraje. Nejdůležitější vazby jsou obslouženy přímými linkami, významné vazby jsou zajištěny garantovanými přestupy. Existuje jeden tarif, který je cenově výhodný a srozumitelný. Procesy a řízení dopravy využívají moderní technologie, které představují nejen úsporu času pro cestující, ale jsou ve svém důsledku i ekonomické. Níže uvedené body dále přibližují filozofii veřejné dopravy Zlínského kraje.

Veřejná doprava ve Zlínském kraji je konkurenceschopný systém a symbolizují jej základní prvky:

- Spojení mezi okresními městy je zajištěno rychlými regionálními spoji, které v přepravně silných obdobích pracovního dne nabízejí mezi nimi městy pravidelné časté spojení. Na těchto spojeních je veřejná doprava časově srovnatelná jako cesta IAD.
- Cenově je pro pravidelné cestující výhodné vlastnit dlouhodobý kupón (předplatní jízdenku) proti dojíždění osobním vozidlem.
- Tarifní integrace pokrývá všechny oblasti kraje a jsou do ní zahrnuta všechna města, která si na vlastním území organizují MHD. Na všechny spoje veřejné dopravy (vlaky, autobusy, MHD) lze cestovat na jeden přestupní jízdní doklad, který lze zakoupit bez jakýchkoliv formalit ve všech spojkách organizovaných Zlínským krajem. Zároveň IDZK zasahuje i za území sousedních krajů.
- Ve všech vlacích dálkové dopravy lze na území kraje cestovat na jízdní doklady IDZK.
- Je znovuoobnoveno přímé vlakové spojení regionálními spoji se Slovenskem a vlaky jsou vedeny nejen do přechodové stanice, ale do přeshraničního centra regionálního či nadregionálního významu.
- V rámci ZK jsou všechna odbavovací zařízení na takové úrovni, že umožňují odbavovat se na různé typy identifikátorů (bankovní karta, In-karta ČD, studentská karta ISIC, jiná karta splňující bezpečnostní standardy) a není nutné vlastnit kartu konkrétního dopravce.



- Odbavovací systém Zlínského kraje je zcela kompatibilní se systémy sousedních krajů a jsou vytvořeny podmínky pro to, aby na identifikátor IDZK bylo možné cestovat i na území jiných krajů.
- Na všech významných uzlech jsou dostupné informace o IDZK a volně k dispozici marketingové materiály a zjednodušené JŘ.
- Dispečink provozu IDZK pracuje celý týden po celou dobu občanského dne a je schopen řešit všechny provozní situace na železnici, autobusové dopravě i MHD. Má přímé spojení s dispečinku Správy železnic i se všemi železničními a autobusovými dopravci.
- Zákaznická linka IDZK dokáže zodpovědět veškeré dotazy týkající se aktuální situace ve veřejné dopravě i týkající se tarifních otázek.
- Na klíčových dopravních (zejména železničních) uzlech jsou vybudována kapacitní záchytná parkoviště o kapacitě několika stovek míst. U vhodných regionálních vlakových zastávek jsou zřízena P+R s kapacitou několik desítek míst a poskytují tak možnost dopravit se z obce bydliště na první spádovou železniční zastávku a dále v cestě pokračovat vlakem.
- Ve spolupráci se SŽ se daří optimalizovat či významně modernizovat všechny železniční tratě ve Zlínském kraji a jejich rychlostní parametry jsou takové, že se vnímanými cestovními dobami dokáží vyrovnat IAD.
- Zlínský kraj je kvalitně napojen na systém dálkové železniční dopravy a má časté a rychlé spojení s ostatními kraji ČR.
- Všechny autobusové a vlakové spoje jsou uzpůsobeny pro přepravu osob se sníženou pohyblivostí a orientací, jsou klimatizovány a vybaveny Wi-Fi připojením.

2.1 Vymezení páteřních relací

Pod pojmem páteřní relace si každý občan může představit něco jiného. Pro jednoho je páteřní relací spojení z domova do zaměstnání, pro jiného do školy, pro jednoho dálkovou železniční dopravou do okresního nebo krajského města, pro druhého autobusem z obce do blízkého města na nákup či na úřad. Z pohledu regionální dopravy vnímá Zlínský kraj za páteřní relace takové, které mají potenciál celodenního využití, tj. slouží pro více účelů cest, pro více skupin cestujících, a spoje na nich musejí být proto zajištěny celodenně a celotýdenně v přehledných a atraktivních intervalech. Linky obsluhující páteřní relace by měly být vzájemně provázány na principu taktového jízdního řádu v taktových / přestupních uzlech, aby společně tvořily spolehlivý systém nabídky spojení veřejnou dopravou mezi významnějšími sídly Zlínského kraje. Rozhodující není druh dopravy (autobus / vlak), ani kategorie regionální / dálková doprava, ale atraktivita intervalu a jízdních dob.

Významnými sídly, které je vhodné propojit páteřními linkami, jsou krajské město, okresní města a města nad 10 tisíc obyvatel: Zlín, Kroměříž, Vsetín, Uherské Hradiště, Valašské Meziříčí, Otrokovice, Uherský Brod, Rožnov pod Radhoštěm, Holešov.



Aby nevznikaly, respektive byly minimalizovány, tzv. vnitřní periferie kraje, je potřeba do skupiny významných sídel zařadit i města s cca 5 tisíci obyvateli vzdálenější od ostatních větších sídel, a plnit tak funkci významných lokálních center pro místní spádové osídlení: Slavičín, Brumov-Bylnice, Luhačovice, Bojkovice.

Pro zajištění dostatečné atraktivity veřejné dopravy je nutné zajistit také spojení do cílů cest v sousedních krajích, tj. do sousedních krajských měst, okresních měst a přestupních uzlů.

Spojení mezi všemi těmito sídly by mělo tvořit páteř veřejné dopravy ve Zlínském kraji, tj. obsluha relací mezi těmito sídly by měla být zajištěna v pracovní dny alespoň v půlhodinovém, hodinovém, výjimečně dvouhodinovém intervalu a to především dle potenciálního počtu cestujících, a to včetně nepracovních dní, samozřejmě opět v přiměřeném intervalu (tj. maximálně dvouhodinovém), aby byla základní síť skutečnou stabilní páteří nabídky dopravního spojení v celém kraji i jeho propojení s „okolním světem“.

Je zřejmé, že některé relace lze seskupit (trasovat) na jednu linku veřejné dopravy, čímž je zajištěn dostatečný počet cestujících pro četnější nabídku spojů na takto navržené páteřní lince. Z terénní členitosti kraje plyne, že některé přímé autobusové linky mají oproti vlaku objíždějícímu hřebeny kopců přednost. V relacích, kde není vedena železniční trať, zajistí páteřní funkci veřejné dopravy autobus. V relaci, kde nabízí kratší cestovní doby, včetně docházky, vlak před autobusem, je páteřní funkce vlaku jasná. V případě souběžných železničních tratí se silnicemi by mělo být střednědobým cílem Zlínského kraje postupně upravit železniční infrastrukturu (tratě) i přístupové body pro cestující (stanice a zastávky, a to včetně služeb jako P+R a B+R) do takového stavu, aby i zde mohl vlak plnit funkci páteřní dopravy a výkony autobusové dopravy mohly být převedeny na plošnou obsluhu obcí v kraji.

2.1.1 Stanovení výhledových uzlů integrálního taktového jízdního řádu

V železniční dopravě jsou již uzly integrálního taktového grafikonu funkční, protože jsou určeny taktovou dálkovou dopravou a regionální taktovou dopravou především z Jihomoravského a Olomouckého kraje, kde je doprava provozována na principech taktového grafikonu s nulovou osou symetrie. Jedná se např. o uzly: Hulín, Otrokovice, Staré Město u Uherského Hradiště, Valašské Meziříčí, Horní Lideč, Veselí nad Moravou. V rámci Zlínského kraje fungují např. uzly Bylnice, Uherský Brod. Uzly taktového jízdního řádu by měly odpovídat geograficky dopravním uzlům, ve kterých dochází k přestupům do různých směrů. Časové ukotvení uzlů je patrné ze zjednodušené síťové grafiky, která svým obecným znázorněním časových uzlů lépe vystihuje záměry koncepčního materiálu, jak je uvedeno v příloze:

P1_Zjednodusena_sitova_grafika_uzly.

Taktové uzly pro jednotlivé provozní horizonty jsou na železnici velmi omezeny stavem infrastruktury, vozidlovým parkem a provozními koncepty dálkové dopravy, které bylo nutné zohlednit. Taktové uzly na železnici by měla nově obsluhovat ve správné časy také taktová autobusová doprava. Některé uzly nejsou v současné době symetrické podle celé hodiny.



Důvodem je infrastruktura nevhodných parametrů. O odstranění infrastrukturních omezení a požadavcích Zlínského kraje na železniční infrastrukturu pojednává příslušná kapitola.

Časové polohy železničních linek v taktových uzlech popisuje kapitola 2.3 v rámci provozních konceptů. Některé geografické uzly jsou dosahovány linkami v různé časy a vznikají tak například dva časové uzly, jeden v minutu 00 a druhý v minutu 30, např. Hulín. Je to dáno intenzitou provozu dálkové dopravy a jejími časovými polohami. Více časových uzlů v rámci jednoho geografického uzlu je spíše přínosem, protože cestující může využít četnější nabídku spojení.

2.1.2 Dělbá přepravních výkonů mezi železniční a veřejnou linkovou dopravu

V integrovaném dopravním systému si nesmí vlak a autobus konkurovat, naopak se musí vhodně doplňovat pro zajištění rychlé a plošné obsluhy celého území kraje. Vlak má potenciál nabídnout kratší jízdní doby než osobní automobil. Naopak autobus nebude na stejné infrastruktuře nikdy rychlejší než osobní automobil, může však zajistit požadovanou plošnou obsluhu. Páteřní spojení v hlavních osách by měl zajišťovat kapacitní vlak s konkurenceschopnou jízdní dobou vůči osobnímu automobilu.

Dílčí porovnání cestovní doby mezi bývalými okresními městy Zlínského kraje v současné době uvádí následující tabulka. Barva písma určuje dopravní prostředek: černá = osobní automobil, červená = vlak, modrá = autobus. Zeleně je podbarvena kratší cestovní doba z dob vlaku a autobusu.

	Zlín			Vsetín			Uherské Hradiště			Kroměříž		
ZL	X											
VS	0:37	2:27	1:00	X								
UH	0:36	0:49	0:45	1:08	2:18	1:55	X					
KM	0:34	0:50	0:55	1:02	1:32	2:15	0:45	0:51	1:40	X		

Tabulka 3: Porovnání cestovní doby mezi bývalými okresními městy

V současné době není veřejná doprava rychlejší než osobní automobil v žádné z uvedených relací, ale časové rozdíly jsou v některých relacích minimální a řešitelné pouze změnou organizace dopravy. Aby byla železniční doprava atraktivní i v budoucnosti, je nutné nesnižovat rozsah výkonů železniční dopravy ani v relacích, kde dnes železnice nevítězí. Podrobnější analýza a porovnání nabídky v jednotlivých horizontech pro více vybraných důležitých relací v rámci Zlínského kraje jsou uvedeny v příloze:

P2_Spojeni_vyznamnych_center.



2.2 Návrh koncepce systému železniční dopravy

V následující části se budeme věnovat návrhu konceptu železniční dopravy. Pro účely tohoto dopravního plánu je rozdělen do tří období – krátkodobý horizont (cca do roku 2025), střednědobý horizont (cca do roku 2030) a dlouhodobý horizont (cca do roku 2050).

2.2.1 Dálková železniční doprava ve vazbě na Zlínský kraj

Dálková doprava je důležitým segmentem nabídky veřejné dopravy ve Zlínském kraji. Železniční dálková doprava zajišťuje přímé spojení do krajských měst Olomouc, Ostrava, Brno, Pardubice a také do Prahy. Z tohoto důvodu je důležité zajistit návaznost mezi dálkovou a regionální dopravou. Na trati Přerov – Břeclav funguje dálková doprava, vzhledem ke své četnosti a časovým polohám, i jako doplnění k regionální dopravě, tj. zajišťuje poloviční interval mezi významnými sídly a přestupními uzly na této trati. Proto je vhodné i nadále na výsledném provozním konceptu vzájemně spolupracovat s Ministerstvem dopravy, pod jehož objednávkou dálková doprava spadá.

Pro zajištění atraktivních přestupních dob jsou důležité přesné minutové polohy, tj. naplnění hesla integrálního taktového jízdního řádu: „Není nutné jezdit tak rychle, jak je možné, ale stačí jezdit tak rychle, jak je nutné“. Zvláště u linky R13, která má v průběhu trasy časové rezervy, je možné vložit více rezerv do jízdních dob, případně prověřit možnost zavedení dodatečných zastavení např. v Tlumačově nebo Napajedlech.

Linkové vedení, interval a časové polohy dálkové dopravy v jednotlivých horizontech jsou převzaty z aktuálně platných rozvojových materiálů Ministerstva dopravy a ze schválených či připravovaných studií proveditelnosti. Kromě dlouhodobě platných záměrů v koncepčních materiálech je příkladem aktuálnosti podkladů zohlednění doporučení Zlínského kraje na vedení dvou okrajových párů vlaků linky R18 nikoliv do Luhačovic, ale do a z Bojkovic. Brzké ranní a pozdně večerní dálkové vlaky nemají funkci návozu lázeňských hostů, ale naopak zlepší přímé napojení oblasti od Bojkovic přes Slavičín po Brumov-Bylnici a s využitím přestupního terminálu v Bojkovicích i pro tuto oblast. Samozřejmě při zachování síťové nabídky zajištěním přípojů regionálních vlaků do a z Luhačovic.

V horizontu 3 s VRT je v provozním konceptu uvažováno se zachováním dvouhodinové obsluhy na dnešní lince Ex4 v relaci (zahraničí –) Břeclav – Otrokovice – Přerov – Ostrava (– zahraničí) pro zachování napojení krajského města Zlín na destinace v Rakousku a Polsku, a především pro spojení jižní a střední části Zlínského kraje s Ostravskem.

Na rozdíl od připravovaného koncepčního materiálu Ministerstva dopravy k linkovému vedení vysokorychlostních vlaků se dle možností přizpůsobení regionální dopravy a zvýšení přehlednosti celkové nabídky jeví z pohledu Zlínského kraje jako výhodnější vedení linky Ex22 VRT Praha – Brno – Zlín / Luhačovice nově v hodinovém taktu pouze v relaci Praha – Brno – Zlín a napojení Uherskohradištska i celé tratě Bylnice – Staré Město u Uherského Hradiště jedním přestupem v Otrokovicích. Nyní zamýšlená obsluha Zlína ve dvouhodinovém intervalu a Uherskohradištska také ve dvouhodinovém intervalu výrazně ztrácí atraktivitu pro cestující kvůli dlouhému intervalu, a to i přes krátké jízdní doby na VRT. Hodinový interval



linky Ex22 vnímá Zlínský kraj i ve vztahu k hodinovým intervalům na páteřních regionálních linkách jako maximální vhodný. Vedení všech spojů do Zlína podpoří město Zlín jako krajské město a znamenalo by uspoření jedné vlakové soupravy. Sjednocení trasy do Zlína je zároveň prvním krokem pro prověření a realizaci železničního spojení Zlína se Vsetínem a Slovenskou republikou (dříve uvažované v trase Vizovice – Valašská Polanka), resp. následné protažení linky Ex22 do relace Praha – Brno – Zlín – Žilina.

Detailní minutové polohy dálkové a regionální dopravy je vhodné koordinovat v rámci přípravy příslušného ročního jízdního řádu.

2.2.2 Návrh modelového provozního konceptu regionální železniční dopravy

Stěžejní částí PDO je návrh provozního konceptu, ze kterého vyplynou kvalita nabízených služeb (spojení pro cestující), požadavky na infrastrukturu, vozidla a rozsah výkonů, a tedy výši kompenzace ze strany Zlínského kraje.

Plán řeší tři horizonty závislé na rychlosti a rozsahu dokončení infrastrukturních opatření především na železnici. Na provozní koncepty železniční dopravy pak navazují provozní koncepty autobusové dopravy a další požadavky na infrastrukturu pro autobusovou dopravu i doplňkové služby jako P+R apod. Horizont 1 uvažuje jen drobná bodová – již připravovaná – opatření s realizací do cca 2 let. Horizont 2 uvažuje s infrastrukturou aktuálně odsouhlasených a dopracovávaných studií proveditelnosti a dalších souvisejících opatření umožňujících zavedení provozně efektivních a pro cestující atraktivních linek, tj. s dobou dokončení do roku 2030. Horizont 3 předpokládá realizaci pilotních projektů vysokorychlostních tratí, elektrizací a dalších bodových opatření na vybrané železniční infrastruktuře ve Zlínském kraji.

Dílní porovnání nabídky v jednotlivých horizontech uvádí tabulka. Pod diagonálou stav 2019, nad diagonálou železnice pro horizont 1, 2 a 3 postupně ve sloupcích. Pod sebou jsou uvedeny alternativní jízdní doby přímo x s přestupem a přes Hulín x přes Bylnici, pokud toto dává pro danou relaci smysl. Barva písma určuje dopravní prostředek: černá = osobní automobil, červená = vlak, modrá = autobus. Zeleně je podbarvena kratší cestovní doba vlaku než IAD.

Z následující tabulky je zřejmé, že Zlínský kraj může nabídnout v některých relacích velmi atraktivní veřejnou dopravu založenou na konkurenceschopné železniční dopravě v případě, že budou naplněny předpoklady modernizace železniční infrastruktury.



	Zlín			Vsetín			Uherské Hradiště			Kroměříž		
ZL	X			1:57	1:45	1:27	0:48	0:31	0:37	0:47	0:33	0:28
							0:47			0:51	0:30	0:25
VS	0:37	2:27	1:00	X			1:59	1:48	2:22	1:24	1:26	1:12
							2:30	1:50	1:46			
UH	0:36	0:49	0:45	1:08	2:18	1:55	X			0:53	0:33	0:29
										0:48	0:36	0:38
KM	0:34	0:50	0:55	1:02	1:32	2:15	0:45	0:51	1:40	X		

Tabulka 4: Porovnání nabídky v jednotlivých horizontech

Výrazné zlepšení lze dosáhnout realizací aktuálně plánovaných a dlouhodobě uvažovaných infrastrukturních projektů s realizací do roku 2030, tj. v horizontu 2.

2.2.2.1 Provozní koncept krátkodobý

Krátkodobý provozní koncept je cílem do doby dokončení elektrizace trati Otrokovice – Vizovice a případně i Kojetín – Hulín. Vychází proto z nabídky jízdního řádu 2020/2021 a zohledňuje některá drobná bodová opatření na infrastrukturu, která jsou v současné době již v realizaci, nebo plánována pro realizaci během dvou let. Systémové pojetí v krátkodobém horizontu, jako jedno z možných konkrétních řešení, je patrné ze síťové grafiky v příloze:

P3_Sítova_grafika_horizont_1

Základem systému v západní části kraje je trať 330 Přerov – Břeclav. Tato trať zajišťuje obsluhu tří krajů – Zlínského, Olomouckého a Jihomoravského. Objednavatelem regionálních vlaků na celém úseku je Zlínský kraj. Provozní koncept je založen na pravidelném taktu 120 minut, který je ve špičkách pracovních dnů zkrácen na 60 minut. Rychlá doprava je na trati zajištěna dálkovými vlaky segmentů Ex4, R13 a R18, regionální doprava zde zaujímá především funkci obsluhy jednotlivých sídel. Vlaky zastavují ve všech stanicích a zastávkách. V závislosti na vlacích dálkové dopravy, návaznostech v Přerově či Břeclavi a požadavcích ostatních dotčených krajů jsou předpokládány časové polohy vlaků Os linky Přerov – Břeclav následující:

Ve směru Přerov – Břeclav:

- Přerov: základní takt LL:45, doplňkový takt SS:45;
- Hulín: základní takt SS:00, doplňkový takt LL:00;
- Otrokovice: základní takt SS:15, doplňkový takt LL:15;
- Staré Město u Uherského Hradiště: základní takt SS:30, doplňkový takt LL:30;
- Hodonín: základní takt LL:00, doplňkový takt SS:00
- Břeclav: základní takt LL:20, doplňkový takt SS:20.

Ve směru Břeclav – Přerov:

- Břeclav: základní takt SS:40, doplňkový takt LL:40;
- Hodonín: základní takt LL:00, doplňkový takt SS:00;
- Staré Město u Uherského Hradiště: LL:30, doplňkový takt SS:30;



- Otrokovice: základní takt LL:45, doplňkový takt SS:45;
- Hulín: základní takt SS:00, doplňkový takt LL:00;
- Přerov: základní takt SS:15, doplňkový takt LL:15.

Pro přímé spojení krajského města Zlína s okresním městem Kroměříž je vytvořen samostatný koncept přímých vlaků Os vedených v nezávislé trakci. Tyto vlaky jezdí celotýdenně v intervalu přibližně 120 minut. Kromě spojení Zlína a Kroměříže zajišťují ve směru do Zlína rovněž v Hulíně jinak chybějící návaznost od Valašského Meziříčí směrem na Otrokovice. Vlaky zastavují ve všech stanicích a zastávkách, na zastávkách zastavují pouze na znamení. Přibližné požadované časové polohy vlaků jsou následující:

Ve směru Kroměříž – Zlín:

- Kroměříž: SS:15;
- Hulín: SS:25;
- Otrokovice SS:45;
- Zlín střed: LL:00.

Ve směru Zlín – Kroměříž:

- Zlín střed: LL:00;
- Otrokovice: LL:15;
- Hulín: LL:35;
- Kroměříž: LL:45.

Nad rámec výše popsanych základních relací mohou být doplňkově vedeny další osobní či spěšné vlaky pro účely zajištění návazností na dálkovou dopravu v Přerově či pro potřeby návozu zaměstnanců do zaměstnání, či studentů do škol apod.

V severní části Zlínského kraje tvoří páteř veřejné dopravy linka Os Kojetín – Rožnov pod Radhoštěm. Tato linka je vedena v nezávislé trakci. Základní interval činí celotýdenně 60 minut. V úseku Kroměříž – Holešov, příp. Bystřice pod Hostýnem, je ve špičkách pracovních dnů zkrácen na 30 minut.

V nejzatíženějším úseku Kroměříž – Hulín je spojení podle potřeby, především jako přípoj k vlakům a od vlaků dálkové dopravy, ještě častější a k zajištění dostatečné kapacity je využívána i výše popsaná linka Os Kroměříž – Zlín. Linka Kojetín – Rožnov pod Radhoštěm má základní vazbu v Kojetíně obousměrně na rychlíky R8 relace Brno – Bohumín. V Hulíně má vazby ve směru do Rožnova pod Radhoštěm na rychlíky R18 relace Luhačovice – Praha a osobní vlaky relace Přerov – Břeclav, v opačném směru pak na rychlíky relace R13 Brno – Olomouc a na osobní vlaky výše popsané relace Kroměříž – Zlín. Ve Valašském Meziříčí má vazby na rychlíky relace Ex 2 Púchov – Praha a osobní vlaky Hranice na Moravě – Vsetín.

Další přípojové vazby v Hulíně jsou zajišťovány doplňkovou sítí vlaků Kroměříž – Hulín, resp. Kroměříž – Holešov (– Bystřice pod Hostýnem). Vlaky zastavují ve všech stanicích a zastávkách, na zastávkách zastavují jen na znamení. Z důvodu mechanického zabezpečovacího zařízení v žst. Bystřice pod Hostýnem není z časových důvodů ve stanici



možné pravidelné křižování a linka není z tohoto důvodu v jízdním řádu 2020/2021 symetrická podle minuty XX:00. Nejsou tak zajištěny stejné přestupní vazby směrem tam a směrem zpět. Symetrie podle minuty 00 a obousměrné přípoje by měly být realizovatelné od jízdního řádu 2022/2023, protože do té doby mají být modernizované stanice Holešov a Bystřice pod Hostýnem. Přibližné požadované časové polohy základního konceptu vlaků Kojetín – Rožnov pod Radhoštěm jsou po modernizaci zmíněných stanic následující:

Ve směru Kojetín – Rožnov pod Radhoštěm:

- Kojetín: XX:55;
- Kroměříž: XX:10;
- Hulín: XX:15 – XX:35;
- Holešov: XX:45;
- Bystřice pod Hostýnem: XX:00;
- Valašské Meziříčí: XX:28 – XX:32;
- Rožnov pod Radhoštěm: XX:50.

Ve směru Rožnov pod Radhoštěm – Kojetín:

- Rožnov pod Radhoštěm: XX:10;
- Valašské Meziříčí: XX:28 – XX:32;
- Bystřice pod Hostýnem: XX:00;
- Holešov: XX:15;
- Hulín: XX:25;
- Kroměříž: XX:35;
- Kojetín: XX:50.

Z důvodu dlouhých jízdních dob a jednokolejnosti trati zůstává směrová nesymetrie v úseku Kojetín – Hulín. Řešením je modernizace trati Kojetín – Hulín v horizontu 2.

Doplňkově jsou vedeny vlaky v úseku Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem v těchto přibližných časových polohách:

Ve směru Kroměříž – Hulín:

- Kroměříž: XX:45;
- Hulín: XX:55;
- Holešov XX:15;
- Bystřice pod Hostýnem XX:30;

Ve směru Hulín – Kroměříž:

- Bystřice pod Hostýnem XX:30
- Holešov XX:45;
- Hulín: XX:00;
- Kroměříž: XX:10.



Vlaky této relace jsou prodlouženy z Hulína do Holešova či Bystřice pod Hostýnem a opačně pouze v časech podle místní poptávky.

V severní části kraje je provozována regionální doprava ještě v relaci (Hulín –) Kroměříž – Zborovice. Vlaky Os v této relaci jsou vedeny celodenně a celotýdenně v intervalu 120 minut, v ranní špičce pracovních dnů jsou vedeny v intervalu 60 minut. Vlaky této relace mají v Kroměříži obousměrně pravidelnou přípojovou vazbu do Kojetína. V Hulíně mají vazbu na osobní vlaky základního taktu relace Přerov – Břeclav obousměrně a na vlaky linky R18. Vlaky zastavují ve všech stanicích a zastávkách, na zastávkách jen na znamení. Požadované časové polohy vlaků jsou následující:

Ve směru Hulín – Zborovice:

- Hulín: SS:00;
- Kroměříž: SS:10;
- Zborovice: SS:40.

Ve směru Zborovice – Hulín:

- Zborovice: LL:10;
- Kroměříž: LL:35 – LL:50;
- Hulín: LL:55.

Přímou obsluhu krajského města Zlína zajišťují vlaky Os relace Otrokovice – Zlín střed, resp. Otrokovice – Vizovice. Do relace Otrokovice – Zlín střed jsou zahrnuty i vlaky výše popsané relace Kroměříž – Zlín. Propustnost trati neumožňuje prozatím interval zkrátit ani vést systémově zrychlený segment. Vlaky mají v Otrokovicích přípojové vazby na dálkové vlaky relací Ex4, R13, R18 a na osobní vlaky relace Přerov – Břeclav. Základní interval v úseku Otrokovice – Zlín střed je celotýdenně 30 minut, v úseku Zlín střed – Vizovice 60 minut, s četnou nepravidelností a s výjimkami 90 a 120 minut, avšak ve špičkách krácený též na 30 minut a s cílem sjednotit interval na 60/30 minut v krátkodobém horizontu. Vlaky zastavují ve všech stanicích a zastávkách, na zastávkách pouze na znamení. Požadované časové polohy vlaků jsou následující:

Ve směru Otrokovice – Vizovice:

- Otrokovice: základní XX:18, doplňkový XX:48;
- Zlín střed: základní XX:45, doplňkový XX:15;
- Vizovice: základní XX:10, doplňkový XX:40.

Ve směru Vizovice – Otrokovice:

- Vizovice: základní XX:20, doplňkový XX:50;
- Zlín střed: základní XX:50, doplňkový XX:20;
- Otrokovice: základní XX:10, doplňkový XX:40.

Páteční dopravu v jižní části kraje zajišťuje trať Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice (– Nemšová st. hr.). Doprava je zajišťována prostřednictvím několika relací. Základní relace Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice je vedena celodenně vlaky Os v intervalu 120



minut. Ve směru Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice ve stanici Staré Město u Uherského Hradiště má přípojovou vazbu od rychlíků relace R13, v Uherském Hradišti R18 a od spěšných vlaků Staré Město u Uherského Hradiště – Brno v obou směrech, v Bylnici na osobní vlaky do Horní Lidče. V opačném směru mají v Bylnici přípojovou vazbu od Horní Lidče, v Uherském Brodě na rychlíky relace R18, v Kunovicích na osobní vlaky směr Veselí nad Moravou a Brno, a ve Starém Městě u Uherského Hradiště na rychlíky relace R13. Doplnková relace Staré Město u Uherského Hradiště – Bojkovice je vedena vlaky Os v intervalu 120 minut v přibližném prokladu s vlaky základní relace. Ve špičkách jsou vybrané spoje této relace prodlouženy až do Bylnice, čímž vzniká i zde špičkový interval 60 minut. Ve Starém Městě u Uherského Hradiště je přípojová vazba od osobních vlaků doplňkového taktu relace Přerov – Břeclav a základního taktu relace Břeclav – Přerov, v Újezdci u Luhačovic obousměrně na osobní vlaky směr Luhačovice, v opačném směru ve Starém Městě u Uherského Hradiště k vlakům doplňkového taktu relace Břeclav – Přerov a základního taktu relace Přerov – Břeclav.

