



PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI PRO ÚZEMÍ  
MĚST ZLÍN A OTROKOVICE A OBCÍ BĚLOV,  
ŽELECHOVIC NAD DŘEVNICÍ A HVOZDNÁ NA  
OBDOBÍ 2021-2027

Vypracoval:  
Ing. Ivana Hurtová (Magistrát města Zlína)  
Mgr. Renáta Krystyníková (Městský úřad Otrokovice)

STATUTÁRNÍ MĚSTO ZLÍN  
NÁMĚSTÍ MÍRU 12  
760 01 ZLÍN



MĚSTO OTROKOVICE  
NÁM. 3. KVĚTNA 1340  
765 02 OTROKOVICE



OBEC BĚLOV  
BĚLOV č. p. 77  
768 21 KVASICE



OBEC ŽELECHOVICE NAD  
DŘEVNICÍ  
UL. 4. KVĚTNA 68  
763 11 ŽELECHOVICE NAD  
DŘEVNICÍ



OBEC HVOZDNÁ  
HLAVNÍ 210  
763 10 HVOZDNÁ



## Obsah

Úvod .....	3
1 Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících .....	10
1.1 Městská hromadná doprava Zlín-Otrokovice, s.r.o.....	10
1.2 Doprava zajišťována jinými subjekty .....	19
1.2.1 Železniční doprava .....	19
1.2.2 Veřejná autobusová doprava .....	20
2 Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace .....	20
3 Časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv .....	22
4 Harmonogram a způsob integrace.....	23
5 Maximální tarify pro cestující.....	24
6 Další údaje vztahující se k financování a nákladově efektivnímu zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících stanovené přímo použitelným předpisem EU .....	24
Závěr.....	25
Příloha 1: Standardy kvality .....	26
Příloha 2: Projednání se Zlínským krajem .....	27

## Úvod

Plán dopravní obslužnosti pro území statutárního města Zlín, města Otrokovice a obcí Želechovice nad Dřevnicí, Bělov a Hvozdná je zpracován v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění účinném k 31. 12. 2020 (dále jen Zákon). Uvedená města a obce tímto dokumentem pořídily v souladu s ust. § 5 odst. 1 Zákona společný plán dopravní obslužnosti dotčených území.

Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především 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.

Obce ve své samostatné působnosti zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením. Obec zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti území kraje.

Dle ust. § 5 odst. 2 Zákona se plán dopravní obslužnosti území pořizuje na dobu nejméně 5 let a obsahuje zejména:

- a) popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- b) předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,
- c) časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,
- d) harmonogram a způsob integrace v organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- e) maximální tarify pro cestující,
- f) další údaje vztahující se k financování a nákladově efektivnímu zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie.

Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Plány dopravní obslužnosti území musí být v souladu s koncepcí veřejné dopravy; do souladu s koncepcí veřejné dopravy musí být uvedeny vždy nejpozději do 1 roku ode dne jejího schválení. Dopravní plánování vychází z páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti. Plán

dopravní obslužnosti území pořizuje stát, kraj a obec, která zajišťuje dopravní obslužnost na určitém území.

Města Zlín a Otrokovice a jejich sousedící obce Želechovice nad Dřevnicí, Bělov a Hvozdná jsou dlouhodobě, po desetiletí úzce propojeny z hlediska mobility jejich obyvatel za prací, vzděláním, veřejnými i soukromými službami. Nabídka pracovních příležitostí, škol, veřejných institucí a soukromých provozoven obchodu a služeb se po dlouhou dobu na dotčeném území rozvíjí komplementárně, proto i problematiku dopravní obslužnosti území dotčených měst a obcí je vhodné řešit společně.

Návrh plánu dopravní obslužnosti území projednalo statutární město Zlín, město Otrokovice, obce Želechovice nad Dřevnicí, Bělov a Hvozdná se Zlínským krajem, v jehož územním obvodu se nachází (dle § 5 odst. 3 písm. c) Zákona).

Plán dopravní obslužnosti za **statutární město Zlín** byl schválen Zastupitelstvem města Zlína na jeho 18. zasedání dne 06.05.2021 usnesením č. 13/18Z/2021.

Plán dopravní obslužnosti za **město Otrokovice** byl schválen Zastupitelstvem města Otrokovice na jeho 17. zasedání dne 21.04.2021 usnesením č. ZMO/7/17/21.

Plán dopravní obslužnosti za **obec Želechovice nad Dřevnicí** byl schválen Zastupitelstvem obce Želechovice nad Dřevnicí na jeho 15. zasedání dne 24.03.2021 usnesením č. 12./15ZO/2021.

Plán dopravní obslužnosti za **obec Bělov** byl schválen Zastupitelstvem obce Bělov na jeho 21. zasedání dne 14.04.2021 usnesením č. 10/21/2021.

Plán dopravní obslužnosti za **obec Hvozdná** byl schválen Radou obce Hvozdná na jejím zasedání dne 31.03.2021 usnesením č. 5.13/8/2021.

Plán dopravní obslužnosti území je zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup, tzn. na webových stránkách statutárního města Zlína [www.zlin.eu](http://www.zlin.eu), města Otrokovice [www.otrokovice.cz](http://www.otrokovice.cz) obcí Želechovice nad Dřevnicí [www.zelechovice.eu](http://www.zelechovice.eu), Bělov [www.belov.cz/obec/](http://www.belov.cz/obec/) a Hvozdná [www.hvozdna.cz/](http://www.hvozdna.cz/).

### **Charakteristika statutárního města Zlína**

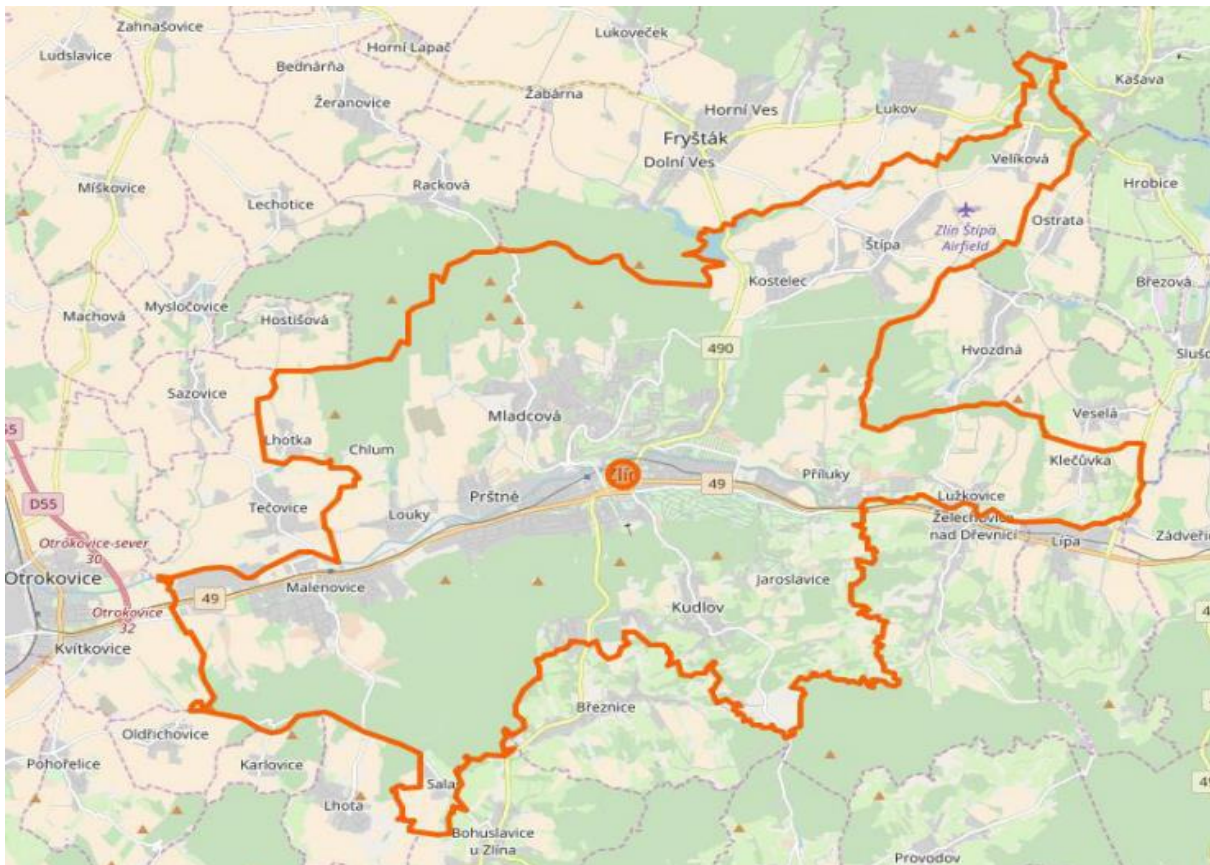
Krajské město Zlín (obr. 1) leží ve východní části Moravy, na rozhraní Hostýnských a Vizovických vrchů, přibližně 45 km od státní hranice se Slovenskem. Svou polohou zasahuje do tří

národopisných oblastí - Valašska, Hané a Slovácka. Svým charakterem má však nejbližší k Valašsku. Město se rozprostírá v údolí, kterým protéká po celé jeho délce řeka Dřevnice.

