

Návrh dalšího rozvoje Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje

Bc. Pavel Šlesinger

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: **Bc. Pavel Šlesinger**
Osobní číslo: **M12426**
Studijní program: **N6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Návrh dalšího rozvoje Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Uvedte dotčenou legislativu a základní pojmy v oblasti veřejné dopravy.
- Podejte rozbor problematiky integrovaných dopravních systémů.

II. Praktická část

- Charakterizujte současný stav dopravní obslužnosti Olomouckého kraje.
- Analyzujte parametry integrovaného dopravního systému daného regionu.
- Navrhněte projekt dalšího rozvoje integrovaného dopravního systému v Olomouckém kraji.

Závěr

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

Seznam odborné literatury:

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2011, 284 s. ISBN 978-80-245-1759-9.
KNOWLES, Richard et al. *Transport Geographies: Mobilities, Flows and Spaces*. Malden, Massachusetts: Blackwell Pub., 2008, 293 s. ISBN 978-1-4051-5322-5.
MOJŽÍŠ, Vlastislav, Milan GRAJA a Pavel VANČURA. *Integrované dopravní systémy*. 1. vyd. Praha: powerprint, 2008, 155 s. ISBN 978-80-904011-0-5.
VOŽENÍLEK, Vít a Vladimír STRAKOŠ. *City logistic: Dopravní problémy města a logistika*. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého, 2009, 193 s. ISBN 978-80-244-2317-3.
VUCHIC, Vukan, R. *Urban Transit: Operations, Planning and Economics*. Hoboken, New Jersey: John Wiley and Sons, 2005, 644 s. ISBN 0-471-63265-1.

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 mohou užit 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 zpracoval samostatně a použité informační zdroje jsem citoval;
- odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 29. dubna 2014

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 užit 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 jím 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 přihlídá k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Tato diplomová práce se zabývá analýzou současného stavu veřejné dopravy na území Olomouckého kraje v rámci integrovaného dopravního systému. Teoretická část zahrnuje metody výzkumu práce, jmenuje základní legislativní akty České republiky týkající se jednotlivých druhů dopravy. Dále se zabývá rešerší dopravních systémů a popisuje základní pojmy dopravy. Praktická část zahrnuje stručnou charakteristiku kraje, samotnou podrobnou analýzu a z ní vycházející SWOT analýzu, která na základě zjištěných informací, hodnotí přednosti a nedostatky dopravní obslužnosti a samotného systému. V poslední kapitole je navržen projekt rozšíření Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje.

Klíčová slova: doprava, dopravní infrastruktura, dopravní obslužnost, hromadná doprava, integrovaný dopravní systém, KIDSOK, linková doprava, silniční doprava, společný tarif, SWOT analýza, železniční doprava

ABSTRACT

The thesis is focused on an analysis of current state of public transport in Olomouc Region within an integrated transportation system. The theoretical part of the thesis includes research methods and enumerates basic legislative acts of the Czech Republic dealing with various sorts of transport. Beyond, it pursues with a research and description of fundamental terms in the field of transportation. The practical part covers brief characterization of the Region and so called SWOT analysis patterned on detailed in-depth analysis. On the basis of gained information this SWOT analysis assesses strengths and weaknesses of the transport services and the transportation system itself. The final part of the thesis suggests the scheme of an expansion of Olomouc Regional Integrated Public Transportation System.

Key words: transportation, transport infrastructure, transport services, public transport, integrated transportation system, KIDSOK, bus transport, road transport, common charge, SWOT analysis, railway transport

Rád bych poděkoval panu doc. RNDr. Oldřichu Hájkovi, Ph.D., vedoucímu mé diplomové práce, za odborné vedení, cenné rady, připomínky a pomoc při tvorbě diplomové práce.

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

OBSAH

| | |
|--|-----------|
| ÚVOD | 9 |
| I | |
| 1 TEORETICKÁ ČÁST | 11 |
| 1 CÍLE A METODY PRÁCE | 12 |
| 2 ZÁKLADNÍ POJMY SOUVISEJÍCÍ S TÉMATEM DOPRAVY | 15 |
| 3 ZÁKLADNÍ DOKUMENTY A LEGISLATIVNÍ RÁMEC V OBLASTI DOPRAVY | 18 |
| 3.1 EVROPSKÉ DOKUMENTY | 18 |
| 3.2 NÁRODNÍ DOKUMENTY A LEGISLATIVA | 19 |
| 3.2.1 Zákony..... | 19 |
| 3.2.2 Vyhlášky a nařízení vlády | 21 |
| 3.3 REGIONÁLNÍ DOKUMENTY | 21 |
| 4 INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY | 22 |
| II | |
| 5 PRAKTICKÁ ČÁST | 34 |
| 5 SOCIOEKONOMICKÁ CHARAKTERISTIKA OLOMOUCKÉHO KRAJE | 35 |
| 5.1 POLOHA KRAJE | 35 |
| 5.2 OBYVATELSTVO KRAJE..... | 36 |
| 5.3 TRH PRÁCE | 36 |
| 5.4 PŘEPRAVNÍ VZTAHY V OLOMOUCKÉM KRAJI..... | 38 |
| 6 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI | 41 |
| 6.1 AUTOBUSOVÁ DOPRAVA | 41 |
| 6.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA | 52 |
| 6.3 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM OLOMOUCKÉHO KRAJE..... | 58 |
| 7 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI OLOMOUCKÉHO KRAJE | 63 |
| 8 PROJEKT DALŠÍHO ROZVOJE INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU OLOMOUCKÉHO KRAJE | 70 |
| ZÁVĚR | 77 |
| SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY | 79 |
| SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK | 84 |
| SEZNAM OBRÁZKŮ | 85 |
| SEZNAM TABULEK | 86 |
| SEZNAM PŘÍLOH | 87 |

ÚVOD

Doprava je pro naši ekonomiku a společnost zásadní. Mobilita je důležitá pro vnitřní trh i životní úroveň občanů, jimž umožňuje využívat svobodu cestování. Doprava přispívá k hospodářskému růstu a vytváření pracovních příležitostí a s ohledem na nové problémy, jimž čelíme, musí být udržitelná. Doprava má globální ráz a v zájmu účinnosti je třeba spolupracovat na mezinárodní úrovni. Bez finanční podpory do příslušných sítí a větší integrace při jejich využívání nebude možné dosáhnout velkých změn v dopravě. Mobilitu vytváří právě dokonalá infrastruktura. Celkové investice do dopravní infrastruktury mají kladný dopad na hospodářský růst, vytvářejí blahobyt a pracovní příležitosti a posilují obchod, zeměpisnou přístupnost a mobilitu občanů. Je třeba tyto investice plánovat tak, aby jejich pozitivní dopad na hospodářský růst byl co nejvyšší a negativní dopad, zejména na životní prostředí co nejnižší.

Pokud má být veřejná hromadná doprava skutečnou a konkurenceschopnou alternativou k individuální dopravě automobilové, musí eliminovat slabé stránky, odstranit úzká místa v mobilitě, zaručit dostatečný komfort a tím se co nejvíce přiblížit pozitivům individuální automobilové dopravy. A zde vidím hlavní přínos v rozvoji integrovaných dopravních systémů. V České republice k zásadnímu rozvoji dochází teprve po vzniku vyšších územně správních jednotek – krajů. Dřívější provoz na malých územních jednotkách v podstatě ztrácel své opodstatnění a koordinace mezi jednotlivými okresy byla složitá. Zřízením krajů vznikla vhodná geograficko-demografická základna pro lepší koordinaci dopravní obsluhy a budování IDS.

Samotná myšlenka IDS je poměrně jednoduchá a v současnosti již není pro občany neznámá. Na území České republiky v současné době najdeme již několik fungujících systémů, mnohé další jsou na dobré cestě k dokončení, nacházejí se v různých fázích zavádění. Propojení všech linek různých dopravců na daném území do jednoho systému bez ohledu na to, kterým dopravcem jsou provozovány a garance jednotných přepravních a tarifních podmínek pro všechny cestující, to je cílem každého dobře fungujícího IDS. Prostředníkem mezi jednotlivými dopravci a poskytovateli dotací, tedy kraji, městy a obcemi, je nezávislý koordinátor, který se stará o organizaci a smluvní zajištění provozu, včetně jeho financování a dohlíží nad dodržováním smluvních podmínek. Dalším ukazatelem správného fungování IDS je narůstající množství cestujících, kteří tento způsob dopravy upřednostňují před dopravou individuální. Zákazník se v systému IDS dostává do jádra zájmu, organizátor se

zajímá o názory, dopravní služby vycházejí z jeho potřeb. Nesmí dojít k tomu, aby systém fungoval odděleně od požadavků cestujících. Základní charakteristikou by měla být rychlá reakce na požadavky cestujících, využívajících těchto služeb. Takový přístup, zcela obvyklý pro komerční služby, není v oblasti veřejných služeb stále tak běžný.

Diplomová práce se zaměřuje na Integrovaný dopravní systém na území Olomouckého kraje. Jednotlivé kapitoly jsou zaměřeny na teoretický pohled na IDS, analýzu současného stavu na území České republiky, základní prvky, funkce, přínosy a legislativní rámec. Tento pohled vychází ze studia odborné literatury a jejich rešerší. Samotná praktická část je pak již orientována na podrobnější analýzu konkrétního systému IDS, jednotlivé podsystémy, slabá místa a především mou snahou je představit projekt dalšího rozvoje. Věřím, že práce bude pro čtenáře vypovídající ve smyslu současného stavu integrované dopravy a možným doporučením pro budoucí rozvoj v oblasti veřejné dopravy na území Olomouckého kraje.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 CÍLE A METODY PRÁCE

Hlavním cílem této diplomové práce je provést hlubší analýzu integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. Podstata spočívá v rešerších dotčené literatury, souhrnu aktuálních ukazatelů a poznatků z oblasti IDS a jejich implementaci do tohoto systému. V České republice není mnoho odborných publikací, které by se zabývaly výhradně integrovanými dopravními systémy. Jako základní publikaci jsem si zvolil knihu autorů Mojžíše, Graji a Vančury *Integrované dopravní systémy*. Pro informace o základních pojmech v oblasti dopravy byly zdrojem informací kniha autora Zeleného *Osobní přeprava*, dále publikace autorů Mirvalda, Eislera a dalších. Neméně důležitým zdrojem byla rovněž zahraniční literatura, zejména kniha autora Vuchice *Urban Transit: Operations, Planning and Economics*.

Praktická oblast je zpracována na základě dokumentů poskytnutých koordinátorem Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje a Odborem dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Olomouckého kraje. Kromě interních materiálů byly do práce zakomponovány rovněž informace z veřejně dostupných zdrojů, zejména z posledního sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011, prováděného Českým statistickým úřadem, výročních zpráv, strategických dokumentů Olomouckého kraje a vlády České republiky a dalších zdrojů uveřejněných na webových stránkách příslušných subjektů. Pro sepsání mé práce bylo optimální využití metody pozorování, metody statistické a pro výstup praktické části jsem použil metodu SWOT.

Pozorování je velmi starou výzkumnou metodou, používanou zejména v přírodních vědách. Vědecké pozorování se podstatně liší od přirozeného, běžného sledování světa kolem nás. Vědecké pozorování je prováděno za přesně definovaných podmínek, systematicky, co možná nejobjektivněji a je stanoveným a co nejpřesnějším způsobem zaznamenáváno. Hlavním cílem pozorování je nejen podchycení skutečného stavu, ale také formulace hypotéz, prověření a přeměna v teorii. Základní hledisko členění pozorování je skutečnost, zda pozorovatel je součástí pozorované situace nebo je mimo ni. Podle tohoto hlediska se dělí pozorování na zúčastněné a nezúčastněné (Kašparová, 2001, s. 123). Další hledisko členění pozorování na zjevné a skryté. Zjevné pozorování je to, kdy pozorovaní lidé jsou seznámeni s tím, že je někdo nebo něco pozoruje. Skryté pozorování je z výzkumného hlediska cennější, ale zase naráží na problém etický. Další členění je z hlediska délky pozorování

na pozorování krátkodobé a dlouhodobé. Pozorování se často uplatňuje v kombinaci s metodou dotazování. Tuto metodu jsem použil v práci pro sběr primárních dat.

Metody statistické patří do oboru matematická statistika. Jejím obsahem je rozdělování pravděpodobností tím, že omezuje četnost jevů. Pro práci jsem vycházel ze sekundárních statistických dat, tj. dat, která jsem čerpal ze statistických sčítání a ukazatelů prováděných jinými institucemi. Sekundární analýza je tedy závislá na komplexnosti a kvalitě sekundárních dat a na stupni jejich zpracování. S primárními a sekundárními daty souvisí typy výzkumů označované jako výzkum od stolu (desk research) a výzkum terénní (field research). Výzkum od stolu pracuje v oboru sekundárních dat. Je to výzkum, kde jsou data zjišťována ze zdrojů, které mají původ ve způsobech uchování informací. Zdroji informací pro výzkum od stolu jsou státní statistika a publikace státní statistiky, státní a veřejné orgány a instituce, soukromé orgány a instituce a dostupné databáze (Kašparová, 2001, s. 24). Výzkum terénní naopak pracuje v oboru primárních dat. Míra složitosti zkoumaných jevů, procesů a obtíže spojené s jejich poznáním jsou významné faktory, které určují, zda bude realizován výzkum kvantitativní nebo kvalitativní. Kvantitativní výzkum je zaměřen na rozsah výskytu, zastoupení, frekvenci a intenzitu charakteristik jevů. Výzkum kvalitativní je doplňkem výzkumu kvantitativního a jeho úkolem je odhalovat neznámé skutečnosti o jevech, odhalovat jejich obsah, a to především existenci těchto jevů a strukturu, jejich vlastnosti, funkce a faktory, které tyto jevy ovlivňují.

SWOT analýza je moderní metodou využívanou v oblasti státní správy a územní samosprávy v regionálním rozvoji a plánování. Podstatou této metody je odhalení a současné vzájemné porovnávání vnitřních silných a slabých stránek zkoumaného objektu a možností a hrozeb, které na něj působí zvenčí (Wokoun, 2008, s. 176). Smyslem analýzy je přijímání silných stránek, které jsou pro daný zkoumaný objekt výhodou a nejlépe odstranění, nebo alespoň omezení, stránek slabých. Formulačně se jedná o stanovení jednoduše stylizovaných bodů, které jsou objektivním pojmenováním vlastních předností a slabín. Úkolem analýzy je stanovit současnou situaci a určit budoucí směr rozvoje a najít k tomu ty správné prostředky pro dosažení předem stanoveného cíle. Dalším samostatným krokem této metody je kombinace interních a externích faktorů, jakožto jeden z možných způsobů nalezení optimální strategie budoucího vývoje. Výsledkem takovéto kombinace je řada rovnic, které současně představují jednoduchou typologii převládajících složek SWOT analýzy: silná stránka + možnosti = expanze; silná stránka + hrozba = aktivní obrana; slabá stránka +

možnosti = adaptace; slabá stránka + hrozba = ústup (Wokoun, 2008, s. 178). SWOT analýza je i přesto jen zjednodušením socioekonomického prostorového systému a nemůže proto obsáhnout absolutní výčet všech ovlivňujících faktorů. Analýza by měla být výstižná, realistická a objektivní. SWOT analýza je zkratkou anglických slov Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats, síla (silná stránka) – slabost (slabá stránka), tj. vnitřní stránky – příležitost (možnost) – ohrožení (hrozba), tj. vnější stránky.

Vedle této metody se někdy vyskytují při tvorbě strategických rozvojových plánů ještě některé další metody, jako například metoda modelu SHADE, metoda ODAPI, nebo technika LAN. V praktickém použití je však metoda SWOT analýzy metodou nejpoužívanější.

2 ZÁKLADNÍ POJMY SOUVISEJÍCÍ S TÉMATEM DOPRAVY

Doprava představuje jednu z nejdůležitějších složek lidského života. Doprava umožňuje překonávat bariéry prostoru tvořeného fyzickými a sociálními překážkami. Tyto překážky následně vytváří tzv. odpor prostoru, který ovlivňuje celkovou intenzitu, četnost a velikost kontaktů mezi různými místy. Technologický pokrok a neustálé zlepšování vlastností dopravních prostředků umožňuje tyto bariéry překonávat se stále nižším úsilím a časovou náročností. Doprava je důležitým aspektem ovlivňujícím současnou ekonomiku. Dopravu lze chápat jako samostatné odvětví národního hospodářství, které svou činností integruje ostatní složky národohospodářského komplexu. Je považována za stěžejní odvětví světové ekonomiky se vzrůstajícím trendem své významnosti (Mirvald, 1999, s. 5). Veřejná doprava poskytuje výrazný podnět ke snižování regionálních disparit, pokud je vhodně vymezena její funkce a určen charakter této dopravy, a tím její příspěvek k soudržnosti území. (Wokoun, 2005, s. 3). Zároveň však Wokoun upozorňuje, že doprava je odvětvím, u kterého se nedaří naplňovat cíle udržitelného rozvoje a rostou u ní negativní vlivy na životní prostředí (2005, s. 14).

Dopravní obslužnost je jednou ze základních služeb zajišťovaných státem a díky její podstatě ji lze hodnotit z více hledisek. Stát zajišťuje prostřednictvím smluv o závazku veřejné služby dopravní obsluhu území dálkovou dopravou, pouze však v oblasti drážní dopravy (Zelený, 2007, s. 114). Dopravní obsluhu území regionální dopravou objednávají kraje nebo obce v samostatné působnosti. Na samosprávné úrovni se z pozice objednatelů takové služby operuje s veličinami jako je množství objednaných kilometrů a cenou za vozový kilometr. Dále je pak důležitá celková finanční náročnost, tedy výdaje a tržby, počty přepravených cestujících aj. Malá populační velikost obsluhovaných sídel vytváří malou poptávku po přepravě a tím i malou ekonomickou efektivitu spojů. To vede k nutnosti dotací z veřejných zdrojů. Na základě těchto veličin pak dochází ke stanovení směru zajištění těchto služeb, o posilách či redukcích, alternativních způsobech zajištění, náhradách jednoho módu za druhý, zpravidla železniční dopravy autobusovou. Část uživatelů, která má tu možnost na základě snížení nabídky a kvality obslužnosti, se proto přesune na jiné druhy dopravy, zpravidla na individuální dopravu automobilovou. Tento uzavřený cyklus pak vede k dalšímu snížení počtu uživatelů veřejné hromadné dopravy, a tedy k opětovnému snížení rentability spojů.

Podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících se základní dopravní obslužností 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 (Česko, 2010, § 2).

Dopravci náleží kompenzace prokazatelné ztráty z provozování dopravní obsluhy. Kompenzaci dopravci v důsledku plnění závazků veřejné služby jsou povinny nahradit kraje ze svých rozpočtů, jedná-li se o zajišťování základní dopravní obslužnosti (dále jen ZDO) a z rozpočtu Ministerstva dopravy, jedná-li se o zajištění ZDO mezinárodní veřejnou linkovou dopravou. Ostatní dopravní obslužnost je zajištění dopravních potřeb územního obvodu obce nad rámec ZDO území kraje. Na zajištění ostatní dopravní obslužnosti uzavírá obec s dopravcem závazek veřejné služby (dále jen ZVS) a hradí ji ze svého rozpočtu prokazatelnou ztrátu (Eisler et al, 2011, s. 79).

Dopravní politika má nezastupitelné místo právě proto, že doprava je považována za klíčový mechanismus na podporu rozvoje národního hospodářství (Rodrigue, 2009, s. 288).

Koncepce sociální spravedlnosti svou podstatou generuje podmínky a přístupy, za kterých lze dosáhnout sociální rovnosti. Rovněž tedy definuje podmínky, za kterých dochází k sociální exkluzi lidí. Výrazným prvkem při řešení sociální exkluze je akcesibilita příležitostí a míst. Akcesibilitou je chápána těsnost dopravních vazeb a dostupnost mezi dopravními uzly. Akcesibilita je často zaměňována s mobilitou, přičemž mobilita je pouze jedním, i když důležitým, aspektem akcesibility (Knowles, 2008, s. 50).

Integrovaný dopravní systém lze charakterizovat jako proces homogenizace vlastností prvků a vazeb vzájemně propojených v systému zabývajícím se cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů, za použití dopravních prostředků (Zelený, 2007, str. 75). Základními vlastnostmi jsou konzistence, homogenita a soudržnost. Všechny tyto obecné charakteristiky systémů lze aplikovat rovněž na IDS. Konzistentnost IDS se projevuje v konstrukci jednotného přepravního a tarifního řádu, intervalových jízdních řádů, jednotných standardů kvality apod. Projev homogenity lze spatřit ve stírání rozdílů mezi jednotlivými druhy dopravy a jejich vzájemnou provázaností (např. budování přestupních terminálů). Při této příležitosti je dobré zmínit oddělené chápání tohoto termínu v česky a anglicky

psané literatuře. Česká literatura nejčastěji chápe pod tímto označením přestupní uzel, který ulehčuje cestujícím přestup mezi jednotlivými linkami. Vuchic v základní anglicky psané literatuře, týkající se oboru dopravy a infrastruktury, popisuje přestupní terminál výhradně jako konečnou stanici dopravní linky (2005, str. 471). Soudržnost systému pak spočívá v provázanosti dopravní obslužnosti velkého území, která je zajišťována různými druhy dopravy se vzájemnými přestupními návaznostmi. Změny v jedné oblasti IDS mají přímý vliv na další oblasti.

V dopravní praxi je pravidlem, že kvalita dopravní obslužnosti ve smyslu nabídky počtu spojů v čase roste s hustotou osídlení příslušného území (Voženílek a Strakoš, 2009, s. 60). To znamená, že místa s řídkým osídlením jsou veřejnou dopravou obsluhována většinou velmi skromně. Nedostatečná obslužnost však snižuje dostupnost zaměstnání, institucí, škol a přístup ke službám. To v konečném důsledku vede k vysídlování takových oblastí. Mnohdy však není realizace lepší dopravní obsluhy těchto území reálná, a to z důvodu malého využití spojů cestujícími, zejména v tzv. dopravních sedlech.

Dopravní systém kraje by měl být efektivně budován na principu páteřních linek a linek obslužných. Páteřní linkou se rozumí taková drážní či autobusová linka, která vede ve směru nejsilnějších radiálních či tangenciálních přepravních vztahů v regionu, obsluhuje nejvýznamnější sídla v příslušném směru a nabízí dostatečně atraktivní cestovní rychlost ve vztahu k dopravě individuální automobilové, a to i na delší vzdálenosti. Smyslem těchto linek je získání vysokého podílu dělby přepravní práce na celkovém přepravním trhu v nejsilnějších přepravních směrech. Linky obslužné jsou pak takové, které slouží k plošné obsluze území spádového města či měst, v maximální možné míře slouží k uspokojení místních přepravních vztahů, má dobrou dostupnost zdrojů a cílů cest a zpravidla funguje i jako napáječ, případně doplňkový systém k páteřním linkám. V tomto smyslu uplatnění základních principů dopravního plánování by nemělo při organizaci a objednavce veřejné dopravy docházet k duplicitám v dopravním systému. Funkční duplicitou v dopravním systému je souběh.

Souběhem je nazývána taková dopravní situace, kdy mezi dvěma body (většinou mezi dvěma velkými sídly) je vedena ve stejné trase a přes stejné obce jak drážní, tak autobusová doprava, a to ve stejný nebo podobný čas.

3 ZÁKLADNÍ DOKUMENTY A LEGISLATIVNÍ RÁMEC V OBLASTI DOPRAVY

Následující kapitola se věnuje vybraným dokumentům, zákonům a podzákonným normám, které se zabývají oblastí dopravy obecně, nebo konkrétním druhům dopravy, z hlediska jejich evropské, národní a regionální úrovně. Jejich výčet není úplný, jsou zde uvedeny podle mého mínění jen ty nejdůležitější a jsou seřazeny podle jejich roků vzniku a platnosti.

3.1 Evropské dokumenty

Základními dokumenty v oblasti dopravní politiky na evropské úrovni jsou zejména tzv. Bílé knihy, konkrétně pak Bílé knihy dopravy vydávané od roku 1992. Revitalizací železniční dopravy, základními problémy železnice, její nedostatečné konkurenceschopnosti a s ní klesající podíl železniční nákladní dopravy se zabývá Bílá kniha z roku 1996 s názvem Strategie znovuoživení železnic Společenství. Za hlavní důsledek poklesu podílu železniční dopravy na přepravě nákladu, stanovil tento dokument zadluženost železničních společností a především neexistence nezávislého managementu řízení odděleného od kvalitní železniční infrastruktury. Následující Bílá kniha dopravy 2010 z roku 2001: Evropská dopravní politika pro rok 2010, klade důraz na nezanedbatelný význam železniční dopravy a její trvale udržitelný rozvoj. Posledním počinem Evropské komise v oblasti dopravy je Bílá kniha z roku 2011: Plán jednotného evropského dopravního prostoru, kde jsou stanoveny základní strategie a především seznam iniciativ k dosažení cíle Společenství ve vytvoření konkurenceschopného dopravního systému, účinně využívajícího možné a nabízející se zdroje. Opět hovoří o nutnosti rozvoje ekologicky šetrnějších a trvale udržitelných módů dopravy s ohledem na rostoucí ceny fosilních paliv. Nezbytným předpokladem je rovněž vytvoření vnitřního trhu dopravy, založeného na kvalitní a moderní infrastruktuře, snížení emisí v kontextu rostoucí dopravy, podpoře mobility, rozvoji městské a příměstské dopravy a nastavení globálních rovnocenných podmínek pro dopravu na dlouhé vzdálenosti a mezikontinentální přepravu nákladu (Evropská unie, 2011).

