

Evaluace dopravní obslužnosti města Kroměříž a návrh projektu na její rozvoj

Bc. Petra Budínová

Diplomová práce
2014

 Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Petra Budínová**
Osobní číslo: **M12469**
Studijní program: **N6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**
Forma studia: **prezenční**

Téma práce: **Evaluace dopravní obslužnosti města Kroměříž
a návrh projektu na její rozvoj**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Definujte cíle a metody práce.
- Provedte rešerši odborné literatury a představte základní pojmy v oblasti dopravy.

II. Praktická část

- Zpracujte analýzu dopravní obslužnosti města Kroměříž s akcentem na efektivitu městské hromadné dopravy.
- V návaznosti na výše uvedenou analýzu realizujte dotazníkové šetření mezi uživateli hromadné dopravy města Kroměříž.
- Navrhněte projekt na efektivnější využití městské hromadné dopravy s cílem zlepšení dopravní obslužnosti města Kroměříž.

Závěr

Rozsah diplomové práce: cca 70
Rozsah příloh:
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

FOLTÝNOVÁ, Hana. **Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy**. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2009, 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0.
HÁJEK, Oldřich et al. 1. sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji". 1. vyd. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2005, 101 s. ISBN 80-7318-351-X.
RODRIGUE, Jean-Paul, Claude COMTOIS a Brian SLACK. **The Geography of Transport Systems**. 2. vyd. London: Routledge, 2009, 352 s. ISBN 978-0-415-48323-0.
WHITE, Peter. **Public Transport: Its Planning, Management and Operation**. 5. vyd. London: Routledge, 2009, 226 s. ISBN 978-0-415-44530-6.
WOKOUN, René a kol. **Úvod do regionálních věd a veřejné správy**. 2., rozš. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, 455 s. ISBN 978-80-7380-086-4.

Vedoucí diplomové práce: doc. RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání diplomové práce: 17. února 2014
Termín odevzdání diplomové práce: 2. května 2014

Ve Zlíně dne 17. února 2014


prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka




doc. RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby¹;
- diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému,
- na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3²;
- podle § 60³ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

¹ zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

- (1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.
- (2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.
- (3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

² zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

- (3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

³ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

- podle § 60⁴ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

- jsem diplomovou práci zpracovala samostatně a použité informační zdroje jsem citovala;
- odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 29. 4. 2014

Pudlínová

⁴ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.
- (3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jim dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlídí k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Tato diplomová práce se zabývá problematikou dopravní obslužnosti města Kroměříže. V úvodu teoretické části jsou definovány cíle práce a metody, které jsou v práci využity. Další část nabízí přehled základních pojmů spojených s dopravou a dopravní obslužností. Teoretickou část uzavírá dotčená legislativa a kapitola věnovaná tématu městské hromadné dopravy. Praktická část zahrnuje stručnou charakteristiku města Kroměříže a analýzu současného stavu dopravní obslužnosti města s akcentem na městskou hromadnou dopravu. Dále je realizováno dotazníkové šetření, které přináší výsledky o spokojenosti uživatelů městské hromadné dopravy v Kroměříži. Závěrečná část práce je věnována návrhu projektu na efektivnější využití městské hromadné dopravy s cílem zlepšit dopravní obslužnost města.

Klíčová slova: doprava, dopravní obslužnost, městská hromadná doprava, autobusová doprava, město Kroměříž, dotazníkové šetření, SWOT analýza.

ABSTRACT

This masters thesis deals with the issue of transport services in the city of Kromeriz. In the beginning of the theoretical part there are defined objectives and methods that are used in the thesis. Another part provides an overview of basic conceptions associated with transport and transport services. The theoretical part is closed legislation and chapter devoted to the topic of urban mass transport. The practical part includes a brief characteristic of Kromeriz and analysis of the current situation of transport services in the city of Kromeriz with an emphasis on urban mass transport. There is also a realization of the questionnaire survey, which come to the result of the satisfaction of users of public transport in Kromeriz. The final part is devoted to the project proposal for more efficient use of urban mass transport to improve transport services in the city.

Keywords: transport, transport services, urban mass transport, bus transport, the city of Kromeriz, questionnaire survey, SWOT analysis.

Poděkování:

Poděkování patří panu doc. RNDr. Oldřichu Hájkovi, Ph.D., vedoucímu diplomové práce, za poskytnuté informace, cenné rady, ochotu, vstřícnost a odborné vedení mé diplomové práce. Ráda bych také poděkovala svým blízkým za trpělivost a podporu, kterou mi poskytli po celou dobu mého studia.

Motto:

„Chtít neznamena mít, ale snaha znamená moci.“

Čestné prohlášení:

Prohlašuji, že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD.....	10
I TEORETICKÁ ČÁST	12
1 CÍLE A METODY PRÁCE.....	13
1.1 CÍLE PRÁCE	13
1.2 POUŽITÉ METODY PRÁCE	14
2 ZÁKLADNÍ POJMY V OBLASTI DOPRAVY.....	16
2.1 DOPRAVA OBECNĚ.....	16
2.2 DALŠÍ POJMY V OBLASTI DOPRAVY.....	19
3 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST	21
4 LEGISLATIVNÍ RÁMEC A STRATEGICKÉ DOKUMENTY.....	23
4.1 ZÁKLADNÍ LEGISLATIVNÍ RÁMEC	23
4.2 ZÁKLADNÍ STRATEGICKÉ DOKUMENTY	25
5 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA	27
5.1 DEFINICE MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY	27
5.2 STRUČNÁ HISTORIE MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY	29
5.3 SYSTÉM MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY	29
5.4 LOGISTIKA V PŘEPRAVĚ OSOB	32
5.4.1 Kultura cestování.....	34
5.4.2 Informovanost cestujících	35
5.5 REGULACE DOPRAVY VE MĚSTECH	36
6 ZÁVĚREČNÉ ZHODNOCENÍ TEORETICKÉ ČÁSTI	40
II PRAKTICKÁ ČÁST	42
7 MĚSTO KROMĚŘÍŽ.....	43
7.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA MĚSTA KROMĚŘÍŽE.....	43
7.2 ZDRAVÉ MĚSTO KROMĚŘÍŽ	51
8 ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA KROMĚŘÍŽE.....	53
8.1 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA	54
9 VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ.....	62
10 NÁVRH PROJEKTU NA ROZVOJ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA KROMĚŘÍŽE	70
10.1 SWOT ANALÝZA.....	70
10.2 KATALOG PROJEKTŮ PRO ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI.....	71
10.2.1 Projekt obnovy vozového parku.....	71
10.2.2 Projekt revitalizace stávajících zastávek.....	73

10.2.3	Projekt výstavby nových zastávek.....	75
10.2.4	Projekt mobilní aplikace	78
ZÁVĚR		80
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY		82
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK		87
SEZNAM OBRÁZKŮ		89
SEZNAM TABULEK.....		90
SEZNAM PŘÍLOH.....		91

ÚVOD

Pohyb osob, zboží a informací byly vždy základní součástí lidské společnosti. Zatímco v minulosti sloužila doprava pouze k překonávání vzdáleností, v současné době je hybnou silou života společnosti. V souvislosti s nárůstem populace jsou stále více kladeny nároky na přepravní možnosti. Jedná se o přepravu do školy, do zaměstnání, za svými blízkými nebo za volným časem. Dnešní doprava musí překonávat tři významné bariéry hospodářských aktivit: místa, času a příležitosti. Současný trend dopravy harmonicky spojuje rychlost, bezpečnost, hospodárnost a v osobní dopravě se k nim přidává požadavek pohodlí a kulturnosti cestování. Kvalita osobní dopravy tvoří výkladní skříň kulturní úrovně státu.

Na základě výše uvedeného jsem pro svou diplomovou práci zvolila téma „Evaluace dopravní obslužnosti města Kroměříž a návrh projektu na její rozvoj“. Pro práci jsem vybrala město Kroměříž, poměrně nevelké, sotva třicetitisícové okresní město na řece Moravě, které patří díky svým věhlasným architektonickým památkám mezi města, jejichž turistický význam značně přesahuje samotnou velikost. Význam dopravní obslužnosti pro toto město je tedy na první pohled zcela zřejmý.

Diplomová práce je rozdělena na dvě části, teoretickou a praktickou. Teoretická část se skládá ze šesti částí. První kapitola se věnuje cílům práce a metodám, které jsou v práci využity. Další části práce jsou již zaměřené konkrétně na problematiku dopravy a dopravní obslužnosti. Představeny jsou základní pojmy v oblasti dopravy. Nejprve je popsán samotný pojem doprava a na něj navazuje definování souvisejících pojmů. Na třetí část vysvětlující problematiku dopravní obslužnosti plynule navazuje kapitola hovořící o dotčené legislativě a základních dokumentech. Poslední část je nejrozsáhlejší a týká se městské hromadné dopravy, její definice, stručné historie a jejího systému. Jelikož je v rámci celé práce kladen důraz na samotné uživatele městské hromadné dopravy, nechybí pasáže věnované logistice v přepravě osob, kultuře cestování a informovanosti cestujících. Dále následuje rozsáhlejší popis regulace dopravy ve městech. Teoretickou část práce uzavírá její závěrečné zhodnocení.

Praktická část je složena ze čtyř na sebe navazujících částí. V úvodu je představeno město Kroměříž, provedena jeho charakteristika a socioekonomická analýza s akcentem na městskou hromadnou dopravu. Odbornou veřejností je městská hromadná doprava historicky běžně užívaným termínem a také pro laickou veřejnost je dostatečně srozumitelným po-

jmem. Větší část je věnovaná Projektu Zdravé město Kroměříž, protože se jedná o jedno z aktuálních témat v problematice regionálního rozvoje, které se zabývá všemi oblastmi života, které mohou mít vliv na obyvatele. V další části je zhodnocena současná situace dopravní obslužnosti města a značná část se zabývá městskou hromadnou dopravou - jako jednou z nejdůležitějších služeb obyvatelstvu. Právě názor, účast a spolupráce občanů jsou hlavním předmětem další části, ve které je realizováno dotazníkové šetření mezi uživateli městské hromadné dopravy ve městě Kroměříži. Na základě zjištěných informací z charakteristiky města, analýzy dopravní obslužnosti s akcentem na městskou hromadnou dopravu a výsledků dotazníkového šetření je zpracována SWOT analýza. Závěrečná část diplomové práce obsahuje návrh projektu na efektivnější využití městské hromadné dopravy s cílem zlepšit dopravní obslužnost města Kroměříže.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 CÍLE A METODY PRÁCE

1.1 Cíle práce

Globálním cílem diplomové práce je evaluace dopravní obslužnosti města Kroměříž a návrh projektu na její rozvoj. Na celou problematiku bude nahlíženo z několika hledisek s cílem komparace jejich výsledků a následné aplikace na vlastní metodologický postup a způsob práce.

Pro bezchybnou orientaci v řešené problematice je nezbytné ji pochopit pomocí teoretických znalostí. Proto prvním dílčím cílem práce je seznámit se s pojmem doprava, dále pomocí literárních zdrojů definovat a vysvětlit související pojmy a uvést čtenáře do problematiky. Cíle bude dosaženo metodou rešerše, kdy sběr informací proběhne jak v tištěných dokumentech, tak na internetu.

Druhým dílčím cílem je řešení otázky dopravní obslužnosti města Kroměříže s akcentem na městskou hromadnou dopravu. Poskytnutí pravdivého obrazu o dopravní obslužnosti města nastane pomocí studia odborné literatury a ostatních pramenů, které budou uvedeny v seznamu použité literatury. Následně bude realizováno dotazníkové šetření mezi samotnými uživateli městské hromadné dopravy města Kroměříže. Výsledkem bude posouzení toho, jak na tuto problematiku nahlíží veřejnost. Prvním předpokladem je, že nejčastěji cestující využívají městskou hromadnou dopravu k cestování do škol a zaměstnání. V rámci diplomové práce bude sestrojena mapa lokalizace jednotlivých typů škol a největších zaměstnavatelů v Kroměříži. Následně bude provedena její komparace s mapou sítě městské hromadné dopravy v Kroměříži s cílem zjistit rozmístění zastávek městské hromadné dopravy ve městě ve vztahu k jednotlivým typům škol a největším zaměstnavatelům. Druhým předpokladem je, že cestující preferují stav nádraží a zastávek před informacemi na zastávkách. Od místa, kde poprvé dochází k jejich přímému fyzickému kontaktu s městskou hromadnou dopravou, a kde téměř denně tráví čas čekáním na spoj, předpokládají určitou úroveň vybavenosti, čistoty a kvality. Naopak s rozvojem internetu a službami, kterých je možno v rámci něj využívat, cestující nepřikládají přílišnou váhu jízdám nebo reklamám přímo na zastávkách. S tím souvisí současný trend vlastnit tzv. smartphone a internet v mobilu, kdy prohlížení internetových stránek na displejích telefonů bude spolehlivě rostoucím ukazatelem mezi mobilními činnostmi. Mít stále po ruce mobilní telefon

s přístupem na internet a jízdní řád si v případě potřeby vyhledat už jistě není pro řadu cestujících úplnou neznámou.

Posledním dílčím krokem, který povede k dosažení globálního cíle, je zhodnocení současné situace městské hromadné dopravy města Kroměříže v komparaci s jinými městy obdobné velikosti. Porovnaná bude velikost obsluhovaného území. Následně proběhne srovnání četnosti spojů, počtu linek a dotací na provoz městské hromadné dopravy, které budou přepočteny na jednoho obyvatele. Závěr bude patřit přehledu cen jízdného. Tímto způsobem budou získány informace o tom, na jaké úrovni se město Kroměříž nachází v porovnání s ostatními městy.

1.2 Použité metody práce

K naplnění jednotlivých cílů práce budou využity následující metody sběru informací. V teoretické části bude využita metoda rešerše, v praktické části metoda dotazníkového šetření a pro výstup praktické části bude použita SWOT analýza.

Rešerše

K dosažení prvního cíle diplomové práce bude v teoretické části sloužit metoda sběru informací nazývaná rešerše. Při této metodě probíhá vyhledávání o určité problematice na základě konkrétního požadavku. V práci bude použit takový druh rešerše, při kterém jsou zachyceny nejdůležitější myšlenky a body daného textu. Slouží k lepšímu pochopení a snadnější orientaci v problematice. Získaných poznatků bude využito v navazující praktické části práce.

Dotazníkové šetření a rozhovor

V souvislosti s naplněním druhého cíle práce bude použita metoda dotazníkového šetření. Využita bude v praktické části práce s cílem zjistit spokojenost cestujících s městskou hromadnou dopravou v Kroměříži. Veškeré odpovědi budou zaznamenány ve formě tabulek, grafů a komentářů. Tato metoda by se dala popsat jako způsob zjišťování informací prostřednictvím řízeného psaného rozhovoru, jehož cílem je získat na danou problematiku

názory a fakta od respondentů. Naopak metoda rozhovoru (interview) spočívá v přímém dotazování. V práci bude použita metoda řízeného strukturovaného rozhovoru (Pen and paper interview). Jedná se o metodu, při které tazatel postupuje otázku za otázkou podle dotazníku, respondent odpovídá a tazatel zaznamenává odpovědi do dotazníku. Mezi výhody této metody patří, že např. procento dokončených rozhovorů je vyšší než návratnost dotazníků, je poměrně těžké vynechat otázku, respondentovi je poskytnut vyšší komfort atd. Za nevýhodu může být považována neanonymita (především u citlivých otázek). Další nevýhoda spočívá v tom, že je tato metoda časově náročnější, proto má zkoumaný vzorek menší velikost. Neméně důležité je, že tazatel (i nechtěně) může ovlivňovat respondenty. Na závěr je nutno podotknout, že se jedná o velmi precizní techniku přinášející kvalitní výsledky.

SWOT analýza

Tato běžně používaná moderní metoda bude vypracovaná v praktické části práce. SWOT analýza bude sestavena na základě socioekonomické analýzy města Kroměříže, analýzy dopravní obslužnosti a výsledků dotazníkového šetření. Je nezbytnou součástí práce, protože poskytne ucelený přehled o městské hromadné dopravě v Kroměříži, který bude sloužit jako podklad pro závěrečný návrh projektu na její efektivnější využití. Jedná se o metodiku strategického plánování. SWOT je akronym, který spojuje počáteční písmena čtyř anglických výrazů (čtyř faktorů) - silné stránky (Strengths), slabé stránky (Weaknesses), příležitosti (Opportunities) a hrozby (Threats). Kvalitní zpracování SWOT analýzy může do značné míry ovlivnit výsledky a úspěch připravovaných projektů. Do tabulky SWOT jsou tříděny informace získané při analýze, která se soustředí na dvě širší kategorie (vnitřní a vnější faktory), které se dělí na svůj pozitivní nebo negativní aspekt (Marek, Kantor, 2007, s. 69). Podstata této metody spočívá v odhalení a současně ve vzájemném porovnávání vnitřních silných a slabých stránek zkoumaného objektu a příležitostí a hrozeb, které na něj působí zvenku. Smyslem je akceptování silných stránek a odstraňování (omezování) slabých stránek. Tím se zvyšuje pravděpodobnost budoucí realizace příležitostí a omezuje se dopad hrozeb. Je nezbytné omezit se na odhalení a pojmenování pouze podstatných záležitostí a eliminovat věci druhořadé. Nevyhnutelné jsou nároky na výstižnost, realističnost a objektivitu (Wokoun, 2008, s. 176 - 178).

2 ZÁKLADNÍ POJMY V OBLASTI DOPRAVY

Pojmy jako doprava, mobilita nebo dostupnost jsou používány poměrně frekventovaně, protože doprava představuje každodenní aktivitu - jeden Evropan udělá v průměru přibližně tři cesty za den, což odpovídá zhruba jedné hodině strávené dopravou (Foltýnová, 2009, s. 13).

Každý člověk má své potřeby a ty se snaží určitým způsobem uspokojovat. Některé lze uspokojit bez nutnosti fyzicky změnit místo, kde se zrovna daná osoba nachází, např. uspokojit potřebu bydlení ve svém domě/bytě, potřebu spánku, potřebu kontaktu s nejbližší rodinou atd. Vedle těchto potřeb se ale nacházejí i ty, které člověk nemůže naplnit, aniž by fyzicky změnil své místo, např. uspokojení potřeb jídla, odívání, kulturního vyžití a dalších volnočasových aktivit. Opomenout nelze skutečnost, že člověk musí vydělávat peníze, proto potřebuje cestovat do místa zaměstnání. Právě dojíždění za prací tvoří pro většinu pracujících obyvatel významný podíl denních cest, proto (stejně jako např. dojížděka do škol nebo na úřady) je dojížděkou pravidelnou. Naopak nepravidelnou dojížděkou je např. dojížděka za cestovním ruchem nebo kulturou (Foltýnová, 2009, s. 13).

Už autoři zakládacích smluv Evropských společenství byli přesvědčeni o tom, jak důležitý je sektor dopravy pro úspěšný hospodářský rozvoj. Také v současné době je doprava ústředním bodem pro evropskou integraci (Zelený, 2007, s. 17). Ve vyspělejších částech světa je svoboda pohybu považována za jednu ze stěžejních a nedotknutelných svobod (Zurynek a kol., 2008, s. 12). Z výše uvedeného vyplývá, že doprava je jedním ze základních prvků fungování současné společnosti. Z tohoto důvodu je nezbytné stručně objasnit některé termíny.

2.1 Doprava obecně

Za nejjednodušší definici je obvykle přijímána následující: „*Doprava je způsob přemístování objektů z místa na místo*“. Takto pojaté tvrzení je ale značně zjednodušující a při jejím akceptování může docházet k opomíjení některých zásadních aspektů dopravy, např. doprava nemůže existovat bez cest, souvisejících zařízení atd. Proto za správnou definici je možné považovat: „*Doprava je souhra činností, jimiž se uskutečňuje pohyb dopravních*

prostředků po dopravních cestách a přemísťování osob (osobní) a věcí (nákladní) dopravními prostředky nebo zařízeními“ (Bártová, 2008, s. 69).

V zahraniční literatuře se pro podobné pojetí dopravy používá termín „mobilita“. Tím je definován fyzický pohyb realizovaný prostřednictvím chůze, cyklistiky, veřejnou dopravou, individuální automobilovou dopravou nebo jinými dopravními módy. Slovní spojení „dopravní mód“ vyjadřuje kombinaci dopravních zařízení, tzn. dopravních prostředků a dopravních cest. Mobilita je bezrozměrná subjektivní veličina, která vychází z psychologických, fyzických a technických možností jednotlivce. Obecně lze říci, že zahrnuje všechna technicky realizovatelná přání změnit místo za účelem naplnění své potřeby (Foltýnová, 2009, s. 14).

Podle Zurynka (2008, s. 12) je doprava definována jako *„činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků“*.

Foltýnová (2008, s. 14) uvádí, že doprava zahrnuje všechny „nástroje“, kterými se lidé mohou přemísťovat (dopravní prostředky, dopravní infrastrukturu, energie...). Dá se měřit v osobokilometrech nebo tunokilometrech. Z ekonomického pohledu představuje tzv. odvozenou poptávku (protože ji lidé poptávají za účelem naplnění jiné potřeby - rekreace, nakoupit, s někým se setkat), nepoptávají ji samu o sobě. Podmínkou její realizace je dopravní dostupnost výchozího i cílového místa. Dostupnost se vztahuje k obtížnosti dosahování konkrétních míst nebo činností. Je u ní věnována zvláštní pozornost chodcům, cyklistům a skupinám s trvale či dočasně sníženou mobilitou (starší lidé, handicapovaní, rodiny s dětmi...).

Někteří autoři pracují s pojmem doprava jako součástí komunikace. Ta je definována jako činnost umožňující vzájemné spolupůsobení složek při přemísťování lidí, zvířat, materiálů, produktů, zpráv, informací nebo i finančních prostředků. Komunikace je pak dělena na dopravu (zahrnující veškerou činnost, která umožňuje přemísťování osob, zvířat a věcí) a spoje (zajišťující odesílání a přijímání zpráv a informací). Brinke (1999, s. 17) však komunikaci definuje jako dopravní cestu včetně pevných zařízení (např. nádraží).

Peter White (2009, s. 17) pro účely své knihy definoval veřejnou dopravu jako dopravu, která zahrnuje všechny druhy dopravy, které jsou k dispozici veřejnosti. Kromě služeb do-

pravy autobusové, železniční a letecké do ní zahrnuje také taxislužbu, soukromý pronájem autobusů a autokarů nebo poskytování školských služeb.

Cestujícím i přepravním jsou v současné době nabízeny nepřeberné možnosti dopravy. Jelikož existuje řada způsobů a názorů, jak dopravu dělit, pro účely této práce bude použita klasifikace podle Hany Brůhové-Foltýnové (2009, s. 36), která je uvedena v následující tabulce.