Jeho okolí je tvořeno pahorkovitým a kopcovitým terénem. V roce 2001 byla ve Zlíně založena Univerzita Tomáše Bati. Statutární město Zlín je metropolí Zlínského kraje a je zejména významným průmyslovým, obchodním a kulturním centrem východní Moravy.

Město leží v nadmořské výšce 230 m n. m. s katastrální výměrou 11 885 ha. Ve Zlíně žije přibližně 75 tisíc obyvatel (2020).

Statutární město Zlín se rozděluje na 16 místních částí (obr. 2) – Zlín, Lhotka, Chlum, Jaroslavice, Klečůvka, Kostelec, Kudlov, Louky, Lužkovice, Malenovice, Mladcová, Příluky, Prštné, Salaš, Štípa, Velíková.



Obrázek 1 Rozsah řešeného území statutárního města Zlína; Zdroj: OpenStreetMap





Obrázek 2 Statutární město Zlín a jeho místní části

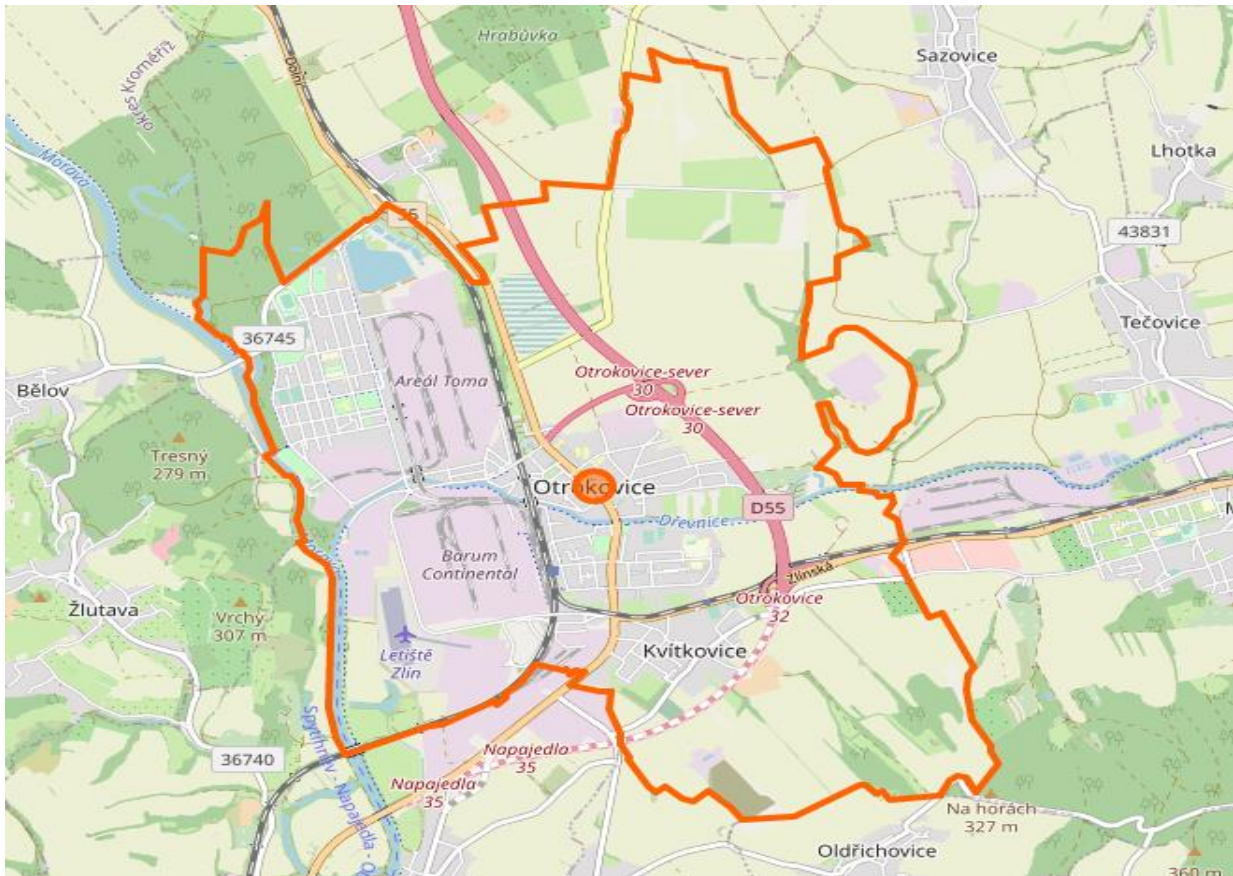
### Charakteristika města Otrokovice

Otrokovice jsou průmyslové město (obr. 3) na páteřní síti silniční i železniční infrastruktury. Ve městě Otrokovice žilo na začátku roku 2020 na 17 879 obyvatel. Město se nachází na hranici tří regionů: Valašska, Slovácka a Hané. Je položeno na jižním okraji Hornomoravského úvalu kolem toku řeky Moravy, která obtéká z východní strany Přírodní park Chřiby. Řeka Morava společně s levostranným přítokem Dřevnice je významným prvkem města.

Společně s blízkým krajským městem Zlín a městem Napajedla vytváří největší sídelní aglomeraci Zlínského kraje a působí tak jako ohnisko ekonomického rozvoje regionu. Blízkost krajského města má pozitivní dopad na zvýšení standardu veřejné hromadné dopravy, kterou zajišťuje Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o. Otrokovice jsou střediskem správního obvodu obce s rozšířenou působností (ORP) pro obce: Bělov, Halenkovice, Komárov, Napajedla, Oldřichovice, Pohořelice, Spytihněv, Tlumačov, Žlutava. Pro tyto obce zajišťuje výkon státní správy jako obec s rozšířenou působností. Správní obvod je tvořen celkem 10 obcemi a je svou rozlohou 11 168 ha nejmenším správním obvodem ORP ve Zlínském kraji.

Více informací na:

[http://www.otrokovice.cz/assets/File.ashx?id\\_org=11673&id\\_dokumenty=3409](http://www.otrokovice.cz/assets/File.ashx?id_org=11673&id_dokumenty=3409).



Obrázek 3 Rozsah řešeného území města Otrokovice; Zdroj: OpenStreetMap

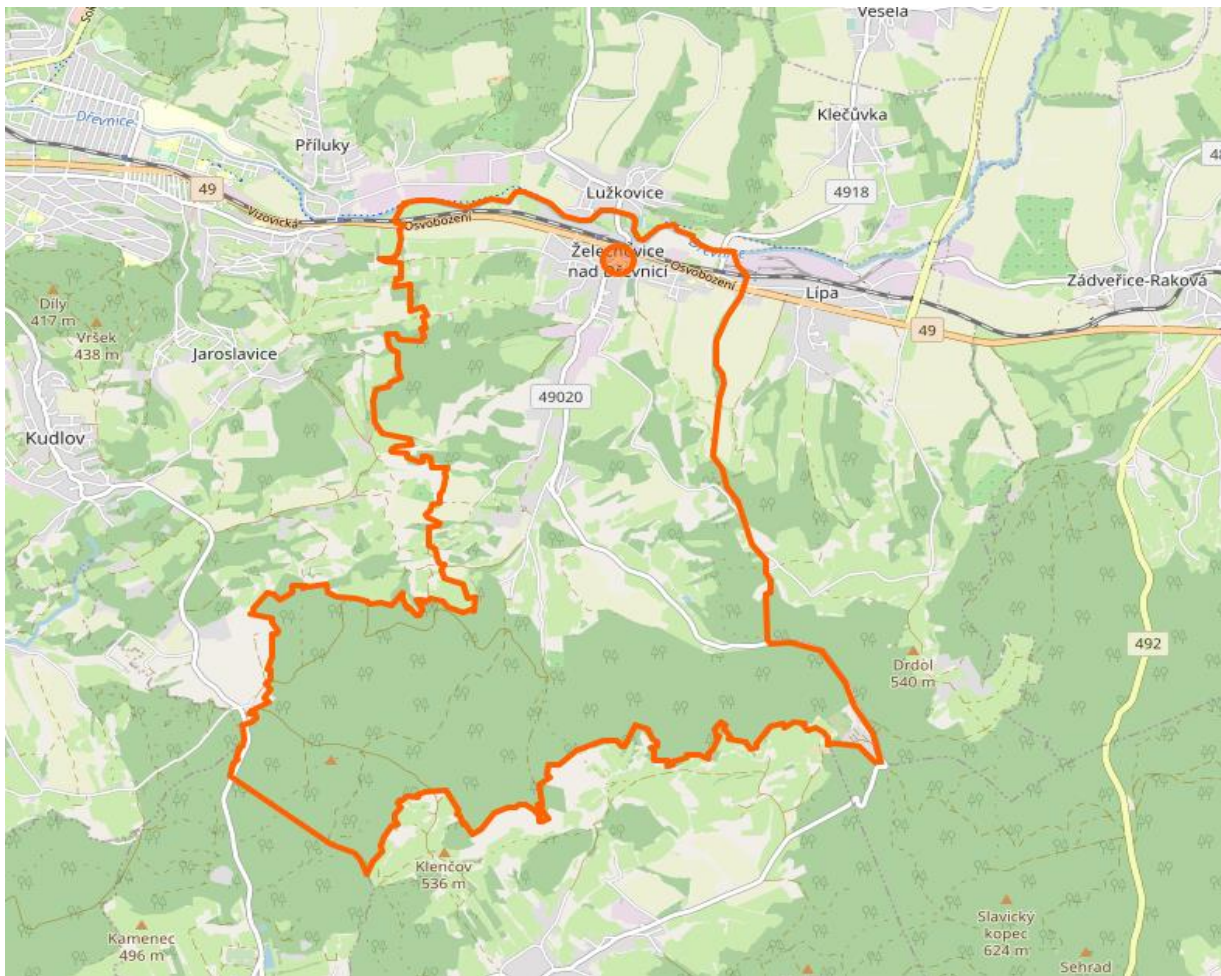
### Charakteristika obce Želechovice nad Dřevnicí