S tím, jak došlo k propojení evropského hospodářského prostoru a vytvoření společného obchodního prostoru, dochází k poskytování služeb provozovatelů dopravy ve více než jednom státě Společenství. Nařízení Evropského parlamentu a Rady Evropského společen-

ství č. 1370/2007 si klade za úkol tato pravidla sjednotit a poskytnout dopravcům pevnější právní jistotu. Cílem je dospět k úplné liberalizaci veřejné dopravy a k zavedení hospodářské soutěže mezi jednotlivými poskytovateli přepravy a dopravy prostřednictvím uzavírání střednědobých smluv na dobu určitou.

Neméně důležitým dokumentem je rovněž Zelená kniha Evropské komise z února 2009 TEN-T: přezkum politiky, směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky, jejímž základem dle této knihy je v propojení různých módů dopravy do jednoho inteligentního dopravního systému, s podporou globální infrastrukturní sítě TEN-T a intervencí do inovací letišť a přístavů, propojení železničních koridorů, dosažení vyšší efektivity a ve vybudování navigačního systému Galileo (Evropská unie, 2009).

3.2 Národní dokumenty a legislativa

V následující části se budu zabývat dokumenty v oblasti dopravní politiky na národní úrovni. Vláda České republiky dne 13. listopadu 2013 projednala a odsouhlasila klíčový strategický dokument pro zajištění provozu a rozvoje české dopravní infrastruktury. Schválená koncepce rozvíjí do věcných i finančních podrobností nadřazený koncepční dokument Dopravní politika České republiky pro období let 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, schválený vládou dne 12. června 2013, v oblasti zajištění dopravní infrastruktury. Přijatá koncepce je jednou z podmínek dalšího čerpání z evropských fondů. Koncepce vymezuje, které z dopravních staveb jsou klíčové pro stát a jaké existují priority v rámci nově budovaných evropských sítí.

V legislativní části jsou zmíněny základní právní dokumenty, zákony, vyhlášky a nařízení vlády, které dle mého mínění jsou nejpodstatnější, jejich výčet není rozhodně konečný.

3.2.1 Zákony

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Zákon upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené, zvláštní podmínky pro osobní dopravu a podmínky přepravy nebezpečných věcí v silniční dopravě. Dále informuje o provozování mezinárodní

silniční dopravy a provozování silniční dopravy na území České republiky zahraničními provozovateli a ustanovení o pravomoci a působnosti orgánů státní správy a státního odborného dozoru na tomto úseku. Zákon se nevztahuje na provozování silniční dopravy pro soukromé potřeby fyzické osoby - provozovatele vozidla, členů jeho domácnosti a jiných osob, pokud není prováděna za úplatu (Česko, 1994, § 1).

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách

Tento zákon zapracovává příslušné předpisy EU a upravuje podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových a podmínky pro provozování těchto drah, nebo provozování drážní dopravy na těchto drahách a stanovuje práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené. Rovněž upravuje výkon státní správy a státního dozoru ve věcech drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových. Zákon se nevztahuje na dráhy důlní, průmyslové a přenosné (Česko, 1994, § 1).

Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy

Tento zákon upravuje způsob zřízení a činnost akciové společnosti České dráhy a zřízení a činnost státní organizace Správa železniční dopravní cesty, jako právních nástupců státní organizace České dráhy (Česko, 2002, § 1).

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících

Tento zákon, jenž nabyl účinnosti 4. prosince 2010, upravuje v návaznosti na přímo použitelný předpis Evropských společenství ES 1370/2007, postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou. Do této doby v českém právním systému neexistovala jedna komplexní právní norma upravující oblast veřejné dopravy. Zákon definoval postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti a nastavil systém úhrad za objednané výkony. V tomto zákonu najdeme i vymezení samotného pojmu dopravní obslužnost, způsob zajištění dopravní obslužnosti a postup při poskytování veřejných služeb. V zákoně je rovněž stanoveno, že při dopravním plánování se má vycházet z páteřních spojů dopravy železniční, dle tohoto zákona je možný vznik integrovaných dopravních systémů. Kraje a obce mohou k tomuto účelu založit právnickou osobu, která má za úkol koordinovat jednotlivé druhy dopravy a uzavírat smlouvy s dopravci. (Česko, 2010, § 1; § 2).

3.2.2 Vyhlášky a nařízení vlády

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu

Vyhláška stanoví podmínky pro přepravu osob, zavazadel, věcí a živých zvířat ve veřejné drážní osobní dopravě a ve veřejné silniční osobní dopravě, včetně podmínek pro plnění jedné přepravní smlouvy více dopravci (Česko, 2000, § 1).

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

Toto nařízení vlády vymezuje vozidla, která musí umožňovat přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace, vymezuje průměrné stáří vozidel ve veřejné linkové dopravě a upravuje způsob prokazování standardů kvality a bezpečnosti (Česko, 2011, § 1).

3.3 Regionální dokumenty

Na základě zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů jsou povinny kraje zajistit dopravní plánování prostřednictvím plánu dopravní obslužnosti území (dále jen PDOÚ). Tento základní dokument se pořizuje na dobu nejméně 5 let a vychází ze zpracované metodiky Ministerstva dopravy ČR a z Generelu veřejné osobní dopravy v Olomouckém kraji z roku 2009. Generel byl schválen zastupitelstvem kraje jako výchozí a závazný dokument a byl ve spolupráci s objednatelem, Olomouckým krajem, vypracován brněnskou firmou KPM CONSULT, a. s. PDOÚ obsahuje zejména popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, předpokládaný rozsah poskytované kompenzace, časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv, harmonogram a způsob integrace veřejných služeb v přepravě cestujících.

4 INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY

Základem integrovaného dopravního systému je jednoduchý a přehledný přepravní systém, který vyhovuje požadovaným standardům. Jeho podstatou je jednotný právní řád, práva a povinnosti dopravce a přepravce a standardy kvality služeb. Obecně je IDS založen na použití společného jízdního dokladu bez ohledu na konkrétního dopravce a ve vzájemné časové i prostorové koordinaci dopravních prostředků jednotlivých druhů dopravy zúčastněných v IDS, tedy racionalizaci dopravního prostoru, vyjádřené integrovaným jízdním řádem (Mojžíš et al, 2008, s. 12).

V rámci IDS dochází k integraci hromadné dopravy do společného systému a k vzájemné harmonizaci regionální, příměstské a městské hromadné dopravy a k jejich koordinaci s dopravou dálkovou bez ohledu na jejího konkrétního provozovatele (Zelený, 2007, s. 158).

Mezi základní znaky patří jednotný odbavovací systém, jednotný přepravní řád spolu s jednotnými přepravními podmínkami, jednotný tarifní systém, jednotný informační systém a racionalizace přepravních a dopravních toků a výkonů.

Definice integrované dopravy podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě zní: „Integrovanou dopravou se rozumí dopravní obslužnost území veřejnou osobní dopravou jednotlivými dopravci v silniční dopravě společně, nebo dopravci v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy, nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy, pokud se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy podle smluvních přepravních a tarifních podmínek“ (Česko, 2004, § 2).

Důležitou součástí jsou požadavky na organizační strukturu organizace. Tato struktura je tvořena většinou cestujícími, na základě jejichž požadavků je IDS tvořen, obcemi, jako objednateli, které jsou zodpovědné za ZDO a v neposlední řadě samotnými dopravci, provozovateli služby. Někdy bývají do této struktury zapojeni koordinátoři a organizátoři, ať již prostřednictvím jednotlivých odborů dopravy příslušných krajských úřadů, nebo externí subjekty, které jsou zodpovědné za plánování, organizování a kontrolu. V dnešní době rozeznáváme tři základní tarifní systémy ve formě tarifních pásem, tarifních zón, nebo ve formě složitějších tarifních systémů, sestávajících se z kombinací obou předchozích systémů. Pásmové uspořádání se skládá ze systému pásem ve tvaru kružnic kolem jádrového města. Jejich tvar nemusí být pravidelný. Zónové uspo-

řádání vychází ze systému zón, menších oblastí, kde těmito zónami jsou zpravidla jednotlivá města, obce s okolím a podobně (Zelený, 2007, s. 28). Kromě těchto základních systémů můžeme v některých IDS nalézt také tarif časový a kilometrický. Obecně nejrozšířenějším a z hlediska pohodlnosti cestujícího nejfrekventovanějším systémem, který se uplatňuje v dnešní době na území České republiky je kombinace tarifu časového se zónovým. S organizační strukturou úzce souvisí rovněž financování. Primárním zdrojem jsou tržby přepravců, které doplňují dotace z veřejných rozpočtů a úhrada prokazatelné ztráty ze strany obcí a krajů. Vhodným prostředkem k financování jsou rovněž prostředky ze strukturálních fondů Evropské unie, například při financování nákupu nových dopravních prostředků, rekonstrukci infrastruktury, nebo k pořízení informačního systému.

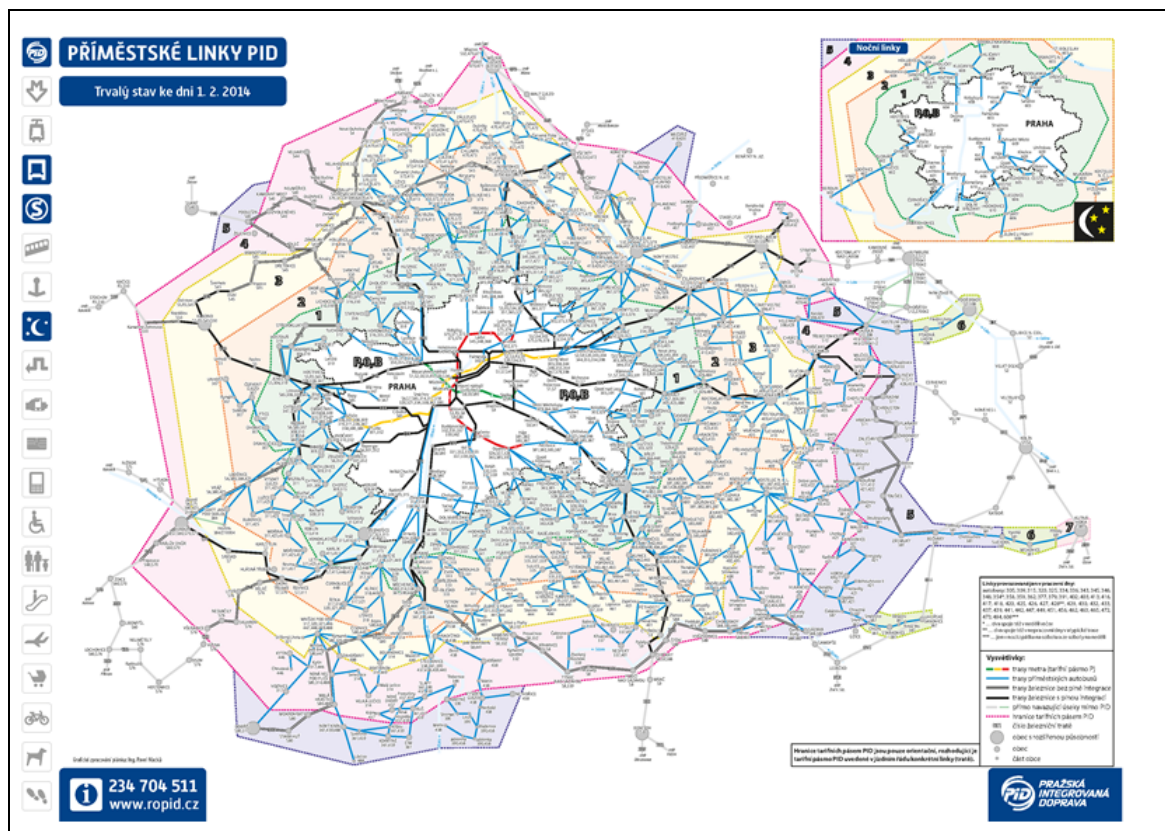
První IDS vznikly v západní Evropě, především v Německu, Švýcarsku a Rakousku, jako reakce na nekontrolovaný nárůst individuální dopravy automobilové a v potřebě uvolnit centra měst pěším. Prvním průkopníkem v této oblasti byl Hamburger Verkehrsverbund – HVV v městské aglomeraci hanzovního města Hamburg v roce 1965 (HVV, 2013). Na území tehdejšího Československa byl první IDS vytvořen v Gottwaldově v roce 1983 a to uznáváním jízdenek MHD na železniční trati Otrokovice – Gottwaldov. K většímu rozšíření dopravních systémů došlo ale až na počátku 90. let minulého století. Dnes se na našem území nachází 12 dopravních systémů, které jsou v různých fázích vývoje. Existují systémy zahrnující celé území kraje, nebo integrované systémy v okolí velkých sídelních center, ale najdeme i takovou oblast jakou je Kraj Vysočina, kde k žádné integraci dopravy nedošlo. Zde je to dáno především specifickými podmínkami tohoto kraje v jeho řídkém osídlení, malé vazbě na samotné krajské město a ne příliš husté dopravní síti.

Níže uvedu krátce několik základních informací ke každému integrovanému dopravnímu systému, které v současnosti na území České republiky existují. Samostatnou kapitolu pak věnuji IDS na území Olomouckého kraje, který jsem si vybral jako hlavní téma mé diplomové práce.

Pražská integrovaná doprava (PID)

Návrh na vytvoření IDS hromadné přepravy osob v Praze a v pražské aglomeraci byl zpracován již v druhé polovině 70. let minulého století. Ke skutečnému zavedení však došlo až po roce 1990, kdy začal být systém postupně zaváděn do území mimo hlavní město Prahu. Jde o nejstarší systém IDS v České republice. Za účelem koordinace služeb pro všechny

druhy dopravy byla v prosinci roku 1993 magistrátem Hlavního města Prahy založena příspěvková organizace ROPID. V současné době IDS zahrnuje 3 linky metra, 26 tramvajových linek, 31 vlakových linek, 6 linek říčního přívozu, lanovou dráhu v Praze a množství městských a příměstských autobusových linek pražské aglomerace. Tarif je uplatňován na všech městských a příměstských linkách a ve vlacích ČD druhé třídy osobní přepravy v systému Esko a ve vybraných rychlíkových spojích. Na počátku fungování integrace byl tarif nepřestupný, nyní je pásmový s omezenou časovou platností. Na části železničních tratí je zavedena tzv. plná integrace, lze tedy používat i přestupní jízdenky pro jednotlivou jízdu. Do systému je zapojeno celkem 18 dopravců, území Hlavního města Prahy je pro potřeby tarifu a jízdného členěno do 4 pásem, okolí pak na 7 vnějších pásem. Tento systém je v rámci České republiky rovněž specifický formou kombinované přepravy s návazností individuální automobilové dopravy na veřejnou hromadnou dopravu prostřednictvím tzv. park and ride (P+R) – zaparkuj a jeď (Ropid, 2011).



Obrázek 1 - Schéma příměstských linek PID

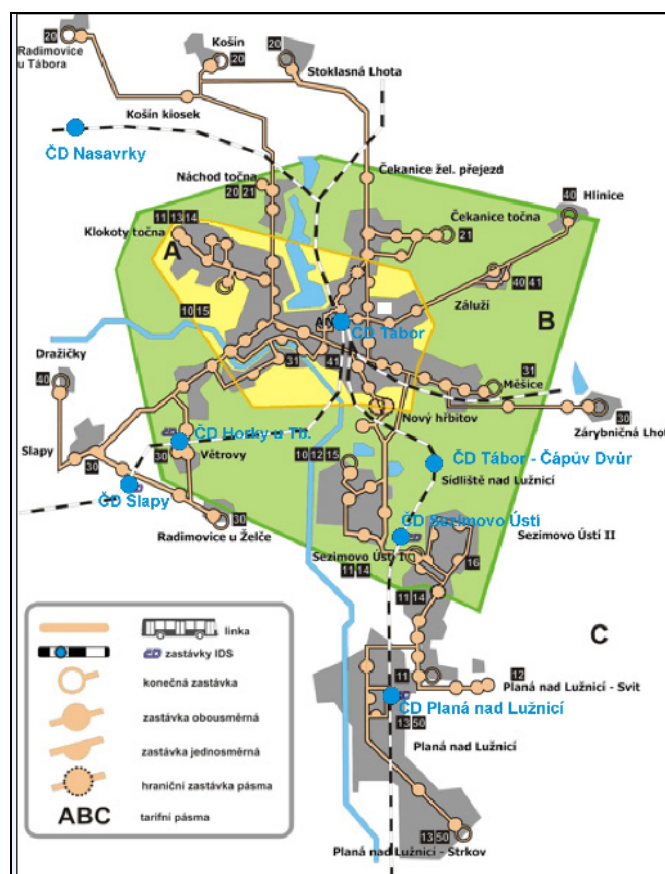
Zdroj: Ropid, 2011

Středočeská integrovaná doprava (SID)

Středočeská integrovaná doprava je IDS zahrnující jen příměstské autobusové linky a linky MHD v několika oblastech Středočeského kraje s několika linkami zajíždějícími do Hlavního města Prahy. K realizaci tohoto systému došlo v roce 2005 integrací kladenské MHD s příměstskou dopravou okolí Kladna a Benešovska. V současné době zahrnuje již celé území Středočeského kraje s výjimkou Mělnicka a Mladoboleslavska, kde se počítá s integrací až po roce 2015. Území je rozděleno do jednotlivých zón, využitelný je systém při nákupu jednotlivých i časových jízdenek, není zapojena doprava železniční (Středočeský kraj, 2009).

Integrovaný dopravní systém Táborska (IDS TA)

IDS TA působí od roku 2003 na území měst Tábor, Sezimovo Ústí a Planá nad Lužnicí a v 6 obcích nacházejících se v nejbližším okolí těchto měst. Systém umožňuje cestujícím pouze na předplatní časové jízdenky využívat služeb linkové autobusové dopravy, železniční dopravy a MHD v městě Tábor.

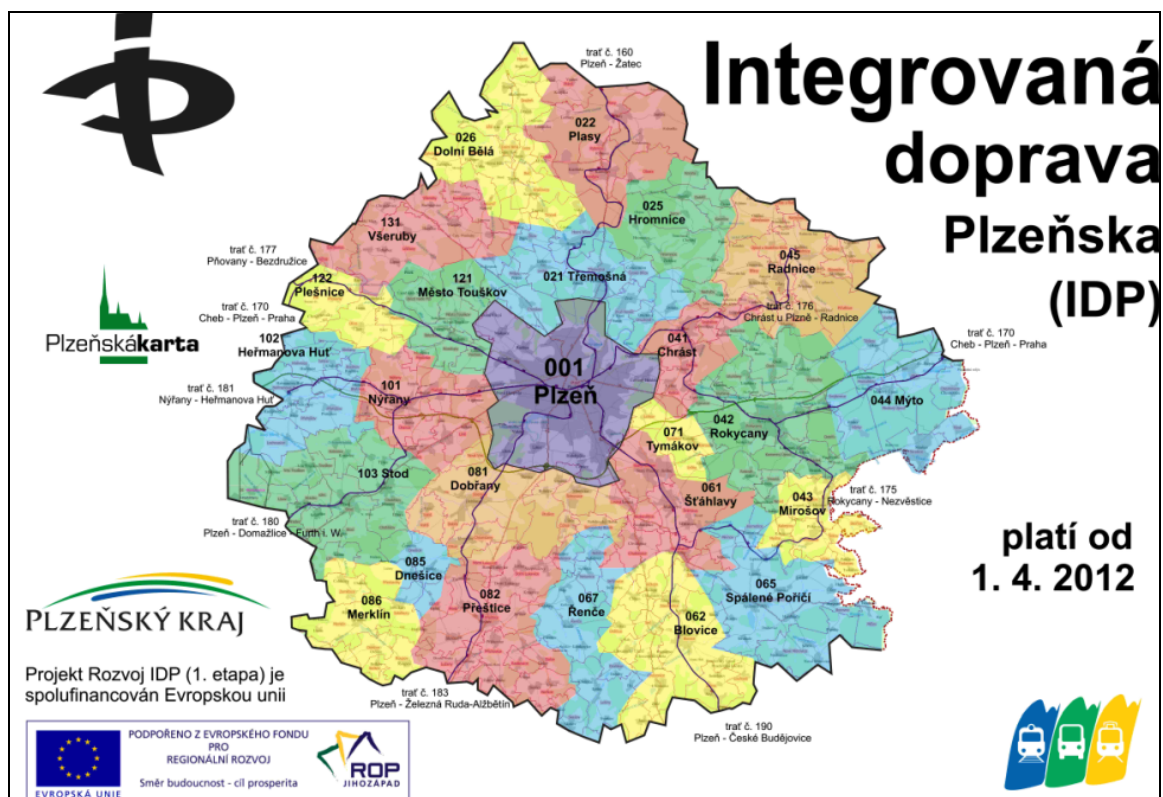


Obrázek 2 - Integrovaný dopravní systém Táborska,
Zdroj: České dráhy, 2009

Mezi jednotlivými místy lze v rámci platnosti jízdenky libovolně přestupovat. Území je rozděleno na tři zóny a kromě Českých drah je do systému zapojena společnost COMETT Plus, s r. o, zajišťující autobusovou příměstskou dopravu a městskou dopravu v Táboře (České dráhy, 2009).

Integrovaná doprava Plzeňska (IDP)

IDP zajišťuje dopravní obslužnost v Plzni a jejím okolí od roku 2002. Do tohoto systému je zapojeno šest dopravců a v současné době je možné cestovat na jednotný jízdní doklad, na předplatné nabitě na „Plzeňské kartě“. Jednotlivé jízdné zatím není integrováno a není na něj tedy možné přestupovat mezi dopravci. Území IDP je rozděleno do 25 tarifních zón a zahrnuje 196 obcí. Pro výkon koordinátora a servisní činnosti v oblasti veřejné dopravy byla založena v květnu roku 2010 společnost Plzeňský organizátor veřejné dopravy, s r. o. (POVED). Jejimi vlastníky jsou statutární město Plzeň a Plzeňský kraj (Benediktová, 2010).



Obrázek 3 - Integrovaná doprava Plzeňska
Zdroj: POVED, 2010

Integrovaná doprava Karlovarského kraje (IDOK)

K zavedení IDS v Karlovarském kraji došlo v roce 2003. Byl zřízen zónový tarif s 22 zónami, které pokrývají celé území. Cestování je umožněno dopravními prostředky MHD (Aš, Cheb, Sokolov, Karlovy Vary a Mariánské Lázně), autobusy příměstské dopravy, osobními a spěšnými vlaky po území Karlovarského kraje na jeden jízdní doklad. Jízdním dokladem je předplatní časová jízdenka zaznamenaná na bezkontaktní čipové kartě. Do systému je zapojeno 10 dopravců, organizátorem IDOK je Koordinátor integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje, p. o. (Idok, 2014).

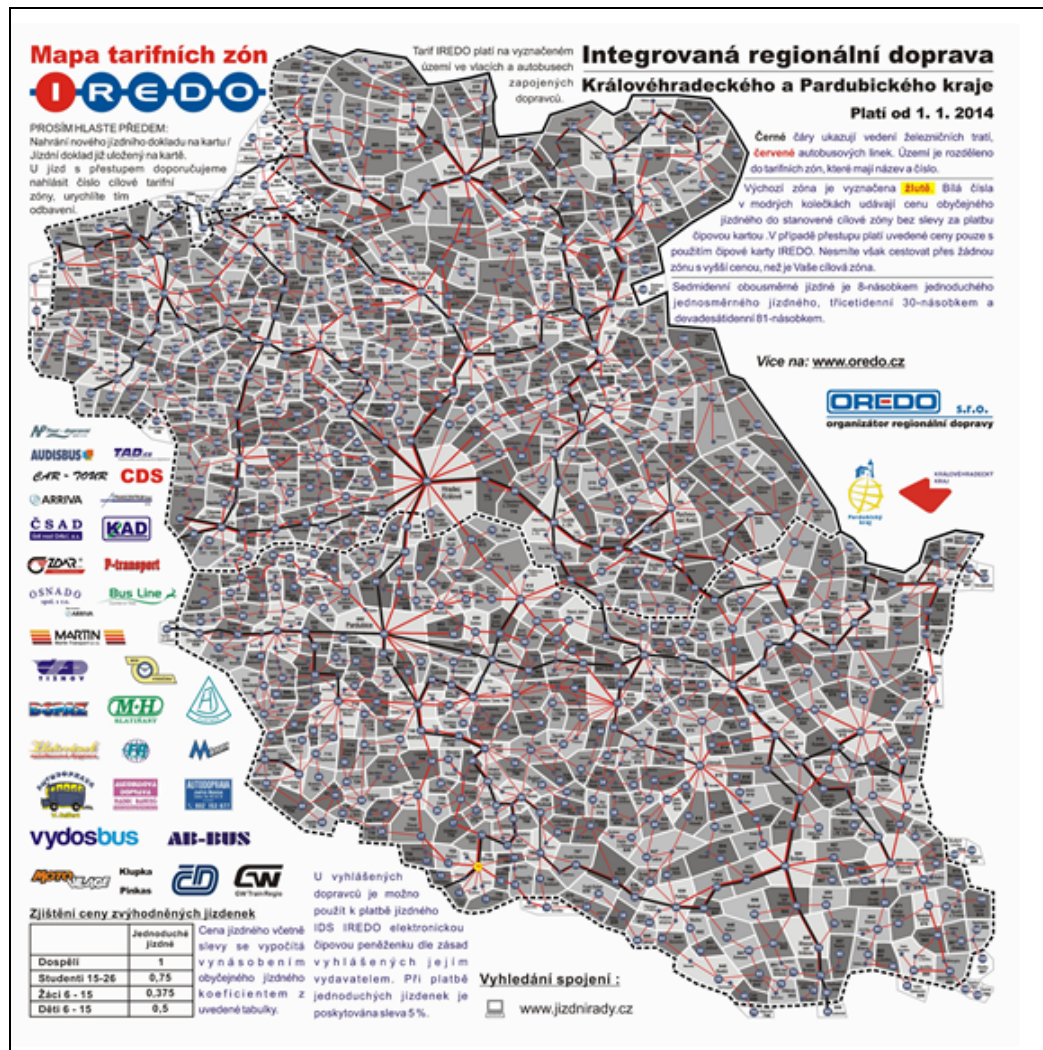
Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje (IDOL)

Do IDS IDOL je zapojena železniční doprava, příměstská autobusová doprava a městská hromadná doprava v plné dopravní a tarifní integraci v systému řízeném od roku 2005 koordinátorem, kterým je firma KORID LK, spol. s r. o., zastupující v oblasti zajišťování dopravní obslužnosti Liberecký kraj. Na území celého Libereckého kraje je tento IDS rozšířen od roku 2009, kdy zanikl předchozí Jablonecký regionální dopravní systém, existující na části kraje v oblasti Jablonecka. V systému je zapojeno celkem 8 dopravců, platí zde zónově-relační a časový tarif, který má celkem 20 zón, které se dále dělí na mikrozóny. Jízdním dokladem je zde nepřestupná papírová jízdenka, nebo přestupná elektronická jízdenka zaznamenaná na čipové kartě „Opuscard“ (KORID LK, 2012).