Tab. 1. Klasifikace druhů dopravy (Foltýnová, 2009, s. 36)

Podle prostoru, ve kterém se nachází dopravní cesta	Pozemní	Silniční	Cyklistická Pěší
		Železniční	
		Nemotorová	
	Vodní	Vnitrozemská	
		Příbřežní	
		Námořní	
	Letecká		
Podle předmětu a způsobu dopravy	Osobní	Individuální	
		Hromadná	
	Nákladní	Veřejná	
		Na vlastní účet	
Podle územního rozdělení přepravních potřeb	Městská, místní		
	Vnitrostátní, regionální		
	Mezinárodní		
Podle vztahu zdroje a cíle dopravy vzhledem k danému území	Vnitřní		
	Vnější		
	Tranzitní		

V posledních letech je lidem stále více nabízeno slovní spojení udržitelná doprava. Tento pojem nemá žádnou obecně akceptovanou definici, avšak jedna z nejčastěji používaných definic říká: „*Udržitelná doprava umožňuje uspokojení potřeb mobility současných gene-*

rací bez omezení potřeb mobility budoucích generací“. Jedná se o modifikaci nejznámější definice (trvale) udržitelného rozvoje, kterou přinesla zpráva Světové komise pro životní prostředí a rozvoj z roku 1987 - *Naše společná budoucnost* (Foltýnová, 2009, s. 14).

Právě doprava je odvětvím, u kterého se cíle (trvale) udržitelného rozvoje nedaří naplňovat. Zatímco u jiných odvětví negativní vlivy na životní prostředí klesají, u dopravy rostou. Především silniční doprava negativně ovlivňuje životní prostředí měst a příměstských oblastí (Hájek, 2005, s. 14).

2.2 Další pojmy v oblasti dopravy

Přeprava

Podle Zuryňka (2008, s. 13) existuje zásadní rozdíl mezi pojmy doprava a přeprava. Doprava je považována za vlastní přemístění a jedná se o proces charakterizovaný pohybem dopravního prostředku po dopravní cestě. Zatímco přeprava značí výsledek takového přemístění, resp. výsledný efekt přemísťovacího procesu, tj. vlastní výsledná změna prostorového bytí v čase. Ekonomicky se jedná o realizaci užitné hodnoty dopravy. V širším smyslu zahrnuje kromě vlastního přemístění i další nezbytné činnosti spojené s tímto procesem (např. celní formality, pojištění, zajišťování přepravních dokladů...).

Dopravní cesta

Dopravní cesta zahrnuje vzdušný prostor, hladinu oceánů, řek a jezer a pevninský prostor. Většinou je upravený pro pohyb dopravních prostředků nebo vysílání signálů. Mezi uměle vytvořené dopravní cesty patří silnice, železnice, elektrické vedení, telefonní a telegrafické kabely (Brinke, 1999, s. 4).

Brinke (1999, s. 17) definuje dopravní cestu jako pás terénu, který spojuje dva koncové body a bezpočet mezilehlých bodů, na kterém je uskutečňována doprava. Taková část terénu bývá k tomuto účelu přizpůsobena (technicky upravena a vybavena). Jako příklady uvádí stezky, silnice, železniční trati nebo vnitrozemské vodní cesty.

Dopravní bod

Dopravní bod je místem, které leží na dopravní cestě. V dopravních bodech se uskutečňuje nakládka, vykládka a překládka zboží (v nákladní dopravě) a nástup, výstup a přestup cestujících (v osobní dopravě) - obecně se tyto body nazývají stanice. Za stanici se v dopravní geografii považuje každé místo, kde lze nastoupit nebo ukončit cestu dopravním prostředkem. Některé dopravní body představují součást dopravy, bez které by se nemohla vůbec uskutečnit (Brinke, 1999, s. 19). Spojením dopravních bodů a dopravní cesty vznikne dopravní síť (Brinke, 1999, s. 20).

Dopravní uzel

Dopravní uzel je takový dopravní bod, ve kterém se sbíhají nejméně tři komunikace - dopravní cesty (Brinke, 1999, s. 20).

Dopravní prostředek

Dopravní prostředek je definován jako soubor pohyblivých zařízení, kterými se uskutečňuje přeprava, např. lodě, automobily, vlaky atd. U spojů je materiálním nosičem signál (Brinke, 1999, s. 4).

Dopravní zařízení

Technické objekty, které slouží k dopravě a spojům, jsou dopravními zařízeními. Příkladem jsou letiště, nádraží, přístavy, rádiové a televizní stanice atd. (Brinke, 1999, s. 4).

Pozemní komunikace

Pozemní komunikace je podle § 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích dopravní cesta, která je určena k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení, která jsou nutná pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. V ČR se pozemní komunikace dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace (zákon č. 13/1997 Sb., § 2, 1997).

3 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST

Dopravní obslužnost je definována v zákoně č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. Ten říká, že 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“ (zákon č. 194/2010 Sb., § 2, 2010).

Hájek (2005, s. 14) popisuje základní dopravní obslužnost jako „*přiměřené zajištění dopravy pro všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu přispívající k trvale udržitelnému rozvoji*“.

Zelený (2007, s. 112) uvádí, že dopravní obslužnost znamená zajišťování dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu.

Dopravní obslužnost je vnímána jako veřejná služba, která uspokojuje přepravní potřeby občanů. Autobus nebo vlak jsou používány k cestám do škol, za prací, dále kvůli jednáním na úřadech, návštěvám u lékaře, ale také za zábavou nebo k jiným účelům (Dopravní obslužnost je veřejná služba, 2014).

Stát (zastoupený ministerstvem dopravy) zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy (s nadregionálním nebo mezinárodním charakterem). Rozsah dopravní obslužnosti stanovuje na základě dohody s ministerstvem financí o maximální výši kompenzace. Kraj zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu. Její rozsah je stanoven podle zákona č. 129/2000 Sb., o krajích. Obec zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti území kraje. Její rozsah je stanoven podle zákona č. 128/2000 Sb., o obcích. Kraj i obec stanovují rozsah dopravní obslužnosti ve své samostatné působnosti (zákon č. 194/2010 Sb., § 3 - 4, 2010).

Dopravní obslužnost se výrazným způsobem podílí na rozvojových předpokladech každého území. Představuje významný problém z hlediska regionální politiky. Významně se uplatňuje v úsilí o rovnoměrný rozvoj regionů a zachování vnitřní soudržnosti ČR (Hájek, 2005, s. 3).

Dopravní obsluha určitého území jako služba by měla plnit jisté standardy. Ty však nemohou být pro všechny velikosti sídel stejné. Neodmyslitelnou úlohu zde hraje schopnost tuto službu na určité úrovni financovat (Hájek, 2005, s. 3).

Na dopravní obslužnost působí kromě vlastních dopravních faktorů i řada dalších (z hlediska dopravy vnější). Tím jsou myšleny obecné vlastnosti pro daný prostor z hlediska geografického a regionalistického. Dále se jedná o faktory související s podmínkami společnosti, jejíž potřeby jsou dopravním systémem uspokojovány. Ve vztahu ke společnosti jsou klíčovými faktory sociální, ekonomické, organizační a právní (Hájek, 2005, s. 5).

Na kvalitu dopravní obslužnosti určitého místa a snadnost, jakou mají lidé v přístupu ke službám, obvykle pěšky, ale také na kole nebo automobilem se odkazuje dopravní dostupnost (Bártová, 2008, s. 97).

Plán dopravní obslužnosti území

Již zmíněný zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů ukládá krajům ČR povinnost zpracovat Plán dopravní obslužnosti území. Pořizuje se na období pěti let a obsahuje popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, předpokládaný rozsah poskytované kompenzace, při uzavírání smluv o veřejných službách postup a časový harmonogram, způsob a harmonogram integrace (pokud se objednatel podílí na integraci) a podle rozhodnutí pořizovatele plánu další údaje. Na období jednoho roku se potom pořizuje Projekt dopravní obslužnosti území, který obsahuje všechny body Plánu dopravní obslužnosti pro konkrétní rok kromě dalších údajů podle rozhodnutí pořizovatele (zákon č. 194/2010 Sb., § 5, 2010). Plány jsou svým rozsahem a obsahem velice různorodé. Některé kraje se snaží naplnit literu zákona v minimální formě, v jiných krajích se stal Plán dopravní obslužnosti příležitostí pro vytvoření koncepce veřejné dopravy na svém území. Jako příklad je uveden Zlínský kraj. Ten má zpracovaný Plán dopravní obslužnosti území na léta 2012 - 2016. Metodiku zpracování plánu vytvořila společnost CZECH Consult, spol. s.r.o., Praha, v rámci Národního programu výzkumu a jeho dílčího programu Podpora realizace udržitelného rozvoje dopravy. Pořízením byl pověřen Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o. (Plán dopravní obslužnosti území, 2014).

4 LEGISLATIVNÍ RÁMEC A STRATEGICKÉ DOKUMENTY

Následující kapitola bude rozdělena na dvě části. První část se bude věnovat vybraným zákonům, vyhláškám a nařízením vlády, které se zabývají oblastí dopravy. Protože je daná problematika značně rozsáhlá, bude uvedeno šest stěžejních předpisů. Vzhledem k orientaci diplomové práce budou zmíněny ty, které se vztahují k dopravní obslužnosti a k městské hromadné dopravě. V případě MHD neexistuje konkrétní zákon, který by tuto problematiku zastřešoval, avšak provoz MHD je zákonnými normami upraven. Ve druhé části kapitoly budou popsány základní dokumenty dopravy vztahující se k probíranému tématu.

4.1 Základní legislativní rámec

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Dnem 1. srpna 1994 nabyl účinnosti zákon o silniční dopravě, který upravuje podmínky pro provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly, která je prováděna za účelem podnikání pro vlastní a cizí potřeby. Dále upravuje práva a povinnosti právnických a fyzických osob, pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku. Zákon se nevztahuje na provozování silniční dopravy pro soukromé potřeby fyzické osoby (zákon č. 111/1994 Sb., § 1, 1994).

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Dnem 1. dubna 1997 (s výjimkou ustanovení § 20, 21 a 22, která nabyly účinnosti dnem 1. ledna 1998) nabyl účinnosti zákon o pozemních komunikacích, který zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství. Dále upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu a ochranu, podmínky užívání, práva a povinnosti vlastníků a uživatelů pozemních komunikací a výkon státní správy v tomto úseku (zákon č. 13/1997 S., § 1, 1997).

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

Dnem 1. ledna 2001 (s výjimkou šesté části, která nabyla účinnosti dnem vyhlášení) nabyl účinnosti zákon o provozu na pozemních komunikacích, který upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích. Dále obsahuje úpravu a řízení provozu, řidičské průkazy a řidičská oprávnění a vymezuje pravomoc a působnost orgánů státní správy a Policie ČR v tomto úseku (zákon č. 13/1997 Sb., § 1, 1997).

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů

Dnem 1. července 2010 (s výjimkou ustanovení § 33, který nabyl účinnosti dnem 4. prosince 2010) nabyl účinnosti zákon o veřejných službách, který upravuje postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou (zákon č. 194/2010 Sb., § 1, 2010).

Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

Dnem 1. července 2000 nabyla účinnosti vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, která stanovuje podmínky pro přepravu osob, zavazadel, věcí a živých zvířat ve veřejné drážní a silniční osobní dopravě. Tato vyhláška patří mezi hlavní normy, kterými je upraven provoz MHD, stejně jako smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravci na základě této vyhlášky (vyhláška č. 175/2000 Sb., § 1, 2000).

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

Dnem 1. dubna 2011 nabylo účinnosti nařízení vlády o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti

s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících, která vymezuje vozidla umožňující přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace, dále vymezuje průměrné stáří vozidel ve veřejné linkové dopravě a upravuje způsob prokazování standardů kvality a bezpečnosti (nařízení č. 63/2011 Sb., § 1, 2011).

4.2 Základní strategické dokumenty

Dopravní politika 2014 - 2020

Dopravní politika ČR pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050 bezprostředně navazuje na Dopravní politiku pro léta 2005 - 2013 a je postavena na analýze jejího dosavadního plnění. Jedná se o vrcholový strategický dokument vlády pro sektor doprava, jehož gestorem je Ministerstvo dopravy (Dopravní politika 2014 - 2020, ©2012).

Dopravní politika je postojem vlády k podmínkám a vývojovým tendencím dopravního sektoru, znamená její řídicí a regulační zásahy do sféry dopravy. Z ekonomického hlediska je jejím cílem zajistit fungování a rozvoj dopravy jako ekonomicky efektivního systému, pokud možno s minimálními škodami a ztrátami pro společnost (Zurynek a kol., 2008, s. 35).

Mezi problémové okruhy dopravní politiky jsou podle Zurynka (2008, s. 38) řazeny následující: vymezení a zajištění rámcových podmínek pro činnost subjektů na dopravním trhu; zlepšování dopravní dostupnosti; usměrňování podmínek mobility; energetické aspekty dopravy; ekologické aspekty dopravy; bezpečnost dopravy a sociální problematika pracovníků v dopravě.

Operační program Doprava 2014 - 2020

Operační program Doprava je finanční nástroj, díky kterému má ČR (jako člen EU) možnost čerpat finanční prostředky především na významné dopravní projekty. Při přípravě nového OPD 2014+ se vycházelo z několika strategických dokumentů, mezi které patřila také Dopravní politika státu. Vykonávat činnost Řídicího orgánu Operačního programu Doprava 2014 - 2020 byla uložena Ministerstvu dopravy. Stalo se tak v souladu s Usnesením Vlády ČR ze dne 28. listopadu 2012 č. 867 k přípravě programů spolufinan-

covaných z fondů Společného strategického rámce pro programové období 2014 - 2020 v podmínkách ČR (Příprava operačního programu doprava na období 2014-2020, ©2010).

Práce na přípravě čerpání podpory z fondů EU probíhají bez výraznějších odchylek oproti předpokladům. V současné době se proces nachází ve fázi, kdy bude vládě předložena další verze programového dokumentu OPD 2014+ (v pořadí již pátá). Rovněž proběhne předložení finální verze Dohody o partnerství, která bude bezprostředně po schválení vládou ČR odeslána na Evropskou komisi - stejně jako OPD (Příprava operačního programu doprava na období 2014-2020, ©2010).

Doprava 2050

Na konci března roku 2011 přijala Evropská komise velmi ambiciózní plán na zvýšení mobility a snížení emisí. Doprava 2050 je komplexní strategií pro konkurenceschopný dopravní systém. Za její pomoci se zvýší mobilita, odstraní se největší překážky v klíčových oblastech a podpoří se růst a zaměstnanost. V itineráři Doprava 2050 se stanoví různé cíle pro různé druhy dopravy (ve městech, mezi městy a na dlouhé vzdálenosti). Co se městské dopravy týká, měl by nastat výrazný posun k ekologičtějším vozidlům a palivům. V městské dopravě by se do roku 2030 mělo snížit na polovinu používání vozidel na konvenční paliva a do roku 2050 by mělo dojít k jejich postupnému vyřazení z měst (Strategie Doprava 2050, ©1997-2014).

Bílá kniha o dopravě do roku 2050

Cestovní mapu pro praktické využívání Strategie Doprava 2050 představuje Bílá kniha o dopravě z roku 2011. Hlavním cílem je podpořit konkurenceschopnost Evropy a to prostřednictvím zdrojově efektivních a udržitelných dopravních systémů. Jsou v ní formulovány výchozí požadavky a cíle pro dlouhodobý rozvoj dopravy na evropském kontinentě. Představuje integrovanou vizi, jak by měla doprava vypadat v roce 2050. Tím jsou vysvětleny i některé střednědobé cíle do roku 2030 pro vytvoření konkrétnějšího rozsahu transformace a pro podporu monitorování (Bílá kniha EU o dopravě, ©1997-2014).

5 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Podle kapitoly 2.1 této práce patří hromadná doprava do dopravy osobní. Problematika osobní přepravy je však jako celek velmi široká. Zahrnuje jak přepravu pravidelnou, tak i nepravidelnou (zájezdovou, charterovou). Pravidelná přeprava je charakteristická stálými spoji na určité trase, při kterých cestující nastupují a vystupují na předem určených zastávkách. Naopak přeprava nepravidelná je realizovaná na základě přání zákazníka (Zelený, 2007, s. 97).

Velké rozdíly existují i v rámci přepravní vzdálenosti. Jednat se může o přepravu na krátké vzdálenosti v rozsahu od několika stovek metrů až po desítky kilometrů, tak i o přepravu dálkovou. Z tohoto důvodu je podle Zeleného (2007, s. 97 - 98) účelné rozdělit oblast osobní dopravy na několik subsystémů. Základní charakteristikou těchto subsystémů je podobná povaha všech uskutečněných cest v rámci jednoho subsystému.

Základní subsystémy osobní dopravy podle Zeleného (2007, s. 98):

- Městská hromadná doprava
- Příměstská doprava
- Místní doprava
- Vnitrostátní dálková doprava
- Mezinárodní doprava

5.1 Definice městské hromadné dopravy

Městská hromadná doprava někdy bývá označována zkráceně pouze jako městská doprava. Jedná se o systém, který je tvořen linkami osobní dopravy a jeho cílem je zajišťovat dopravní obsluhu hromadnými dopravními prostředky na území města. Pro MHD je typické právě linkové uspořádání provozu, kdy se jedná o rozsáhlou síť linek s nezbytným formálním (symbol linky jako číslo, písmeno, barva) i věcným označením (provedení na vozidlech, zastávkách a informační prvky). Linky představují uspořádání spojů do shodné trasy se shodnými zastávkami s minimem výjimek pro co nejpřehlednější vedení (Zelený, 2007, s. 259 - 260).

Městská hromadná doprava zabezpečuje přepravu cestujících v rámci větších měst, zpravidla s počtem obyvatel nad 10 000. Výjimkou mohou být specifická sídla, ve kterých je sice počet stálých obyvatel menší, ale bývá doplňován velkým množstvím náhodných cestujících (např. malá lázeňská města, horská sídla). V obcích s nižším počtem obyvatel jsou dopravní požadavky uspokojovány místní dopravou, která jimi prochází. Naopak ve větších městech se stále více uplatňuje komplexní řešení městské a příměstské dopravy prostřednictvím integrovaných dopravních systémů (Zelený, 2007, s. 98). V podstatě by se dalo říct, že stávající systémy městské hromadné dopravy mají charakter integrovaného dopravního systému. Rozdíl však spočívá v tom, že za IDS se označuje takový systém, při kterém nastalo rozšíření stávajícího systému MHD do větší vzdálenosti od města nebo zavedení zónového tarifu. Jako příklad je uveden druhý nejstarší IDS v ČR Zlínská integrovaná doprava. Tvoří jej autobusová a trolejbusová městská hromadná doprava ve městech Zlín a Otrokovice a osobní vlaky na železniční trati 331 Otrokovice - Vizovice. Někteří autoři označují IDS za budoucnost veřejné dopravy (Zlínská integrovaná doprava, ©2011).

Používání a rozsah MHD zásadně ovlivňují finanční možnosti veřejných rozpočtů a rozpočtů měst. V případě MHD jde finanční podpora z rozpočtu města, ve kterém je MHD provozována. U integrované dopravy lze využít finanční participace obcí a krajských úřadů, ovšem jen pro tu část provozu MHD, která vzniká ze zajištění závazku veřejné služby za hranicemi území města, k jehož obsluze je určena (Problematika mobility jako faktoru rozvoje, 2012).

Mezi hlavní vlastnosti městské hromadné dopravy patří dostatečné místní a časové soustředění zdrojů a cílů cest; velká kapacita dopravních prostředků (ve srovnání s individuální dopravou); provoz podle jízdnic řádů; pevné tarify a pevně stanovené jízdnicí trasy (Zelený, 2007, s. 97). Mezi specifické vlastnosti městské hromadné dopravy patří přeprava velkého počtu cestujících na relativně malém, zájmovém území; velká hustota přepravní sítě s krátkými vzdálenostmi zastávek a s nízkými intervaly mezi jednotlivými spoji; značná časová, prostorová a sezónní nerovnoměrnost poptávky na poskytované služby a specifická technická základna, přizpůsobená provozu ve městech (Zelený, 2007, s. 258).

5.2 Stručná historie městské hromadné dopravy

Za počátek MHD je považován rok 1662, kdy byla v Paříži na návrh známého vědce Blaise Pascala zavedena pravidelná doprava koňskými omnibusy (kočáry). Takto se udržela do roku 1675 a znovu byla obnovena až počátkem 19. století. V českém prostředí se tento dopravní prostředek poprvé objevil v roce 1829 v Praze a ani zde nešlo o příliš dlouhou epizodu. První změna pohonu nastala v roce 1830, kdy byla v Londýně zavedena veřejná doprava parními vozy. Ty však byly těžkopádné, pomalé a nebezpečné (Zurynek a kol., 2008, s. 203).

V roce 1832 byla v New Yorku zavedena koňská tramvaj. Při zachování původního koňského pohonu byly pro dopravu použity koleje. Do Evropy dorazila v roce 1853 (do Paříže), do českých zemí pak roku 1869 (do Brna). Brno mělo u nás prvenství i v případě zavedení parní tramvaje. Stalo se tak roku 1884. První spojení parního pohonu a kolejí přišlo v roce 1859 ve městech východního pobřeží USA - Boston, New York a Philadelphie (Zurynek a kol., 2008, s. 203).

Dalším významným mezníkem bylo zavedení metra, v Londýně roku 1863. V tehdejším Československu vzniklo první a zatím poslední metro v Praze roku 1974. Na konci 19. století docházelo k nahrazování původních pohonů perspektivní elektřinou a na přelomu století se rozvinuly silniční dopravní prostředky. V Praze tak vznikla autobusová linka roku 1908. První trolejbus se v českých zemích objevil v roce 1909 a konečně od 70. let 20. století řadíme do městské dopravy i klasické vlaky (Zurynek a kol., 2008, s. 203 - 205).

5.3 Systém městské hromadné dopravy

Městská hromadná doprava je velmi specifická, protože se na jejím zajištění podílí široké spektrum druhů dopravy. Podle Zeleného (2007, s. 99) mezi nejvíce využívané druhy dopravy v rámci MHD podle velikosti a charakteru města patří autobusová, tramvajová, trolejbusová doprava a metro. Vzhledem k praktické části práce, která se zaměřuje na MHD ve městě Kroměříži zajišťovanou výhradně autobusy, je tento druh dopravy popsán podrobněji než ostatní zmíněné druhy dopravy.

Autobusová doprava

Autobusová doprava je ve většině měst jediným druhem MHD. V takových městech tvoří základní síť. V ostatních (zpravidla velkých) městech potom tvoří doplňkovou síť kolejové dopravy (tu může v případě mimořádných událostí nebo výluk zcela nahrazovat). V MHD má tento typ dopravy nejvyšší rozšíření (Zelený, 2007, s. 99).

Autobus je definován jako vozidlo, které je určené pro přepravu osob a jejich cestovních zavazadel. Má více jak devět míst pro sedící cestující. Je to nezávislé silniční motorové vozidlo s uzavřenou karosérií, určené pro hromadnou osobní dopravu. Autobus je dopravním prostředkem s největším počtem kusů a největším počtem obsluhovaných provozů. Všechna města v ČR s vlastní MHD provozují také autobusy. Vozový park je pestrý, velký podíl mají také nízkopodlažní vozy. Provoz je uskutečňován na pozemních komunikacích, na nichž mohou být i vyhrazené jízdní pruhy (Drdla, 2005, s. 64).

Pozitivem autobusové dopravy je, že je přizpůsobivá konkrétním dopravním podmínkám a díky své pružnosti lze trasy linek měnit operativně podle potřeb města. Velkou výhodou je její nezávislost a volný pohyb, kdy obsluha je závislá pouze na pozemních komunikacích. Díky tomu je tento druh dopravy podstatně méně náročný vlastní výstavbě díky využívání komunikací s ostatními druhy silniční dopravy. S tím souvisí nízké investiční náklady. Za výhodu lze považovat variabilitu velikosti autobusu v závislosti na poptávce po přepravě a potřebách města (Zelený, 2007, s. 99).