Želechovice nad Dřevnicí (obr. 4) jsou obcí s 1 874 obyvateli ležící v těsné blízkosti krajského města Zlín. Obec Želechovice nad Dřevnicí administrativně spadá do oblasti NUTS 2 Střední Morava, Zlínského kraje, okresu Zlín a správního obvodu stejnojmenné obce s rozšířenou působností. Obec je tvořena jedním katastrálním územím o průměrné nadmořské výšce 242 m n. m. a rozloze 1 603 ha, z čehož 35 % zabírá zemědělská půda a 54 % tvoří lesní pozemky.

Charakter krajiny je převážně zemědělský, podíl orné půdy je 46 %. Obec leží v moravském národopisném regionu Valašsko. Zastavěná část území leží v údolí řeky Dřevnice, která je levostranným přítokem řeky Moravy. Obec se nachází ve východní části aglomerace města Zlín. Obec Želechovice nad Dřevnicí leží 5 kilometrů od centra města Zlín a 7,7 kilometrů od centra města Vizovice.

Více informací na:

[https://www.zelechovice.eu/e\\_download.php?file=data/editor/68cs\\_4.pdf&original=PRO\\_RRAV M\\_%C5%BEelechovice.pdf](https://www.zelechovice.eu/e_download.php?file=data/editor/68cs_4.pdf&original=PRO_RRAV M_%C5%BEelechovice.pdf).



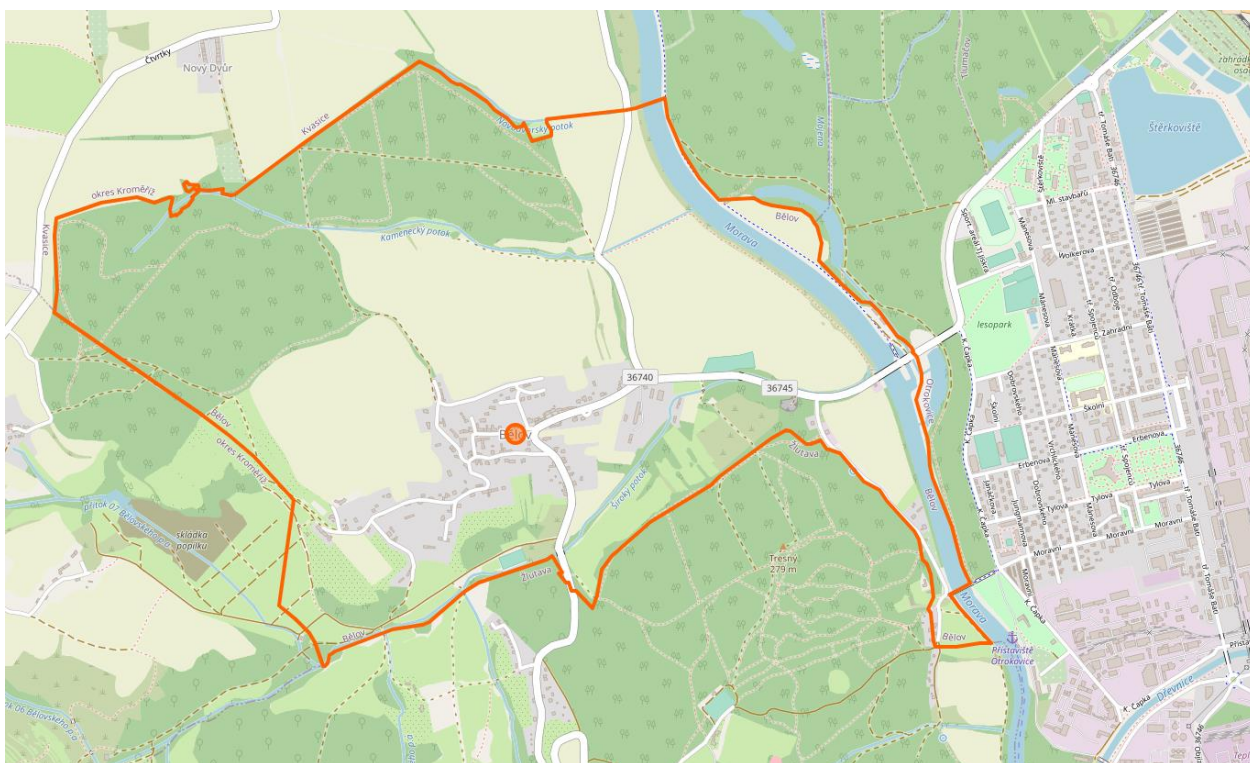
Obrázek 4 Rozsah řešeného území obce Želechovice nad Dřevnicí; Zdroj: OpenStreetMap

### Charakteristika obce Bělov

Obec Bělov (obr. 5) je samostatná katastrální obec na bývalém panství kvasickém s farností do Kvasic. Leží na pravém břehu řeky Moravy v nadmořské výšce 216 m n. m. Celý katastr obce Bělov se rozkládá na rozloze 343 ha. K začátku roku 2020 žilo v obci Bělov 317 obyvatel.

Hlavní silnice vede do obce z Kvasic vybudovaná v letech 1883-86. Vede dolním koncem a u bývalé školy odbočuje ke Žlutavě. Odbočka byla vybudována v roce 1914 a měla velkou důležitost – spojovala okres kroměřížský s okresem hradištským. Před rokem 1929 byl v provozu pouze převoz přes řeku. Vybudováním mostu byla obec spojena s okresem zlínským.

