

PALACKÉHO V OLOMOUCI

Pedagogická fakulta

Veřejná správa

**MĚSTSKÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA
V PŘEROVĚ JAKO PROBLÉM VEŘEJNÉ
SPRÁVY**

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Vedoucí diplomové práce:
Mgr. Pavel Neumaister, Ph.D.

Autor:
Bc. Ivo Novotný

Přerov 2019

PROHLÁŠENÍ O AUTORSTVÍ

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně a použila jen zdroje uvedené v seznamu literatury. Souhlasím, aby tato práce byla uložena na Univerzitě Palackého v Olomouci v knihovně Pedagogické fakulty a zpřístupněna ke studijním účelům.

V Přerově dne 3. 12. 2019

.....

Bc. Ivo Novotný

Poděkování

Děkuji vedoucímu práce Mgr. Pavlu Neumeisterovi, Ph.D. za odborné vedení, poskytnutí cenných rad a informací při tvorbě mé diplomové práce.

ANOTACE

Teoretická část diplomové práce je zaměřena na fakta o historickém vývoji hromadné silniční dopravy. Tato část se dále věnuje zjišťování dopravní dostupnosti a městské hromadné dopravě. Práce popisuje působení a pravomoci státní správy a samosprávy orgánům obce a kompetencím, které mají svěřené v této oblasti městské hromadné dopravy v městě Přerov.

Praktická část práce je zaměřena na aktuální pohled na stav MHD v Přerově formou dotazníkového šetření, které proběhlo mezi obyvateli Přerova a vyhodnocení jeho výsledků.

Klíčová slova: dopravci, dopravní úřady, veřejná linková osobní doprava, městská hromadná doprava, autobusová přeprava, dopravní služby, dotazník

ANNOTATION

The theoretical part of the thesis is focused on facts about the historical development of public transport. This part also deals with the determination of transport accessibility and public transport. The work describes the activity and powers of state administration and self-government to the municipal authorities and the competences they have within this area of public transport in the town of Prerov.

The practical part is focused on the current point of view of the state of public transport in Prerov in the form of a questionnaire survey, which took place among the inhabitants of Prerov and evaluation of its results.

Key words: carriers, transport authorities, public line passenger transport, urban mass transportation, bus transportation, transport services, questionnaire

Obsah

Úvod.....	7
1 Přerov	9
1.1 Charakteristika města	9
1.2 Demografická analýza města	10
1.3 Školy a vzdělávací instituce	14
1.4 Zaměstnavatelé.....	15
1.5 Turistický ruch	18
1.6 Druhy dopravy	20
1.7 Mobilita obyvatel	22
1.8 Dopravci MHD v Přerově	25
2 Historie silniční dopravy a MHD	28
2.1 Historie silniční osobní dopravy	28
2.2 Osobní veřejná doprava před rokem 1918 na Přerovsku	29
2.3 Osobní veřejná doprava a veřejná hromadná doprava mezi světovými válkami.....	34
2.4 Autobusová doprava za 2. světové války.....	42
2.5 Autobusová doprava po roce 1945.....	42
2.6 Autobusová doprava po roce 1948.....	44
2.7 Autobusová doprava od 90. let 20. století.....	48
2.8 Autobusová doprava v Přerově od 90. let minulého století	49
2.9 Očekávaný vývoj a budoucnost MHD v Přerově a náměty na zlepšení	55
3 Působení příslušných orgánů v oblasti MHD a její financování	64

3.1	Orgány samosprávy působící v oblasti MHD	64
3.2	Orgány státní správy působící v oblasti dopravy a MHD	69
4	Financování veřejné osobní dopravy	72
4.1	Financování MHD	72
4.2	Ceny dopravních výkonů MHD	77
4.3	Smluvní zajišťování dopravní obslužnosti	81
4.4	Městská autobusová doprava v Přerově v současnosti	83
5	Výzkumné šetření	87
5.1	Cíl výzkumu	87
5.2	Metodika výzkumu	88
5.3	Metodika sběru dat	89
5.4	Způsob zpracování dat	91
5.5	Výzkumný soubor	91
6	Výsledky výzkumu	92
6.1	Struktura dotazované skupiny	92
6.2	Který způsob dopravy po městě u Vás převažuje?	94
6.3	Jak často využíváte MHD?	95
6.4	Co by Vás přimělo, abyste více využíval(a) MHD?	96
6.5	MHD nejčastěji využíváte k přepravě	97
6.6	Jak dlouhá je průměrná doba Vaší jízdy?	98
6.7	Přestupujete během své jízdy?	99
6.8	Uveďte, jak jste spokojeni s jednotlivými stránkami kvality MHD	100
6.9	Převahu MHD nejčastěji hradíte	101

6.10	Slovně vyjádřete spokojenost s modernizací MHD v Přerově od 90. let.....	102
6.11	Vyhodnocení stanovených výzkumných předpokladů.....	103
	Závěr	106
	Seznam použité literatury.....	107
	Seznam internetových zdrojů.....	114
	Právní předpisy	117
	Seznam tabulek	118
	Seznam grafů	119
	Seznam obrázků.....	120
	Seznam příloh.....	120
	Příloha 1 – obrazová příloha	
	Příloha 2 – vzor dotazníku	

Úvod

V důsledku průmyslové revoluce dochází od poloviny 19. století ke zvyšování počtu obyvatel ve městech a k významným přesunům obyvatelstva z venkova do měst. Větší počet obyvatel měst, dojíždění za prací a do škol přináší nové problémy, mezi něž patří zajištění dopravní obslužnosti. Pozdější změny životního stylu, rozvoj služeb, nákupních center a rostoucí mobilita obyvatel jsou doprovázeny velkou dopravní zátěží ve městech, což vyžaduje řešení a optimalizaci veřejné dopravy, zejména městské hromadné dopravy. Zřizovatelem městské hromadné dopravy je město a zajišťování této dopravy je pro většinu měst, jako správního orgánu, problémové nejenom z hlediska složitosti dopravní legislativy, ale i finanční náročnosti, protože náklady na MHD jsou pro městské rozpočty nejvyšším výdajem.

Vysoká míra využívání individuální automobilové dopravy ve městech přináší jistá negativa. Udržitelnou formu dopravy v městském prostředí představuje kombinace pěší chůze, veřejné hromadné dopravy i cyklistické dopravy. Takové dopravní koncepce, na rozdíl od individuální automobilové dopravy, minimalizují negativa a pomáhají udržet zdravější a bezpečnější městské prostředí. Městská hromadná doprava představuje páteř každého udržitelného systému městské mobility. Mezi cíle zvyšování kvality veřejné dopravy patří motivovat obyvatelstvo k její preferenci před individuální automobilovou dopravou.