Integrovaná regionální doprava Královehradeckého a Pardubického kraje (IREDO)

Společný systém Královehradeckého a Pardubického kraje, zahrnuje celou oblast zmíněných krajů, rozdělených do 722 mikrozón, částečně zasahuje do krajů Olomouckého, Jihomoravského, po jedné mikrozóně najdeme v kraji Středočeském, Kraji Vysočina a na území Polska. Tarif je zónově-relační a časový, jízdenky jsou akceptovány ve všech dopravních prostředcích na území kraje u 35 dopravců, včetně osobních a spěšných vlaků Českých drah, a. s. Do tohoto systému však není zapojena městská doprava v krajských městech Hradci Králové a Pardubicích. Jízdenka nahraná na bezkontaktní čipové kartě „Iredo“, je přestupná a kartu lze zároveň použít jako elektronickou peněženku k platbám. Po předchozím projednávání dopravní politiky ve výboru pro dopravu a v ostatních orgá-

nech zastupitelstva kraje a dále vypracování projektu analýzy a návrhu organizace dopravní obslužnosti byla v roce 2002 založena rozhodnutím Zastupitelstva Královohradeckého kraje společnost Oredo s r. o., která se stala hlavním koordinátorem dopravní obslužnosti v obou krajích. Společnost je vlastněna z 50 % oběma příslušnými kraji (Oredo, 2014).



Obrázek 4 - Mapa tarifních zón IREDO

Zdroj: Oredo, 2014

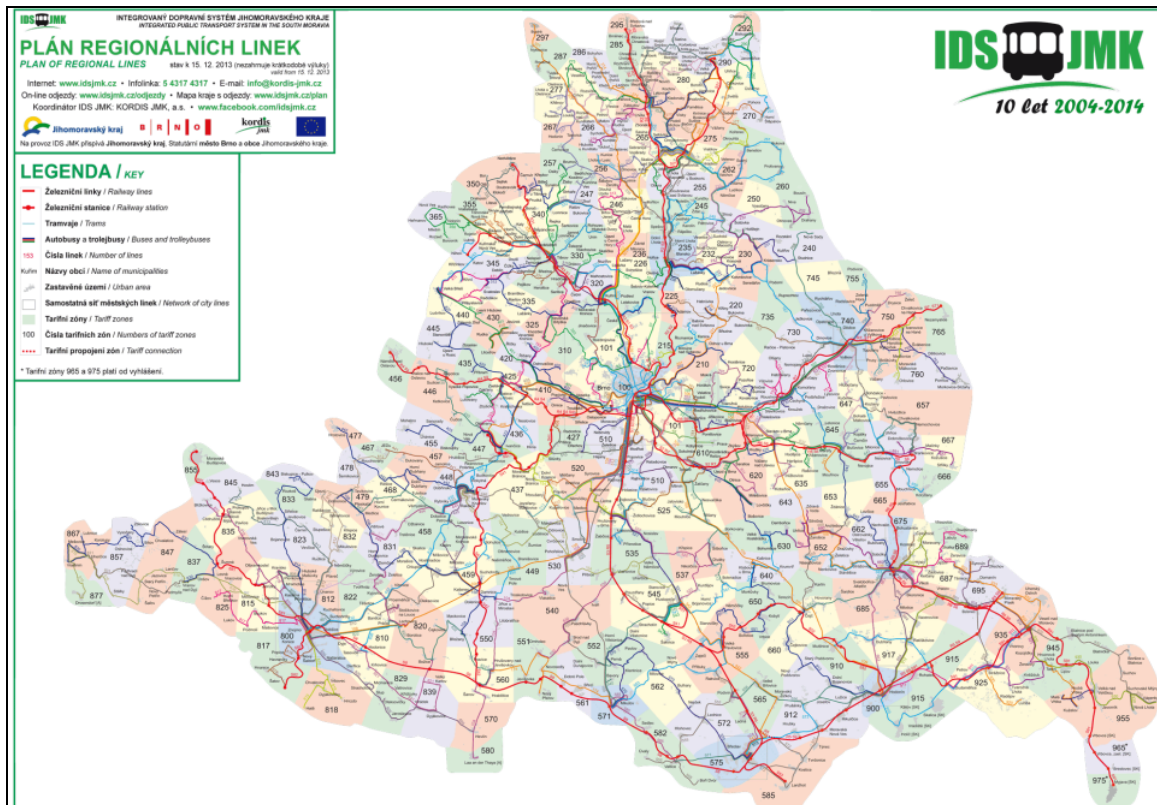
Východočeský dopravní integrovaný systém (VYDIS)

Trochu nelogicky druhý integrovaný dopravní systém na území Královohradeckého a Pardubického kraje, který na rozdíl od IDS IREDO zahrnuje i autobusy a trolejbusy MHD v Hradci Králové a Pardubicích. Celý systém je rozdělen do 20 tarifních zón. 1. zónu tvoří městská hromadná doprava v Hradci Králové, 2. zóna zahrnuje městskou hromadnou dopravu v Pardubicích a další zóny umožňují cestovat po železničních tratích osobními

a spěšnými vlaky Českých drah. K dispozici jsou časové, přestupní jízdenky jednodenní (platné pouze pro zóny 1 a 2), sedmidenní a třicetidenní pro zvolené zóny. Cestující může tedy na jeden jízdní doklad cestovat městskou hromadnou dopravou i vlaky Českých drah, a. s. (České dráhy, 2009).

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK)

Počátky tohoto systému nalezneme v roce 2002, kdy Jihomoravský kraj spolu se statutárním městem Brno, založili společnost KORDIS JMK, a. s., která byla založena jako koordinátor dopravy. Tato společnost započala přípravnou fázi budování IDS ihned od počátku svého vzniku, zkušební provoz na území města Brna byl zahájen v roce 2004 a území celého kraje bylo integrováno v roce 2010. V současné době tento dopravní systém zahrnuje veškerou dopravu městskou, příměstskou autobusovou a železniční na území kraje, zajišťovanou 23 dopravci. Člení se na 156 zón, tři zóny nalezneme na území Slovenské republiky, dvě zóny v Rakousku. Tento přesah na jiná území je nutný z toho důvodu, aby nedocházelo k nelogickému ukončení linek na hranici kraje bez ohledu na skutečné spádové území a potřeby cestujících. Od 1. března 2014 systém překonal další bariéru, kdy byla do systému integrována přeshraniční železniční trať z Myjavy do Javorníku. Celý systém je dokončen, existuje zde jednotný způsob označení a číslování vozidel, se širokou nabídkou jízdenek pro občasné i pravidelné cestující. Na rozdíl od jiných IDS není v tomto systému používána žádná čipová karta, systém je poměrně jednoduchý a srozumitelný a výše cestovního se odvíjí od množství projetých tarifních zón. Jediný systém na území republiky, ve kterém je plně integrována celá železniční síť v kraji. V této oblasti uzavřel Jihomoravský kraj v prosinci 2009 kontrakt s Českými drahmi, a. s. přímým zadáním bez výběrového řízení. Kontrakt se týká všech železničních spojů zahrnutých do systému (celkem se jedná o 25 linek). Smlouva však umožňuje kraji před uplynutím smluvního období vypsat výběrové řízení na provozování omezeného množství železničních spojů. Důležitou součástí je rovněž jednotný systém označování linek, existence stacionárních panelů či zastávkových sloupků, které informují cestující o případném zpoždění, jednotný vzhled označnicků. Dle mého názoru je to jeden z nejlépe fungujících systémů zavedených na území České republiky a čísla o nárůstu pravidelných cestujících to jasně ukazují (Kordis JMK, 2014).



Obrázek 5 - Plán regionálních linek IDS JMK

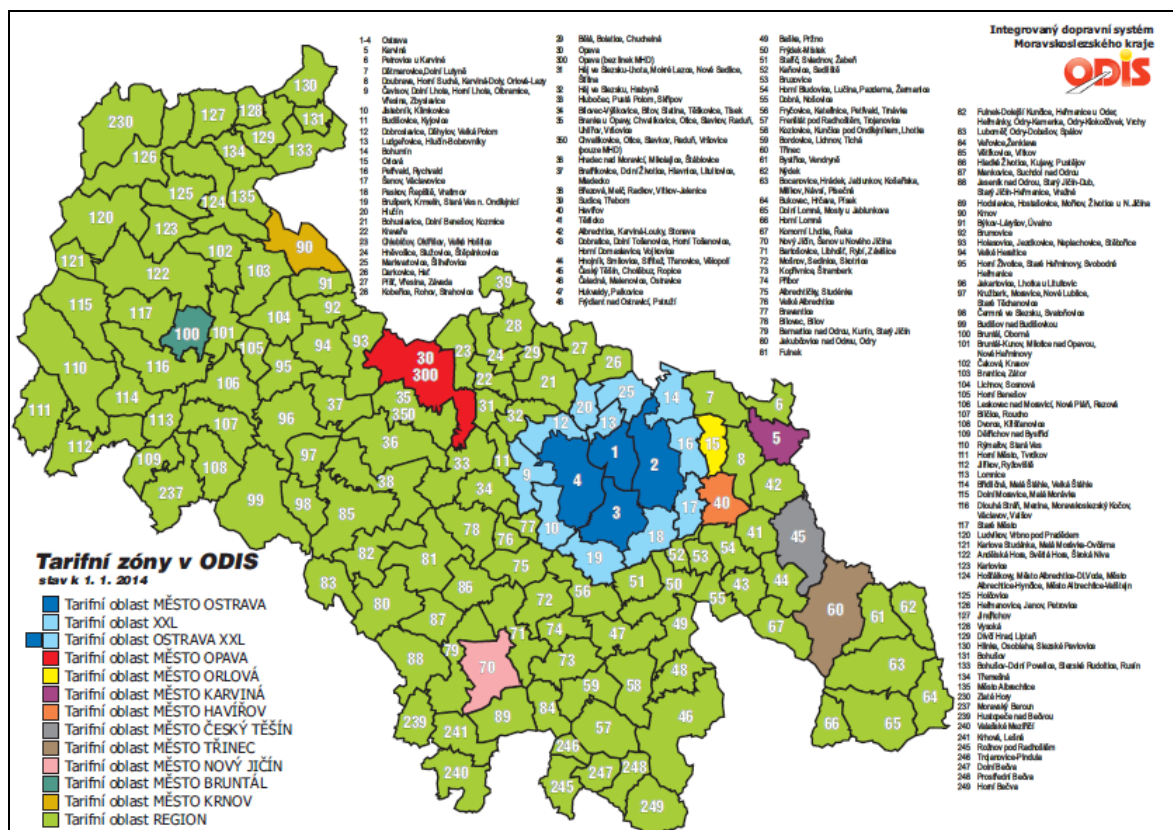
Zdroj: Kordis JMK, 2014

Zlínská integrovaná doprava (ZID)

Druhý nejstarší systém na území České republiky, byl uveden do provozu v roce 1992. Páteří celého systému je železniční trať s provozem Českých drah, a. s. z Otrokovic do Vizovic, na kterou navazuje síť městských autobusových a trolejbusových linek Dopravní společnosti Otrokovice-Zlín a dalších dvou dopravců na území města Zlína. Celý systém je rozdělen na 5 tarifních zón, není využívána čipová karta. Krajský úřadem ve Zlíně byla v roce 2005 založena společnost KOVED, spol. s r. o., jehož je stoprocentním vlastníkem a která se stala hlavním koordinátorem nejen dopravy ve zlínské aglomeraci, ale rovněž v celém Zlínském kraji. Budoucností je rozšíření tohoto systému na celou oblast kraje. Mezi úspěšné projekty koordinátora můžeme zahrnout vzájemnou akceptaci čipových karet u různých linkových dopravců pro platbu jízdného a komplexní odbavovací, řídicí a informační systém veřejné dopravy v kraji (Koved, 2011).

Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje (ODIS)

Integrovaný dopravní systém ODIS je konkrétní forma IDS v Moravskoslezském kraji. ODIS vznikl 23. listopadu 1997 na území statutárního města Ostravy a postupně se rozvíjel do dalších měst a obcí. V současné době je v systému ODIS přímo či nepřímo zapojeno celkem 299 měst a obcí Moravskoslezského kraje s rozlohou přesahující 5 434 km² a s více než 1,2 mil. obyvatel. Jedná se tak o plošně nejrozšířenější IDS s výrazným počtem cestujících, kteří jej pravidelně využívají. Do systému je zapojeno celkem 11 dopravců, včetně všech městských hromadných doprav na území kraje. Pro rozdělení území bylo využito zónového tarifního systému, oblast byla rozdělena na celkových 145 zón, několik zón zasahuje rovněž do sousedního Olomouckého a Zlínského kraje. Pro pravidelné dojíždění do práce či do školy lze využít, vedle Středočeského kraje, také zde, jako na druhém místě v České republice, příměstské a městské vlakové linky systému Esko Českých drah, a. s.



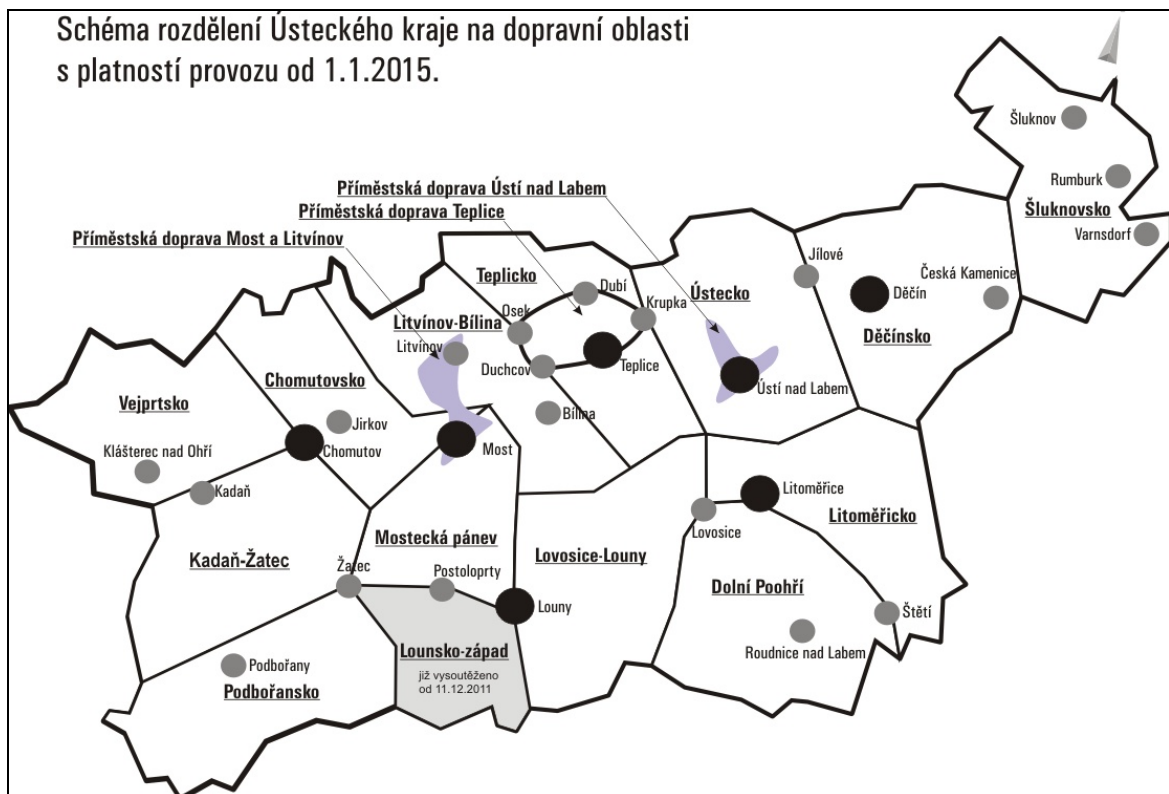
Obrázek 6 - Tarifní zóny v ODIS
Zdroj: Kodis, 2014

Jako nosič dlouhodobého časového jízdního kuponu, je využívána bezkontaktní čipová karta „ODISka“, která svého držitele zvyhodňuje na jízdném a lze jí rovněž používat jako

elektronickou peněženku. Pro správu a rozvoj ODISu byla Moravskoslezským krajem a statutárním městem Ostrava zřízena v roce 1995 společnost Koordinátor ODIS, s r. o. (Kodis, 2014).

Integrovaný dopravní systém Ústeckého kraje

Vedle těchto dopravních systémů existuje ještě takový, který je teprve ve fázi vzniku. Ústecký kraj má projekt zavedení zónově-relačního integrovaného tarifu na svém území. Hlavní podmínkou pro zavedení IDS je dostatečná připravenost dopravců na spuštění IDS (nutnost pořízení potřebných odbavovacích zařízení a vybavení kontaktního místa dopravce zařízeními pro práci s bezkontaktními čipovými kartami). Před zahájením soutěží byla provedena reorganizace 21 stávajících dopravních oblastí do větších celků, ve kterých bude možné efektivněji a tím pádem úsporněji využít potřebný počet vozidel na zajištění požadovaných výkonů. Z obslužného hlediska zároveň tvoří logickou spádovost k přirozeným centrům v dané oblasti, které však nejsou od sousedních oblastí izolovány. Zde je nutné připomenout, že kapacitní propojení oblastí zajišťuje významně železniční doprava prostřednictvím krajských aglomeračních linek.



Obrázek 7 - Schéma rozdělení Ústeckého kraje od 1. 1. 2015
Zdroj: Ústecký kraj, 2014

Nově bude kraj rozdělen do 14 oblastí linkové dopravy a na 1 oblast příměstské dopravy. Mimo to je ve 2 oblastech příměstské dopravy také v určité míře možná smluvní spolupráce s provozem městské dopravy a nelze opomenout také spolupráci v meziregionální dopravě s objednateli v regionech sousedících s Ústeckým krajem. Pilotní spuštění tohoto tarifu nastalo v roce 2012 v oblasti Lounska, kde byla uzavřena první dlouhodobá desetiletá smlouva na zajištění dopravní obslužnosti. Na území celého kraje je spuštění IDS Ústeckého kraje předpokládáno v termínu zahájení platnosti jízdních řádů od ledna 2015, kdy v kraji převezmou provoz noví autobusoví dopravci, kteří vzejdou z veřejné soutěže. Tento systém je rovněž specifický tím, že do současné doby neexistuje žádný koordinátor, příprava, zavádění a realizace probíhá pouze prostřednictvím příslušného odboru Krajského úřadu Ústeckého kraje.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 SOCIOEKONOMICKÁ CHARAKTERISTIKA OLOMOUCKÉHO KRAJE

V úvodní kapitole praktické části mé diplomové práce se krátce zmíním o socioekonomické charakteristice Olomouckého kraje s ohledem na dopravu. Pro analýzu dopravní obslužnosti jsou důležitými faktory jednak poloha měst v kraji, vývoj počtu obyvatelstva, stav trhu práce a přepravní vztahy v regionu.

5.1 Poloha kraje

Olomoucký kraj se rozkládá ve střední části Moravy a zasahuje i do její severní části. Celková výměra kraje 5 267 km² tvoří 6,7 % z celkové rozlohy České republiky. Svou rozlohou se řadí k menším regionům, zaujímá osmé místo mezi 14 kraji v České republice. Olomoucký kraj má na severu 104 km dlouhou mezistátní hranici s Polskou republikou, na východě sousedí s Moravskoslezským krajem, na jihu se Zlínským a Jihomoravským krajem a na západě s krajem Pardubickým.

Geograficky je kraj členěn na severní hornatou část s pohořím Jeseníky s nejvyšší horou Praděd (1494 m. n. m.). Jižní část kraje je tvořena rovinatou Hanou. Územím protéká řeka Morava, na jejíž hladině u Kojetína v okrese Přerov je nejnižší položený bod kraje (190 m. n. m.).

Zemědělská půda zaujímá v Olomouckém kraji 279 361 hektarů, tj. 53 % z celkové plochy kultur v kraji (v ČR je to 53,6 %). Hojně je zastoupená i lesní půda (34,9 % z celkové výměry v kraji) a to zejména díky severnímu cípu kraje v okrese Jeseník (59,5 %) a v okrese Šumperk (48,5 %).

Olomoucký kraj je tvořen územím 5 okresů – Jeseník, Olomouc, Prostějov, Přerov a Šumperk. Z hlediska územně-správního tvoří spolu se Zlínským krajem Region soudržnosti NUTS II – Střední Morava. Na území Olomouckého kraje bylo stanoveno 13 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a 20 správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem (ČSÚ, 2013).

5.2 Obyvatelstvo kraje

Olomoucký kraj je počtem 637 609 obyvatel (k 31. prosinci 2012) šestý nejlidnatější mezi 14 kraji v České republice, tj. 6,1 % z celkového počtu obyvatel České republiky.

Obyvatelé Olomouckého kraje žijí v 399 obcích, z nichž má 30 přiznaný statut města a 12 statut městyse. Ve městech bydlí 56,4 % obyvatel z celkového počtu osob Olomouckého kraje, v městysech 2,6 %. Statutárními městy jsou krajské město Olomouc a města Prostějov a Přerov. Průměrnou hustotou zalidnění 121,1 obyvatel na km² se kraj řadí k průměrně lidnatým krajům České republiky. Hustota se ale značně liší v jednotlivých okresech - např. na Jesenicku je průměr pouze 55,9 obyvatel na km², na Šumpersku 93,8 obyvatel na km², na Olomoucku 143,4 obyvatel na km², na Prostějovsku 142,4 obyvatel na km² a na Přerovsku je nejvyšší s hodnotou 157,0 obyvatel na km².

Věková struktura obyvatel Olomouckého kraje odpovídá průměru České republiky. Demografický vývoj lze za uplynulých 20 let charakterizovat zvyšujícím se početním stavem postproduktivní složky obyvatelstva nad 65 let. Děti do 15 let žilo k 31. prosinci 2012 v Olomouckém kraji 93 440, což představovalo 14,7 % z celkového počtu obyvatel kraje. Obyvatel ve věkové skupině 15 - 64 let bylo 68,3 % a osoby nad 65 let věku představovaly 17,1 % z celkového počtu.

Průměrný věk obyvatel v Olomouckém kraji celkově činil 41,5 let (muži 39,9 let a ženy 43 let), průměrný věk obyvatel v celé České republice byl srovnatelný a rovnal se 41,3 roku.

Tabulka 1 - Vybrané ukazatele, obyvatelstvo kraje

| okres | počet obyvatel | | | průměrný věk | | |
|-----------|----------------|---------|---------|--------------|------|------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2010 | 2011 | 2012 |
| Jeseník | 41 095 | 40 486 | 40 189 | 40,8 | 41,2 | 41,6 |
| Olomouc | 232 226 | 232 032 | 232 267 | 40,8 | 41,0 | 41,2 |
| Prostějov | 110 182 | 109 539 | 109 346 | 41,1 | 41,5 | 41,7 |
| Přerov | 133 932 | 133 023 | 132 662 | 41,1 | 41,3 | 41,6 |
| Šumperk | 124 246 | 123 558 | 123 145 | 40,9 | 41,3 | 41,5 |

Zdroj: ČSÚ, 2014

5.3 Trh práce

Z ekonomického hlediska je kraj oblastí průmyslovou s rozvinutými službami (silněji v místech větší koncentrace obyvatelstva a v rekreačních oblastech); ekonomika kraje je relativně diverzifikovaná (což však vždy neplatí pro jednotlivé okresy a mikroregiony)

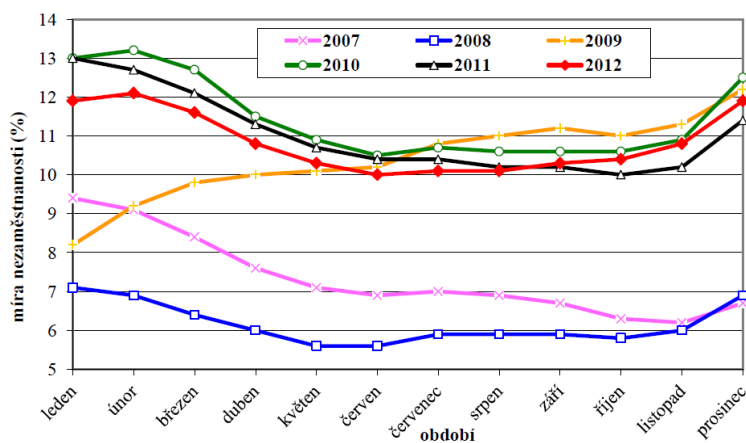
s rozhodující zaměstnaností ve strojírenství, elektrotechnice, potravinářském průmyslu, textilní výrobě, dřevozpracujícím a chemickém průmyslu, zemědělství, lesnictví a stavebnictví. Ze služeb se rozvíjejí hlavně osobní služby, služby pro podnikatele, komunikační služby, školství a zdravotnictví. Kraj není možné charakterizovat jako jednotný trh práce, jedná se o území, které je vnitřně poměrně výrazně diferencované. Pro zjednodušení můžeme mluvit o trhu práce v horských oblastech (okresy Jeseník a Šumperk) a v hanáckých okresech (Olomouc, Prostějov a Přerov), i když samozřejmě i v rámci jednotlivých okresů existují v mnoha případech velké rozdíly v charakteru mikroregionů. Ekonomika hanáckých okresů je více stabilní a více diverzifikovaná, ekonomika v horských oblastech je silněji ovlivněna sezónností a možnosti jejího rozvoje jsou limitovány infrastrukturou, zvláště pak tou dopravní.