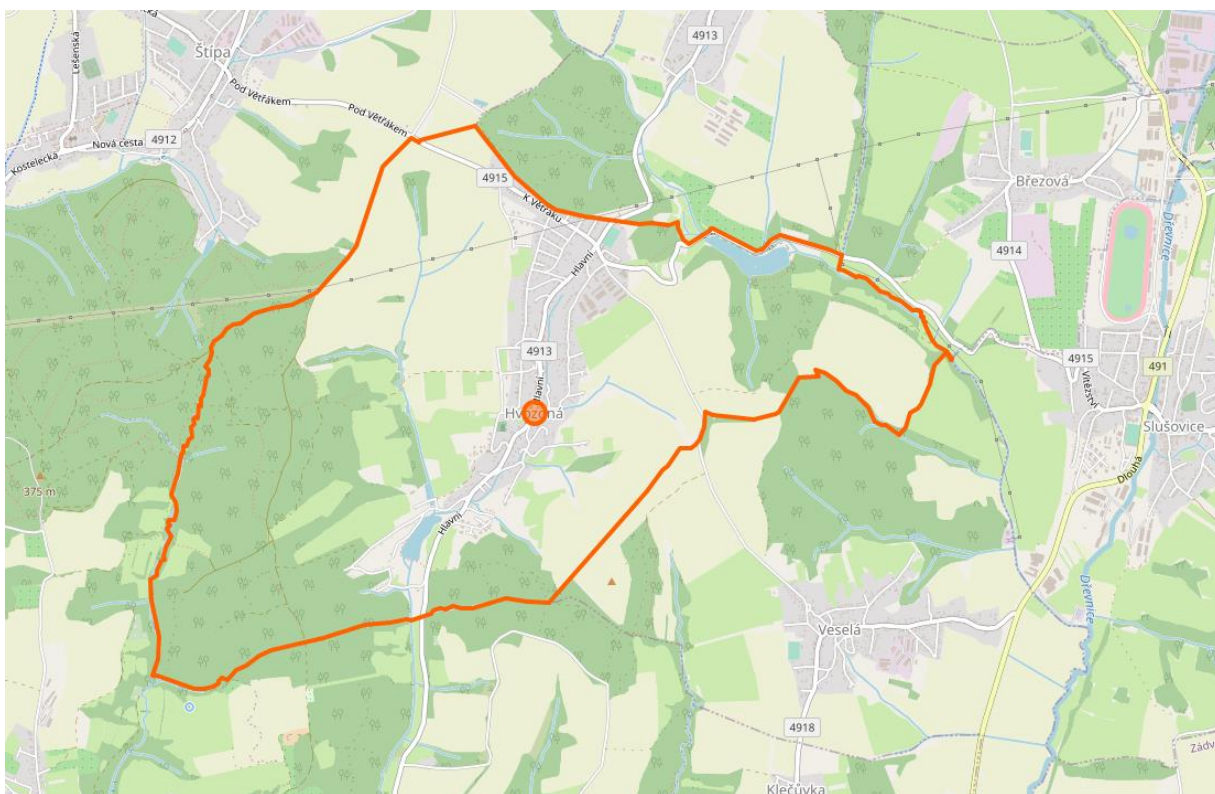




Obrázek 5 Rozsah řešeného území obce Bělou; Zdroj: OpenStreetMap

### Charakteristika obce Hvozdná

Obec Hvozdná (obr. 6) leží 12 km severovýchodně od Zlína v nadmořské výšce 333 m n. m. Na katastrální výměře 735 ha žije 1 207 obyvatel.



Obrázek 6 Rozsah řešeného území obce Hvozdná; Zdroj: OpenStreetMap

## 1 Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících

Předmětná města a obce ve svém územním obvodu (s výjimkou prostorově odlehlých městských částí Klečůvka a Salaš v území statutárního města Zlína), nad rámec dopravní obslužnosti kraje, zajišťují veřejnou linkovou dopravu prostřednictvím městské hromadné dopravy (dále jen MHD) provozované Dopravní společností Zlín-Otrokovice, s.r.o. (dále jen DSZO).

### 1.1 Městská hromadná doprava Zlín-Otrokovice, s.r.o.

MHD zahrnuje na území předmětných města a obcí trolejbusovou a autobusovou dopravu.

Dopravní obslužnost na území **statutárního města Zlína** je zajišťována na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na území statutárního města Zlína a o kompenzaci za tyto služby číslo 3400120249 o veřejných službách k zajištění dopravní obslužnosti statutárního města Zlína městskou autobusovou a trolejbusovou dopravou ze dne 31.12.2012 ve znění dodatků č. 1 ze dne 30.06.2014, č. 2 ze dne 02.01.2019, č. 3 ze dne 07.04.2020 na období od 01.01.2013 do 31.12.2027.

Dopravní obslužnost na území **města Otrokovice** je zajišťována na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na území města Otrokovice a o kompenzaci za tyto služby uzavřené dne 31.12.2012 ve znění dodatků č. 1 ze dne 19.06.2014, č. 2 ze dne 10.09.2018 a č. 3 ze dne 30.04.2020 na období od 01.01.2013 do 31.12.2027.

Dopravní obslužnost na území **obce Želechovice nad Dřevnicí** je zajišťována na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na území obce Želechovice nad Dřevnicí a o kompenzaci za tyto služby uzavřené dne 27.06.2019 na období od 01.07.2019 do 31.12.2030.

Dopravní obslužnost obcí Bělov a Hvozdná není prioritně zajišťována MHD DSZO. Uvedené obce si u DSZO objednaly pouze vybrané spoje, které doplňují standardní nabídku veřejné linkové dopravy zajišťované Zlínským krajem. Z toho plyne, že v plánu dopravní obslužnosti uvedených obcí se MHD promítá jen velmi okrajově.

Dopravní obslužnost na území **obce Bělov** je zajišťována na základě Smlouvy o zajištění dopravy uzavřené dne 15.12.2019 ve znění dodatku č. 1 ze dne 16.12.2020 na dobu neurčitou s platností od 01.01.2020 schválenou radou obce usnesením č. 7/10/2019 dne 11.12.2019.



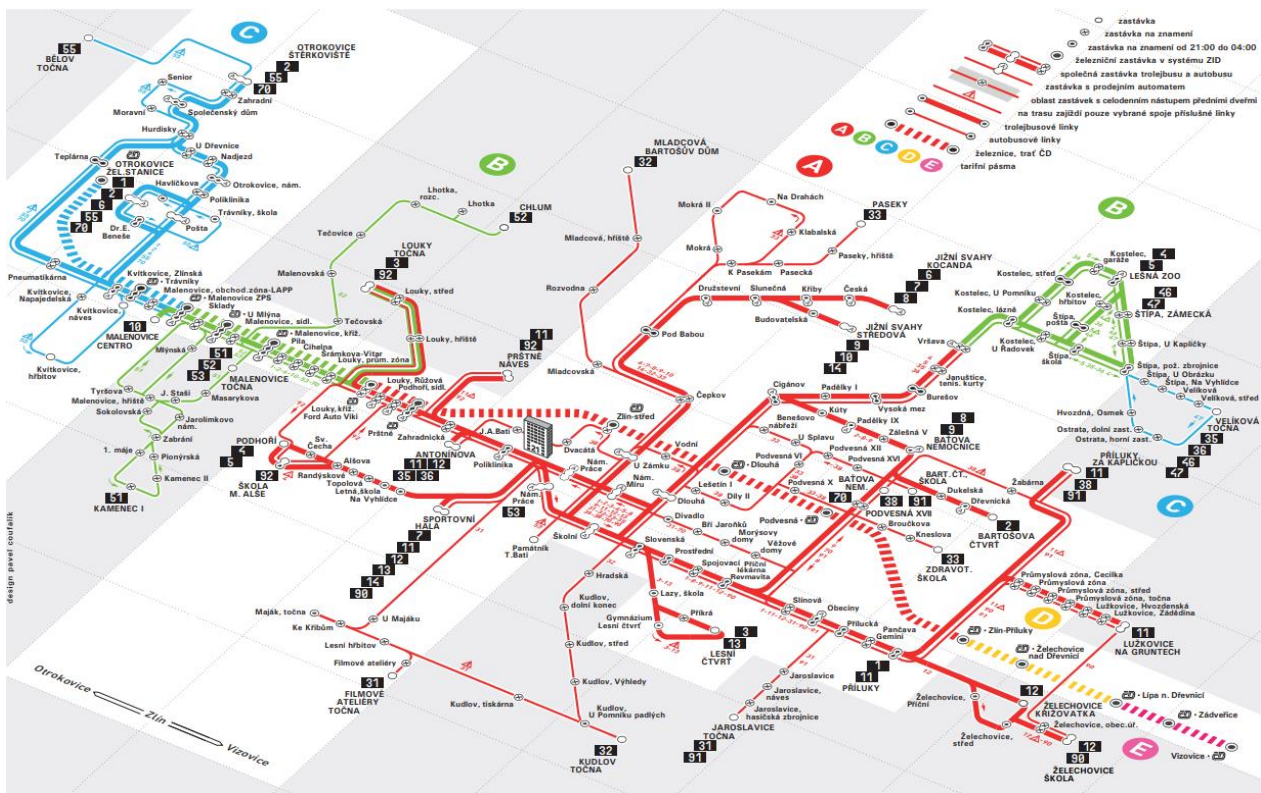
Dopravní obslužnost na území **obce Hvozdná** je zajišťována na základě Smlouvy o zajištění dopravy uzavřené dne 02.12.2020 ve znění dodatků na období od 01.01.2021 do 31.12.2021 schválenou radou obce usnesením č. 5.1/28/2020 dne 02.12.2020.

DSZO zajišťuje dopravní obslužnost v systému *IN HOUSE* z pohledu zadávání veřejných zakázek, přičemž uzavřené smlouvy tvoří základ pro budoucí integraci autobusové dopravy.

➤ **Vedení linek MHD zajišťovaných DSZO s.r.o.**

Dopravní obslužnost je na území předmětných měst a obcí zajišťována 14 trolejbusovými a 16 autobusovými linkami, které navíc pokrývají obec Tečovice a Ostratu, které nemají s DSZO žádný smluvní vztah.