Ve své práci jsem se konkrétně zaměřil na město Přerov, ve kterém žiji, a kde není podrobně zmapována historie osobní veřejné dopravy. Je poukázáno na skutečnost, že veřejná hromadná doprava prvotně souvisela s budováním železniční sítě a posléze s hospodářským růstem. Aktuálnost tématu MHD je dána tím, že nepříznivé vlivy způsobené nárůstem individuálního automobilismu, a v Přerově je to i tranzitní dopravou, vedly k vyčerpání kapacity stávajících komunikací a vzhledem k omezenému prostoru je značně náročné a často i nemožné městskou dopravní síť rozšiřovat. Vznikající dopravní kongesce tak způsobují snižování efektivity dopravního systému se všemi pro město nepříznivými důsledky.

Hlavním cílem diplomové práce je rekonstruovat proces vývoje specifické oblasti zajišťující lokální dopravní obslužnost v rámci města Přerov a jeho přilehlých částí a

to od jejích počátků po současnost. Teoretickým východiskem zpracované rekonstrukce procesu vývoje městské hromadné dopravy je pojmout tuto dopravu jako specifickou sociální instituci a analyzovat sociální a správní aspekty jejího rozvoje a dobových proměn.

Naplnění hlavního cíle je podmíněno dosažením dílčích cílů:

- a) Na základě analýzy, komparace a kritického zhodnocení stanovit prostřednictvím výkladu historických proměn pojetí a realizace MHD základní teoretické kategorie, které také budou základem následného empirického výzkumu.
- b) V rámci teoretické části podat výklad sociálních, demografických, ekonomických a jiných proměn města Přerov a jeho obyvatelstva.
- c) Charakterizovat městskou hromadnou dopravu jako specifickou instituci a poukázat i na sociální a správní aspekty jejího zajišťování.
- d) V rámci empirické části prokázat, jak a nakolik je systém MHD, jeho správy a realizace provázán se skutečnými očekáváními obyvatel města Přerov.

První teoretická část práce je rozdělena do čtyř kapitol. Tato část práce je věnována demografické analýze města s vlivy na dopravní obslužnost. Dále pak historii a vývoji osobní veřejné dopravy od poloviny 19. století do současnosti. Zabývám genezí této dopravy a předcházejícím a souvisejícím dopravním aktivitám. Rozebírám komplikovaný vývoj MHD v Přerově, zejména po společenských změnách po roce 1989. V teoretické části se dále zaměřuji na analýzu problémů při zajišťování MHD, věnuji se působení příslušných orgánů v oblasti MHD, a to zejména působení orgánů samosprávy města Přerova, které se podílí na organizaci a zajišťování MHD v Přerově. V této části se také zabývám problematikou výběrových řízení, smluvním zajišťováním dopravní obslužnosti a financováním MHD. Snažím se porovnat vybrané parametry se situací v některých městech.

Druhá, praktická část této diplomové práce se zabývá šetřením na téma dopravní obslužnosti v Přerově formou výzkumných otázek za účelem potvrzení či vyvrácení stanovených výzkumných předpokladů.

1 Přerov

1.1 Charakteristika města

Přerov je statutární město v Olomouckém kraji ležící 21 km jihovýchodně od Olomouce v Hornomoravském úvalu na obou březích řeky Bečvy. Jeho rozloha je 58,48 km² a žije zde přibližně 43 tisíc obyvatel. Statutárním městem je od 1. července 2006. Přerov je kulturním, společenským a administrativním centrem regionu.

Historie osídlení Přerova sahá až do pravěku, a to konkrétně do doby kamenné, což dokládají světově známé archeologické nálezy. První písemná zmínka o Přerově pochází z roku 1141. Přibližně o století později, v roce 1256, byl Přerov povýšen králem Přemyslem Otakarem II. na královské město. Jeho historie je neodmyslitelně spjata s rody Pernštejnů a Žerotínů a s působením jednoty bratrské, jedné z evangelických církví.¹

Současný Přerov láká návštěvníky na zachovalou městskou památkovou zónu, ve které se nachází měšťanské domy z 15. a 16. století, unikátní Horní náměstí oválného tvaru, zbytky středověkých hradeb s fortnou a renesančně upravený zámek, ve kterém sídlí Muzeum Komenského. Dále lze za důležitou památku označit Městský dům z roku 1897, který je postavený v novorenesančním slohu s bohatou štukovou výzdobou s prvky secese. Jedná se o kulturní a společenské centrum, kde se konají různá divadelní představení, koncerty a společenské akce. Nejvýznamnější z nich je zřejmě Československý jazzový festival s dlouholetou tradicí (od roku 1966), který navštěvují i zahraniční hosté. V roce 2016 byla také otevřena unikátní venkovní expozice Památník jednoty bratrské, která se nachází v místě, kde archeologové v letech 2012 a 2013 odkryli pozůstatky sídla jednoty bratrské, tj. bratrského domu se školou a modlitebnou.

Přerov nabízí vyžití také sportovcům, kteří mohou navštívit areál lagun, skatepark, bicossovou dráhu či DiscGolfPark. Mohou využít i přerovský plavecký areál, některý z mnoha tenisových kurtů nebo si také mohou zabruslit na zimním stadionu, který

¹O Přerově [online]. Magistrát města Přerova [cit. 2019-07-03]. Dostupné z <<https://www.prerov.eu/cs/o-prerove/>>.

v letním období nabízí zázemí pro in-line bruslaře s multifunkční plochou, jež je také vhodná pro florbal či hokej. Taktéž mají k dispozici různá sportovní centra (např. squash, bowling, minigolf nebo badminton) či od léta 2016 venkovní posilovny. Cyklisté mohou využít sítě cyklostezek, kterými je město a okolí protkáno. Fanoušci motorových sportů ocení Přerovskou roklí, která hostí autocrossové a motocrossové závody evropského formátu.

I po kulturní stránce nabízí Přerov návštěvníkům vyžití. Kromě výše zmíněného muzea a Městského domu je zde k dispozici kino Hvězda či loutkové divadlo Přerovský Kašpárek. V blízkosti areálu lagun se nachází ornitologická stanice ORNIS, ve které je umístěna největší expozice ptáků ve střední Evropě. Milovníci přírody by neměli vynechat návštěvu národní přírodní rezervace Žebračka, kterou prochází naučná vlastivědná stezka Přerovským luhem. Za zmínku jistě stojí i areál „Mamutov“, který originálním způsobem návštěvníkům umožňuje celoroční poznávání místní historie (zejména období lovců mamutů), sportovní vyžití i pasivní odpočinek.²