Míra nezaměstnanosti dosáhla v Olomouckém kraji k 31. lednu 2014 hodnoty 10,5 % a meziročně vzrostla o 0,7 %. Ve srovnání s ostatními kraji byl Olomoucký kraj na konci ledna 2014 třetí nejhorší – hned za Ústeckým (11,9 %) a Moravskoslezským krajem (10,9 %). Počet uchazečů o zaměstnání v Olomouckém kraji se přiblížil k hranici 46,5 tis. osob (MPSV, 2014).

Tabulka 2 – Nezaměstnanost k 31. 1. 2014 v okresech Olomouckého kraje

| ukazatel (celkový počet) | okresy | | | | |
|--------------------------------------|--------|--------|-------|--------|--------|
| | JE | OC | PV | PR | SU |
| evidovaní uchazeči o zaměstnání | 4 275 | 15 795 | 6 761 | 10 268 | 9 305 |
| volná pracovní místa | 50 | 482 | 328 | 196 | 239 |
| uchazeč připadající na 1 volné místo | 85,5 | 32,77 | 20,61 | 52,39 | 38,93 |
| míra nezaměstnanosti | 14,6 % | 9,9 % | 8,7 % | 11,3 % | 10,9 % |
| meziroční srovnání (v p. b.) | +1,3 | +0,9 | +0,2 | +0,8 | +0,5 |

Zdroj: MPSV, 2014



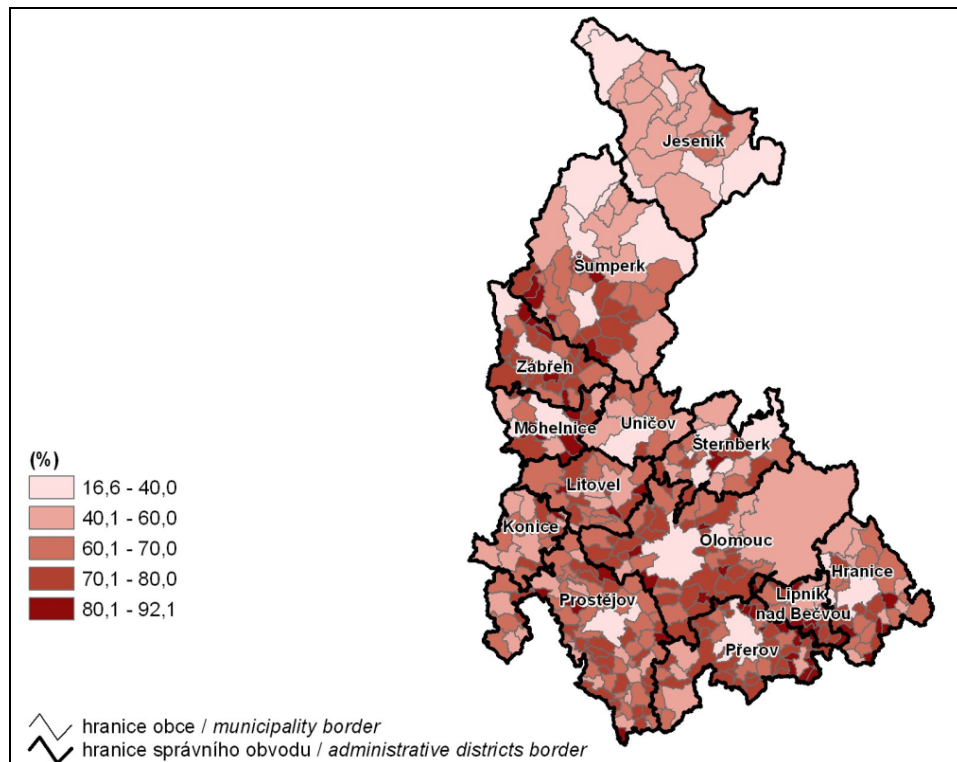
Obrázek 8 – Míra nezaměstnanosti v Olomouckém kraji

Zdroj: Úřad práce ČR, 2012

5.4 Přepravní vztahy v Olomouckém kraji

V Olomouckém kraji je patrná silná spádovost ze všech okresů do krajského města Olomouce. Z nejvýznamnějších vazeb mimo kraj lze za téměř vyvážené považovat přepravní vztahy do Prahy a Brna, následně Ostravy a z okresů Olomouc, Prostějov a Přerov i do Zlína.

Pro práci jsem vycházel ze statistických dat a datových podkladů Českého statistického úřadu, SLDB 2001 a 2011. Lze tedy říci, že pro analýzu skutečného stavu jsou data z posledního sčítání v roce 2011 dostačující a relativně aktuální. Ze srovnání navíc lze vypozorovat trend, že část městského obyvatelstva preferuje přesun z velkých jádrových měst regionů do menších měst a obcí s dobrou dostupností do jádrového města.



Obrázek 9 - Vyjíždějící do zaměstnání podle obcí k 26. 3. 2011 v Olomouckém kraji
Zdroj: ČSÚ, SLDB 2011

Ke dni sčítání v roce 2011 bylo zjištěno v Olomouckém kraji 264 256 zaměstnaných osob oproti 285 485 zaměstnaných osob v roce 2001, což je pokles o 21 299 osob. Z celkového počtu zaměstnaných osob vyjíždělo z obcí (měst) v roce 2011 za prací celkem 106 818 osob, tj. 40,4 % zaměstnaných osob a do jiné obce kraje dojíždělo 99 849 osob, tj. 37,8 %.

Bereme-li v úvahu, že zaměstnaní dojíždějí do práce i v rámci obce, místo bydliště opouští téměř 80 % obyvatel Olomouckého kraje.

Porovnáme-li počty vyjíždějících a dojíždějících osob v daném území, Olomoucký kraj vykazuje saldo 5 623 osob, což znamená, že vyjíždějících z obcí je více než osob dojíždějících. Muži vyjíždí z obcí do zaměstnání více jak ženy. Denně vyjíždí za prací 62 787 osob a 21 605 osob do škol, což představuje z celkového počtu vyjížděky 79 %. Z celkového počtu 106 818 vyjíždějících osob se 78,2 % pohybuje v rámci kraje, 19,77 % vyjíždí do jiných krajů a jen malý počet 2,06 % vyjíždí do zahraničí. Mezi nejčastější místa dojížděky patří Jihomoravský, Moravskoslezský, Zlínský kraj a Hlavní město Praha. Tento výčet je silně ovlivněn dojížděkou studentů na vysoké školy.

V roce 2011 vyjíždělo z obcí 106 818 osob, což je o 9,1 % méně než v roce 2001 a zároveň dojíždělo do obcí 99 849 osob, tj. o 9,7 % méně než v roce 2001. Nejvyšší podíl ze zaměstnaných osob vyjíždí za prací z obcí s nejnižším počtem obyvatel.

Tabulka 3 – Bilance dojížděky – vyjížděky do zaměstnání

| Kraj, okres | Počet zaměstnaných osob | Dojíždějící celkem | Vyjíždějící celkem | Saldo dojížděky |
|----------------|-------------------------|--------------------|--------------------|-----------------|
| Jeseník | 14 567 | 2 887 | 3 578 | -691 |
| Olomouc | 101 686 | 30 287 | 26 626 | 1 286 |
| Prostějov | 44 101 | 8 892 | 12 479 | -3 587 |
| Přerov | 54 082 | 13 482 | 16 168 | -2 686 |
| Šumperk | 49 820 | 13 836 | 16 156 | -2 320 |
| Olomoucký kraj | 264 256 | 69 384 | 75 007 | -5 623 |

Zdroj: ČSÚ, SLDB 2011

Značné rozdíly jsou rovněž mezi jednotlivými okresy v počtu dojíždějících a vyjíždějících. Jak ukazuje tabulka č. 3, jediným okresem s kladným saldem je okres Olomouc, naopak na pomyslném opačném konci s nejvyšším saldem a tedy s nejvyšší vyjížděkou osob za zaměstnáním je okres Prostějov, následován okresy Přerov a Šumperk.

Za dlouhodobě vysledovanou zákonitost v dopravním chování obyvatel České republiky, lze považovat skutečnost, že pro pravidelnou denní dojížděku do zaměstnání či za studiem je mezní hranice 60 minut cestovní doby, bez ohledu na geografickou vzdálenost. Geografickým ohraničením těchto bodů, které v určité časové délce jsou dosažitelné z vybraného místa jednotlivými dopravními módy, je křivka, kterou značíme jako izochronu časové dostupnosti. Zároveň z dat ČSÚ vyplývá, že tato dostupnost plně platí i v Olomouckém kraji – na příkladu krajského města lze vidět, že pravidelná denní dojížděka je plošně ex-

trémně silná z okruhu cca 20 – 30 km od Olomouce (což odpovídá dostupnosti obslužnými linkami veřejné dopravy) a zároveň z vybraných vzdálenějších obcí a měst napojených na kvalitní dopravní infrastrukturu (dálnice, železniční koridor) s dojížděkou 50 – 60 min, bez ohledu na vzdálenost.

6 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

V této kapitole se zaměřím na analyzování současného stavu v dopravě na území Olomouckého kraje, rozdělené na jednotlivé typy dopravy. K sepsání údajů a informací jsem využil zejména webové stránky jednotlivých dopravců, pro problematiku železniční dopravy jsem čerpal z Plánu dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje, poslední podkapitola se věnuje samotnému IDS.

Nejprve se zmíním o několika základních skutečnostech, týkajících se dopravy. Na území kraje bylo k 31. prosinci 2012 celkem 3 567 km silnic a dálnic, z toho bylo pouhých 36 km dálnice (v okrese Prostějov 8 km a v okrese Přerov 28 km), 438 km silnice I. třídy, z toho 91 km rychlostní silnice, 923 km silnice II. třídy a 2 170 km silnice III. třídy.

6.1 Autobusová doprava

Autobusová doprava na území kraje v rámci integrovaného dopravního systému slouží především jako doplňková doprava k dopravě železniční. Celý systém je tedy založen na základní, páteřní železniční síti, na kterou vhodným způsobem navazuje autobusová doprava. Vzhledem k současné situaci se tak veřejná autobusová doprava zaměřuje na obslužnost místních obcí a blízkého okolí spádových center, které jsou dány především dojížděnkou do škol a zaměstnání. Většina spojů proto začíná, popřípadě končí svou cestu na autobusovém nádraží, nebo v blízkostech železničních stanic, které slouží jako koncové stanice dojížděky, ale rovněž jako přestupné uzly. Financování ztrát linkové dopravy je pak rozděleno mezi jednotlivá města, Olomoucký kraj a obce obsluhované po trase. Dopravní systém veřejné autobusové dopravy je mnohem více ovlivňován poptávkou, než osobní železniční doprava, a to především z důvodu většího působení tržních sil.

Dominantním dopravcem v Olomouckém kraji v počtu linek i množstvím přepravených osob je společnost ARRIVA MORAVA a. s., nadnárodní společnost, člen dopravní skupiny Arriva, která je mateřskou společností firmy Deutsche Bahn ag. Tato společnost převzala od července roku 2013 ve střední a východní Evropě skupinu Veolia Transport. Kromě příměstské dopravy zajišťuje rovněž provoz MHD ve městě Šumperk a Zábřeh.

Dalším významným dopravcem je v jihozápadní části území kraje, v oblasti Prostějovska společnost FTL – First Transport Lines, a. s., která rovněž provozuje přepravu cestujících ve městě Prostějově.

Dle statistických údajů přeprava cestujících v rámci kraje stále mírně klesá z původních 25 571 tis. osob v roce 2010 a 25 458 tis. osob v roce 2011 na 24 075 tis. osob v roce 2012.

Rovněž přeprava cestujících v MHD dle ČSÚ po mírném růstu v roce 2011 v roce 2012 klesla. V absolutních číslech přeprava činila v roce 2010 61,2 mil. osob, v roce 2011 62,2 mil. osob a v roce 2012 poklesla na 60,5 mil. osob (ČSÚ, 2014).

Městská hromadná doprava na území kraje je provozována v 6 městech, na následujících stránkách se pokusím provést jejich stručnou analýzu. Jejich výčet je seřazen abecedně dle měst. Údaje jsou čerpány z celostátního informačního systému o jízdách řádech a jsou aktuální k počátku dubna 2014.

Pro pochopení je dobré popsat základní členění způsobu vedení linek vzhledem k centru města, které zmiňuje Drdla (2003, s. 29) ve skriptech Technologie a řízení dopravy: městská doprava. Nejvhodnější formou sítě jsou tranzitní linky, které nabízí možnost získat vhodné vazby radiálních větví dopravních linií minimem nutných přestupů mezi spoji. Mohou vytvořit mnoho přímých spojení mezi městskými částmi a mnoha cíli cest ve vnitřním městě jedním spojem. Klasickým případem pro zavedení tranzitní linky je rychlé a přímé spojení mimo centrum vedoucích do místních částí s vysokou poptávkou po přepravě. Radiální, popřípadě diametrální linky jsou z dopravního hlediska již méně vhodné, protože mnoho cestujících musí přestupovat. Podpůrným argumentem pro radiální sítě může být přehlednost informací pro cestující v přestupním bodě, tzn., že každé číslo linky určuje pouze jeden cíl, nebo směr cesty. U diametrálních linek, jde o linky vedoucí z okraje města přes centrum na opačný okraj města. Zvláštním tipem jsou okružní linky, jejich zavedení je účelné v případě vysoké poptávky po spojení městských částí, které ale nevede přes centrum. Okružní linky mohou být provozovány jednosměrně nebo obousměrně. Mezi poslední typy můžeme zařadit smyčkové a osmičkové linky. Smyčkové linky jsou zvláště vhodné v případě jednosměrné obsluhy úzkých komunikací, které neumožňují míjení vozidel MHD. Obsluha ve smyčkách je ovšem nepřehledná. Osmičkové linky jsou zvláštním případem kombinací smyčkových linek a průběžných linek. Důležité pro fungování sítě MHD je rovněž správné zvolení tranzitního bodu, kde dochází k největším přestupním vazbám, jak na další linky MHD, tak i linky veřejné příměstské dopravy.

Městská hromadná doprava Hranice (zóna IDSOK 61)

Městskou hromadnou dopravu provozuje od roku 2008 společnost ČSAD Frýdek – Místek a. s., člen Holdingu CIDEM. Dopravce provozuje celkem 8 autobusových linek v celkové délce 82 km. Linky obsluhují celkem 43 zastávek městské hromadné dopravy. Jízdenka pro jednotlivou jízdu je přestupní, lze ji zakoupit hotově nebo prostřednictvím čipové karty u řidiče a platí v pracovní dny 40 minut, ve dny ostatní 60 minut od zakoupení.



Obrázek 10 – Schéma linek MHD Hranice
Zdroj: CIDEM Holding, 2013

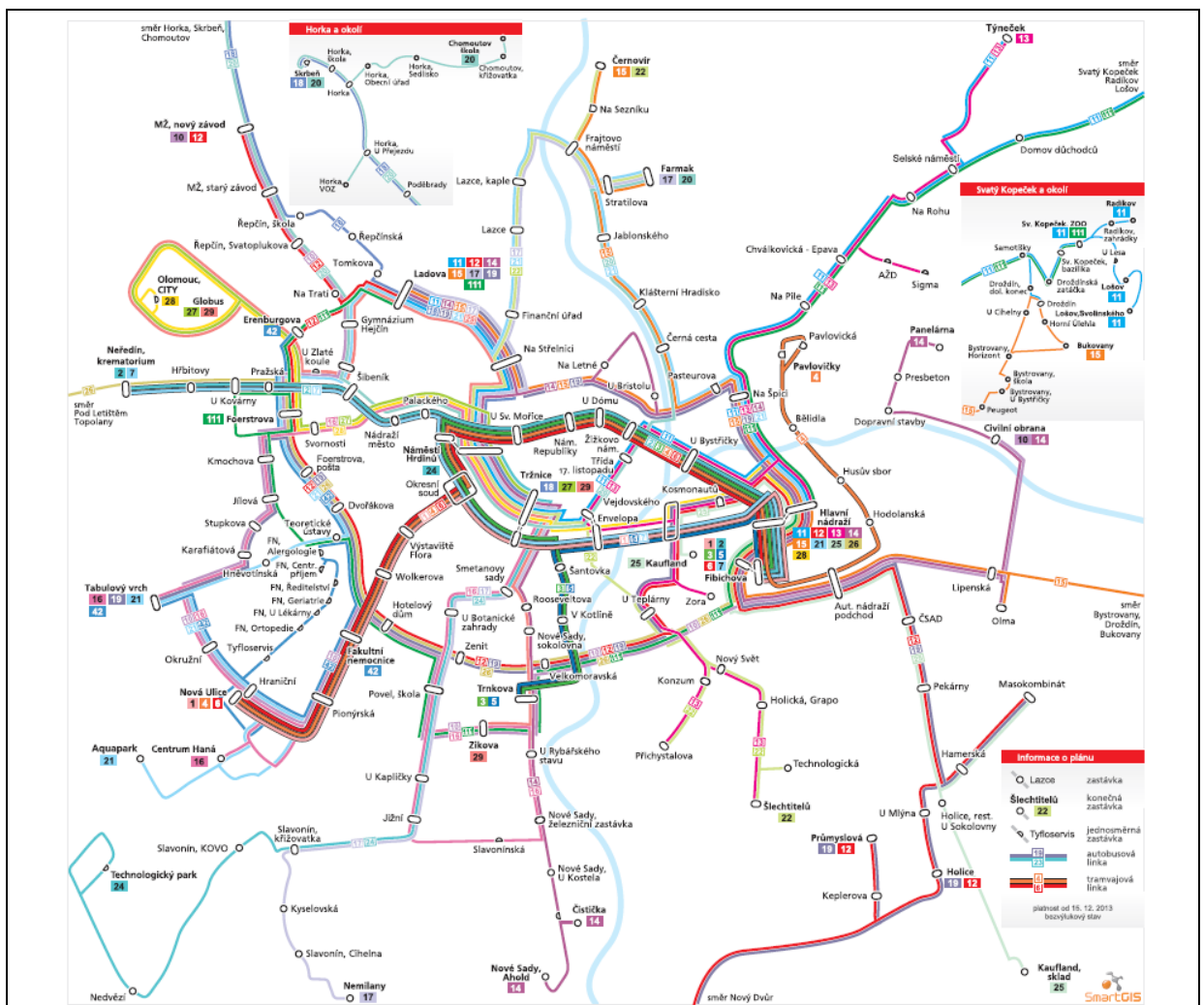
Tabulka 4 – Seznam linek MHD Hranice

| MHD Hranice | | | | | |
|-------------|----------------|-------------|-------------|----------------|------------|
| číslo linky | licenční číslo | délka linky | počet spojů | počet zastávek | typ vedení |
| 1 | 926001 | 10 | 42 | 20 | tranzitní |
| 2 | 926002 | 10 | 28 | 16 | tranzitní |
| 3 | 926003 | 12 | 16 | 13 | tranzitní |
| 4 | 926004 | 10 | 41 | 29 | smyčková |
| 5 | 926005 | 5 | 21 | 7 | radiální |
| 6 | 926006 | 10 | 5 | 13 | smyčková |
| 12 | 926012 | 12 | 25 | 20 | tranzitní |
| 13 | 926013 | 13 | 2 | 19 | tranzitní |
| Celkem | | 82 | 180 | 137 | |

Zdroj: Idos, 2014

Městská hromadná doprava Olomouc (zóna IDSOK 71)

Městská hromadná doprava v Olomouci je provozována dopravní společností Dopravní podnik města Olomouce, a. s. Historie provozu MHD v Olomouci zasahuje do roku 1899, kdy v sobotu 1. dubna byl zahájen pravidelný provoz na tramvajové dráze v celkové délce 5,5 km (Hloch, 2013). Tramvajový provoz tedy v Olomouci letos slaví 115 let. Městská zóna 71, je největší městskou zónou v IDSOKu, která je obsluhována 7 linkami tramvajové dopravy o délce 39 km a 24 linkami autobusovými o celkové délce 270 km, včetně 3 nočních linek a jednoho zrychleného spoje 111 na Svatý Kopeček. Kromě obsluhy statutárního města Olomouce a jeho městských částí jsou do této zóny zahrnuty samostatné obce Bukovany, Bystrovany, Horka nad Moravou, Samotišky a Skrbeň.



Obrázek 11 – Schéma sítě MHD Olomouc
Zdroj: DPMO, 2014

Na území zóny 71 města Olomouce najdeme celkem 177 zastávek městské hromadné dopravy z toho je 32 zastávek tramvajových. Jízdenky pro jednotlivé jízdné se zakupují před nástupem do vozidla, kde se označují, časová platnost je 40 minut v pracovní dny a 60 minut v ostatní dny od doby jejich označení. U řidiče lze jízdenku zakoupit v doplňkovém prodeji také, ale cestující musí počítat s přírůžkou za nákup. Jako jediné město v Olomouckém kraji rovněž umožňuje nákup jízdenky pomocí krátké textové zprávy SMS. Nástup do vozidla s výjimkou noční doby je umožněn všemi dveřmi.

Tabulka 5 – Seznam linek MHD Olomouc

| MHD Olomouc | | | | | |
|-------------|----------------|-------|-------------|----------------|--------------|
| číslo linky | licenční číslo | délka | počet spojů | počet zastávek | typ vedení |
| 1 | 895001 | 5 | 306 | 12 | tranzitní |
| 2 | 895002 | 5 | 437 | 14 | tranzitní |
| 3 | 895003 | 5 | 281 | 13 | tranzitní |
| 4 | 895004 | 9 | 384 | 20 | tranzitní |
| 5 | 895005 | 3 | 173 | 9 | tranzitní |
| 6 | 895006 | 6 | 106 | 14 | tranzitní |
| 7 | 895007 | 6 | 334 | 14 | tranzitní |
| 10 | 895010 | 13 | 13 | 21 | tranzitní |
| 11 | 895011 | 14 | 249 | 28 | tranzitní |
| 12 | 895012 | 16 | 96 | 27 | tranzitní |
| 13 | 895013 | 6 | 120 | 21 | tranzitní |
| 14 | 895014 | 12 | 106 | 27 | tranzitní |
| 15 | 895015 | 14 | 95 | 25 | tranzitní |
| 16 | 895016 | 8 | 278 | 20 | tranzitní |
| 17 | 895017 | 10 | 121 | 19 | tranzitní |
| 18 | 895018 | 10 | 55 | 14 | tranzitní |
| 19 | 895019 | 15 | 189 | 28 | tranzitní |
| 20 | 859020 | 14 | 136 | 25 | tranzitní |
| 21 | 859021 | 12 | 84 | 25 | tranzitní |
| 22 | 859022 | 9 | 123 | 19 | tranzitní |
| 24 | 895024 | 10 | 8 | 11 | tranzitní |
| 25 | 895025 | 6 | 65 | 9 | tranzitní |
| 26 | 895026 | 10 | 61 | 12 | tangenciální |
| 27 | 859027 | 5 | 118 | 5 | tranzitní |
| 28 | 859028 | 6 | 18 | 8 | tranzitní |
| 29 | 859029 | 8 | 6 | 12 | tranzitní |
| 42 | 859042 | 7 | 23 | 17 | okružní |
| 50 | 895050 | 19 | 4 | 41 | okružní |
| 51 | 859051 | 14 | 1 | 22 | smyčková |
| 52 | 859052 | 14 | 1 | 25 | smyčková |
| 111 | 859111 | 18 | 30 | 12 | tangenciální |
| Celkem | | 309 | 4021 | 569 | |

Zdroj: Idos, 2014

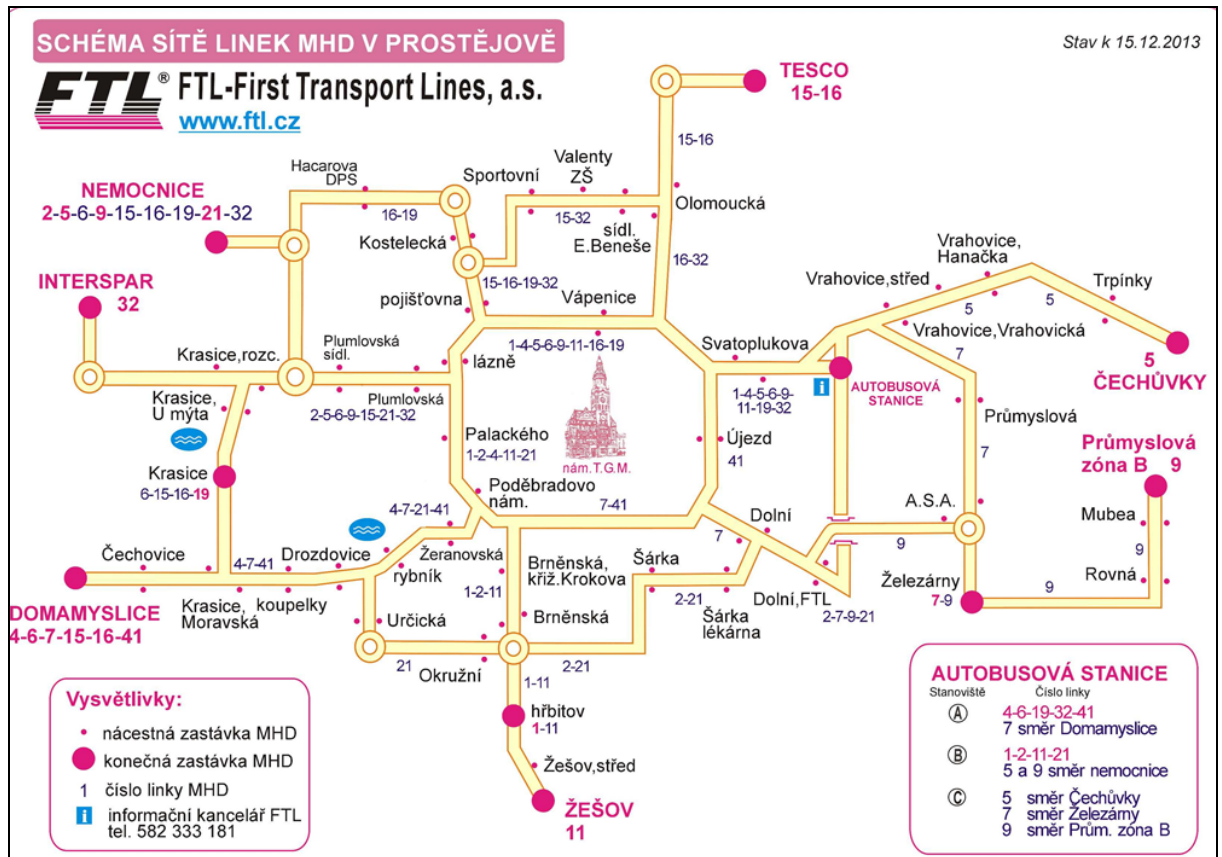
Dopravní podnik uvedl do provozu v loňském roce 14 nových nízkopodlažních tramvajových vozů, které byly pořízeny v rámci projektu „Obnova vozového parku tramvajů“, spolufinancovaného Evropskou unií z Regionálního operačního programu (dále jen ROP) pro Střední Moravu dotací ve výši 75 %. Cílem je rozšířit nabídku nízkopodlažní přepravy na všech linkách v souladu s dopravní politikou statutárního města Olomouc a projektem „Bezbariérová Olomouc“. Ke konci roku 2013 měl dopravní podnik ve svém vozovém parku 61 tramvajů, z toho 19 nízkopodlažních, tj. celkem 31 %.