Přehled obsluhovaných trolejbusových a autobusových linek (obr. 7) je zobrazen v tabulkách 1 a 2.



Obrázek 7 Schéma obsluhovaných linek provozovaných MHD Dopravní společnost Zlín-Otrokovič, s.r.o.

Tabulka 1 Přehled směru provozovaných trolejbusových linek dopravcem

Trolejbusy		
Linka	Vedení linky	Délka linky [km]
1	Příluky – Otrokovice,žel.st.	14,6
	Otrokovice,žel.st. – Příluky	
2	Bartošova čtvrť – Otrokovice,Štěrkoviště	19,5
	Otrokovice,Štěrkoviště – Bartošova čtvrť	
3	Lesní čtvrť – Louky,točna	6,8
	Louky,točna – Lesní čtvrť	
4	Lešná,ZOO – Kostelec,střed – Podhoří	11,7
	Podhoří – Kostelec,U Řadovek – Lešná,ZOO	
5	Lešná,ZOO – Kostelec,U Řadovek – Podhoří	11,7
	Podhoří – Kostelec,střed – Lešná,ZOO	
6	JS,Kocanda – Otrokovice,žel.st.	14,6
	Otrokovice,žel.st. – JS,Kocanda	
7	JS,Kocanda – Sportovní hala	4,7
	Sportovní hala – JS,Kocanda	
8	JS,Kocanda – Bařova nemocnice – JS,Kocanda	14,0
9	JS,Středová – Bařova nemocnice – JS,Středová	12,4
10	JS,Středová – Malenovice,Centro	10,8
	Malenovice,Centro – JS,Středová	
11	Luřkovice,Na Gruntech – Prřtné,náves	9,2
	Prřtné,náves – Luřkovice,Na Gruntech	
12	Želechovice,řkola – Antonínova	8,7
	Poliklinika – Želechovice,řkola	
13	Lesní čtvrť – Sportovní hala	3,1
	Sportovní hala – Lesní čtvrť	
14	JS,Středová – Sportovní hala	4,1
	Sportovní hala – JS,Středová	



Tabulka 2 Přehled směru provozovaných autobusových linek dopravcem

Autobusy		
Linka	Vedení linky	Délka linky [km]
31	Jaroslavice,točna – Kudlov,točna	12,8
	Kudlov,točna – Jaroslavice,točna	
32	Mladcová,Bartošův dům – Kudlov,točna	7,9
	Kudlov,točna – Mladcová,Bartošův dům	
33	Paseky – Bartošova čtvrť,Zdravotnická škola	8,4
	Bartošova čtvrť,Zdravotnická škola – Paseky	
35	Poliklinika – Velíková,točna	12,5
	Velíková,točna – Antonínova	
36	Poliklinika – Lešná,ZOO – Velíková,točna	14,7
	Velíková,točna – Lešná,ZOO – Antonínova	
38	Příluky,Za Kapličkou – J. A. Bati – Příluky,Za Kapličkou	11,4
46	Velíková,točna – Štípa,Zámecká – Velíková,točna	10,9
47	Velíková,točna – Hvozdná – Štípa,Zámecká	8,3
51	Malenovice,točna – Kamenec – Tyršova – Malenovice,točna	5,6
52	Malenovice,točna – Tečovice – Lhotka – Chlum	5,9
	Chlum – Lhotka – Tečovice – Malenovice,točna	
53	Náměstí Práce – Památník T. Bati – Malenovice,točna	6,6
	Malenovice,točna – Náměstí Práce	
55	Kvítkovice,hřbitov – Otrokovice,žel.st. – Otrokovice,Štěrkoviště – Bělov,točna	9,8
	Bělov,točna – Otrokovice,Štěrkoviště – Otrokovice,žel.st. – Kvítkovice,hřbitov	
70	Podvesná XVII – Otrokovice,žel.st.	17,7
	Otrokovice,Štěrkoviště – Otrokovice,žel.st. – Baťova nemocnice	
90	Želechovice,škola – Sportovní hala	10,2
	Sportovní hala – Želechovice,škola	
91	Příluky,Za Kapličkou – Jaroslavice – Bartošova čtvrť,škola	8,0
	Bartošova čtvrť,škola – Jaroslavice – Příluky,Za Kapličkou	
92	Škola M. Alše – Prštné,náves – Louky,točna	5,2
	Louky,točna – Škola M. Alše	

Zastávky MHD zajišťují svým prostorovým rozložením dostupnost linek MHD pro obyvatele prakticky všech částí dotčených měst a obcí. MHD DSZO obsluhuje celkem 342 zastávek ve většině případů zastřešených a s bezbariérovým nástupem. Přesné rozdělení počtu zastávek na území v předmětných městech a obcích je zobrazeno v tabulce 3.

Tabulka 3 Počet zastávek v jednotlivých městech a obcích

Zlín	<b>288</b>
Otrokovice	<b>34</b>
Želechovice n. Dřevnicí	<b>5</b>
Bělov	<b>1</b>
Hvozdná	<b>6</b>
Ostrata	<b>2</b>
Tečovice	<b>6</b>
<b>Celkem</b>	<b>342</b>

Dopravní obslužnost je stanovena v rozsahu schválených platných jízdních řádů v MHD.

Více informací na: <https://www.dszo.cz/jizdni-rady/>.

➤ **DSZO v datech**

DSZO k 31.12.2020 disponuje celkem 97 vozidly MHD (tab. 4). Následující přehled (tab. 5 a 6) uvádí provozní stav vozidel MHD. Historická vozidla nejsou zahrnuta.

Tabulka 4 Struktura vozového parku DSZO, s.r.o.

STRUKTURA VOZOVÉHO PARKU DSZO k 31. 12. 2020 (mimo historické vozy)						
	počet vozů	průměrné stáří	kloub	nízkopodlažní	klimatizace	hybridní
<b>trolejbusy</b>	59	9,2 roku	25	58	25	42
<b>autobusy</b>	38	10,9 roku	7	38	18	0
<b>Celkem</b>	<b>97</b>	<b>9,3 roků</b>	<b>32</b>	<b>96</b>	<b>43</b>	<b>42</b>

Tabulka 5 Struktura trolejbusů podle typu k 31.12.2020

STRUKTURA TROLEJBUSŮ PODLE TYPU			
Typ	počet vozů	průměrné stáří	% zastoupení
<b>Tr 14 - sólo</b>	1	25,2	1,7 %
<b>Tr 24 - sólo (agregát)</b>	20	12,9	33,9 %
<b>Tr 26 - sólo (klimatizace)</b>	4	6,8	6,8 %
<b>Tr 26 - sólo (baterie) (klimatizace)</b>	2	4,3	3,4 %
<b>Tr 30 - sólo (baterie) (klimatizace)</b>	7	1,8	11,9 %
<b>Tr 25 - kloubový (agregát)</b>	13	10,5	22,0 %
<b>Tr 27 - kloubový (klimatizace)</b>	11	6,8	18,6 %
<b>Tr 35 - kloubový (baterie) (klimatizace)</b>	1	0,9	1,7 %
<b>Celkem</b>	<b>59</b>	<b>8,7</b>	<b>100,0 %</b>

Tabulka 6 Struktura autobusů podle typu k 31.12.2020

STRUKTURA AUTOBUSŮ PODLE TYPU			
Typ	počet vozů	průměrné stáří	% zastoupení
Karosa AXER	1	17	2,63 %
Irisbus Iveco 10,5 M E5	3	9,5	7,89 %
Irisbus Iveco 10,5 M E5, (klimatizace)	4	8,6	10,5 %
Renault E2	1	20,1	2,63 %
Irisbus Iveco 12 M E3	9	18,3	23,68 %
Irisbus Iveco 12 M E4	2	11,1	5,26 %
Irisbus Iveco 12 M E5, (klimatizace)	2	8,6	5,26 %
Irisbus Iveco 12 M E6, (klimatizace)	8	3,6	21,05 %
Škoda E´CITY 34 BB 12 M	1	0,5	2,63 %
Irisbus Iveco 18 M E3	4	17,7	10,53 %
Irisbus Iveco 18 M E5	1	10,2	2,63 %
Irisbus Iveco 18 M E6 (klimatizace)	2	3,2	5,26 %
<b>Celkem</b>	<b>38</b>	<b>10,7</b>	<b>100,0 %</b>

Průměrné stáří vozidel MHD v letech 2016 až 2020 je zobrazeno v tabulce 7.