Vlaky zastavují ve všech stanicích a zastávkách, na zastávkách pouze na znamení. Vzhledem k významnému omezení přeshraniční dopravy ze slovenské strany, je v zásadě zastavena doprava v úseku Bylnice – Nemšová st.hr. Jeden pár vlaků za týden v tomto úseku je objednáván Jihomoravským krajem a je tedy popsán v kapitole Linky jiných objednatelů. Pro doplnění přípojů na vlaky ze slovenské strany přiojednává Zlínský kraj 1,5 párů vlaků s cílem výhledového rozšíření a zpravidelnění spojení. Je potřeba i nadále jednat se slovenskou stranou. Požadované časové polohy vlaků jsou následující:

Ve směru Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice:

- Staré Město u Uherského Hradiště: základní SS:00, doplňkový LL:30;
- Uherské Hradiště: základní SS:05 – SS:40, doplňkový LL:40;
- Uherský Brod: základní LL:00, doplňkový SS:00;
- Újezdec u Luhačovic: základní LL:05, doplňkový SS:05;
- Bojkovice: základní LL:20, doplňkový SS:20;
- Bylnice: základní SS:00, doplňkový LL:00.

Ve směru Bylnice – Staré Město u Uherského Hradiště:

- Bylnice: základní SS:00, doplňkový LL:00;
- Bojkovice: základní SS:30, doplňkový LL:30;
- Újezdec u Luhačovic: základní SS:45, doplňkový LL:45;
- Uherský Brod: základní SS:50 – LL:05, doplňkový LL:50;
- Uherské Hradiště: základní LL:25 – LL:45, doplňkový SS:20;
- Staré Město u Uherského Hradiště: základní LL:50, doplňkový SS:25.

Na odbočné větvi Újezdec u Luhačovic – Luhačovice je v regionální dopravě celotýdenně interval 120 minut. V Újezdci u Luhačovic je obousměrně návaznost na vlaky doplňkového taktu relace Staré Město u Uherského Hradiště – Bojkovice. Dle provozních možností je



vhodné sledovat prodloužení vybraných vlaků do relace Luhačovice – Uherský Brod. Požadované časové polohy vlaků jsou:

Ve směru Újezdec u Luhačovic – Luhačovice:

- Újezdec u Luhačovic: SS:10;
- Luhačovice: SS:25.

Ve směru Luhačovice – Újezdec u Luhačovic:

- Luhačovice: LL:30;
- Újezdec u Luhačovic: LL:45.

V jižní části Zlínského kraje je zajišťována doprava ještě v relaci (Staré Město u Uherského Hradiště) – Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou. Většinu výkonů v této relaci zajišťují osobní a spěšné vlaky v relaci (Staré Město u Uherského Hradiště) – Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou – Brno. Tyto vlaky jsou i na území Zlínského kraje objednávány krajem Jihomoravským a jsou proto podrobněji popsány v kapitole 2.2.3.4 o přeshraničních linkách.

Ve východní části kraje je páteří systému Linka Os (Olomouc –) Přerov – Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín objednávaná Olomouckým krajem v intervalu 120 minut doplněným ve špičkách nejen pracovních dnů na interval 60 minut. Od 1. 1. 2023 budou na lince dle dohody obou krajů nasazeny moderní elektrické jednotky. V krátkodobém horizontu je cílem pokračovat v zavádění posilových spojů Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm v časovém prokladu se základní linkou Os Kojetín – Rožnov pod Radhoštěm, protože se jedná o atraktivní nabídku především pro zajištění spolehlivých přestupních vazeb ve Valašském Meziříčí na vlaky dálkové linky Ex2 Praha – Pardubice – Olomouc – Žilina.

Na trati Vsetín – Velké Karlovice je možné ponechat dnešní nabídku osobních vlaků v intervalu přesně 60 minut, která ale nenabízí přímá spojení za Vsetín a nedosahuje tak atraktivních přestupních dob jako možnost vedení vlaků ve dvou linkách, každé v intervalu 120 minut, ale časově uzpůsobených na přestup na linku Os Olomouc – Vsetín a linku Ex2 Praha – Vsetín – Žilina. Dvě dvouhodinové linky umožňují vedení přímých spojů Velké Karlovice – Vsetín – Horní Lideč – Bylnice / Střelná – Bylnice. V čase jízdy vlaku Ex 2 ze Vsetína odjíždí vlak Os dříve, obslouží Střelnou a vrátí se do uzlu Horní Lideč XX:30, kde zajistí přípoj od Ex 2 směr Bylnice (XX:00 s vazbou směr Uherské Hradiště). V hodině, kdy nejede vlak Ex2, jede osobní vlak ze Vsetína později, dosáhne uzlu Horní Lideč XX:30, kde zajistí přípoj od Ex2 ze Žiliny a pokračuje hned do Bylnice. Provázání linek ve Vsetíně může vést k úspoře vozidla a personálu.

V krátkodobém horizontu je cílem stabilizace taktových minutových poloh, především po dokončení konverze napěťové soustavy na trati Nedakonice – Říkovice na 25 kV 50 Hz a po dokončení modernizace stanic Holešov a Bystřice pod Hostýnem, doplnění v nabídce chybějících spojů využitím prostojů vozidel a personálu a pokračování ve zpřehlednění a zatraktivnění nabídky cestujícím. Je potřeba vyhodnotit důsledky zavedení spěšných vlaků na trati Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice a případně rozšířit nabídku spěšných vlaků v kraji. Dále je vhodné prověřit prodloužení spojů Kroměříž – Hulín místo prostoje do/z



Přerova (ve spolupráci s Olomouckým krajem) a spojů Zlín – Otrokovice místo prostoje do Napajedel. V krátkodobém horizontu jsou výkony zajišťované Zlínským krajem rozděleny do následujících provozních souborů.

Provozní soubor A

- Os Otrokovice – Hodonín / Veselí nad Moravou
- Os Zlín – Kroměříž
- Sp Přerov – Zlín
- Os Vizovice – Otrokovice

Tento soubor obsahuje linky nezávislé trakce, které mají vazbu na trať č. 331 Otrokovice – Vizovice, která bude v nejbližších letech modernizována a elektrizována. Linky jsou zajišťovány společností České dráhy. Smlouva je uzavřena do roku 2029, začátek rekonstrukce je dle informací ke konci roku 2026 na začátku platnosti GVD 2026/27. V průběhu stavby se předpokládá úplné přerušení železničního provozu na trati. Zlínský kraj připouští možnost neobjednání vlakových výkonů po dobu úplného přerušení provozu na dotčeném úseku a toto kompenzovat posílením linek MHD v úseku Zlín – Otrokovice a posílením autobusové dopravy v úseku Zlín – Vizovice. Místo toho mohou být dopravní výkony např. v rámci úpravy dopravní koncepce objednány na jiných úsecích provozního souboru A.

V návaznosti na ukončení stavebních prací, budou všechny linky (kromě linky Sp Vizovice – Kroměříž) nově vedeny v elektrické trakci. Za tímto účelem předpokládá Zlínský kraj vypsání veřejného výběrového řízení na provoz těchto linek v elektrické trakci. Linku Sp Vizovice – Kroměříž je zamýšleno přetrasovat v relaci Vizovice – Olomouc a do Kroměříže bude umožněno přestoupit v Hulíně na linku Os Kojetín – Valašské Meziříčí. Vypsání těchto výběrových řízení se předpokládá v průběhu roku 2026 tak, aby byl dostatečný prostor pro zajištění nových vozidel. Délka těchto smluv se předpokládá minimálně 10 let.

Provozní soubor B

- Os Rožnov pod Radhoštěm – Vsetín – Bylnice
- Sp + Os Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice
- Os Vsetín – Velké Karlovice
- Os Uherský Brod – Luhačovice
- Os Vsetín – Střelná
- Os Staré Město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou

Součástí provozního souboru jsou linky nezávislé trakce operující převážně v jihozápadní části kraje na regionálních tratích. Dopravcem na těchto tratích je společnost Arriva vlaky, smlouvy jsou uzavřeny na období 10 let (2019–2029). V rámci tohoto provozního souboru jsou v prvním roce provozu nasazována i vozidla nesplňující podmínku nízkopodlažnosti. Jejich počet se v průběhu roku 2020 a 2021 zmenšoval až do cílového stavu začátku roku 2022, od kdy jsou všechny výkony zajištěny nízkopodlažními vozidly s klimatizací.



Provozní soubor C

- Os Přerov – Břeclav
- Sp Olomouc – Staré Město u UH

Soubor obsahuje linky, které objednává Zlínský kraj. Její provoz zajišťuje společnost České dráhy v závislé trakci a smlouva je uzavřena do 12/2029. Na financování linky se podílí také Jihomoravský a Olomoucký kraj.

Linka Sp má v úseku Olomouc – Staré Město u UH shodnou zastávkovou politiku s linkou MD R13 Olomouc – Přerov – Břeclav – Brno, a proto je vedena pod shodným označením R13. Několika páry denně se na této lince podílí svou objednávkou také Olomoucký kraj. Zkušenosti s objednávanými spoji (zejména v dopravní špičce) jsou pozitivní a je uvažováno s rozšířením provozu tak, aby došlo ke zkrácení intervalu v relaci Zlínský kraj – Olomouc během celého týdne.

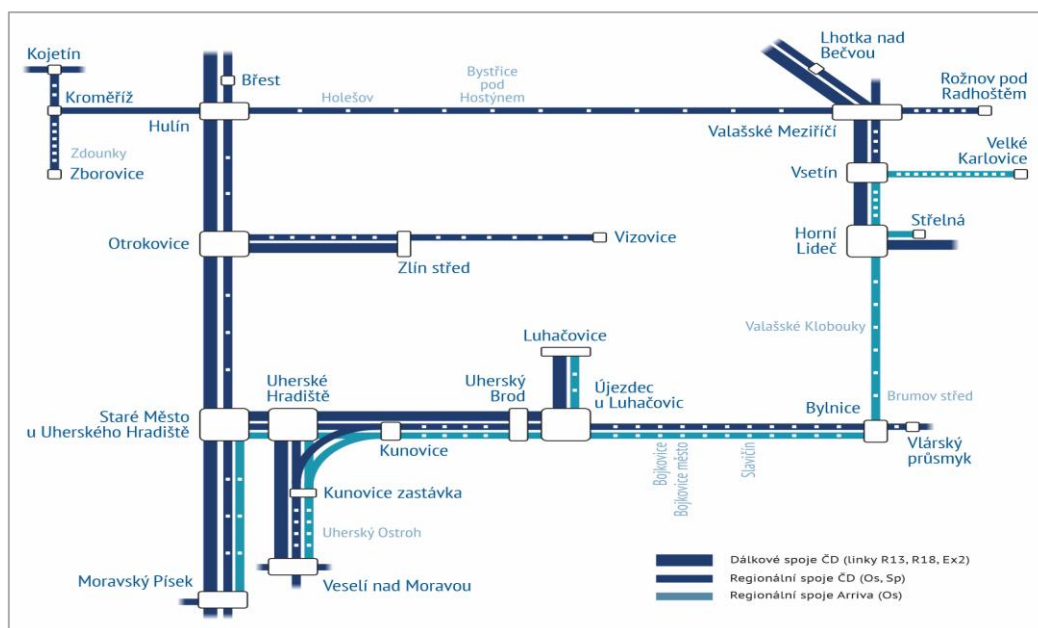
Provozní soubor D

- Os Kojetín – Rožnov pod Radhoštěm
- Os Kroměříž – Zborovice

Linky v nezávislé trakci zajišťuje společnost České dráhy, smlouvy jsou uzavřeny na dobu 10 let (období 2019–2029). Na většině spojů linky Kojetín – Rožnov pod Radhoštěm jsou nasazovány nízkopodlažní jednotky řady 844 (RegioShark) a 814 (RegioNova).

Provoz vlaků na trati 305 Kroměříž–Zborovice je od prosince 2025 v rámci optimalizace nákladů omezen pouze na nejvytíženější spoje a zbytek spojů byl převeden na již existující autobusové linky. S dalším snižováním rozsahu vlakových výkonů na trati 305 Zlínský kraj již nepočítá a i do nových smluv od 12/2029 počítá se zachováním rozsahu z GVD 2025/2026.

Přehled dopravců na jednotlivých tratích poskytuje následující obrázek.



Obrázek 1: Železniční doprava ve ZK s platností Tarifu ZK dle dopravců



2.2.2.2 Provozní koncept střednědobý

Níže popsaný střednědobý koncept doznává průběžných úprav na základě vývoje s rekonstrukcí infrastruktury a dalších vlivů jako jsou rozvoj silniční infrastruktury, změny přepravních proudů, dotační programy na pořízení vozidel atd. V době aktualizace PDO na konci roku 2025 již dříve zamýšlený střednědobý provozní koncept není zcela aktuální, ale stále určuje stav, kterému bude dobré se přiblížit, či vybrané myšlenky použít pro období po roce 2030. Zlínský kraj nevylučuje ani úplnou změnu provozního konceptu v návaznosti na nové koncepty MD, které mohou být průběžně oznámeny, pokud touto změnou dojde k výraznému zlepšení dopravní obsluhy ZLK.

Například s elektrizací Slovácko se v době spuštění provozu dle nových smluv již nepočítá, nicméně Zlínský kraj očekává, že elektrizace proběhne v průběhu 30. let. Proto budou v nových smlouvách od roku 2029 požadovány dieselové jednotky DMU a doba kontraktu 10 let. Poté je uvažováno s provozem elektrických nebo bateriových jednotek. Se změnou trakce během platnosti smluv se nepočítá.

Také linka Kroměříž – Zlín je uvažována s přestupem v Hulíně. Původní plány ustupují potřebě rychlého spojení Zlínského kraje s dopravním uzlem v Olomouci, kdy po dokončení dálničních úseků D1, D49 a D55 je vhodné až nutné posílit konkurenceschopnost železnice pravidelným a častým spojením (v prokladu s linkami MD R13 a R18 lze docílit souhrnného intervalu 30 minut v úseku Otrokovice – Olomouc).

Střednědobý provozní koncept původně vycházel z dokončení modernizace a elektrizace tratí Otrokovice – Vizovice, Kojetín – Hulín a také z elektrizace Slovácka dle studie proveditelnosti. Dále zohledňuje některá bodová opatření na infrastruktuře, která budou realizována v krátkodobém horizontu. Původně zamýšlené systémové pojetí ve střednědobém horizontu je uvedeno v příloze: P4_Sitova_grafika_horizont_2.

V této souvislosti lze upravit provozní koncept tak, že dojde ke zrychlení vlakové dopravy v důsledku zavedení rychlých spěšných vlaků na vybraných relacích. Současně dokončení modernizace trati Otrokovice – Vizovice významně zlepší stabilitu grafikonu vlakové dopravy na této trati a umožní zavedení systému rychlých spěšných vlaků v relaci Kroměříž – Hulín – Otrokovice – Zlín střed. Tyto vlaky budou vedeny celodenně a celotýdenně v intervalu 120 minut a nabídnou cestovní dobu Zlín – Kroměříž pouhých 30 minut.

Spěšné vlaky budou vedeny v prokladu s vlaky Os v téže relaci pro zajištění atraktivního intervalu 60 minut. V úseku Kroměříž – Hulín nahradí doplňkový segment vlaků vedený v krátkodobém konceptu a nebude se v tomto často obsluhovaném úseku jednat o navýšení výkonů. Spěšné vlaky zastavují pouze ve stanicích Kroměříž, Hulín, Otrokovice a Zlín střed. Požadované časové polohy pro tyto vlaky jsou následující:
Směr Kroměříž – Zlín:

- Kroměříž: XX:55;
- Hulín: XX:00;
- Otrokovice: XX:10;
- Zlín střed: XX:30.



Směr Zlín – Kroměříž:

- Zlín střed: XX:30;
- Otrokovice: XX:50;
- Hulín: XX:00;
- Kroměříž: XX:05.

Na trati Kojetín – Valašské Meziříčí budou jako posilové vlaky Hulín – Bystřice pod Hostýnem zavedeny ve špičce (ve spolupráci s Olomouckým krajem) spěšné vlaky základního taktu v relaci Přerov – Rožnov pod Radhoštěm. Tyto vlaky budou vedeny v úseku Hulín – Bystřice pod Hostýnem jako zrychlené a budou zastavovat pouze ve stanici Holešov. V Hulíně bude zajištěn přestup na vlaky směr Zlín i Kroměříž. V úseku Kroměříž – Hulín – Bystřice pod Hostýnem budou doplňkově vedeny osobní vlaky, které budou zastavovat na všech zastávkách. Díky modernizaci trati Kojetín – Hulín lze vést vlaky symetricky k minutě 00 a zajistit tak oboustranné přípojové vazby. Požadované časové polohy vlaků základního taktu jsou následující:

Ve směru Kojetín – Rožnov pod Radhoštěm:

- Kojetín: XX:10;
- Kroměříž: XX:20;
- Hulín: XX:30;
- Holešov: XX:45;
- Bystřice pod Hostýnem: XX:00;
- Valašské Meziříčí: XX:28 – XX:32;
- Rožnov pod Radhoštěm: XX:50.

Ve směru Rožnov pod Radhoštěm – Kojetín:

- Rožnov pod Radhoštěm: XX:10;
- Valašské Meziříčí: XX:28 – XX:32;
- Bystřice pod Hostýnem: XX:00;
- Holešov: XX:15;
- Hulín: XX:30;
- Kroměříž: XX:40;
- Kojetín: XX:50.

Doplňková linka ve špičce pracovních dnů.

Směr Přerov – Rožnov pod Radhoštěm:

- Přerov: XX:45;
- Hulín: XX:00;
- Holešov: XX:15;
- Bystřice pod Hostýnem: XX:30.



Směr Rožnov pod Radhoštěm – Přerov:

- Bystřice pod Hostýnem: XX:30;
- Holešov: XX:45;
- Hulín: XX:00;
- Přerov: XX:15.

Segment doplňkových osobních vlaků Hulín – Zborovice zůstane zachován v intervalu 120 minut podle následujícího orientačního plánu:

Ve směru Zborovice – Kroměříž:

- Zborovice: LL:10;
- Kroměříž: LL:35.

Ve směru Kroměříž – Zborovice:

- Kroměříž: SS:35;
- Zborovice: SS:50.

Na trati Otrokovice – Vizovice budou v provozu tři dopravní segmenty. Ty budou v úseku Otrokovice – Zlín střed vytvářet prokladem přibližný interval 15 minut, v úseku Zlín střed – Vizovice pak 30 minut. První segment tvoří přímé spěšné vlaky Zlín střed – Kroměříž, které byly popsány výše. Druhý segment vytvářejí spěšné vlaky Zlín střed – Otrokovice, které budou společně s vlaky Zlín – Kroměříž vytvářet v úseku Zlín – Otrokovice pravidelný takt 30 minut u zrychlených vlaků. Tyto vlaky nebudou mít v úseku Zlín – Otrokovice žádná zastavení. Součástí těchto vlaků by bylo i přímé spojení spěšným vlakem Zlín – Olomouc v intervalu 120 minut v čase R13 jako doplnění spojení těchto dvou krajských měst do výsledného intervalu 60 minut. V případě dokončení modernizace tratí na Slovácku bude segment osobních vlaků (Vizovice –) Zlín – Otrokovice obsluhující všechny nácestné zastávky v tomto úseku v intervalu 30 minut prodloužen do Uh. Hradiště a Veselí n. M. / Bojkovic.

Požadované přibližné časové polohy zrychleného segmentu budou následující:

Ve směru Otrokovice – Zlín střed:

- Otrokovice: XX:10 a XX:40;
- Zlín střed: XX:20 a XX:50.

Ve směru Zlín střed – Otrokovice:

- Zlín střed: XX:40 a XX:10;
- Otrokovice: XX:50 a XX:20.

Požadované přibližné časové polohy zastávkového segmentu:

Ve směru Otrokovice – Vizovice:

- Otrokovice: XX:20 a XX:50;
- Zlín střed: XX:30 a XX:00;
- Vizovice: XX:50 a XX:20.



Ve směru Vizovice – Otrokovice:

- Vizovice: XX:10 a XX:40;
- Zlín střed: XX:30 a XX:00;
- Otrokovice: XX:40 a XX:10.

Na trati 330 Přerov – Břeclav dojde k rozlomení přímé linky Os vlaků na linku Přerov – Uherské Hradiště provozovanou ve špičce v intervalu 60 minut, a linku Břeclav – Staré Město u Uherského Hradiště v základním intervalu 120 minut, v úseku Břeclav – Hodonín v intervalu 60 minut. Pro zajištění komfortnější a atraktivnější nabídky budou vybrané spoje ve špičce pracovních dnů prodlouženy jako pásmový spěšný vlak ze Starého Města do Zlína. Rozlomením dnešní linky na dvě bude nabídnuto více přímých spojení. Předpokládané časové polohy vlaků Os linky Přerov – Uherské Hradiště jsou následující:

Ve směru Přerov – Břeclav:

- Přerov: XX:10;
- Hulín: XX:23 – XX:35;
- Otrokovice: XX:50;
- Staré Město u Uherského Hradiště: XX:05;
- Uherské Hradiště: XX:10.

Ve směru Břeclav – Přerov:

- Uherské Hradiště: XX:50;
- Staré Město u Uherského Hradiště: XX:55;
- Otrokovice: XX:10;
- Hulín: XX:25 – XX:35;
- Přerov: XX:50.

Předpokládané časové polohy vlaků Os linky Břeclav – Staré Město u Uherského Hradiště (– Zlín) jsou následující:

Ve směru Břeclav – Zlín:

- Břeclav: XX:30;
- Hodonín: XX:50;
- Staré Město u Uherského Hradiště: XX:20;
- Otrokovice: XX:30 – XX:35;
- Zlín: XX:45.

Ve směru Zlín – Břeclav:

- Zlín: XX:15;
- Otrokovice: XX:25 – XX:30;
- Staré Město u Uherského Hradiště: XX:40;
- Hodonín: XX:10;
- Břeclav: XX:30.



Na trati Staré Město u Uherského Hradiště – Bynice se plánuje rozšiřování systému rychlých spěšných vlaků, které budou vedeny celodenně. V úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Bojkovice město pojedou v intervalu 60 minut se zastavením pouze v Uherském Hradišti, Uherském Brodě a Bojkovicích. V úseku Bojkovice město – Bynice budou navazovat na spěšné vlaky osobní vlaky nezávislé trakce, budou zastavovat ve všech stanicích a zastávkách a pojedou v intervalu 120 minut, ve špičce by měly být vedeny z důvodu zajištění páteřního spojení v intervalu 60 minut.

Doplňkově budou vedeny osobní vlaky v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Bojkovice město. Tyto vlaky budou zastavovat ve všech stanicích a zastávkách a pojedou v intervalu 60 minut.

Spojení do Luhačovic bude vedeno jako přímé v relaci Uherský Brod – Luhačovice. Spoje budou vedeny v intervalu 120 minut, ve špičce 60 minut a budou navázány na spěšné vlaky.

Přibližné časové polohy rychlého segmentu:

Ve směru Staré Město u Uherského Hradiště – Bynice:

- Staré Město u Uherského Hradiště: XX:55;
- Uherské Hradiště: XX:00;
- Uherský Brod: XX:10;
- Bojkovice: XX:25;
- Bynice: XX:00.

Ve směru Bynice – Staré Město u Uherského Hradiště:

- Bynice: XX:00;
- Bojkovice: XX:35;
- Uherský Brod: XX:50;
- Uherské Hradiště: XX:00;
- Staré Město u Uherského Hradiště: XX:05.

Přibližné časové polohy doplňkového segmentu:

Ve směru Staré Město u Uherského Hradiště – Bojkovice:

- Staré Město u Uherského Hradiště: XX:25;
- Uherské Hradiště: XX:30;
- Uherský Brod: XX:50;
- Bojkovice: XX:05;
- Bojkovice město: XX:10.

Ve směru Bojkovice – Staré Město u Uherského Hradiště:

- Bojkovice město: XX:50;
- Bojkovice: XX:55;
- Uherský Brod: XX:10;
- Uherské Hradiště: XX:30;



- Staré Město u Uherského Hradiště: XX:35.

Přibližné časové polohy vlaků Uherský Brod – Luhačovice:

Ve směru Uherský Brod – Luhačovice:

- Uherský Brod: LL:15 a doplňkově SS:05;
- Luhačovice: LL:30 a doplňkově SS:20;

Ve směru Luhačovice – Uherský Brod:

- Luhačovice: SS:30 a doplňkově LL:40;
- Uherský Brod: SS:45 a doplňkově LL:55.

V jižní části Zlínského kraje je zajišťována doprava ještě v relaci (Staré Město u Uherského Hradiště) – Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou. Většinu výkonů v této relaci zajišťují spěšné vlaky v relaci (Staré Město u Uherského Hradiště) – Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou – Brno v intervalu 60 minut. Tyto vlaky jsou i na území Zlínského kraje objednávány krajem Jihomoravským a jsou proto podrobněji popsány v kapitole 2.2.3.4 o přeshraničních linkách. V období přepravní špičky jsou doplněny vlaky (Vizovice – Zlín –) Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou v intervalu 60 minut na výsledný půlhodinový interval. Vlaky jsou vedeny jako přímé do Zlína, v Uherském Hradišti (uzel XX:00) dochází ke spojování a dělení se spěšnými vlaky Zlín – Bojkovice. V úseku Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou jsou vedeny jako osobní vlaky zastavující ve všech stanicích a zastávkách.

Ve východní části kraje je páteří systému Linka Os (Olomouc –) Přerov – Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín objednávaná Olomouckým krajem v intervalu 120 minut doplněným ve špičkách nejen pracovních dnů na interval 60 minut. Ve střednědobém horizontu je cílem zavedení posilové linky Halenkov – Vsetín – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm v časovém prokladu se základní linkou Os Kojetín – Rožnov pod Radhoštěm a linkami Vsetín – Velké Karlovice. Důležité je zajištění spolehlivých přestupních vazeb ve Valašském Meziříčí na vlaky dálkové linky Ex2 Praha – Pardubice – Olomouc – Žilina a nabídka atraktivnějších časových poloh pro denní dojíždění z Hovězí do Vsetína a zpět.

Na trati Vsetín – Velké Karlovice je uvažováno vedení vlaků ve dvou linkách, každé v intervalu 120 minut, ale časově uzpůsobených na přestup na linku Os Olomouc – Vsetín a linku Ex2 Praha – Vsetín – Žilina. Dvě dvouhodinové linky umožňují vedení přímých spojů Velké Karlovice – Vsetín – Horní Lideč – Bylnice/Střelná – Bylnice a zavedení posilové linky Halenkov – Rožnov pod Radhoštěm s využitím samovratných přestavníků v dopravně Hovězí. Zavedení linky může nastat ihned po instalaci samovratných přestavníků, které jsou limitující pro vedení posilových spojů na trati Vsetín – Halenkov. V čase jízdy vlaku Ex 2 ze Vsetína odjíždí vlak Os dříve, obslouží Střelnou a vrátí se do uzlu Horní Lideč XX:30, kde zajistí přípoj od Ex 2 směr Bylnice (XX:00 s vazbou směr Uherské Hradiště). V hodině, kdy nejede vlak Ex2, jede osobní vlak ze Vsetína později, dosáhne uzlu Horní Lideč XX:30, kde zajistí přípoj od Ex2 ze Žiliny a pokračuje hned do Bylnice. Provázání linek ve Vsetíně může vést k úspoře vozidla a personálu.

Ve střednědobém horizontu je cílem zavedení elektrické vozby na modernizovaných a elektrizovaných tratích, výrazné zkrácení cestovních dob zavedením nových linek spěšných



vlaků a nových přímých linek osobních vlaků. Samozřejmým cílem je pokračovat ve stabilizaci nabídky dle principů uvedených v krátkodobém horizontu, zajištění včasnosti vlaků a přípravy infrastruktury na další časové horizonty.

2.2.2.3 Provozní koncept pro období nových smluv s dopravci (dlouhodobý koncept)

Tento provozní koncept je dlouhodobým, který předpokládá realizaci vysokorychlostních tratí a napojení Zlínského kraje dálkovou dopravou na nový systém rychlých spojení, tj. je mimo platnost tohoto PDO s realizací kolem roku cca 2040. Přesto je zde zevrubně zmíněn, aby bylo možné vycházet z představ a požadavků Zlínského kraje pro koncepční přípravu infrastrukturních projektů v delším časovém období.