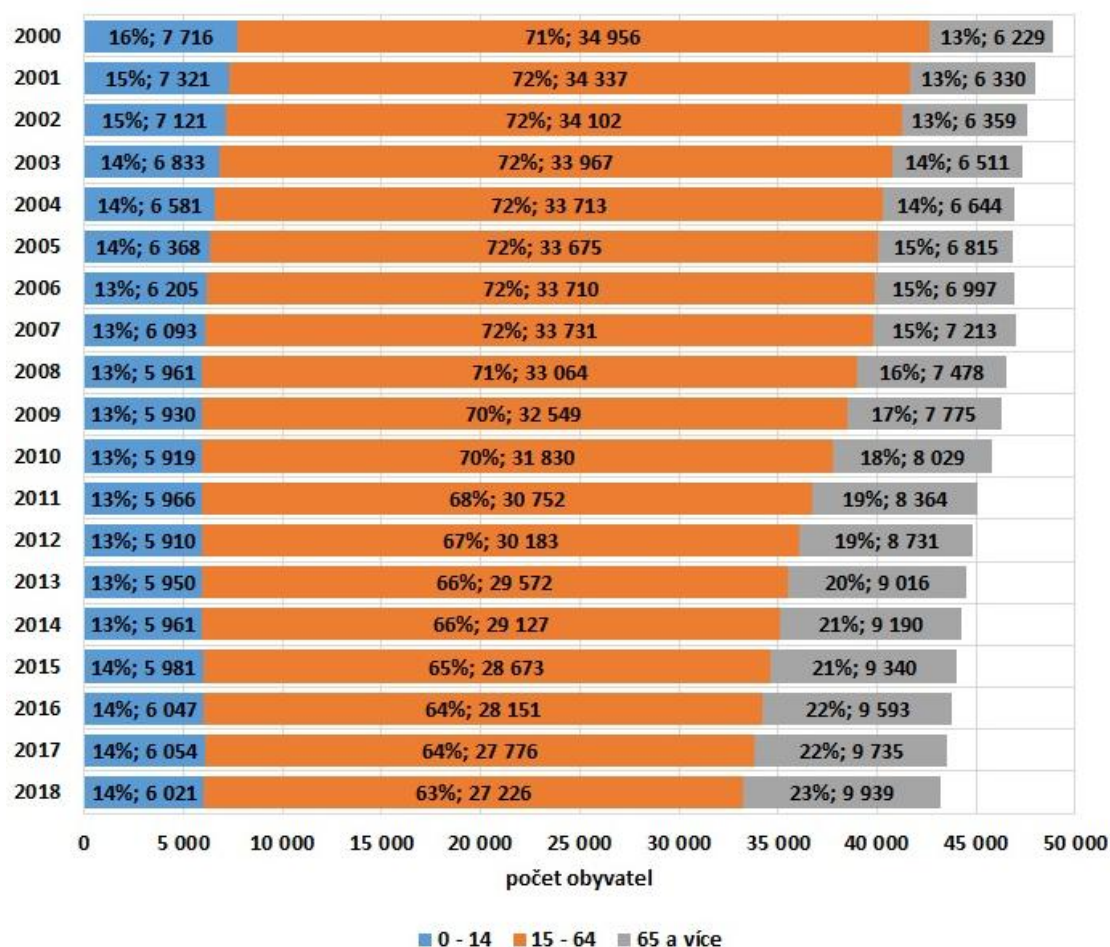
1.2 Demografická analýza města

S městskou hromadnou dopravou je úzce spjata i demografická analýza města. Následující grafy mapují nejprve věkovou strukturu obyvatelstva Přerova a následně potom i ukazatele stáří (průměrný věk a index stáří). Také srovnávají četnosti věkových skupin obyvatel Přerova a České republiky či lidnatost jednotlivých městských částí Přerova.

Z věkové struktury jedinců žijících v Přerově lze vysledovat dvě skutečnosti. První je fakt, že počet obyvatel v Přerově za sledované období neustále klesá. Zatímco v roce 2000 na území tohoto města žilo celkem 48 901 obyvatel, tak o devatenáct let později to již bylo pouze 43 186 obyvatel, což je o 5 715 méně. Průměrný roční pokles činí téměř 320 osob. Výjimkou byly pouze roky 2006 a 2007, kdy se lokálně mírně zvýšil

²O Přerově [online]. Magistrát města Přerova [cit. 2019-07-03]. Dostupné z <<https://www.prerov.eu/cs/o-prerove/>>.

počet obyvatel. Pokles obyvatel nastává od roku od 1991, kdy bylo v Přerově 50 986 obyvatel.

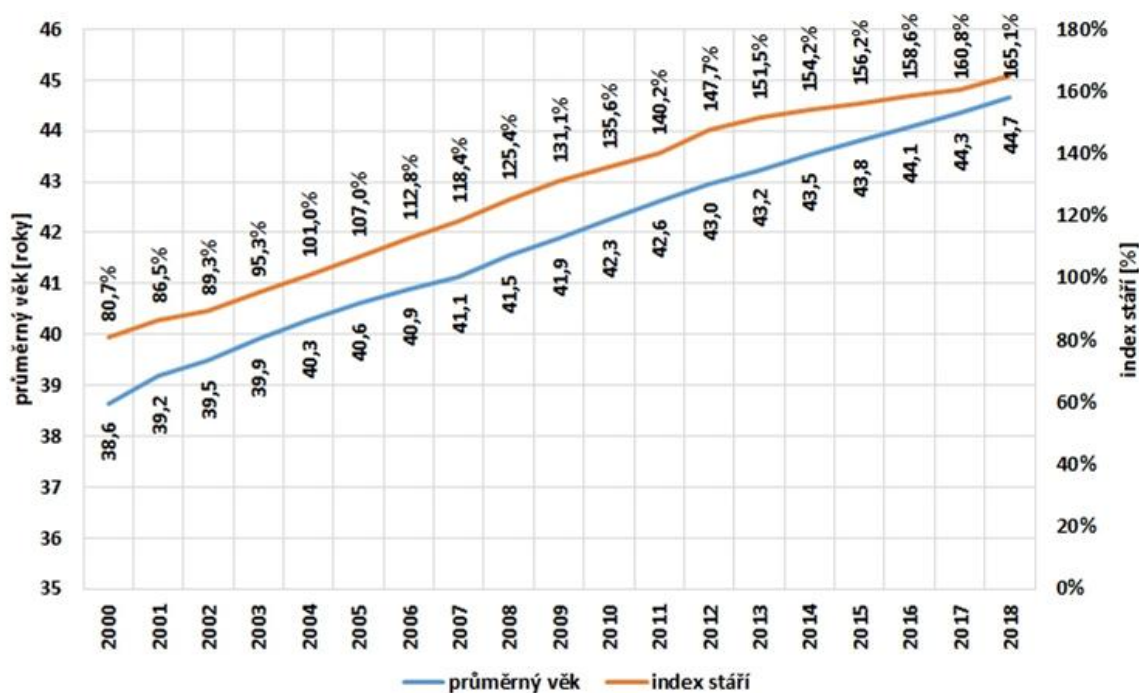


Graf 1: Časový vývoj počtu obyvatel ve městě Přerov ve sledovaných letech
(Zdroj dat: Český statistický úřad)

Druhá velmi patrná skutečnost je, že výrazně klesá počet pracujících obyvatel, tj. osob ve věku 15–64 let. V roce 2000 měli pracující jedinci procentuální četnost 71% (34 956 osob), v roce 2018 to bylo již pouze 63% (27 226 osob). Klesá také zastoupení nejmladší generace, kdy z 16% (7 716 jedinců) se snížila na 14% (6 021 jedinců). Zato naopak vzrostla početnost seniorů, tj. osob ve věku nad 65 let. V roce 2000 žilo v Přerově 6 229 osob tohoto věkového rozmezí (13% obyvatel), a o devatenáct let později, v roce 2018, to byla již téměř čtvrtina všeho obyvatelstva (23% obyvatel,

9 936 osob). Jejich počet tak ve sledovaném období vzrostl přibližně o třetinu a lze předpokládat další nárůst.