Negativem je potom v souvislosti s jejím souběhem s individuální dopravou nízká cestovní rychlost a někdy i značné odchylky od jízdního řádu. Plynulost provozu je tedy závislá na intenzitě ostatní silniční dopravy. Tyto problémy lze řešit např. samostatným nebo odděleným jízdním pruhem. Zelený (2007, s. 262) tvrdí, že v případě autobusové dopravy se jako efektivní preferenční opatření osvědčilo zavádění vyhrazených jízdních pruhů. Děje se tak především na komunikacích s vysokou intenzitou provozu, kde napomáhají zachovat plynulost a rychlost autobusové dopravy. Také v případě autobusů je využívána preference na světelné signalizaci, která umožňuje plynulejší průjezd těchto vozidel křižovatkou. Za nevýhodu lze jednoznačně označit negativní vliv na životní prostředí. Další negativní stránkou je malá přepravní kapacita. Životnost motoru je kratší než elektromotoru a suroviny pohonných hmot se musí dovážet (Zelený, 2007, s. 99).

Tramvajová doprava

Tramvajová doprava je dominantním subsystémem MHD. Jedná se o klasickou formu, kdy tratě jsou vedeny v souběhu s ostatním provozem po komunikacích. Disponuje velkou přepravní kapacitou (Zelený, 2007, s. 99). Základní síť tvoří ve velkých městech, doplňkovou síť pak tvoří ve velkoměstech, kdy je návazná na městské dráhy. Ve srovnání s autobusovou dopravou je ekologicky šetrnější, má větší kapacitu vozidel díky variabilitě délky vlaku, je plně závislá a její začlenění do města je výrazně rušivé (Drdla, 2005, s. 65).

Trolejbusová doprava

Trolejbusová doprava tvoří základní síť ve městech středních, příp. i v malých městech (např. lázeňských). Dále tvoří i doplňkovou síť k vyšším druhům MHD. Je vázaná na vrchní trolejové vedení. Přesto, že se provoz uskutečňuje po pozemních komunikacích, patří trolejbus mezi drážní vozidla. Je šetrnější k životnímu prostředí než autobusová doprava, ovšem problémy s individuální dopravou má stejné. Spojení výhod autobusové (nezávislý pohyb) a trolejbusové (ekologický provoz) dopravy představují hybridní trolejbusy, které v úsecích mimo trolejbusovou síť používají k pohonu spalovací motor. V dalším srovnání s autobusy má nižší provozní náklady v hustém provozu, avšak vyšší náklady investiční (Zelený, 2007, s. 99).

Metro

Metro se vyskytuje ve velkoměstech, kde tvoří základní síť. Tato technologie je odvozená od klasické železnice, kdy trať je vedená pod úroveň povrchu nebo zpravidla na okrajích města může vystoupit na povrch. Je absolutně nezávislé na ostatních druzích dopravy i počasí. Ve srovnání s autobusovou dopravou má vyšší dosahovanou cestovní rychlost, přepravní výkonnost, ekologicky šetrnější provoz a vyšší kapacitu. Za zmínku stojí i fakt, že metro nenarušuje vzhled města. Na druhou stranu má vyšší stavební a provozní náklady (Zelený, 2007, s. 99).

Tab. 2. Souhrnný přehled o MHD v ČR (Zdroj: Statistika MHD, ©2006)

	K 31.12.2011	K 31.12.2012	K 31.12.2013
Přepravené osoby celkem (tis. osob)	2 138 456	2 224 235	2 173 249
V tom - autobusy	780 298	803 723	789 412
- tramvaje	641 140	648 836	640 942
- trolejbusy	186 525	182 511	182 184
- metro	530 493	589 165	560 711
Přepravní výkony celkem (mil.oskm)	15 282	15 813	16 277
V tom - autobusy	5 548	5 443	5 707
- tramvaje	4 461	4 465	4 748
- trolejbusy	1 018	868	989
- metro	4 255	5 037	4 833

5.4 Logistika v přepravě osob

V osobní dopravě jsou důležitou součástí logistiky kritéria volby dopravního prostředku cestujícím. Primárně je významná pro cestujícího, ale také pro dopravce na to, jak směřovat koncepci provozované dopravy. Jedná se o dobu přepravy, spolehlivost, bezpečnost, cenu, kulturu cestování, doplňkové služby a informovanost (Zurynek a kol., 2008, s. 55).

Základní logistický řetězec v osobní dopravě (být přepraven „od dveří ke dveřím“) tvoří: cesta k prvnímu dopravnímu prostředku, doba čekání, doba jízdy dopravním prostředkem, čas potřebný na přestupy a cesta od dopravního prostředku k cíli (Zelený, 2007, s. 109).

Za logistické řešení lze podle Zeleného (2007, s. 108) považovat následující opatření:

- které vede ke spokojenému zákazníkovi,
- které respektuje zájmy města, regionu aj. a jejich urbanistickou a územní koncepci,
- které zapadá do stávajícího dopravního systému s akcentem na hospodárnost provozu celého dopravního systému,
- které minimalizuje dopady na životní prostředí,
- které nenarušuje bezpečnost provozu.

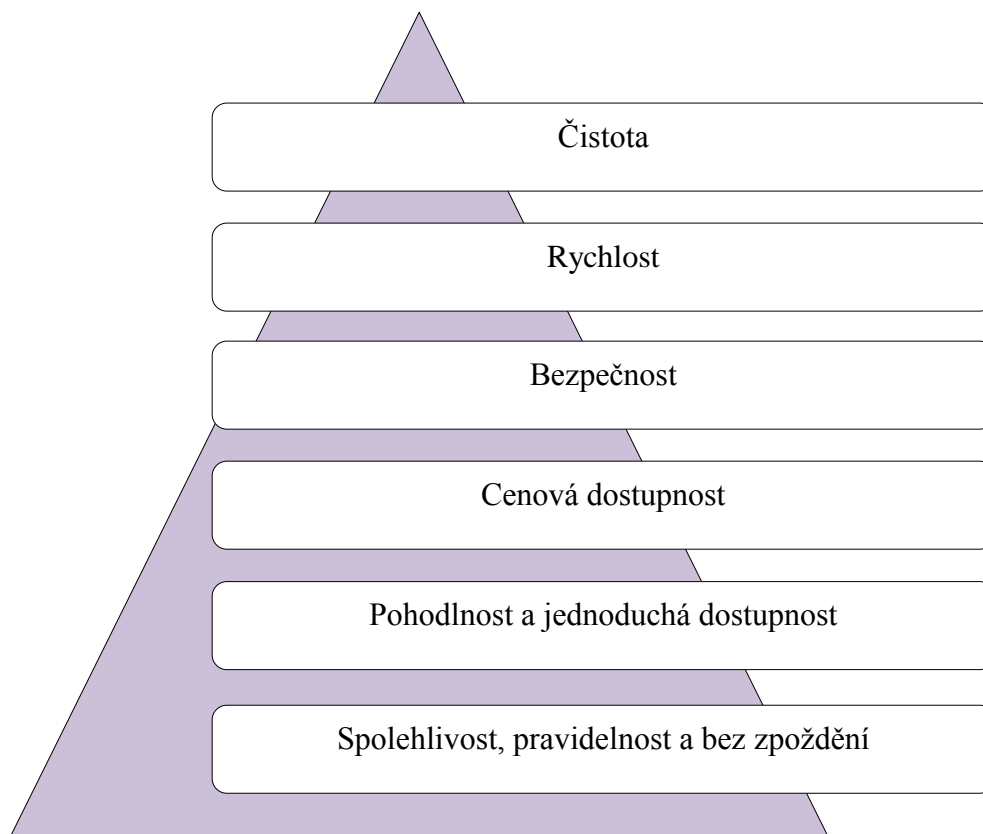
Podle Zeleného (2007, s. 98) má z pohledu cestujících zásadní význam řešení přestupních míst a vzájemná návaznost jednotlivých spojů. Cestující mají při přepravě zájem o kvalitní, rychlou a včasnou přepravu za přiměřenou cenu. Vhodně na ni mají navazovat doplňkové služby a má být dostatečně pokryta informačními toky. To, zda cestující použije veřejnou hromadnou dopravu nebo některý z prostředků individuální dopravy, ovlivňuje celá řada faktorů. Patří mezi ně četnost spojů, spolehlivost a bezpečnost, rychlost přepravy, cena jízdného, kvalita přepravy (pohodlí, kultura cestování), snadná dostupnost systému, informovanost cestujících, příměstské spojení, dobré možnosti přestupu, kvalita doplňkových služeb, možnost využití přepravní doby jinou potřebnou činností (Zelený, 2007, s. 109). Nutno poznamenat, že jednotliví cestující nemusí mít úplně shodné priority.

Od celého systému MHD se vyžaduje přehlednost, jednoduchá orientace, jednotný tarif (s bohatou škálou předplatného), spolehlivý informační systém a dobrá návaznost zejména v oblastech s nižším počtem spojů. Mezi požadavky cestujících patří být kvalitně přepraven (srovnatelně s individuální dopravou), za přijatelnou cenu při co možná nejrozsáhlejší přepravní nabídce a v příjemném prostředí (Zelený, 2007, s. 109).

V následujícím diagramu jsou vyjádřeny výsledky výzkumu „Hierarchie dopravních potřeb“, který uskutečnila firma GfK ve Velké Británii (2008). Cílem bylo zjistit požadavky obyvatel na kvalitu dopravy. Základní potřeby jsou umístěny v dolní části pyramidy, zatímco potřeby ve vyšších patrech nastupují, jakmile jsou uspokojeny potřeby v nižších patrech (Foltýnová, 2009, s. 148 - 149).

GfK: „*We see the big picture*“

(*Vidíme věci v souvislostech*)



Obr. 1. Diagram - Hierarchie dopravních potřeb (Foltýnová, 2009, s. 149)

5.4.1 Kultura cestování

Na kulturu cestování působí řada faktorů, jako čistota a pohodlí (v dopravních prostředcích a během čekání) nebo dostatečná kapacita (nepřeplněnost vozidel, dobrá nabídka míst k sezení). Atraktivitu MHD zvyšují nízkopodlažní vozidla s vhodnou konstrukcí vnitřního uspořádání a vstupů. To vede v první řadě ke snadnějšímu pohybu cestujících s omezenou možností pohybu a orientace a dále to pozitivně ovlivňuje kratší pobyt v zastávkách a vyšší přepravní rychlosti. Neopomenutelným faktorem je i odpovídající vzhled a ergonomie prostředí (Zelený, 2007, s. 110).

Podle Zeleného (2007, s. 110) za zmínku stojí i doprovodné služby, které ovlivňují pohled zákazníka na kvalitu MHD. Jedná se o služby na místě cestujícího (při mimořádném zastavení, výtržnostech, krádežích, nehodách...) a o služby návazné (informační, restaurační, ubytovací).

5.4.2 Informovanost cestujících

Prostřednictvím telematických informačních systémů je třeba zajistit uživatelsky příznivé poskytování informací. Samotná přeprava musí být doprovázena dobrým a přehledným informačním systémem, do kterého lze zařadit jak informační systém ve vozidlech (souprava musí být označena směrovými tabulemi nebo displeji, příp. hlášení), tak i vybavení stanic a zastávek (přehledné jízdní řády a mapy). Cílem je, aby veřejnost byla informována o přepravních možnostech a podmínkách využití MHD (jízdní řády, problematika tarifů...). Nepostradatelnou součástí je i informační středisko MHD a dále poskytování specifických informací jakými mohou být plánované rekonstrukce, výluky, změna linek. Souhrnně se tedy jedná o operativní informování při mimořádných událostech v dopravě (Zelený, 2007, s. 111).

Do popředí se dostávají informace poskytované online a dochází ke snižování významu informací tištěných. Cestující totiž požadují přesné, včasné a především aktuální informace. Stále častěji se používají různé formy elektronických displejů a informačních tabulí, které jsou výborné při operativním měnění informací a rychleji tak reagují na aktuální problémy v dopravě (Zelený, 2007, s. 111).

V souvislosti s konkrétním využitím v praktické části této práce je uvedena informace o tom, co by podle Zeleného (2007, s. 111) mohla obsahovat každá zastávka:

- světelné tabule s názvem zastávky,
- světelné tabule s jízdními řády, schémata a informacemi dopravního podniku,
- informační panel, který znázorňuje číslo linky a dobu jejího příjezdu,
- velkoplošnou tabuli s mapou MHD sítě, mapou okolí a jmenným seznamem ulic.

Dopravce má za povinnost mít vyvěšený platný jízdní řád na zastávkách, musí zajistit jeho pravidelnou kontrolu a čitelnost za běžných světelných podmínek. Příslušné dopravní úřady mají za povinnost postoupit schválené jízdní řády veřejné osobní dopravy do Celostátního informačního systému o jízdních řádech. Jedná se o místo styku s cestujícím (Zelený, 2007, s. 111).

5.5 Regulace dopravy ve městech

Hana Brůhová-Foltýnová (2009, s. 143 - 146) ve své knize vychází z faktu, že 80% občanů žije v městském prostředí, proto městská doprava hraje zvláštní úlohu v evropské dopravní politice. Doprava má celou řadu negativních dopadů na život a životní prostředí ve městech. Vysoká koncentrace obyvatel, dopravních vozidel a dopravních komunikací má za následek znečištění ovzduší, hluk, nehody, vysokou spotřebu energií a celkově vede k poklesu kvality života. V městském prostoru dochází ke koncentraci různých typů aktivit. Veřejný prostor plní řadu funkcí od nezbytných (dopravní, poskytování některých obchodních a dalších služeb) až po rekreační a společenské (místo setkávání). Dánský architekt Jan Gehl rozlišuje tři typy požadavků na veřejné prostory: 1) žádoucí podmínky pro nezbytné venkovní aktivity (pravidelné aktivit jako chození do školy, do práce, nakupování atd.), 2) žádoucí podmínky pro volitelné, rekreační aktivity (aktivity provozované, když účastníci chtějí a pokud jim to umožní čas a peníze jako procházky atd.) a 3) žádoucí podmínky pro společenské aktivity (závislé na přítomnosti jiných lidí na veřejných prostranstvích jako hraní si s dětmi atd.).

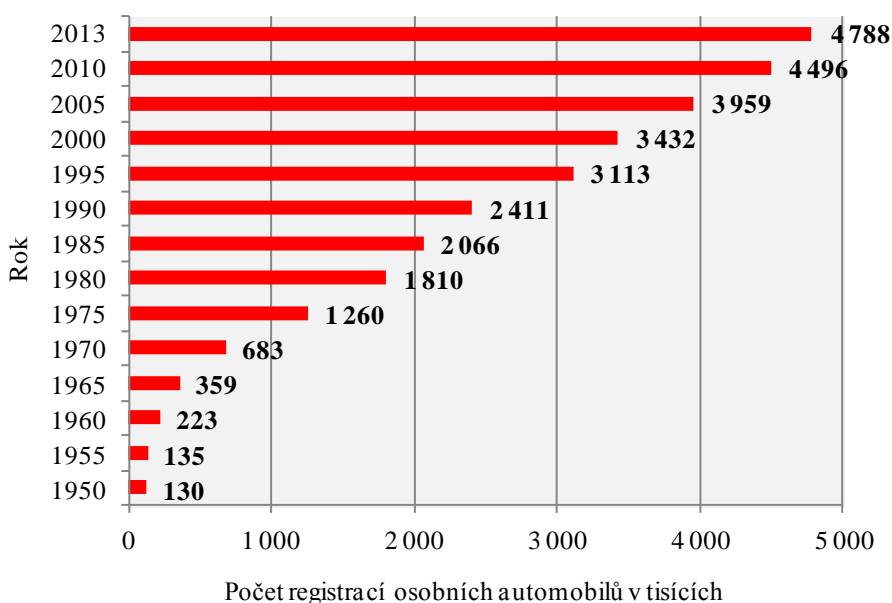
Objem městské dopravy stále roste a to zejména díky různým procesům společenské transformace, např. přechod na ekonomiku služeb, rozrůstání předměstí, nové životní styly, individualizace, měnící se role v rodině atd. (Foltýnová, 2009, s. 143).

Dochází ke změně struktury dělby práce ve městě a narůstá podíl motorové dopravy na úkor dopravy nemotorové. V rámci motorové dopravy potom posiluje své postavení individuální automobilová doprava na úkor hromadné dopravy (Brůhová-Foltýnová, 2009, s. 144). V nárůstu individuální automobilové dopravy hrají roli psychosociální aspekty, kdy se automobil stal symbolem majetku, svobody a nezávislosti, bez ohledu na ekonomickou stránku spojenou s vlastnictvím tohoto statku (Hájek, 2005, s. 14).

Ovšem právě stále narůstající individuální motorismus, který komplikuje pohyb dopravních prostředků MHD, má výrazný vliv na městskou dopravu. Negativně tak může být ovlivněna pravidelnost a spolehlivost dopravy, což vede ke snížení kvality MHD. Mezi možnostmi řešení této situace patří oddělené dopravní cesty, priorita vozidel MHD na světelných křižovatkách, vyznačení vyhrazených pruhů výlučně pro provoz autobusů, úprava dopravního značení ve prospěch MHD atd. (Zelený, 2007, s. 98 - 99).

Pro doplnění problematiky je připojen následující graf zobrazující vývoj registrací osobních automobilů v ČR od roku 1950 do roku 2013. Výrazně rychlý nárůst počtu osobních automobilů nastal v ČR v 90. letech, kdy se široce prosadily jak v soukromé, tak i v podnikatelské sféře.

Vývoj registrací osobních automobilů v ČR v letech 1950 - 2013



Obr. 2. Graf - Vývoj registrací osobních automobilů v ČR (Zdroj: Složení vozového parku v ČR, 2014)

Také Rodrigue (2009, s. 191 - 195) tvrdí, že automobilová závislost by se měla zmírnit, ovšem jedná se o velmi obtížný úkol s ohledem na důležitost, jakou automobil hraje. Podle něj je potřeba uznat, že tato důležitost je výsledkem mnoha pozitivních faktorů, které vedou k podpoře automobilu. Za zmínku stojí flexibilita, pohodlí a relativně nízké náklady. Jako efektivní řešení uznává sladit veřejnou a soukromou dopravu. Dále se přiklání k názoru uplatňovat bezpečnou nemotorovou dopravu. Myslí tím chůzi a jízdu na kole, která, je-li řádně podporovaná a prosazovaná, dokáže poskytnout přístup ke školám, do zaměstnání nebo k obchodům. Tuto možnost vidí jako řešení dopravní situace ve větších městech, které se potýkají s dopravními zácpami a silným znečištěním ovzduší.

Podle Rodrigua (2009, s. 191 - 195) jsou nevýznamnější problémy dopravy ve městech spojeny právě s dominancí automobilu. Souvisí s tím dopravní zácpy a problémy s parkováním, dopady na životní prostředí, dopravní nehody a bezpečnost. Dále do problémů měst řadí delší dojíždění spojené s bydlením na periferiích měst a nedostatečnou veřejnou dopravu. Tento fakt může být vnímán dvojím způsobem. Na jednu stranu veřejná doprava především v dopravních špičkách nezvládá dočasný nárůst poptávky. Na stranu druhou to může být nízký počet cestujících např. v příměstských oblastech, který může být finančně neudržitelný. Další obtíž vidí v nedostatečném zajištění bezmotorové dopravy.

Na strukturu a fungování dopravy ve městě mají přímý dopad určitá specifika, která vykazují městský prostor. Prvním příkladem je vysoká hustota obyvatel. Tento fakt znamená, že obyvatelé jsou schopni zaplnit vozidla městské hromadné dopravy a provozování MHD má tak ekonomické opodstatnění. Druhým příkladem je vysoká hustota komunikací, které mohou sloužit pro různé druhy dopravy - motorovou i nemotorovou (Foltýnová, 2009, s. 146). Na MHD však působí i další vlivy jako přírodní podmínky, historický vývoj města, ekonomická struktura města nebo společenské podmínky (Zelený, 2007, s. 99).

Podle Zeleného (2007, s. 32) je problém dopravy ve městech jedním z hlavních problémů všech městských samospráv. Pohledem expertů, pro budoucnost neexistuje levné a politicky schůdné řešení dopravních problémů ve městech. Zelený tvrdí, že městská hromadná doprava není řešením, jestliže je od ní požadováno krytí nákladů na investice, údržbu a provoz.

Poněkud odlišný názor přináší Foltýnová (2009, s. 156), která argumentuje tím, že MHD bývá řazena k environmentálně příznivým druhům dopravy (a hromadná doprava obecně). Důvodem je, že jednotkové externí náklady hromadné dopravy (na přepravovanou osobu či oskm) jsou nižší než jednotkové externí náklady individuální automobilové dopravy. MHD má nižší dopady na životní prostředí (emise a hluk), menší nároky na zábor půdy, menší spotřebu energie (v přepočtu na přepravovanou osobu). Přejít z individuální automobilové dopravy na hromadnou může mít pozitivní dopad na snížení kongesce, dopravních nehod nebo nároků na silniční a parkovací prostory (Foltýnová, 2009, s. 157).

Dopravní infrastruktura a samotná doprava ve městech je dotována přímo i nepřímo. Přímé dotace jsou např. u poskytování MHD. Prakticky ve všech zemích světa je dotována z veřejných rozpočtů - v případě MHD nejčastěji municipálních (Foltýnová, 2009, s. 158).

Mezi největší položky městských rozpočtů patří právě výdaje na městskou dopravu, a čím větší město je, tím více rostou.

Foltýnová (2009, s. 161) uvádí čtyři nejčastější argumenty pro poskytování dotací do hromadné dopravy. V první řadě jsou to vysoké fixní náklady pro provozovatele hromadné dopravy (např. údržba dopravní cesty), které se s objemem dopravy nemění. Dále uvádí efekty z rozsahu, existenci externalit a sociální/distribuční dopady dotací. Jako jeden z problémů, kterým města čelí v souvislosti s dopravou (kromě již uvedeného nárůstu podílu automobilové dopravy), zmiňuje neadekvátní nabídku MHD. V některých případech nejsou dopravní systémy přizpůsobeny poptávce, která se mění během dne nebo dopravních špiček a MHD tak nabízí nižší komfort.

6 ZÁVĚREČNÉ ZHODNOCENÍ TEORETICKÉ ČÁSTI

Doprava je jednou z nejrozsáhlejších sfér ekonomiky. Podle svého významu a úlohy v národním hospodářství se řadí jako rovnocenný partner průmyslu a zemědělství. Od počátku existence lidstva je nerozlučnou součástí činnosti člověka.

Do budoucna je potřeba uvažovat s důležitou funkcí osobní hromadné dopravy a to z hlediska společenské potřeby, preferencí obyvatelstva i ekologických předpokladů trvale udržitelného rozvoje. Právě v návaznosti na principy trvale udržitelného rozvoje a její ekologické i prostorové úspornosti, je potřeba tento druh dopravy chápat nejen jako službu sociální, ale také jako alternativu k individuální automobilové dopravě při cestách občanů do jejich regionů.