Provozní koncept regionální železniční dopravy se velmi podobá provoznímu konceptu pro střednědobý horizont, pouze zohledňuje nové přestupní vazby a převedení některých přepravních proudů na atraktivní dálkovou dopravu (s využitím VRT). Základním znakem regionálního provozu je elektrický provoz využívající elektrizaci zbývajících páteřní sítě tratí ve Zlínském kraji, tj. v souladu se snižováním tzv. uhlíkové stopy a návazností na systém rychlých spojení, která systém veřejné dopravy zatraktivní a přivedou do veřejné hlavní přepravní proudy v některých relacích. Systémové pojetí v dlouhodobém horizontu, jedno z možných konkrétních řešení, je patrné ze síťové grafiky v příloze:

P4_Sitova_grafika_horizont_3

Důležitým příspěvkem Zlínského kraje k výše uvedenému je zavedení linky R84 Ostrava – Hranice (mimo) – Vsetín využívající VRT Hranice – Ostrava s jízdní dobou Vsetín – Ostrava cca 53 minut, Valašské Meziříčí – Ostrava cca 37 minut. Jedná se o plně konkurenceschopné jízdní doby osobnímu automobilu. Z důvodu přiřazených časových slotů linky R84 na VRT a Zlínským krajem požadovaného dosažení uzlu Valašské Meziříčí XX:00 je navrženo její vedení až do Halenkova, přesně v čase dřívější posilové linky Halenkov – Rožnov pod Radhoštěm. Posilové spoje Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí jsou vedeny jako přípojové ve Valašském Meziříčí i nadále a právě díky novým přípojmům vedeny až do Bystřice pod Hostýnem na uzel XX:30.

Při modernizaci a elektrizaci trati Vsetín – Velké Karlovice je možné linkami Os dosáhnout časových uzlů Vsetín XX:55/XX:05 a Karolinka XX:30, Velké Karlovice XX:45/XX:15, tj. zkrátit cestovní doby Velké Karlovice – Vsetín a dále při zachování uzlů Horní Lideč XX:30 a Bylnice XX:00.

Z pohledu obsluhy trati 341 Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Bojkovice – Bylnice je vhodná revitalizace a elektrizace v úseku Bojkovice – Bylnice a opětovné vedení přímé linky Bylnice – Staré Město. Dále je vhodné neuvažovat vedení vysokorychlostního vlaku Praha – Luhačovice 1x za 120 minut na této trati, pro velmi neatraktivní interval, který nebude akceptován ani při kratší jízdní době oproti nabídce fungující v intervalu 60 minut, a to při spojení do Brna jak přes Břeclav, tak přes Veselí nad Moravou. Naopak Zlínský kraj ocení vedení linky Ex22 po VRT Praha – Brno – Zlín v intervalu maximálně 60 minut a zajistí přípoj



na tuto linku ze Slovácka. Základní linkové vedení regionální dopravy je na trati 341 shodné s horizontem 2, pouze jsou vedeny přímé vlaky skrz Bojkovice a mění se časové polohy.

Přibližné časové polohy rychlého segmentu:

Ve směru Staré Město u Uherského Hradiště – Bynice:

- Staré Město u Uherského Hradiště: XX:00;
- Uherské Hradiště: XX:05;
- Uherský Brod: XX:20;
- Bojkovice: XX:30;
- Bynice: XX:00.

Ve směru Bynice – Staré Město u Uherského Hradiště:

- Bynice: XX:00;
- Bojkovice: XX:30;
- Uherský Brod: XX:40;
- Uherské Hradiště: XX:55;
- Staré Město u Uherského Hradiště: XX:00.

Přibližné časové polohy doplňkového segmentu:

Ve směru Staré Město u Uherského Hradiště – Bojkovice:

- Staré Město u Uherského Hradiště: XX:30;
- Uherské Hradiště: XX:35;
- Uherský Brod: XX:55;
- Bojkovice: XX:10;
- Bojkovice město: XX:15.

Ve směru Bojkovice – Staré Město u Uherského Hradiště:

- Bojkovice město: XX:45;
- Bojkovice: XX:50;
- Uherský Brod: XX:05;
- Uherské Hradiště: XX:25;
- Staré Město u Uherského Hradiště: XX:30.

Přibližné časové polohy vlaků Uherský Brod – Luhačovice:

Ve směru Uherský Brod – Luhačovice:

- Uherský Brod: LL:20 a doplňkově z Újezdce SS:00;
- Luhačovice: LL:40 a doplňkově SS:15;

Ve směru Luhačovice – Uherský Brod:

- Luhačovice: SS:20 a doplňkově LL:45;
- Uherský Brod: SS:40 a doplňkově do Újezdce SS:00.



Dlouhodobý horizont je nad časový rámec platnosti aktuálního PDO, avšak uvedený provozní koncept je podkladem pro přípravu finančně i časově náročnějších projektů, jakými jsou například Rychlá spojení a které je nutno aktivně připravovat už v období platnosti PDO. Je vhodné, aby Zlínský kraj následně v závislosti na zkušenostech získaných postupnou modernizací železniční infrastruktury a nabídky veřejné dopravy v předešlých horizontech dále upřesňoval a rozvíjel své dlouhodobé vize a záměry formou aktualizace PDO. Zlínský kraj bude díky cílení k logickým a srozumitelným výsledkům spolehlivým partnerem v oblasti plánování a rozvoje systému veřejné dopravy.

2.2.3. Provozní soubory regionální železniční dopravy

V současnosti má Zlínský kraj uzavřeny smlouvy o zajištění regionální dopravy rozdělené do čtyř provozních souborů (A, B, C, D). Smlouvy jsou uzavřeny s dopravci České dráhy, a. s. (soubory A, C, D) a Arriva vlaky, s.r.o. (soubor B). Podrobnější informace k jednotlivým souborům jsou popsány dále.

V roce 2026 bude vypsáno výběrové na nové dopravce pro období 2029–2039. Základními výchozími postuláty pro tato výběrová řízení bude aktuální stav v infrastruktuře (zejména postup elektrizace tratí), který povede k určení možného rozdělení území do jednotlivých balíčků.

Pro zvýšení atraktivity dopravy pro dopravce, s potenciálem snížení ceny za dopravní výkon, je nutné rozdělit provoz v kraji do provozních souborů dle trakce (požadavků na vozidla), doby smluvního zajištění a pro dopravce zajímavého rozsahu výkonů. Současné i výhledově předpokládané rozdělení železniční dopravy v objednavce Zlínského kraje popisují následující kapitoly.

2.2.3.1 Provozní soubory aktuální a platné v období 5 let

Zlínský kraj je od GVD 2019/2020 rozdělen do čtyř provozních souborů. Platnost všech smluv vyprší v roce 2029. Aktuální rozdělení do provozních souborů je následující:

Soubor A

- vozidla řady 844, smlouva do r. 2029.
- linky/tratě Kroměříž – Zlín (-Vizovice), Otrokovice – Vizovice, Přerov – Zlín, Veselí nad Moravou – Zlín.
- základní rozsah výkonů 811.497 vlkm, dopravce České dráhy.

Soubor B

- vozidla LINT (ř. 832 a 846) a GTW (ř. 848), smlouva do r. 2029.
- linky/tratě (Valašské Meziříčí-) Vsetín – Střelná/Bylnice, Vsetín – Velké Karlovice, Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice, Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou
- základní rozsah výkonů 1.869.282 vlkm, dopravce Arriva vlaky.

Soubor C

- třívozové jednotky RegioPanter (ř. 640), smlouva do r. 2029.



- linky/tratě (Olomouc –) Přerov – Břeclav
- základní rozsah výkonů 1.023.581 vlkm, dopravce České dráhy.

Soubor D

- vozidla 844, 814 smlouva do r. 2029.
- linky/tratě Kojetín – Hulín – Valašské Meziříčí – Rožnov p. R., Kroměříž – Zborovice
- základní rozsah výkonů 1.088.000 vlkm, dopravce České dráhy.

Mezikrajská doprava

Dále zajišťují obsluhu Zlínského kraje vlaky objednávané sousedními kraji. Podrobněji je mezikrajská železniční doprava zpracována v příslušné kapitole.

- základní rozsah výkonů cca 560.000 vlkm.

Celkové výkony v regionální železniční dopravě, které objednává a hradí Zlínský kraj (provozní soubory ZK + mezikrajská doprava), jsou cca 4,5 mil. vlkm.

2.2.3.2 Provozní soubory po platnosti aktuálních smluv

V této podkapitole je podrobněji řešen případ nutnosti uzavření nových smluv pro zajištění regionální železniční dopravy na území celého kraje od roku 2029. V horizontu 2 je uvažováno pouze se dvěma provozními soubory: elektrické a dieselové trakce. Smluvní zajištění bude na dobu 10 let. Tato doba také odpovídá době pro elektrizaci dalších tratí a převedení provozu na elektrický. Soubor „elektrika“ čítá včetně záložních souprav cca 20 elektrických jednotek. Soubor „diesel“, čítá včetně záložních souprav cca 19 dieselových jednotek.

Soubor „Zlínský kraj – elektrika“ (EMU + BEMU)

Elektrické či bateriové jednotky o kapacitě cca 230 či 145 cestujících, smlouva 2029–2039.

Linky / tratě Rožnov pod Radhoštěm – Vsetín – Bynice (-Trenčín), Velké Karlovice – Vsetín – Střelná – Bynice, Břeclav – Staré Město u Uherského Hradiště (-Přerov), Otrokovice – Vizovice, Vizovice – Zlín – Staré Město/Olomouc.

Základní rozsah výkonů cca 3.346.000 vlkm.

Soubor „Zlínský kraj – diesel“ DMU

Dieselové jednotky o kapacitě cca 110 cestujících, smlouva 2029–2039.

Linky / tratě Kojetín – Hulín – Valašské Meziříčí (- Rožnov p. R.), Staré Město – Bojkovice – Bynice, Uherský Brod – Luhačovice, Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou

Základní rozsah výkonů cca 2.049.000 vlkm.

Mezikrajská doprava

Také výhledově je předpoklad zajištění přeshraničních výkonů dle dohody se sousedními kraji. Podrobněji jsou přeshraniční vazby popsány v příslušné kapitole.



2.2.3.3 Vybavení vozidel regionální železniční dopravy ETCS

Zlínský kraj předpokládá vybavení tratí ETCS na modernizovaných úsecích a na hlavních tratích dle záměrů Ministerstva dopravy a Správy železnic.

Všechna vozidla budou vybavena palubní částí ETCS z důvodu zajištění interoperability při následném rozšiřování ETCS na regionální tratě v průběhu nových smluv s dopravci od roku 2029 a také z důvodu umožnění jízd na ošetření a údržbu po již vybavených tratích.

2.2.3.4 Přeshraniční linky zajišťované jinými objednateli a Zlínským krajem

V rámci vazeb mezi sousedními kraji jsou nabízeny přeshraniční linky regionální dopravy, jejichž objednávka vždy přináležejí pouze jednomu z krajů, přičemž shoda na provozním konceptu a základních parametrech nabídky a standardu vozidel musí být u obou krajů. Úhrada za výkony na území jiného kraje je pak hrazena v rámci tzv. mezikrajské smlouvy. Na hrazení kompenzací se tak podílejí oba kraje. Přidělení současných linek jednotlivým objednatelům, krajům, bylo dojednáno mezi kraji v rámci uplynutí dříve platných tzv. desetiletých smluv s dopravcem a přípravy současného smluvního zajištění. V rámci rozvojových záměrů okolních krajů i Zlínského kraje se nepředpokládá změna objednatele u aktuálních linek. Zmínit je třeba nové, rozvojové záměry, které připadnou do objednávky vždy hlavnímu iniciátorovi. Souhrn aktuálního stavu a aktuálně předpokládaných rozvojových záměrů v přeshraniční dopravě je popsán níže. Popis platí vždy pro přeshraniční úsek.

Jihomoravský kraj

Aktuálně zajišťované linky:

S6 (Brno – Kyjov –) Veselí nad Moravou – Staré Město u Uherského Hradiště, takt 1 hodina

S6 (Brno – Kyjov –) Veselí nad Moravou – Kunovice – Bojkovice, 1 pár vlaků denně

S6 (Brno – Kyjov –) Veselí nad Moravou – Kunovice – Bojkovice – Vlárský průsmyk, 1 vlak v pátek odpoledne do Vlárského průsmyku, 1 vlak v neděli večer do Brna.

Sp Brno – Kojetín – Kroměříž – Holešov – Valašské Meziříčí – Frenštát pod Radhoštěm, 1 vlak v sobotu do Frenštátu a 1 vlak v neděli do Brna, o letních prázdninách jedou oba vlaky v sobotu i v neděli

Očekávané změny v průběhu platnosti PDO: Beze změn.

Výhledové nabídky: Vlaky JMK S6 nebudou od 12/2029 vedeny v úseku Kunovice – Bojkovice – Brumov-Bylnice – Vlárský průsmyk. Na tomto úseku bude zajištěna dopravní obslužnost pouze vlaky v objednávce ZLK.

Moravskoslezský kraj

Aktuálně zajišťované linky:

S6 (Ostrava – Frenštát pod Radhoštěm –) Veřovice – Valašské Meziříčí, dvouhodinový



interval, ve špičkách zahuštěn na hodinový.

Očekávané změny v průběhu platnosti PDO: Předpokládá se prodloužení linky S8 o úsek Veřovice – Valašské Meziříčí, kde tato linka převezme časové polohy a zastavovací koncepci linky S6. Podmínkou realizace je tzv. „zdopravnění“ kolejové spojky mezi „štramberským“ nástupištěm a hostašovickým zhlavím stanice Veřovice. Změna provozního konceptu se předpokládá v závěru platnosti PDO

Výhledové nabídky: Návazně na modernizaci a elektrizaci tratě Ostrava – Valašské Meziříčí nabídka přímého spojení Valašska s Ostravskem v kategorii Sp v objednávce Moravskoslezského kraje s příspěvkem Zlínského kraje. Možnost vedení posilových spojů Valašské Meziříčí – Veřovice případně do Kopřivnice a Příboru v objednávce Moravskoslezského kraje s příspěvkem Zlínského kraje.

Olomoucký kraj

Aktuálně zajišťované linky:

Sp Olomouc – Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín, takt 1 hodina ve špičce pracovního dne, v úseku Hranice na Moravě – Vsetín veden místo Os ve shodných taktových časech

Os Olomouc – Přerov – Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín, takt 2 hodiny, základní nabídka celotýdenně doplněná ve špičkách pracovních dnů i víkendu na takt 1 hodina

Os Olomouc – Přerov – Chropyně – Nezamyslice, takt 1 hodina

Sp Olomouc – Otrokovice – Staré Město u U.H.

Očekávané změny v průběhu platnosti PDO: Beze změn.

Výhledové nabídky: Beze změn.

Zlínský kraj

Aktuálně zajišťované linky

Os Přerov – Hulín – Otrokovice – Staré Město u Uherského Hradiště – Hodonín – Břeclav, takt 2 hodiny, základní nabídka celotýdenně doplněná ve špičkách pracovních dnů na takt 1 hodina.

Os Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou, ve špičkách pracovních dnů takt 1 hodina.

Os Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Holešov – Kroměříž – Kojetín, takt 1 hodina.

Sp Staré Město u U.H. – Otrokovice – Olomouc, 1 pár vlaků v pracovní dny, 1 vlak v sobotu večer z Olomouce



Očekávané změny v průběhu platnosti PDO: Zvýšení počtu vlaků na trase Staré Město u U.H – Olomouc. Zrychlování spojení v prokladu s linkami MD R13 a R18. Po dokončení modernizace a elektrizace tratí Otrokovice – Zlín – Vizovice a případně také Kojetín – Kroměříž – Hulín možnost změny linkového vedení na lince Os Přerov – Břeclav, tj. možnost vzniku více (rychlých) linek vedených v ose hlavní poptávky.

Výhledové nabídky: V rámci projektu VRT zavedení linky Sp Vsetín – Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě (případně mimo žst.) – VRT Ostrava, takt 1 hodina.

Spojení se Slovenskou republikou

Cílem dopravy je spojovat, nikoli rozdělovat. Krátkodobým cílem Zlínského kraje je proto obnovit regionální vlakové spojení Vsetín – Horní Lideč – Púchov ve dvouhodinovém intervalu. Z důvodu časových požadavků na obsluhu zaměstnání v zastávce Púchov závody lze připustit v případě potřeby i hodinový interval.

Vlaky by měly navazovat na další spoje v uzlech Horní Lideč i Púchov. Měla by být nasazena jednotka dostačující kapacity pro standardní poptávku během dne a na špičkové zaměstnanecké spoje buď posílena, nebo nasazena jiná jednotka s odpovídající kapacitou. Dopravce může být jak z ČR, tak ze SR.

V krátkodobém horizontu je cílem Zlínského kraje zajistit také základní vlakové spojení přes Vlárský průsmyk v cílové nabídce alespoň 4 párů denně. Upřednostňované řešení je dosažení uzlu Bylnice v sudou celou hodinu. Naopak dosažení uzlu v celou sudou hodinu v Bylnici představuje dlouhodobě stabilní prvek nabídky nezávislý na elektrizaci trati Staré Město u Uherského Hradiště – Bojkovice město, přičemž vozidlo může být zajištěno českým nebo slovenským dopravcem.

Ve střednědobém horizontu, za předpokladu pozitivní odezvy na 4 páry vlaků, je vhodné realizovat plnohodnotné spojení ve dvouhodinovém intervalu.

Všechna spojení jsou podmíněna společným financováním vlaků českou i slovenskou stranou v poměru dle výkonů na svém území.



2.3 Návrh koncepce veřejné linkové dopravy

V rámci koncepce veřejné linkové dopravy bylo docíleno stavu, kdy tato zpravidla navazuje na železniční dopravu. Tam, kde vyvstane nový požadavek, dochází dle možností k adaptaci stávajících autobusových linek.

Zlínský kraj zavedl všechny zastávky veřejné linkové dopravy v režimu „na znamení“. K tomuto kroku bylo přistoupeno po zjištění, že přesně 50 % všech plánovaných zastavení bylo „zbytečných“ a na dané zastávce nedošlo k výstupu ani nástupu cestujících. Toto opatření umožnilo krátit zpoždění o čas potřebný k zastavení a rozjezdu vozidla.

Pro další zrychlení je uvažováno s nástupem všemi dveřmi, pokud má cestující platný jízdní doklad. Toto bylo již zavedeno na lince 300 v souměstí Uherské Hradiště – Kunovice – Staré Město, zejména v souvislosti s integrací MHD Uherské Hradiště do IDZK. Dále bude systém testován na páteřních linkách. Toto si však žádá budoucí vybavení vozidel systémem automatického počítání cestujících (APC).

2.3.1 Krátkodobý horizont

Zlínský kraj je z hlediska veřejné linkové dopravy rozdělen do šesti oblastí – Zlínsko, Kroměřížsko, Uherskohradištsko, Valašskokloboucko, Vsetínsko a Valašskomeziříčsko. Při zpracování dopravního konceptu byl kladen důraz na tyto cíle:

- omezovat souběžné spoje a rozšiřovat možnosti spojení formou garantovaných návazností,
- úpravy linkového vedení,
- navýšení počtu spojů mimo špičku a zejména o víkendech tam, kde spojení bylo zajištěno nedostatečně.

Seznamy linek, zařazených do jednotlivých oblastí jsou uvedeny v příloze:
P6_Seznam_linek_VLD.

2.3.1.1 Návrh řešení systému veřejné linkové dopravy – oblast Kroměříž

V rámci řešení koncepce veřejné linkové dopravy v oblasti Kroměříž v současné době (2026+) existují páteřní linky v relacích:

- Bystřice p. Host. – Holešov – Kroměříž
- Kroměříž – Koryčany (– Kyjov)
- Kroměříž – Holešov – Zlín
- Zlín – Kroměříž – Brno
- Kroměříž – Otrokovice – Uherské Hradiště
- Kroměříž – Morkovice-Slížany – Pačlavice
- Valašské Meziříčí – Komárno – Bystřice pod Hostýnem



Zároveň byly stanoveny přestupní uzly: Kroměříž, Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Koryčany, Střílky, Morkovice-Slížany, Zdounky, Hlinsko pod Hostýnem a Podhradní Lhota.

V nadcházejícím období bude usilováno o zřízení přestupního uzlu i v Hulíně, žel. st. Toto však závisí na vybudování infrastruktury zejména ve vztahu k autobusové dopravě (vybudování terminálu).

Obsluha Zborovic a přilehlých obcí málo využívanou železniční dopravou, bude redukována, úbytek přepravní nabídky na železnici bude doplněn autobusovými spoji. Budou zavedeny nové spoje, případně upraveny stávající spoje veřejné linkové dopravy.

2.3.1.2 Návrh řešení systému veřejné linkové dopravy – oblast Uherské Hradiště

V rámci řešení koncepce veřejné linkové dopravy v oblasti Uherské Hradiště v současné době (2026+) existují páteřní linky v relacích:

- Uherské Hradiště – Bílovice – Březolupy – Zlín
- Uherské Hradiště – Bílovice – Topolná – Napajedla – Otrokovice – Zlín
- Uherské Hradiště – Babice – Otrokovice – Zlín
- Uherský Brod – Luhačovice – Zlín
- Uherský Brod – Velký Ořechov – Zlín
- Uherský Brod – Starý Hrozenkov – Vyškovec – Vápenice
- Valašské Klobouky – Slavičín – Luhačovice – Uherský Brod – Uherské Hradiště – Brno

Zároveň byly stanoveny přestupní uzly: Bílovice, Březolupy, Huštěnovice, Babice, Velký Ořechov, Nový Dvůr (Komňa), Starý Hrozenkov, Slavkov, Uherský Brod, Bojkovice, Nezdenice.

Díky úpravám koncepce došlo ke zrychlení dopravy v relaci do Brna, bylo vytvořeno více možností přestupů mezi železniční a autobusovou dopravou.

MHD Uherské Hradiště je plně integrovaná do IDZK a je doplněna krajskou linkou 300 obsluhující souměstí Kunovice, Uherské Hradiště, Staré Město.

2.3.1.3 Návrh řešení systému veřejné linkové dopravy – oblast Zlín

V rámci řešení koncepce veřejné linkové dopravy v oblasti Zlín v současné době (2026+) existují páteřní linky v relacích:

- Zlín – Kroměříž – Brno
- Zlín – Vsetín – Rožnov pod Radhoštěm
- Zlín – Horní Lideč – Valašské Klobouky
- Luhačovice – Vizovice
- Zlín – Slušovice – Vsetín
- Zlín – Hvozdná – Ostrata – Hrobice – Slušovice



- Zlín – Holešov – Kroměříž
- Zlín – Holešov přes Lukoveček a Žeranovice

Zároveň byly stanoveny přestupní uzly: Vizovice, Fryšták, Slušovice, Valašské Klobouky, Brumov-Bylnice, Dolní Lhota, Slavičín, Otrokovice, Napajedla, Újezd.

V nadcházejícím období bude usilováno o zkapacitnění přestupního uzlu v Otrokovicích u železniční stanice. Dále v obci Lípa u žel. st. a Napajedla aut. st. V případě modernizace železniční infrastruktury Otrokovice – Vizovice budou vhodně přizpůsobeny autobusové linky.

2.3.1.4 Návrh řešení systému veřejné linkové dopravy – oblast Valašské Klobouky

V rámci řešení koncepce veřejné linkové dopravy v oblasti Valašské Klobouky v současné době (2026+) existují páteřní linky v relacích:

- Valašské Klobouky – Horní Lideč – Zlín
- Valašské Klobouky – Horní Lideč – Vsetín
- Valašské Klobouky – Dolní Lhota – Zlín
- Luhačovice – Dolní Lhota – Zlín
- Valašské Klobouky – Luhačovice – Uherské Hradiště – Brno
- Luhačovice – Ostrava

Zároveň byly stanoveny přestupní uzly: Horní Lideč, Loučka, Dolní Lhota, Brumov-Bylnice

V nadcházejícím období bude zavedena nová dálková linka Luhačovice – Havířov. Bude obnoveno spojení autobusovou dopravou se sousedním Trenčianským krajem (SK). Dlouhodobá výluka na trati 280 bude řešena spoji pravidelné linkové dopravy (ne náhradní autobusovou dopravou).

2.3.1.5 Návrh řešení systému veřejné linkové dopravy – oblast Vsetín

V rámci řešení koncepce veřejné linkové dopravy v oblasti Kroměříž v současné době (2026+) existují páteřní linky v relacích:

- Vsetín – Velké Karlovice – Leskové
- Rožnov pod Radhoštěm – Velké Karlovice – Podťaté
- Zlín – Vsetín – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
- Vsetín – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
- Vsetín – Hošťálková – (Zlín/Bystřice pod Hostýnem – Holešov/Přerov)
- Vsetín – Horní Lideč – Valašské Klobouky
- Vsetín – Horní Lideč – Valašská Senice



Zároveň byly stanoveny přestupní uzly: Hovězí, Huslenky, Halenkov, Nový Hrozenkov a Velké Karlovice

Z hlediska koncepce dopravy došlo k posílení navazujících linek a zpravidelnění dopravy v rámci taktového systému. V nadcházejícím období bude tento proces pokračovat. Budou realizována opatření směřující ke zrychlení dopravy a stabilizaci jízdních řádů zejména v relaci Valašské Meziříčí – Vsetín – Zlín (nástup všemi dveřmi, přestupní vazby BUS/VLAK ve Valašském Meziříčí a Vsetíně, preference veřejné linkové dopravy – např. BUS pruhy ve Valašském Meziříčí).

2.3.1.6 Návrh řešení systému veřejné linkové dopravy – oblast Valašské Meziříčí

V rámci řešení koncepce veřejné linkové dopravy v oblasti Valašské Meziříčí v současné době (2026+) existují páteřní linky v relacích:

- Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
- Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín – Zlín
- Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín
- Rožnov pod Radhoštěm – Dolní Bečva – Horní Bečva
- Rožnov pod Radhoštěm – Valašská Bystřice – Vsetín
- Rožnov pod Radhoštěm – Hutisko-Solanec – Velké Karlovice – Podřaté
- Valašské Meziříčí – Choryně – Kladeruby – Kelč
- Valašské Meziříčí – Podhradní Lhota – Bystřice pod Hostýnem

Zároveň byly stanoveny přestupní uzly: Prostřední Bečva, Valašská Bystřice, Kunovice, Loučka, Podhradní Lhota

Z hlediska koncepce došlo k lepšímu rozložení spojů a omezení souběhů mezi autobusovou a vlakovou dopravou. V nadcházejícím období bude věnována pozornost zrychlení dopravy v relaci Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín – Zlín (nástup všemi dveřmi, přestupní vazby BUS/VLAK ve Valašském Meziříčí a Vsetíně, preference veřejné linkové dopravy – např. BUS pruhy ve Valašském Meziříčí).

2.3.1.7 Linky zajišťované jinými objednateli

Veřejnou linkovou dopravu ve Zlínském kraji budou i v tomto období částečně zajišťovat linky jiných objednatelů – sousedních krajů.

Moravskoslezský kraj bude objednávat na území Zlínského kraje tyto linky:

- 980 Ostrava – Frýdek-Místek – Frenštát pod Radhoštěm – Rožnov pod Radhoštěm
- 985 Ostrava – Paskov – Frýdek-Místek – Metylovice – Frenštát pod Radhoštěm – Rožnov pod Radhoštěm
- 987 Nový Jičín – Hodslavice – Valašské Meziříčí



- 988 Nový Jičín – Starý Jičín – Lešná – Valašské Meziříčí
- 990 Havířov – Frýdek-Místek – Ostravice – Bílá – Rožnov pod Radhoštěm

Olomoucký kraj bude objednávat na území Zlínského kraje tyto linky:

- 931 Prostějov – Kojetín – Zlín (v budoucnu zkrácení na relaci Prostějov – Kroměříž)
- 932 Prostějov – Čelčice – Němčice n. Hanou – Dřínov
- 933 Prostějov – Výšovice – Němčice n. Hanou – Dřínov
- 934 Prostějov – Nezamyslice – Osíčany – Uhřice
- 940 Přerov – Chropyně – Kojetín – Stříbrnice
- 941 Přerov – Dřevohostice – Bystřice pod Hostýnem
- 942 Přerov – Stará Ves – Kostelec u Holešova
- 943 Přerov – Dřevohostice – Všechnovice
- 944 Lipník nad Bečvou – Soběchleby – Bystřice pod Hostýnem
- 949 Hranice – Kelč – Dolní Těšice
- 950 Hranice – Býškovice – Bystřice pod Hostýnem

Jihomoravský kraj bude objednávat na území Zlínského kraje tyto linky:

- 650 Bohdalice-Pavlovice – Nesovice – Nemotice – Koryčany
- 651 Nesovice – Brankovice – Kožušice – Střílky
- 666 Kyjov – Vlkoš – Žeravice – Osvětimany
- 753 Vyškov – Ivanovice na Hané – Pačlavice – Morkovice-Slížany
- 932 Veselí nad Moravou – Blatnice pod Svatým Antonínkem – Suchov – Nová Lhota
- 933 Veselí nad Moravou – Moravský Písek – Domanín – Syrovín – Žeravice
- 934 Veselí nad Moravou – Bzenec – Syrovín – Žeravice

2.3.1.8 Dálková veřejná linková doprava na území Zlínského kraje

Zlínský kraj objednává dálkové autobusové linky za účelem přímého propojení do center sousedních krajů.

Jedná se o linky:

- 952 Luhačovice – Zlín – Kroměříž – Brno
- 955 Zlín – Kroměříž – Brno
- 971 Zlín – Vsetín – Nový Jičín – Ostrava
- 975 Uherský Brod – Vsetín – Ostrava
- 976 Luhačovice – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm – Ostrava – Havířov
- 990 Valašské Klobouky – Luhačovice – Uherské Hradiště – Brno
- 995 Zlín – Uherské Hradiště – Střílky – Brno

Do Zlínského kraje zajišťují dále linky soukromých dopravců, které nejsou objednávány žádným veřejnoprávním subjektem a jsou provozovány na obchodní riziko dopravců. Tyto linky nejsou začleněny do dopravního systému Zlínského kraje IDZK, a proto zde nejsou podrobněji rozebírány.