Že obyvatelstvo a to nejen České republiky, stárne, je všeobecně známý fakt. Kromě předcházejícího grafu tuto skutečnost dokládá i průměrný věk a index stáří³, který je zdokumentován na následujícím spojnicovém grafu.



Graf 2: Dlouhodobý průběh průměrného věku a indexu stáří v letech 2000 – 2018 (Zdroj dat: Český statistický úřad)

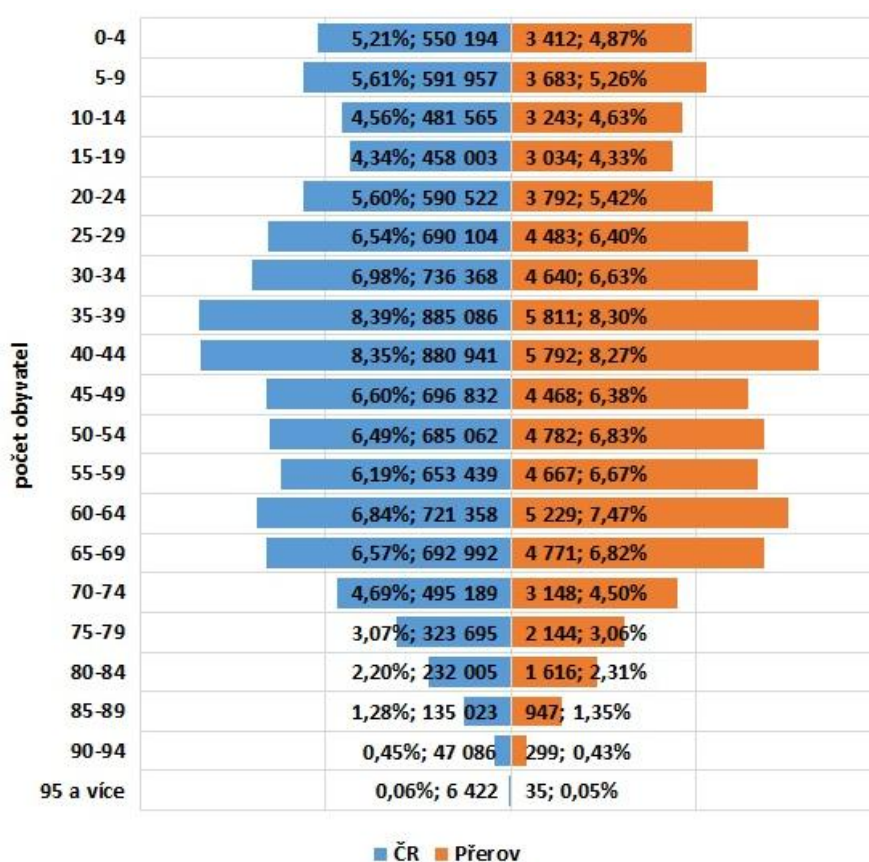
Z obou veličin je patrné, že obě mají vzrůstající tendenci. Na začátku období měli přerovští obyvatelé průměrný věk 38,6 let, a v roce 2018 to bylo již o 6,1 let více (44,7 let). I index stáří vzrostl, a to na dvojnásobnou hodnotu. Zatímco v roce 2000 ještě převažoval počet mladých lidí (věková kategorie 0–14 let; index stáří 80,7%), tak v roce 2018 tomu již bylo přesně naopak (index stáří 165,1%). Počet mladých lidí je přibližně o třetinu nižší než počet seniorů (kategorie 0–14 let: 6 021 jedinců; kategorie 65+: 9 939 jedinců).

Z důvodu srovnání je tato kapitola doplněna i o stromový graf, který porovnává procentuální zastoupení pětiletých věkových skupin obyvatel z Přerova a celé České

³Vyjadřuje, kolik obyvatel ze starších věkových skupin připadá na sto dětí. Konkrétně v tomto případě kolik obyvatel ve věku 65 a více let připadá na 100 dětí do 15 let věku.

republiky. Aby bylo možno početnost jednotlivých věkových kategorií srovnat, jsou vyjádřeny v procentuálních hodnotách. Bohužel Český statistický úřad poskytl nejaktuálnější data (četnost v jednotlivých věkových skupinách) pouze pro rok 2015.

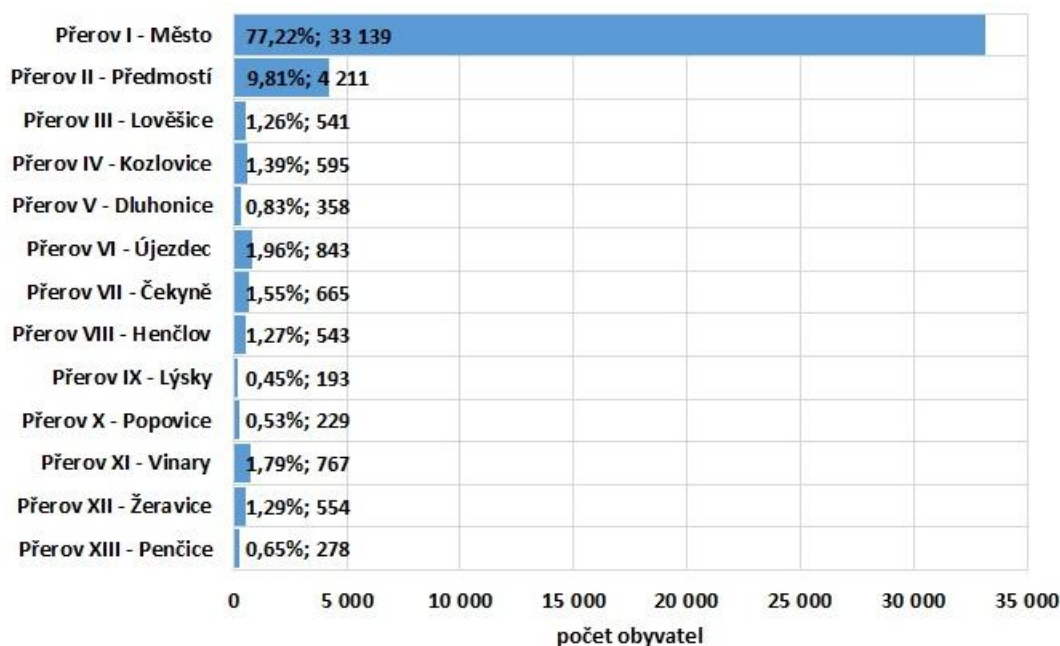
Z následujícího věkového stromu lze odvodit, že v Přerově se rodí méně jedinců než je průměrná hodnota v celé České republice, a to téměř o 0,5%. Největší rozdíly lze nalézt ve skupinách od 50 do 69 let, kde má Přerov daleko vyšší procentuální zastoupení, než činí celostátní průměr. Procentuální početnost seniorů je ale v obou sledovaných kategoriích (Přerov a Česká republika) velmi podobná.