Centrálním přestupním tranzitním uzlem nejen mezi jednotlivými linkami MHD, ale rovněž mezi linkami autobusové příměstské dopravy a železniční dopravy je od roku 2010 nově rekonstruované přednádraží. Dostavba celého přednádražního prostoru spočívala ve vybudování nové tramvajové křižovatky, úpravě veřejného prostranství a zeleně a v instalaci odbavovacího terminálu s elektronickým informačním systémem MHD a IDSOK. Mezi další místa s častou frekvencí přestupů patří zastávka Tržnice a Autobusové nádraží.

Městská hromadná doprava Prostějov (zóna IDSOK 41)

Městskou hromadnou dopravu v Prostějově zajišťuje místní firma FTL - First Transport Lines, a. s. V současné době je ve městě provozováno celkem 14 autobusových linek v celkové délce 100 kilometrů, které obsluhují celkem 51 zastávek. Dále existuje ve městě ještě linka č. 18, která však slouží jako obslužná linka do místního nákupního parku Tesco a na které je doprava bezplatná, tudíž není zahrnuta do IDS. Číslování linek je poněkud zavádějící, některé dvouciferné linky jsou modifikovanou variantou linek jednociferných (např. linka č. 11 vychází ze základní linky č. 1, linka č. 41 z linky č. 4 apod.), což se může zdát pro cestujícího nepřehledné. Jednotlivé jízdné se platí přímo u řidiče a platí 40 minut od zakoupení v pracovní dny a v ostatní dny 60 minut.

V letech 2011 – 2013 provozovatel MHD získal prostřednictvím zdrojů z ROP Střední Morava finance na pořízení 10 nových nízkopodlažních autobusů s motory splňující nejpřísnější emisní limity, což výrazně přispělo nejen ke komfortu cestujících, ale rovněž ke zlepšení životního prostředí. Provoz MHD v Prostějově od roku 2013 je tedy plně bezbariérový a je zajišťován pouze vozy na zemní plyn (dále jen CNG).



Obrázek 12 – Schéma linek sítě MHD Prostějov
 Zdroj: FTL, 2014

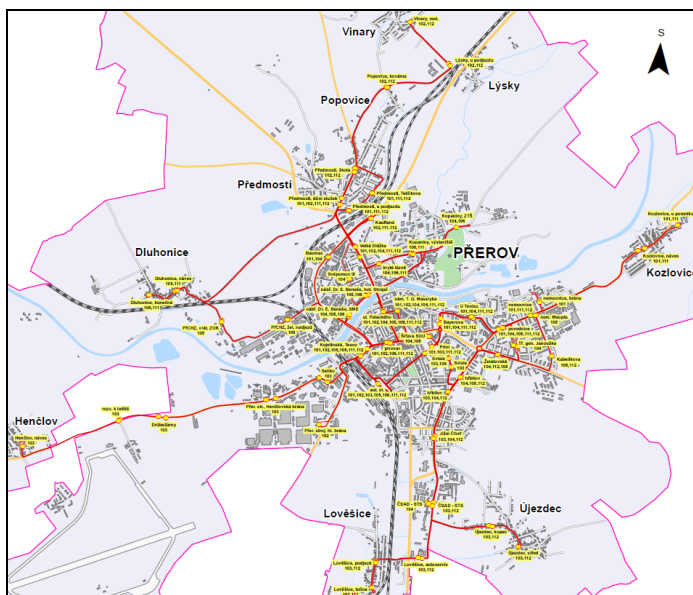
Tabulka 6 – Seznam linek MHD Prostějov

| MHD Prostějov | | | | | |
|---------------|----------------|-------|-------------|----------------|--------------|
| číslo linky | licenční číslo | délka | počet spojů | počet zastávek | typ vedení |
| 1 | 785001 | 5 | 12 | 9 | radiální |
| 2 | 785002 | 6 | 82 | 11 | radiální |
| 4 | 785004 | 7 | 109 | 12 | radiální |
| 5 | 785005 | 8 | 100 | 12 | tranzitní |
| 6 | 785006 | 7 | 53 | 11 | radiální |
| 7 | 785007 | 8 | 9 | 13 | tangenciální |
| 9 | 785009 | 8 | 40 | 13 | tranzitní |
| 11 | 785011 | 7 | 51 | 11 | radiální |
| 15 | 785015 | 8 | 6 | 14 | tangenciální |
| 16 | 785016 | 7 | 6 | 11 | tangenciální |
| 18 | 785018 | 3 | 59 | 4 | radiální |
| 19 | 785019 | 6 | 73 | 9 | radiální |
| 21 | 785021 | 7 | 30 | 12 | radiální |
| 32 | 785032 | 7 | 67 | 13 | radiální |
| 41 | 785041 | 6 | 19 | 9 | radiální |
| celkem | | 100 | 716 | 164 | |

Zdroj: Idos, 2014

Městská hromadná doprava Přerov (zóna IDSOK 51)

Městskou hromadnou dopravu na území města Přerova provozuje na základě smlouvy od 1. listopadu 2011 Dopravní a logistická společnost, s. r. o. Ve městě je provozováno celkem 8 autobusových linek, provoz je plně bezbariérový s vozy na CNG pohon. Autobusové linky obsluhují celkem 46 zastávek v celkové délce 95 km. Jednotlivé jízdenky se prodávají rovněž u řidiče a jejich platnost je stejná jako v případě Prostějova, pracovní dny 40 minut, ostatní dny 60 minut. Od poslední úpravy jízdních řádů 1. dubna 2014 došlo k přečíslování a částečně ke změně tras linek a MHD začala obsluhovat i místní část Dluhonice.



Obrázek 13 – Schéma linek MHD Přerov
Zdroj: Statutární město Přerov, 2014

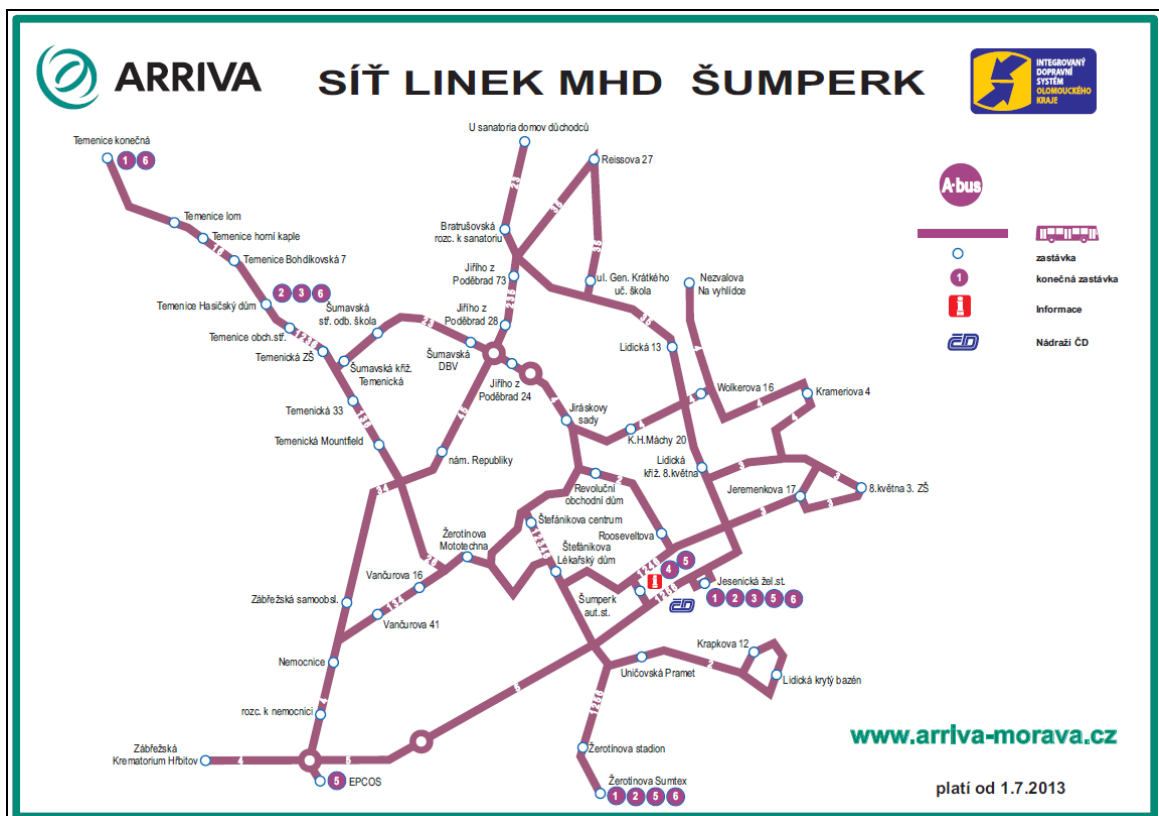
Tabulka 7 – Seznam linek MHD Přerov

| MHD Přerov | | | | | |
|-------------|----------------|-------|-------------|----------------|------------|
| číslo linky | licenční číslo | délka | počet spojů | počet zastávek | typ vedení |
| 101 | 925101 | 8 | 82 | 19 | tranzitní |
| 102 | 925102 | 7 | 56 | 13 | tranzitní |
| 103 | 925103 | 13 | 43 | 17 | tranzitní |
| 104 | 925104 | 14 | 30 | 19 | okružní |
| 105 | 925105 | 11 | 56 | 19 | smyčková |
| 106 | 925106 | 11 | 13 | 10 | smyčková |
| 111 | 925111 | 14 | 22 | 25 | tranzitní |
| 112 | 925112 | 17 | 51 | 33 | radiální |
| Celkem | | 95 | 353 | 155 | |

Zdroj: Idos, 2014

Městská hromadná doprava Šumperk (zóna IDSOK 1)

Městská hromadná doprava ve městě Šumperk je provozována společností ARRIVA MORAVA a. s., prostřednictvím 5 autobusových linek s celkovou délkou 63 kilometrů, které obsluhují 51 zastávek (viz obrázek 14). Centrálním bodem celé sítě je dopravní terminál na ulici Jesenická před vlakovým nádražím v Šumperku. Jízdné se platí v hotovosti u řidiče.



Obrázek 14 – Schéma linek MHD Šumperk
Zdroj: ARRIVA MORAVA, 2014

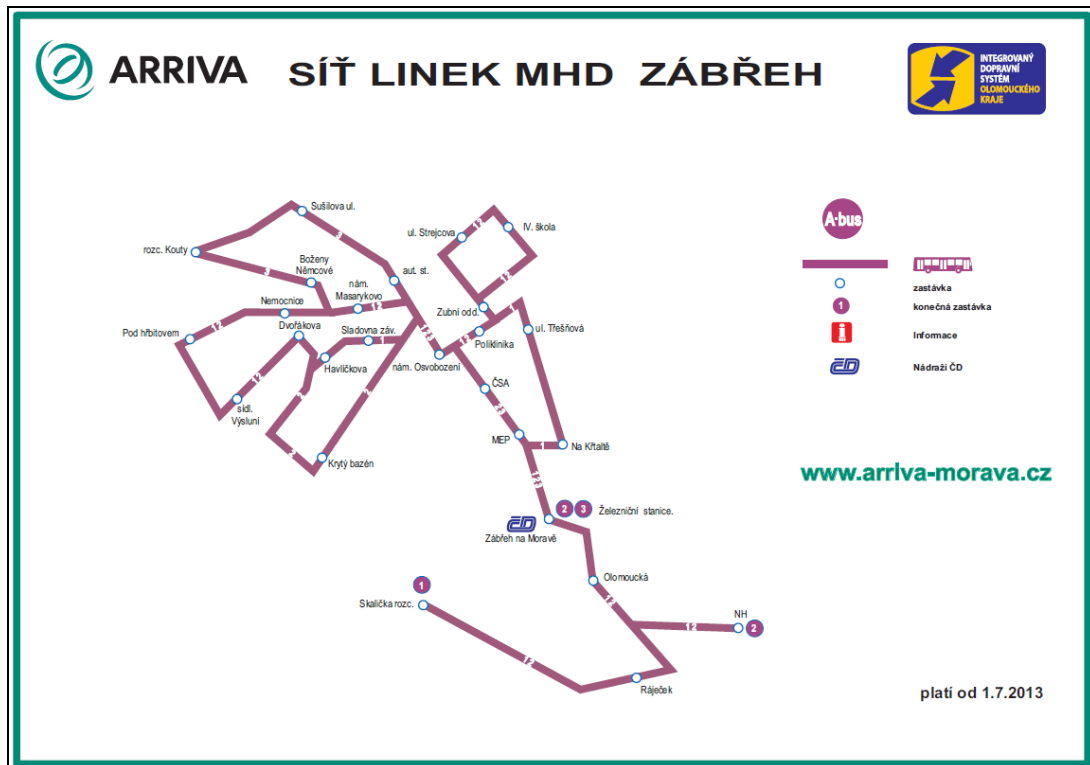
Tabulka 8 – Seznam linek MHD Šumperk

| MHD Šumperk | | | | | |
|-------------|----------------|-------|-------------|----------------|--------------|
| číslo linky | licenční číslo | délka | počet spojů | počet zastávek | typ vedení |
| 1 | 935231 | 9 | 48 | 17 | tangenciální |
| 2 | 935232 | 18 | 19 | 30 | smyčková |
| 3 | 935233 | 14 | 28 | 27 | okružní |
| 4 | 935234 | 15 | 17 | 22 | smyčková |
| 5 | 935235 | 7 | 10 | 10 | tangenciální |
| Celkem | | 63 | 122 | 106 | |

Zdroj: Idos, 2014

Městská hromadná doprava Zábřeh (zóna IDSOK 11)

Městská hromadná doprava v Zábřehu je tak jako v Šumperku, provozována společností ARRIVA MORAVA a. s. V Zábřehu jsou celkem 3 autobusové linky, okružního charakteru s celkovou délkou 34 kilometrů. Přirozeným tranzitním místem pro přestup je autobusové nádraží, které se nachází před železniční stanicí. Nákup jízdenky je možný pouze v hotovosti u řidiče.



Obrázek 15 – Schéma linek MHD Zábřeh

Zdroj: ARRIVA MORAVA, 2014

Tabulka 9 – Seznam linek MHD Zábřeh

| MHD Zábřeh | | | | | |
|-------------|----------------|-------|-------------|----------------|------------|
| číslo linky | licenční číslo | délka | počet spojů | počet zastávek | typ vedení |
| 1 | 936361 | 12 | 29 | 28 | smyčková |
| 2 | 936362 | 16 | 11 | 25 | smyčková |
| 3 | 936363 | 6 | 8 | 13 | smyčková |
| Celkem | | 34 | 48 | 66 | |

Zdroj: Idos, 2014

Z uvedeného tedy vyplývá, že největší zónou v systému IDSOK je město Olomouc. Ve srovnání s ostatními zónami pokrývá největší území s největším počtem obyvatel. Je proto obsluhována i největším počtem linek a spojů. Naopak nejmenšími zónami obsluho-

vanými městskou hromadnou dopravou jsou města Šumperk a Zábřeh, a to i přesto, že Šumperk má nejvyšší počet obyvatel na jeden km². Město Zábřeh má z této statistiky druhé nejnižší zalidnění na km², proto právě zde je zřízeno vedení linek smyčkového typu. Ve městě není potřeba zřizovat velký počet linek, stačí pouze reagovat na poptávku úpravou počtu spojů. Z hlediska přehlednosti a orientace je tento typ vedení u takto malých měst nejlepší volbou pro cestujícího.

Tabulka 10 – Základní údaje k zónám s MHD

| číslo zóny | název obce | rozloha (km ²) | počet obyvatel (k 31. 12. 2012) | počet linek | počet zastávek | cena jízdenky na km celkové délky linek (Kč) |
|------------|------------|----------------------------|---------------------------------|-------------|----------------|--|
| 1 | Šumperk | 27,88 | 26 870 | 5 | 51 | 0,143 |
| 11 | Zábřeh | 28,66 | 13 867 | 3 | 27 | 0,265 |
| 41 | Prostějov | 46,57 | 44 330 | 14 | 51 | 0,090 |
| 51 | Přerov | 58,58 | 44 824 | 8 | 46 | 0,105 |
| 61 | Hranice | 54,39 | 18 745 | 8 | 43 | 0,098 |
| 71 | Olomouc | 115,73 | 99 471 | 31 | 177 | 0,045 |

Zdroj: vlastní

Tabulka 11 – Ceník jízdného v MHD platný od 1. 4. 2009

| číslo zóny | název obce | Jednotlivé | | 7 denní | | Měsíční | |
|------------|------------|------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | | občanské | zlevněné | občanské | zlevněné | občanské | zlevněné |
| 1 | Šumperk | 8 | 4 | 63 | 31 | 200 | 100 |
| 11 | Zábřeh | 8 | 4 | 63 | 31 | 200 | 100 |
| 41 | Prostějov | 8 | 4 | 63 | 31 | 200 | 100 |
| 51 | Přerov | 8 | 4 | 63 | 31 | 200 | 100 |
| 61 | Hranice | 8 | 4 | 63 | 31 | 200 | 100 |
| 71 | Olomouc | 12 | 6 | 120 | 60 | 300 | 150 |

Zdroj: KIDSOK, 2014

Tabulka 12 – Ceník jízdného v MHD platný od 1. 9. 2013

| číslo zóny | název obce | Jednotlivé | | 7 denní | | Měsíční | |
|------------|------------|------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | | občanské | zlevněné | občanské | zlevněné | občanské | zlevněné |
| 1 | Šumperk | 9 | 4 | 70 | 35 | 230 | 115 |
| 11 | Zábřeh | 9 | 4 | 70 | 35 | 230 | 115 |
| 41 | Prostějov | 9 | 4 | 70 | 35 | 230 | 115 |
| 51 | Přerov | 10 | 5 | 78 | 39 | 250 | 125 |
| 61 | Hranice | 8 | 4 | 63 | 31 | 200 | 100 |
| 71 | Olomouc | 14 | 7 | 126 | 63 | 350 | 175 |

Zdroj: KIDSOK, 2014

Tabulka 11 a 12 poskytuje srovnání cen jízdného v systémech MHD v ceníku platném od 1. dubna 2009 a v ceníku platném od 1. září 2013, který je v platnosti do dnešních dnů. Z tohoto srovnání je zřejmé, že původně byla cena tarifů MHD stejná pro všechna města s výjimkou města Olomouce. S novým ceníkem došlo k nárůstu cen jízdného, nejvýrazněji

se to projevilo ve městě Přerově, naopak najdeme i takové, kde zůstalo na stejné úrovni, město Hranice. Systém MHD v Hranicích je z tohoto srovnání bezkonkurenčně dlouhodobě nejlevnější na území celého kraje. Navýšení bylo zdůvodněno zdražením pohonných hmot a nákupem nových vozidel.

Při porovnání celkové délky všech linek z tabulek umístěných u jednotlivých systémů MHD a ceny občanského jízdného jednotlivých MHD z tabulky 10 je patrná rovněž rozdílná cena jízdenky na 1 km celkové délky linek. Nejvyšší částka nám vychází v Zábřehu 0,265 Kč/km, města Šumperk, Hranice, Přerov a Prostějov mají srovnatelné hodnoty mezi 0,143 – 0,090 Kč/km. Nejvíce ztrátový systém z hlediska ceny na jeden kilometr (0,045 Kč) dle této analýzy vyšel městský dopravní systém v krajském městě Olomouc.

6.2 Železniční doprava

Železniční doprava má v Olomouckém kraji své nezastupitelné místo především v rychlé regionální a aglomerační dopravě, jako rychlý páteřní prvek systému veřejné dopravy. Mapa železničních tratí je uvedena v příloze II na konci této diplomové práce. Celková provozní délka železničních tratí na území kraje činí 603 km. Přeprava cestujících v rámci kraje, výjezdy cestujících do jiných krajů i příjezdy cestujících z jiných krajů v letech 2010 až 2012 ve všech zmiňovaných kategoriích mírně stoupla. V roce 2012 bylo přepraveno na území kraje celkem 8,768 mil. osob (ČSÚ, 2014). Na jednotlivých regionálních tratích směřujících do krajského města nejsou nijak výjimečné zátěže v řádu 4 – 5 tisíc pravidelně dojíždějících cestujících, přičemž nejvytíženější spoje ve špičkách pracovního dne mají v mnoha případech špičkovou obsazenost kolem 300 – 400 cestujících na spoj. Na základních principech páteřní a obslužné dopravy je nutné budovat celý dopravní systém v kraji.

Základním rysem páteřního dopravního systému musí být vysoká cestovní rychlost, vysoká četnost spojení v pravidelném intervalu a vzájemná provázanost jednotlivých páteřních linek. Pro tento typ obsluhy je železnice nejvhodnější, neboť v oblasti aglomerací má podstatně vyšší potenciál cestovní rychlost, než doprava linková i individuální automobilová.

Železnice může v krajském systému regionální dopravy dobře plnit i funkci obslužnou, a to zejména v případech, kdy existuje dobrá docházková vzdálenost z jednotlivých železničních stanic a zastávek do zdrojů a cílů cest v jednotlivých městech a obcích. Obslužná funkce železnice může plně vyniknout zejména tehdy, obsluhuje-li železnice významná

sídla ležící u trati a není tedy nutno vést paralelní obslužnou autobusovou linku a zároveň, je-li železniční doprava při své obslužné funkci dostatečně rychlá.

V tomto kontextu je v Olomouckém kraji celá řada diametrálních rozdílů – na většině celostátních tratí je patrná vysoká cestovní rychlost osobních vlaků (běžně 50 – 60 km/h) s mnohdy dobrou dostupností zastávek, zatímco na regionálních tratích je nejen nízká cestovní rychlost (kolem 30 km/h), ale zároveň je obslužná železnice dublována linkovou autobusovou dopravou, která má srovnatelnou a mnohdy i vyšší cestovní rychlost a zejména obvykle lepší dostupnost obsluhovaných sídel. V tomto případě se velmi negativně projevuje odlehlá poloha železničních zastávek. Dalším handicapem železniční dopravy může být rovněž špatně sestavený jízdní řád, který nerespektuje současné změny v mobilitě obyvatel a mnohdy ani nejdůležitější přepravní proudy. Nevhodně strukturovaná nabídka tak omezuje rozvojový potenciál železnice a v tomto smyslu je nutná optimalizace drážní regionální dopravy v kraji, kdy by cílem mělo být posílení přepravně silných směrů s vysokým potenciálem cestujících a naopak veřejností mnohdy negativně vnímaný útlum nabídky v neperspektivních relacích, které železnice není schopna vhodně obsloužit.

Nyní se pokusím uvést stručnou charakteristiku pro každou konkrétní trať v kraji, řazenou dle jejich číselného označení.

024 Dolní Lipka – Štítý

Železniční trať přecházející z Pardubického kraje, společná objednávka přepravy obou krajů od roku 2010. Závěrečný úsek trati od hranice kraje po koncovou stanici využíván v minimální míře, proto byla od jízdního řádu 2011/2012 mezi stanicemi Mlýnický Dvůr a Štítý vlaková doprava zastavena a zcela nahrazena dopravou autobusovou. Důvodem byla zejména nevhodná docházková vzdálenost k zastávkám a nevhodné směrování trati oproti potencionální poptávce pravidelně dojíždějících cestujících.