Tabulka 7 Struktura stáří vozového parku

Struktura stáří vozového parku (v letech)	Struktura stáří vozového parku (v letech)				
	2016	2017	2018	2019	2020
Průměrné stáří autobusů	10,8	8,7	10,1	10,5	10,7
Průměrné stáří trolejbusů	7,8	8,1	9,1	8,4	8,7

V současné době jsou garantovány nízkopodlažní spoje na všech autobusových i trolejbusových linkách. Výhodou nízkopodlažního provedení je jednoznačně umožnění nástupu a výstupu osob na invalidním vozíku a zjednodušený nástup a výstup cestujících s dětským kočárkem. Význam mají i pro samotného dopravce, protože umožňují snazší a rychlejší odbavení cestujících v zastávkách.

#### ➤ Bezemisní provoz MHD

Prioritou DSZO je zkvalitňování přepravních služeb a zvyšování atraktivity MHD použitím relativně jednoduchého a finančně nenáročného řešení bezemisního provozu vozidel MHD. DSZO má již vybudovanou síť trakčního vedení, která umožňuje neustálý rozvoj e-mobility. Pořízením parciálních trolejbusů (obr. 8) a elektrobusů (obr. 9) s využitím trakčního vedení pro nabíjení vozidel MHD, je schopna realizovat případné rozšiřování bezemisní dopravy do jiných lokalit a může se tak efektivněji přizpůsobit vedením linek pro potřeby obyvatel.



Obrázek 8 Trolejbus Škoda 30 Tr SOR



Obrázek 9 Elektrobus Škoda e-CITY 34 BB 12 M.

Na konci roku 2020 byl vládou ČR schválen zákon o podpoře nízkoemisních silničních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících. Zákon o podpoře bezemisních a nízkoemisních silničních vozidel stanovuje minimální podíly nízkoemisních vozidel a vozidel s nulovými emisemi.



Tento zákon, s předpokládanou účinností 02.08.2021, zapracovává příslušný předpis Evropské unie - Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20.06.2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel.

Výše minimálních podílů ekologických vozidel v prvním sledovaném období je pro autobusy 41 %, a to ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona do konce roku 2025.

Výše minimálních podílů ekologických vozidel ve druhém sledovaném období je pro autobusy 60 %, a to od 01.01.2026 do 31.12.2030.

Ačkoliv směrnice o čistých vozidlech umožňuje státu zahrnout mezi bezemisní vozidla i trolejbusy, DSZO v době platnosti dopravního plánu nasazením nových typů parciálních trolejbusů výkony bezemisních vozidel nejenom postupně navyšuje, ale v tuto chvíli s podílem **62 %** bezemisních vozidel i **splňuje**.

#### ➤ **Rozvoj MHD**

DSZO využívá všech možností, jak modernizovat a rozšiřovat MHD ve Zlíně, Otrokovicích a dalších lokalitách na Zlínsku s využitím prostředků z fondů Evropské unie (EU).

V rámci výhledu na období platnosti tohoto dokumentu dopravce MHD plánuje například rozšíření stávajícího trakčního vedení, obnovu a modernizaci vozového parku MHD, zvýšení podílu elektrické trakce MHD s využitím stávajícího trakčního vedení. S rozvojem městské aglomerace se uvažuje o rozšíření tras linek do nových lokalit bytové výstavby. Podařilo by se tak vytvořit atraktivní a cenově efektivní řešení a elektrifikovat větší podíl veřejné dopravy. Tyto aktivity jsou závislé na výsledcích podrobných analýz a nakonec na dotačních programech.

Významný postoj k modernímu a systematickému plánování dopravy včetně městské hromadné dopravy ve výše dotčených městech a obcích je obsažen v jejich strategických dokumentech.

V období předložení plánu dopravní obslužnosti je vyhotoven pro **statutární město Zlín** a **město Otrokovice** dopravně plánovací dokument (Plán dopravní obslužnosti území statutárního města Zlína a města Otrokovic) **Strategický rámec udržitelné městské mobility – SUMF** (Sustainable Urban Mobility Framework). Hlavním cílem tohoto dokumentu je rozvoj kvalitní městské hromadné dopravy splňující standardy dopravní obslužnosti a podpoření MHD jako jednoho z udržitelných způsobů mobility s cílem odlehčit komunikacím vytíženými automobily.

**Generel dopravy pro město Zlín** (GD) je základní dopravně-inženýrský dokument v oblasti rozvoje městské dopravy, který identifikuje hlavní problémy a potřeby obyvatel města a snaží se navrhnout opatření k řešení těchto problémů a naplnění cílů dopravní politiky města. Systémové řešení veřejné hromadné dopravy je založeno na kvalitativním rozvoji integrovaného dopravního systému se zapojením železniční dopravy. Předpokládá se rozvoj nových tras MHD ke zlepšení obsluhy území. Koncepce se věnuje výhledu střednědobému do roku 2025 a dlouhodobému do roku 2035.

Oba dokumenty je možno shlédnout na webových stránkách statutárního města Zlína:

[www.zlin.eu/planovaci-dokumenty-v-oblasti-dopravy-cl-3769.html](http://www.zlin.eu/planovaci-dokumenty-v-oblasti-dopravy-cl-3769.html).

Dalším strategickým dokumentem **statutárního města Zlín** je rozpracovaný **Plán udržitelné městské mobility – SUMP** (Sustainable Urban Mobility Plan), který by měl být dokončen v roce 2022. Základním posláním dokumentu je pomoci zlepšit životní úroveň lidí ve městě, a to tak, aby byla zajištěna dostupnost dopravy za současného minimalizování jejich negativních dopadů na zdraví, společnost a životní prostředí.

Rozvojové plány nejen v oblasti MHD má **město Otrokovice** obsažené v:

**Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014 – 2023**,

<https://otrokovice.cz/integrovaný-strategický-rozvojový-plan-mesta-otrokovice-2014-2023/ms-3766/p1=3766>,

**Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice**, <http://mobilita-otrokovice.cz/>.

Strategické plány **obce Želechovice nad Dřevnicí** jsou obsaženy v dokumentu na webových stránkách obce: <https://www.zelechovice.eu/obec-86/strategicky-plan-rozvoje-obce/>.

**Obec Bělov** má svůj **Výhledový (strategický) plán rozvoje obce Bělov pro r. 2014 – 2034** zveřejněn na webových stránkách:

<https://belov.cz/obec/wp-content/uploads/2015-02-05-2.pdf>.

**Obec Hvozdná** má svůj strategický dokument **Program rozvoje obce Hvozdná 2015 – 2020** zveřejněn na webových stránkách:

<http://www.hvozdna.cz/sluzby-a-sprava-obce/obecni-urad/program-obnovy-venkova/>

V současné době probíhá aktualizace tohoto plánu, který bude následně zveřejněn na webových stránkách obce.

## 1.2 Doprava zajišťována jinými subjekty

### 1.2.1 Železniční doprava

Statutární město Zlín neleží na žádném významném železničním tahu. Jedinou tratí, která protíná město rovnoběžně s hlavní silniční komunikací I/49, je jednokolejná železniční trať č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice o délce 25 km. Na stejné trati leží i obec Želechovice nad Dřevnicí.

Obcí Bělov ani obcí Hvozdná neprochází žádná železniční trať. Pro obec Bělov jsou nejbližším městem napojeným na železnici Otrokovice. U obce Hvozdná je to Zlín.

Město Otrokovice leží na II. železničním národním koridoru - páteřní trati č. 330 Přerov – Břeclav, (dráha celostátní), která zabezpečuje tranzitní spojení v ose sever-jih spojení s hlavním městem či jinými velkými městy.

Železniční stanice Otrokovice plní úlohu hlavního železničního terminálu pro zlínskou aglomeraci. Trať č. 330 je zmodernizována pro traťovou rychlost do 160 km/hod. Se Zlínem jsou Otrokovice propojeny jednokolejnou dráhou č. 331 do Vizovic. Železniční stanicí Otrokovice vede linka Ex4 Rakousko/Slovensko – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – Polsko. V roce 2010 byla dokončena rekonstrukce přednádražního prostoru železniční stanice Otrokovice a vznikl tzv. přestupní terminál veřejné dopravy. Železniční stanice v Otrokovicích tak plní úlohu hlavního železničního terminálu pro zlínskou aglomeraci. Kromě železniční stanice Otrokovice se na území města nachází ještě stanice Otrokovice-Trávníky.

V současné době železniční trať Otrokovice – Zlín – Vizovice představuje trať jednokolejnou a neelektrizovanou. V úseku tratě Otrokovice – Zlín, střed se jedná o dráhu celostátní a v úseku Zlín, střed – Vizovice o dráhu regionální. Z pohledu železniční infrastruktury je stěžejním záměrem modernizace a elektrizace této trati v celé její délce. V rámci navrhovaných rozvojových záměrů se počítá s modernizací, zdvoukolejněním tratě v úseku Otrokovice – Zlín, střed a elektrizací tratě v úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice.