Subsystémem osobní dopravy je městská hromadná doprava. Zpravidla se vyskytuje ve městech a aglomeracích s počtem obyvatel nad 10 000 obyvatel. Charakteristická je hustotou a pravidelností provozu a linkovým uspořádáním. Rozvoj MHD je závislý na problémech dopravy ve městech, neopomenutelné jsou dopravní zácpy a znečištění. Významnou roli v tom hrají dopravní prostředky šetrné k životnímu prostředí, s elektrickým pohonem nebo také kolejové dopravní prostředky, které mají lepší možnosti k preferenci než doprava individuální.

Trend v současné době lze shrnout následovně. Navzdory rekordním cenám pohonných hmot klesá zájem o MHD v ČR. Od používání MHD cestující odrazuje jakékoliv zdražení jízdného, zpožděné spoje, nevlídní a unavení řidiči nebo bezpočet přestupů. Ministerstvo dopravy argumentuje i nižší kupní silou obyvatelstva. Upřít se nedají ani návyky samotných lidí, kteří dávají přednost většímu komfortu, rychlosti a pohodlí při jízdě autem. I přesto, že v ČR v osobní dopravě dominuje individuální automobilová doprava, jejíž přepravní výkony stále narůstají, z pohledu EU je však využívání hromadné dopravy - zejména MHD stále nadprůměrné.

Zdroje pro orientaci v problematice dopravy jsou dobře přístupné, přehledné a označila bych je za kvalitní a dostatečné. Za významného autora považuji Ing. Josefa Zurynka, absolventa Vysoké školy ekonomické v Praze. Dále uvádím absolventa fakulty výrobně-ekonomické Vysoké školy ekonomické v Praze, kandidáta ekonomických věd v oboru ekonomika dopravy a spojů, Ing. Lubomíra Zeleného, CSc. Ze zahraničních autorů bych zmínila autora jménem Peter White, který je od roku 1971 profesorem systému veřejné dopra-

vy na Westminsterské univerzitě v Londýně. Je členem redakční rady „Transport Reviews“, působí jako odborný poradce Dolní sněmovny Parlamentu Spojeného království v otázkách souvisejících s dopravou a je autorem řady učebnic a odborných publikací. Jedním z jeho hlavních zájmů je výzkum v problematice sběru dat, a to zejména vliv smart karty na kvalitu služeb a počet cestujících. Dalším významným zahraničním autorem je Jean-Paul Rodrigue. Geografii dopravy studoval na univerzitě v Montréalu a jeho výzkumné zájmy pokrývají zejména oblasti hospodářské a dopravní geografie vztahující se ke globální distribuci zboží. Vyhledávání informací pro potřeby této práce probíhalo z velké části také na internetu. Využity byly internetové stránky spojené s dopravou. Jedná se především o internetové stránky Ministerstva dopravy, Koordinátora veřejné dopravy Zlínského kraje, Operačního programu Doprava, Kroměřížských technických služeb, Města Kroměříže a Českého statistického úřadu. Po podrobném prostudování odborné literatury, kdy informace byly nalezeny v tištěných dokumentech a na internetu, bylo dosaženo prvního dílčího cíle práce.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

7 MĚSTO KROMĚŘÍŽ

V praktické části mé diplomové práce bude nejprve provedena charakteristika města Kroměříže a analýza socioekonomické situace města s akcentem na dopravu. Důležitými faktory jsou poloha města, počet obyvatel a věková struktura, vzdělání, trh práce, cestovní ruch, kultura a zdravotní péče. Závěr kapitoly bude patřit Projektu Zdravé město Kroměříž. Na tuto podkapitolu naváže kapitola obsahující analýzu dopravní obslužnosti Kroměříže.

7.1 Základní charakteristika města Kroměříže

Okresní město Kroměříž se nachází ve Zlínském kraji v nadmořské výšce 190 - 324 m n. m. Jeho katastrální výměra činí 55,60 km², z toho samotné město je vystaveno na 17,70 km². Ostatní plochu tvoří jeho předměstské části - Bílany, Draholov, Hradisko, Kotojedy, Miňůvky, Postoupky, Těšnovice, Trávník, Vážany a Zlámanka.

Poloha

Město Kroměříž vzniklo a rozvíjelo se v místě s výhodnou geografickou polohou. Vzhledem k nížinné ploše břehů toku řeky Moravy a východní orientaci k střednímu Pomoraví jsou zde příznivé přírodní podmínky. Přirozenou hranici prvních lidských sídel tvoří ostatní pahorkatinné okolí. Právě údolní zářezy v pahorkatinách vymezily vznik přirozených komunikací, kde se vytvářely obchodní cesty a stezky. Ty kromě hospodářského přínosu poskytly místo k setkávání, vzájemnému obohacování a prorůstání kulturních proudů a vlivů.

Co se mezinárodních vztahů týká, poblíž města probíhá důležitá severojižní dopravní osa spojující Balt s Jadranem. Z pohledu celostátních vztahů leželo město stranou hlavních vnitrostátních dopravních koridorů. Tuto situaci změnila dostavba úseku dálnice D1 z Vyškova přes Kroměříž na Přerov a Ostravu s odbočením na R55 do Zlína.

Město je historicky přitahováno k Olomouci, průmyslově ke Zlínu a neopomenutelné vztahy má i k Brnu. Tendenci aglomerovat má s Hulínem, Chropyní a Kojetínem. Pracovně i podnikatelsky má tendenci se vázat na zlínskou aglomeraci. Napojení Kroměříže na krajské město Zlín je však menším problémem, jelikož Zlín leží mimo železniční tahy a dostat se do něj je možné jedině s přestupem.

Počet obyvatel a věková struktura

K 1. lednu 2014 byl počet bydlících obyvatel města Kroměříže 29 012. Počet žen mírně převažuje nad počtem mužů - počet žen byl 15 270 a počet mužů 13 742. Hustota zalidnění je 522 obyvatel/km².

Stav obyvatel vypovídá o prosperitě města a má vliv na jeho budoucí vývoj. Demografický vývoj města je srovnatelný s celorepublikovými trendy, město tedy nepatří mezi ta města a obce, u nichž byl populační vývoj ovlivněn zásadními negativními trendy. Následující tabulka zachycuje vývoj počtu obyvatel v letech 2003 - 2012. Tento údaj je v každém roce doplněn o přirozený přírůstek, migrační saldo a index stáří. Celkový počet obyvatel Kroměříže v uvedených letech je srovnám s celkovým počtem obyvatel Zlínského kraje.

Tab. 3. Vývoj počtu obyvatel města Kroměříže a Zlínského kraje v letech 2003 - 2012
(Zdroj: vlastní zpracování na základě podkladů ČSÚ, 2014)

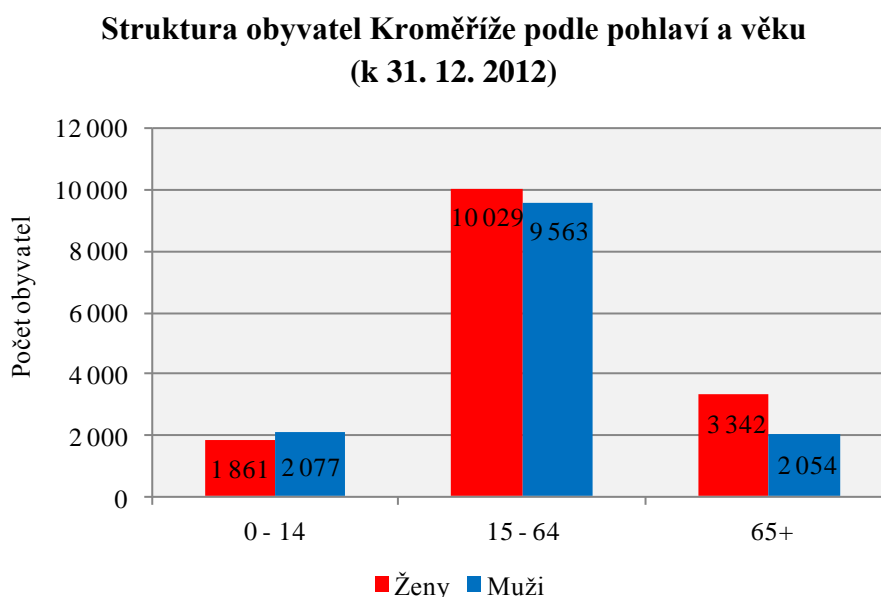
		2003	2004	2005	2006	2007
Zlínský kraj	- počet ob. k 31.12.	591 866	590 706	590 142	589 839	590 780
Kroměříž	- počet ob. k 31.12.	29 126	29 041	29 024	29 038	29 036
	- přirozený přírůstek	-127	-67	-90	-37	-28
	- migrační saldo	73	-18	73	51	26
	- index stáří	106,9	111,4	116,9	122,3	127

		2008	2009	2010	2011	2012
Zlínský kraj	- počet ob. k 31.12.	591 412	591 042	590 361	589 030	587 693
Kroměříž	- počet ob. k 31.12.	29 046	29 027	29 191	28 971	28 926
	- přirozený přírůstek	-63	-41	-	-82	-62
	- migrační saldo	73	22	164	-7	17
	- index stáří	129	133,4	134	135,2	137

Z dostupných analýz vyplývá, že v centrální části města lze očekávat úbytek obyvatelstva, zatímco území s technickou infrastrukturou nedaleko centra, která jsou dobře dopravně napojená, zaznamenají nárůst obyvatelstva migrací. Vzhledem k poloze města, které leží

v centru pomyslného trojúhelníku s vrcholy v Olomouci, Brně a Zlíně, je pravděpodobné, že se město Kroměříž stane vyhledávaným místem k bydlení. Atraktivitu města zvyšuje dostatek služeb, možnost aktivně trávit volný čas, uspokojivé životní podmínky, možnost zde pracovat a vzdělávat se.

Co se věkové struktury města Kroměříže týká, k 31. 12. 2012 byla početně nejsilnější generace od 15 do 64 let s 19 592 obyvateli. Věková skupina seniorů nad 65 let s 5 396 občany převažovala nad nejmladší generací do 14 let s 3 938 osobami. Tuto situaci doplněnou a rozdělení podle pohlaví zachycuje následující graf.



*Obr. 3. Struktura obyvatel města Kroměříže podle pohlaví a věku
(Zdroj: ČSÚ, 2014)*

V kapitole 9 diplomové práce bude provedeno vyhodnocení dotazníkového šetření mezi uživateli městské hromadné dopravy města Kroměříže. Pro účely této práce byli respondenti osloveni na základě procentuálního věkového složení obyvatelstva města Kroměříže a to podle pěti věkových kategorií: do 15 let, 16 - 26 let, 27 - 49 let, 50 - 59 let, 60 a více let. Následující tabulka vyjadřuje věkové složení obyvatelstva města Kroměříže podle zmíněných kategorií (k 31. 12. 2012).

Tab. 4. Věkové složení obyvatelstva města Kroměříže (Zdroj: ČSÚ, 2014)

	Muži	Ženy	Celkem	Vyjádření v [%]
do 15 let	2 172	1 972	4 144	14,33%
16 - 26 let	1 860	1 799	3 659	12,65%
27 - 49 let	4 765	4 901	9 666	33,42%
50 - 59 let	1 869	2 046	3 915	13,53%
60 a více let	3 028	4 514	7 542	26,07%
CELKEM	13 694	15 232	28 926	100%

Vzdělání

Cestování za vzděláním je pravidelnou, každodenní, opakující se dojížděnkou, proto je klíčovou z hlediska přepravních potřeb občanů. Lidé za vzděláním často dojíždějí a právě k cestování do škol využívají MHD. Město má ve školství bohatou tradici a v současné době nadregionální i celorepublikový význam. Nachází se zde 12 mateřských škol, 10 základních škol (z toho jedna je zřízena církví), 12 středních škol (z toho 1 konzervatoř, 2 gymnázia a 9 středních odborných škol a středních odborných učilišť) a detašovaná pracoviště dvou vysokých škol - Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, fakulta technologická a Evropský polytechnický institut, s.r.o. Dále je zde možnost využít služeb 5 jazykových škol, 6 speciálních škol a 2 základních uměleckých škol. Žáci, studenti a učni tvoří významnou skupinu obyvatel města, kdy během školního roku se zde nachází bezmála 9 000 žáků, studentů a učňů. Podle sčítání lidu, bytů a domů 2011 patří město Kroměříž mezi města s největším počtem dojíždějících žáků, studentů a učňů. Celkem jich do Kroměříže dojíždí 2 597. Z toho 16,8% žáků ve věku 6 - 14 let. Tento poměr je nízký z toho důvodu, že síť základních škol je hustší než např. síť středních škol. Základní školy se nacházejí i v menších sídlech, naopak střední školy bývají často specializované a musí se za nimi dojíždět dále. Podrobnější informace, které k danému tématu vyplývají z SLDB 2011, jsou uvedeny v tabulce 5.

Tab. 5. Města s největším počtem dojíždějících žáků, studentů a učňů k 26. 3. 2011 (Zdroj: ČSÚ, SLDB 2011)

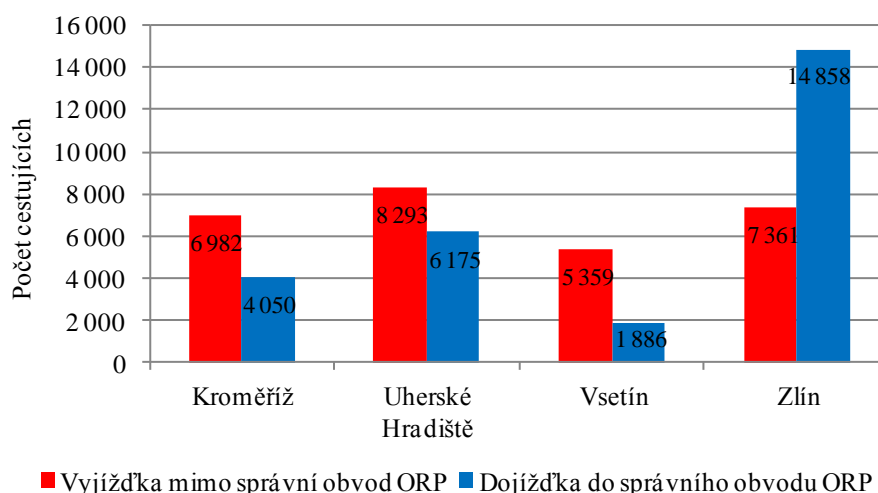
Pořadí	Město	Žáci, studenti a učni dojíždějící do školy				
		Celkem	Z toho			
			ve věku 6 - 14 let	V %	dojíždí denně	V %
1.	Praha	56 743	5 160	9,1	30 819	54,31
2.	Brno	44 271	1 770	4,0	19 344	43,7
8.	Zlín	6 703	528	7,9	4 070	60,7
17.	Kroměříž	2 597	437	16,8	1 828	70,4

Ekonomika

Kroměříž je přirozeným centrem, které kromě možností pro vzdělání poskytuje i pracovní místa pro obyvatele z blízkého i širšího okolí. Podle sčítání lidu, domů a bytů 2011 do ORP Kroměříž denně dojíždí do škol a do zaměstnání celkem 4 050 lidí, z toho pouze do zaměstnání dojíždí celkem 1 453 lidí. Dojíždka do zaměstnání je stejně jako dojíždka do škol dojíždkou pravidelnou, proto má tato kapitola své opodstatnění v této práci. Následující tabulka vyjadřuje bilanci vyjíždky a dojíždky do zaměstnání a do škol podle správního obvodu ORP Kroměříž v porovnání s ostatními okresními městy Zlínského kraje.

Tab. 6. Bilance vyjíždky a dojíždky do zaměstnání a do škol podle správního obvodu ORP Kroměříž, Uherské Hradiště, Vsetín a Zlín (Zdroj: vlastní zpracování na základě podkladů ČSÚ, SLDB 2011)

	Vyjíždka mimo správní obvod ORP	Dojíždka do správního obvodu ORP	Saldo vyjíždky a dojíždky
Kroměříž	6982	4 050	- 2 932
Uherské Hradiště	8 293	6 175	- 2 118
Vsetín	5 359	1 886	- 3 473
Zlín	7 361	14 858	7 497



Obr. 4. Graf - Balance vyjíždky a dojíždky do zaměstnání a do škol podle správního obvodu ORP Kroměříž, Uherské Hradiště, Vsetín a Zlín (Zdroj: vlastní zpracování na základě podkladů ČSÚ, SLDB 2011)

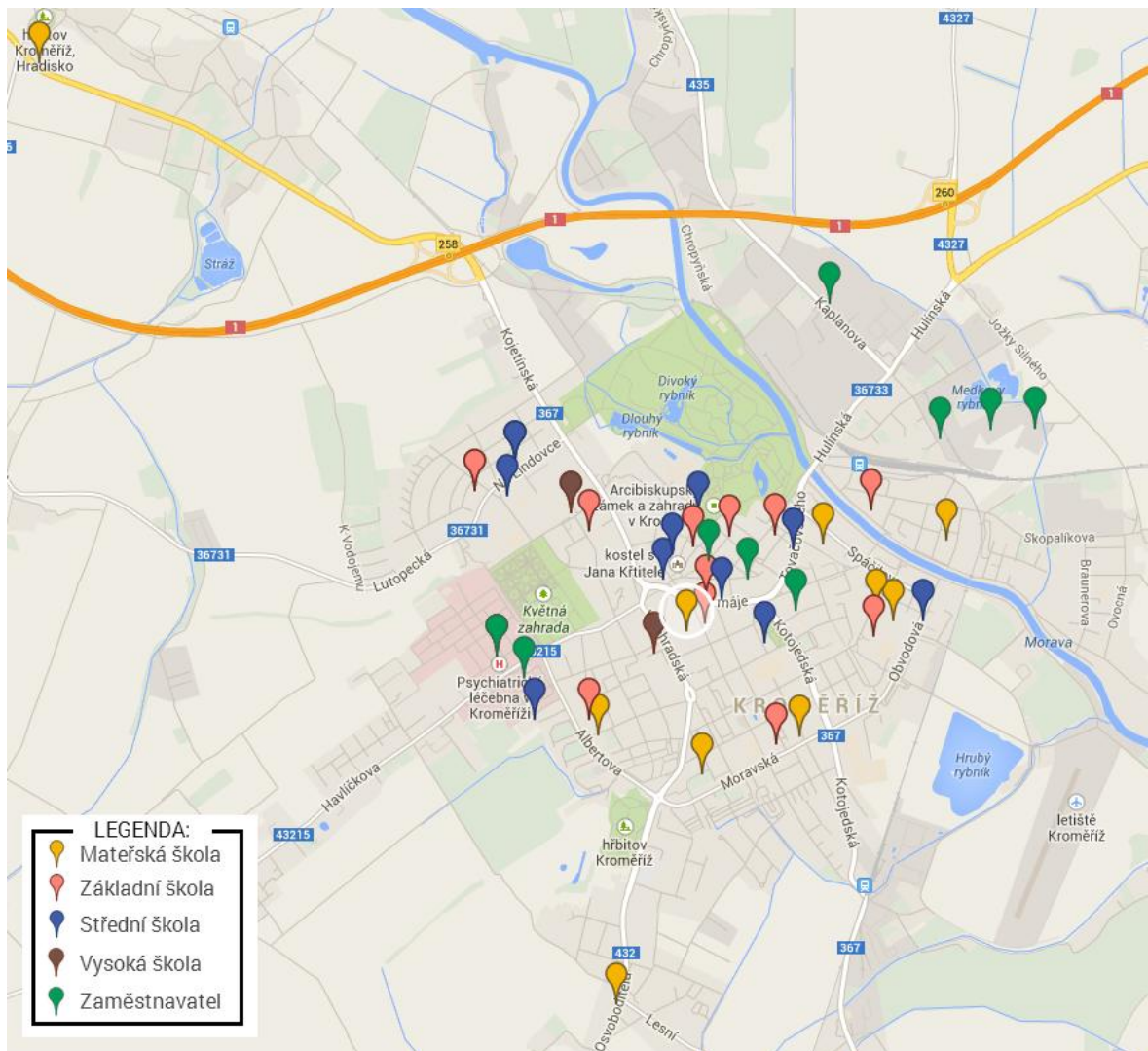
Město Kroměříž leží v zemědělském regionu. Co se průmyslu týká, rozvíjí se zde strojírenská a elektrotechnická oblast. V současné době nastal prudký rozvoj živnostenského podnikání, které reaguje na potřeby obyvatel a vytváří strukturu obchodu a služeb.

Kvůli historickému charakteru města byla průmyslová oblast soustředěna mimo centrum a obytné zóny, tedy do území, která navazují na levý břeh řeky Moravy. Další růst průmyslového území je však limitován realizací nutných protipovodňových opatření.

Ve městě se nachází celkem 94 podniků, z nichž 73 má sídlo přímo v Kroměříži. Firmy se zabývají stavebnictvím, potravinářstvím, nábytkářstvím, elektrotechnikou a chemickou a plastikářskou výrobou. Ve městě působí celkem 9 bank a spořitelén a 9 pojišťoven.

Mezi deset největších zaměstnavatelů ve městě patří ROSA market s.r.o., Kroměřížská nemocnice a.s., Psychiatrická léčebna v Kroměříži, Fremach Morava, s.r.o., Jednota, spotřební družstvo Kroměříž, Město Kroměříž, NAVOS, a.s., Plastika a.s., Sociální služby města Kroměříže, příspěvková organizace a Střední škola hotelová a služeb Kroměříž.

Protože je dojízdka za vzděláním a do zaměstnání důležitou z hlediska přepravních potřeb občanů, je potřeba se zaměřit na fakt, jestli jsou jednotlivé školy a největší zaměstnavatelé dobře dostupní. V souvislosti s tím byla v rámci diplomové práce zpracovaná mapa lokalizace jednotlivých typů škol v Kroměříži a deseti největších zaměstnavatelů města Kroměříže.



Obr. 5. Mapa lokalizace jednotlivých typů škol a největších zaměstnavatelů v Kroměříži (Zdroj: vlastní zpracování na základě podkladů Google Maps)

Cestovní ruch a kultura

Dojíždka za cestovním ruchem a kulturou je na rozdíl od dojíždky do škol nebo do zaměstnání dojíždkou nepravidelnou. Podle informací MěÚ Kroměříž, odboru kultury a cestovního ruchu, navštívilo v roce 2013 památky v Kroměříži celkem 103 534 návštěvníků. Za posledních deset let město navštívilo v průměru 143 tisíc návštěvníků, z toho více jak 10 tisíc cizinců. Proto je do této práce zařazena i kapitola o cestovním ruchu a kultuře. Město Kroměříž je tedy kromě střediska služeb a školství také známo jako středisko cestovního ruchu a kultury. Zaslouženě je nazýváno „Hanáckými Aténami“. Za rok 1997 bylo vyhlášeno nejkrásnějším historickým městem České republiky a jako významná památková rezervace se pyšní památkami světového významu. V Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO jsou od prosince 1998 zapsány Arcibiskupský zámek, Podzámecká a Květná zahrada. Kromě zmíněných památek jsou hlavním cílem turistů také Biskupská mincovna nebo kostel Blahoslavené Panny Marie, často navštěvované je i Muzeum Kroměřížska. K sezónnímu nárůstu počtu turistů dochází právě vlivem cestovního ruchu. S kulturními památkami úzce souvisí kultura ve městě. Mezi hlavní pořadatele kulturních akcí patří Dům kultury Kroměříž a Město Kroměříž. Za zmínku stojí divadelní představení, plesy, koncerty nebo jarmarky.