Graf 3: Srovnání zastoupení jednotlivých pětiletých věkových skupin obyvatel mezi Českou republikou a Přerovem v roce 2015 (Zdroj dat: Český statistický úřad)

Vzhledem k plánování tras městské hromadné dopravy je vhodné znát také početnost jednotlivých městských částí. Tu uvádí následující pruhový graf. Z četnosti jednotlivých kategorií vyplývá, že největší zalidnění má v Přerově městská část Město, kde bydlí téměř 2/3 obyvatel (77,22% obyvatel, 33 139 jedinců). Téměř jedna desetina

(9,81% obyvatel, 4 211 jedinců) také žije v Přerově II – Předmostí. Ostatní městské části jsou již podstatně méně zalidněné.



Graf 4: Lidnatost jednotlivých městských částí Přerova
(Zdroj dat: Magistrát města Přerova, data k 1.1.2019)

1.3 Školy a vzdělávací instituce

Do návrhu tras a frekvence spojů městské hromadné dopravy se zcela jistě promítá také rozmístění škol a jiných vzdělávacích institucí včetně jejich návštěvnosti. Pokud jde o počet osob, nejpočetnější skupinou jsou studenti středních škol a odborných učilišť, kterých je na území města Přerova cca 3 800 a žáci základních škol, kterých je cca 3 400. V Přerově je dle informací uvedených na webových stránkách České školní inspekce České republiky⁴ dostupných celkem 51 vzdělávacích institucí, jak je podrobněji uvedeno v následující tabulce.

⁴<http://portal.inspis.csicr.cz>

	počet institucí
Mateřské školy	22
Základní školy	13
Základní umělecké školy	1
Střední školy	8
Vyšší odborné školy	1
Vysoké školy	1
Střediska volného času	2
Domovy mládeže	2
Jazykové školy	1
CELKEM	51

Tabulka 1: Počet vzdělávacích institucí v Přerově

Zdroj dat: Česká školní inspekce, Magistrát města Přerova

1.4 Zaměstnavatelé

Dalším faktorem, který ovlivňuje plány městské hromadné dopravy, je úroveň podnikatelského prostředí a situování podniků v Přerově. Mezi nejvýznamnější přerovské zaměstnavatele patří:⁵

- Meopta Optika, s. r. o. – 2577 zaměstnanců – výroba optického skla, optických přístrojů optickomechanických, optoelektronických sestav a systémů;
- Nemocnice Přerov (Středomoravská nemocniční a.s.) – 682 zaměstnanců – zdravotní péče;
- PRECHEZA, a.s. Přerov – 636 zaměstnanců – výroba chemických látek a chemických směsí (titanová běloba, železité pigmenty, síran železnatý, síran vápenatý, kyselina sírová);

⁵Plán udržitelné městské mobility města Přerov [online]. Magistrát města Přerova [cit. 2019-07-03]. Dostupné z <http://mobilita-prerov.eu/analyticka-cast/> a Úřad práce České republiky, Krajská pobočka v Olomouci. Zpráva o situaci na krajském trhu práce, o realizaci APZ v roce 2018 a strategie APZ pro rok 2019 dostupné na: https://portal.mpsv.cz/upcr/kp/olk/statistiky/OLkraj1218_VER.pdf

- DPOV, a.s. – 497 zaměstnanců – opravy a modernizace železničních kolejových vozidel;
- Statutární město Přerov – 323 zaměstnanců – veřejná správa, veřejné služby;
- PSP Machinery s.r.o. – 315 zaměstnanců – výroba, opravy a instalace strojů a zařízení, ocelové konstrukce, slévárství;
- Montáže Přerov, a.s. – 288 zaměstnanců – výroba a montáž kovových konstrukcí;
- MetsoMinerals, s.r.o. – provozovna Přerov – 285 zaměstnanců – slévárství;
- EMOS, spol. s r.o. – 241 zaměstnanců – velkoobchod s elektrospotřebiči;
- OlympusMedicalProducts Czech, spol. s r.o. – 275 zaměstnanců – výroba lékařských a vyšetřovacích zdravotních nástrojů a potřeb;
- Pekárna Racek, s.r.o. – 200 zaměstnanců – výroba pekařských výrobků;
- PSP Engineering, a.s. – 144 zaměstnanců – dodává konstrukční a technologická řešení pro průmysl zpracování nerostných surovin a výroby stavebních hmot;
- SIGNALBAU a.s. – 136 zaměstnanců – výstavba, telekomunikačních sítí, energetiky, silnoproudých zařízení, drážní sdělovací a zabezpečovací techniky;
- TRUMF International s.r.o. – 135 zaměstnanců – vývoj, výroba a prodej koření, směsí koření, kořeních přípravků a ingrediencí pro potravinářství;
- Pivovar ZUBR, a.s. – 132 zaměstnanců – výroba piva;
- AstronBuildings s.r.o. – 130 zaměstnanců – výroba výrobních hal, konstrukčních kovových výrobků;
- RESTA s.r.o. – 101 zaměstnanců – výroba drticích a třídících zařízení;

Uvedené počty se týkají kmenových zaměstnanců a jsou orientační (byly získány z různých zdrojů a webových stránek uvedených zaměstnavatelů), nejsou zde např. zahrnutí agenturní zaměstnanci, které některé společnosti pravidelně i nepravidelně využívají, a spolupracující podnikající fyzické osoby. Mnoho zaměstnanců je zaměstnáno v sektoru veřejných a komerčních služeb a úřadech ve středu města.

Při plánování městské hromadné dopravy je nutno brát v úvahu i koncentraci zaměstnavatelů s menším počtem zaměstnanců v některých lokalitách. Např. v areálu bývalých Přerovských strojírén a v jeho blízkosti (Kojetínská a Tovačovská ul.) provozuje svou činnost více podnikatelských subjektů (kromě již uvedených jde např. o PME, spol. s r.o., Českomoravská železniční opravna, s.r.o., Sezako Přerov, s.r.o., PSP Speciální Strojírna, a.s., PSP Pohony a.s. a další), takže v této lokalitě může pracovat celkem až 2 500 osob (odhad). Další lokality s nárůstem podnikatelských subjektů jsou v areálu Kasáren Želatovská ul., na jižní straně města směr Újezdec a výhledově budou i v blízkosti budovaného dálničního obchvatu.