Zajištění spojení s Olomoucí není nutné pomocí veřejné linkové dopravy, jelikož je plánováno v dostatečném rozsahu vlakovou dopravou.

2.3.1.9 Mezinárodní linková doprava

Zlínský kraj jedná o obnově spojení s Trenčianskym samosprávnym krajom (Slovensko) pomocí mezinárodních linek. Navrhované relace jsou:

- Uherské Hradiště – Uherský Brod – Trenčín
- Zlín – Luhačovice – Trenčín
- Brumov-Bylnice – Dubnica nad Váhom
- Uherský Brod – Nové Mesto nad Váhom
- Vsetín – Púchov (dočasně po dobu výluky na trati 280)
- Zlín – Vsetín – Velké Karlovice – Makov – Žilina
- Vsetín – Velké Karlovice – Makov

2.3.2 Střednědobý horizont

V roce 2025 byla zahájena přestavba trati Přerov – Nezamyslice, na níž může pak navázat modernizace trati Kojetín – Hulín, termín zahájení 2030, a to včetně stanice Hulín.

Přestavba trati Otrokovice – Vizovice je aktuálně plánována na období 2026–2030. Průběh stavby je předpokládán bezetapově a zahrnuje zbudování nových dopravních terminálů ve Zlíně a ve Vizovicích a koncepční úpravu stanice Otrokovice.

Modernizace trati Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice se posunula až na období po roce 2030, výjimkou má být modernizace stanice Uherské Hradiště, jež má být dokončena do roku 2030.

V období 2021–2025 byly provedeny dílčí modernizační práce na trati 330 v souvislosti se zkapacitněním trati. Dále na trati 280 byly modernizovány některé úseky mezi Valašským Meziříčím a Hranicemi na Moravě, včetně modernizace stanice Lhotka nad Bečvou. Také byla realizována úplná přestavba stanice Vsetín, kde je nyní (konec roku 2025) dokončován nový dopravní terminál. V roce 2025 byly zahájeny práce na modernizaci úseku tratě 280 Horní Lideč státní hranice – Vsetín, na což má navázat v dalších letech modernizace úseku Vsetín – Valašské Meziříčí včetně stanice Valašské Meziříčí, kde má po roce 2030 vzniknout nový dopravní terminál. Na tyto stavby bude navazovat prostá modernizace tratě Vsetín – Velké Karlovice a tratě Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm včetně jejich elektrizace s horizontem dokončení do roku 2035.

Před rokem 2030 má být realizována modernizace stanice Bystřice pod Hostýnem.

V návaznosti na dokončení modernizace tratě Brno – Veselí nad Moravou bude realizována modernizace úseku tratě 340 Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště s předpokladem dokončení v roce 2032.

Infrastrukturní plán na modernizaci železnice v současnosti nemá stanoveny termíny modernizací tratí 283 Horní Lideč – Bylnice, 303 Hulín – Valašské Meziříčí a 341 Bojkovice – Bylnice. S možnou modernizací v těchto úsecích tak lze uvažovat až po roce 2040.



Modernizace trati Kojetín – Hulín

Modernizace traťového úseku Kojetín – Hulín přinese pouze dílčí úpravy ve veřejné linkové dopravě. Důležitý přestupní uzel v Kroměříži funguje již v současnosti a jeho význam zůstane zachován bez podstatných změn. Nově bude vybudován dopravní terminál Hulín, žel. st., na který budou převedeny vybrané spoje dále uvedených linek. Dálkové linky a linky ve špičkových časech budou i nadále vedeny přímo z / do Kroměříže, v sedlových časech a o víkendech budou vybrané spoje zkráceny do Hulína a cestující použijí navazující vlakový spoj.

Dopravní terminál Hulín

Rekonstrukce terminálu v Hulíně umožní lepší napojení autobusové dopravy na dálkové i regionální železniční linky. V současné chvíli není kapacitně vhodný pro zamýšlené linkové vedení:

- Zlín – Holešov – Hulín – Kroměříž
- (Uherské Hradiště – Babice –) Napajedla – Otrokovice – Kvasice – Tlumačov – Hulín
- Hulín – Skaštice – Břest/Chropyně
- Hulín – Kurovice – Ludslavice – Zahnašovice – Machová – Otrokovice
- Modernizace trati Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice / Luhačovice

Modernizace traťových úseků Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice a Újezdec u Luhačovic – Luhačovice přinese dílčí změny především ve východní části regionu. Kromě již vybudovaných moderních terminálů v Luhačovicích, Uherském Brodě a Bojkovicích se provede modernizace přestupního uzlu v Nezdenicích, který sice pro směr Rudice funguje již v současnosti, jeho technický stav je však nevyhovující.

Dopravní terminál Slavičín

Nově se navrhuje vybudování terminálu Slavičín, žel. st. Do terminálu Slavičín, žel. st., budou prodlouženy všechny regionální linky ze směru Slavičín a budou sem zajiždět všechny regionální linky ze směru Rokytnice – ty budou následně pokračovat dále do Slavičina.

Předpokládané úpravy linkového vedení:

- Slavičín, Lukšín – Slavičín, žel.st. – Šanov – Bojkovice
- Valašské Klobouky – Štítná nad Vláří-Popov – Slavičín, žel.st. – Slavičín, Lukšín
- Valašské Klobouky – Vlachovice – Slavičín, Lukšín – Slavičín, žel.st.
- Slavičín, žel.st. – Slavičín, U Radnice – Loučka – Zlín
- Slavičín, žel. st. – Slavičín, U Radnice – Újezd
- Slavičín, žel.st. – Slavičín, U Radnice – Rudimov – Petrůvka
- Slavičín, žel.st. – Slavičín, U Radnice – Dolní Lhota – Zlín
- Slavičín, žel.st. – Slavičín, U Radnice – Luhačovice – Zlín.

Dopravní terminál Uherské Hradiště žel.st.

Zde vznikne dopravní terminál zejména pro linky MHD a vybrané regionální linky.



Modernizace trati Otrokovice – Vizovice

Modernizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice zásadním způsobem zlepší dostupnost krajského města železniční dopravou a umožní změny vedení autobusových linek tak, že většinově nebudou vedeny až do krajského města, ale pouze k nově vybudovaným dopravním terminálům, odkud budou navazovat časté vlakové spoje. Toto řešení usnadní dojíždění do krajského města a zrychlí dojezdové časy, protože odpadne čekání v kolonách na vjezdech do města. Předpokládá se důsledné využívání již existujícího dopravního terminálu v Otrokovicích a vybudování nových dopravních terminálů v Lípě a ve Vizovicích.

Dopravní terminál Otrokovice, žel.st.

Regionální linky ze směru Napajedla a Tlumačov budou tranzitovat přes terminál v Otrokovicích nebo na něm budou ukončeny. Do Zlína však budou pokračovat pouze dálkové spoje. Možné úpravy linkového vedení:

- (Uherské Hradiště – Babice –) Napajedla – Otrokovice – Kvasice – Tlumačov – Hulín
- Kroměříž – Tlumačov – Otrokovice
- Velké Těšany – Nová Dědina – Kvasice (– Otrokovice)
- Uherské Hradiště – Topolná – Otrokovice

Dopravní terminál Vizovice

Regionální linky ze směrů Chrástěšov, Ublo a Valašská Polanka budou ukončeny v terminálu Vizovice. Do Zlína budou pokračovat pouze dálkové linky a spoje páteřní linky Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín – Zlín.

- Předpokládané úpravy linkového vedení:
- Vsetín – Valašská Polanka – Vizovice
- Vizovice – Chrástěšov – Ublo
- Valašské Klobouky – Horní Lideč – Vizovice

Dopravní terminál Lípa

V případě vybudování terminálu v Lípě by regionální linky ze směrů Slušovice a Luhačovice mohly být ukončeny v terminálu Lípa. Do Zlína budou vedeny pouze dálkové linky a vybrané páteřní linky. To by přispělo k efektivnějšímu využití nově rekonstruované trati 331 a rychlejšího dosažení Zlína nebo Olomouce. Možné úpravy linkového vedení:

- Lípa – Slušovice – Všemina – Vsetín
- Lípa – Slušovice – Podkopná Lhota
- Lípa – Slušovice – Hrobice
- Luhačovice – Dolní Lhota – Lípa (– Zlín)
- Valašské Klobouky – Vlachovice – Drnovice – Dolní Lhota – Lípa (– Zlín)
- Slavičín – Loučka – Lípa
- Slavičín – Dolní Lhota – Lípa
- Lípa – Zádveřice-Raková, Raková.



Dále je uvažováno s dalšími důležitými terminály pro úpravy koncepce linkového vedení.

Dopravní terminál Napajedla

V souvislosti s výstavbou D55 přes Napajedla se předpokládá vybudování autobusového terminálu v Napajedlech naproti současnému autobusovému stanovišti v blízkosti firmy Fatra. Tento terminál bude důležitý pro spojení Napajedel s důležitými centry a dopravními uzly (Zlín, Otrokovice, Uherské Hradiště, Hulín). Předpokládané linkové vedení:

- Zlín – Napajedla – Babice – Uherské Hradiště (mimo Otrokovice po D55 mezi Napajedly a Zlínem)
- (Uherské Hradiště – Babice –) Napajedla – Otrokovice – Kvasice – Tlumačov – Hulín
- Napajedla – Halenkovice
- Napajedla – Žlutava – Bělov – Otrokovice
- Napajedla – Komárov
- Napajedla – Pohořelice – Oldřichovice – Karlovice – Zlín

Dopravní terminál Slušovice

Navrhovaný dopravní terminál pro autobusy ve Slušovicích by umožnil odstranění souběhů v trase Zlín – Klečůvka/Lípa – Slušovice s přestupní koncepcí do obcí Hrobice, Trnava, Březová, Podkopná Lhota, možné protažení „hrobické“ linky až do Lukova nebo Fryštáku.

- Zlín – Lípa/Klečůvka – Slušovice – Všemina – Vsetín
- Březová – Slušovice – Podkopná Lhota
- Slušovice – Hrobice (– Lukov – Fryšták)
- Slušovice – Vizovice

2.3.2 Dlouhodobý horizont

V dlouhodobém horizontu se počítá s modernizací většiny železničních tratí v kraji. Součástí modernizace železničních tratí bude i výstavba nových dopravních terminálů. Pro účely dlouhodobého výhledu rozvoje veřejné linkové dopravy navrhujeme následující železniční stanice, při jejichž modernizaci je vhodné uvažovat s výstavbou dopravního terminálu navazujících autobusových linek:

Trať 280:

- Valašské Meziříčí (zastávka bus Valašské Meziříčí, žel.st.)
- Horní Lideč (zastávka bus Horní Lideč, žel.st.)
- Valašské Klobouky (zastávka bus Valašské Klobouky, žel.st.)

Trať 282:

- Hovězí (zastávka bus Hovězí, ObÚ)
- Huslenky (zastávka bus Huslenky, žel.st.)
- Halenkov (nová zastávka bus Halenkov, žel.st.)
- Nový Hrozenkov (zastávka bus Nový Hrozenkov, točna)



- Karolinka (nová zastávka bus Karolínka, žel.st.)

Trať 283:

- Valašské Klobouky (zastávka bus Valašské Klobouky, žel. st.)
- Návojná (zastávka bus Návojná, žel. st.)

Trať 303:

- Hlinsko pod Hostýnem (zastávka bus Bystřice p.Host., Hlinsko p.Host.)
- Podhradní Lhota (zastávka bus Podhradní Lhota, žel.st.)
- Kunovice-Loučka (zastávka bus Kunovice, žel.st.)

Trať 330

- Tlumačov (nová autobusová zastávka Tlumačov, žel. st.)

2.4 Provozní integrace příměstské a městské hromadné dopravy

Nezbytnou součástí procesu rozvoje integrované dopravy je postupné zapojování systémů MHD v jednotlivých městech do systému IDZK. Na území Zlínského kraje je městská hromadná doprava provozována v souměstí Zlín – Otrokovice a Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice, dále ve městech Kroměříž, Vsetín a Valašské Meziříčí. Vnitroměstské linky jsou provozovány i v Uherském Brodě, Holešově či Rožnově pod Radhoštěm. Tyto linky jsou však objednávány Zlínským krajem a jejich provoz je hrazen z rozpočtu příslušného města na základě smlouvy se Zlínským krajem. V další části se věnujeme návrhu možných opatření pro lepší dopravní integraci systémů příměstské a městské dopravy v jednotlivých městech.

2.4.1 Návrhy řešení pro aglomeraci Zlín – Otrokovice

Ve Zlínské aglomeraci se nabízí několik možností propojení obou systémů. Prvním krokem musí však být zvládnutí plné tarifní integrace. Dopravní řešení pak mohou být např.:

- vyřešení obsluhy obcí Lhota, Karlovice a místní části Salaš pouze jedním dopravcem,
- nahrazení části spojů linky DSZO 32 Kudlov – Filmové ateliéry spoji linky IDZK 410 Luhačovice – Ludkovice – Provodov – Zlín v úseku Kudlov – centrum
- nahrazení části spojů linky DSZO 31 Jaroslavice – Mladcová spoji linky IDZK 153 Zlín – Racková – Holešov v úseku Mladcová – centrum
- nahrazení části spojů linky DSZO 55 spoji IDZK v relaci (Napajedla –) Otrokovice, žel.st. – Otrokovice, Štěrковиště (–Bělov/Tlumačov a dále)
- zrušení nebo omezení linky DSZO 12 Zlín – Želechovice nad Dřevnicí z důvodu četného spojení vlaky a autobusy IDZK

2.4.2 Návrhy řešení pro aglomeraci Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice

V roce 2025 byl spuštěn nový koncept MHD Uherské Hradiště a provoz byl zcela integrován do IDZK. Pro zvýšení efektu integrace doporučujeme např. vybudování zastávky poblíž křižovatky ulic Pivovarská a Louky v Jarošově. Také bude vhodné zobousměrnit vybrané



zastávky (např. Boženy Němcové, Smetanovy sady, Rybárny, Tyršovo nám.). Výhledově doporučujeme vybudovat systém preference vozidel MHD (i regionální dopravy).

2.4.3 Návrhy řešení pro město Kroměříž

Pro město Kroměříž je primárním cílem kompletní tarifní integrace MHD Kroměříž s IDZK. Dále je důležité také sjednotit vizuální styl s IDZK např. na označnicích zastávek a číslování linek v intervalu 201-219. Také zde doporučujeme zavést systém preference vozidel MHD. Doporučujeme také propojení dispečinků IDZK a MHD Kroměříž, zejména kvůli návaznostem a online polohám v informačních systémech.

2.4.4. Návrhy řešení pro město Vsetín

Od dubna 2024 je provoz Vsetínské MHD plně integrován do IDZK. Další návrh je hledání provozní úspory s využitím spojů IDZK nebo lepší proklady spojů se spoji IDZK např. do oblasti Horní Jasenka. Dále je doporučeno sjednotit vizuální a informační styl s IDZK zejména u označování stanovišť.

2.4.5 Návrhy řešení pro město Valašské Meziříčí

Město Valašské Meziříčí zavedlo systém bezplatné MHD, který se vymyká běžným zvyklostem. Přesto je za určitých – zejména tarifně-finančních – podmínek možný rozvoj integrace městské hromadné dopravy. Aby byl systém výhodný pro obě strany, je nutné, aby cestující mohli využívat tarifní výhody MHD v linkách příměstské dopravy ve stejném rozsahu, jako by jeli MHD. Ze strany Města Valašské Meziříčí pak musí být objednateli – Zlínskému kraji – plně hrazeny ztráty vzniklé tímto tarifním zvýhodněním.

Návrh na další přiblížení MHD Valašské Meziříčí k IDZK může spočívat např. ve sjednocení informačních systémů a vizuálního stylu respektujícího design manuály IDZK i města Valašské Meziříčí, např. sjednocení číslování stanovišť, označování linek přiděleným číslem v rámci IDZK (701-719) apod.

2.5 Priority v rozvoji železniční infrastruktury

Pro zajištění spolehlivé veřejné dopravy založené na páteřní železnici je nutné, nezávisle na konkrétní trati či horizontu, aby byla zajištěna kvalitní průběžná údržba železniční infrastruktury. Zlínský kraj upřednostňuje shlukování pracovních aktivit a výluk do menšího počtu s delší dobou trvání. V případě výluk s náhradní autobusovou dopravou je požadováno zavedení prací i večer a v noci a nepřetržitých výluk v méně dnech, než je dnes běžná praxe výluk pouze během dne v rozmezí cca 6 až 8 hodin roztažených do několika dnů až týdnů. Dále jsou popsána opatření důležitá pro umožnění provozních konceptů v příslušných horizontech na příslušných tratích. Opatření uvedená v návazném horizontu předpokládají



realizaci opatření v předchozím horizontu a nejsou proto znovu uváděna! Opatření ve stanicích a na zastávkách popisuje samostatná kapitola.

2.5.1 Požadavky na infrastrukturu jednotlivých tratí

Trať 280 (Hranice na Moravě-) Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – státní hranice a 283 Horní Lideč – Bynice

horizont 1

- dokončení aktuálně realizovaných a připravovaných projektů, především modernizace stanic Vsetín a Valašské Meziříčí, dokončení modernizace trati Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí,
- v úseku Horní Lideč – Bynice je vhodné realizovat bezстыkovou kolej a zavedení rychlostního profilu I130 (případně I150) s cílem zvýšení stability jízdního řádu regionálních vlaků zajišťujících přípoje od zpožděných vlaků dálkové dopravy.

horizont 2

- konverze napěťové soustavy na 25 kV 50 Hz v úseku Hranice na Moravě město až státní hranice se Slovenskou republikou – využít výluky spojené s instalací ETCS.

horizont 3

- přeložka pro dálkovou dopravu v úseku Hranice na Moravě – Milotice nad Bečvou,
- prověření a realizace obousměrného sjezdu z VRT Přerov – Ostrava ze směru Ostrava a jeho přímé napojení na trať 280 směr Valašské Meziříčí mimo stanici Hranice na Moravě,
- zřízení paralelních spojek na bývalé odbočce Bečva (umožňujících bezkolizní souběžnou jízdu vlaků do stanice Vsetín),
- dokončení modernizace zbývajících úseků trati Valašské Meziříčí – státní hranice se Slovenskou republikou,
- elektrizace úseku Horní Lideč – Bynice.

Trať 281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm

horizont 1

- vhodné realizovat bezстыkovou kolej,
- zavedení rychlostního profilu I130 (případně I150) společně se zvýšením traťové rychlosti do 100 km/h při využití organizace dopravy dle předpisu D1.

horizont 2 = horizont 1

horizont 3

- revitalizace a elektrizace.



Trať 282 Vsetín – Velké Karlovice

horizont 1

- instalace samovratných přestavníků v dopravně D3 Hovězí,
- realizace bezстыkové koleje,
- zavedení rychlostního profilu I130 (případně I150).

horizont 2 = horizont 1

horizont 3

- elektrizace,
- zvýšení traťové rychlosti (+ DOZ),
- umožnění křižování osobních vlaků v dopravně Karolinka.

Trať 303 Kojetín – Kroměříž – Hulín – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí

horizont 1

- realizace připravované modernizace stanice Bystřice pod Hostýnem pro zajištění krátkých dob křižování v žst. Bystřice pod Hostýnem,
- nutno zkrátit jízdní doby v úseku Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí = realizace bezстыkové koleje a zavedení rychlostního profilu I130 (případně I150),
- zvýšení traťové rychlosti / zavedení rychlostního profilu I130 Kroměříž – Hulín bez větších investic do železničního svršku.

horizont 2

- modernizace, elektrizace, zavedení I150 a ETCS, zkrácení jízdních dob Kojetín – Kroměříž,
- zdvoukolejnění trati mezi Kroměříží a Hulínem cca km 10,000 až cca km 15,250 (nutno pro dosažení tzv. dvouuzlu Kroměříž + Hulín a plánovaných časových poloh na tratích VRT a Brno – Přerov ve variantě M2),
- prověření rychlého napojení pro dálkovou dopravu (i ve vztahu k budoucí VRT a VR provozu) trati na trať Přerov – Brno, variantu M2, směr Brno mimo žst. Kojetín,
- realizace bezстыkové koleje a zavedení rychlostního profilu I130 (případně I150) v celé trati Hulín – Valašské Meziříčí.

horizont 3

- elektrizace Hulín – Valašské Meziříčí,
- jednokolejná spojka pro "podjetí" Hulína od Kroměříže (od odklonu trati na přesmyk) k Záhlincím pro expresní vrstvu Brno – Zlín jako mimoúrovňové zaústění do tratě 330 ve tvaru „Y“.

Trať 305 Kroměříž – Zborovice

horizont 1 bez požadavku



horizont 2 bez požadavku

horizont 3

- revitalizace, zkrácení jízdních dob (minimálně bezстыková kolej a rychlostní profil I130).

Trať 330 (Přerov -) Hulín – Otrokovice – Staré Město u UH (- Hodonín – Břeclav)

horizont 1 bez požadavku

horizont 2 bez požadavku

horizont 3 bez požadavku

Trať 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice

horizont 1 bez požadavku

horizont 2

- modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice včetně zdvoukolejnění úseku Otrokovice – Zlín střed.

horizont 3

- prověření a realizace vhodné trasy pro železniční spojení Zlína se Vsetínem a Slovenskou republikou (TES Otrokovice – trať 280); význam pro rychlou regionální dopravu Zlín – Vsetín (resp. Rožnov p. R. a Zlín – Valašské Klobouky / Trenčín (místo dnešní páteřní autobusové linky), pro dálkovou dopravu (typicky Brno – Zlín – Žilina) a pro nákladní dopravu (kontejnerové vlaky Lípa nad Dřevnicí – Žilina a přech.).

Trať 340 Uherské Hradiště – Uherský Ostroh (-Veselí nad Moravou – Brno)

horizont 1 bez požadavku

horizont 2

- realizace varianty LVB-120 ze Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bylnice / Veselí nad Moravou.

horizont 3 = horizont 2.

Trať 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Bojkovice – Bylnice – Vlárský průmysk

horizont 1

- zvýšení traťové rychlosti, zavedení bezстыkové koleje a rychlostního profilu I130 především v úseku Bojkovice – Bylnice.

horizont 2

- realizace varianty LVB-120 ze Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bylnice / Veselí nad Moravou.

horizont 3

- elektrizace Bojkovice – Bylnice.



2.5.2 Zastávky a stanice v železniční dopravě

Aktuální stav železničních tratí, stanic a zastávek je uveden v příloze:

P7_Zeleznici_trate_a_stanice.

Návrhy na modernizaci železničních shrnuje dokument aktualizovaný v roce 2023, který je uveden v příloze:

P8_Zastavky_pro_modernizaci.

V případě železničních stanic je dlouhodobě sledována modernizace v souvislosti s významnými stavbami i jednotlivě. V rámci stavby Modernizace trati Otrokovice – Vizovice dojde k zásadní modernizaci stanic Otrokovice, Zlín střed, Lípa nad Dřevnicí a Vizovice. Stanice Zlín-Malenovice bude zrušena a nahrazena zastávkou v odsunuté poloze v blízkosti zastávky MHD Zlín, Malenovice, křiž. Na místě stávající stanice Zlín-Malenovice bude pouze výhybna.

Součástí akce Modernizace tratí Slovácko dojde k modernizacím stanic Uherské Hradiště, Újezdec u Luhačovic, Luhačovice, Nezdenice, Ostrožská Nová Ves a Uherský Ostroh.

Kromě těchto rozsáhlých akcí se v současnosti připravuje modernizace důležité stanice Bystřice pod Hostýnem, jejíž současný stav v žádném případě neodpovídá významu této stanice.

V dlouhodobém výhledu se předpokládá modernizace a elektrizace všech tratí, s výjimkou trati Kroměříž – Zborovice. V rámci těchto modernizačních prací se předpokládá i rekonstrukce dalších stanic na těchto tratích.

2.5.2.1 Návrhy zřízení nových stanic a zastávek

Pro zlepšení dopravní obsluhy území se navrhuje vybudování nových zastávek v místech, kde trať prochází v bezprostřední blízkosti obcí, a přesto nejsou tyto obce z důvodu neexistující zastávky železniční dopravou obsluhovány. Vybudování nových zastávek je navrhováno v těchto místech:

- **Poličná** (trať 303 Valašské Meziříčí – Kojetín) – u přejezdu místní komunikace vedoucí k obecnímu úřadu;
- **Bílavsko** (trať 303 Valašské Meziříčí – Kojetín) – u přejezdu místní komunikace v centru obce;
- **Všetuly** (trať 303 Valašské Meziříčí – Kojetín) – v blízkosti okružní křižovatky silnic II/490 a II/438 (pouze v případě rozvoje strategické průmyslové zóny Holešov);
- **Drslavice** (trať 341 Nemšová st.hr. – Staré Město u Uherského Hradiště) – u přejezdu místní komunikace v blízkosti fotbalového hřiště;
- **Pitín obec** (trať 341 Nemšová st.hr. – Staré Město u Uherského Hradiště) – u přejezdu místní komunikace v blízkosti sportovního areálu, stávající zastávku Pitín zastávka ponechat pro obsluhu dolního konce obce – velká docházková vzdálenost;



- **Divnice obec** (trať 341 Nemšová st.hr. – Staré Město u Uherského Hradiště) – u přejezdu místní komunikace do centra obce, stávající zastávku Divnice ponechat pro zastavování vlaků v přepravní špičce pro obsluhu přilehlého průmyslového areálu a střední školy;
- **Štítná nad Vláří** (trať 341 Nemšová st.hr. – Staré Město u Uherského Hradiště) – u přejezdu polní cesty naproti sportovního areálu, stávající zastávku Popov ponechat pro obsluhu této místní části;
- **Uherský Ostroh zastávka** (trať 340 Brno hl.n. – Kunovice) – u přejezdu silnice I/71 směr Blatnice, stávající stanici ponechat pro obsluhu jižní části města a přilehlého průmyslového areálu.
- **Vsetín, zastávka** (trať 280) – mezi vsetínskými sídlišti Trávníky a Rybníky

2.5.2.2 Návrhy přesunu stanic a zastávek

Polohy stanic a zastávek jsou poplatné době svého vzniku. Pro dnešní komfort cestování jsou některé stanice a zastávky příliš vzdáleny od center obcí. Z toho důvodu navrhujeme vybudovat tyto zastávky v nové poloze, která bude lépe vyhovovat současným nárokům. Úpravy navrhujeme v těchto místech:

- **Jablůnka** (trať 280 Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě) – vybudování nové zastávky u přejezdu silnice III/05732 směr Pržno, zajistí lepší obsluhu centra Jablůnky a umožní dostupnost železniční dopravy i pro obec Pržno, stávající stanici Jablůnka změnit na výhybnu bez nástupu a výstupu cestujících;
- **Branky na Moravě** (trať 303 Valašské Meziříčí – Kojetín) – vybudování nové zastávky u přejezdu silnice II/150 v centru obce, významně zatraktivní železniční dopravu pro obec Branky, stávající stanici změnit na výhybnu bez nástupu a výstupu cestujících;
- **Kotojedy** (trať 305 Kroměříž – Zborovice) – vybudování nové zastávky u místní komunikace k dětskému hřišti, umožní dostupnost železnice pro místní část Kotojedy, stávající zastávku zrušit;
- **Hradčovice** (trať 341 Nemšová st.hr. – Staré Město u Uherského Hradiště) – vybudování nové zastávky u přejezdu místní komunikace do centra obce, zlepšit dostupnost obce železniční dopravou, stávající stanici změnit na výhybnu bez nástupu a výstupu cestujících;
- **Bohuslavice nad Vláří** (trať 341 Nemšová st.hr. – Staré Město u Uherského Hradiště) – vybudování nové zastávky u přejezdu místní komunikace vedoucí k obecnímu úřadu, významně zkrátí docházkovou vzdálenost pro dostupnost železniční dopravy, stávající stanici změnit na výhybnu bez nástupu a výstupu cestujících.

2.5.2.3 Návrhy zrušení stanic a zastávek

Zastávky, které s ohledem na frekvenci cestujících, či umístění daleko od sídel, či zastávky, jejichž zrušení zajistí významné zrychlení cestovní doby, jsou navrženy ke zrušení.



V rámci akce Modernizace trati 331 Otrokovice – Vizovice je navrženo zrušení zastávek:

- Otrokovice Trávníky
- Zlín U mlýna
- Zlín Louky

V souvislosti s modernizací trati 280 Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě je navrženo zrušení zastávek:

- Lidečko;
- Brňov.

Minimálně využívaná zastávka Střítež nad Bečvou na trati 281 Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí byla zrušena v roce 2020 a ponechána pouze jako výhybna bez nástupu a výstupu cestujících.

2.5.3 Časová osa racionalizace železniční infrastruktury

Infrastrukturní opatření na tratích jsou seskupeny do horizontů na základě současného stavu jak rozpracovanosti samotných staveb, tak schváleného opatření RPV (roční plán výluk) a DOK (dočasné omezení kapacit dráhy). Termín realizace zároveň vychází z plánu rozvoje infrastruktury dráhy zveřejněné Správou železnic a je upřesněn podle aktuálního stavu projektové dokumentace ke každé stavbě.