Zdravotní péče

Podle ČSÚ byl počet obyvatel okresu Kroměříž celkem 106 692 obyvatel (k 31. 12. 2013). Okresní město Kroměříž je, co se zdravotní péče týká, spádovou oblastí, protože se zde nachází jediná nemocnice v celém okrese Kroměříž. Kroměřížská nemocnice zabezpečuje základní zdravotní péči a dá se předpokládat, že na 17 specializovaných oddělení budou spádově dojíždět občané z celého okresu, proto je potřeba mít MHD na takové úrovni, aby občané mohli se svými zdravotními potřebami dojet do nemocnice i MHD. Kroměřížská nemocnice, a.s. zároveň patří mezi deset největších zaměstnavatelů v Kroměříži. Zdravotní péči ve městě dále zabezpečuje Zdravotní záchranná služba Zlínského kraje. Většina ordinací odborných lékařů a lékáren spadá do soukromého sektoru. Město má rozvinutou síť sociálních služeb, kdy sociální služby města Kroměříže spravují celkem pět zařízení. Město dlouhodobě věnuje pozornost zpřístupnění objektů postiženým občanům. Úsilí věnuje zámeru, aby se Kroměříž stala „městem bez bariér“.

7.2 Zdravé město Kroměříž

V roce 1988 proběhla Světovou zdravotnickou organizací iniciace mezinárodního Projektu Zdravé město. Prestižní označení „Zdravé město“ představuje dobrou vizitku a známku kvality, kdy cílem je kvalitnější, zdravější a spokojenější život občanů. V ČR se města sdružují do tzv. Národní sítě Zdravých měst ČR. Ta má v současné době 117 členů s regionálním vlivem na 2 653 měst a obcí s 5,9 milionem obyvatel. Od roku 1966 je jejím členem i město Kroměříž. Zároveň je členem Rady Národní sítě Zdravých měst ČR. Díky tomuto členství jsou ve městě každoročně realizovány celostátní komunitní kampaně: Den Země, Dny Zdraví, Den bez tabáku, Dny bez úrazů a Evropský týden mobility. Poslední zmíněná kampaň probíhá v září a v rámci ní jsou místními úřady realizovány aktivity zaměřené na téma udržitelné dopravy. Součástí projektu je Evropský den bez aut, jehož hlavním cílem je upozornit na neudržitelný nárůst individuální automobilové dopravy ve městech. Snaží se hledat způsoby jeho řešení, kdy se může jednat o podporu veřejné dopravy silniční a železniční, budování cyklostezek nebo zkvalitňování prostranství pro pěší. Kroměříž se na této kampani za udržitelnou dopravu podílí od počátku, tedy od roku 2002. V roce 2004 patřilo v rámci tohoto projektu mezi tři nejúspěšnější města a získalo tak ocenění za Evropský týden mobility roku 2004. Projekt Zdravé město Kroměříž je místní Agendou 21, která se snaží aplikovat principy trvale udržitelného rozvoje v praxi. Pro analýzu současné situace místních Agend 21 v ČR existuje Databáze místních Agend 21, do které je od roku 2013 zařazeno i město Kroměříž - zatím v nejnižší kategorii Zájemci. Dále může po splnění řady kritérií postupovat do kategorií D, C, B a nevyšší kategorie A. Na příkladu města Kroměříže se potvrzuje myšlenka, že pokud spolupracuje městská samospráva, partneři a veřejnost, je cesta k naplňování principů trvale udržitelného rozvoje otevřená.

Databáze DobráPraxe

Databáze DobráPraxe patří mezi informační databázové nástroje NSZM ČR. Jedná se o databázi osvědčených postupů a inspirace pro obce a regiony, která se snaží propojit nová města, obce a regiony, které budou uplatňovat principy trvale udržitelného rozvoje na místní úrovni v praxi. Databáze je veřejně přístupná a vyhledávání v ní je možné podle daného tématu, data, místa nebo kraje.

Město Kroměříž nabízí celkem čtyři projekty, z nichž jeden souvisí s tématem rozvoje dopravní obslužnosti v regionu. Projekt „Kroměříž: Bezbariérová MHD“ probíhal v období 5/2005 - 4/2007 a jeho cílem bylo komplexní řešení bezbariérové a všem dostupné MHD. Kromě nákupu čtyř bezbariérových autobusů doplňujících tři, které už ve městě fungovaly, byly součástí projektu bezbariérové přechody, bezbariérové trasy pro přístupnost z okolních budov a rekonstrukce zastávkových prostor. Z řad dobrovolníků byla zajištěna asistenční služba pro osoby, pro které nejsou odstraněny všechny bariéry. Její dispečink se nachází v předprodejně a informační kanceláři MHD v Kroměříži. Instalován byl veřejný informační a odbavovací systém pro cestující. Informační systém zohledňuje osoby se zrakovým nebo sluchovým handicapem a zpřístupňuje informace na internetových stránkách. Odbavovací systém byl elektronizován, zařazeny byly čipové karty, autobusy a předprodejní místa byly propojeny s centrálou a tím nastala možnost analyzovat výstupy pro optimalizaci spojů. Celkové finanční náklady na realizaci této aktivity činily 30 174 816,- Kč. Z toho 22 631 100,- Kč pocházelo z prostředků EU a 7 543 716,- Kč bylo financováno městem Kroměříž. Klíčovým partnerem a iniciátorem přípravy žádosti projektu bylo Zdravé město Kroměříž, dalšími partnery byly KRODOS Kroměříž, Občanské sdružení SPEKTRUM a Centrum pro zdravotně postižené Zlínského kraje. Fakt, že veřejná doprava byla zpřístupněna všem skupinám obyvatel, měla jednoznačně pozitivní dopad. Odstraněním bariér a zvýšením mobility všech občanů a návštěvníků města došlo k podpoře nárůstu počtu přepravených osob MHD a tím bylo přispěno k omezení individuální automobilové dopravy, především v centru města.

8 ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA KROMĚŘÍŽE

Tato kapitola patří analýze dopravní obslužnosti města Kroměříže s akcentem na městskou hromadnou dopravu. Zmíněna bude silniční, železniční, cyklistická a letecká doprava. Značná část bude věnována městské hromadné dopravě ve městě Kroměříži.

Motto: „Význam dopravního systému zpravidla pochopíme až v době, kdy díky našemu nezájmu zanikne.“

Silniční doprava

Silniční doprava využívá sítě pozemních komunikací - dálnice, silnice, místní komunikace, účelové komunikace, cyklistické stezky a dopravní plochy. V souvislosti s dobudováním dálnice D1 zaznamenala situace ve městě z hlediska silniční dopravy výrazné změny. V září 2009 došlo k zprovoznění úseku mezi Vyškovem a Kroměříží. Město tak získalo přímé dálniční napojení na Brno a Prahu. O rok později v prosinci byl zprovozněn úsek Kroměříž-východ - Hulín dálnice D1 a navazující úsek rychlostní silnice R55 Hulín-Skalka. V červenci 2011 nastalo dokončení stavby Kroměříž-východ - Říkovice. Městem prochází silnice s nadměstským významem č. I/47 Vyškov - Kroměříž - Hulín. Silnice č. III/36733 tvořící hlavní průtah městem je neproblémovější z důvodu její přetíženosti. Územím města prochází 542 km silnic, včetně D1.

Regionální autobusovou dopravu, která spojuje město s obcemi v jeho zázemí, zajišťuje společnost KRODOS a.s. Provozováno je celkem 29 linek se zastávkami ve městě. Dále je zajišťováno devět linek jinými autobusovými dopravci. Autobusové nádraží se nachází v těsné blízkosti nádraží vlakového, na ulici Stoličkové.

Železniční doprava

Železniční doprava má v dopravní obsluze města spíše doplňkový charakter. Železniční spojení je reprezentováno především tratí, která navazuje v nedalekých městech Hulíně a Kojetíně na hlavní tepny. Městem prochází dvě železniční tratě a to trať č. 303 Kojetín - Kroměříž - Hulín - Valašské Meziříčí a trať č. 305 Zborovice - Kroměříž. Na území města leží dvě železniční stanice - Kroměříž a Kotojedy. Železničním uzlem okresu Kroměříž je

obec Hulín (od Kroměříže 5 km vzdálená). Tudy prochází mezinárodní trať Budapešť - Břeclav - Přerov - Bohumín - Varšava.

Cyklistická doprava

Cyklistická doprava je přátelská k životnímu prostředí, je přístupná všem lidem bez ohledu na věk nebo příjem a pravidelná jízda na kole má pozitivní vliv na zdravotní stav. Z těchto důvodů má cyklistická doprava stoupající tendenci. Město podporuje výstavbu cyklotras a cyklostezek, protože jsou návštěvníky města i samotnými obyvateli hojně využívány. Městem prochází celkem pět cyklotras: č. 47 Olomouc - Kroměříž - Uherské Hradiště - Hodonín, č. 5012 Kroměříž - Koryčany, č. 5014 Staré město - Trávník, Kroměříž, č. 5020 Kroměříž - Kostelany a č. 5033 Kroměříž - Hustopeče nad Bečvou.

Letecká doprava

Nejblíže městu Kroměříž se nacházejí letiště v Přerově, v Brně-Tuřanech a v Kunovicích. Pro přistávání vrtulníků letecké záchranné služby je umístěn heliport v areálu kroměřížské nemocnice. V jihovýchodní části města se nachází cvičné sportovní letiště. Právě místní letiště má ambici stát se veřejným vnitrostátním letišťem, které by bylo vhodné pro starty a přistávání menších letadel pro 6 - 8 osob.

8.1 Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava je v Kroměříži provozována už od roku 1948. Významnou kapitolu v dějinách města tvoří rok 1848, kdy byl do Kroměříže přeložen ústavodárný říšský sněm rakouské monarchie. Jako vzpomínka při 100. výročí této události se konaly v době od 20. června do 19. srpna 1948 mohutné oslavy. Protože do Kroměříže mířily davy lidí ze všech koutů Československa, byla poprvé v Kroměříži zavedena městská autobusová doprava od každého a ke každému vlaku v době od 6.15 do 23.30 hodin. Právě zde hovoříme o počátku MHD v Kroměříži. Dále byla MHD používána pouze pro jízdy při výjimečných příležitostech a jako pravidelná městská doprava funguje od roku 1955. V tomto roce tehdejší podnik ČSAD zahájil provoz na dvou linkách, které dodnes existují pod čí-

selným označením 1 a 2. Provoz se postupně rozrůstal až do současného stavu, resp. do 1. června 1995, kdy s cílem snížit výdaje do MHD došlo ke změně dopravce, jímž se staly Technické služby města Kroměříže. Došlo k převzetí systému MHD a čtyř „nejmladších“ autobusů od ČSAD Kroměříž. Dále bylo nakoupeno šest nových autobusů a zatím existoval pouze mechanický odbavovací systém. Původní technické služby města Kroměříže byly založeny už v roce 1955. K přejmenování na Kroměřížské technické služby došlo v roce 2002, o rok později byla zahájena obnova vozového parku zakoupením a zařazením do provozu dvou nízkopodlažních autobusů. Třetí byl zakoupen v roce 2004 a s podporou SROP v rámci již zmíněného projektu rozvoje dopravní obslužnosti regionu nastalo rozšíření o další čtyři nízkopodlažní autobusy.

Dnes MHD využívá celkem sedmi nízkopodlažních autobusů. Dva autobusy Volvo 7000 roku výroby 2003 a pět autobusů Volvo 7700 roku výroby 2004, 2005, 2006 a 2007. Tyto autobusy jsou doplněny o jeden starší klasický autobus Karosa (rok výroby 2002) používaný pro mimořádné případy. Spokojenost cestujících s novými nízkopodlažními autobusy se jeví jako rozporuplná. Někteří chválí nízkopodlažnost a informační panely, jiným vadí nepohodlnost sedaček ve voze.

Jízdní řády jsou v současné době platné od 15. prosince 2013 a MHD je zajišťována na osmi linkách s čísly 1 - 8, kdy licenční čísla linek mají formát 775xxx. Pokud dochází ke zkoumání dopravní obslužnosti, je nezbytné vědět, kolik spojů je denně vypraveno. Následující tabulka zobrazuje jednotlivé linky MHD v Kroměříži, jejich trasy a počty spojů v pracovních dnech a o víkendech.

Tab. 7. Uspořádání sítě linek MHD (vlastní zpracování na základě podkladů jízdního řádu MHD v Kroměříži)

Linka č.	Trasa	Počet spojů v pracovních dnech	Počet spojů o víkendech
775001	Nádraží - Nemocnice, psychiatrická léčebna - Výzkumný ústav	5	1
775002	Nádraží - Nemocnice, parkoviště - Vážany, točna	3	0
775003	Nádraží - Nemocnice, parkoviště - Zachar - Nádraží	2	0
775004	Nádraží - Oskol - Slovan - Nemocnice, parkoviště - Lindovka - Nádraží	31	12
775005	Horní zahrady, točna - Nádraží - Slovan - Vážany, domov důchodců	26	4
775006	Nádraží - Lindovka - Nemocnice, parkoviště - Nádraží	30	12
775007	Dolní zahrady - Nádraží - Zachar - Nemocnice, psychiatrická léčebna - Výzkumný ústav	21	6
775008	Výzkumný ústav - Nemocnice, parkoviště - Nádraží - Dolní zahrady	22	6

Jízdní doklady

Pro přepravu na linkách MHD platí jízdní doklad, který je vydaný dopravcem na základě tarifních podmínek pro příslušné období. Platným jízdním dokladem je:

- a) Platná čipová karta typu P pro jednotlivou jízdu (elektronická peněženka). Čipovou kartu tohoto typu je možné zakoupit v prodejní a informační kanceláři MHD v Kroměříži, u smluvních prodejců nebo přímo u řidičů MHD.
- b) Platná čipová karta pro předplatné časové jízdné typu O, Ž, S, D, 70+. Čipové karty těchto typů je také možné zakoupit v předprodejní a informační kanceláři MHD.
- c) U řidiče (přímo v autobusu MHD) zakoupená jízdenka pro jednotlivou jízdu.
- d) Průkaz opravňující k bezplatné přepravě dle platných tarifních podmínek (děti mladší 6 let, dárci krve - držitelé zlaté plakety MUDr. Jánského, držitelé průkazu ZTP a držitelé průkazu ZTP-P i s invalidním vozíkem včetně průvodce nebo psa, dětský kočárek s dítětem, invalidní vozík aj.).

Ekonomickým nástrojem v MHD je tarifní systém a výše jízdného. Předpokládanými dopady nástroje jsou povzbuzování obyvatel k většímu využívání MHD a dopady na poptávku po MHD v závislosti na cenové elasticitě. Tarifní podmínky MHD v Kroměříži jsou platné od 3. dubna 2011 a jsou stanoveny následovně:

Tab. 8. Tarifní podmínky MHD v Kroměříži - jednotlivé jízdné a dovozné (Zdroj: Městská hromadná doprava, ©2009)

	Platba v hotovosti u řidiče	Platba kartou
Základní jízdné	13,- Kč	8,- Kč
Zlevněné jízdné (děti od 6 do 15 let)	6,- Kč	4,- Kč
Pes a každé zavazadlo větší než 40 x 60 x 100 cm	6,- Kč	4,- Kč

Tab. 9. Tarifní podmínky MHD v Kroměříži - předplatní časové jízdné (Zdroj: Městská hromadná doprava, ©2009)

	Držitel karty typu	Cena
30 denní občanské	O	250,- Kč
30 denní zlevněné	Ž, S	125,- Kč
90 denní občanské	O	630,- Kč
90 denní zlevněné	Ž, S, D	315,- Kč
90 denní pro občany nad 70 let s trvalým bydlištěm v Kroměříži	70 +	150,- Kč

Síť zastávek MHD v Kroměříži

Území města Kroměříže pokrývá celkem 41 zastávek. Důležitým kritériem pro systém MHD je docházková vzdálenost. Atraktivita MHD pro daného cestujícího souvisí se vzdáleností, kterou musí překonat z místa bydliště na nejbližší zastávku a poté od zastávky MHD k cíli cesty. Doporučená docházková vzdálenost se liší podle typu zástavby nebo také podle denní doby a je nezbytné brát v úvahu rozumnou efektivitu navržené dopravy. Obecně však lze shrnout, že cesta na zastávku by ve dne neměla být delší než 500 metrů. Tato hranice je považována za standardní docházkovou vzdálenost. Optimální hranicí je

do 400 metrů. Graficky lze docházkovou vzdálenost hodnotit s použitím izochron docházkové vzdálenosti zastávek. Izochrony jsou linie, na mapě či grafu, které spojují místa se stejnou časovou hodnotou. V dopravě se často používají právě pro zobrazení míst dostupných z určitého místa v určité vzdálenosti.

Docházková vzdálenost zastávek MHD v Kroměříži byla hodnocena pomocí izochron docházkové vzdálenosti na obrázku 6. V rámci práce byly kolem zastávek MHD v Kroměříži vykresleny kružnice vyjadřující přijatelnou docházkovou vzdálenost 400 metrů. Určený poloměr izochron byl v příslušném měřítku přenesen do mapy. Červeně vyznačená plocha potom zobrazuje hluchá místa. Prvním místem je veřejné prostranství v samotném centru města. Právě zde se nachází řada objektů občanské vybavenosti a služeb, a jelikož se jedná o centrální část města, je zde poměrně velký pohyb obyvatel a turistů. Právě tato zóna je zároveň historickým jádrem města s poměrně úzkými ulicemi, často se zákazem vjezdu, protože by měla být hlavně pro pěší. I přes tento fakt je však přímo na Velkém náměstí vjezd povolen a nachází se zde velké parkoviště pro odhadem sto osobních automobilů. Formálním vstupem do této části města je Milíčovo náměstí, kde se nachází zastávka MHD a kudy je vedeno všech 8 linek. Vzhledem k povaze části města a jeho analýze nepovažují za ideální řešení budovat v centru města zastávku a vést tudy linku MHD. Jako druhé hluché místo MHD se ukázala zóna Psychiatrické léčebny a části Květné zahrady. Zastávka MHD stojí u vstupu jak do Psychiatrické léčebny, tak do Květné zahrady, proto není nutné budovat na tomto místě zastávku MHD. Třetím místem je obytná zóna, kterou protíná ulice Kotojedská. Analýza ukázala, že je zde odhadem 4 600 obyvatel bez zastávky MHD, proto je tato zóna vhodná pro výstavbu nové zastávky. Mé tvrzení dále potvrzuje fakt, že zde stojí hypermarket, ke kterému je v současné době nejsnadnější přístup vlastním automobilem. Posledním hluchým místem, které je vhodné pro výstavbu nové zastávky MHD, je průmyslová zóna u ulice Jožky Silného při výjezdu z města.



Obr. 6. Isochrony docházkové vzdálenosti zastávek MHD v Kroměříži (Zdroj: vlastní zpracování na základě podkladů Google Maps)

V podkapitole 5.4.2 Informovanost cestujících je uveden výčet prvků, které by měla obsahovat každá zastávka. Podle tohoto výčtu bylo postupováno při analýze zastávek MHD v Kroměříži. Předpokladem je, že součástí zastávky, jako světelná tabule s jejím názvem, jízdními řády, schémata, informacemi dopravního podniku atd., by měly být na těch zastávkách, kde dochází k výstupu a nástupu nejvíce lidí nebo kde se setkávají všechny linky. Hlavním přestupním bodem všech linek je konečná zastávka Nádraží. Právě zde končí tři linky MHD (č. 2, 3 a 4) a ostatní linky tudy projíždějí. Pouze na této zastávce je umístěna světelná tabule s názvem zastávky, číslu linek a dobou jejich odjezdů. Nachází se zde také jízdni řády, schéma a informace dopravního podniku a mapa okolí se jmenným seznamem ulic. V bezprostřední blízkosti zastávky stojí jak železniční, tak autobusové nádraží a právě v areálu vlakového nádraží je umístěna informační a předprodejní kancelář MHD, která je otevřena každý všední den od 12 do 16 hodin. Dalšími lokalitami vhodnými k přestupu jsou Tovačovská ulice nebo Milíčovo náměstí, kudy je rovněž vedeno všech osm linek, avšak vybavení zastávek neodpovídá moderním a stále se zvyšujícím požadavkům.

Pro zhodnocení současné situace MHD v Kroměříži byla dále provedena její komparace s obdobnými městy. Vybraná byla čtyři města s podobným počtem obyvatel (Písek, Cheb, Valašské Meziříčí a Sokolov) a pro doplnění i jedno město obdobné velikosti (Klášterec nad Ohří). Výsledky komparace jsou zobrazeny ve dvou tabulkách. V první tabulce je porovnáván počet obyvatel, rozloha, provozovatel, četnost spojů a počet linek. Města jsou seřazena sestupně podle počtu obyvatel (k 1. 1. 2014) od nevyššího k nejnižšímu. V druhé tabulce jsou města seřazena rovněž sestupně podle výše dotace na provoz MHD od nejvyšší po nejnižší. Výše dotace je dále přepočtena na jednoho obyvatele. Na závěr je zkoumaná cena základního jízdného. Cílem bylo zjistit, na jaké úrovni se město Kroměříž nachází v porovnání s ostatními městy. Ukázalo se, že z analyzovaných MHD celkem šesti měst se Kroměříž umístila na třetím místě co se počtu obyvatel, četnosti spojů, počtu linek a výše poskytované dotace týká. Roční dotace na provoz MHD v Kroměříži je 7 mil. Kč. V porovnání s městem Valašské Meziříčí absolutně dostává o 700 tisíc Kč ročně méně a po přepočítání na jednoho obyvatele je to relativně také méně. Naopak ve srovnání se Sokolovem dostávají o milion korun ročně více, avšak relativně je to o 11,- Kč méně. Data potřebná k analýze a následnému srovnání jsou uvedena v následujících tabulkách.