Trať je vedena souběžně s páteřní silniční komunikací, po níž jsou rovněž trasovány trolejbusové a autobusové linky MHD spojující města Zlín a Otrokovice, kde byl vybudován dopravní terminál propojující železnici a MHD. Souběžné vedení železniční osobní dopravy a MHD umožňuje cestujícím podle potřeby kombinovat oba druhy dopravy a také umožňuje v případě výpadků a havárií zajistit náhradní přepravu cestujících.

Železniční doprava na území statutárního města Zlína, města Otrokovice a obce Želechovice nad Dřevnicí je zajišťována Zlínským krajem prostřednictvím dopravce České dráhy a.s. a je začleněna do systému Zlínské integrované dopravy (ZID). Ve spojích Českých drah (ČD) se na trati č. 331 používá jednotlivá jízdenka ZID, která má dvě označovací pole. Označovací pole pro ČD má platnost 30 minut od označení a označovací pole pro MHD má platnost 20 minut. Celková doba platnosti jízdenky od prvního označení je 70 minut v pracovní den a 85 minut v sobotu, neděli a svátek. Tato doba je včetně času potřebného na přestup mezi vlaky ČD a spoji MHD.

Více informací na: <https://www.dszo.cz/integrovaný-system-zid/>,

<https://www.kr-zlinsky.cz/plan-dopravni-obsluznosti-uzemi-zlinsky-kraj-na-leta-2012-2019-cl-80.html>,

<https://www.kr-zlinsky.cz/koncepce-rozvoje-kolejove-dopravy-zlinskeho-kraje-cl-4833.html>.

### 1.2.2 Veřejná autobusová doprava

Veřejnou linkovou dopravu na území výše uvedených měst a obcí zajišťuje Zlínský kraj.

Více informací na: [Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje | Zlínský kraj \(kr-zlinsky.cz\)](#).

Města Zlín a Otrokovice a obce Želechovice nad Dřevnicí, Bělov a Hvozdná přispívají na základě uzavřených smluv o poskytnutí finančního příspěvku za účelem zajištění dopravní obslužnosti dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, na území Zlínského kraje veřejnou autobusovou linkovou dopravu Zlínskému kraji každoročně částkou rovnající se součiny částky 100 Kč (což je příspěvek na jednoho obyvatele) a počtu obyvatel města / obce k 01.01. příslušného roku, za který se poskytuje finanční příspěvek.

## 2 Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace

Na základě uzavřených smluv poskytují předmětná města a obce jako objednatelé každoročně ze svých rozpočtů kompenzace dopravci.

**Statutární město Zlín** poskytuje každoročně ze svého rozpočtu na základě výše uvedené Smlouvy kompenzaci dopravci DSZO, která byla tvořena pro rok 2020:

- a) celkovou částkou ve výši 95.760.000 Kč,
- b) pro rok 2020 částkou ve výši 5.500.000 Kč, určenou na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou drážní dopravou mezi hraničními zastávkami Zlín, Náměstí Práce – Otrokovice, železniční stanice, trolejbusovými linkami č. 1, 2 a 6,
- c) částkou rovnající se 87 % účetní ztráty dopravce za příslušný rok.



Finanční prostředky ve výši 5.500.000 Kč (uvedeno v bodě b) určené na kompenzaci provozu linek č. 1, 2 a 6 obdrželo statutární město Zlín od Zlínského kraje, IČ 70891320, na základě Smlouvy o poskytnutí dotace ze dne 26.02.2020 s tím, že se město zavázalo tyto prostředky dále poskytnout na uvedený účel dopravci.

**Statutární město Zlín** a dopravce DSZO se dohodly, že poskytovaná kompenzace pro rok 2021 zůstane stejná jako v roce 2020, tj. ve výši 95.760.000 Kč.

**Statutární město Zlín** a Zlínský kraj se dohodly, že poskytovaná kompenzace pro provoz linek č. 1, 2 a 6 pro rok 2021 zůstane obdobná jako v roce 2020, tj. ve výši 5.500.000 Kč.

**Město Otrokovice** a dopravce DSZO se dohodly, že poskytovaná kompenzace v roce 2021 bude tvořena:

- a) celkovou částkou ve výši 14.314.000 Kč,
- b) částkou rovnající se 13 % účetní ztráty dopravce za příslušný kalendářní rok.

**Obec Želechovice nad Dřevnicí** a dopravce DSZO se dohodly, že poskytovaná kompenzace bude tvořena celkovou částkou ve výši závislou na počtu kilometrů a podle výkazu skutečných nákladů a výnosů – za r. 2020 cca 831 tis. Kč, odhad pro r. 2021 cca 849 tis. Kč.

**Obec Bělov** a dopravce DSZO se dohodly, že poskytovaná kompenzace bude tvořena celkovou částkou ve výši závislou na počtu kilometrů a podle výkazu skutečných nákladů a výnosů – za r. 2020 cca 197 tis. Kč, odhad pro r. 2021 cca 119 tis. Kč (snížení počtu kilometrů).

**Obec Hvozdná** a dopravce DSZO se dohodly, že poskytovaná kompenzace bude v roce 2021 tvořena celkovou částkou ve výši 15.860 Kč.

V horizontu výhledového období let 2021-2026 se počítá u dotčených měst a obcí s obdobnými částkami poskytovaných kompenzací, které budou každoročně aktualizovány pro následující rok podle skutečných nákladů a výnosů dopravce s ohledem na vývoj přepravních potřeb dle požadavků objednatelů. Finanční prostředky určené k provozu MHD jsou vždy zahrnuty do rozpočtu dotčených měst a obcí na aktuální rok.

### 3 Časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv

Pro uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících jsou klíčové následující právní dokumenty a předpisy:

- o nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70,
- o zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Těmito dokumenty a jimi stanovenými postupy je město / obec povinné se řídit při zadávání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících.

Na základě výše uvedených smluv dotčených měst a obcí v tomto dokumentu jsou jednotlivé platnosti nyní uzavřených smluv s dopravcem DSZO uvedeny v tabulce 8.

Tabulka 8 Platnost smluv jednotlivých měst a obcí

	Zlín	Otrokovice	Želechovice nad Dřevnicí	Bělov	Hvozdná
<b>platnost smlouvy</b>	do 31.12.2027	do 31.12.2027	do 31.12.2030	neurčitá	do 31.12.2021

Smlouvy jsou mezi stranami (dotčenými městy a obcemi) a DSZO uzavírány na základě Zákona, Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů, vyhlášky č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, ve znění pozdějších předpisů, a nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících, ve znění pozdějších předpisů.

Předmětem každé jednotlivé smlouvy je:

- a) závazek dopravce provozovat po dobu účinnosti výše uvedených smluv MHD na území předmětných měst a obcí formou veřejných služeb v přepravě cestujících,

- b) závazek města / obce uhradit dopravci za podmínek, v termínech a ve výši stanovených ve výše uvedených smlouvách kompenzaci za výše uvedenou činnost dopravce.

Smlouvy podléhají zveřejnění v registru smluv v souladu se zákonem č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), ve znění pozdějších předpisů.

## 4 Harmonogram a způsob integrace

Integrovaný dopravní systém (IDS) představuje sjednocení a propojení několika druhů veřejné dopravy do jednoho funkčního celku určeného pro obsluhu daného území. Z podstatné části se jedná o systémy veřejné hromadné dopravy, kterými v případě řešeného území jsou především železnice, trolejbusy a autobusy. V současnosti se takové systémy jeví jako nejlepší řešení dopravní obslužnosti ve velkých městských aglomeracích, resp. i jejich hlavními výhodami jsou především jednotné tarifní a přepravní podmínky, jednotné jízdní doklady, pravidelné intervaly mezi spoji a návaznost jednotlivých spojů.

Integrovaná doprava Zlínského kraje je řešena společností Koordinátor veřejné dopravy, s.r.o., která byla založena na základě rozhodnutí Zastupitelstva Zlínského kraje ze dne 21.12.2005. Hlavní myšlenkou byla realizace dopravních zájmů Zlínského kraje a jeho občanů s cílem koordinace veřejné dopravy mezi jednotlivými druhy doprav nebo mezi jednotlivými dopravci na území Zlínského kraje.

Více informací na: [www.idzk.cz](http://www.idzk.cz).

Do systému Integrovaného dopravního systému jsou okrajově zapojeny vybrané spoje příměstských linek, ve kterých je umožněno používání všech druhů nepřenositelných časových předplatných jízdenek MHD DSZO, s.r.o. Jedná se především o posilové spoje zajišťující návoz dětí do školských zařízení, kterým příměstské linky vypomáhají systému MHD, z toho důvodu zpravidla zastavují na všech jejích zastávkách v dotčeném úseku.

V současné době jsou platné podmínky Zlínské integrované dopravy vč. uznávání dokladů ZID na trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice. Systém ZID integruje MHD zajišťovanou DSZO a vlakovou dopravu zajišťovanou ČD.