Níže stanovené priority cílí na reálné dosažení cílů Zlínského kraje v oblasti modernizace infrastruktury, vozidlového parku a nabídky veřejné dopravy jako celku. Pod pojmem modernizace se v infrastruktuře obecně má na mysli zvýšení kvality celého kolejového tělesa včetně zakomponování veškerého potřebného příslušenství v podobě síťového a telekomunikačního vedení, ať už drátového nebo bezdrátového, které v celkovém důsledku umožní a dovolí oproti původnímu stavu zvýšit bezpečnost drážního provozu, navýšit maximální traťovou rychlost, snížit energetickou náročnost a minimalizovat ekologický a hlukový vliv na přilehlé okolí tratě. Dále umožní pozvednutí komfortu cestování po železnici v podobě moderních zastávek s digitálními informačními systémy a s bezbariérovostí pro příchod k vlakům a pro nástup a výstup cestujících, a také svými podmínkami dovolí na trati provozovat nejmodernější vlaky, na tratích systému TEN-T i jednotky určené pro vysokorychlostní tratě. Předpokládaná životnost tratě po takovéto modernizaci by měla být alespoň 40 let při dodržení průběžné pravidelné údržby tratě.

Krátkodobé priority pro rok 2026:

- Podpora komplexní modernizace trati 280 v úseku Horní Lideč st.hr. – Vsetín, zahrnující stavbu sanace podloží kolejového tělesa v Lidečku a zbudování nového lože včetně nového kolejového vedení obou traťových kolejí, dále stavbu konverze napěťové soustavy na 25 kV 50 Hz (AC) v celém traťovém úseku, stavbu cyklické obnovy trati, stavbu zabezpečovacího zařízení ETCS L2 bez benefitů s podporou ETCS L2 s benefity po roce 2032, stavbu GSM-R, a další drobné stavby představující například zbudování nových propustků, opravy opěrných



stěn, obnovovací nátěry mostních objektů apod. Vše se má realizovat během zastavení provozu v tomto úseku od 16.2.2026 do 12.12.2026.

- Podpora komplexní modernizace trati 300 v úseku Přerov – Nezamyslice zahájené v roce 2025, na kterou pak bude navazovat modernizace a elektrizace trati 303 v úseku Kojetín – Hulín.
- Podpora zdvojkolejnění, elektrizace a komplexní modernizace trati 331 v celém úseku Otrokovice – Vizovice s plánem zahájení stavebních prací v podobě zbudování druhé traťové koleje v úseku Otrokovice – Zlín střed na podzim 2026.
- Podpora při projektové přípravě modernizace stanic Valašské Meziříčí, Otrokovice a Hulín, a dále při projektové přípravě modernizace a elektrizace tratí 281, 282, 340 a 341.
- Podpora cyklické obnovy všech tratí v kraji, na nichž je objednávána osobní drážní doprava.
- Podpora modernizace zastávek.

Rok 2027:

- Podpora všech aktivit uvedených v roce 2026 je platná i v roce 2027.
- Podpora realizace modernizace stanice Bystřice pod Hostýnem včetně nové technologie zabezpečovacího zařízení s plánem realizace v roce 2027.
- Podpora realizace rekonstrukce nástupišť a staniční budovy ve stanici Valašské Meziříčí s plánem zahájení realizace v roce 2027 vedoucí ke zbudování nového dopravního terminálu.

Střednědobé priority pro roky 2028 a 2029:

- Podpora dokončení zdvojkolejnění, elektrizace a komplexní modernizace trati 331 Otrokovice – Vizovice.
- Podpora realizace modernizace a elektrizace trati 303 v úseku Kojetín – Hulín.
- Podpora realizace modernizace stanic Hulín a Valašské Meziříčí.
- Podpora realizace modernizace stanice Uherské Hradiště včetně nové technologie zabezpečovacího zařízení s plánem realizace v roce 2028.
- Podpora stavebního řízení vedoucí k realizaci modernizace a elektrizace tratí 340 a 341 v úsecích Staré Město – Luhačovice/Bojkovice, Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou.
- Podpora realizace modernizace včetně konverze napájecí soustavy na 25 kV 50 Hz (AC) v úseku tratě 280 Vsetín – Valašské Meziříčí, zahrnující i zavedení zabezpečení ETCS L2, cyklickou obnovu, zbudování nové zastávky v Jablůnce.
- Podpora cyklické obnovy všech tratí v kraji, na kterých je objednávána osobní drážní doprava.
- Podpora modernizace zastávek.

Dlouhodobé priority pro roky 2030–2039:

- Podpora všech nedokončených či nezahájených staveb uvedených v letech 2025–2029.



- Podpora realizace modernizace a elektrizace tratí 340 a 341 v úsecích Staré Město – Luhačovice/Bojkovice, Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou, včetně zbudování zabezpečení trati na ETCS L2.
- Podpora realizace modernizace a elektrizace tratí 281, 282 v celé délce včetně zbudování zabezpečení trati na ETCS L1.
- Podpora při projektové přípravě modernizace a elektrizace tratě 303 v úseku Hulín – Valašské Meziříčí, tratě 341 v úseku Bojkovice – Bylnice (– Vlárský průsmyk) a tratě 283 v celé délce.
- Podpora VRT a vytvoření sjezdů z VRT ze směru Ostrava s napojením na trať 280 a ze směru Brno s napojením na tratě 303, 330 a 331.
- Podpora dokončení konverze napěťové soustavy na 25 kV 50 Hz (AC) na tratích 270, 271, 280 a 330.
- Podpora zadání projektové přípravy pro realizaci stavby prodloužení tratě 331 v úseku Zlín – Vsetín/Horní Lideč s napojením na VRT.
- Podpora postupného centralizování dohledu a ovládání všech tratí na CDP Přerov s ponecháním vybraných PPV (pracoviště pohotovostního výpravčího).

2.6 Priority v oblasti veřejné linkové dopravy

Pro kvalitní fungování systému veřejné linkové dopravy a její atraktivity pro cestující je nutno zajistit moderní park vozidel, kvalitně vybavené zastávky a nádraží, dostatečně frekventované spoje a dobrou průjezdnost komunikací, případně vedení linek do dopravních terminálů tak, aby neprůjezdné komunikace nenarušovaly spolehlivost systému. V další části stručně popisujeme potřeby rozvoje infrastruktury pro veřejnou linkovou dopravu.

2.6.1 Požadavky na rozvoj a údržbu infrastruktury pro veřejnou linkovou dopravu

Z hlediska požadavků na rozvoj a údržbu dopravní infrastruktury pro veřejnou dopravu jsou stěžejní tyto prvky:

- **Dopravní terminály** – v současnosti již fungují dopravní terminály, kde je zajištěna návaznost různých dopravních módů v několika významných centrech oblasti. Dopravní terminály nyní fungují v Bystřici pod Hostýnem, Holešově, Uherském Brodě, Starém Městě, Bojkovicích, či Bystřičce. Funkční je i terminál v Otrokovicích, který je však využíván veřejnou linkovou dopravou minimálně, a to i z důvodu nezájmu Města Otrokovice o jeho větší využití. V souvislosti s rozvojem integrované dopravy se připravuje výstavba nových dopravních terminálů. Konkrétní vytipované lokality jsou uvedeny v příslušných kapitolách tohoto PDO ZK.
- **Autobusová nádraží** – v současnosti zajišťují odbavení autobusových linek v největších městech kraje (Zlín, Kroměříž, Uherské Hradiště, Vsetín, Valašské Meziříčí, Rožnov pod Radhoštěm). Jejich zásadním problémem je fakt, že byla v minulosti



privatizována a nyní jsou ve vlastnictví soukromých subjektů – obvykle vlastnicky provázaných na původní dopravce. Tento fakt působí nemalé problémy při zajištění provozu s vysoutěženými dopravci, neboť původní dopravce svoji pozici vlastníka může zneužívat k vydírání objednatele prostřednictvím přemrštěných požadavků na ceny za vjezdy na tato autobusová nádraží. PDO ZK doporučuje zadat zpracování studie o možném vybudování autobusových nádraží v jiných polohách, jejichž investorem by byl Zlínský kraj a byla by v jeho vlastnictví, což do budoucna umožní realizovat výběrová řízení na dopravce bez rizika vydírání objednatele soukromými vlastníky.

- **Zastávky** veřejné linkové dopravy jsou popsány v následující kapitole.

Dopravní terminály a autobusová nádraží mají být vybavena z hlediska dostatečného komfortu pro cestující. Předpokládá se vybavení nejméně těmito prvky:

- vytápěnou čekárnu;
- toaletami;
- informační přepážkou dopravce;
- informačními panely;
- prodejnou občerstvení pro cestující.

Údržbu dopravních terminálů a autobusových nádraží zajišťuje jejich vlastník, který také stanovuje přiřazení linek k jednotlivým stanovištím, zajišťuje výlep jízdních řádů a další související služby. Je-li vlastníkem město, zpravidla pověřuje některou městskou zřízenou, či založenou, organizaci péčí o autobusové nádraží či terminál. Případně terminál pronajímá některému z dopravců, který servis zajišťuje za podmínek daných smlouvou s vlastníkem – městem.

V případě soukromého vlastníka jsou tyto poskytované služby zahrnuty do poplatků za vjezdy na autobusová nádraží. V případě, že bude vlastníkem autobusového nádraží či dopravního terminálu Zlínský kraj, doporučuje se zajistit údržbu nádraží prostřednictvím Ředitelství silnic Zlínského kraje (ŘSZK).

2.6.2 Zastávky veřejné linkové dopravy

Zastávky veřejné linkové dopravy jsou základním stavebním kamenem systému. Ve Zlínském kraji je v současnosti linkami veřejné linkové dopravy obsluhováno cca 1500 zastávek. V souladu s platnou zákonnou úpravou je péče o zastávku rozdělena mezi několik subjektů. Sloupek dopravní značky (dříve označnick) zřizuje a spravuje správce přílehlé komunikace. V podmínkách Zlínského kraje se jedná o Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Zlín (pro silnice I. třídy), Ředitelství silnic Zlínského kraje (pro silnice II. a III. třídy), obce (pro místní komunikace). Jízdní řád má být umístěn na zařízení pro zveřejnění jízdního řádu, jehož správcem je dopravce, a to ten z dopravců, který se v dané oblasti stal vítězem výběrového řízení na zajištění veřejné linkové dopravy. O výjimkách z tohoto pravidla rozhoduje KOVED. Je-li zastávka vybavena přístřeškem, je tento přístřešek, stejně jako nástupiště zastávky ve vlastnictví a správě příslušné obce. V souladu s platnou legislativou, u již existujících zastávek platí, že tyto jsou považovány za zřízené v souladu se zákonnými normami, i když v



současnosti platné normy nesplňují (týká se např. vybavení sloupkem dopravní značky, nástupištěm dle technických norem apod.). U nově zřizovaných zastávek musejí být všechny požadavky platných norem již splněny.

Zastávky obecně mají být vybaveny:

- sloupkem dopravní značky (dříve tzv. označník);
- zařízením pro zavěšení jízdního řádu;
- nástupní plochou s bezbariérovou úpravou (u nově zřizovaných a rekonstruovaných zastávek);
- přístřeškem (u zastávek, kde je z hlediska frekvence cestujících jeho vybudování opodstatněné);
- odpadkovým košem.

Návrhy změn v zastávkách veřejné linkové dopravy

Ve Zlínském kraji je hustá síť autobusových zastávek, zajišťující obvykle dostatečné pokrytí území, takže nejsou nutné zásadnější změny. Vzhledem k tomu, že však v území dochází k průběžným změnám, je v současnosti řada názvů již neaktuálních (zanikly podniky či restaurace, jejichž jména zastávky nesly apod.). Zlínský kraj a KOVED budou i nadále průběžně pokračovat v úsilí, ve spolupráci s obcemi, o udržení aktuálnosti názvů zastávek na svém území.

Z hlediska technického je řada zastávek zcela nevyhovujících z pohledu bezpečnosti provozu. Vzhledem k tomu, že za jejich stav a případné rekonstrukce odpovídají příslušné obce, doporučuje PDO Zlínskému kraji zvážit motivaci obcí k provádění rekonstrukcí například formou vhodně zvolených dotačních programů.

KOVED tvoří **metodiku pro rekonstrukci zastávek**, kterou rozesílá obcím a městům ve ZLK při každé aktualizaci. Je doporučeno každou rekonstrukci nebo výstavbu nových zastávek konzultovat s KOVED a Zlínským krajem.

2.7 Multimodalita

Jedním z nástrojů pro zvýšení efektivity a atraktivnosti veřejné dopravy je vhodné nastavení multimodalit, tedy volby dopravního prostředku a jejich vzájemné kombinace a spolupráce. Jednotlivé druhy dopravy si nesmí konkurovat, tj. cestující by neměl mít v jeden čas a v jedné relaci volbu mezi vlakem a autobusem, ale je nutné využít vyšší kapacity a vyšší rychlosti vlaku pro hlavní přepravní proudy a menší obslužné proudy zajistit autobusy.

Vzhledem k omezeným finančním prostředkům kraje však není možné zajistit spoje na obslužných linkách ve stejném rozsahu jako na páteřních linkách a to je příležitost pro spolupráci s IAD a cyklisty. Systém veřejné dopravy by měl nabídnout i pro tyto cestující vhodná místa, kde by mohli přesehnout z individuální dopravy na veřejnou hromadnou dopravu a bezpečně uschovat individuální dopravní prostředek pro cestu zpět.

Spoluprací s individuální dopravou ale nelze nahradit základní dopravní spojení, např. do škol, k lékaři apod. Jedná se pouze o doplněk podporující kratší cesty osobním automobilem,



odlehčení center spádových měst, vyšší využití přepravní kapacity již jedoucích páteřní veřejné dopravy a celkový příspěvek ke zlepšení životního prostředí.

2.7.1 Základní zásady multimodality

Základní principy dělby nabídky mezi vlaky a autobusy jsou popsány v kapitole páteřních relací a u provozních konceptů. Zde se zaměříme na zásady zahrnutí individuální dopravy do systému veřejné dopravy.

- Přestupní terminály P+R, K+R, B+R není nutné budovat přímo (a pouze) u stanic ve větších městech, kde by individuální doprava z přilehlých obcí dále navyšovala provoz na komunikacích,
- je ale naopak vhodné vyčlenit plochy menší kapacity také u zastávek v regionu, aby cesty IAD a na jízdním kole byly co nejkratší (ve směru hlavních přepravních proudů) a byla využita v maximální míře rychlá, páteřní železniční doprava.
- Plochy pro odstavení osobního automobilu by měly být v rámci uzlu taktového grafikonu umístěny ve směru od páteřní železniční dopravy až za zastávkami (stáními) autobusů, protože své auto si každý rád najde, ale autobus, který cestujícího přímo není, je vždy „obtížnější“ hledat.
- Přestupní trasy mezi veřejnou dopravou musejí být navrženy co nejkratší, přehledné, bezpečné.
- Vybavení ploch pro odstavení především jízdních kol musí odpovídat dané lokalitě, tj. zajistit nejen bezpečný úkryt před vlivy počasí, ale případně také před „závistivci a nenechavci“.
- Nabídka pro individuální dopravu by neměla přímo konkurovat návazné plošné obsluze autobusové dopravy, tj. služby pro IAD by měly být koncipované především pro lokality s menším počtem spojů veřejné dopravy.

Výše jsou uvedeny základní zásady, kterými se Zlínský kraj řídí při návrhu nových služeb pro spolupracující individuální dopravu. Jako podpůrná opatření je dále vhodné v praxi realizovat následující doporučení:

- Ve spolupráci se samosprávou marketingově prezentovat možnosti P+R, K+R a B+R.
- Dále marketingově podpořit zaměstnavatele v realizaci zázemí pro cyklisty (včetně využívajících B+R), tj. převlékárny, sprchy apod.
- Vhodně nastavit vlastnictví a správu služeb P+R, K+R, B+R včetně určení, zda služby budou bezplatné či zpoplatněné a v druhém případě prověřit možnost zahrnutí těchto služeb do tarifu IDZK, resp. jejich tarifní integraci.
- Přeprava jízdních kol ve vlaku je běžnou službou, ale není vhodné ani možné, aby si všichni pravidelně dojíždějící cyklisté vozili své jízdní kolo s sebou. Kapacita přepravy jízdních kol je určena pro turistické cesty a nouzové případy, ne pro denní dojíždku. Proto musí být odložení jízdního kola bezpečné. Naopak přeprava skládací koloběžky jako běžného zavazadla není za vhodných přepravních podmínek ve vlaku problém.



2.7.2 Existující dopravní terminály ve Zlínském kraji

V současnosti je ve Zlínském kraji vybudováno několik terminálů hromadné dopravy, kde navazují autobusové linky na železniční dopravu:

- **Holešov** – autobusový terminál Holešov, žel.st., navazuje na železniční stanici Holešov na trati 303 Valašské Meziříčí – Kojetín. Terminál byl vybudován v roce 2018, je vybaven moderními krytými bezbariérově přístupnými nástupišti, informační kanceláří a informačními panely. Jedná se o významný uzel veřejné dopravy v oblasti.
- **Bystřice pod Hostýnem** – autobusový terminál Bystřice pod Hostýnem, žel.st., navazuje na železniční stanici Bystřice pod Hostýnem na trati 303 Valašské Meziříčí – Kojetín. Terminál je vybaven bezbariérově přístupnými nástupišti, přístřešky a informačními panely. Jeho využití je však poměrně nízké, větší význam má pouze pro spojení na Hostýn. Z hlediska pravidelné dopravy je více využíváno autobusové nádraží v blízkosti centra města. Většímu využití terminálu brání i nesouhlas občanů, kteří bydlí na ulici Nádražní, a jejich požadavek na minimalizaci počtu spojů tudy vedených, vyjádřený i peticí.
- **Otrokovice** – společný terminál autobusů příměstských linek a MHD Otrokovice, žel.st., navazuje na železniční stanici Otrokovice na tratích 330 Přerov – Břeclav a 331 Otrokovice – Vizovice. Terminál je vybaven bezbariérově přístupnými nástupišti, přístřešky a informačním panelem MHD, informační panel veřejné linkové dopravy zřízen není. Terminál je využíván především linkami MHD. Jeho využití linkami příměstské dopravy je nízké, jednak z důvodu nekvalitní navazující dopravy do Zlína (dosud nerealizovaná modernizace železniční trati) a také pro nesouhlas Města Otrokovice s jeho vyšším využitím z důvodu hlukové zátěže v přilehlých ulicích. S větším využitím terminálu je uvažováno po dokončení modernizace trati 331.
- **Staré Město** – terminál autobusů příměstských linek a MHD Uherské Hradiště v uzlu Staré Město, žel.st., navazuje na železniční stanici Staré Město u Uherského Hradiště na tratích 330 Přerov – Břeclav a 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Nemšová st.hr. Terminál je vybaven přístřešky na bezbariérově přístupných nástupištech a informačními panely. Jedná se o významný dopravní uzel oblasti.
- **Uherský Brod** – terminál autobusů příměstských linek i MHD Uherský Brod, dopravní terminál, navazuje na železniční stanici Uherský Brod na trati 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Nemšová st.hr. Je vybaven moderními krytými bezbariérově přístupnými nástupišti, informační kanceláří a informačními panely. Jedná se o významný dopravní uzel oblasti.
- **Vsetín** – dopravní terminál bude spuštěn v roce 2026. Nahradí stávající autobusové nádraží Vsetín, aut. nádr., a bude vybudován v souvislosti s celkovou rekonstrukcí navazující železniční stanice Vsetín a rekonstrukcí přednádražního prostoru pro komerční aktivity. Železniční stanice Vsetín leží na tratích 280 Hranice na Moravě – Horní Lideč st.hr. a 282 Vsetín – Velké Karlovice. Do terminálu budou převedeny stávající linky zastávající ve Vsetíně, aut. nádr.
- **Bojkovice** – terminál autobusů příměstských linek Bojkovice, žel.st., byl vybudován



v roce 2019 a navazuje na železniční stanici Bojkovice na trati 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Nemšová st.hr. Je vybaven přístřeškem na bezbariérově přístupném nástupišti a informačními panely. Jedná se o významný dopravní uzel oblasti.

- **Luhačovice** – zcela nový dopravní terminál autobusů příměstských linek Luhačovice, žel.st., byl vybudován v roce 2020 a navazuje na železniční stanici Luhačovice na trati 341 (dříve 346) Újezdec u Luhačovic – Luhačovice. Je vybaven přístřešky na bezbariérově přístupných nástupištích, informační kanceláří i informačními panely. Jedná se o významný dopravní uzel oblasti.
- **Bystřička** – nový dopravní terminál autobusů příměstských linek Bystřička, žel. st., byl vybudován v roce 2019 a navazuje na železniční zastávku Bystřička na trati 280 Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr. Je vybaven krytými bezbariérově přístupnými nástupišti a informačním panelem. Je významným dopravním uzlem pro obsluhu okolních obcí.

2.7.3 Návrh nových dopravních terminálů ve Zlínském kraji

Kromě již existujících dopravních terminálů, popsaných v předchozí kapitole, navrhuje PDO ZK vybudování dalších dopravních terminálů. Mnohé z nich v současnosti již běžně fungují pro přestup cestujících mezi železniční a veřejnou linkovou dopravou, nicméně jejich technický stav absolutně neodpovídá požadavkům moderního cestování. PDO ZK doporučuje Zlínskému kraji zvážit možnost finanční podpory příslušných obcí na realizaci těchto terminálů, důležitých pro Zlínský kraj, formou vhodně zvolených dotačních programů, ať již ze zdrojů EU, či z vlastních zdrojů.

Každý nově budovaný dopravní terminál by měl být vybaven nejméně:

- pěšími komunikacemi umožňujícími snadný přestup mezi oběma dopravními módy, v případě větší docházkové vzdálenosti i s možností jejich zakrytí;
- bezbariérově přístupnými nástupišti;
- zakrytím nástupišť nebo přístřešky u jednotlivých odjezdových stání;
- informačními panely;
- informační kanceláří v místech, kde je to účelné.

PDO navrhuje vybudování dopravních terminálů v těchto uzlech:

- **Valašské Meziříčí** – dopravní terminál linek příměstské dopravy i městské hromadné dopravy ve stávající zastávce Valašské Meziříčí, žel.st. Terminál bude navazovat bezprostředně na uzlovou železniční stanici Valašské Meziříčí, ležící na tratích 280 Hranice na Moravě – Horní Lideč st.hr., 281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm, 303 Kojetín – Valašské Meziříčí a 323 Valašské Meziříčí – Ostrava. V případě vybudování terminálu se doporučuje vést do něj většinu příměstských linek, současně je však nutno zachovat i obsluhu centra města, které je od železniční stanice značně vzdáleno.
- **Horní Lideč** – dopravní terminál linek příměstské dopravy nahradí stávající hojně využívaný, avšak z hlediska vybavení zcela nevyhovující, uzel Horní Lideč, žel.st. Do uzlu



bude zahrnuta i stávající samostatná zastávka Horní Lideč, u žel.st., ležící na silnici I/49. Je nutno v rámci projektové přípravy posoudit, zda je z kapacitních a prostorových důvodů možné převedení všech linek do nového terminálu a zrušení zastávek na silnici I/49, či zda bude nutné jejich ponechání se zajištěním snadného bezbariérového přístupu od železniční stanice k těmto zastávkám. Dopravní terminál budou využívat linky z oblastí Študlov, Střelná, Valašská Senice, Lačnov a Pulčín, bude tudíž vedena i páteřní linka Zlín – Valašské Klobouky, zajišťující kvalitní spojení s krajským městem.

- **Hovězí** – doporučuje se výstavba malého dopravního terminálu, který nahradí stávající zastávku Hovězí, ObÚ a bude navázán na dopravu Hovězí na trati 282 Vsetín – Velké Karlovice. Bude sloužit pro obsluhu navazujícími spoji do údolí Hovízky a Hořansko.
- **Huslenky** – v současnosti je již vybudována nová točna se zastávkou Huslenky, žel.st. Chybí však kvalitní propojení na železniční zastávku Huslenky na trati 282 Vsetín – Velké Karlovice, které je nutno dobudovat. Z terminálu mohou navazovat autobusové linky směr Uherská a Zděchov, Kychová, popř. Černé.
- **Halenkov** – doporučuje se výstavba nového malého dopravního terminálu Halenkov, žel.st., který bude navazovat na železniční stanici Halenkov na trati 282 Vsetín – Velké Karlovice. Do terminálu budou odkloněny linky, ukončené v současnosti v zastávce Halenkov, střed, tj. především z údolí Lušová, Dinotice a Černé.
- **Nový Hrozenkov** – výstavba dopravního terminálu v místě stávající zastávky Nový Hrozenkov, točna, s návazností na zastávku Nový Hrozenkov na trati 282 Vsetín – Velké Karlovice. Do terminálu budou odkloněny linky z údolí Vranča.
- **Karolínka** – obec připravuje výstavbu nového dopravního terminálu Karolínka, žel.st., s bezprostřední návazností na stávající dopravu Karolínka na trati 282 Vsetín – Velké Karlovice. V terminálu budou ukončeny linky ze Stanovnice a z oblasti Velkých Karlovic, s výjimkou páteřní linky 640 Vsetín – Velké Karlovice.
- **Kunovice (VS)** – navrženo vybudování malého dopravního terminálu namísto stávající zastávky Kunovice, žel.st., s návazností na železniční stanici Kunovice-Loučka na trati 303 Kojetín – Valašské Meziříčí. Z terminálu budou vedeny linky směr Kelč a Loučka, Lázy.
- **Podhradní Lhota** – v současnosti fungující přestupní uzel, který je však třeba vybavit dle požadavků moderního cestování, je tvořen zastávkou Podhradní Lhota, žel.st. a navazující zastávkou Podhradní Lhota na trati 303 Kojetín – Valašské Meziříčí. V terminálu budou ukončeny návazné autobusy směr Rajnochovice a Komárno – Všechnovice.
- **Hlinsko pod Hostýnem** – v současnosti fungující přestupní uzel, který je však třeba vybavit dle požadavků moderního cestování, je tvořen zastávkou veřejné linkové dopravy Bystřice pod Hostýnem, Hlinsko pod Hostýnem, navazující na železniční zastávku Hlinsko pod Hostýnem na trati 303 Kojetín – Valašské Meziříčí. Z terminálu budou vedeny návazné spoje ve směrech Rusava a Prusinovice.
- **Hulín** – v současnosti existující zastávka Hulín, žel.st., která bezprostředně navazuje na železniční stanici Hulín na tratích 303 Kojetín – Valašské Meziříčí a 330 Přerov – Břeclav,



je využívána zcela minimálně a je v havarijním technickém stavu včetně příjezdové komunikace. Doporučuje se vybudování dopravního terminálu s navazujícími autobusy ve směru Holešov a Kostelec u Holešova. Předpokládá se však zachování také vedení přímých linek do / z Kroměříže, vybrané spoje v sedlových časech mohou být ukončeny zde.

- **Slavičín** – vybudování dopravního terminálu v místě stávající zastávky Slavičín, žel.st., navazující na železniční stanici Slavičín na trati 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Nemšová st. hr. Terminál bude sloužit pro kvalitní napojení města Slavičín, které je vzdáleno od nádraží cca 3,5 km a pro spoje ve směru Rokytnice a Štítná nad Vláří.
- **Lípa nad Dřevnicí** – vybudování nového dopravního terminálu Lípa, žel.st., v souvislosti s modernizací tratě 331 Otrokovice – Vizovice s návazností na železniční stanici Lípa nad Dřevnicí. Do terminálu budou svedeny linky z oblasti Slušovicka a Dolní Lhoty s výjimkou vybraných páteřních a dálkových linek.
- **Vizovice** – vybudování nového dopravního terminálu Vizovice, žel.st., v souvislosti s modernizací tratě 331 Otrokovice – Vizovice s napojením na železniční stanici Vizovice. Do terminálu budou svedeny spoje z oblasti Ublo, Chrástěšov, Valašská Polanka s výjimkou vybraných dálkových a páteřních linek.
- **Napajedla** – terminál pro veřejnou linkovou dopravu v blízkosti současného stanoviště autobusů Napajedla, aut. st. bude vybudován v souvislosti s výstavbou dálnice D55. Umožní odstranění souběhů v úseku Zlín – Napajedla, komfortnější návaznosti mezi páteřními linkami Kroměříž/Zlín – Napajedla – Uherské Hradiště a linkami obsluhující obce v okolí Napajedel.
- **Slušovice** – navrhovaný terminál ve Slušovicích umožní odstranění souběhů v relaci Zlín – Slušovice a přestupy na páteřní linku Zlín – Slušovice – Vsetín z linek do okolních obcí. Terminál by měl být situovaný ideálně v blízkosti zastávky Slušovice, Dlouhá.
- **Biskupice** – zamýšlený terminál v Biskupicích vedle současné žel. zastávky Biskupice u Luhačovic umožní návaznosti autobusů ze směru Zlín, Uherský Brod a Luhačovice, odstraní nebezpečné zastávky v blízkosti křižovatky silnic II/490 a II/492 a umožní přestup z vlaků na autobusy.