Tab. 10. Základní informace o srovnávaných městech a MHD ve městech (Zdroj: vlastní zpracování)

Město	Počet obyvatel	Rozloha (v km ²)	Provozovatel	Četnost spojů	Počet linek
Cheb	29 805	96,37	Autobusy Karlovy Vary, a.s.	184	8
Písek	29 308	63,22	ČSAD Autobusy České Budějovice a.s.	152	11
Kroměříž	29 012	55,60	Kroměřížské technické služby, s.r.o.	181	8
Sokolov	23 833	22,90	Autobusy Karlovy Vary, a.s.	233	7
Valašské Meziříčí	22 845	35,44	ČSAD Vsetín, a.s.	167	9
Klášterec nad Ohří	15 040	53,81	Pavel Škramlík	32	3

Tab. 11. Finanční analýza srovnávaných měst (Zdroj: vlastní zpracování)

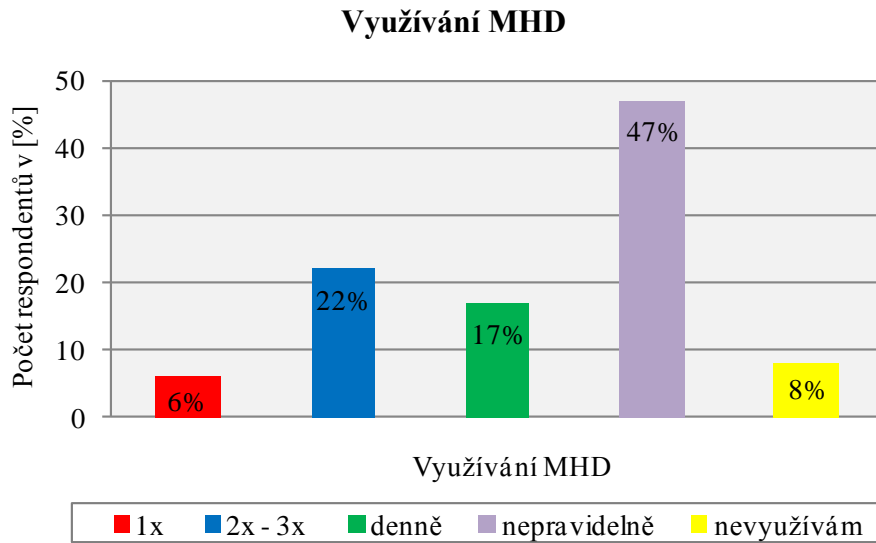
Město	Výše dotace	Výše dotace na 1 obyvatele	Cena jízdného
Cheb	12,3 mil. Kč	413,- Kč	12,- Kč
Valašské Meziříčí	7,7 mil. Kč	337,- Kč	9,- Kč
Kroměříž	7 mil. Kč	241,- Kč	13,- Kč
Písek	6,2 mil. Kč	212,- Kč	10,- Kč
Sokolov	6 mil. Kč	252,- Kč	14,- Kč
Kláštorec nad Ohří	3 mil. Kč	200,- Kč	10,- Kč

9 VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

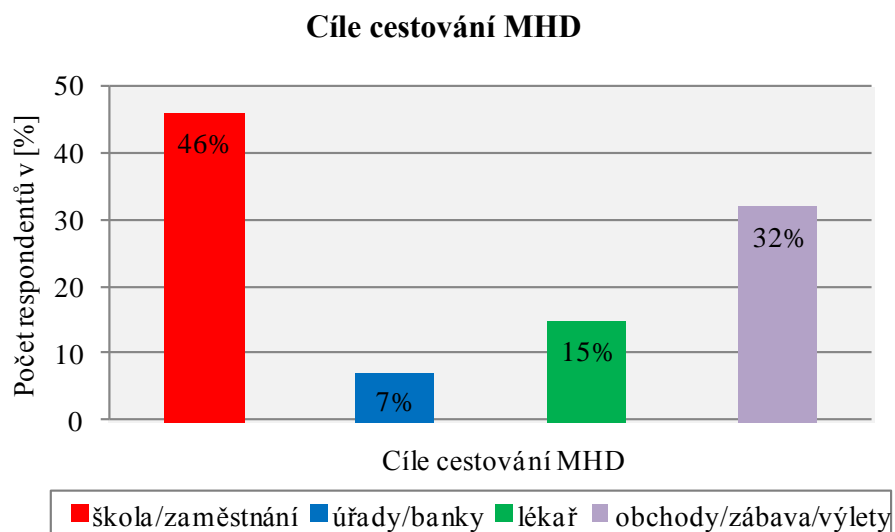
Nedílnou součástí této práce je spolupráce občanů. Realizováno bylo dotazníkové šetření mezi uživateli MHD v Kroměříži a následující kapitola přináší jeho výsledky. Šetření probíhalo v průběhu měsíců únor a březen 2014. Dotazník byl složen z deseti otázek, kdy použity byly otázky uzavřené, otevřené i škálové. Úplné znění dotazníku je uvedeno v Příloze I. Osloveno bylo celkem 85 respondentů. Sestavování dotazníku, následné oslovení respondentů i samotné vyhodnocování proběhlo v přímé návaznosti na dosud zjištěné informace z teoretické i praktické části práce. Dosažených výstupů bude využito v závěrečné části práce věnované návrhu projektu na efektivnější využití městské hromadné dopravy s cílem zlepšit dopravní obslužnost města.

Otázky č. 1, 2 a 3: Využívání MHD v Kroměříži

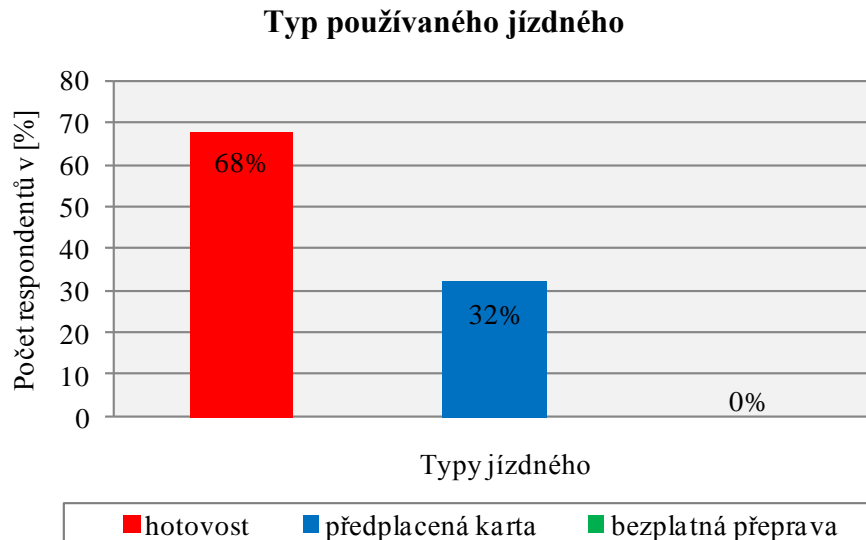
Cestující MHD byli oslořováni na základě pěti předem stanovených kategorií. Nejpočetnější kategorie je 27 - 49 let. Z uvedené informace a z výsledků šetření vyplývá, že většinu obyvatel Kroměříže tvoří ekonomicky aktivní obyvatelstvo, které MHD využívá především k dopravě do místa zaměstnání. S tímto ovšem souvisí i jeden z negativních faktorů ovlivňujících MHD a to skutečnost, že právě tato skupina obyvatel se přesídluje do svých rodinných domů do okrajových částí města nebo přilehlých obcí a z toho se dá usoudit, že ke své dopravě používají osobní automobily. Tím MHD přichází o dominantní a nejvíce příjmovou skupinu obyvatelstva. Z faktu, že druhou nejpočetnější skupinu obyvatel tvoří kategorie 60 a více let, vyplývá, že MHD je využíváno při cestování k lékaři a k nákupům. Na třetím místě stojí kategorie do 15 let, také proto jsou cílem cestování MHD školy a školská zařízení. Následující tři grafy potvrzují, že MHD v Kroměříži je nejčastěji využíváno k dopravě do škol a zaměstnání (46%), do obchodů, k zábavě a vzhledem k architektonickým památkám a turistickému významu města na výlety (32%) a také k cestám k lékaři (15%). Jelikož se ukázalo, že 47% využívá MHD nepravidelně a 22% dvakrát až třikrát týdně, nastalo vysvětlení faktu, že v 68% je využívána jako typ jízdného hotovost a pouze 32% respondentů využívá předplacenou kartu. Pro takové cestující není rentabilní si zakoupit předplacenou kartu. Při šetření nevyjadřoval své názory nikdo, kdo by mohl využít bezplatnou přepravu.



Obr. 7. Graf - Využívání MHD (Zdroj: vlastní zpracování)



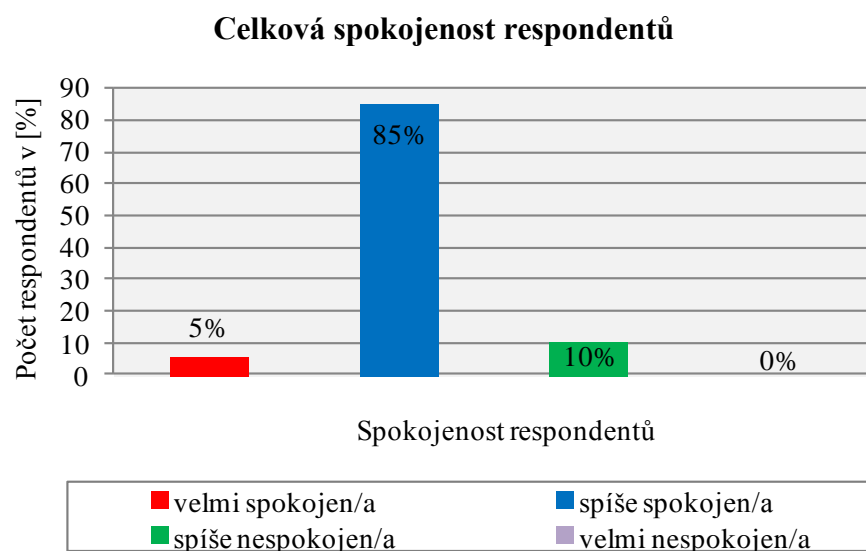
Obr. 8. Graf - Cíle cestování MHD (Zdroj: vlastní zpracování)



Obr. 9. Graf - typ používaného jízdného (Zdroj: vlastní zpracování)

Otázky č. 4, 5 a 6: Celková spokojenost s MHD v Kroměříži

Stejně jako v každé řešené problematice se i v tématu MHD v Kroměříži najdou oblasti s větší či menší spokojeností. Po zhodnocení výsledků průzkumu se dá celkově říci, že vnímání MHD je pozitivní. Celých 90% respondentů je velmi spokojeno nebo spíše spokojeno, pouze 10% je spíše nespokojeno. Za pozitivní se dá považovat výsledek, že nikdo na otázku neodpověděl, že je velmi nespokojen.



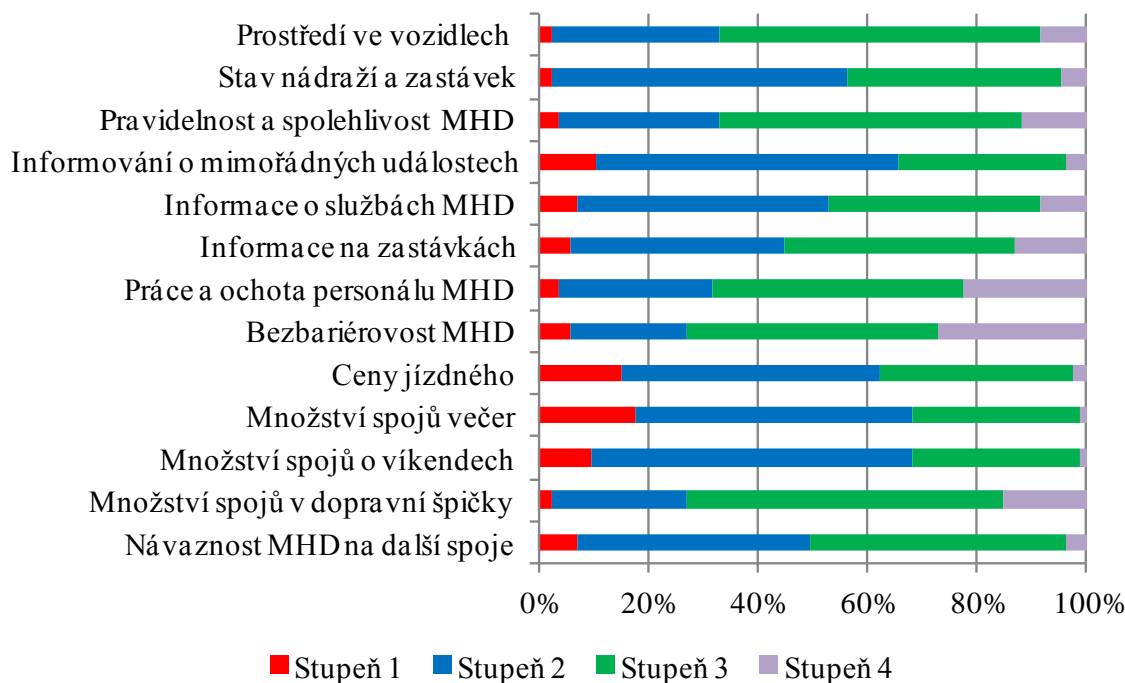
Obr. 10. Graf - Celková spokojenost s MHD (Zdroj: vlastní zpracování)

V následující tabulce je zaznamenán výsledek otázky č. 5, ve které respondenti hodnotili nabízené faktory na stupnici od 1 (nejnižší) do 4 (nejvyšší). Při vyjádření výsledků pomocí aritmetického průměru je nejlépe hodnocena bezbariérovost MHD. Lidé si také váží práce a ochoty personálu. Spíše spokojeni jsou s množstvím spojů v dopravní špičce. Poptávka po přepravě v rámci dne i v rámci týdne kolísá. To je způsobeno začátkem a koncem pracovní doby nebo školního vyučování, resp. začátkem a koncem pracovního týdne. Takovým obdobím musí být přizpůsobena kapacita systému a navíc musí disponovat s určitou kapacitní rezervou pro mimořádné události. Dobře dále dopadlo hodnocení pravidelnosti a spolehlivosti MHD a dále prostředí ve vozidlech a informace na zastávkách. Lze tedy konstatovat, že dopravci záleží na spokojenosti cestujících a dbát na údržbu svých vozidel. Až na devátém místě se však s aritmetickým průměrem 2,46 umístil stav nádraží a zastávek. Nejhůře bylo hodnoceno množství spojů večer a o víkendech a také ceny jízdného.

Tab. 12. Spokojenost s nabízenými faktory (Zdroj: vlastní zpracování)

	Aritmetický průměr	Pořadí
Bezbariérovost MHD	2,94	1.
Práce a ochota personálu MHD	2,87	2.
Množství spojů v dopravní špičce	2,86	3.
Pravidelnost a spolehlivost MHD	2,75	4.
Prostředí ve vozidlech	2,73	5.
Informace na zastávkách	2,62	6.
Informace o službách MHD	2,48	7.
Návaznost MHD na další spoje	2,47	8.
Stav nádraží a zastávek	2,46	9.
Informování o mimořádných událostech	2,27	10.
Ceny jízdného	2,25	11.
Množství spojů o víkendech	2,24	12.
Množství spojů večer	2,15	13.

Výše popsané závěry doplňuje následující graf, ve kterém je procentuálně vyjádřeno přiřazení jednotlivých stupňů nabízeným faktorům.



Obr. 11. Graf - hodnocení spokojenosti s nabízenými faktory (Zdroj: vlastní zpracování)

Samostatnou kapitolu práce by mohla tvořit analýza preferencí cestujících MHD. Následující tabulka v zásadě ukazuje nejvýznamnější faktory z pohledu cestujících. Respondenti mohli označit až tři možnosti, proto celkový počet odpovědí neodpovídá celkovému počtu respondentů, ale počtu zvolených odpovědí. Jako jeden ze základních požadavků na MHD se ukázala její pravidelnost a spolehlivost, tzn. přeprava má být uskutečňována s nízkou pravděpodobností jejího narušení, musí tedy existovat přesné dodržování jízdního řádu a intervalů mezi spoji. Cestující musí mít jistotu, že budou přepraveni vždy a včas. Vzhledem ke stále se zvyšující ceně benzínu a rostoucím nákladům na individuální automobilovou dopravu hraje roli cena jízdného. Cestující spojují kvalitu MHD právě s cenou. Ta je velmi snadno srovnatelná s konkurenčními službami, proto se velmi často uplatňuje při rozhodování uživatele. Volba však závisí na platebních možnostech a celkové finanční situaci uživatele. Třetí místo zaujímá prostředí ve vozidlech. Do této kategorie patří v první

řadě pohodlí při cestování, které ovlivňuje obsazenost vozidla, styl jízdy řidičů, řešení interiéru vozidla, ale také hlučnost a vibrace. Dále sem spadá čistota.

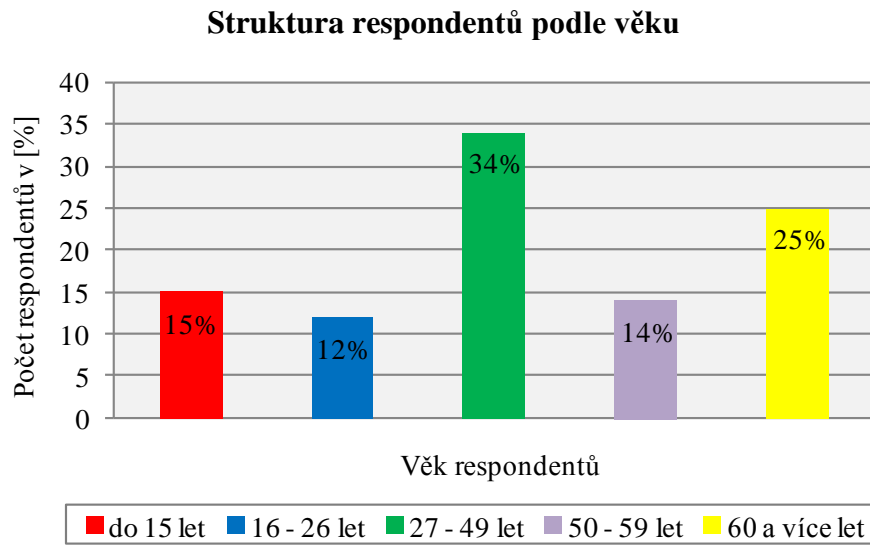
Hypotéza o tom, že cestující preferují stav nádraží a zastávek před informacemi na zastávkách, se potvrdila, ovšem rozdíl není příliš výrazný. Výsledek je zaznačen v tabulce 13. Takový závěr přisuzují tomu, že dotazníkového šetření se zúčastnilo 39% lidí nad 50 let věku, kteří jsou stále zvyklí informovat se o např. jízdních řádech raději přímo na zastávkách před vyhledáváním si informací na internetu. V této věkové kategorii označili všichni respondenti, že preferují informace na zastávkách.

Tab. 13. Preference respondentů (Zdroj: vlastní zpracování)

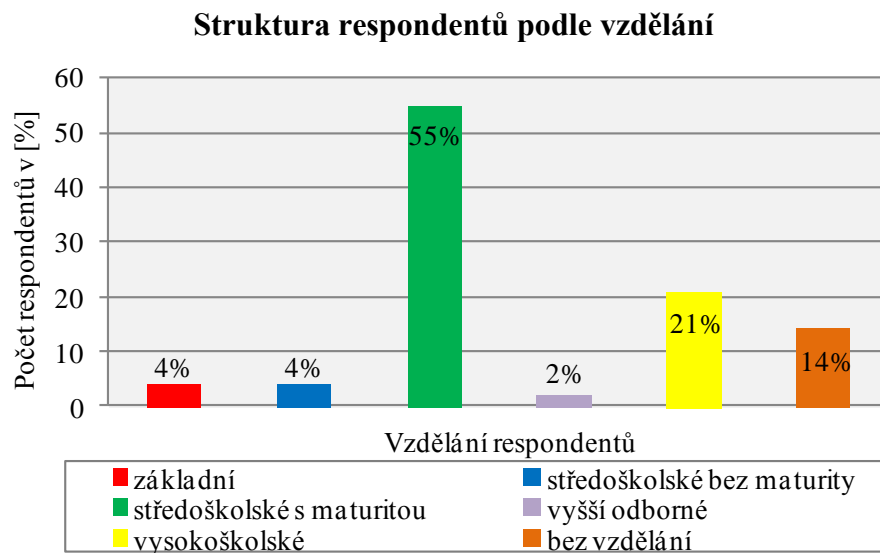
	Odpovědi	Pořadí
Pravidelnost a spolehlivost MHD	62	1.
Ceny jízdného	49	2.
Prostředí ve vozidlech	43	3.
Množství spojů	33	4.
Návaznost MHD na další spoje	23	5.
Práce a ochota personálu MHD	18	6.
Stav nádraží a zastávek	11	7.
Bezbariérovost MHD	7	8.
Informace na zastávkách	4	9.
Nabídka jízdného	3	10.
Informace o službách MHD	2	11.

Otázky č. 7, 8 a 9: Základní informace o vzorku respondentů

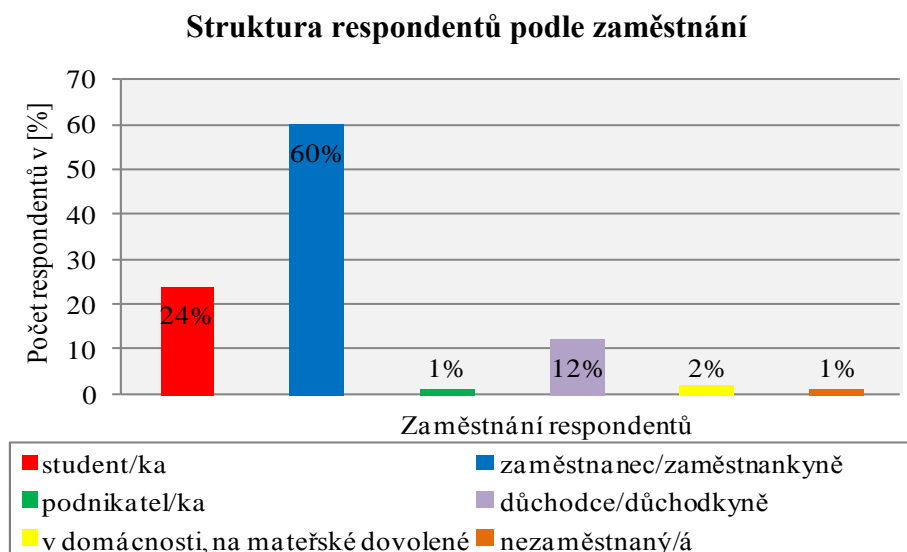
Jak již bylo zmíněno, oslovování respondentů probíhalo cíleně na základě věkového složení obyvatelstva města Kroměříže. Nejčastěji oslovovaná byla kategorie 27 - 40 let, 55% tvořili lidé se středoškolským vzděláním s maturitou a celkem 60% zaměstnanců. Podrobné informace o vzorku respondentů přináší následující tři grafy o věkové a vzdělanostní struktuře respondentů a o jejich zaměstnání.



Obr. 12. Graf - Struktura respondentů podle věku (Zdroj: vlastní zpracování)



Obr. 13. Graf - Struktura respondentů podle vzdělání (Zdroj: vlastní zpracování)



Obr. 14. Graf - Struktura respondentů podle zaměstnání (Zdroj: vlastní zpracování)

Otázka č. 10: Závěrečné individuální zhodnocení MHD v Kroměříži

Poslední otázka v dotazníku byla otevřená pro závěrečné zhodnocení MHD každým respondentem. Cestující oceňují trpělivost řidičů vůči cestujícím, ochotu personálu, možnost využívat předplacenou kartu, způsob ohlašování zastávek (obzvláště pro nemístní to je rozhodně užitečné a nápomocné) a celkově nabízené služby. Nejvíce si cestující stěžují na dlouhé intervaly mezi spoji, množství spojů v pozdních večerních hodinách a to hlavně o víkendech a na večerní spoje (i celkově množství spojů) v okrajových místních částech Kroměříže. Dále považují za nedostatek pozdní příjezdy a objevily se stížnosti i na nové autobusy. Jeden z argumentů, proč oslovení využívají MHD jen ve výjimečných a nevyhnutelných případech, byl, že lidé jsou vždy velmi nepříjemní a cestování osobním automobilem je tak mnohem komfortnější a pohodlnější. Souhrnně lze říci, že uživatelé MHD navrhuje pro její vylepšení následující možnosti řešení: navrhuje nainstalovat do vozů kameru či jiné bezpečnostní prvky, které by vedly ke spokojenosti všech. Dále by posílili spoje mezi 7 - 8 hodinou v pracovní dny a doladili by návaznost večerních spojů na další spoje na příjezd, např. z Hulína. Chtěli by nové autobusy a zřídit více míst (více možností), kde je možné koupit lístky MHD. Cestující navrhuje zapracovat na pozdních příjezdech a zlevnění jízdného.