Integrace mezi MHD a vlakovou dopravou na trati ČD č. 331 jsou pro potřeby tarifu a jízdného rozděleny na tarifní pásma **DSZO** a **ČD**.

Více informací na: [www.dszo.cz](http://www.dszo.cz)

## 5 Maximální tarify pro cestující

Na základě zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a podle platné vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů ČR č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů vydává dopravce pro provoz trolejbusové a autobusové MHD na území města Zlína a Otrokovice, obcí Želechovice nad Dřevnicí, Bělov a Hvozdná provozované DSZO Smluvní přepravní podmínky platné od 01.01.2021. Součástí těchto smluvních přepravních podmínek je příloha s tarify s maximální cenou jízdného MHD.

Více informací na: <https://www.dszo.cz/jizdne-a-tarify/>.

Ceník a přepravní podmínky jsou uveřejněny na webových stránkách dopravce DSZO:

<https://www.dszo.cz/prepravni-podminky/>.

S účinností od 01.01.2012 platí na celém území statutárního města Zlína, města Otrokovice, obcí Bělov, Želechovice nad Dřevnicí a Hvozdná tarif dle uzavřených smluv s dopravcem, kterým se stanovuje maximální jízdné v MHD a kterým se stanovují maximální ceny jízdného v MHD. Změna maximálních tarifů je možná na základě změny smlouvy s dopravcem, tedy na základě souhlasu objednatele (tj. měst a obcí). Vzhledem k tomu, že ceník je platný bezmála desátý rok, rostou příspěvky měst a obcí.

## 6 Další údaje vztahující se k financování a nákladově efektivnímu zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících stanovené přímo použitelným předpisem EU

DSZO jako dopravce je povinen umožnit městům a obcím kdykoliv na vyžádání provést kontrolu veškerých dat potřebných pro posouzení správnosti údajů vykazovaných dopravcem. Dopravce je dále povinen kdykoliv na vyžádání umožnit městům a obcím kontrolu plnění jakýchkoliv povinností dopravce dle smlouvy nebo skutečnosti, zda dopravce splňuje veškeré zákonné požadavky pro provozování veřejné linkové dopravy v režimu veřejné služby.

Při kontrolách je dopravce povinen poskytnout městům a obcím veškerou požadovanou součinnost, zejména poskytnout veškeré vyžádané dokumenty relevantní pro plnění každé uzavřené smlouvy, zpřístupnit objekty a dopravní prostředky používané k plnění smlouvy a zajistit



přítomnost vedoucích zaměstnanců či členů orgánů dopravce na jednáních, která budou v rámci kontroly požadována. Města a obce jsou povinna provádět kontroly způsobem, který nebude nad přiměřenou míru zatěžovat běžný provoz podniku dopravce.

Doprovce se zavazuje vést objektivní, správné, úplné a průkazné účetnictví v souladu s příslušnými právními předpisy. Pokud dopravce poruší platné předpisy nebo pravidla stanovená smlouvou o použití finančních prostředků určených k úhradě vyrovnání ceny dopravního výkonu ve veřejné linkové dopravě, je povinen finanční prostředky, které neoprávněně použil nebo zadržel, či jejichž použití řádně neprokázal, v plné výši neprodleně vrátit na účet města.

Město / obec je oprávněno pověřit provedením jakékoliv kontroly dle smlouvy, vyjednáváním jakýchkoliv podmínek dle smlouvy či poskytováním a získáváním informací o jakémkoliv aspektu smlouvy externího poradce, zejména auditora či právního, účetního nebo technického poradce. Dopravce je povinen poskytnout takovému poradci stejnou součinnost, jakou by byl jinak povinen poskytnout městu.

## **Závěr**

Základní podmínkou zabezpečení požadavků na dopravní obslužnost a zároveň snížení případných negativních vlivů dopravy, je cílevědomá provázanost a spolupráce všech dopravních subsystémů a citlivá regulace individuální automobilové dopravy.

Statutární město Zlín, město Otrokovice a obce Želechovice nad Dřevnicí, Bělov a Hvozdná se snaží o neustálé zvyšování využívání veřejné dopravy jako ekologicky šetrné alternativy k individuální automobilové dopravě, a to především rozvojem stávajícího systému trolejbusové dopravy, ale také úhradou sjednaných kompenzací a ovlivňováním tarifní politiky dopravce. Ve výhledu následujících let budou zejména podporovány projekty k rozšíření trolejbusových tratí do dalších okrajových částí měst a obcí, či do lokalit s novou zástavbou, díky kterým dojde ke zrychlení a vyšší plynulosti a bezpečnosti dopravy. Snahou je také snížení ekologické zátěže, což přispívá k větší čistotě ovzduší a celkovému zlepšení životního prostředí. Ke zvyšování kvality cestování pro cestující i samotné řidiče ve vozidlech MHD, slouží schválené standardy DSZO (viz příloha č. 1).

## Příloha 1: Standardy kvality

### ➤ Informovanost cestujících

- vychází z nároků a potřeb cestujících na informace, zahrnuje kompletní a komplexní poskytování aktuálních a srozumitelných informací, a to ve vozidlech MHD, na internetu a na informačních panelech umístěných na zastávkách

### ➤ Péče o cestující

- zahrnuje požadavek na profesionální úroveň zaměstnanců DSZO při jednání s cestujícími, přesnost provozu MHD a výpravu nízkopodlažních vozidel min. 60 % výkonu
- u nově nakoupených vozidel MHD je plná nízkopodlažnost vč. plošin pro vozíčkáře, dále vybavení vozidel hlásiči zastávek vč. informačního systému pro nevidomé a slabozraké
- standardem dopravce je 24 hodinový dohled nad provozem MHD

### ➤ Přepavní kontrola

- dopravce garantuje provádění vlastní efektivní přepravní kontroly

### ➤ Trakční vedení

- standardem dopravce je nepřetržitý provoz energodispečinku a zajištění údržby tratí tak, aby byla provozuschopnost tratí nepřetržitá

### ➤ Zázemí řidičů a ostatních pracovníků

- vychází z nutnosti zajištění sociálních a hygienických zázemí umístěných v administrativní budově a v prostorech mimo areál na konečných zastávkách

### ➤ Provoz – pravidelný servis vozidel, ekologické standardy – limity, bezpečnost provozu, čistota vozidel

- standardem dopravce je 64 % celkových výkonů MHD zajištěných trolejbusovou dopravou
- provádění pravidelného servisu a pravidelných preventivních prohlídek obou trakcí, které vycházejí z návodu výrobce

### ➤ Reklamní činnost

- dopravce garantuje, že využije veškeré tržby z reklamní činnosti ke zlepšení hospodářského výsledku společnosti a využívá v maximální míře reklamních ploch na a ve vozidlech MHD, zastávkových přístřešcích, plakátovacích plochách, citylightech a plochách typu horizont

## Příloha 2: Projednání se Zlínským krajem



1

<b>Odbor dopravy a silničního hospodářství</b> oddělení veřejné dopravy	Město Otrokovice Odbor dopravně-správní nám. 3. května 1340 765 02 Otrokovice
--	--

datum	Vyřizuje:	číslo jednací	spisová značka
18. března 2021	Bc. Václav Dostálek	KUZL 16993/2021	KUSP 16993/2021 DOP-Dos

### Sdělení ke společnému plánu dopravní obslužnosti

Dne 9. 3. 2021 obdržel Krajský úřad Zlínského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství Vaši žádost o projednání Návrh společného plánu dopravní obslužnosti pro území měst Zlín a Otrokovice a obcí Bělov, Želechovice nad Dřevnicí a Hvozdná na období 2021-2027.

Po projednání předmětného plánu, který byl projednán také se společností Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o., která je pověřena zajišťováním dopravní obslužnosti území Zlínského kraje, sdělujeme, že nemáme připomínek.

S pozdravem,

Ing. Bc. Pavel Kavan  
Zástupce vedoucího odboru dopravy  
a silničního hospodářství

*(dokument opatřen elektronickým podpisem)*

### **Na vědomí:**

Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o.

Krajský úřad Zlínského kraje  
tř. Tomáše Bati 21  
761 90 Zlín

IC: 70891320  
tel.: 577 942 412  
e-mail: [vaclav.dostalek@kr-zlinsky.cz](mailto:vaclav.dostalek@kr-zlinsky.cz), [www.kr-zlinsky.cz](http://www.kr-zlinsky.cz)  
Elektronický podpis - 18.3.2021  
Certifikát autora podpisu :  
Jméno : Ing. Bc. Pavel Kavan | kra  
Vyděl : PostSignum Qualified C.  
Platnost do : 4.10.2021 10:52:28+000 +02:00