Po roce 1990 došlo k transformaci a privatizaci průmyslových podniků i služeb. Poklesl počet podniků s více zaměstnanci, a naopak vzrostl počet nových zaměstnavatelů s malým počtem zaměstnanců. Počet podnikatelských subjektů – zaměstnavatelů – se zvýšil více než desetinásobně. Míra podnikatelské aktivity⁶ v Přerově je v porovnání s průměrem České republiky nižší. Z údajů platných ke konci roku 2016 bylo v samotném městě registrováno přibližně 205 podnikajících osob na 1000 obyvatel, což je o 6 subjektů pod průměrem v celém Olomouckém kraji. V posledních pěti letech je možno zaznamenat klesající trend v počtu podnikatelských subjektů. V letech 2015 a 2016 se jejich četnost stabilizovala na hodnotě 9 041, respektive 9 042 podnikatelských subjektů. Míra podnikatelské aktivity byla pro rok 2016 vyčíslena následně:

Česká republika	253,7
Olomoucký kraj	211,5
Přerov	205,5

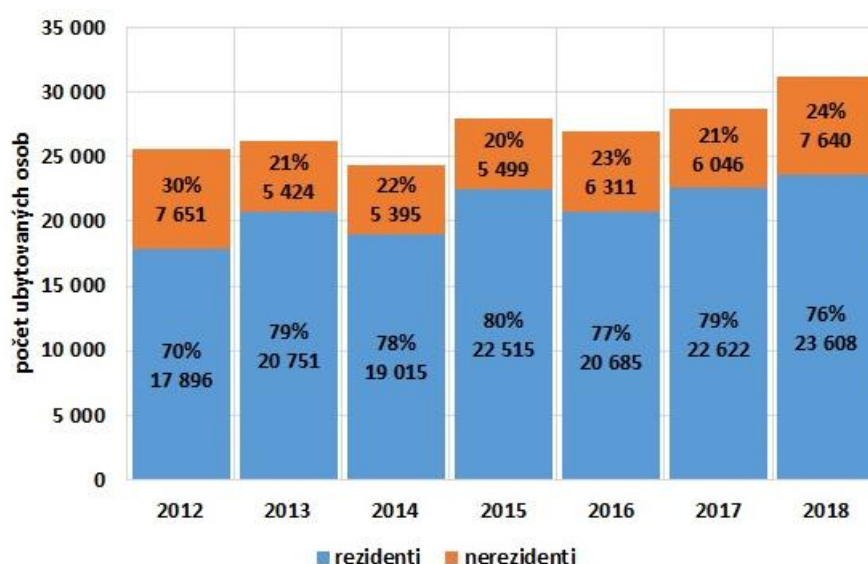
Tabulka 2: Míra podnikatelské aktivity

Ve srovnání s ostatními velkými městy v okolí dosahuje město Přerov podprůměrných hodnot.

⁶ počet podnikatelských subjektů vztážený k počtu obyvatel a vynásobený jedním tisícem

1.5 Turistický ruch

Podle portálu Magistrátu města Přerova jsou ve městě pro turisty k dispozici 4 hotely (1 čtyřhvězdičkový, 2 tříhvězdičkové a 1 dvouhvězdičkový) a 6 penzionů. Současná celková ubytovací kapacita ve městě je 850 lůžek (údaj z roku 2018⁷). Tři ubytovací zařízení poskytují svým klientům doprovodné služby (konferenční prostory, fitness, saunu, vířivku, tenis, bowling, squash, minigolf, stolní tenis atp.). Ubytovací zařízení v Přerově vlastní největší počet zařízení doprovodné infrastruktury v celém turistickém regionu Střední Morava.⁸



Graf 5: Počet osob ubytovaných v Přerově v jednotlivých letech⁹
(Zdroj dat: Český statistický úřad)

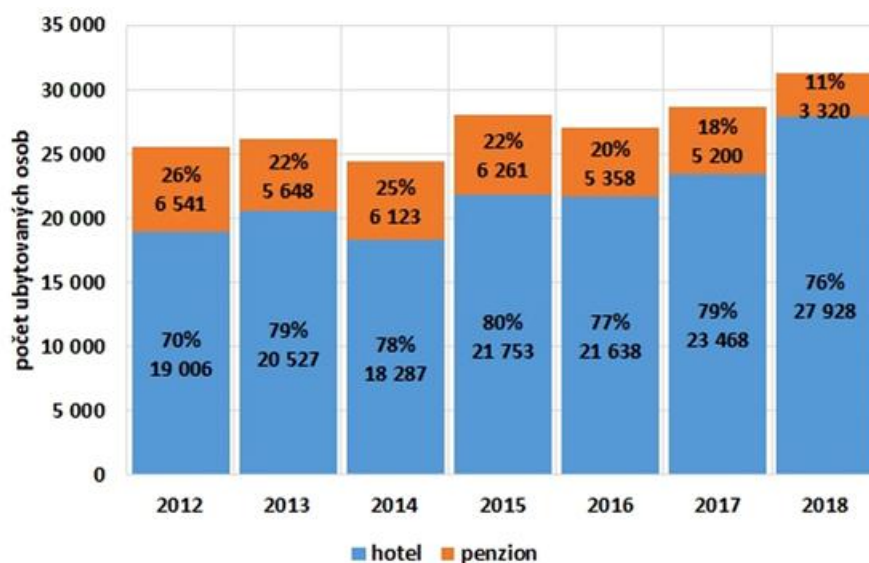
První skládaný sloupcový graf z oblasti turistického ruchu mapoval počet ubytovaných jedinců v jednotlivých letech v Přerově. Z celkových hodnot je zřejmé, že do tohoto města jezdí čím dál více návštěvníků. Průměrně za sledované období navštíví Přerov ročně více než 27 tisíc osob. Zaměříme-li se na jejich strukturu, tak více než 2/3 z nich byly osoby, které žijí na území České republiky, tzv. rezidenti. Vyjádřeno v průměrných číslech, za sledované období to činilo 77% návštěvníků (21 013 osob).

⁷ data z Českého statistického úřadu (12 zařízení, 347 pokojů, 850 lůžek, 1 místo pro stany a karavany)

⁸ Ubytování v Přerově [online]. Magistrát města Přerova [cit. 2019-07-03]. Dostupné z <<https://www.prerov.eu/cs/turista/informace-pro-turisty/ubytovaci-sluzby/ubytovani-v-prerove.html>>.