10 NÁVRH PROJEKTU NA ROZVOJ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA KROMĚŘÍŽE

Na základě zjištěných informací z charakteristiky a socioekonomické analýzy města, analýzy dopravní obslužnosti s akcentem na městskou hromadnou dopravu a výsledků dotazníkového šetření bude zpracována SWOT analýza dopravní obslužnosti města Kroměříže s důrazem na městskou hromadnou dopravu. Po ní bude následovat závěrečná část diplomové práce věnovaná návrhu katalogu projektů na efektivnější využití MHD v Kroměříži, jehož cílem je zlepšit dopravní obslužnost města. Globálním cílem je zvýšit atraktivitu a bezpečnost MHD a zároveň podpořit její konkurenceschopnost především vůči individuální automobilové dopravě.

10.1 SWOT analýza

Tab. 14. SWOT analýza (Zdroj: vlastní zpracování)

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> · Historické město s množstvím kulturních památek - atraktivní turistický cíl · Dobrá dopravní dostupnost · Úsilí o fungující MHD · Nízkopodlažní autobusy na linkách MHD · Blízkost autobusového a vlakového nádraží · Zájem veřejnosti o dění ve městě · Osvěta veřejnosti · Zdravé město Kroměříž 	<ul style="list-style-type: none"> · Špatná průjezdnost městem - dopravní kongesce · Intenzivní provoz v centru města · Špatné infrastrukturní řešení - jediný most přes řeku Moravu · Dopady dopravy na životní prostředí města - hluk, vibrace, emise · Nedostatečné pokrytí města zastávkami · Sezónnost hlavních atraktivit · Špatná návaznost spojů MHD na autobusy a vlaky · Dlouhé intervaly spojů MHD

Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> · Zefektivnění dopravní obslužnosti · Využití finančních prostředků ze strukturálních fondů EU k rozvoji dopravní obslužnosti · Optimalizace systému veřejné dopravy v rámci Zlínského kraje · Zvýšení atraktivity MHD · Ekologické autobusy na pohon CNG na linkách MHD · Využití metody partnerství veřejného a soukromého sektoru · Proces rostoucí úrovně MHD a z toho vyplývající pokles individuální automobilové dopravy 	<ul style="list-style-type: none"> · Nedostatek finančních prostředků na rozvoj a opravy silnic · Omezení rozvoje území v důsledku zvyšujícímu se množství emisí z dopravy do životního prostředí · Neúspěch v čerpání dotací z EU · Nezájem veřejnosti o dění ve městě · Snížení počtu návštěvníků vlivem hospodářské krize · Rychlý růst nároků cestujících na kvalitu a rychlost MHD · Neudržitelná doprava ve městě · Zhoršení kvality MHD · Nutné zvyšování cen jízdného, např. nárůstem cen pohonných hmot

10.2 Katalog projektů pro zlepšení dopravní obslužnosti

10.2.1 Projekt obnovy vozového parku

Analýza městské hromadné dopravy v Kroměříži upozornila na fakt, že nejstarší autobus MHD je dvanáct let starý a dva nejnovější autobusy jsou roku výroby 2007. Průměrné stáří autobusů se tedy pohybuje kolem devíti let. Z uvedeného jednoznačně vyplývá, že je nezbytné začít obměňovat vozový park. Proto navrhuji investiční projekt obnovy vozového parku pořízením nových autobusů.

Název projektu:

Environmentální udržitelná doprava - obnova vozového parku MHD autobusy.

Cíl projektu:

Cílem projektu je pořízení osmi nových bezbariérových nízkoemisních autobusů jezdících na stlačený zemní plyn s cílem zlepšit dopravní obslužnost města Kroměříže veřejnou hromadnou dopravou pro jeho obyvatele a návštěvníky a podpory MHD jako alternativy k individuální automobilové dopravě a jako ekologické formy dopravy.

Popis projektu:

Záměrem projektu je nákup osmi nových autobusů, splňujících nejpřísnější emisní normu EURO 6, která vstoupí v platnost v září 2014. Autobusy nebudou jezdit na naftu, jak je tomu v současné době, ale budou využívat k pohonu stlačený zemní plyn (CNG). Nově pořízené autobusy budou součástí veřejné městské hromadné dopravy města Kroměříže a v plném rozsahu nahradí autobusy stávající. Stlačený zemní plyn je nízkoenergetickým palivem, které oproti naftě nabízí potenciál 30% snížení emisí oxidu uhličitého. Jedná se o neekologičtější cenově výhodný pohon. Moderní ekologické autobusy na CNG pohon šetří životní prostředí a zmírňují hlučnost ve městě. Celkové environmentální přínosy budou velmi významné, protože se jedná o velmi tiché autobusy, které budou mít mnohem méně hlukového znečištění. Další přidaná hodnota je v bezbariérovosti autobusů, což se projeví ve zlepšení dopravní obslužnosti. Zvýší se komfort přepravovaných osob, jelikož se přeprava nabídne i osobám s omezenou schopností pohybu. Stále se zvyšující náklady na provoz se budou lépe pokrývat díky nižší ceně plynu oproti motorové naftě. Kromě ekonomických výhod nastane i větší spokojenost řidičů, kdy autobusy se budou rychleji ohřívat a jízdní vlastnosti tak budou příznivější. Součástí projektu bude i výstavba plnicí stanice stlačeného zemního plynu CNG na ulici Hulínská. Ta bude veřejná, tzn. určená i pro ostatní CNG automobily.

Žadatel:

Kroměřížské technické služby, s.r.o.

Kaplanova 2959

767 01 Kroměříž

IČ: 262 76 437

Předpokládaná doba realizace:

2014 - 2017 (2014 - předložení projektu, 2014 - schválení projektu, 2015 - veřejná soutěž, 2015 - ukončení veřejné soutěže, 2016 - vlastní pořízení vozidel)

Částka:

67 400 000,- Kč (z toho 54 400 000,- Kč za autobusy s pohonem CNG a 13 000 000,- Kč za plnicí stanici)

Zdroje financování:

Operační program Doprava 2014 - 2020

Výše dotace:

Dotace (85%) - 57 290 000,- Kč, vlastní zdroje (15%) - 10 110 000,- Kč

10.2.2 Projekt revitalizace stávajících zastávek

Následující projekt je především reakcí na otázku č. 5 mého dotazníkového šetření, ve kterém vyšlo, že pocitovým názorem lidí je nespokojenost se stavem nádraží a zastávek. Po tvrdé analýze jednotlivých zastávek navrhuji projekt tak, abych eliminovala tyto negativní faktory MHD. Součástí projektu bude revitalizace a modernizace tří autobusových zastávek, míst, kde pobývají a pohybují se cestující, a kde zastavují vozidla. Prvním krokem ke zlepšení podmínek pro cestující bude zastřešení zastávky u Květné zahrady ve směru na Kojetín. Lokalita u Květné zahrady, jakožto významný turistický cíl, je ve velmi zanedbaném stavu (Příloha IV). Jedná se o zastávku v průběžném jízdním pruhu, na které se v současné době nachází označnický s názvem zastávky, číslem linky, jízdním řádem a mapou sítě MHD a dále zde stojí lavička. Prostranství, které autobusovou zastávku obklopuje, je ve velmi špatném stavu. Druhou rekonstruovanou zastávkou bude zastávka na Tovačovské ulici, která je podle analýzy místem vhodným k přestupu, jelikož zde zastavuje každá linka. V současné době je její stav stejný, jako je fyzický stav zastávky u Květné zahrady, pouze chodník je zrekonstruovaný. Poslední zastávkou, která projde největší revitalizací a modernizací je zastávka Milíčovo náměstí. Jelikož se jedná o přestupní uzel a dnešní stav neodpovídá požadavkům na zajišťování služeb MHD, je potřeba přizpůsobit vytíženou zastávku stále se zvyšujícím nárokům.

Název projektu:

Revitalizace zastávek městské hromadné dopravy v Kroměříži.

Cíl projektu:

Předmětem projektu je revitalizace a modernizace tří autobusových zastávek MHD v Kroměříži. Cílem je rekonstrukce zastávek a dotčeného území, kdy realizací projektu dojde k významnému přispění ke zvýšení komfortu cestujících.

Popis projektu:

V rámci zlepšování služeb poskytovaných cestujícím MHD je zamýšlena realizace projektu na zatraktivnění, zefektivnění a zmodernizování tří autobusových zastávek MHD v Kroměříži s důrazem na aspekt bezbariérovosti. V rámci projektu nastane komplexní řešení zvýšení komfortu pro cestující na významných, avšak nevyhovujících zastávkách. Rovněž dojde k nezbytné úpravě prostranství, které autobusové zastávky obklopují. Na zastávkách Květná zahrada a Tovačovského, kde původně byly jen nástupní prostory, vzniknou díky projektu nové zastávkové přístřešky. Zastávka Květná zahrada bude disponovat také zpevněnou plochou pro lepší zpřístupnění dopravy osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Zastávky budou opatřeny přístřešky se zadní stěnou a jedním bokem krytým bezpečnostním sklem a oboustrannou vitrinou. Součástí bude lavička a odpadkový koš. Osazeny budou nové moderní označníky. Milíčovo náměstí nabídne větší informační komfort cestujícím v podobě aktivního informačního prvku. Nově nainstalované světelné panely zlepšují informovanost o provozu MHD v reálném čase. Poskytují informace o odjezdech z dané zastávky a o mimořádných událostech v provozu. Jelikož zde zastavují všechny linky MHD, bude každá linka zobrazena na zvláštním řádku, součástí budou také digitální hodiny.

Žadatel:

Kroměřížské technické služby, s.r.o.

Kaplanova 2959

767 01 Kroměříž

IČ: 262 76 437

Předpokládaná doba realizace:

03/2015 - 09/2015

Částka:

1 100 000,- Kč

Zdroje financování:

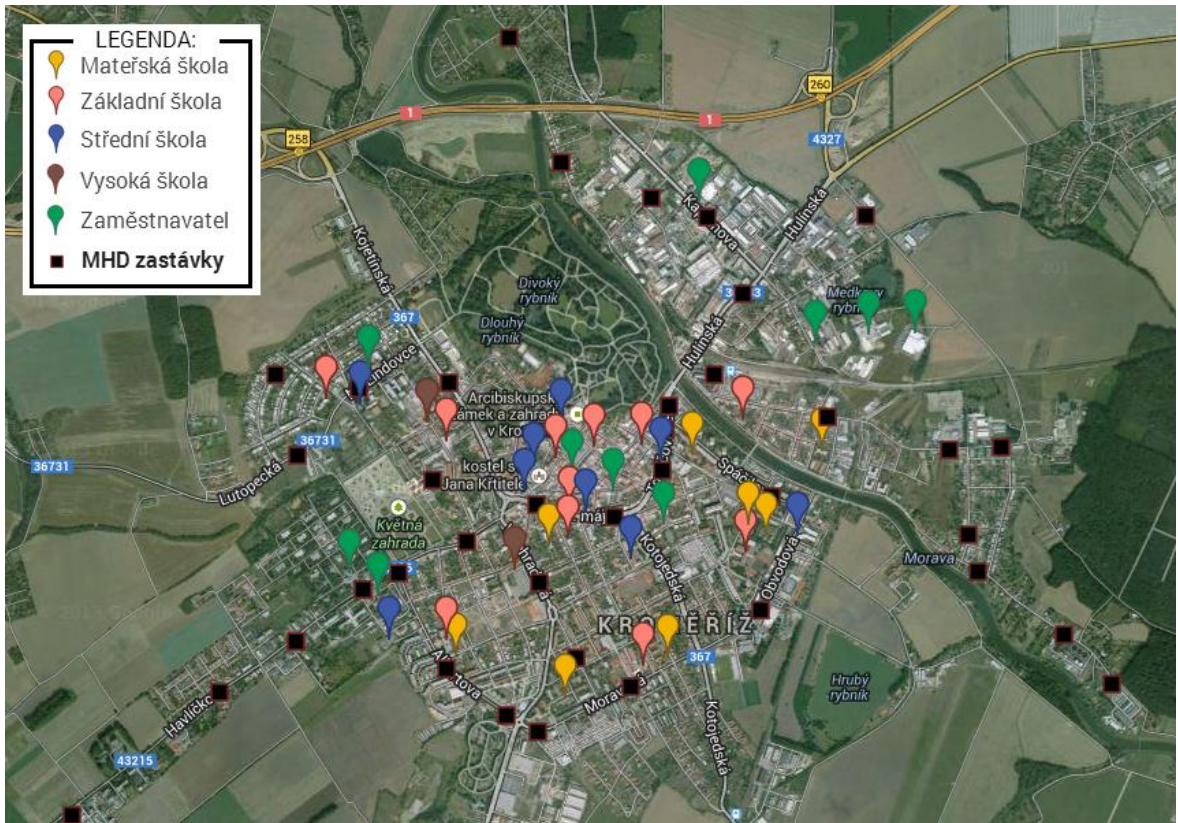
Operační program Doprava 2014 - 2020

Výše dotace:

Dotace (85%) - 935 000,- Kč, vlastní zdroje (15%) - 165 000,- Kč

10.2.3 Projekt výstavby nových zastávek

Při analýze dopravní obslužnosti města Kroměříže byla použita metoda izochron docházkové vzdálenosti zastávek MHD v Kroměříži. Výsledkem je, že existují celkem čtyři hluchá místa. Tento závěr, tzn. nalezení hluchých míst docházkové vzdálenosti zastávek MHD v Kroměříži, potvrzuje i obrázek 15, na němž je zobrazena komparace mapy lokalizace jednotlivých typů škol a největších zaměstnavatelů v Kroměříži a mapy sítě MHD. Na tato hluchá neobsloužená místa reagují návrhem jejich pokrytí. Jedná se o projekt výstavby dvou nových zastávek MHD. První z nich se bude nacházet v obytné zóně na ulici Kotojedská a druhá v průmyslové zóně na ulici Jožky Silného. Tato lokalita je vhodná pro umístění zastávky nejen proto, že je situovaná při výjezdu z města, ale také a především vzhledem k blízkosti tří největších zaměstnavatelů v Kroměříži. A protože je vyhovujícím místem, kde se nabízí vybudování zastávky, informovala jsem se o této zóně blíže. Nepříliš dlouho zde existuje možnost vystoupit „na znamení“, avšak nenachází se zde žádné označení zastávky nebo žádné místo k přecházení, což je velmi nepřehledné a komplikované jak pro samotné cestující, tak pro ostatní účastníky silničního provozu. Toto místo se ani nenachází mezi (od dopravce) oficiálním výčtem zastávek MHD. Nové zastávky jsou zaznačeny na obrázku 16.



Obr. 15. Komparace mapy lokalizace jednotlivých typů škol a největších zaměstnavatelů v Kroměříži a mapy sítě MHD (Zdroj: vlastní zpracování na základě podkladů Google Maps)



Obr. 16. Nové zastávky MHD v Kroměříži (Zdroj: vlastní zpracování na základě podkladů Google Maps)

Název projektu:

Vybudování dvou zastávek MHD v Kroměříži.

Cíl projektu:

V rámci projektu budou vybudovány dvě autobusové zastávky s cílem zlepšit plynulost a spolehlivost MHD na území města. Dojde k revitalizaci prostoru se zaměřením na komfort cestujících a zlepšení dopravní obslužnosti.

Popis projektu:

Předmětem projektu je výstavba nových autobusových zastávek městské hromadné dopravy v Kroměříži. Projektem bude přispěno ke zvýšení atraktivity a bezpečnosti MHD a zajištění optimální dopravní obslužnosti. První zastávka „Kotojedská“ bude stát v obytné zóně na ulici Kotojedská v blízkosti hypermarketu, čímž dojde ke zlepšení dopravní obslužnosti. Zastavovat zde bude linka č. 5. Bude se jednat o zastávkový záliv tvořený samostatným zastávkovým pruhem. Bezbariérová zastávka bude obsahovat prosvětlený označnick zastávky s jejím názvem a informacemi jako jízdní řád, mapa MHD v Kroměříži, mapa okolí se jmenným seznamem ulic a informace dopravního podniku. Svým technickým vybavením a designem vyhovuje modernímu požadavku na zastávku MHD. Součástí bude přístřešek se zadní stěnou a jedním bokem krytým bezpečnostním sklem, oboustrannou vitrinou, lavičkou a odpadkovým košem. Dále bude provedeno umístění dvou nových osvětlovacích bodů veřejného osvětlení. Druhá zastávka „ROSA market“ bude vybudovaná v průmyslové zóně na ulici Jožky Silného. Linky č. 7 a č. 8 budou obsluhovat především tři největší zaměstnavatele v Kroměříži - ROSA market, s.r.o., Fremach Morava, s.r.o. a NAVOS, a.s. Bude se jednat o zastávku v průběžném jízdním pruhu a bude obsahovat pouze označnick zastávky s jejím názvem a informacemi stejnými jako zastávka „Kotojedská“.

Žadatel:

Kroměřížské technické služby, s.r.o.

Kaplanova 2959

767 01 Kroměříž

IČ: 262 76 437

Předpokládaná doba realizace:

04/2016 - 08/2016

Částka:

143 000,- Kč

Zdroje financování:

100% státní dotace - Ministerstvo dopravy, Státní fond dopravní infrastruktury

Výše dotace:

Dotace (100%) - 143 000,- Kč

10.2.4 Projekt mobilní aplikace

V případě úmyslu zlepšit dopravní obslužnost města je nezbytné zaměřit se konkrétně na ty, kdo dopravu využívají - na obyvatele a návštěvníky města, tedy globálně na uživatele MHD v Kroměříži. Dá se předpokládat, že pokud selepší podmínky, je poptávka připravena vždy okamžitě vzrůst. V diplomové práci se velmi často hovoří o problematice informovanosti cestujících, kdy veřejnost musí být informována o přepravních možnostech a podmínkách využití MHD. Ve svém závěrečném projektu jsem vycházela ze současného trendu nárůstu volby informací poskytovaných online na úkor informací tištěných.

Vstupním a zásadním faktem je, že žijeme v době relativní volnosti, širokých možností a moderních technologií. Lidé dávají přednost vyhledávání informací o MHD na internetu před informacemi přímo na zastávkách. Můj projekt tedy reaguje na analýzu města Kroměříže, ze které vyplývá, že ve městě žije více jak 39% obyvatel ve věku nad 50 let, pro které nemusí být vyhledávání informací na internetu takovou samozřejmostí, jak by se mohlo na první pohled zdát. Dále se opírám o výsledek otázky č. 6 dotazníkového šetření, že mezi preferované faktory v oblasti MHD nepatří informace na zastávkách. Předmětem projektu je přístup k jízdnímu řádu MHD v mobilním telefonu, avšak bez nutnosti připojení k internetu.

Jako možnost, jak zlepšit informovanost cestujících o jízdních řádech MHD v Kroměříži, navrhuji využít jednoduchou aplikaci, pomocí které lze prostřednictvím mobilního telefonu

rychle a především bezplatně vyhledat spojení a to bez nutnosti být připojen k internetu. Do tohoto projektu se postupně připojují města ČR již od roku 2007. Město Kroměříž však v tomto projektu zapojeno není a jízdní řády MHD lze vyhledat pouze s připojením k internetu, např. pomocí aplikace IDOS.

Název projektu:

Jízdní řád MHD v mobilním telefonu.

Cíl projektu:

Cílem projektu je zlepšit možnost informování cestujících o jízdních řádech MHD v Kroměříži prostřednictvím mobilního telefonu.

Popis projektu:

Uvažuje se o jednoduché aplikaci, s jejíž pomocí je možné bezplatně, snadno a rychle vyhledat potřebné spojení offline (bez nutnosti připojení k internetu). Vyhledávání je možné podle data, času, linek a zastávek. Tuto službu budou moci využít majitelé mobilních telefonů s Javou nebo majitelé chytrých telefonů s operačním systémem Android. Výhodou je, že stačí program pouze nainstalovat a pak už jsou jízdní řády k dispozici v offline verzi. Při změnách jízdních řádů je však nutnou podmínkou ruční aktualizace dat. Po přihlášení do diskusního fóra se však lze o případných změnách nechat automaticky informovat emailem. Aplikaci je možné stáhnout z webových stránek, kde jsou zároveň připraveny návody k nahrání aplikace do telefonního přístroje a návody k jejímu ovládní. Pro případné problémy slouží připravená diskuze. Jelikož je aplikace nabízena zdarma, uloží se přímo do mobilních telefonů a tedy ani její provoz nic nestojí. Základní funkcí je zobrazení zastávkového jízdního řádu v podobné formě, jako je možné vidět na zastávkách, tzn. hodina - minuta jednotlivých spojů. Mezi doplňkové funkce potom patří zobrazení všech spojů z jedné zastávky do druhé a zobrazení nejbližších odjezdů všech linek z dané zastávky. Vhodně nahrazuje papírové kapesní jízdní řády. Jízdní řády MHD jsou přístupné ve městech, ve kterých dopravce (poskytovatel dat jízdních řádů) poskytnul autorovi aplikace příslušná data. Spolupráce ze strany dopravce je velmi jednoduchá a nenáročná, kdy většinou stačí data poslat emailem. Za službu není třeba platit. V Příloze III je znázorněna aplikace MHD v mobilním telefonu na příkladu města Zlína.

ZÁVĚR

Základní dopravní obsluha území veřejnou dopravou a městskou hromadnou dopravou je pokládána za součást základních sociálních práv občanů EU. Moderní doprava je realizována na základě tří faktorů: bezpečnosti, zabezpečení a ochrany životního prostředí. Veškeré přepravní aktivity, budování a rozvoj sektoru dopravy musí být realizovány v rámci trvale udržitelného rozvoje, kdy velmi aktuálním tématem je udržitelná doprava. Moderní dopravní systém musí být tedy udržitelný z environmentálního, ekonomického a sociálního hlediska.