025 Dolní Lipka – Hanušovice

Obdobný případ jako předchozí železniční trať s podobnými problémy, přesah do sousedního kraje, společná objednávka přepravy od roku 2010 s Pardubickým krajem. Přeprava od jízdního řádu 2011/2012 byla zastavena, v současné době na této 20 km trati znovuoobnovený, ale jen víkendový provoz, čtyřmi páry osobních vlaků. Důvodem nevyužívání je

nevhodná docházková vzdálenost z obcí na zastávky, směřování trati mimo silné přepravní proudy a nízká hustota osídlení.

270 (Praha) - Zábřeh na Moravě – Hranice na Moravě – (Bohumín)

Koridorový úsek trati radiálně směřující do a z krajského města, v úseku Olomouc – Přerov spojující dvě největší města kraje, v úseku Hranice – Ostrava společná objednávka s Moravskoslezským krajem. Vysoká cestovní rychlost i u osobních vlaků (až kolem 70 km/h), velké využití cestujícími, typická páteřní trať vhodná pro aglomerační a příměstskou obsluhu a atraktivní nabídka spojení. Široká nabídka příměstské, regionální i mezinárodní dopravy prostřednictvím všech typů vlaků, včetně nabídky alternativních dopravců.

271 Prostějov - Dzbel

Radiálně směřující regionální trať do třetího největšího města v kraji o celkové délce 29 km. Provoz 13 párů v pracovních dnech, 8 párů spojů ve dnech pracovního volna a klidu. Skokové zatížení trati v jednotlivých úsecích, extrémní v úseku Prostějov – Kostelec na Hané, vysoké v úseku Kostelec na Hané – Konice a naopak velice nízké v úseku Konice – Dzbel. Trať v současné době končí na hranici Olomouckého kraje, v minulosti pokračovala dále až do stanice Chornice v Pardubickém kraji, od jízdního řádu 2011/2012 byla vlaková doprava zastavena. Regionální trať vhodná pro páteřní obsluhu regionu s nízkou cestovní rychlostí (kolem 30 km/h) s dobrou polohou zastávek ve velkých obcích, ale s velkým množstvím nekoordinovaných souběhů vedení autobusových a vlakových spojů. Od 1. března 2013 je celá trať plně integrována do systému IDSOK.

273 Červenka – Prostějov

Trať směřující tangenciálně vůči hlavním přepravním proudům, napojuje město Litovel na hlavní koridorovou trať. Regionální, 41 km dlouhá trať je ve špatném stavu, za stávajících podmínek nevhodná pro páteřní obsluhu regionu s nízkou cestovní rychlostí, pro plošnou obsluhu nepřináší žádný benefit vůči souběžné linkové autobusové dopravě. Extrémně nízké využití je v úseku Drahanovice – Kostelec na Hané. Od 1. března 2013 plná integrace trati do systému IDSOK v celém úseku.

274 Litovel – Mladeč

Krátký 6 km úsek trati pouze s víkendovým provozem tří párů vlaků v období letního období, pro pravidelnou přepravu zcela nevhodná pro nízkou cestovní rychlost a souběh s autobusovou dopravou. Trať určena pouze pro provoz čistě turistického charakteru.

275 Olomouc – Senice na Hané

Trať v délce 19 km směřující do krajského města s možným velkým potenciálem zejména v oblasti příměstské dopravy. Po změně dopravního konceptu v jízdním řádu 2008/2009 se zavedením taktové dopravy v pravidelném hodinovém intervalu ve všední dny patrný nárůst přepravených cestujících. Trať má velice dobrou dostupnost většiny zastávek, silnou stránkou je diametrální vedení přes město Olomouc, potenciál má v případě modernizace a zrychlení současné nízké cestovní rychlosti.

280 Hranice na Moravě – Střelná – (Púchov)

Dvoukolejná elektrifikovaná trať směřující v radiálním směru vůči krajskému městu a ve směru hlavních přepravních proudů. 67 km dlouhá trať na území kraje 16 km úsek s dobrou cestovní rychlostí i v případě osobních vlaků. Provoz objednáván společně se Zlínským krajem. Vhodná pro páteřní obsluhu regionu, ukončení většiny vlaků v Hranicích, ale s dobrou možností přestupu a pokračováním směrem do krajského města. Vysoké využití trati v celém rozsahu, v oblasti Olomouckého kraje s nevhodnou docházkovou vzdáleností ve významných sídlech (Hranice a Hustopeče nad Bečvou).

290 Olomouc – Šumperk

Trať směřující v radiálním směru vůči krajskému městu a ve směru hlavních přepravních proudů. Typická 57 km dlouhá trať, vhodná pro páteřní obsluhu regionu. Extrémně vysoké využití v úseku Olomouc – Šternberk – Uničov ale s nízkou cestovní rychlostí a kapacitou. Tato trať má velký potenciál, ve stávajícím stavu již není schopna pojmout větší množství vlaků, k nárůstu cestujících by mohlo dojít po jejím zrychlení, zdvoukolejnění a případně elektrifikaci v nejzatíženějším úseku. Dalším vhodným prvkem by byly výstavba nových zastávek a doplnění nabídky o zrychlené spoje.

291 Zábřeh na Moravě – Šumperk

Trat' směřující ve směru hlavních proudů, s vysokou frekvencí vlaků, včetně přímých vlaků do Olomouce, zajišťovaných novými částečně nízkopodlažními jednotkami Škoda 7Ev, známými mezi širokou veřejností pod názvem „RegioPanter“. V letech 2008 až 2010 celý 13 km dlouhý úsek modernizován a elektrifikován, byl rekonstruován železniční spodek i svršek, byly vystavěny nástupiště, protihlukové stěny, to vše v celkové hodnotě 1,7 miliardy Kč. Většinu nákladů uhradila evropská dotace z Fondu soudržnosti prostřednictvím Operačního programu Doprava. Osobní vlaky a část rychlíků v celém úseku tratě plně integrovány do IDSOKu.

292 Šumperk – Jeseník – Krnov

Celkem 123 km (na území kraje 76 km) dlouhá trat' směřující ve směru hlavních přepravních proudů. Rozdílné využití tratě v jejich jednotlivých částech. V úseku Šumperk – Hanušovice vysoký počet cestujících v osobních vlacích, v úseku Hanušovice – Jeseník je patrná nárazová a především sezónní turistická frekvence, a to zejména ve spěšných vlacích vedených z Olomouce. Osobní vlaky v úseku Hanušovice – Jeseník – Mikulovice jsou využívány pouze minimálně. Nízká cestovní rychlost, která je dána rovněž svou geografickou polohou překonávající Ramzovské sedlo, malá propustnost úseku Bludov – Ruda nad Moravou, jediné železniční spojení oblasti Jesenicka s krajským městem a páteřní koridorem tratí. V úseku Šumperk – Hanušovice trat' vhodná pro páteřní obsluhu regionu, v úseku Mikulovice – Šumperk plná integrace do systému IDSOK.

293 Šumperk – (Sobotín) – Kouty nad Desnou

19 km dlouhá trat' s 3 km odbočkou do Sobotína směřující ve směru hlavních přepravních proudů. Využití tratě je úsekově odlišné, nejvyšší využití je v úseku Šumperk – Velké Losiny, tento úsek je rovněž vhodný pro páteřní obsluhu regionu. Nevýhodou je extrémně vysoký počet souběhů obslužných spojů linkové autobusové dopravy a nízká cestovní rychlost. Potenciál této tratě však vidím v jejím případném zelektrifikování alespoň do Velkých Losin, a po zavedení přímých spojů do Olomouce, čímž by mohlo dojít ke zvýšené frekvenci cestujících. Vlastníkem této tratě je Svazek obcí údolí Desné a provozovatelem pak společnost ARRIVA MORAVA a. s. Plná integrace v systému IDSOK.

294 Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem

Plně integrovaná trať v IDSOK o celkové délce 11 km, směřující ve směru hlavních přepravních proudů. Využití tratě je však s ohledem na malou cestovní rychlost a nutnost přestupů ve směru Šumperk i Olomouc v Hanušovicích nízké. Zaveden tzv. specifický způsob odbavování, spočívající v nástupu cestujícího s předem zakoupenou jízdenkou, kterou označí v označovači, nebo si zakoupí jízdenku v doplňkovém prodeji u strojvedoucího či v automatu na jízdenky umístěném ve voze.

295 Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku

Trať směřující ve směru převládajících přepravních proudů v regionu. Využití tratě je nízké s ohledem na malou cestovní rychlost a nutnost přestupů ve směru Jeseník i Šumperk a v nevhodné docházkové vzdálenosti v případě mnoha železničních stanic a zastávek. Zaveden pravidelný dvouhodinový takt, ve špičkách hodinový, dobrá návaznost na spěšné vlaky a rychlíky ze směru Olomouc, ale minimální využití v rámci regionálních obslužných přeprav. V tomto ohledu vítězí souběžná autobusová doprava. Plná integrace celé 31 km dlouhé tratě do IDSOK.

297 Mikulovice – Zlaté Hory

Odbočná 9 km dlouhá trať od trati Jeseník – Krnov s nízkou cestovní rychlostí, nevhodnou docházkovou vzdáleností v koncové stanici Zlaté Hory a extrémně vysokým množstvím souběhů s linkovou autobusovou dopravou. V současném grafikonu vedeny pouze čtyři páry víkendových spojů, provoz tedy čistě turistického charakteru se zavedeným specifickým způsobem odbavování. I tato trať, tak jako všechny ostatní v severozápadní části Olomouckého kraje je plně integrována do systému IDSOK.

300 Přerov – Vyškov – (Brno)

Významná trať s elektrickou trakcí, vedená vhodně ke směřování silných přepravních vztahů, vysoce využívaná cestujícími jak v obslužné dopravě, tak i v regionální a dálkové dopravě. Kapacitně velice vytížená trať s relativně dobrou cestovní rychlostí, omezená kapacita. Po případné modernizaci a především po zdvoukolejnění, očekávám další nárůst cestujících. Ve všední dny zaveden hodinový takt jak v nabídce osobních vlaků tak i rychlíků.

301 Olomouc – Nezamyslice

Páteční trať jednokolejná s elektrickou trakcí o celkové délce 39 km vedená v radiálním směru do krajského města. Spojení krajského a třetího největšího města v kraji Prostějova. Dobrá cestovní rychlost, vysoká frekvence spojů, pravidelný hodinový takt osobních vlaků s doplňkovou nabídkou rychlíků, silně využívána zejména v úseku Olomouc – Prostějov. V souvislosti s platností jízdního řádu 2012/2013, zkrácení cestovních dob, obnovení zrychlených spojů a výrazné zlepšení komfortu v cestování díky provozu nových, částečně nízkopodlažních jednotek Škoda 7Ev „RegioPanter“ na páteční lince Nezamyslice – Olomouc – Šumperk.

310 Olomouc – Moravský Beroun – Krnov – Opava východ

Páteční trať vedená v radiálním směru do krajského města. Vysoké využití cestujícími, široká nabídka spojů zejména v úseku Olomouc – Hrubá Voda v pravidelném hodinovém taktu ve všedních dnech, ale s nízkou cestovní rychlostí a omezenou kapacitou. V úseku Domašov nad Bystřicí – Opava východ společná objednávka přepravy s Moravskoslezským krajem. Od 1. dubna 2014 integrace IDSOK v úseku Hrubá Voda - Olomouc.

330 Přerov – Břeclav

Poslední trať v mém popisu zasahující na území Olomouckého kraje, páteční dvoukolejná trať s elektrickou trakcí, součást II. tranzitního koridoru, po rozsáhlé rekonstrukci s vysokou cestovní rychlostí. Páteční trať vedená v radiálním směru do druhého největšího města v kraji. Vysoké využití cestujícími, společná objednávka přepravy spolu se Zlínským krajem. Široká nabídka osobních vlaků v pravidelném hodinovém taktu v pracovní dny, doplněná o dostatečnou nabídku rychlíků.

6.3 Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje

Vznik IDS Olomouckého kraje se datuje do roku 1997. Před tímto rokem existovala snaha o sjednocení dopravy pouze v teoretické rovině, samotnou realizaci pak došlo ke sloučení původně izolovaných integrovaných systémů, které v této době na území kraje byly provozovány. Celému procesu předcházela optimalizace veřejné dopravy v samotných okresech. První zárodky najdeme v okolí měst Hranice, Šumperk a Zábřeh v roce 2001. Od roku

2003 přebírá kompetence v oblasti veřejné dopravy Krajský úřad Olomouckého kraje a od poloviny tohoto roku je zahájen pilotní projekt v severní části území kraje, v oblasti Šumperska a Jesenicka. Součástí tohoto pilotního systému se stává rovněž železniční trať ze Šumperka do Koutů nad Desnou s odbočkou do Sobotína. Tato železniční trať ale byla specifická tím, že ji neprovozovaly České dráhy, a. s., ale Svaz obcí údolí Desné, prostřednictvím provozovatele drážní dopravy, tehdejší společnosti Connex Morava, a. s. Samotná existence této trati byla možná pouze díky dlouhodobému a neutuchajícímu zájmu obcí zapojených do tohoto sdružení, které ji svým společným úsilím znovu vybudovaly po ničující povodni v roce 1997.

V roce 2004 se systém přiblížil již k samotnému krajskému městu, v tomto roce dochází k integraci příměstské autobusové dopravy (dále jen PAD) v oblasti Přerovska, Olomoucka a Prostějovska. Začleněním celé oblasti Prostějovska tak došlo v roce 2010 k dokončení integrace veřejné linkové dopravy v Olomouckém kraji začleněním místních regionálních linek. Na základě stanovení významu přepravních vazeb a priorit dopravní obslužnosti jsou rovněž některé linky dopravců ze sousedních krajů, které vykonávají dopravní obslužnost na území Olomouckého kraje, začleňovány do IDSOK formou uznávání předplatných jízdních dokladů IDSOK.

K 1. lednu 2012 Olomoucký kraj, jako zřizovatel, založil příspěvkovou organizaci Koordinaátor integrovaného systému Olomouckého kraje, jenž organizuje veřejnou dopravu na základě zřizovací listiny a udělené plné moci. Projednává s dopravci veškeré náležitosti spojené s rozsahem dopravní obslužnosti, vedením linek a spojů, obsah smluvních ujednání a podkladů pro uzavření dodatků ke smlouvám, přičemž respektuje schválený objem finančních prostředků v rozpočtu kraje na dopravní obslužnost a dbá o ekonomickou stabilitu veřejné dopravy. Aktuálně IDSOK pokrývá celé území Olomouckého kraje ve všech městech kraje a jejich MHD, včetně tramvajových linek ve městě Olomouc, příměstské autobusové linky a 9 tratí železničních. Systém částečně zasahuje i do obcí sousedních krajů. Dopravu obstarávalo k 31. prosinci 2013 celkem 12 dopravců, jejich celkový výčet je uveden v tabulce č. 13.

Poslední rozšíření nastalo 1. dubna 2014, zapojením železniční tratě č. 310 v úseku Hrubá Voda – Olomouc. Konečným cílem je integrace většiny osobních vlaků na území Olomouckého kraje do IDSOK.

Tabulka 13 - Výčet dopravců v Olomouckém kraji zapojených do IDSOK

| Dopravce | Doprava | Počet linek/tratí | Typ dopravy |
|---|------------------------|-------------------|-------------------------|
| České dráhy, a. s. | železniční | 8 | osobní a spěšné vlaky |
| ARRIVA MORAVA a. s. | železniční | 1 | osobní vlaky |
| ARRIVA MORAVA a. s. | autobusová | 168 | příměstská doprava |
| VOJTILA TRANS s r. o. | autobusová | 7 | příměstská doprava |
| Autobusová doprava Pavel Studený, s r. o. | autobusová | 6 | příměstská doprava |
| Autodoprava Tesař, s r. o. | autobusová | 1 | příměstská doprava |
| AUTOBUSY - KONEČNÝ s r. o. | autobusová | 1 | příměstská doprava |
| FTL – First Transport Lines, a. s. | autobusová | 56 | příměstská doprava, MHD |
| Obec Ptení | autobusová | 1 | příměstská doprava |
| AUTA - BUSY STUDENÝ s r. o. | autobusová | 2 | příměstská doprava |
| Dopravní podnik města Olomouce, a. s. | tramvajová, autobusová | 30 | MHD |
| ČSAD Frýdek – Místek a. s. | autobusová | 7 | MHD |
| Dopravní a logistická společnost, s r. o. | autobusová | 8 | MHD |

Zdroj: KIDSOK, 2013

Území Olomouckého kraje je rozčleněno do 130 tarifních zón. Do každé zóny je zařazeno území jedné větší obce či města, nebo více obcí a jejich místních částí (mapa IDSOK je přílohou č. P I). Tarif je zónový, časový a pro všechny druhy dokladů přestupný. Cena jízdního dokladu je v rámci zóny stejná bez ohledu na délku cesty nebo počet přestupů, za podmínky dodržení časové platnosti jízdenky. Jednou z největších výhod IDSOK je možnost přestupu mezi dopravci, kteří jsou zahrnuti do systému IDSOK, nebo mezi linkami jednoho dopravce. Znamená to tedy, že na jednu jízdenku platnou pro dané zóny (zónu) v rámci její časové platnosti může cestující přestupovat v oblasti zakoupených zón.

Kraj ze svého rozpočtu hradí dopravcům prokazatelnou ztrátu vzniklou plněním závazku veřejné služby. Za účelem zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu kraje uzavřel Olomoucký kraj s dopravci ve veřejné linkové dopravě smlouvy o závazku veřejné služby na období let 2008 - 2017. Předpokládaný počet kilometrů, které dopravci ve veřejné linkové dopravě při zajištění ZDO území kraje v roce 2014 ujedou v závazku veřejné služby, byl na základě realizovaných jednání s dopravci a dle schváleného usnesení Zastupitelstva Olomouckého kraje č. UZ/8/20/2013 ze dne 19. prosince 2013, celkově vyčíslen na 17,3 mil. km, s maximální odchylkou rozsahu do 1% z celkově vyčíslených kilometrů.

V následující tabulce je uveden vývoj ZDO ve veřejné linkové dopravě v ujetých kilometrech, ztrátou na kilometr a uhrazenou ztrátou dopravcům. Tabulka byla sestavena na zá-

kladě údajů, které jsem čerpal z rozpočtů a závěrečných účtů Olomouckého kraje, uvedených na internetových stránkách.

Tabulka 14 - Vývoj základní dopravní obslužnosti ve veřejné linkové dopravě

| Položka | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014* |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Ujeté km | 17 348 708 | 17 444 740 | 17 449 060 | 17 307 861 | 17 300 000 |
| Ztráta Kč/km | 19,06 | 20,26 | 21,22 | 21,89 | 22,08 |
| Uhrazená ztráta Kč | 330 758 950 | 353 546 141 | 370 247 148 | 378 872 158 | 382 000 000 |

*odhad

Zdroj: vlastní, Krajský úřad Olomouckého kraje

Rada Olomouckého kraje v rámci tvorby rozpočtu na rok 2014 pro tento účel navrhla částku ve výši 382 mil. Kč. ZDO veřejnou linkovou dopravou byla rozšířena o další dopravce KRODOS BUS a. s. Kroměříž, TQM – holding s. r. o. Opava, ČSAD Vsetín a. s., ČSAD Ústí nad Orlicí, a. s. a Josef Pinkas, Králíky.

S dopravci v drážní osobní regionální dopravě v roce 2009 uzavřel Olomoucký kraj dlouhodobé smlouvy o ZVS na zajištění dopravní obslužnosti s Českými drahami, a. s. do konce roku 2019 (na tratích 025, 270, 271, 273, 274, 275, 280, 290, 291, 292, 294, 295, 297, 300, 301, 303, 310, 330), v případě dopravce ARRIVA MORAVA a. s. do konce roku 2016 (na trati 293). Drážní dopravci předložili své předběžné odborné odhady prokazatelné ztráty v roce 2014 pro předjednaný rozsah železniční regionální dopravy.

Tabulka 15 - Rozsah dopravy v ZVS a úhrada prokazatelné ztráty (v tis. Kč) - České dráhy, a. s.

| Položky | 2009 | 2010 | 2011 | 2013 | 2013 | 2014* |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Ujeté vlkm | 6 121 751 | 5 939 786 | 5 919 119 | 5 790 112 | 5 740 117 | 5 740 000 |
| Ztráta kalkulovaná dopravcem vč. zisku | 588 618 | 599 920 | 602 068 | 608 298 | 643 988 | 646 193 |
| Úhrada z rozpočtu Olomouckého kraje | 322 000 | 360 647 | 371 254 | 378 882 | 409 034 | 417 034 |
| Úhrada dle usnesení vlády č. 1132/2009 | 254 000 | 208 570 | 208 570 | 208 570 | 208 570 | 208 570 |

*odhad

Zdroj: vlastní, Krajský úřad Olomouckého kraje

V tabulkách č. 15 a 16 je porovnání údajů rozsahu drážní dopravy v závazku veřejné služby a úhradě prokazatelné ztráty v letech 2009 – 2014, dle jednotlivých dopravců.

České dráhy, a. s. předkládají neustále zvyšující se požadavky na úhradu prokazatelné ztráty. V rámci nastaveného kontroingu dopravce KIDSOKem jsou dopravci meziročně akceptovány pouze objektivní a podložené požadavky, např. zdražení dopravní cesty, odpisy za nová vozidla a inflace.

Tabulka 16 - Rozsah dopravy v ZVS a úhrada prokazatelné ztráty - ARRIVA MORAVA a .s.

| Položky | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014* |
|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Ujeté vlkm | 246 000 | 244 000 | 244 000 | 244 000 | 257 260 | 257 201 |
| Ztráta (tis. Kč) | 15 500 | 17 233 | 17 365 | 17 981 | 17 981 | 17 981 |

odhadZdroj: vlastní, Krajský úřad Olomouckého kraje*

V návrhu rozpočtu Olomouckého kraje pro rok 2014 bylo, dle schváleného usnesení Zastupitelstva Olomouckého kraje č. 8/21/2013, vyčleněno na úhradu prokazatelné ztráty ZDO v drážní osobní regionální dopravě celkem 435 015 tis. Kč. Tato částka nepokrývá zcela odborný odhad dopravce České dráhy, a. s.

7 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI OLOMOUCKÉHO KRAJE

Součástí analýzy dopravní obslužnosti je vyhodnocení informací a poznatků z analýzy současného stavu sestavením SWOT analýzy. Jako podklad jsem tedy použil zjištění z předchozí kapitoly.

Silné stránky

- rovnoměrné rozložení železniční sítě,
- kvalitní a rychlé spojení do krajského města ze všech velkých měst v kraji,
- II. a III. železniční koridor nacházející se na území kraje,
- modernizovaný vozový park, větší počet bezbariérových prostředků,
- existence Generelu veřejné osobní dopravy v Olomouckém kraji,
- fungující koordinátor dopravy na území Olomouckého kraje,
- dobrá návaznost mezi jednotlivými druhy dopravy,
- síť dopravních terminálů,
- dobrá dopravní vazba na sousední kraje,
- společný zónový tarif;

Slabé stránky

- absence kvalitního spojení prostřednictvím R35, jako severní spojnice východ - západ,
- chybějící úsek dálnice D1 v okolí města Přerova,
- úbytek obyvatelstva, migrace z kraje,
- hustota tranzitní nákladní dopravy,
- pokles zájmu o veřejnou dopravu,
- nízká cestovní rychlost na regionálních tratích,
- dopravní kongesce,
- plná integrace železniční dopravy do dopravního systému kraje,

- vzrůstající náklady na financování veřejné hromadné dopravy,
- nejednotný způsob číslování linek v kraji, informační systémy na zastávkách;

Příležitosti

- dokončení integrace veškeré dopravy na území kraje,
- optimalizace systému veřejné dopravy,
- upevnění pozice kraje jako dopravní a logistické křižovatky,
- využití strukturálních fondů Evropské unie k rozvoji dopravní obslužnosti,
- zavedení elektronické čipové karty pro společný způsob odbavení,
- návaznost všech druhů doprav, dopravní integrace, přestupní terminály,
- zvýšení poptávky po veřejné dopravě,
- využití metody partnerství veřejného a soukromého sektoru,
- lepší propojenost obcí přes hranice okresů, spolupráce na úrovni krajů,
- konkurenční prostředí, veřejné soutěže na provoz železniční dopravy,
- modernizace regionálních tratí a jejich posílení v nabídce služeb,
- obnova vozového parku;

Ohrožení

- rušení spojů, linek, nebo celých tratí v kraji,
- rozpad integrovaného dopravního systému,
- růst finančních prostředků na krytí prokazatelné ztráty ve veřejné dopravě,
- nedostatek zdrojů pro financování důležitých dopravních projektů,
- zhoršení kvality dopravní infrastruktury,
- pokles poptávky po veřejné hromadné dopravě,
- zvyšování cen jízdného,
- nárůst individuální automobilové dopravy.