⁹ rezidenti = osoby žijící v České republice; nerezidenti = osoby (cizinci), kteří nežijí v České republice

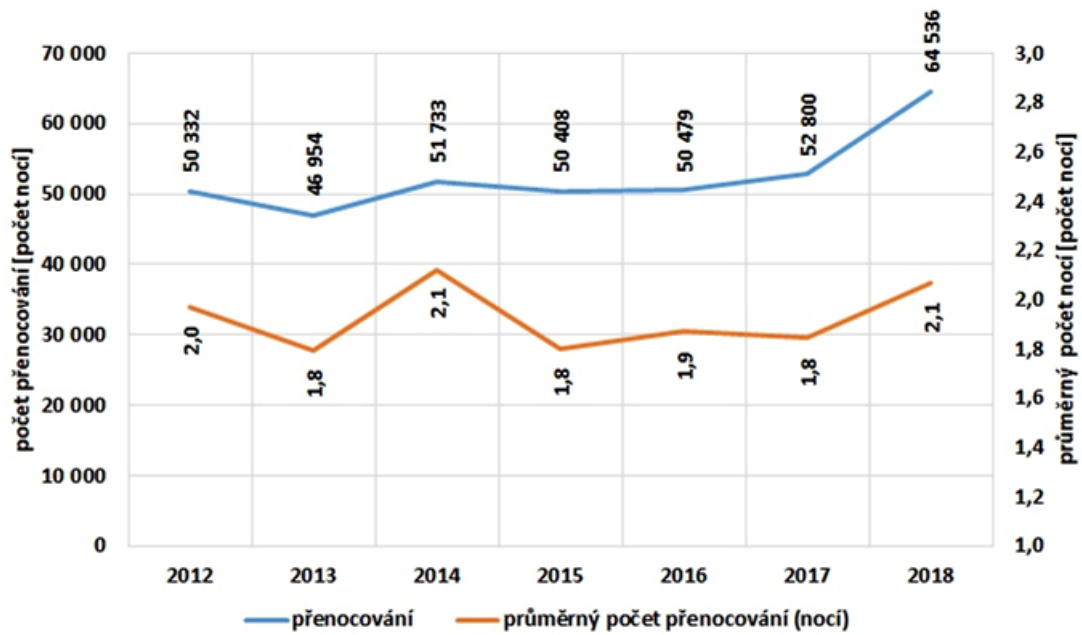
Nerezidentů, tj. cizinců, kteří nežijí na území České republiky, bylo v průměru 23% (6 281 osob).



Graf 6: Počet osob ubytovaných v Přerově v jednotlivých letech dle typu ubytování (Zdroj dat: Český statistický úřad)

Druhý graf dělí počet návštěvníků podle typu jejich zvoleného ubytování. Hosté, kteří navštívili Přerov, dávali spíše přednost servisu poskytovanému v hotelech než v penzionech. Vyjádřeno v číslech, v průměru 80% jedinců (21 801 jedinců) využilo komfortu hotelu a zbývajících 20% (5 493 jedinců) bydlelo v penzionech. Za zajímavé lze označit, že v posledních letech obliba penzionů mezi turisty klesá. V roce 2018 totiž do přerovských penzionů zavítalo pouze 11% (3 320 jedinců) hostů.

Poslední graf zaměřený na turistický ruch v Přerově se věnoval počtu přenocování (délce pobytu) včetně průměrného počtu nocí strávených v ubytovacích zařízeních. Následující spojnicový graf dokumentuje jednotlivé četnosti, na jejichž základě lze konstatovat, že návštěvníci v Přerově jsou ubytováni převážně 2 noci.



Graf 7: Počet přenocování v ubytovacích zařízeních v Přerově
(Zdroj dat: Český statistický úřad)

1.6 Druhy dopravy

Přerov je významným dopravním uzlem ve státním i evropském měřítku. Sice není zatím napojen na dálnici (v současné době probíhá výstavba dálnice D1), ale leží na křižovatce silnic I/47, I/55 a II/150, jejichž prostřednictvím je město napojeno na hlavní silniční síť. Ve směru z jihu na severozápad vede silnice I/55 přes Přerov do Olomouce. V Přerově se větví jako I/47 na severovýchod do Lipníku nad Bečvou, s napojením částečného obchvatu na I/35 do Hranic.¹⁰

Železniční stanice Přerov je součástí II. rychlostního koridoru Českých drah a VI. evropského železničního koridoru. V Přerově zastavují rychlíky z Vídně, Budapešti, Varšavy a Prahy (v obou směrech), čímž je zajištěno přímé spojení do celé řady evropských měst (Varšava, Krakow, Gdaňsk, Košice, Bratislava, Budapešť, Vídeň aj.). Mezi hlavní celostátní tratě, které probíhají městem Přerov a územím turistické lokality Přerovsko, patří rameno tratě Českých drah č. 270 Bohumín–Přerov–Česká

¹⁰Silniční doprava [online]. Magistrát města Přerova [cit. 2019-07-03]. Dostupné z <<https://www.prerov.eu/cs/o-prerove/doprava-ve-meste/silnicni-doprava.html>>.

Třebová. Ze železniční stanice Přerov vychází trať Přerov–Brno (č. 300) a Přerov–Břeclav (č. 330). Trať 270 a trať 330 jsou začleněny do II. tranzitního železničního koridoru, kde proběhla modernizace.¹¹

V Přerově je zastoupena i letecká doprava. Letiště Přerov, někdejší základna vrtulníkového letectva, je umístěno 2 km jihozápadně od okraje města Přerova. V roce 2013 Ministerstvo dopravy rozhodlo o zrušení přerovské letecké základny. Od tohoto roku, kdy byl ukončen vojenský letecký provoz a novým provozovatelem letiště Přerov se stal LOM PRAHA s.p.,¹² může být Přerov dostupný i letecky.¹³

V Přerově se nachází centrální autobusové nádraží v těsné blízkosti vlakového nádraží. Pro značnou část obyvatel sousedních obcí, využívajících veřejnou dopravu, je tento dopravní uzel branou do města. Z autobusového nádraží vyjíždějí jak regionální, tak i dálkové linky různých dopravců. Veřejná linková doprava města Přerova a jeho místních částí je zajištěna Městskou autobusovou dopravou Přerov (zkratka MAD Přerov, v této práci užívám převážně zkratku MHD – městský hromadná doprava) a tzv. příměstskými linkami, přičemž obě dvě dopravy zajišťuje stejný dopravce ARRIVA MORAVA a.s. Autobusy MAD Přerov jezdí na 11 linkách, přičemž cena základního jízdného je 10,- Kč a jízdenka se kupuje u řidiče autobusu. Na základě výměru Ministerstva financí ČR č. 02/2018 dochází od 1. 9. 2018 v Tarifu IDSOK ke změnám týkajícím se dětí a mládeže od 6 do 18 let, studentů 18–26 let a seniorů starších 65 let a se zavádí se sleva 75% z plného (obyčejného) jízdného. Všechny jízdenky platí 40 minut ve všední dny, 60 minut o víkendech a svátcích. Slevami bude snížen příjem z tržeb cestovného o cca 2,4 mil. ročně, takže se městu od roku 2019 zvýší náklady na kompenzaci MHD dopravci.