Výsledkem diplomové práce „Evaluace dopravní obslužnosti města Kroměříž a návrh projektu na její rozvoj“ bylo dosažení globálního cíle práce a to prostřednictvím tří zadaných dílčích cílů. Nejprve byla metodou rešerše prostudována dostupná literatura pro nabytí teoretických znalostí o řešené problematice. Následně proběhlo řešení otázky dopravní obslužnosti města Kroměříže. Provedena byla charakteristika a socioekonomická analýza města a na ni navázala analýza dopravní obslužnosti Kroměříže. Obě analýzy byly prováděny s akcentem na městskou hromadnou dopravu. Protože je při každém plánování dalšího rozvoje důležitá spolupráce a účast veřejnosti, byla klíčovou částí práce realizace dotazníkového šetření mezi uživateli městské hromadné dopravy v Kroměříži. Na základě výsledků, které vyplynuly z tohoto šetření, nastalo potvrzení hypotézy o tom, že cestující nejčastěji využívají městskou hromadnou dopravu pro potřeby cestování do škol a zaměstnání. V návaznosti na toto zjištění byla sestavena mapa lokalizace jednotlivých škol a největších zaměstnavatelů, která byla porovnána s mapou sítě MHD v Kroměříži. Tak byla potvrzena hluchá místa, která byla nejprve nalezena metodou izochron docházkové vzdálenosti zastávek městské hromadné dopravy v Kroměříži. Na základě těchto výsledků byl navržen projekt výstavby nových zastávek městské hromadné dopravy pro zlepšení dopravní obslužnosti města. Potvrzena byla i druhá hypotéza o tom, že cestující preferují stav nádraží a zastávek před informacemi na zastávkách. Jako reakce byl navržen projekt mobilní aplikace pro jízdní řády městské hromadné dopravy v mobilním telefonu. Tento projekt mobilní aplikace dále reaguje na analýzu města Kroměříže, kdy zjištěno bylo, že ne pro všechny občany města musí být samozřejmostí současný trend mít v mobilním telefonu připojení k internetu a operativně si spojení vyhledat. Protože v rámci analýzy dopravní obslužnosti byla také zkoumaná síť zastávek MHD v Kroměříži, projektem orientovaným na toto téma je projekt revitalizace stávajících zastávek. Tento projekt je také přímou reakcí na analýzu,

při které byl na základě předem stanovených kritérií zkoumán fyzický stav prostředí jednotlivých zastávek. Dokonce i při dotazníkovém šetření se ukázalo, že lidé nejsou spokojeni se stavem nádraží a zastávek. Objemově největším je projekt obnovy vozového parku reagující na analýzu dopravní obslužnosti města, která přinesla zjištění, že průměrné stáří autobusů se pohybuje kolem devíti let. Dále se projekt opírá o výsledky dotazníkového šetření, kdy cestující nejlépe zhodnotili bezbariérovost městské hromadné dopravy a jako faktor, který rozhodne při jejich výběru dopravního prostředku, uvedli prostředí ve vozidlech. Posledním krokem pro naplnění globálního cíle byla komparace samotného města Kroměříže a jeho městské hromadné dopravy s jinými městy. Co se četnosti spojů, počtu linek a výše poskytované dotace na provoz městské hromadné dopravy týká, Kroměříž se umístila na třetím místě z celkem šesti analyzovaných měst a systémů městské hromadné dopravy. Takový výsledek lze považovat za kvalitní.

Záměrem všech mých navržených projektů je zvýšit atraktivitu, spolehlivost a plynulost provozu městské hromadné dopravy, zvýšit komfort cestujících a celý systém zmodernizovat. Významným přínosem je podpora její konkurenceschopnosti a to především vůči individuální automobilové dopravě. Veškeré projekty byly navrhovány v souladu s principy trvale udržitelného rozvoje. Město Kroměříž je centrem dojížděky za vzděláním, prací a službami, proto dopravní spojení musí být kvalitní. Je pravděpodobné a doufám, že tomu tak je, že jakákoliv budoucnost dopravní obslužnosti města bude šetrná k životnímu prostředí. V současné době je pro zlepšení dopravní obslužnosti Kroměříže plánovaná výstavba jižního obchvatu města a druhého mostu přes řeku Moravu. Důraz bude kladen především na optimalizaci linek městské hromadné dopravy s ohledem na návaznost spojů.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Literární zdroje:

- [1] BÁRTOVÁ, Hana a Miroslav RŮŽIČKA, 2008. *Územní plánování a doprava*. Praha: ABF - Arch. ISBN 978-80-86905-48-8.
- [2] BRINKE, Josef, 1999. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum. ISBN 80-7184-923-5.
- [3] DRDLA, Pavel, 2005. *Technologie a řízení dopravy: městská hromadná doprava*. Pardubice: Tiskařské středisko Univerzity Pardubice. ISBN 80-7194-804-7.
- [4] FOLTÝNOVÁ, Hana, 2009. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum. ISBN 978-80-246-1610-0.
- [5] HÁJEK, Oldřich et al., 2005. *1. Sborník referátů z odborné konference na téma „Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji“*. Zlín: Univerzita Tomáše Bati. ISBN 80-73187-351-X.
- [6] KROK, o.p.s., 2010. *Strategický plán města Kroměříže. Aktualizace na léta 2010-2020* [online]. [cit. 2014-04-10]. Dostupné z: http://www.mesto-kromeriz.cz/dokumenty/SP_fin_012010.pdf
- [7] MAREK, Dan a Tomáš KANTOR, 2009. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno: Společnost pro odbornou literaturu Barrister & Principal. ISBN 978-80-87029-56-5.
- [8] Město Kroměříž, 2013. *Strategický plán města Kroměříže. Aktualizace na léta 2013-2023* [online]. [cit. 2014-04-10]. Dostupné z: http://www.mesto-kromeriz.cz/dokumenty/kromeriz_SP_FINAL.pdf
- [9] RODRIGUE, Jean-Paul, COMTOIS, Claude a Brian SLACK, 2009. *The Geography of Transport Systems*. London: Routledge. ISBN 978-0-415-48323-0.
- [10] WHITE, Peter, 2009. *Public Transport: Its Planning, Management and Operation*. London: Routledge. ISBN 978-0-415-44530-6.
- [11] WOKOUN, René a kol., 2008. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-086-4.

- [12] ZELENÝ, Lubomír, 2007. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI. ISBN 978-80-7357-266-2.
- [13] ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART, 2008. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI. ISBN 978-80-7357-335-5.

Internetové zdroje:

- [14] Bezbariérová MHD v Kroměříži, 2007. *Bezbariérová Kroměříž. Zvyšování bezpečnosti dopravy v Kroměříži* [online]. [cit. 2014-04-11]. Dostupné z: http://www.nszm.cz/cb21/archiv/akce/_nszm/nszm07/konference/11_prez_KROMposvancova.pdf
- [15] Bilance vyjížděky a dojížděky do zaměstnání a do škol podle správních obvodů ORP, 2014. *ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD* [online]. [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: [http://notes.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/t/2A004A77A8/\\$File/240001395.pdf](http://notes.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/t/2A004A77A8/$File/240001395.pdf)
- [16] Bílá kniha EU o dopravě, ©1997-2014. *BusinessInfo.cz* [online]. [cit. 2014-04-11]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/bila-kniha-eu-o-doprave-5164.html>
- [17] Četnost spojů, ©2014. *Za lepší MHD v Uherském Hradišti, Starém městě a Kunovicích* [online]. [cit. 2014-04-11]. Dostupné z: <http://mhduh.cz/kritika-a-navrh-reseni/cetnost-spoju/>
- [18] Doprava, ©2013. *Vítejte na Zemi. Multimediální ročenka životního prostředí* [online]. [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://www.vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=uvod&site=doprava>
- [19] DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST JE VEŘEJNÁ SLUŽBA, 2014. *Zpravodajský měsíčník pro státní správu a podnikatele* [online]. [cit. 2014-04-10]. Dostupné z: <http://www.parlament-vlada.eu/index.php/komentar-doprava/453-dopravni-obslunost-je-veejna-sluzba>
- [20] Dopravní politika 2014-2020, ©2012. *BESIP* [online]. [cit. 2014-04-11]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/dopravni-politika-cr/dopravni-politika-2014-2020>

- [21] Jean-Paul Rodrigue, ©2011. *Port Economics* [online]. [cit. 2014-04-11]. Dostupné z: <http://www.porteconomics.eu/members/jean-paul-rodrigue.html>
- [22] Kroměříž, ©2012. *Společnost pro veřejnou dopravu* [online]. [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: <http://www.spvd.cz/index.php/kromeriz>
- [23] Kroměříž, 2012-2014. *Regionální Informační Servis* [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/obce/detail?Zuj=588296>
- [24] Kroměříž, 2014. *Dopravní web* [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné z: <http://archiv.dopravni.net/view.php?cislocianku=2006090902>
- [25] Kroměříž: Bezbariérová MHD, ©2014. *DOBRÁPRAXE* [online]. [cit. 2014-04-11]. Dostupné z: <http://www.dobrapraxe.cz/cz/tema/kromeriz-bezbarierova-mhd>
- [26] Kroměřížské technické služby, ©2014. *SEZNAM-AUTOBUSU.cz* [online]. [cit. 2014-04-11]. Dostupné z: http://seznam-autobusu.cz/dopravce/Kromerizske_technicke_sluzby
- [27] Městská hromadná doprava, ©2009. *KROMĚŘÍŽSKÉ TECHNICKÉ SLUŽBY, s.r.o.* [online]. [cit. 2014-04-11]. Dostupné z: <http://www.kmts.cz/mhd.htm>
- [28] Městská hromadná doprava, ©2011. *Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o.* [online]. [cit. 2014-04-11]. Dostupné z: <http://www.koved.cz/organizace-verejne-dopravy-ve-zlinskem-kraji/mestska-hromadna-doprava/>
- [29] MHD v mobilu, 2014. *MHD v mobilu. Jízdní řády MHD pro mobilní telefony* [online]. [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://www.mhdvmobilu.cz/>
- [30] PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚZEMÍ - Zlínský kraj na léta 2012-2016, 2014. *Zlínský kraj* [online]. [cit. 2014-04-11]. Dostupné z: <http://www.kr-zlinsky.cz/plan-dopravni-obsluznosti-uzemi-zlinsky-kraj-na-leta-2012-2016-cl-80.html>
- [31] Počet obyvatel v obcích, 2014. *ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD* [online]. [cit. 2014-04-10]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/p/1301-12>
- [32] Počty obyvatel v obcích, ©2014. *MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY* [online]. [cit. 2014-04-11]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/statistiky-pocty-obyvatel-v-obcich.aspx>

- [33] Problematika mobility jako faktoru rozvoje, 2012. *REGIONÁLNÍ ROZVOJ MEZI TEORIÍ A PRAXÍ* [online]. [cit. 2014-04-10]. Dostupné z: <http://www.regionalnirozvoj.eu/2012mimoradne-cislo/problematika-mobility-jako-faktoru-rozvoje-dopravy>
- [34] Prostějov: Jízdní řády MHD v mobilním telefonu, 2014. *DOBRÁ PRAXE* [online]. [cit. 2014-04-10]. Dostupné z: <http://www.dobrapraxe.cz/cz/tema/udrzitelna-doprava/prostejov-jizdni-rady-mhd-v-mobilnim-telefonu>
- [35] PŘÍPRAVA OPERAČNÍHO PROGRAMU DOPRAVA NA OBDOBÍ 2014-2020, ©2010. *Operační program Doprava* [online]. [cit. 2014-04-10]. Dostupné z: http://www.opd.cz/cz/OP_doprava_2014-2020
- [36] Rozvoj dopravní obslužnosti v regionu - bezbariérová MHD v Kroměříži, 2014. *MĚSTO KROMĚŘÍŽ* [online]. [cit. 2014-04-10]. Dostupné z: <http://www.mesto-kromeriz.cz/stranka.asp?kod=34&modul=projekty&map=3>
- [37] Řízený strukturovaný rozhovor, ©2011-2013. *MANAGEMENT MANIA* [online]. [cit. 2014-04-10]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/rizeny-strukturovany-rozhovor>
- [38] Složení vozového parku v ČR, 2014. *SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm>
- [39] Statistika MHD, ©2006. *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. [cit. 2014-04-10]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/cs/verejna-doprava/Statistika+MHD/Statistika+MHD.htm>
- [40] Strategie Doprava 2050, ©1997-2014. *BusinessInfo.cz* [online]. [cit. 2014-04-11]. Dostupné z: http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/strategie-doprava-2050-5161.html?utm_source=portal&utm_medium=web&utm_campaign=clanky_souvisejici
- [41] Věkové složení obyvatelstva v okresním městě Kroměříži, 2014. *ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD* [online]. [cit. 2014-04-11]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xz/redakce.nsf/i/vekove_slozeni_obyvatelstva_v_okresnim_meste_kromerizi

- [42] Zlínská integrovaná doprava, ©2011. *Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o.* [online]. [cit. 2014-04-11]. Dostupné z: <http://www.koved.cz/organizace-verejne-dopravy-ve-zlinskem-kraji/zlinska-integrovana-doprava/>

Zákony, vyhlášky a nařízení:

- [43] ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994, o silniční dopravě a o změně a doplnění dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 37, s. 1154-1161. ISSN 1211-1244. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>
- [44] ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997, o pozemních komunikacích a o změně a doplnění dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 47-61. ISSN 1211-1244. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>
- [45] ČESKO. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175 ze dne 15. června 2000, o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 54, s. 2535-2549. ISSN 1211-1244. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>
- [46] ČESKO. Zákon č. 194 ze dne 20. května 2010, o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 65, s. 2210-2222. ISSN 1211-1244. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>
- [47] ČESKO. Nařízení vlády č. 63 ze dne 9. 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. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 24, s. 642-644. ISSN 1211-1244. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

§	paragraf
%	procento
aj.	a jiné
a.s.	akciová společnost
atd.	a tak dále
CNG	Compressed Natural Gas
č.	číslo
ČR	Česká republika
ČSAD	Československá automobilová doprava
ČSÚ	Český statistický úřad
EU	Evropská unie
GfK	Growth from Knowledge
IDOS	Integrovaný dopravní systém
IDS	Integrovaný dopravní systém
Kč	Korun českých
km ²	kilometr čtvereční
KROK	Kroměřížská rozvojová kancelář
MěÚ	Městský úřad
MHD	Městská hromadná doprava
mil.	milion
m n. m.	metrů nad mořem
např.	například
NSZM ČR	Národní síť Zdravých měst České republiky
OPD	Operační program Doprava

ORP	Obec s rozšířenou působností
oskm	osobokilometr
příp.	případně
resp.	respektive
Sb.	Sbírka (zákona)
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
SROP	Společný regionální operační program
SWOT	Analýza silných, slabých stránek, příležitostí a hrozeb
tj.	to je
tzn.	to znamená
tzv.	tak zvaný, tak zvaná

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1. Diagram - Hierarchie dopravních potřeb	34
Obr. 2. Graf - Vývoj registrací osobních automobilů v ČR.....	37
Obr. 3. Struktura obyvatel města Kroměříže podle pohlaví a věku.....	45
Obr. 4. Graf - Bilance vyjížděky a dojížděky do zaměstnání a do škol podle správního obvodu ORP Kroměříž, Uherské Hradiště, Vsetín a Zlín.....	48
Obr. 5. Mapa lokalizace jednotlivých typů škol a největších zaměstnavatelů v Kroměříži	49
Obr. 6. Izochrony docházkové vzdálenosti zastávek MHD v Kroměříži	59
Obr. 7. Graf - Využívání MHD.....	63
Obr. 8. Graf - Cíle cestování MHD.....	63
Obr. 9. Graf - typ používaného jízdného	64
Obr. 10. Graf - Celková spokojenost s MHD	64
Obr. 11. Graf - hodnocení spokojenosti s nabízenými faktory	66
Obr. 12. Graf - Struktura respondentů podle věku.....	68
Obr. 13. Graf - Struktura respondentů podle vzdělání.....	68
Obr. 14. Graf - Struktura respondentů podle zaměstnání	69
Obr. 15. Komparace mapy lokalizace jednotlivých typů škol a největších zaměstnavatelů v Kroměříži a mapy sítě MHD.....	76
Obr. 16. Nové zastávky MHD v Kroměříži	76

SEZNAM TABULEK

Tab. 1. Klasifikace druhů dopravy.....	18
Tab. 2. Souhrnný přehled o MHD v ČR.....	32
Tab. 3. Vývoj počtu obyvatel města Kroměříže a Zlínského kraje v letech 2003-2012.....	44
Tab. 4. Věkové složení obyvatelstva města Kroměříže.....	46
Tab. 5. Města s největším počtem dojíždějících žáků, studentů a učňů k 26. 3. 2011.....	47
Tab. 6. Bilance vyjížděky a dojížděky do zaměstnání a do škol podle správního obvodu ORP Kroměříž, Uherské Hradiště, Vsetín a Zlín.....	47
Tab. 7. Uspořádání sítě linek MHD.....	56
Tab. 8. Tarifní podmínky MHD v Kroměříži - jednotlivé jízdné a dovozné.....	57
Tab. 9. Tarifní podmínky MHD v Kroměříži - předplatní časové jízdné.....	57
Tab. 10. Základní informace o srovnávaných městech a MHD ve městech.....	60
Tab. 11. Finanční analýza srovnávaných měst.....	61
Tab. 12. Spokojenost s nabízenými faktory.....	65
Tab. 13. Preference respondentů.....	67
Tab. 14. SWOT analýza.....	70

SEZNAM PŘÍLOH

- P I Dotazník pro uživatele MHD v Kroměříži.
- P II Mapa MHD v Kroměříži.
- P III Aplikace MHD v mobilním telefonu na příkladu města Zlína.
- P IV Fotodokumentace.

6) Který z těchto faktorů považujete za osobně nejdůležitější?

(Podle Vaší preference vyberte maximálně tři)

- Prostředí ve vozidlech (čistota, pohodlí)
- Stav nádraží a zastávek
- Pravidelnost a spolehlivost MHD
- Informace o službách MHD
- Informace na zastávkách (jízdni řady, reklamy)
- Práce a ochota personálu MHD (řidiči, předprodejní a informační kancelář MHD)
- Bezbariérovost MHD
- Nabídka jízdného
- Ceny jízdného
- Množství spojů
- Návaznost MHD na další spoje (vlak, autobus)

7) Věk

- a) do 15 let
- b) 16 - 26 let
- c) 27 - 49 let
- d) 50 - 59 let
- e) 60 a více let

8) Vzdělání

- a) základní
- b) středoškolské bez maturity
- c) středoškolské s maturitou
- d) vyšší odborné
- e) vysokoškolské
- f) bez vzdělání

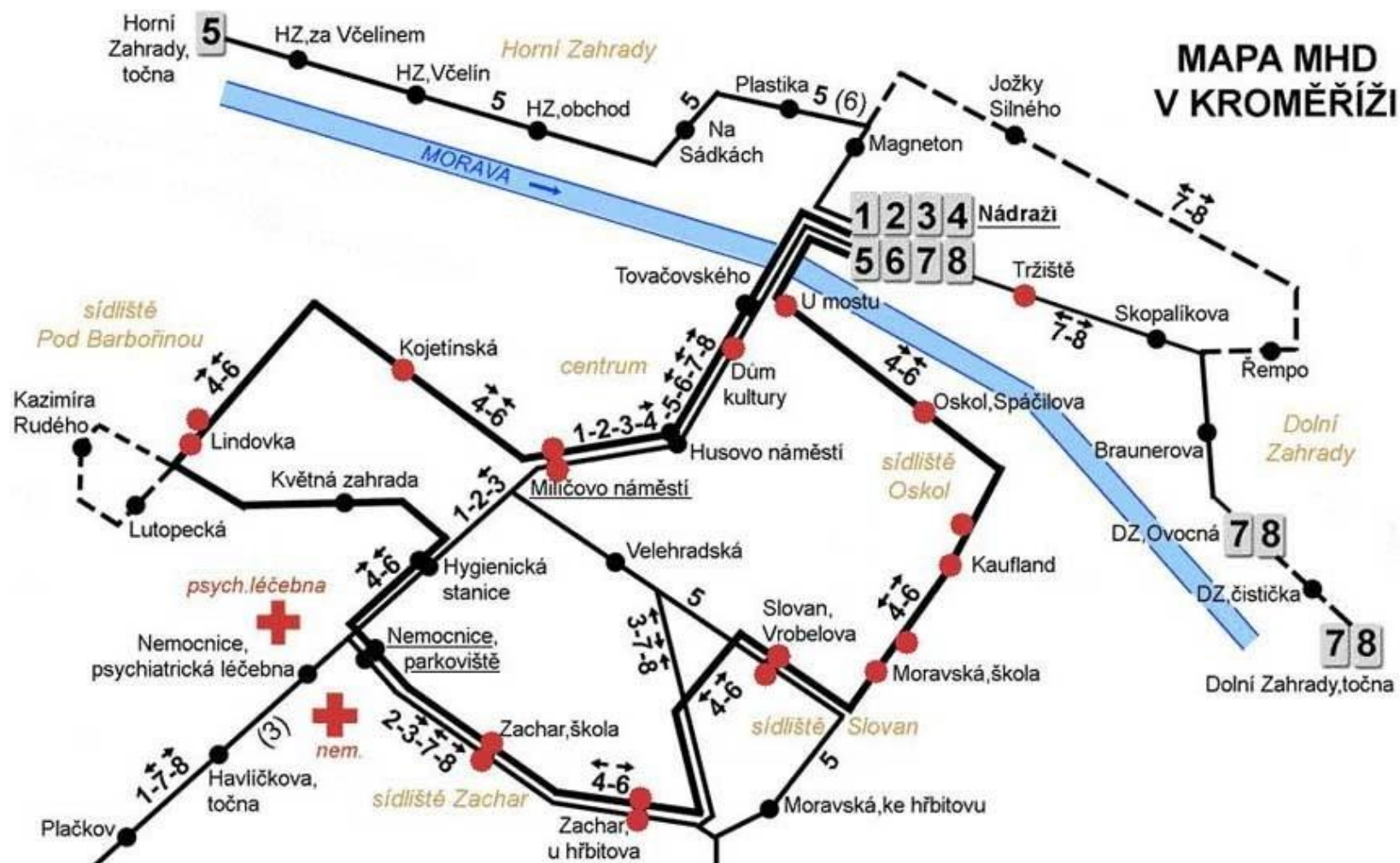
9) Zaměstnání

- a) student/ka
- b) zaměstnanec/zaměstnankyně
- c) podnikatel/ka
- d) důchodce/důchodkyně
- e) v domácnosti, na mateřské dovolené
- f) nezaměstnaný/á

10) Vaše zhodnocení MHD v Kroměříži - co oceňujete, co se Vám nelíbí, návrhy vylepšení?


.....
.....

PŘÍLOHA P II: MAPA MHD V KROMĚŘÍŽI



PŘÍLOHA P III: APLIKACE MHD V MOBILNÍM TELEFONU NA PŘÍKLADU MĚSTA ZLÍNA

 MHD v mobilu
MHD Zlín - 19.4.2014
Jízdní řády
Spoje
Odjezdy
Mapa linek
Změna data
Nastavení
Datové soubory
O programu

 Odjezdy ze zastávky
1.máje
Alšova
Bartoš.čt.,Zdrav.škola
Bartošova čtvrť
Bartošova čtvrť,Kneslova
Bartošova čtvrť,škola
Bařova nemocnice
Bělov,točna
Benešovo nábřeží
Broučkova
Bří.Jaroňků
Budovatelská

 Spoje
z Nám.Práce
do Malenovice,ZPS
0 12 47
1 30
2 20
3 00 29 49
4 10 20 42 50 56
5 04 19 34 51
6 04 22 34 39 52 58
7 05 14 24 34 48
8 00 13 23 35 43 55
9 02 15 22 35 43 55
10 02 15 23 35 43 55
11 03 15 23 35 42 55
12 03 15 23 35 43 55
13 03 15 23 35 43 55
14 03 15 23 35 43 55
15 02 15 23 35 43 55
16 03 15 23 34 42 55
17 03 14 23 34 43 54
18 03 14 23 34 41 52
19 01 15 24 35 44
20 02 10 22 38 47 58
21 05 16 27 41 50
22 05 23 37 49 58
23 22

PŘÍLOHA P IV: FOTODOKUMENTACE

Zastávka Květná zahrada - současný stav



Zastávka Tovačovského - současný stav



Zastávka Milíčovo náměstí - současný stav



Průmyslová zóna, pohled na ROSA market s.r.o. - současný stav