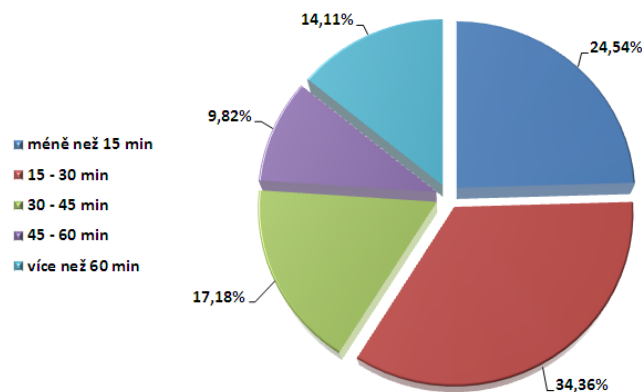
Dotazníkové šetření

Pro zajištění objektivitu jsem kromě výše uvedeného studia a analýzy sekundárních dat provedl rovněž sběr dat primárních v terénu, a to pomocí dotazníkového šetření. Nejprve jsem si sestavil jednotlivé otázky dotazníku, tak aby byly pro respondenty co nejjednodušší a jeho vyplnění nezabralo mnoho času. Důležité je správně otázky naformulovat, aby byly srozumitelné všem respondentům, zaručit anonymitu dat a především je v úvodu seznámit s důvody, proč tyto údaje od nich požadujeme. Samotný dotazník je přílohou P III a zjištěné hodnoty tohoto dotazníku přílohou P IV této diplomové práce. Data byla pořízena v období měsíce března roku 2014. Menší část, formou přímých otázek, které byly pokládány jednotlivým respondentům v běžný pracovní den ve městech Přerov, Olomouc a Hranice, na místech velké frekvence cestujících, větší část, vyplněním dotazníku prostřednictvím internetové sítě. Celkově se tohoto výzkumu zúčastnilo 163 dotázaných osob.

Cílem bylo především zjistit stav spokojenosti se současným stavem veřejné dopravy v kraji, vyjádření se k možnostem zavedení elektronické čipové karty pro komplexní odbavování cestujících a k plošnému rozšíření systému na všechny železniční tratě na území Olomouckého kraje a dokončení tak plné integrace IDS. Část otázek, respektive jejich odpovědí, byla určena k definování skupiny respondentů.

První otázka ve vybraném vzorku respondentů určila, kolik procent dojíždí do zaměstnání a škol. Z celkového počtu 163 respondentů dojíždí do zaměstnání a škol 144 osob (88,34 %) a 19 osob (11,63 %) nedojíždí. V otázce pravidelnosti a frekvenci do zaměstnání a škol 123 osob dojíždí denně (75,47 %), týdně 21 osob (12,88 %), 1 – 2 za měsíc 9 osob (5,52 %) a 10 osob jinak (6,13 %).

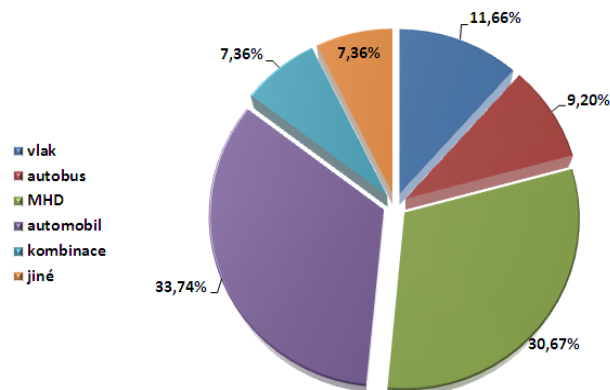
Následující graf znázorňuje zjištěný výsledek třetí otázky, která určovala čas, který respondenti tráví cestou do školy či zaměstnání. Největší procento odpovědí, bylo mezi 15 – 30 minutami a to 34,36 %, druhou nejfrekventovanější odpovědí byla cesta trávající do 15 minut s celkovým počtem 24,54 % odpovědí, 30 – 45 minut zabere cesta 17,18 % respondentům a více než 45 minut cesta trvá 23,93 %. Z toho vyplývá, že více než polovině respondentů trvá cesta méně než 30 minut.



Obrázek 16 – Čas, který zabere cesta do školy nebo zaměstnání (v min)
Zdroj: vlastní zpracování

Co se týče vzdálenosti, tak 44,79 % osob dojíždí do školy nebo zaměstnání v rámci obce (73 osob), tedy nejspíše osoby využívající zejména městskou dopravu. 33,74 % osob dojíždí mimo obec, ale v rámci kraje a 20,86 % osob vyjíždí mimo území kraje. Jeden z respondentů uvedl, že vyjíždí mimo Českou republiku (0,61 % osob).

Na dalším grafu můžeme vidět typ dopravního prostředku, který respondenti nejčastěji k dopravě do zaměstnání a škol využívají.



Obrázek 17 – Typ dopravního prostředku k cestě do školy nebo zaměstnání
Zdroj: vlastní zpracování

I zde patří přední místo často využívaným prostředkům městské hromadné dopravy (30,67 % osob), ale ještě více respondentů užívá k dopravě osobní automobil, bez dalšího rozlišení jestli jako řidič, nebo spolucestující (33,74 % osob). Překvapivě nízké procento osob (11,66 %) využívá jen samotný vlak, dalším zajímavým údajem je poměrně vysoké procento, využívající jiný dopravní prostředek, které je navíc ve stejné hodnotě jako procento respondentů, využívající kombinaci více typů přepravních prostředků (7,36 % osob). Zde si dovozují vliv, především v Přerově a v Olomouci velice oblíbené cyklistické dopra-

vy, který byl navíc ještě umocněn pro toto období (březen 2014) zcela netypicky teplým počasím, kdy při standartním průběhu počasí v tomto ročním období by cyklistickou dopravu nedovoloval.

Z vyhodnocení dotazníků otázek č. 6 – 8 vyplynula vysoká spokojenost respondentů se stávajícím stavem dopravní obslužnosti. Spíše spokojeno bylo 82 osob (72,58 %), velmi spokojeno 4 osoby (3,55 %), nespokojenost vyslovilo 27 osob (23,87 %), z čehož absolutně nespokojených bylo pouze 6 osob (5,32 %). Mezi nejčastější důvody nespokojenosti se řadila především cena za tuto dopravu, málo spojů, a to zejména o víkendech a v nočních hodinách, nespolehlivost a nenávaznost jednotlivých spojů. Jako hlavní důvod nespokojenosti, čistotu ve vozidle, uvedli pouze 2 respondenti. Rovněž panovala u respondentů spokojenost se současnou nabídkou spojů, která činila 77,14 % osob z dotázaných.

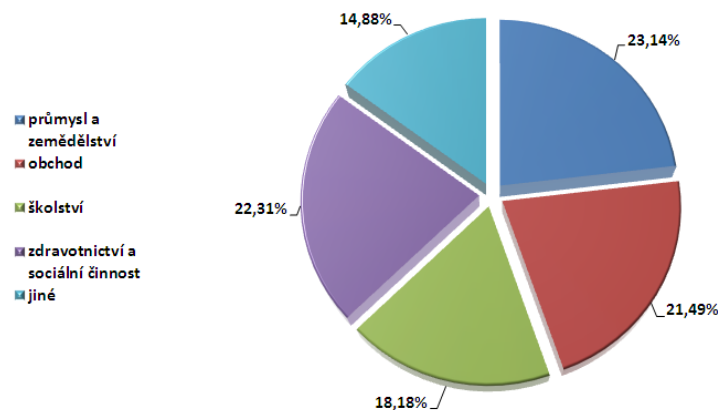
Otázky č. 9 a 10 dotazníku naznačily přání respondentů týkající se oblasti rozšíření systému IDS na území Olomouckého kraje, otázky směřující do budoucnosti systému. Otázka č. 9 se zabývala zavedením jednotné odbavovací čipové karty. Tady se překvapivě velké procento, téměř 39 % respondentů, vyslovilo pro nezavedení této karty. Tomuto vysokému procentu odpovídá dosavadní spokojenost se současným stavem a možné obavy cestujících se zavedením karty, především ve finanční náročnosti jejího zavedení a v možném znehlednění nabídky v cestování. Můj názor je opačný, tedy jsem pro zavedení této karty, nabídka služeb by se dle mého mínění touto kartou mohla sjednotit a zjednodušit a karta by mohla navíc mít víceúčelovou funkci, mohla by sloužit nejen pro cestování, ale i např. jako průkaz do knihoven, kulturních středisek, sportovních center a především jako elektronická peněženka na úhradu služeb s ní souvisejících. Názor veřejnosti je možná rovněž ovlivněn v současné době mediálními událostmi, týkající se nepovedené realizace v hlavním městě, v tzv. kauze OpenCard. Dalším možným důvodem je konzervativní přístup, zejména seniorů, kteří se obávají změn, spojených s využíváním moderních elektronických systémů a služeb.

Co se týče rozšíření systému a začlenění celé nabídky osobních vlaků na všech tratích na území kraje, tady se 75 % respondentů vyslovilo pro plnou integraci. Názor veřejnosti je totožný s názorem mým i názorem krajského koordinátora. Cílem je dokončení plné integrace do konce roku 2015. Tím dojde ke sjednocení cenové nabídky a částečně může vést k mírnému snížení cestovních nákladů, především u pravidelně cestujících osob, využívajících předplatní jízdenky v kombinované dopravě, ve více typech veřejných prostředků.

Zároveň může rovněž dojít k nárůstu cestujících, tak jak jsme mohli zaregistrovat podobný trend, v již zmiňovaném systému IDS na území Jihomoravského kraje. Možný přechod od individuální automobilové dopravy bude velice citlivý na nabídku služeb, cenovou politiku, četnosti spojení a především v komfortu pro cestující.

Poslední otázky mého dotazníku sloužily k samotné identifikaci respondentů. Uvedeného průzkumu se zúčastnilo více žen, celkem 55,21 % oproti mužům, kteří byli zastoupeni 44,79 %. Co se týče věku respondentů, šetření proběhlo v celém spektru tázaných osob. Téměř polovinu respondentů (49,69 %) činily osoby do 25 let, studenti, jejichž počet byl převažující a činil v absolutní hodnotě 81 osob. Další silně zastoupenou skupinou byly osoby v produktivním věku v rozmezí 26 – 39 let s počtem 59 osob (36,2 %), následována 14 osobami ve věku 40 – 59 let (8,59 %).

Poslední graf této kapitoly popisuje odvětvovou strukturu zaměstnání respondentů.



Obrázek 18 – Odvětvová struktura respondentů dotazníku
Zdroj: vlastní zpracování

Šetření, dle tohoto grafu, zasáhlo poměrně vyrovnaně do všech odvětví národního hospodářství, kdy každá ze skupin respondentů čítala cca 15 – 23 % dotázaných.

Na základě vyhodnocení dotazníku lze tedy konstatovat většinovou celkovou spokojenost zúčastněných osob se současným stavem. Průzkum ukázal rovněž na vysoký podíl pravidelně dojíždějících do škol a zaměstnání, využívajících individuální automobilovou dopravu, ale i existenci alternativních prostředků, např. jízdního kola. Respondenti se kladně vyjádřili k dokončení integrace, k zavedení elektronické čipové karty pro společné odbavení není v uvedeném vzorku převažující názor. Co se týče charakteru dojíždění, nejtypičtější

ším cestujícím je dle mého průzkumu denně dojíždějící osoba do zaměstnání, nebo do školy v rámci obce či města, jehož cesta nezabere více než 30 minut.

8 PROJEKT DALŠÍHO ROZVOJE INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU OLOMOUCKÉHO KRAJE

Závěrečná kapitola diplomové práce je již soustředěna na samotné dílčí návrhy dalšího rozvoje, vyplývající z výsledku analýzy a dotazníkového šetření v oblasti integrovaného dopravního systému na území Olomouckého kraje. V analytické části jsem se věnoval jednotlivým druhům dopravy zvláště, projekt dalšího rozvoje je stanoven na oblast dopravy jako celek a je reflexí na předchozí poznatky, dříve uvedené v mé diplomové práci. V závěru této kapitoly je pak podrobněji popsán projekt jednoho z dílčích návrhů.

Cíl 1 – Kvalitní infrastruktura

- přestupní terminály,
- páteřní linky,
- standardy dopravní obsluhy území;

Cíl 2 – Způsob odbavení a označení

- bezkontaktní elektronická čipová karta,
- společné číslování,
- stacionární informační systémy na terminálech a zastávkách;

Cíl 3 – Rozvoj veřejné dopravy

- moderní vozový park,
- zapojení individuální automobilové dopravy, park and ride,
- zapojení cyklistické dopravy, bike and ride,
- plná integrace železniční dopravy,
- telematika, realizace centrálního dispečinku;

Cíl 4 – Finanční zajištění dopravní obslužnosti

- sloučení objednávky dopravní obslužnosti do jednoho celku,
- koordinace dopravní obslužnosti se systémy MHD,
- problematika výběrových řízení na dopravce.

Posílení rozvoje dopravní obslužnosti na území kraje

Dopravní přestupní terminály, moderní infrastruktura

Na území Olomouckého kraje najdeme několik významných přestupních uzlů, které jsou zcela zásadní pro celý dopravní systém. Najdeme mezi nimi ale velké rozdíly, především v jejich stáří a kvalitě služeb, které poskytují cestujícím. Toto se odvíjí zejména od situace, zda daný prostor prošel modernizací. Nejmodernějším terminálem nacházejícím se na území kraje v současnosti je dopravní terminál u hlavního vlakového nádraží v krajském městě, tzv. přednádraží, které prošlo zásadní rekonstrukcí v letech 2001 - 2010. Tento terminál nabízí výbornou docházkovou přestupní vzdálenost mezi železniční dopravou, příměstskou autobusovou a městskou dopravou. Je zcela bezbariérový, má moderní elektronický informační systém, nabízí dostatek parkovacích míst pro individuální automobilovou dopravu a splňuje nejnáročnější podmínky pro cestování. Dalšími významnými přestupními místy ve městě Olomouc je samotné autobusové nádraží, nacházející se na předměstí Olomouce, které však díky novému terminálu ztratilo své dřívější dominantní postavení. Dalším uzlem je logicky spádové přestupní místo, zejména mezi jednotlivými linkami městské dopravy, tzv. Tržnice, v blízkosti centra města. Tento prostor však neodpovídá stavu své důležitosti. Podíváme-li se na jiná místa kraje, nové je rovněž autobusové nádraží umístěné blízko železničních stanic ve městech Přerov, Prostějov a Zábřeh. Pro zlepšení infrastruktury v této oblasti tak chybí modernizace přestupních míst v Šumperku (zde je nově rekonstruovaná jen železniční stanice) a pak především v Hranicích, které zcela neodpovídá své důležitosti v regionální dopravě.

Páteřní linky

Dosažitelná cestovní rychlost páteřní regionální dopravy v Olomouckém kraji je v případě železnice 50 – 70 km/h a u linkové autobusové dopravy 35 – 50 km/h. Mezi důležité páteřní drážní linky bych zařadil zejména provoz osobních vlaků v pravidelném taktu na trati Šumperk – Olomouc – Prostějov – Nezamyslice v elektrické trakci a od ní navazující spoje v severním směru ze Šumperku do Jeseníku. Mezi další tratě bych zařadil spojnici Uničov – Olomouc – Přerov – Nezamyslice (především po zvýšení kapacity tratě Uničov – Olomouc a po zdvoukolejnění a elektrifikaci pro traťovou rychlost 120 km/h) s obdobným pravidelným taktům a s možností přestupu mezi těmito základními tratěmi v Olomouci s vozebním ramenem z Přerova na východ území kraje, do Hranic a Valašského Meziříčí.

V případě spojených souprav v úseku Olomouc – Přerov by tak vzniklo i přímé spojení mezi krajským městem a oblastí Hranicka, které v současné době chybí. Mezi základní tratě v oblasti regionální dopravy bych zařadil trať z Prostějova do Konice, s podmínkou zvýšení současné nízké cestovní rychlosti a Hrubá Voda – Olomouc zejména pak po případné elektrifikaci. Poslední tratí, které bych kladl významnější postavení, především pro její aglomerační dopravní obsluhu je úsek Senice na Hané – Litovel – Červenka a v případě výstavby spojky pro bezúvratovou jízdu (mimo žst. Senice na Hané), rovněž nově vzniklé rychlé kolejové spojení mezi městy Litovel a Olomouc.

V oblasti veřejné linkové autobusové dopravy považuji za nejvýznamnější tato spojení: Tovačov – Olomouc - Bělkovice, Olomouc – Lutín – Slatinice, Litovel – Šternberk, Přerov – Bystřice pod Hostýnem, Hranice – Nový Jičín, Hranice – Odry, Prostějov – Přerov, Prostějov – Kojetín, Prostějov – Slatinice, Litovel – Uničov, Zábřeh – Uničov, Mohelnice – Uničov, Mohelnice – Litovel, Šumperk – Rýmařov, Šumperk – Jeseník a Jeseník – Vápenná – Javorník ve Slezsku.

K zajištění kvalitní a zejména rychlé regionální dopravy s dosažitelnou cestovní dobou 20 – 25 min by došlo vybudováním cca 5 km železniční spojky mezi stanicemi Blatec a Grygov. Tím by vzniklo rychlého železničního spojení v relaci Přerov – Prostějov, kde v současné době i přes vysokou dojížděku je dominantní především doprava autobusová a individuální automobilová.

Intermodalita dopravy

Dalším návrhem pro rozvoj IDS Olomouckého kraje je zapojení cyklistické dopravy do systému formou tzv. bike and ride. Vzorový příklad správného fungování takového typu dopravy nalezneme v kolébce cyklistiky v Nizozemí, Velké Británii, nebo ve Spolkové republice Německo. V případě Olomouce, Přerova a Prostějova se cyklistická doprava přímo nabízí, především z hlediska geografického, poměrně vysokou a kvalitní sítí cyklostezek a především samotným zájmem veřejnosti, která tento způsob dopravy již v současnosti využívá. Pro jeho rozšíření bych navrhoval především výstavbu moderních úschoven, zajišťující bezpečný způsob parkování jízdních kol, bezbariérový přístup na nástupiště a častější provoz železničních vozů se snadnou přepravou jízdních kol.

Centrální dispečink a elektronické odbavení

Základním účelem realizace centrálního dispečinku je zajištění operativního řešení problémů vzniklých při provozu IDS a zajištění on-line propojení mezi dispečinky jednotlivých dopravců a především zajištění návaznosti jednotlivých spojů v rámci systému IDS. Dále bude jeho úkolem zajištění drobných technických činností jako např. vyvěšování informačních tabulí při změnách a výlukách. V rámci toho projektu je potřeba rovněž instalovat velkoplošné informační panely pro cestující na významných přestupních místech a zařízení zjišťujících aktuální polohu vozidel dopravců v IDS a přenos těchto informací do dispečinku.

I přes současnou nízkou podporu mezi respondenty prosazují zavedení bezkontaktní elektronické čipové karty, která by zajistila pohodlnější cestování pro jejich držitele, přesnější a snadnější rozúčtování tržeb a především usnadnění práce v oblasti plánování (dopravní modelování a sledování přepravních proudů). Důležitá je její moderní funkce a návazné služby, např. na již dříve zmiňované služby bike and ride, park and ride, nebo např. možnost nabíjení karty prostřednictvím internetu a další aplikace.

Pro realizaci těchto investičních projektů je především důležité správně připravit podklady pro případnou alokaci zdrojů. Kvalitně připravený projekt, včetně studie proveditelnosti, vyhledání zdrojů financování, úplná dokumentace žádosti o čerpání z fondů, to vše předurčí schválení dotací a samotnou realizaci projektu. Mezi významné investiční zdroje financování těchto projektů můžeme zařadit strukturální fondy v programovém období let 2014 - 2020, a to především Operační program Doprava v případě tzv. tvrdých projektů (např. rekonstrukce a výstavba železničních tratí, včetně jejich elektrifikace) prostřednictvím Fondu soudržnosti a Integrovaný regionální operační program (obnova a nákup vozidel, dopravní terminály) prostřednictvím Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Projekt komplexního odbavovacího, řídicího a informačního systému integrovaného dopravního systému v Olomouckém kraji

Popis projektu

Předmětem projektu je vytvoření moderního odbavovacího, řídicího a informačního systému pokrývajícího území Olomouckého kraje. Realizací projektu bude zřízen centrální dispečink a zaveden informační systém pro cestující, umístěný ve všech vozidlech a na zastávkách. Systém bude sledovat polohu dopravního prostředku nezávisle na řidiči, vyhodnocovat, porovnávat s jízdním řádem a v případě nesrovnalosti předávat informaci o zpoždění cestujícím do návazných spojů v dopravních prostředcích prostřednictvím vnitřních informačních panelů a taktéž prostřednictvím zastávkových informačních panelů cestujícím na zastávkách. Hlavním cílem projektu je zkvalitnění služeb veřejnými dopravci pro obyvatele kraje, proto je řada technických opatření zaměřena právě na cestující. Modernizace odbavovacího zařízení umožní cestujícím efektivněji využívat elektronické platební prostředky. Součástí projektu je rovněž zavedení elektronické čipové karty pro společné odbavení cestujících. Odbavovací, řídicí a informační systém bude předpokladem pro zavedení standardů kvality v oblasti dosažitelnosti, přístupnosti, informací, plánování času a péči o zákazníka. Sledování jednotlivých oblastí bude umožněno díky vyšší úrovni přenosu informací o pohybu vozidel a především i o počtu přepravovaných osob. V rámci realizace projektu dojde k vybudování centrálního dispečinku, instalaci vnitřního informačního panelu s hlásičem zastávek, panelu na přední části vozidla informujícího cestující na zastávce, boční tabule, zadní číslo, povelového systému pro nevidomé a slabozraké a palubní počítač s GPS a odbavovacím systémem. Do projektu budou zahrnuty autobusy v závazku veřejné služby, autobusy MHD ve všech městech na území Olomouckého kraje a osobní vlaky.

Cílová skupina

obyvatelé a návštěvníci Olomouckého kraje, uživatelé veřejné dopravy, dojíždějící za prací, do škol, zdravotnických zařízení, institucí a za službami;

Indikátory projektu

počet cestujících, tržby v přepravě osob, funkčnost systému, dotazníková šetření mezi cestujícími, celkové náklady na dopravní obslužnost;

Předkladatel projektu

- Olomoucký kraj, Krajský úřad Olomouckého kraje;

Partneři

- Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, p. o.,
- 12 autobusových dopravců, zajišťující veřejnou linkovou a městskou dopravu v kraji,
- drážní dopravci České dráhy, a. s., ARRIVA MORAVA a. s.,
- města a obce Olomouckého kraje, ve kterých budou umístěny stacionární informační panely

Harmonogram realizace projektu

1. července 2014 - 30. srpna 2016 (26 měsíců);

- I. etapa – Projektová příprava, výběrová řízení, uzavření smluv

červenec 2014 až říjen 2014 - zahájení projektu, přípravné práce, specifikace, projektová dokumentace,

listopad 2014 až leden 2015 - výběrové řízení na dodavatele systému,

únor 2015 - podpis smlouvy;

- II. Etapa – Informační panely

duben 2015 až červen 2015 - instalace informačních panelů ve vozidlech, vybudování stacionárních panelů, povelového systému pro nevidomé a slabozraké;

- III. etapa – Systém pro centrální správu, centrální dispečink

květen 2015 až prosinec 2015 – vybudování systému pro centrální správu, dodávka a instalace systému pro personalizaci čipových karet, systému dispečerského řízení, systému pro správu a evidenci karet;

- IV. etapa – Odbavovací systém

leden 2016 až květen 2016 – implementace odbavovacích systémů u části dopravců, dodávka elektronické čipové karty pro pilotní projekt, dodávka systémů pro platby a odbavení cestujících;

➤ V. etapa - Pilotní projekt

květen 2016 až červen 2016 – vybavení kontaktních míst pro cestující, zprovoznění funkce časových jízdních dokladů, zprovoznění funkce elektronické peněženky, označení všech požizovaných zařízení dle pravidel publicity, migrace centrálního systému do serverovny;

➤ VI. etapa - Vyhodnocení pilotního projektu, Plná funkcionalita systému

červenec 2016 až srpen 2016 – umístění PC setů do kontaktních míst, vyhodnocení pilotního projektu, předávka SW, školení odborného personálu, ukončení pilotního provozu

září 2016 - zahájení rutinního provozu v rámci celého IDSOK.

Financování

Celkové náklady projektu jsou plánovány ve výši cca 120 mil. Kč, přičemž realizace projektu proběhne v rozdělení na 6 etap. Realizace se předpokládá za předpokladu spolufinancování ze strukturálních fondů pro programové období 2014 – 2020 prostřednictvím Integrovaného regionálního operačního programu, specifický cíl 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy, nebo Operačního programu Doprava.

ZÁVĚR

Integrovaný dopravní systém je živý organismus, který se neustále vyvíjí a je velice citlivý na jakékoliv změny v jeho součástech. Cílem je existence jednoduchého, pro cestující cenově dostupného a zejména efektivního integrovaného systému ve veřejné dopravě na území daného kraje. Kvalitní veřejná osobní doprava v regionu je základním předpokladem trvale udržitelné mobility, zvyšuje zájem o investice podnikatelských subjektů, podporuje cestovní ruch, je významně šetrnější k životnímu prostředí a snižuje kongesce.

Úkolem mé diplomové práce bylo provést analýzu stávajícího stavu a navrhnout prostředky k jeho rozšíření do budoucnosti. Úvodní část jsem věnoval objasnění základních pojmů, studiem vhodné literatury a seznámení se stěžejní legislativou v oblasti dopravy, a to jak na evropské tak i celostátní a regionální úrovni. Dále jsem provedl základní srovnání všech v současnosti existujících integrovaných dopravních systémů v České republice a pokusil se vysvětlit jejich základní rozdíly a fáze jejich zavádění do praxe. Velkou část práce jsem věnoval samotnému podrobnému popisu železniční a autobusové dopravy, včetně dopravy městské, popisu dopravní infrastruktury a vozového parku. Důraz jsem kladl především na páteří síť systému, kterým je doprava kolejová. Role železnice v příměstské dopravě je ve značné míře ovlivněna právě její infrastrukturou, propustností a především kapacitou.