Z hlediska koncepčního je vhodná realizace dopravních terminálů i v nejvýznamnějších městech regionu – **Zlíně, Kroměříži a Rožnově pod Radhoštěm**. Situace je zde však komplikována majetkoprávními vztahy, kdy stávající autobusová nádraží jsou ve vlastnictví soukromých společností, a nalezení jiných vhodných ploch pro realizaci terminálu není v podstatě možné. Případný rozvoj je závislý na spolupráci s těmito vlastníky, případně se navrhuje zadat studijní prověření alternativních možností vybudování dopravních terminálů, jejichž investorem a vlastníkem bude Zlínský kraj, v náhradních lokalitách.

UPOZORNĚNÍ: Výstavbu nových terminálů a zastávek je důrazně doporučeno kontinuálně konzultovat se Zlínským krajem a KOVEDem, a to u nových i stávajících plánů. Těmito konzultacemi je zamezeno případným kapacitním a organizačním problémům. Také díky konzultacím dochází k upřesnění dalších aktuálních i výhledových potřeb, které v IDZK vznikají.



2.7.4 Návrh lokalit pro parkoviště P+R, B+R, K+R

Systémy P+R („park & ride“), B+R („bike & ride“) a K+R („kiss & ride“) jsou moderním světovým trendem v přístupu k intermodální dopravě. Umožňují cestujícím dojet osobním automobilem či na kole, k nejbližší železniční stanici a odtud pokračovat do center měst kapacitní železniční dopravou. Toto řešení snižuje intenzitu dopravy do center měst, čímž přispívá ke zlepšení životního prostředí a ke zvýšení bezpečnosti silniční dopravy.

Ve Zlínském kraji jsou prozatím tyto systémy využívány v minimální míře. Byla sice realizována některá parkoviště v souvislosti s výstavbou dopravních terminálů (Otrokovice – P+R, Uherský Brod – P+R, Bojkovice – P+R, Holešov – K+R), tento způsob intermodální dopravy má však mnohem větší potenciál využití.

Nabízí se možnosti jeho vybudování v souvislosti s modernizacemi a zvýšením kapacity tratí. Tuto možnost je třeba uplatnit zejména v případě trati 331 Otrokovice – Vizovice, kde po modernizaci dojde k zásadnímu zvýšení kapacity a využití těchto systémů může významně zlepšit možnosti dojezdu do krajského města Zlína, snížit intenzitu dopravy a vznikající kongesce na příjezdových trasách a tím zlepšit životní prostředí v krajském městě i jeho okolí.

Problematika budování těchto zachytných parkovišť je však natolik obsáhlá, že přesahuje možnosti podrobnějšího řešení v rámci PDO ZK. Proto se doporučuje zadat zpracování návazné územně-technické studie, která se bude problematice vytipování vhodných lokalit, jejich dostupnosti a návaznosti na pátevní dopravu, detailně věnovat. Podobně jako u terminálů, i zde doporučujeme samosprávám a projektantům konzultaci se ZLK a KOVED.

2.8 Návrh opatření pro krizové stavy

Při přípravě plánu dopravní obslužnosti je nutno se věnovat i opatřením pro krizové stavy. Význam tohoto návrhu je v plně podpořen situaci z let 2020–2022 v oblasti epidemie covidu-19 a s tím souvisejícím nouzovým stavem.

V případě vzniku obdobných situací a omezování činnosti školských zařízení, komerčních aktivit, úřadů apod., lze navrhnout tento postup ve veřejné linkové dopravě:

- v případě uzavření školských zařízení – omezení rozsahu provozu v rozsahu školních spojů;
- v případě uzavření školských zařízení, omezení komerčních činností a činností úřadů – omezení rozsahu provozu v rozsahu letních prázdnin s možným rozšířením večerního provozu dle regionálních požadavků s ohledem na provoz výrobních podniků;
- v případě celkového omezení činností, včetně omezení provozu výrobních podniků – omezení rozsahu provozu v rozsahu vánočních prázdnin s možným rozšířením večerního provozu dle regionálních požadavků s ohledem na konkrétní situaci v provozu výrobních podniků;
- v případě uzavření společnosti (lockdown) – minimalizovaný rozsah provozu pouze pro potřeby návozu pracovníků kritické infrastruktury, popř. úplné zastavení provozu



veřejné dopravy;

- v případě nedostatku řidičů způsobeném pracovní neschopností či jiným vlivem mimo přímou možnost ovlivnění dopravcem a při zachování funkčnosti škol a rozhodujících podniků, se prvořadě zajišťuje doprava žáků do škol a pro pracující dle začátku a konců vyučování a směn.

V drážní dopravě, kde nejsou stanovena omezení v obdobném rozsahu jako u veřejné linkové dopravy, bude rozsah případných omezení stanoven na základě dohody s dopravci s ohledem na smluvní ujednání a případné nutné úhrady i neodjetých výkonů.

2.9 Optimalizace dopravy

Pojem „optimalizace“ je velmi obecný a teoretický. V první řadě se jedná o optimalizaci takovou, kdy dochází k úspoře (minimalizaci) finančních prostředků. K tomu lze dojít např. rušením méně vytižených spojů nebo dokonce celých linek. Taková opatření často nebývají populární. V jiném případě může jít o jistou „racionalizaci“ linkového vedení a spojů s vytvořením přestupních vazeb, zavedení taktové dopravy na páteřních linkách a garanci přestupů mezi linkami v dopravních uzlech.

Stanovit konkrétní cíle optimalizace není jednoduše uchopitelný úkol. Optimalizace systému probíhá od prvotního zadání základních parametrů zakázek DO ZLK do současnosti.

Zadání způsobu optimalizace je taktéž mnohdy složitě definovatelný úkol. Výsledkem optimalizace by měla být změna k lepším parametrům dle zadání. Aby bylo možno vyhodnotit změny musí být stanoveny parametry (kritéria) měřitelné.

Jako kritéria optimalizace mohou být určeny tyto položky:

- celkové náklady (minimalizace),
- cestovní doba (minimalizace),
- zpoždění spojů (minimalizace),
- nerovnoměrnost dopravy (minimalizace),
- časové ztráty cestujících při přestupu (minimalizace),
- oběhy vozidel – počet potřebných vozidel (minimalizace),
- počet souběžných spojů (minimalizace)
- počet přepravených cestujících (maximalizace),
- tržby (maximalizace).

Optimalizace probíhá za omezujících (okrajových) podmínek. Ty mohou být např.:

- kapacita a typy vozidel,
- uspokojení přepravní poptávky,
- minimální a maximální rozsah dopravních výkonů,
- minimální a maximální interval obsluhy,
- rozsah obsluženého území,
- hustota dopravní sítě,
- maximální a minimální doba na přestup,
- apod.



Zlínský kraj provádí optimalizace a racionalizace dopravní obslužnosti postupně. Je to proces neustálý, ve své podstatě nikdy nekončící. Výsledkem bývá změna uvažovaného provozního konceptu. Cílem je přiblížit se k přehledné a efektivní veřejné dopravě, která pokrývá většinu přepravních potřeb, za efektivního využití zdrojů.



3. Zavedení integrovaného dopravního systému IDZK

Základem moderní veřejné dopravy je zavedení integrovaného dopravního systému. Takový systém má za cíl přitáhnout nové cestující do systému, a to díky kvalitní, časté a pravidelné dopravě. Integrovaný dopravní systém je systém dopravní obsluhy uceleného území veřejnou dopravou, zahrnující více druhů dopravy nebo linky více dopravců, jestliže jsou cestující v rámci tohoto systému přepravováni podle jednotných přepravních a tarifních podmínek.

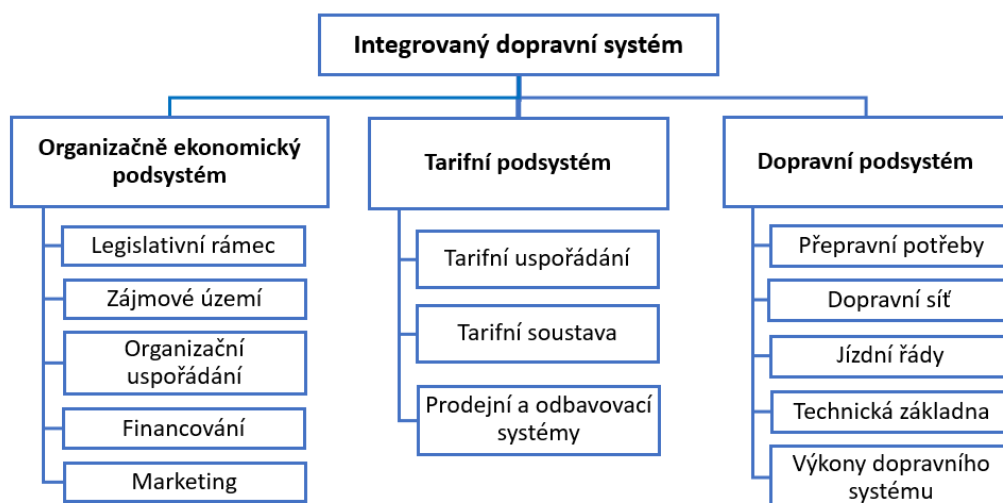
IDS sdružuje zejména tyto oblasti:

- jednotlivé technologické druhy dopravy v zájmovém regionu;
- jednotlivé organizační formy dopravy – regionální doprava, meziregionální doprava, MHD
- činnosti jednotlivých dopravců v zájmovém regionu;
- města, obce a orgány státní správy pro společné zadávání dopravní zakázky a společné efektivní využívání zdrojů pro financování veřejné hromadné dopravy;
- náklady a přínosy dopravy pro cestující při dlouhodobé udržitelnosti vazeb ekonomických i mimoekonomických.

Základními principy IDS jsou:

- propojení dopravních systémů jednotlivých dopravních společností a stanovení společné přepravní nabídky, která respektuje pravidlo optimalizace dopravní obslužnosti a která vychází z možnosti finančně zajistit poptávané služby objednateli dopravy;
- sjednocení tarifních systémů a přepravních podmínek, odbavovacích a informačních systémů dopravců;
- uspokojení maxima přepravních potřeb cestujících na území Zlínského kraje formou integrované dopravy při kontrolovaném a řízeném vynaložení přiměřených nákladů.

Základní uspořádání oblastí IDS a jejich prvků uvádí následující schéma:



Obrázek 2: Schéma základního uspořádání IDS



3.1 Organizačně-ekonomická integrace

Propojení krajů a obcí jako objednatelů a dopravců jako dodavatelů dopravní služby je základním obsahem jednotlivých prvků v organizačně-ekonomickém podsystemu.

Výchozí podmínky pro IDS jsou dány legislativním rámcem (Zákon 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, v platném znění) a nastavením základních procesů, které jsou zpracovány i do zadávací dokumentace veřejných zakázek.

Z pohledu definice zájmového území jde zejména o Zlínský kraj a dílčí mezikrajské přesahy, které jsou řešeny zpravidla reciproční objednávkou sousedních krajů. Cílem je zde jednoznačné definování podmínek dopravní zakázky.

Navazující část je obchodně-organizační zajištění zakázky, jehož cílem je definování podmínek pro definování přepravních vazeb, role subjektů v IDS z pohledu zajištění řízení a organizace.

V poměrně složitém systému dělení tržeb v IDS je třeba definovat pravidla a zajistit vstupní informace pro finanční krytí z pohledu objednatelů. Obdobně je důležité definovat konkrétní finanční toky. Významnou roli tedy hraje plánování a řízení tržeb i nákladů.

Zde je významným bodem zapojení dopravců, kteří nesou sami riziko tržeb – to se ukázalo i ve Zlínském kraji v roce 2020 u zapojení vlaků dálkové dopravy.

Pro zajištění efektivnosti systému je významná role marketingu, propagace a přenosu informací k objednatelům.

3.2 Tarifní integrace

Cílem IDS je sjednocení podmínek pro jízdní doklady, tarifní pravidla i ceníky. V tarifním podsystemu je třeba dořešit tarifní uspořádání, soustavu jízdních dokladů a odbavovací systémy.

Z pohledu současného stavu integrace je možno v ČR i EU registrovat integrované dopravní systémy s různými pravidly pro definování ceny přepravy:

- **pásmový** patří mezi nejstarší systémy s rozdělením území do pásem od centra nebo s prstencovým uspořádáním – např. Bavorský MVV (1972), Pražský PID a Zlínská integrovaná doprava (přičemž pásmo A představuje střed krajského města); cena jednotlivých pásem se může lišit;
- čistě **zónový** je typický systém pro kraje s větším počtem větších měst – např. Jihomoravský IDS JMK; cena zóny zahrnující krajské město je zpravidla vyšší;
- **zónově-relační** tarif je v ČR také rozšířený systém kombinující územní zóny s relační definicí ceny – např. Východočeský IREDO, Liberecký IDOL; systém cenotvorby tedy vychází především z kilometrické vzdálenosti center měst/obcí;

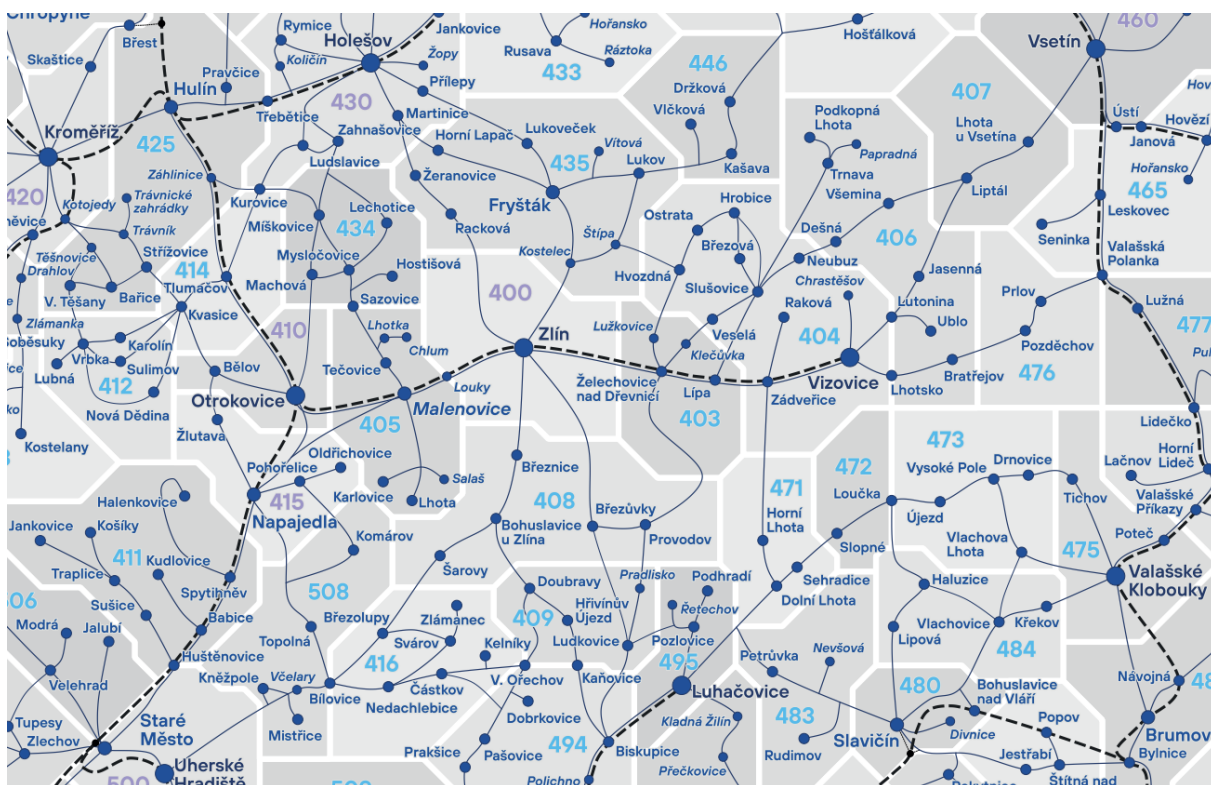


- **zónově-kilometrický** je systém umožňující zapojení MHD do zón a současně alternativu ceny dle skutečně ujeté vzdálenosti; využíván je např. v Moravskoslezském kraji pod názvem ODIS a obdobně v Olomouckém kraji – IDSOK.

Výše zmíněné tarifní systémy mají jeden společný jmenovatel, a tím je sjednocení přepravních podmínek.

V IDZK je zaveden pro jednotlivé jízdné kilometrický tarif. Pro předplatné jízdné platí zónový tarif. Zóny jsou ilustrovány na obrázku 3. Se zavedením aplikace FAIRTIQ byl zahájen přesun k tzv. „tarifu nové generace“ (zónově-relační tarif), který v IDZK do budoucna zcela nahradí kilometrický tarif pro jeho výhody spočívající např. ve stejné ceně z výchozí do cílové stanice při různě zvolené trase.

Důležitým prvkem pro tarifní integraci na mezikrajských linkách je dohoda o uznávání jízdního dokladu obou krajů na linkách v objednavce konkrétního kraje.



Obrázek 3: Výřez mapy zón

3.3 Dopravní integrace

Základem každého integrovaného systému je dopravní integrace. Ta má za úkol provázat jednotlivé módy dopravy tak, aby si navzájem nekonkurovaly, ale spolupracovaly, za účelem lepší dopravní obsluhy území veřejnou dopravou.



V rámci dopravní integrace dochází k:

- omezení vedení souběžných spojů a vytvoření přestupních vazeb formou garantovaných návazností;
- úpravě linkového vedení a zavedení nových možností spojení;
- zavedení páteřních linek s pravidelnou taktovou dopravou, na které navazují přípojně linky;
- navýšení rozsahu spojení v přepravních sedlech pracovních dnů a zejména o víkendech v důsledku úspory vzniklé omezením souběhů spojů;
- lepšímu využívání přestupních vazeb v relaci vlak – autobus;
- vedení vlakových spojů v taktovém či pseudotaktovém režimu dle konstrukčních možností jednotlivých tratí.

S ohledem na rozsáhlost a složitost řešení problematiky lze očekávat, že k úpravám a vylepšování systému bude docházet na základě průběžného vyhodnocování poznatků z provozu. Zejména půjde o počty cestujících, dodržování jízdního řádu, či využívání přestupních vazeb.

Na změny v této oblasti budou mít dopad také události mimo dopravní problematiku – především vznik a zánik firem, změny začátků a konců pracovních dob ve firmách a rozvrhů hodin ve školských zařízeních apod.

3.4 Informační systémy

Důležitou součástí služeb cestujícím ve veřejné dopravě, je poskytování informací o provozu, a to jak plánovaném, tak aktuálním. PDO navrhuje zásadní směry rozvoje v oblasti informačních systémů pro cestující.

3.4.1 Informační systémy ve vlacích IDZK

Osobní vlaky jsou ve Zlínském kraji označovány „S“ a jedno až dvoumístným číslem, spěšné vlaky písmenem „Sp“ nebo „R“ a jedno až dvoumístným číslem tak, aby nekolidovaly s rychlíkovými linkami Ministerstva dopravy ČR a ideálně ani s okolními integrovanými dopravními systémy.

U spojů regionální dopravy, které již používají linkové označení v jiném kraji, bude Zlínský kraj akceptovat toto stejné označení (například S6, S9 Jihomoravského kraje nebo M2, M7 nebo M70 Olomouckého kraje).

V současnosti jsou vozidla v závazku Zlínského kraje vybavena vizuálním informačním systémem.

Ve všech vozidlech je provozován hlasový informační systém pro cestující.

Standardní součástí vnitřního vybavení v budoucnu by měly být vnitřní LCD panely a také vnitřní a vnější akustický systém s podporou pro nevidomé.



Další technické vybavení, které bude od železničních dopravců požadováno v příštích smlouvách, je Wi-Fi připojení k internetu a USB porty pro nabíjení drobné elektroniky.

3.4.2 Informační systémy v autobusech IDZK

Protože v současnosti jsou v autobusech instalovány převážně jen vnitřní LED panely, které poskytují cestujícím pouze základní informace o daném spoji (číslo linky, nácestné zastávky a cílovou zastávku), PDO ZK doporučuje vybavit v budoucnu autobusy vnitřními LCD panely, které budou zobrazovat informace nejen o aktuální lince, ale i odjezdy návazných spojů z blížících se stanic a zastávek (ideálně včetně aktuálního zpoždění z Centrálního dispečinku Zlínského kraje).

Toto řešení také umožní pracovníkům dispečinku zasílat mimořádné informace přímo do vozidel. Každý autobus musí být vybaven vnitřním a vnějším akustickým systémem s podporou funkcí pro nevidomé.

Dále bude vhodné některá vozidla, zejména na páteřních linkách, vybavit Wi-Fi a USB porty na nabíjení drobné elektroniky.

3.4.3 Informace o IDZK poskytované na webu

Prezentace celého integrovaného dopravního systému Zlínského kraje je nedílnou součástí práce koordinátora. Pro tyto účely je nutno vytvořit webové stránky, které budou obsahovat, mimo jiné, tyto následující stěžejní informace:

- jízdní řády pravidelné i výlukové,
- informace o tarifu, ceníky, zónové mapy, tarifní kalkulátor,
- informace o výlukách a uzavírkách.

Podklady pro webové stránky připravují pracovníci KOVEDu zodpovědní za PR a marketing. Dále webové stránky umožňují cestujícím získávat informace o aktuální poloze a zpoždění vozidel, či informace o odjezdech z jednotlivých zastávek formou virtuálních informačních panelů. Podklady pro tyto informace se získávají z Centrálního dispečinku.

3.4.4 Poskytování dat třetím stranám

Po vzoru jiných IDS systémů, např. IDS JMK nebo PID, PDO navrhuje všechny krajské jízdní řády dodávat do map Google v otevřeném formátu General Transit Feed Specification (GTFS) a také do map od společnosti Seznam. Tento krok přinese vyšší komfort nejenom pro pravidelné, ale i nepravidelné (náhodné) cestující, což jim umožní lépe plánovat své cesty. Dalším krokem bude implementace General Transit Feed Specification Realtime (GTFSR), což umožní sledování aktuálního zpoždění spojů podle provozu. Další data o aktuálních a plánovaných výlukách poskytne Centrální dispečink KOVED.

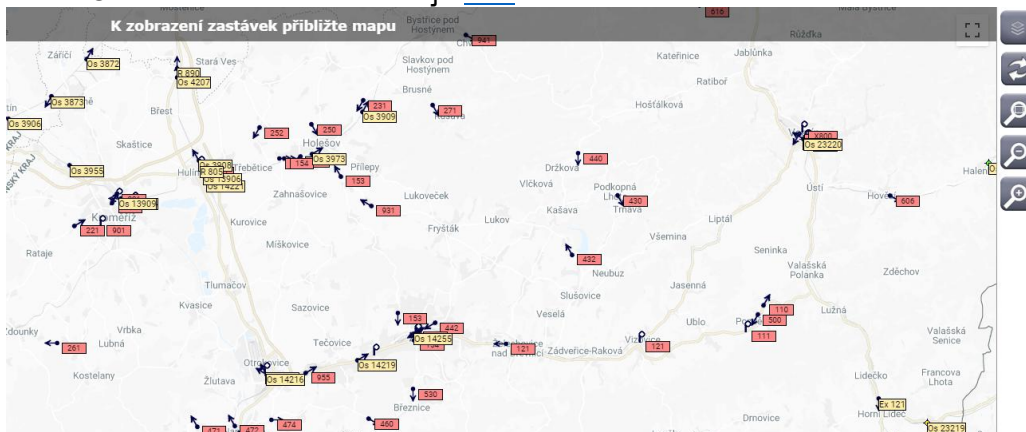


3.4.5 Centrální dispečink a jeho využití pro veřejnost

Centrální dispečink Zlínského kraje, provozovaný KOVED je prvek, který slouží jako nástroj pro řízení a koordinaci návazností v linkové a železniční dopravě v reálném čase. Mezi další činnosti, ke kterým je centrální dispečink využíván, je zajištění zpětné vazby z reálného provozu, jako podklad pro tvorbu jízdních řádů, údržbu a rozvoj dopravní cesty a vozidlového parku v regionu v rámci generovaných sestav např. o neodjetých spojích, průměrné obsazenosti vozidel, předjetí, počtu cestujících a vytížení zastávek. Z centrálního dispečinku jdou jednotná data do venkovních informačních panelů, které jsou umístěny v celém kraji a slouží cestujícím k zobrazení plánovaných odjezdů autobusů a vlaků. Pro cestující je k dispozici i mobilní verze venkovních informačních panelů. Odkaz na online stránku je [zde](#).

Obrázek 4: Informační panely na mpvnet.cz

Dalším využitím, nejen pro běžné cestující, je sledování polohy spojů v mapě v reálném čase. Odkaz na online stránku je [zde](#).



Obrázek 5: Polohy spojů na mpvnet.cz

3.4.6 Využití mobilních aplikací v rámci IDZK

V rámci IDZK je provozována mobilní aplikace pro nákup časového jízdného. Aplikace se dále vyvíjí a bude pomocí ní možné vyhledat spojení, konkrétní jízdní řády, bude zde přehled



integrovaných linek, přehled zastávek, nákup a správa jednotlivého jízdného či zaintegrována aplikace FAIRTIQ. Taktéž bude možné zobrazit konkrétní informace např. o aktuální poloze vozidla, zpoždění atd.

3.4.7 Informační centra pro cestující

Informační centra (též informační kanceláře dopravců) slouží pro komunikaci s cestujícími při řešení jejich potřeb souvisejících s veřejnou dopravou. Jsou provozována dopravci v jednotlivých oblastech. Dále slouží také k prodeji veškerého sortimentu jízdních dokladů IDZK, k vystavování průkazů určených k prokazování nároku na slevy dle tarifu IDZK a k veškerým úkonům souvisejícím s Kartou IDZK. V těchto informačních kancelářích jsou poskytovány veškeré informace o IDZK a jsou zde vydávány informační materiály. Každá informační kancelář dopravce, resp. její přepážka, musí být bezbariérově přístupná a musí být výrazně označena piktogramy určujícími možnosti zakoupení jízdních dokladů.

Seznam informačních center:

- Bojkovice
- Brumov-Bylnice
- Bystřice pod Hostýnem
- Holešov
- Karolinka
- Kroměříž
- Luhačovice
- Rožnov pod Radhoštěm
- Slavičín
- Valašské Meziříčí
- Valašské Klobouky
- Vsetín
- Uherské Hradiště
- Uherský Brod
- Zlín, aut. nádr.,

3.4.8 Informace na zastávkách

Autobusové zastávky jsou vybaveny dodatkovými tabulkami s názvem zastávky a číslem stanoviště, informací o linkách a směrech odjezdů z konkrétního stanoviště, jízdními řády jednotlivých linek, informacemi o IDZK a QR kódem, který po naskenování vede na aktuální odjezdy ze zastávky. Na vybraných zastávkách je umístěn odjezdový jízdní řád dle jednotlivých směrů a dále jsou vybrané zastávky osazeny elektronickým odjezdovým panelem.



Železniční stanice a zastávky jsou nad rámec informací poskytovaných správcem infrastruktury vybaveny nástěnkami s informacemi o IDZK.

3.5 Marketing

Jednou z důležitých oblastí, na které je třeba dále klást velký důraz, je kvalitní marketing. Jeho cílem je zajistit dostatečnou informovanost veřejnosti o možnostech cestování IDZK a o novinkách v krajské veřejné dopravě.

Marketingové aktivity budou probíhat zejména přes:

- webové stránky IDZK a sociální sítě (Facebook, X, Instagram aj.);
- pravidelné zasílání tiskových zpráv na lokální zpravodajská média i celostátní odborná média;
- tiskové konference a stálý kontakt s médii;
- vydávání brožur, letáků a dalších tiskovin s aktuálními informacemi o IDZK;
- výlepové plochy v autobusech a vlacích zapojených do IDZK;
- outdoorové plochy, zejména na nádražích a zastávkách veřejné dopravy;
- webovou a tištěnou inzerci;
- kontaktní kampaně (zejména při akcích organizovaných Zlínským krajem, jako jsou Chutě Zlínského kraje, Den Zlínského kraje aj.);
- spolupráci s tiskovým oddělením KÚZK;
- spolupráci s Centrálou cestovního ruchu Východní Moravy a destinačními společnostmi Zlínsko a Luhačovicko, Kroměřížsko, Valašsko, Valašské Klobucko a Slovácko a spoluprací s dalšími organizacemi zřizovaným Zlínským krajem;
- rozšiřování fotobanky fotografií z provozu IDZK;
- reagování na dotazy a připomínky cestujících.

I nadále bude dbáno na dodržování jednotného vizuálního stylu a na jasnou identifikaci systému IDZK na označnicích a dodatkových tabulkách na autobusových zastávkách ve Zlínském kraji.



4. Smluvní zajištění a parametry služeb veřejné dopravy ve Zlínském kraji

Základem fungujícího dopravního systému je kvalitní smluvní zajištění mezi objednatelem a dopravci. Smlouvy jsou uzavírány s vítěznými uchazeči vzešlými z veřejných zakázek na zajištění dopravní obslužnosti, dočasně pak také na základě přímého zadání konkrétnímu dopravci. Kromě těchto, tzv. základních smluv s dopravci, je povinen každý dopravce vstupující do systému IDZK uzavřít smlouvy o přistoupení k tomuto systému. Výhledově je možné také uzavírání smluv, např. s konkrétními zaměstnavateli.

4.1 Smlouvy ve veřejné dopravě

Základem funkční spolupráce mezi objednatelem – Zlínským krajem – a dodavateli – dopravci, je kvalitní smluvní zajištění. Smlouvy jsou dále rozděleny dle charakteru – na smlouvy ve veřejné linkové dopravě a smlouvy v drážní dopravě.

4.1.1 Smlouvy ve veřejné linkové dopravě

Zlínský kraj má od 1. 1. 2021 uzavřeny smlouvy o zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou s čtyřmi dopravci – ČSAD BUS Uherské Hradiště, a. s., KRODOS BUS, a. s., ARRIVA Morava, s. r. o. a konsorciem dopravců Transdev Morava, s. r. o., TQM-holding, s. r. o. Smlouvy jsou uzavřeny dle provozních oblastí, jejichž rozsah je podrobně popsán v kapitole 2.3.1. Před skončením platnosti těchto smluv bude nutno provést výběr nového dopravce formou veřejných zakázek. Podrobný seznam v současnosti platných smluv, včetně délky jejich platnosti, je uveden v příloze:

P9_Seznam_smluv_VLD.

4.1.2 Smlouvy v drážní dopravě

Zlínský kraj má v současnosti uzavřeny smlouvy o zajištění dopravní obslužnosti železniční dopravou se dvěma drážními dopravci – České dráhy, a. s., a ARRIVA vlaky, s. r. o. Smlouvy jsou uzavřeny dle jednotlivých provozních souborů (A–D), jejichž rozsah je podrobně popsán v kapitole 2.2.3. V průběhu roku 2026 bude probíhat soutěž na nové dopravce formou veřejné zakázky. Zlínský kraj má také uzavřenu smlouvu o poskytnutí neinvestiční dotace se Statutárním městem Zlín, dotace je poskytována na zajištění dopravy v meziměstském úseku Zlín – Otrokovice trolejbusovými linkami č. 2 a 6. Podrobný seznam v současnosti platných smluv, včetně délky jejich platnosti, je uveden v příloze:

P10_Seznam_smluv_ZD



4.1.3 Smlouvy o přistoupení k IDZK

Každý dopravce, který bude zajišťovat veřejnou dopravu v rámci integrovaného dopravního systému IDZK je povinen před zahájením plnění zakázky uzavřít smlouvu o přistoupení k tomuto systému. Tuto smlouvu podepisuje vybraný dopravce s Koordinátorem veřejné dopravy Zlínského kraje, s. r. o. (KOVED), který je zástupcem objednatele. Tato smlouva stanoví podmínky a požadavky na dopravce, které jsou nezbytné pro řádné fungování systému IDZK (zapojení do clearingů, garance návazností, požadavky na zasílání dat do CED apod.).

4.1.4 Spolupráce s významnými zaměstnavateli

Pro účely postupného zkvalitňování systému veřejné dopravy může objednatel, v zastoupení organizací KOVED, se dohodnout s významnými zaměstnavateli na speciálních službách dle požadavků těchto zaměstnavatelů. Tyto služby mohou mít podobu např. zavedení speciálních spojů pro zaměstnance, bezplatné přepravy zaměstnanců apod. Náklady, které tímto způsobem vzniknou, hradí objednateli příslušný zaměstnavatel – jedná se o formu zaměstnaneckého benefitu. Konkrétní podobu takové služby dohodne KOVED s příslušným zaměstnavatelem a na jejím základě dojde k uzavření smlouvy mezi objednatel (popř. v jeho zastoupení společností KOVED) a příslušným zaměstnavatelem, kde budou podrobně specifikovány požadavky na rozsah poskytované služby a jeho finanční vypořádání.

4.2 Kultura cestování a standardy veřejné dopravy

Technické a provozní standardy veřejné dopravy Zlínského kraje stanovují základní požadavky Zlínského kraje na kvalitu veřejné dopravy. Technické a provozní standardy jsou přílohou smlouvy o závazku veřejné služby v regionální osobní železniční a veřejné linkové autobusové dopravě uzavřené mezi Zlínským krajem (objednatel) a dopravcem. Naplnění popsaných standardů bude povinností dopravce, který bude zajišťovat výkony ve veřejné osobní dopravě na základě smlouvy o závazku veřejné služby se Zlínským krajem.

Tyto standardy budou moci být v průběhu platnosti smluv aktualizovány. Veškeré změny v průběhu platnosti smluv mezi objednatel a dopravcem budou oboustranně odsouhlaseny vyjma těch, které jsou upraveny platnou legislativou.

Technické a provozní standardy kvality řeší především technické záležitosti provozu připravovaného IDZK.

4.2.1 Standardy vozidel IDZK ve veřejné linkové dopravě

Vozidla zabezpečující dopravu na linkách IDZK musejí být homologována dle platných předpisů ES a ČR. Jejich technické řešení musí splňovat parametry definované ve Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/85/ES o zvláštních ustanoveních pro vozidla používaná



k přepravě osob, která mají více než osm sedadel kromě řidiče a o změně směrnic 70/156/EHS a 97/27/ES.

Všechna provozovaná vozidla musejí umožňovat přepravu stojících cestujících. Současně musejí splňovat požadavky Nařízení vlády č. 63/2011 Sb. z února 2011 o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících.

Stáří vozidel

Průměrné stáří vozového parku vyjma vozidel standardu IDZK 3 (provozní zálohy), který každý dopravce v IDZK provozuje, nesmí být dle údajů v technických průkazech vyšší než 6 let. Žádný z turnusově nasazených autobusů, ve standardu IDZK 1 a 2, nesmí být dle údajů zapsaných v technickém průkazu starší 12 let. Žádné vozidlo v provozní záloze, dle standardu IDZK 3, nesmí být starší 14 let. Stáří (průměrné i maximální) bude posuzováno vždy k 31. 12. příslušného roku. Dopravce je povinen doložit společnosti KOVED elektronicky i písemně vždy v termínu do 31. března následujícího kalendářního roku výpočet průměrného stáří vozového parku.

Vybavení vozidel

Vozidla, provozovaná v systému IDZK musejí splňovat nejen požadavky stanovené příslušnými právními předpisy, ale také smlouvami s objednatelem.

Vozidla musejí být vybavena:

- čelními informačními panely;
- bočními informačními panely (s výjimkou záložních vozidel podle standardu IDZK 3);
- vnitřním elektronickým vizuálním a akustickým informačním systémem;
- prostorem pro dětské kočárky a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace;
- signalizačním zařízením uvnitř vozidla (zastávky na znamení apod.);

Ve všech vozidlech musí být zajištěna klimatická světelná pohoda v souladu s požadavky smluvních ujednání.

4.2.2 Standardy vozidel IDZK v železniční dopravě

Vozidla zabezpečující dopravu na linkách IDZK musejí být homologována dle platných předpisů ES a ČR. Stáří těchto vozidel nepřekročí 30 let od roku výroby nebo 15 let od modernizace v době zahájení kontraktu.

Vozidla musejí splňovat následující požadavky:

- schopnost úvratě za maximálně 4 minuty;
- možnost přepravy nejméně 4 ks dětských kočárků nebo invalidních vozíků nebo nejméně 8 ks jízdních kol (výjimky jsou stanoveny v příslušných smlouvách s dopravcem);
- velkoprostorový interiér s uspořádáním sedadel 2+2, příp. 2+1;



- nejméně 1 ks WC s přístupem pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace;
- prostor pro ukládání zavazadel (zpravidla police nad sedadly);
- signalizační zařízení uvnitř vozidla (zastávky na znamení apod.);
- vnější elektronické informační panely (výjimky jsou stanoveny v příslušných smlouvách);
- vnitřní elektronické informační panely (výjimky jsou stanoveny v příslušných smlouvách);
- vnitřní akustický informační systém (výjimky jsou stanoveny v příslušných smlouvách).

Ve všech vozidlech musí být zajištěna klimatická světelná pohoda v souladu s požadavky smluvních ujednání.

4.2.3 Standardy vybavení zastávek veřejné linkové dopravy

Důležitou součástí celkového dojmu cestujícího z používání veřejné dopravy je také stav zastávek veřejné linkové dopravy, kde je nucen trávit čas čekáním na svůj spoj nebo při přestupech. Jejich vzhled, vybavení a pohodlí mohou zásadním způsobem ovlivnit rozhodování cestujícího, jaký dopravní mód při své cestě využije. Současný stav zastávek ve Zlínském kraji je velmi rozdílný. Setkáme se opravdu se vším v rozmezí od doslova ničeho až po velmi funkčně i esteticky kvalitně vybudované zastávky.

U zastávek, které nesplňují požadovaný standard, by měl být tento standard dosažen v rámci nejbližší rekonstrukce zastávky jako takové nebo přilehlé komunikace. U zastávek s minimální frekvencí cestujících (mimo zastavěná území obcí) se dodržení standardu nevyžaduje.

Zastávky veřejné linkové dopravy ve Zlínském kraji mají být vybaveny nejméně:

- sloupkem dopravní značky IJ4a s logem IDZK;
- zařízením pro zavěšení jízdního řádu a jízdními řády všech v místě zastavujících linek (zajišťuje dopravce, v jehož území se zastávka nachází);
- nástupištěm s bezbariérovou úpravou, umožňujícím snadný nástup a výstup cestujících včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace včetně signálních a varovných pásů (není požadováno na zastávkách s minimální frekvencí cestujících);
- přístupovou komunikací s bezbariérovou úpravou, umožňující snadný přístup osobám s omezenou schopností pohybu a orientace (není požadováno na zastávkách s minimální frekvencí cestujících);
- přístřeškem (není požadováno na zastávkách s minimální frekvencí cestujících);
- lavičkou (je-li v místě přístřešek, umístí se přednostně pod něj, není požadováno na zastávkách s minimální frekvencí cestujících);
- osvětlením (v zastavěném území vždy, mimo zastavěné území dle místních podmínek);
- odpadkovým košem;
- informacemi o systému IDZK, případných mimořádnostech apod.;
- informačním panelem (v zastávkách, které stanoví KOVED).



4.2.4 Standardy vybavení zastávek železniční dopravy

Obdobně jako u veřejné linkové dopravy má vybavení zastávek železniční dopravy zásadní význam pro vnímání poskytované služby cestujícím jako celku. Aktuální stav stanic a zastávek je pracovníky KOVEDu zmapován a je obsažen v příloze č. 7 „Železniční tratě a stanice“ a příloze č. 8 „Zastávky pro modernizaci“.

Železniční zastávky jsou v naprosté většině ve správě Správy železnic a možnosti ovlivnění jejich podoby jsou tak ze strany Zlínského kraje omezené. Přesto je vhodné požadovat vybavení zastávek v rámci jejich rekonstrukcí Správou železnic alespoň následujícími prvky:

- označením názvu zastávky;
- nástupištěm s bezbariérovou úpravou, umožňujícím snadný nástup a výstup cestujících včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace;
- přístupovou komunikací s bezbariérovou úpravou, umožňující snadný přístup osobám s omezenou schopností pohybu a orientace;
- přístřeškem;
- lavičkou (umístí se přednostně pod přístřešek);
- osvětlením;
- odpadkovým košem;
- jízdním řádem a informacemi o systému IDZK, případných mimořádnostech apod.;
- informačními panely (zpravidla v případě celkové modernizace přilehlé trati).

4.2.5 Standardy odbavení cestujících

Odbavení cestujících můžeme rozdělit na několik částí a způsobů. Důležitou vlastností odbavení musí být otevřenost vůči všem dostupným technologiím, např. papírové jízdenky, možnost platby bankovní kartou ve všech vozidlech, využití bankovní karty jako identifikátoru pro dlouhodobé časové jízdné, dále využití možnosti bezkontaktních čipových karet, QR kódy a v neposlední řadě mobilní aplikace.

Při odbavení cestujících je nutno dbát na technologickou provázanost se sousedními integrovanými dopravními systémy. Také je důležité sledovat aktuální trendy v odbavení cestujících a neustále tento systém rozvíjet o nové možnosti.

V IDZK jsou definována základní pravidla pro odbavení cestujících a s ohledem na specifické podmínky jsou tato dále upravena pro linkovou a železniční dopravu. V rámci odbavení jsou využívány především elektronické pokladní systémy.

Jízdní doklady v linkové dopravě (LD) jsou prodávány u řidiče a v případě předplatných časových jízdenek prostřednictvím informačních kanceláří, přičemž bude možný nákup i přes e-shop.



Vozidla musejí být vybavena odbavovacím systémem, který umožňuje prodej všech druhů papírových jízdenek a nabití tzv. elektronické peněženky na kartě IDZK a prodej jízdenek na kartu IDZK.

Řidič je povinen být vybaven na začátku směny drobnými mincemi a bankovkami tak, aby mohl cestujícímu prodat jízdenku, nabít tzv. „elektronickou peněženku“ na BČK a navrátit příslušný obnos při obdržení bankovky maximálně v hodnotě 1000 Kč (jeden tisíc korun).

V železniční dopravě je možné odbavení vždy ve vlaku a v případě otevřené pokladny ve stanici platí pro cestující pravidlo přednostního nákupu jízdenky u pokladen (jinak je za definovaných podmínek možno účtovat při odbavení ve vlaku manipulační přírážku).

V případě poruchy elektronického odbavovacího zařízení je dopravce povinen odbavit cestujícího jízdenkou, obsahující údaje dle platné legislativy, náhradním způsobem.

Karta IDZK je vzájemně uznávaným elektronickým platebním prostředkem u dopravců zajišťujících veřejnou osobní dopravu v rámci IDZK. Je to bezkontaktní čipová karta, která slouží jako nosič dlouhodobých nebo krátkodobých časových jízdenek uložených v její paměti. Dále je také pomocí Karty IDZK možné placení jízdného z elektronické peněženky. Každý dopravce, který provozuje veřejnou dopravu na základě Smlouvy o veřejných službách, je povinen Kartou IDZK vydávat a akceptovat.

Na mezikrajských linkách je dopravce povinen uznávat ve stanoveném rozsahu elektronické platební prostředky dle technických a provozních standardů příslušných krajů, které jsou uvedeny v samostatných přílohách Smlouvy o přistoupení k IDZK a Smlouvě s KORDIS JMK (mohou být uznávány jen některé druhy jízdních dokladů, může být omezen prodej jízdních dokladů dle tarifu jiných krajů, apod.).

4.2.6 Standardy dopravní obslužnosti

Zlínský kraj má jako jeden ze svých cílů kvalitní, atraktivní a efektivní veřejnou dopravu, protože veřejná doprava je důležitou službou pro kvalitní život občanů Zlínského kraje. Je však třeba stále vnímat omezené finanční zdroje Zlínského kraje a také značnou časovou náročnost změny systému především v oblasti infrastruktury, ale i obnovy vozového parku, především na železnici. Aby byly jednotlivé dílčí cíle zarámovány celkovou strategií, jsou dále zmíněny standardy obsluhy v jednotlivých segmentech nabídky.

Standardy je nutné vnímat jako obecně platné, avšak nikoli dogmatické. Vždy je důležité zohlednit konkrétní místní podmínky a možnosti realizovatelnosti v daném čase.

Standardy mají být určitým vodítkem, jak řešit rozsah a kvalitu dopravní obslužnosti v závislosti na konkrétních podmínkách území. Měly by zajistit, že i nejmenší obce kraje budou mít dopravní obslužnost zajištěnu alespoň v takovém rozsahu, aby obyvatelům těchto obcí zajistila v dostatečné míře dojíždku k důležitým cílům a tím přispěla ke kvalitě života na venkově.



4.2.6.1 Rozsah dopravní obslužnosti

Aktuální rozsah dopravní obslužnosti původně vychází z několika odborných studií zpracovaných externí firmou a akademickou sférou. Rozsah byl aplikován do výběrových řízení na autobusové dopravce a v poptávkovém řízení na železniční dopravce. Je to tzv. základní rozsah výkonů, který lze v určitém smluvně ošetřeném rozmezí ponížít nebo navýšit. K tomu od začátku platnosti smluv dochází pravidelně na základě aktualizace přepravní poptávky na území ZLK či při změnách dopravních koncepcí.

V průběhu platnosti tohoto PDO ZK se nepředpokládá, že dojde ke změně autobusových dopravců a velmi pravděpodobně ani železničních dopravců. Vzhledem k novým provozním konceptům na železnici v rámci studií proveditelnosti dojde k mírnému navýšení rozsahu výkonů v horizontu 2 (cca rok 2030). Je proto vhodné i v krátkodobém horizontu 1 realizovat mírné navýšení výkonů ve smluvně ošetřeném rozmezí, a to z důvodů:

- vyšší rozsah výkonů se stejným počtem vozidel znamená přidání výkonů jen za variabilní nákladovou cenu, tj. zvýšení využití drahých fixních nákladů vozidel,
- toto méně nákladné navýšení kompenzace sníží skokovou finanční zátěž pro ZK na rozšíření provozu po realizaci infrastrukturních projektů a ukáže připravenost Zlínského kraje realizovat výhledový provozní koncept, což je výrazný tlak na realizaci infrastrukturních projektů – navýšení výkonů samozřejmě jen tam, kde to již dnes umožňuje kapacita infrastruktury a zároveň železnice nabízí konkurenceschopné spojení,
- praktické zkušenosti ukazují, že i kvalitní, atraktivní, konkurenceschopná nabídka veřejné dopravy se po cca 3 až 5 letech bez změny nebo úpravy „okouká“ a začne ubývat cestujících, tj. je proto nutné reagovat na okolní vývoj a nabídku upravit, přičemž úprava při mírném navýšení výkonů na základě využití vozidel a rozmělnění fixních nákladů je vhodný způsob.

Kapitola 1.2.1. zmiňuje čtyři úrovně dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou. Od 1. 1. 2021 se regionální doprava dostala na většině území Zlínského kraje z úrovně dvě do úrovně tři, respektive je na úrovni 3, avšak jejím „minimálním okrajem“. Plnohodnotná úroveň tři, která znamená, že veřejná doprava je plnohodnotnou nabídkou spojení po kraji a je schopná konkurovat individuální dopravě, je střednědobým cílem Zlínského kraje.

ZK si uvědomuje, že aktuálně není ekonomicky udržitelné financovat úroveň čtyři, kterou lze aplikovat jako cíl v dlouhodobém horizontu po napojení kraje na síť rychlých spojení (VRT) s následným přizpůsobením infrastruktury a provozního konceptu.

Plnohodnotný stupeň tři vyžaduje na území Zlínského kraje realizaci infrastrukturních projektů horizontu 2 a s tím spojené rozšíření rozsahu provozu, které je logické ve vztahu: plnohodnotně konkurenceschopná veřejná doprava (kratší jízdní doby na železnici než v IAD = více cestujících ve vlaku = požadavek na více vlaků) obhájí vyšší rozsah výkonů, protože veřejnou dopravu využije i více občanů.

Výhledový rozsah dopravy v horizontu 2 (cca rok 2030) zmiňují kapitoly určené provozním souborům a ekonomice provozu.



4.2.4.2 Docházková vzdálenost

Docházková vzdálenost je podstatnou součástí cestovní doby veřejnou dopravou. Rozhodující pro využití veřejné dopravy je ale také vybavení zastávky (informace pro cestující a především možnost úkrytu před nepřízní počasí) a celá přístupová cesta. Není mnohdy rozhodující, jak je přístupová cesta dlouhá, ale jak je bezpečná. Vybavení zastávek a stanic na železnici i v autobusové dopravě a požadavky na jejich rekonstrukci uvádějí příslušné kapitoly.

V průběhu platnosti tohoto PDO ZK by mělo postupně docházet k vytipování nevhodných přístupových cest na zastávky veřejné dopravy a k pokusu vyřešit stav společně se správci komunikací, železnic a obcemi ke spokojenosti uživatelů, včetně osob se specifickými potřebami.

Vzdálenost mezi zastávkami přímo ovlivňuje cestovní dobu. Je tedy nutné najít vhodný kompromis na obou stranách. V železniční dopravě jsou proto často objednávány dvě vrstvy (segmenty) obsluhy, tj. zastávkový osobní vlak, a spěšný vlak, obsluhující jen významnější body z pohledu počtu cestujících a nabízející kratší cestovní doby. Pro zkvalitnění obsluhy není řešením rozsáhlé přidávání nových zastávek, nové zastávky by měly být na základě zahraničních zkušeností zřizovány pouze v místech, která generují denní poptávku prokazatelně alespoň 100 cestujících. Nové zastávky by měly být zřizovány pouze v případě, že na stejném úseku mezi uzly taktového jízdního řádu dojde ke zkrácení jízdní doby nebo jiných technologických dob tak, aby nedošlo k prodloužení celkové cestovní doby. Naopak železniční zastávky do 10 cestujících během maximálního pracovního dne lze prověřit ke zrušení. Významným přínosem pro celý systém veřejné dopravy je přemístění zastávek do míst s nejhustším osídlením a tím i poptávkou.

V době platnosti PDO ZK je vhodné řešit problematiku dojížděky do škol, docházkové vzdálenosti a bezpečnosti docházky dětí ze zastávek ke školám. Také je možno zpracovat samostatnou studii, která širě pojme tuto problematiku a popíše reálný stav, kam děti skutečně ze svých obcí do škol dojíždějí a jak je v tomto směru jejich doprava zajištěna, neboť v této oblasti dochází v současnosti k poměrně významným změnám, a ne vždy je systém schopen na ně pružně reagovat.

Stanovení přesných standardů nejen docházkové vzdálenosti a umístění zastávky, ale celkové dostupnosti veřejné dopravy, včetně umístění navazující infrastruktury (využití P+R, K+R a B+R) by mělo být součástí samostatné odborné studie (metodiky).

4.2.6.3 Poptávková doprava

Zlínský kraj nepovažuje poptávkovou dopravu (např. autobusy na zavolání) za nosný prvek systému veřejné dopravy. Ačkoliv proběhly legislativní změny, které poptávkovou dopravu zavedly do české legislativy, ZLK nad zavedením poptávkové dopravy v současné chvíli neuvažuje. V budoucnu však není vyloučeno, že by model poptávkové dopravy nebyl alespoň otestován ve vhodné lokalitě. Bude nutné se opřít o zkušenosti ostatních objednatelů.



4.2.6.4 Nadstandardní zajištění dopravní obslužnosti

Cílem Zlínského kraje je střednědobě sjednotit úroveň nabídky veřejné dopravy v celém kraji na plnohodnotný stupeň tři. V této souvislosti se nepředpokládá nadstandardní nabídka kdekoli v kraji. Četnější obsluha některých míst může být způsobena obecnými požadavky na zajištění přímých linek využívajících společnou infrastrukturu. Například Újezdec, místní část Uherského Brodu, má zcela evidentně nadstandardní obsluhu ve smyslu počtu vlaků i autobusových spojů a to díky vedení vlaků Bojkovice – Staré Město u Uh. Hr. a Luhačovice – Uherský Brod a přímé autobusové (páteřní) linky Uherský Brod – Zlín přes Luhačovice a obslužné autobusové linky Uherský Brod – Luhačovice. Tato situace je vzhledem k umístění Újezdce zřejmá, navíc pokud jede většina spojů do jednoho taktového uzlu, pak jedou časově na společném úseku v souběhu, takže z pohledu jiných obcí či jejich částí není „co závidět“ a nejedná se o nadstandard.

Konkrétní požadavky obcí či podniků na zavedení spojů nad rámec objednávky Zlínského kraje posuzuje KOVED a spoje mohou být doplněny v případě, že bude předpoklad dostatečného využití a bude také vhodné technologicky dostupné řešení, které nepovede k významnému navýšení nákladů zavedením takového spoje. Zlínský kraj také může požadovat po žadateli úhradu nákladů za jeho vedení. PDO nepředpokládá ve Zlínském kraji systém hojně využívaný v minulosti, kdy si obce nad rámec často velmi omezené objednávky ze strany tehdejších okresních úřadů (tzv. základní dopravní obslužnost – ZDO) samostatně objednávaly další spoje v rámci tzv. ostatní dopravní obslužnosti – ODO. Zlínský kraj musí být garantem jednotné a dostatečné nabídky veřejné dopravy pro celý kraj, a to po všechny dny v týdnu.

Součástí nabídky veřejné dopravy však mohou být i další „provozy“ zajišťované ve spolupráci (ideálně i finanční) se subjekty turistického ruchu a sportovišť. Jedná se o tzv. cyklobusy a skibusy, různé speciální sezónní linky zajišťující návoz cestujících do turistických oblastí apod. Součástí standardní objednávky by takové linky či spoje měly být pouze tehdy, pokud budou zajišťovat i jiný účel a cíl cesty, konkrétně obsluhu pro místní občany, a taková linka bude provozována pravidelně, tj. například denně po celou sezónu, každou neděli, sobotu nebo každý víkend apod., anebo zajistí spojení do míst, kde bude cílem Zlínského kraje eliminovat (ve smyslu plně zakázat) individuální dopravu.

4.2.6.5 Rekreační a posilová doprava

V rámci krátkodobé koncepce byla věnována pozornost taktěz dopravní obslužnosti, která má za cíl uspokojit některé oddychové a společenské aktivity obyvatel Zlínského kraje.

Obecně jde o zajištění dopravy občanů na bohoslužby, na významné kulturní, společenské a sportovní akce, zajištění dopravy do turisticky zajímavých oblastí a zejména dopravy související s rozvojem cykloturistiky. Jedná se zejména o dopravu o víkendech a prázdninách.

Ve Zlínském kraji je mnoho turistických velmi atraktivních cílů. Díky množství víkendových spojů jsou tyto turistům snadně dostupné.



Cyklobusy v ZLK jsou zajištěny buď autobusem s cyklovozíkem nebo rámem umístěným na zádi autobusu. Uvažovány jsou např. na relacích:

- Zlín – Troják – Tesák – Bystřice pod Hostýnem
- Zlín – Vizovice – Vsetín
- Zlín – Všemina – Vsetín
- Vsetín – Velké Karlovice – Bumbálka – Pustevny
- Rožnov pod Radhoštěm – Valašská Bystřice – Vsetín
- Holešov – Zlín – Luhačovice – Valašské Klobouky – Vsetín – Bystřička
- Kroměříž – Zdounky – Koryčany – Střílky – Kyjov

Dopravě související s rozvojem cykloturistiky bude věnována pozornost i ve střednědobém výhledu.

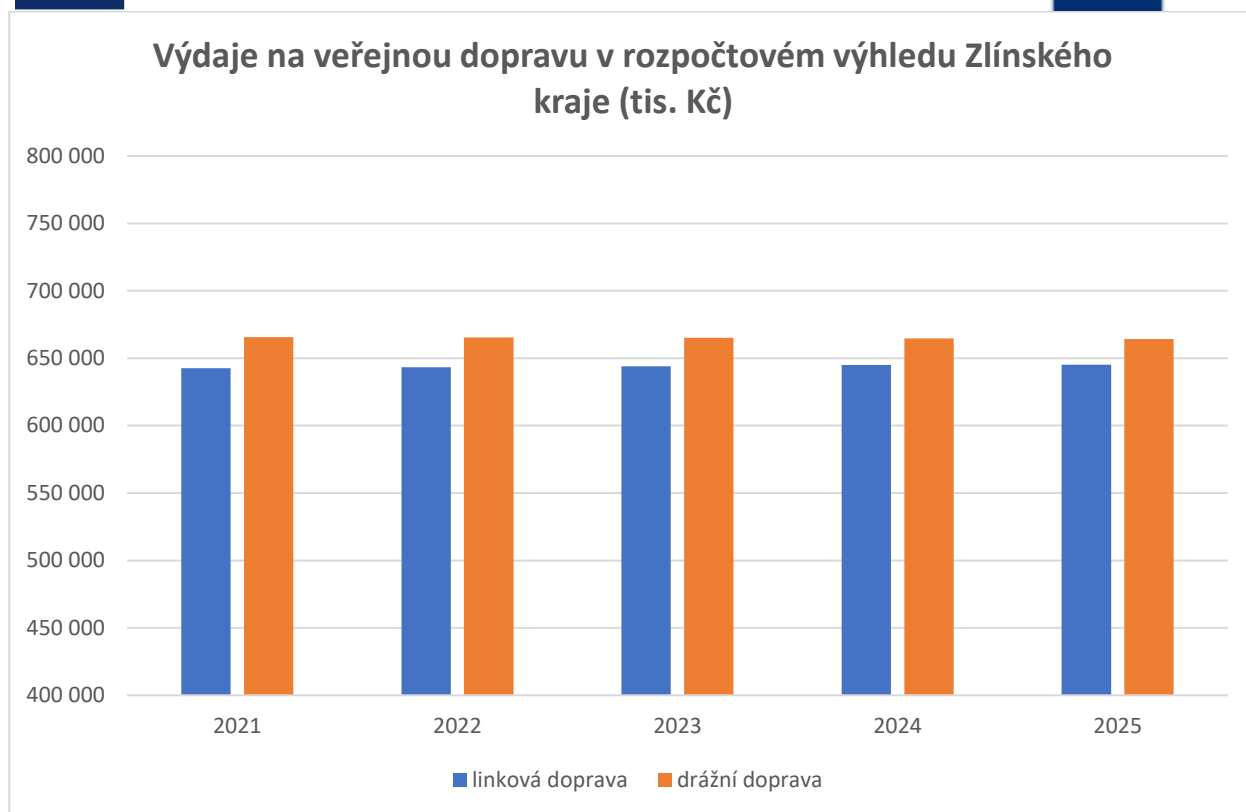
Doprava na kulturní, společenské a sportovní akce je objednávána formou posilových spojů při těchto událostech:

- Ledové sochy na Pustevnách
- Dny dobré vůle na Velehradě
- Cyrilometodějská pouť na Radhošti
- Poutě na Hostýně
- Barum Czech Rally
- Valašský jarmek ve Valašských Kloboukách
- a další...