Pro komplexní pochopení problematiky kromě studia sekundárních dat, jsem sesbíral rovněž data primární prostřednictvím dotazníkového šetření. Z vyhodnocení těchto dat jsem zjistil celkovou spokojenost daného vzorku respondentů se současným stavem dopravní obslužnosti. Překvapivým zjištěním byl vysoký podíl osob s pravidelnou denní dojížděvkou do zaměstnání či do škol, využívajících ke své cestě individuální dopravu automobilovou. Stanovil jsem rovněž izochronu časové dostupnosti. Rozhodujícím výsledkem šetření byl požadavek na dokončení integrace systému IDS a nejednotný názor na zavedení elektronické bezkontaktní čipové karty pro společné odbavení.

V závěru práce jsem se na základě těchto zjištění pokusil nalézt několik možných řešení, abych tento nepříznivý poměr mezi dopravou individuální a veřejnou změnil. Podrobněji jsem rovněž v poslední kapitole představil projekt komplexního odbavovacího, řídicího a informačního systému veřejné dopravy na území Olomouckého kraje. Z uvedených řešení jsem vybral dle mého uvážení i ta, která nejsou finančně náročná a především jsem se sna-

žil využít potenciál a zvyklosti obyvatel Olomouckého kraje, např. zapojení cyklistické dopravy do systému dopravy. Do budoucna je rovněž potřebné zintenzivnit komunikační kampaň, vedoucí k přesvědčování potenciálních cestujících o výhodách IDS. Systém IDS musí být neustále inovován, měl by umožnit např. platbu jízdného prostřednictvím SMS zpráv a měl by být schopen do budoucna přejít na platbu jízdného zavedením elektronické čipové karty, která v současnosti je mezi obyvateli vnímána s jistými rozpaky. Velký nedostatek vykazuje IDSOK rovněž v budování park and ride a bike and ride terminálů. V neposlední řadě by měl být kladen rovněž důraz na liberalizaci přepravy na železnici a otevírání této oblasti dalším dopravcům, prostřednictvím otevřených výběrových řízení na zajištění pravidelné dopravy, což by mohlo vyústit v modernizaci vozového parku a v rozšíření nabídky a kvality přepravních služeb.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Tištěné dokumenty

DRDLA, Pavel, 2005. *Technologie a řízení dopravy: Městská hromadná doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 136 s. ISBN 80-7194-804-7.

EISLER, Jan et al., 2011. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica, 284 s. ISBN 978-80-245-1759-9.

HÁJEK, Oldřich et al., 2005. *I. Sborník referátů z odborné konference na téma Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji*. Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 101 s. ISBN 80-7318-351-X.

KAŠPAROVÁ, Eva, Růžena KOMÁRKOVÁ a Alois SURYNEK, 2001. *Základy sociologického výzkumu*. Praha: Management Press, 160 s. ISBN 80-7261-038-4.

KNOWLES, Richard et al., 2008. *Transport Geographies: Mobilities, Flows and Spaces*. Malden, Massachusetts: Blackwell Pub., 293 s. ISBN 978-1-4051-5322-5.

MIRVALD, Stanislav, 1999. *Geografie dopravy I*. Plzeň: Západočeská univerzita, 71 s. ISBN 80-7082-545-6.

MOJŽÍŠ, Vlastislav et al., 2008. *Integrované dopravní systémy*. Praha: powerprint, 155 s. ISBN 978-80-904011-0-5.

RODRIGUE, Jean-Paul et al., 2009. *The Geography of Transport Systems*. London: Routledge, 352 s. ISBN 978-0-415-48323-0.

VOŽENÍLEK, Vít a Vladimír STRAKOŠ, 2009. *City logistics: Dopravní problémy města a logistika*. Olomouc: Univerzita Palackého, 193 s. ISBN: 978-80-244-2317-3.

VUCHIC, Vukan R., 2005. *Urban Transit: Operations, Planning and Economics*. Hoboken, New Jersey: Willey, 644 s. ISBN 0-471-63265-1.

WOKOUN, René et al., 2008. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. Plzeň: Aleš Čeněk, 455 s. ISBN 978-80-7380-086-4.

ZELENÝ, Lubomír, 2007. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI Publishing, 352 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

Zákony, vyhlášky a nařízení

ČESKO, 1994. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě a o změně a doplnění dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. Částka 37, s. 1154 - 1161 [cit. 2014-02-26]. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=111/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

ČESKO, 1994. Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994 o drahách a o změně a doplnění dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. Částka 79, s. 3041 - 3054 [cit. 2014-02-28]. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=266/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

ČESKO, 2002. Zákon č. 77 ze dne 5. února 2002, o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. Částka 34, s. 1681 - 1713 [cit. 2014-02-28]. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=77/2002&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

ČESKO, 2010. Zákon č. 194 ze dne 20. května 2010, o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. Částka 65, s. 2210 – 2222 [cit. 2014-02-26]. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=194/2010&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

ČESKO, 2000. 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* [online]. Částka 54, s. 2535 – 2549 [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=175/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

ČESKO, 2011. 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* [online]. Částka 24, s. 642 – 644 [cit. 2014-03-01]. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=63/2011&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

Elektronické dokumenty

Celostátní informační systém o jízdních řádech [online], 2014. Praha: MAFRA, a. s., Ministerstvo dopravy ČR [cit. 2014-02-26]. Dostupné z: <http://portal.idos.cz/>

Veřejná databáze, Sčítání lidu, domů a bytů [online], © 2009 – 2011. Praha: Český statistický úřad [cit. 2014-03-15]. Dostupné z: <http://www.scitani.cz/>

Veřejná databáze, Městská a obecní statistika, Vybrané statistické údaje za obce [online], 2014. Praha: Český statistický úřad [cit. 2014-03-04]. Dostupné z: <http://vdb.czso.cz/>

ARRIVA MORAVA a. s. *Městská hromadná doprava*, [online], © 2014. Arriva [cit. 2014-02-26]. Dostupné z: <http://www.arriva-morava.cz/dopravni-sluzby/mestska-hromadna-doprava/>

BENEDIKTOVÁ, Marcela. *Integrovaná doprava Plzeňska* [online], © 2014. Poved [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.poved.cz/integrovana-doprava-plzenska/integrovana-doprava-plzenska.aspx>

CIDEM HOLDING. 3ČSAD. *MHD Hranice* [online], © 2011 – 2012. 3ČSAD [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.3csad.cz/mhd-hranice/>

ČESKÉ DRÁHY. ČD: *Príměstské cestování, Integrované dopravní systémy* [online], © 2009. Praha [cit. 2014-02-02]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/primestske-cestovani/ids>

DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA OLOMOUCE. DPMO, a. s. *Novinky* [online], © 2014. Olomouc [cit. 2014-03-03]. Dostupné z: <http://dpmo.cz/novinky.asp>

EVROPSKÁ UNIE. EU: *Dokumenty Evropské unie – Evropská komise – Bílé knihy, Plán jednotného evropského dopravního prostoru* [online]. © 2011 [cit. 2014-02-14]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:PDF>

EVROPSKÁ UNIE. EU: *Dokumenty Evropské unie – Evropská komise – Zelené knihy, TEN-T: přezkum politiky* [online], © 2009. [cit. 2014-02-14]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:CS:PDF>

FIRST TRANSPORT LINES. FTL, a. s.: *MHD v Prostějově* [online], © 2012. [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: <http://www.ftl.cz/stranky/28/mhd-v-prostejove/>

HAMBURGER VERKEHRSVERBUND. HVV: *Historie* [online], © 2011 – 2013. [cit. 2014-02-02]. Dostupné z: <http://www.hvv.de/ueber-uns/historie/>

HLOCH, Ivan. *Historie tramvajové dopravy* [online], © 2011. DPMO [cit. 2014-03-03]. Dostupné z: http://dpmo.cz/default.asp?str=zajimavosti_tram

INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE. IDS JMK: *Stručně o IDS JMK* [online], 2014. [cit. 2014-02-05]. Dostupné z: <http://www.idsjmk.cz/strucne.aspx>

KOORDINÁTOR INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU KARLOVARSKÉHO KRAJE. IDOK: *Idok – základní informace* [online], © 2014. [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.idok.info/idok>

KOORDINÁTOR INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU OLOMOUCKÉHO KRAJE. KIDSOK: *Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje* [online], © 2014. [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://www.kidsok.cz/pdf/plan-dopravni-obslužnosti-ok.pdf>

KOORDINÁTOR ODIS. KODIS: *Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje* [online], © 2014. [cit. 2014-02-03]. Dostupné z: <http://www.kodis.cz/>

KOORDINÁTOR VEŘEJNÉ DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE. KOVED: *Organizace veřejné dopravy ve Zlínském kraji* [online], © 2011. [cit. 2014-02-06]. Dostupné z: <http://www.koved.cz/organizace-verejne-dopravy-ve-zlinskem-kraji/projekty/>

KORID LK, spol. s r. o.: *Idol – vše o veřejné dopravě v Libereckém kraji* [online], © 2012. [cit. 2014-02-05]. Dostupné z: <http://www.iidol.cz/>

MINISTERSTVO PRÁCE A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ. MPSV: *Integrovaný portál MPSV, statistiky, zaměstnanost* [online], 2014. [cit. 2014-03-07]. Dostupné z: <http://portal.mpsv.cz/sz/stat/>

MINISTERSTVO SPRAVEDLNOSTI. *Veřejný rejstřík eJustice*. [online], © 2012 - 2014. [cit. 2014-03-08]. Dostupné z: <http://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx>

OREDO, spol. s r. o.: *Zprávy z OREDA* [online], © 2014. [cit. 2014-02-03]. Dostupné z: <http://www.oredo.cz/zpravy-z-oreda/?PHPSESSID=a61f8d04d2b1fc09b20763fed839d259>

PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA. ROPID: *O systému* [online], © 2008. [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://ropid.cz/o-systemu/>

STATUTÁRNÍ MĚSTO PŘEROV. MPr: *Mapy linek MHD* [online], © 2008. MPr Přerov [cit. 2014-02-28]. Dostupné z: <http://www.prerov.eu/cs/magistrat/mapove-centrum-gis/mapy-linek-mhd.html>

STŘEDOČESKÝ KRAJ: *Informace o SID* [online], © 2008. [cit. 2012-02-04]. Dostupné z: <http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/stredoceska-integrovana-doprava/informace-o-sid/>

ÚŘAD PRÁCE ČESKÉ REPUBLIKY. ÚPČR: *Zpráva o situaci na trhu práce v Olomouckém kraji v roce 2012*, Krajská pobočka Olomouc [online], 2012. Olomouc [cit. 2014-03-06]. Dostupné z: <http://www.kr-olomoucky.cz/clanky/dokumenty/1810/ol-rok2012-kraj.pdf>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

| | |
|-------|--|
| CNG | Compressed Natural Gas stlačený zemní plyn |
| ČSÚ | Český statistický úřad |
| IDS | Integrovaný dopravní systém |
| IDSOK | Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje |
| KÚOK | Krajský úřad Olomouckého kraje |
| MHD | Městská hromadná doprava |
| PDOÚ | Plán dopravní obslužnosti území |
| PAD | Příměstská autobusová doprava |
| ROP | Regionální operační program |
| SLDB | Sčítání lidu, domů a bytů |
| vlkm | Vlakokilometr – měrná jednotka představující pohyb osobního vlaku po dráze jednoho kilometru |
| TEN-T | Trans-European Transport Network in field of Transport - Transevropské dopravní sítě |
| ZDO | Základní dopravní obsluha |
| ZVS | Závazek veřejné služby |

SEZNAM OBRÁZKŮ

| | |
|--|----|
| <i>Obrázek 1 - Schéma příměstských linek PID</i> | 24 |
| <i>Obrázek 2 - Integrovaný dopravní systém Táborska,</i> | 25 |
| <i>Obrázek 3 - Integrovaná doprava Plzeňska</i> | 26 |
| <i>Obrázek 4 - Mapa tarifních zón IREDO</i> | 28 |
| <i>Obrázek 5 - Plán regionálních linek IDS JMK</i> | 30 |
| <i>Obrázek 6 - Tarifní zóny v ODIS</i> | 31 |
| <i>Obrázek 7 - Schéma rozdělení Ústeckého kraje od 1. 1. 2015</i> | 32 |
| <i>Obrázek 8 – Míra nezaměstnanosti v Olomouckém kraji</i> | 37 |
| <i>Obrázek 9 - Vyjíždějící do zaměstnání podle obcí k 26. 3. 2011 v Olomouckém kraji</i> | 38 |
| <i>Obrázek 10 – Schéma linek MHD Hranice</i> | 43 |
| <i>Obrázek 11 – Schéma sítě MHD Olomouc</i> | 44 |
| <i>Obrázek 12 – Schéma linek sítě MHD Prostějov</i> | 47 |
| <i>Obrázek 13 – Schéma linek MHD Přerov</i> | 48 |
| <i>Obrázek 14 – Schéma linek MHD Šumperk</i> | 49 |
| <i>Obrázek 15 – Schéma linek MHD Zábřeh</i> | 50 |
| <i>Obrázek 16 – Čas, který zabere cesta do školy nebo zaměstnání (v min)</i> | 66 |
| <i>Obrázek 17 – Typ dopravního prostředku k cestě do školy nebo zaměstnání</i> | 66 |
| <i>Obrázek 18 – Odvětvová struktura respondentů dotazníku</i> | 68 |

SEZNAM TABULEK

| | |
|---|----|
| <i>Tabulka 1 - Vybrané ukazatele, obyvatelstvo kraje</i> | 36 |
| <i>Tabulka 2 – Nezaměstnanost k 31. 1. 2014 v okresech Olomouckého kraje</i> | 37 |
| <i>Tabulka 3 – Bilance dojížd'ky – vyjížd'ky do zaměstnání</i> | 39 |
| <i>Tabulka 4 – Seznam linek MHD Hranice</i> | 43 |
| <i>Tabulka 5 – Seznam linek MHD Olomouc</i> | 45 |
| <i>Tabulka 6 – Seznam linek MHD Prostějov</i> | 47 |
| <i>Tabulka 7 – Seznam linek MHD Přerov</i> | 48 |
| <i>Tabulka 8 – Seznam linek MHD Šumperk</i> | 49 |
| <i>Tabulka 9 – Seznam linek MHD Zábřeh</i> | 50 |
| <i>Tabulka 10 – Základní údaje k zónám s MHD</i> | 51 |
| <i>Tabulka 11 – Ceník jízdného v MHD platný od 1. 4. 2009</i> | 51 |
| <i>Tabulka 12 – Ceník jízdného v MHD platný od 1. 9. 2013</i> | 51 |
| <i>Tabulka 13 - Výčet dopravců v Olomouckém kraji zapojených do IDSOK</i> | 60 |
| <i>Tabulka 14 - Vývoj základní dopravní obslužnosti ve veřejné linkové dopravě</i> | 61 |
| <i>Tabulka 15 - Rozsah dopravy v ZVS a úhrada prokazatelné ztráty (v tis. Kč) - České dráhy, a. s.</i> | 61 |
| <i>Tabulka 16 - Rozsah dopravy v ZVS a úhrada prokazatelné ztráty - ARRIVA MORAVA a .s.</i> | 62 |

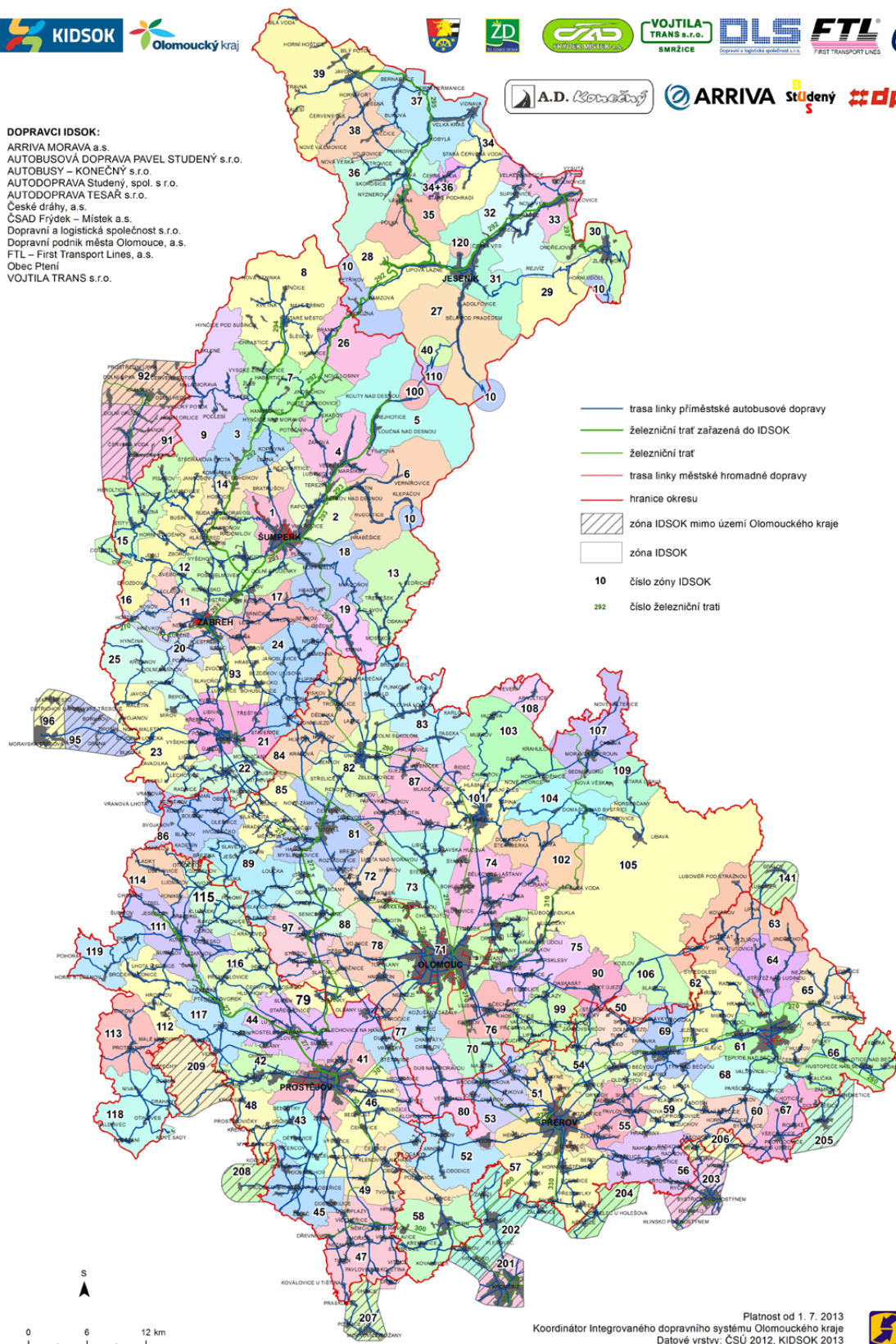
SEZNAM PŘÍLOH

- P I Mapa IDS Olomouckého kraje
- P II Mapa železničních tratí v Olomouckém kraji
- P III Dotazník
- P IV Data z dotazníku - absolutní hodnoty

Příloha P I: MAPA IDS OLOMOUCKÉHO KRAJE



DOPRAVCI IDSOK:
 ARRIVA MORAVA a.s.
 AUTOBUSOVÁ DOPRAVA PAVEL STUDENÝ s.r.o.
 AUTOBUSY – KONEČNÝ s.r.o.
 AUTODOPRAVA Studený, spol. s r.o.
 AUTODOPRAVA TESAR s.r.o.
 České dráhy, a.s.
 ČSAD Frýdek – Místek a.s.
 Dopravní a logistická společnost s.r.o.
 Dopravní podnik města Olomouce, a.s.
 FTL – First Transport Lines, a.s.
 Obec Plení
 VOJTILA TRANS s.r.o.



Platnost od 1. 7. 2013
 Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje
 Datové vrstvy: ČSÚ 2012, KIDSOK 2013



zdroj: KIDSOK Vše co potřebujete vědět informační leták IDSOK, 2013

Příloha P II: MAPA ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ V OLOMOUCKÉM KRAJI



zdroj: ČD Region ČD v Olomouckém kraji, 2014

Příloha P III: DOTAZNÍK

Dobrý den,

jsem studentem pátého ročníku Univerzity Tomáše Bati a chtěl bych Vás požádat o vyplnění následujícího jednoduchého dotazníku, který bude použit do praktické části mé diplomové práce na téma „Návrh dalšího rozvoje Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje“.

Dotazník je zcela anonymní a jeho výsledky budou využity výhradně pro tuto práci.

Děkuji za Vaši ochotu a čas

Bc. Pavel Šlesinger

1. Dojíždíte do zaměstnání?
 - ano
 - ne
2. Jak často dojíždíte?
 - denně
 - týdně
 - 1 – 2 za měsíc
 - jinak
3. Kolik času Vám zabere cesta do zaměstnání (v minutách)?
 - méně než 15 min
 - 15 – 30 min
 - 30 – 45 min
 - 45 – 60 min
 - více než 60 min
4. V případě, že dojíždíte do zaměstnání, na jakou vzdálenost?
 - v rámci obce či města
 - mimo obec, ale v rámci kraje
 - mimo kraj
 - mimo Českou republiku
5. Jaký dopravní prostředek nejčastěji využíváte?
 - vlak
 - autobus
 - MHD
 - automobil
 - kombinace více dopravních prostředků
 - jiné
6. Jak jste spokojen/a se stávající veřejnou dopravou?
 - velmi spokojen
 - spíše spokojen
 - spíše nespokojen
 - absolutně nespokojen

7. Jste-li nespokojen/a, označte důvod nespokojenosti
- málo spojů
 - cena za dopravu
 - nespolehlivost
 - čistota ve vozidle
 - jiné, uveďte
8. Vyhovuje Vám současná nabídka spojů?
- ano
 - ne
 - nedokážu posoudit
9. Uvítal/a byste zavedení jednotné elektronické čipové karty pro odbavení cestujících ve všech prostředcích veřejné dopravy?
- ano
 - ne
 - nevím
10. Uvítal/a byste plnou integraci osobních vlaků všech tratí na území Olomouckého kraje do systému integrované dopravy?
- ano
 - ne
 - nevím
11. Jste
- muž
 - žena
12. Váš věk je
- do 25 let
 - 26 – 39 let
 - 40 – 59 let
 - 60 let a více
13. Do kterého odvětví spadá Vaše zaměstnání
- průmysl a zemědělství
 - obchod
 - školství
 - zdravotnictví a sociální činnost
 - jiné

Příloha P IV: DATA Z DOTAZNÍKU – ABSOLUTNÍ HODNOTY

| číslo otázky | Otázka | Možnosti | počet respondentů | |
|-----------------|---|------------------------|-----------------------------|----------|
| | | | absolut- ní hod- nota | procento |
| 1 | Dojíždíte do zaměstnání? | ano | 144 | 88,34 |
| | | ne | 19 | 11,64 |
| 2 | Jak často dojíždíte? | denně | 123 | 75,47 |
| | | týdně | 21 | 12,88 |
| | | 1 - 2 týdně | 10 | 6,13 |
| | | jinak | 9 | 5,52 |
| 3 | Kolik času Vám zabere cesta do zaměstnání (v min)? | méně než 15 min | 40 | 34,36 |
| | | 15 - 30 min | 56 | 24,54 |
| | | 30 - 45 min | 28 | 17,18 |
| | | 45 - 60 min | 16 | 9,82 |
| | | více než 60 min | 23 | 14,11 |
| 4 | V případě, že dojíždíte do zaměstnání, na jakou vzdálenost? | v rámci obce či města | 73 | 44,79 |
| | | mimo obec, ale v kraji | 55 | 33,74 |
| | | mimo kraj | 34 | 20,86 |
| | | mimo Českou republiku | 1 | 0,61 |
| 5 | Jaký dopravní prostředek nejčastěji využíváte? | vlak | 19 | 11,66 |
| | | autobus | 15 | 9,20 |
| | | MHD | 50 | 30,67 |
| | | automobil | 55 | 33,74 |
| | | kombinace | 12 | 7,36 |
| | | jiné | 12 | 7,36 |
| 6 | Jak jste spokojen/a se stávající veřejnou dopravou? | velmi spokojen | 4 | 3,55 |
| | | spíše spokojen | 82 | 72,58 |
| | | spíše nespokojen | 21 | 18,55 |
| | | absolutně nespokojen | 6 | 5,32 |
| 7 | Jste-li nespokojen/a, označte důvod nespokojenosti | málo spojů | 6 | |
| | | cena za dopravu | 8 | |
| | | nespolehlivost | 3 | |
| | | čistota ve vozidle | 2 | |
| | | jiné | 3 | |
| 8 | Vyhovuje Vám současná nabídka spojů? | ano | 81 | 77,14 |
| | | ne | 11 | 10,48 |
| | | nedokážu posoudit | 13 | 12,38 |
| 9 | Uvítal/a byste zavedení jednotné elektronické čipové karty? | ano | 63 | 48,84 |
| | | ne | 50 | 38,76 |
| | | nevím | 16 | 12,40 |

| číslo otázky | Otázka | Možnosti | počet respondentů | |
|-----------------|--|-------------------------------------|-----------------------------|----------|
| | | | absolut- ní hod- nota | procento |
| 10 | Uvítal/a byste plnou integraci osobních vlaků? | ano | 87 | 75,00 |
| | | ne | 20 | 17,24 |
| | | nevím | 9 | 7,76 |
| 11 | Jste | muž | 73 | 44,79 |
| | | žena | 90 | 55,21 |
| 12 | Váš věk je | do 25 let | 81 | 49,69 |
| | | 26 - 39 let | 59 | 36,20 |
| | | 40 - 59 let | 14 | 8,59 |
| | | 60 a více let | 9 | 5,52 |
| 13 | Do kterého odvětví spadá Vaše zaměstná- ní? | průmysl a zemědělství | 28 | 23,14 |
| | | obchod | 26 | 21,49 |
| | | školství | 22 | 18,18 |
| | | zdravotnictví a sociální činnost | 27 | 22,31 |
| | | jiné | 18 | 14,88 |

Zdroj: vlastní zpracování dat, březen 2014