Při přípravě této dopravy se osvědčil přístup plánování posilových spojů přímo do jízdního řádu. To umožňuje posilové spoje zobrazovat přímo v celostátních systémech, což jednoznačně přispívá k využití posilových spojů cestujícími.

4.3 Ekonomické aspekty zajištění veřejné dopravy

Veřejná doprava představuje významnou položku v rozpočtu Zlínského kraje, která je dána aktuálně uzavřenými smlouvami s dopravcem, rozsahem výkonů a výší kompenzace na kilometr spoje. Součástí smluvních ujednání je i vzorec pro určení valorizace nákladů dopravcům v závislosti na inflaci a růstu cen vstupů. V tomto ohledu má i Zlínský kraj zkušenost, že stejný rozsah výkonů je každý rok dražší. V tomto ohledu je potřeba při sestavování krajského rozpočtu s navyšováním finančního objemu pro zajištění funkční veřejné dopravy počítat. Původní rozpočtový výhled předpokládal stabilní pozici výnosů a náklady zvýšené pouze o inflaci, a to jen do roku 2023.



Obrázek 6: **Plánované výdaje rozpočtu ZK na veřejnou dopravu 2021-2025**

Reálný vývoj výběru tržeb ovlivnil v průběhu roku 2020 koronavirus SARS-Cov 2 s propady měsíčních výnosů v jednotlivých oblastech až o 60 %. Celkově je dopad meziroční změny pro rozpočet kraje cca 85 mil. Kč. V rozpočtu pro rok 2020 byla uvažována rovněž tarifní ztráta 40 mil. Kč ze zavedení jednotného Tarifu Zlínského kraje, který byl spuštěn v prosinci 2019.

Výše kompenzace poskytovaná Zlínským krajem pro zajištění provozu veřejné dopravy pro následující období vychází v pozici nákladů z vysoutěžených cen dopravních výkonů pro jednotlivé oblasti. Smluvní podmínky definují také možnosti zvýšení ceny vlivem inflace, a to samostatně pro PHM, mzdy a ostatní položky – zde je zásadní zejména nárůst ve mzdové oblasti.

V pozici tržeb se projevuje vliv daný přechodem smluv se všemi dopravci do „brutto“ režimu. U „brutto“ smluv je riziko tržeb na straně objednatele, předmětem smlouvy je úhrada nákladů dopravce (nikoliv úhrada kompenzace jako u netto smluv). Výhodou „brutto“ smluv je, že objednatel může bez omezení stanovit tarif a zcela kontroluje tržby systému veřejné dopravy.

Objednatel má rovněž poněkud větší svobodu při změně dopravního řešení – což je právě pozice Zlínského kraje a průběžně upravovaného dopravního konceptu. Další vliv má tzv. tarifní ztráta v IDS, která je dána rozdělením tržeb mezi všechny dotčené dopravce.

S ohledem na uzavřené mezikrajské smlouvy jsou v rozpočtu uvažovány příjmy i výdaje v odpovídajícím rozsahu. Následující tabulka tedy uvádí položky, které jsou vázány na mezikrajské smlouvy s Jihomoravským, Olomouckým a Moravskoslezským krajem (položky 6031, 6032, 9811 a 9812).



	položka rozpočtu	hodnota v tis. Kč
příjmy	6016 – dotace ze SR (MDČR) – DD	133 620
	6021 – příspěvek obcí na DO	58 300
	6030 – příspěvek měst VLD (MHD)	3 450
	6031 – příjem mezikrajské smlouvy VLD	15 600
	6032 – příjem mezikrajské smlouvy DD	66 800
výdaje	3046 – VLD – linková doprava	701 627
	3047 – DD – drážní doprava	726 231
	9810 – KOVED	19 359
	9811 – výdaj mezikrajské smlouvy VLD	18 800
	9812 – výdaj mezikrajské smlouvy DD	81 100

Tabulka 5: Příjmy a výdaje rozpočtu ZK na veřejnou dopravu 2021

4.3.1 Ekonomika železniční dopravy

Vláda ČR usnesením č. 191 ze dne 9. března 2016 o způsobu řešení organizace a financování regionální železniční dopravy po roce 2019, schválila účast státu na financování regionální železniční osobní dopravy, uložila ministru financí zpracovat do přípravy návrhů státního rozpočtu ČR a střednědobých rozpočtových výhledů na léta 2020 až 2034 finanční prostředky na kompenzaci veřejných služeb ve veřejné drážní osobní dopravě určené na financování dopravní obslužnosti regionální železniční osobní dopravy pro kraje a hlavní město Prahu.

Uložila ministru dopravy poskytnout krajům a hlavnímu městu Praze v letech 2020 až 2034 finanční prostředky v souladu s tímto usnesením a předložit vládě návrh právního zajištění spolufinancování regionální železniční dopravy.

Na základě spolupráce MDČR, Asociace krajů ČR byla uzavřena „Smlouva o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy“ mezi Českou republikou (zastoupenou MDČR), Zlínským krajem, ostatními kraji České republiky a Hlavním městem Prahou na straně druhé, a Asociací krajů České republiky na straně třetí.

Výše dotace ze státního rozpočtu činí cca 1/3 celkové roční kompenzace, kterou kraj hradí železničním dopravcům, tj. pro ARRIVA vlaky, s.r.o., a České dráhy, a.s.

Kompenzace poskytovaná Zlínským krajem pro zajištění provozu ve čtyřech oblastech od roku 2021 je dána výběrovým řízením se zahájením plnění v prosinci 2019 (položka 3046).

Další výdaje jsou vázány na mezikrajské smlouvy s Jihomoravským, Olomouckým a Moravskoslezským krajem.

Zde je možné definovat základní parametry výkonů a nákladů v následující tabulce:



soubor	České dráhy			ARRIVA vlaky	Celkem
	A	C	D	B	
výkony vlkm	706 852	866 092	1 094 157	1 738 327	4 405 428
CDV Kč/km	140,70	182,56	165,59	166,44	174,21
náklady tis. Kč.	111 809,7	170 596,3	181 938,6	303 107,8	767 452,5

Tabulka 6: Výkony a náklady zakázky drážní doprava 2021

Z pohledu celkové kompenzace je při zohlednění průměrné hodnoty tržeb ve výši 20 Kč / vlkm km (tj. průměrná hodnota za období 2019–2020) předpokládaná hodnota pro rok 2021 ve výši 679, 3 mil. Kč pro objednávku souborů ABCD.

4.3.2 Ekonomika linkové dopravy

Výše kompenzace poskytovaná Zlínský krajem pro zajištění provozu v šesti oblastech od roku 2021 je dána výběrovým řízením na 10 let (položka 3046).

Zde je možné definovat základní parametry výkonů a nákladů v následující tabulce:

soubor	1	2	3	4	5	6	Celkem
	ZL	UH	KM	VS	VM	VK	
výkony (tis. km)	4 077,4	5 598,5	4 029,8	3 877,4	2 663,1	3 772,7	24 019
CDV(Kč/km)	44,07	40,07	45,33	37,55	42,00	37,64	41,06
náklady (mil Kč)	179,67	224,36	182,69	145,60	111,86	141,99	986,17

Tabulka 7: Výkony a náklady zakázky linková doprava 2021

Uvedené výkony zahrnují také mezikrajské spoje v objednávce Zlínského kraje, na které jsou uzavřeny mezikrajské smlouvy. Hodnota CDV znamená vážený průměr pro jednotlivou oblast danou objednanými typy vozidel. Celkové náklady nezahrnují poplatky za vjezdy na autobusová nádraží ve Zlínském kraji. Zde uvedené hodnoty jsou vázány na výchozí objem dopravy pro rok 2021 s tím, že pro další období je možnost ovlivnění celkové výše nákladů i změnou objednávky.

Další výdaje jsou vázány na mezikrajské smlouvy s Jihomoravským, Olomouckým a Moravskoslezským krajem. S ohledem na předpokládaný vliv inflace bude v dalším období částka nákladů vyšší. Z pohledu předpokladu výše tržeb bude nutné uvažovat s rozpětím, které bude dále ovlivněno jak na straně výše ceny jízdného, tak v pozici možných mimořádných odchylek.

V době přípravy soutěže na zajištění dopravní obslužnosti v linkové dopravě se předpokládaná výše kompenzace poskytovaná Zlínský krajem odvíjela od minimální výše objednaného výkonu 20,45 mil. km pro rok 2019. Nastavení objednávaného objemu spolu s indexací nákladů dle inflace dává možné rozpětí až 140 mil. Kč výsledné kompenzace v roce



2021. Změna objemu objednávaného výkonu a nová cena dopravního výkonu daná desetiletou soutěží znamená celkové navýšení nároků na vyplácené celkové kompenzace dopravcům o 113,0 mil. Kč proti rozpočtu roku 2020. Reálný vývoj tržeb může rovněž výrazně ovlivnit plánované hodnoty.

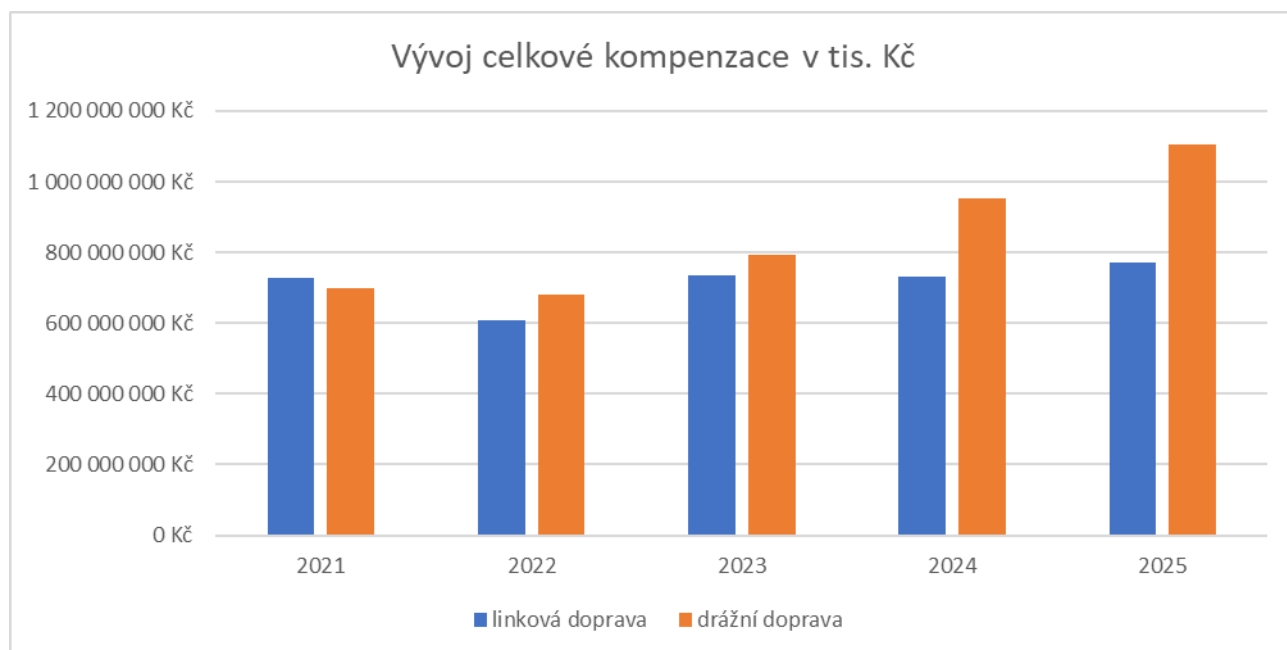
Z pohledu celkové kompenzace v linkové dopravě je při zohlednění průměrné hodnoty tržeb ve výši 12 Kč / km (tj. průměrná hodnota za období 2019–2020) předpokládaná hodnota pro rok 2021 ve výši 700, 2 mil. Kč pro objednávku Zlínského kraje celkem za oblasti 1–6.

4.3.3 Shrnutí vývoje ekonomiky veřejné dopravy

Tato podkapitola shrnuje reálný a předpokládaný vývoj ekonomiky veřejné dopravy v ZK v době aktualizace tohoto PDO.

4.3.3.1 Reálný vývoj 2021–2025

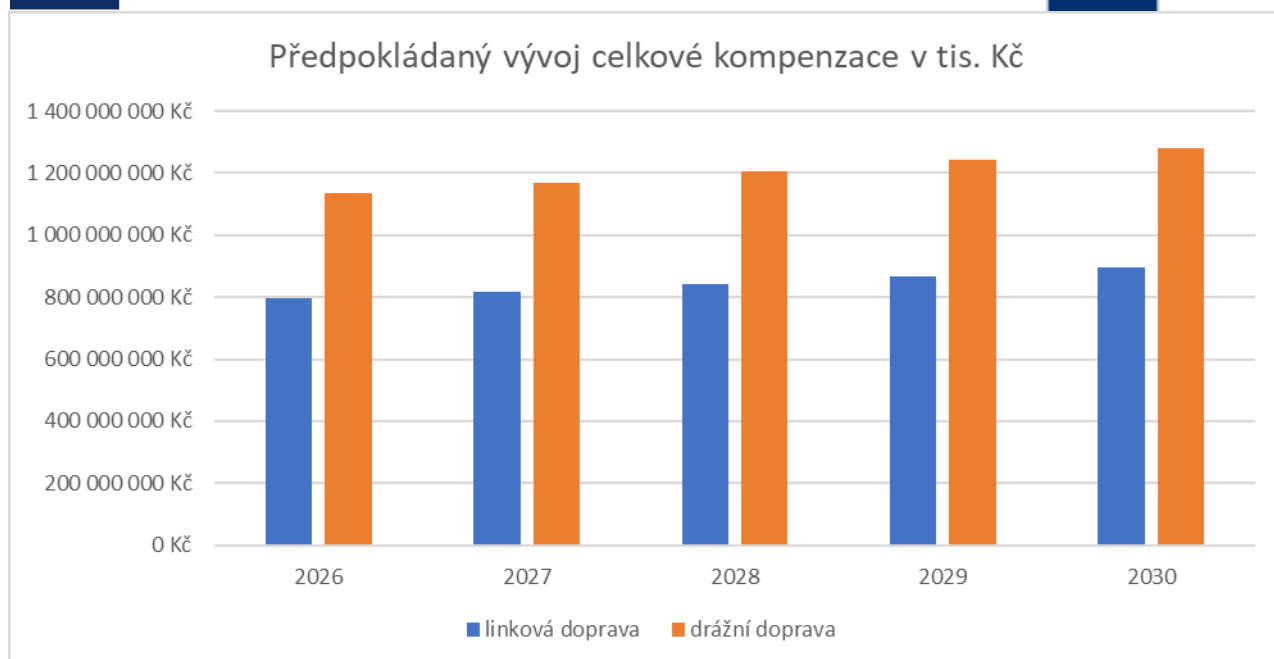
Graf níže zobrazuje zpětně reálný vývoj nákladů na veřejnou dopravu v letech 2021–2025.



Obrázek 7 Vývoj výdajů na veřejnou dopravu 2021–2025

4.3.3.2 Předpokládaný vývoj 2026–2030

Následující graf ukazuje možný vývoj celkové kompenzace za období 2026 až 2030 při zachování současné výše objednávaných výkonů, stálé hodnotě výše tržeb a lineárnímu růstu nákladů při inflaci 3 % za rok.



Obrázek 8: Předpoklad vývoje výdajů na veřejnou dopravu 2026–2030

Uvedené hodnoty zahrnují také mezikrajské výkony v objednavce Zlínského kraje. Při naplnění těchto předpokládaných hodnot jsou pro rok 2030 očekávané výdaje za kompenzaci:

- v pozici linkové dopravy ve výši 894,3 mil. Kč
- v pozici drážní dopravy ve výši 1 279,4 mil. Kč.

Hlavním závěrem z dílčí analýzy je skutečnost, že trendy pro dotovanou veřejnou dopravu ve Zlínském kraji nejsou příznivé za situace, kde rozpočtové zdroje nemají růst ani o inflaci a není ani moc pravděpodobné, že tržby z přepravy budou mít pozitivní růstovou tendenci.



5. Chytrá řešení ve veřejné dopravě

Dnešní doba přináší spoustu novinek v oblasti informačních technologií, které zkvalitňují a zlepšují veřejnou dopravu, a to jak ze strany cestujícího, tak ze strany objednatele a dopravce. Řešení, která naplňují tuto formulaci, lze označit za chytrá. V další části se podrobněji věnujeme některým možnostem implementace těchto moderních prvků do veřejné dopravy v rámci rozvoje IDZK.

5.1 Zajištění garantovaných návazností s využitím CED

Centrální dispečink (CED) je v současnosti plně funkční na pracovišti KOVEDu. Jedná se o tzv. „živý dispečink“, což znamená, že funguje nejen automatické zasílání zpráv ohledně garantovaných návazností dopravcům, ale je obsazen dispečerem, který může do řešení provozních záležitostí aktivně zasahovat a také se podílet na vyhodnocování dat, která CED získává z provozu (počty cestujících, dodržování jízdního řádu apod.), což je podkladem nejen pro úpravy jízdních řádů, ale i pro účely kontroly plnění smluvních ustanovení ze strany dopravců a udělování případných sankcí za jejich nedodržování.

Dále je možnost odstraňování nefunkčních vazeb a nahrazení vazbami aktuálními. Toto se děje zejména s nejrůznějšími změnami v jízdních řádech. Systém umožňuje nahrát aktuální stav (nové jízdní řády) a na základě tohoto provádět úpravy.

Důležitý je rovněž systém zpětné denní kontroly, který posoudí, do jaké míry byl přestup, umožněný řidičem úspěšný. V případě nesrovnalostí lze následně snadno zjednat nápravu a směřovat ke zdokonalování přestupních vazeb.

Základním předpokladem plnění požadavků, které se od CED očekávají, je, že vozy budou před jízdou i během ní řádně přihlášeny do systému monitorování vozidel, na což centrální dispečink taktéž dohlíží a denně eviduje. Nedostatky jsou následně předmětem sekčního postihu dopravců.

5.2 Systémy preference veřejné dopravy

Moderní systémy preference veřejné dopravy přispívají zásadním způsobem ke zvyšování propustnosti a plynulosti dopravy, a tím ke zlepšení spolehlivosti dopravního systému.

Pro zvýšení plynulosti dopravy lze využít např.:

- podmíněnou či úplnou preferenci vozidel veřejné dopravy na křižovatkách;
- proměnné dopravní značky, ovládané dispečinkem či automaticky, které zajistí operativní preferenci hromadné dopravy;
- vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy veřejné dopravy



- systémy on-line navigace, které usměrňují individuální dopravu do úseků méně zatížených, čímž snižují dopravní kongesce, čímž prospívají také veřejné dopravě;

Z hlediska volby cestujícího, zda upřednostní veřejnou dopravu před individuální, je možné v oblasti chytrých řešení využít vhodně zvolenou formu nabídky webového portálu či mobilní aplikace, které zajistí, aby cestující vždy našel vhodnou alternativu veřejnou dopravou, a tím byla tato možnost pro něj atraktivnější.

5.3 Rezervační systémy a multimodální aplikace

Po vzoru komerčních dopravců je vhodné, aby integrovaný dopravní systém umožňovat rezervaci míst u dálkových spojů, objednávaných Zlínským krajem, a to alespoň v rozsahu 50 % kapacity vozidla. Rezervační systém musí být implementován nejenom v mobilní aplikaci daného integrovaného dopravního systému, ale i v e-shopu a v informačních kancelářích. Systém musí umožnit provedení rezervace v rozsahu nejméně 30 dní před a nejpozději 30 minut před odjezdem vozidla z výchozí zastávky dle jízdního řádu. Informace o rezervaci míst, se musejí automaticky nahrát do odbavovacích zařízení ve vozidlech, aby se minimalizovala administrativní činnost řidičů. Jelikož je tato služba ve veřejné dopravě nadstandardní, může být i dražší než běžná jízdenka (je možno účtovat poplatek za rezervaci).

Multimodální aplikace umožňují sdružit více možností přepravy, tedy nejenom veřejnou dopravu, ale i moderní služby, jako je sdílení elektro kol, koloběžek atd. Dále umožní vyhledání trasy z libovolného výchozího bodu do libovolného požadovaného cílového bodu. Nedílnou součástí musí být i možnost přímého on-line zaplacení využívaných služeb.

Multimodální aplikace budou pro uživatele bezplatné a náklady na jejich provozování budou součástí rozpočtu KOVEDu.



6. Další rozvoj IDZK

6.1 Odbavovací a informační systémy

KOVED plánuje v dalším období spravovat několik odbavovacích a informačních systémů pro cestující, které bude průběžně vyhodnocovat za účelem zlepšení zákaznické zkušenosti, získání dat pro optimalizaci dopravy a úprav tarifní struktury v současných a budoucích odbavovacích systémech, mezi ně můžou i nemusí patřit ty stávající.

6.1.1 FAIRTIQ

Mobilní aplikace FAIRTIQ umožňuje cestujícím odbavení způsobem check-in check-out a check-in be-out skrz vygenerovaný 2D kód na obrazovce. Jedná se o aplikaci pro pořízení jednorázové jízdenky. Je díky ní zajištěna technologická integrace mezi všemi provozovateli veřejné dopravy v kraji. Existují možnosti splynutí s vlastní mobilní aplikací jako modul pro nákup jednorázových jízdenek, který bude předmětem dalšího rozvoje mobilní aplikace IDZK.

6.1.2 Aplikace IDZK

Další aplikací je mobilní aplikace IDZK. Ta bude stát na zákaznické bázi IDZK podobně jako má stávající dopravní karta Zetka a bude obsahovat také stejnou tarifní strukturu pro časové kupóny. Společnost KOVED si od tohoto systému slibuje širší využití i flexibilitu v rozvoji svých služeb, aby mohla lépe reagovat na poptávku a aktivně komunikovat s veřejností. Aplikace postupně pojme kompletní nabídku dle Tarifu IDZK a po zastřešení všech nabízených služeb má potenciál je převzít a dále rozvíjet.

6.1.3 E-shop ZETKA

E-shop pro dopravní kartu Zetka bude nadále provozován a podporován pro nákupy jízdného a elektronické peněženky jako doposud. E-shop nabízí služby objednání a registrace dopravních karet, na které lze pak nakoupit produkty jako předplatné časové jízdné, nebo elektronickou peněženku, která patří mezi přijímané platební metody u dopravců zapojených v integrovaném systému Zlínského a Moravskoslezského kraje.

6.1.4 Webové stránky

Veškerý rozvoj v technologiích a integraci bude podpořen restrukturalizací webových stránek. Nové rozložení napomůže orientaci stávajících i nově příchozích návštěvníků tak, aby jednoduše našli potřebné informace na jednom místě a zvýšila se tak dostupnost aktuálních informací o dopravě. Integrovaná doprava Zlínského kraje tak bude mít kromě mobilní aplikace obnovený zastřešující prvek s lepším a širším využitím stávající značky.



6.1.5 Národní dopravě-informační centrum Zlínského kraje

Národní dopravně informační centrum by mělo ve spolupráci se Zlínským krajem propojit data z veřejné dopravy skrz nové regionální dopravně informační centrum, jehož součástí a přispěvatelem bude také Koordinátor veřejné dopravy. Architektonicky se jedná o agregační prvek dopravních dat směrem nahoru, nikoliv přímo k cestujícím. K tomu bude potřeba navrhnout databázovou strukturu a komunikační rozhraní výstupů ze všech stávajících i budoucích systémů pod správou Koordinátora. Mezi plánované technologie patří i palubní jednotky vozidel určené pro komunikaci s infrastrukturou jako jsou dálniční komunikační jednotky RSU (roadside unit) nebo řadiči v dopravních uzlech. Cílem rozvoje veřejné dopravy těmito technologiemi je automatizovat a decentralizovat komunikaci řídicích a informačních systémů pro bezpečnost a plynulost dopravy v tzv. aktivní preferenci veřejné hromadné dopravy. Projekty v tomto oboru již realizuje statutární město Zlín v podobě Zlín ITS, jehož harmonogram spadá do období tohoto plánu dopravní obslužnosti.



7. Důležité harmonogramy

Kapitola shrnuje důležité milníky z hlediska soutěžení nových dopravců v linkové i železniční dopravě a aktualizace plánu dopravní obslužnosti.

7.1 Železniční doprava

- 2025 – příprava nového provozního konceptu a smluvní dokumentace od 12/2029
- 2026 – vypsáno výběrové řízení na nové železniční dopravce
- 2026 – uzavřeny smlouvy s vítězi výběrového řízení
- 12/2029 – zahájení provozu dle nových smluv (10 let)

7.2 Veřejná linková doprava

- 2026/27 – zahájení příprav dopravního konceptu po roce 2030
- 2028/29 – vypsáno výběrové řízení na nové linkové dopravce
- 2029/30 – uzavření smlouvy s vítězi výběrového řízení
- 1.1.2031 – zahájení provozu dle nových smluv (10 let)

7.3 Plán dopravní obslužnosti

- 2027 – vydání aktualizace PDO, pokud dojde k významným koncepčním změnám.
- 2028 – zahájení přípravy nového PDO pro roky 2030–2035 s výhledem do 2040
- 2029 – vydání nového PDO pro roky 2030–2035 s výhledem do 2040



Seznam příloh

P1_Zjednodusena_sitova_grafika_uzly

P2_Spojeni_vyznamnych_center

P3_Sítova_grafika_horizont_1

P4_Sitova_grafika_horizont_2

P5_Sitova_grafika_horizont_3

P6_Seznam_linek_VLD.

P7_Zeleznicni_trate_a_stanice

P8_Zastavky_pro_modernizaci

P9_Seznam_smluv_VLD

P10_Seznam_smluv_ZD

Seznam obrázků a tabulek

Obrázek 1: Železniční doprava ve ZK s platností Tarifu ZK dle dopravců..... 31

Obrázek 2: Schéma základního uspořádání IDS..... 74

Obrázek 3: Výřez mapy zón..... 76

Obrázek 4: Informační panely na mpvnet.cz..... 79

Obrázek 5: Polohy spojů na mpvnet.cz 79

Obrázek 6: Plánované výdaje rozpočtu ZK na veřejnou dopravu 2021-2025..... 92

Obrázek 7: Vývoj výdajů na veřejnou dopravu 2021-2025 95

Obrázek 8: Předpoklad vývoje výdajů na veřejnou dopravu 2026-2030 96

Tabulka 1: Přehled Specifických cílů..... 15

Tabulka 2: Společné horizontální charakteristiky 16

Tabulka 3: Porovnání cestovní doby mezi bývalými okresními městy 21

Tabulka 4: Porovnání nabídky v jednotlivých horizontech 24

Tabulka 5: Příjmy a výdaje rozpočtu ZK na veřejnou dopravu 2021 93

Tabulka 6: Výkony a náklady zakázky drážní doprava..... 94

Tabulka 7: Výkony a náklady zakázky linková doprava 2021..... 94



Přehled zkratk

B+R	Bike and Ride – stojany a úschovny kol pro cyklisty (uložení kol)
P+R	Park and Ride – parkování IAD u dopravních terminálů
CDV	cena dopravního výkonu
CED	Centrální dispečink
ČD	České dráhy, a. s.
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DD	drážní doprava
DMU	motorová jednotka (Diesel multiple unit)
DSZO	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s.r.o.
ERTMS	(European Rail Traffic Management System) je evropský systém řízení železniční dopravy. Obsahuje:
ETCS	(European Train Control System) – evropský vlakový zabezpečovací systém
GSM-R	(Global System for Mobile Communication for Railway) – globální systém pro mobilní komunikace (GSM) pro železniční aplikace.
Ex	Expresní vlak (jednotka)
EMU	elektrická jednotka (Electric multiple unit)
GVD	grafikon vlakové dopravy
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
IDZK	Integrovaná doprava Zlínského kraje
JMK	Jihomoravský kraj
K+R	Kiss and Ride – krátkodobé stání (soukromé IAD, TAXI apod.)
KOVED	Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o.
LL:	lichá hodina
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	městská hromadná doprava



ODIS	Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje
ORP	obec s rozšířenou působností
Os	Osobní vlak
PAD	Příměstská autobusová doprava = veřejná linková autobusová doprava
P+R	Park and Ride – záchytná parkoviště IAD u dopravních terminálů
PHM	pohonné hmoty
PID	Pražská integrovaná doprava
PDO	Plán dopravní obslužnosti
Push-pull	vratná souprava, lokomotiva a řídící vůz na konci vlaku
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic, s. p.
ŘSZK	Ředitelství silnic Zlínského kraje, příspěvková organizace
R-x	Rychlíkový vlak (jednotka) - x představuje číslo linky
Sp	Spěšný vlak
SS:	sudá hodina
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení (podle kategorií)
VHD	Veřejná hromadná doprava
VRT	Vysokorychlostní trať
VLD	Veřejná linková doprava
WTB	Wire Train Bus (vlaková sběrnice, resp. komunikační protokol – vybavení pro push-pull)
XX:	libovolná (nebo každá) hodina
ZID	Zlínská integrovaná doprava
ZK	Zlínský kraj
ŽD	Železniční doprava