Od poloviny devadesátých let 20. století MHD měst postupně splývá s příměstskou a regionální dopravou v rámci integrovaných dopravních systémů. Spoje linek MHD

¹¹Železniční doprava [online]. Magistrát města Přerova [cit. 2019-07-03]. Dostupné z <<https://www.prerov.eu/cs/o-prerove/doprava-ve-meste/zeleznicni-doprava.html>>.

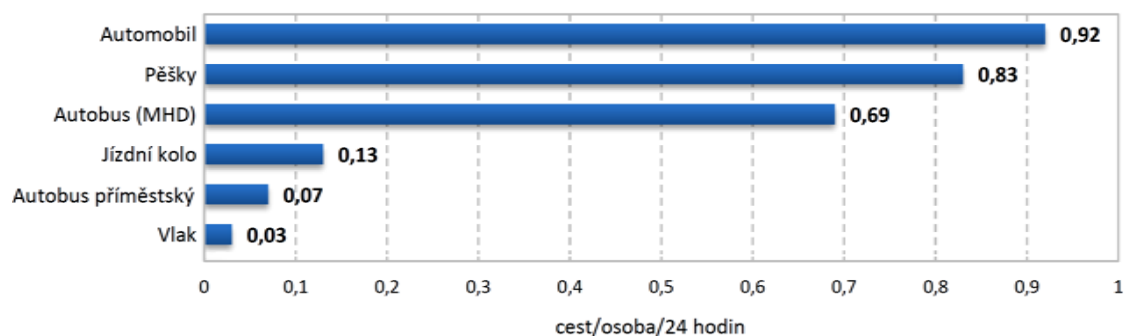
¹² společnost je tradičním podnikem nejen českého, ale i evropského a světového leteckého průmyslu, jejíž historie sahá až do roku 1915; specializuje se na opravy letecké techniky a na zajišťování vývojových, výzkumných, opravárenských a modernizačních úkolů ve prospěch potřeb zákazníka

¹³Letecká doprava [online]. Magistrát města Přerova [cit. 2019-07-03]. Dostupné z <<https://www.prerov.eu/cs/o-prerove/doprava-ve-meste/letecka-doprava.html>>.

Přerova příměstské dopravy jsou zapojeny do integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje.¹⁴

1.7 Mobilita obyvatel

Motorizace i automobilizace v České republice má stoupající tendenci. Není tomu jinak ani v Přerově. Dle Centrálního registru vozidel Ministerstva dopravy¹⁵ (data platná k 1.1.2016) činil stupeň motorizace¹⁶ v rámci Přerova 1,8 (tzn. 1 motorové vozidlo připadalo na 1,8 obyvatele), respektive 546 motorových vozidel na 1000 obyvatel. Stupeň automobilizace¹⁷ dosáhl ke stejnému datu hodnoty 2,6 (tzn. 1 osobní automobil připadal na 2,6 obyvatele), respektive 383 osobních automobilů na 1000 obyvatel. Míra automobilizace byla také zjišťována v rámci realizovaného dopravně-sociologického průzkumu domácností. Z výsledků vyplývá, že stupeň automobilizace činí 2,9, respektive 344 osobních automobilů na 1000 obyvatel. Automobilizace i motorizace v Přerově v průběhu let roste, a to jak v souvislosti s nárůstem počtu vozidel, tak i v souvislosti s poklesem počtu obyvatel města.



Graf 8: Mobilita obyvatel Přerova

(Zdroj dat: Dopravně sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016)

¹⁴Veřejná linková doprava, městská autobusová doprava [online]. Magistrát města Přerova [cit. 2019-07-03]. Dostupné z <<https://www.prerov.eu/cs/o-prerove/doprava-ve-meste/verejna-linkova-doprava-mestska-autobusova-doprava.html>>.

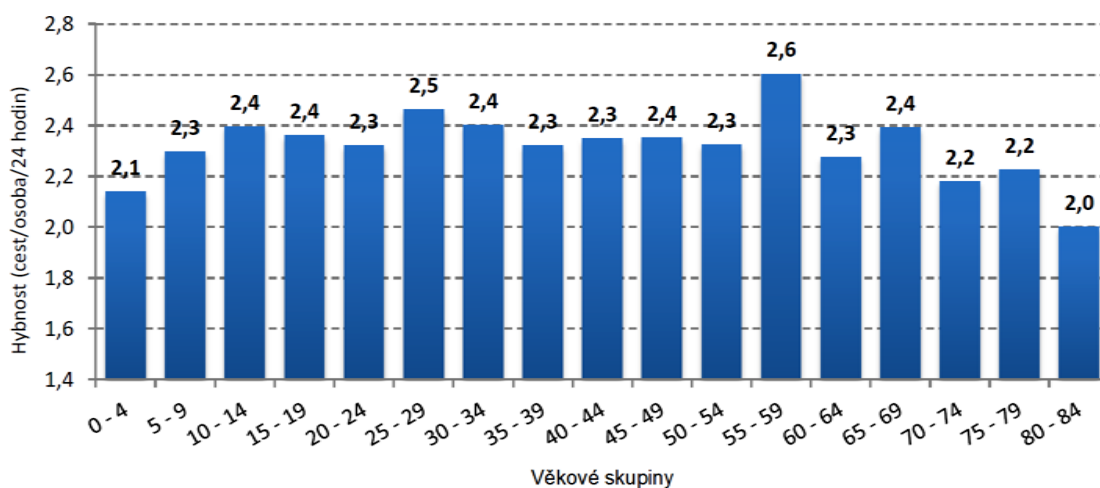
¹⁵<https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Centralni-registr-vozidel>

¹⁶ vyjadřuje poměr počtu obyvatel určitého územního celku na jedno motorové vozidlo (nižší hodnota znamená vyšší stupeň motorizace)

¹⁷ vyjadřuje poměr počtu obyvatel určitého územního celku na jeden osobní automobil (nižší hodnota znamená vyšší stupeň automobilizace)

V Přerově byl v období mezi měsíci září až říjen 2016 realizován rozsáhlý dopravní a sociodopravní průzkum.¹⁸ Z jeho výsledků vyplývá (viz předcházející graf), že na celkové mobilitě obyvatel Přerova se nejvíce podílejí cesty vykonané automobilem (v průměru 0,92 cesty na obyvatele za den), pěšky (0,83) a autobusem MHD (0,69).

Ze srovnání hybnosti mezi jednotlivými věkovými skupinami obyvatel vyplývají pouze minimální rozdíly (v řádech deseti). A přesto je z výsledku zřejmé, že nejvyšší počet cest za den vykonají osoby ve věku 55–59 let (2,6 cest na osobu a den) a mladí lidé mezi 25. a 29. rokem věku (2,5 cest na osobu a den). Vše graficky dokládá následující graf.

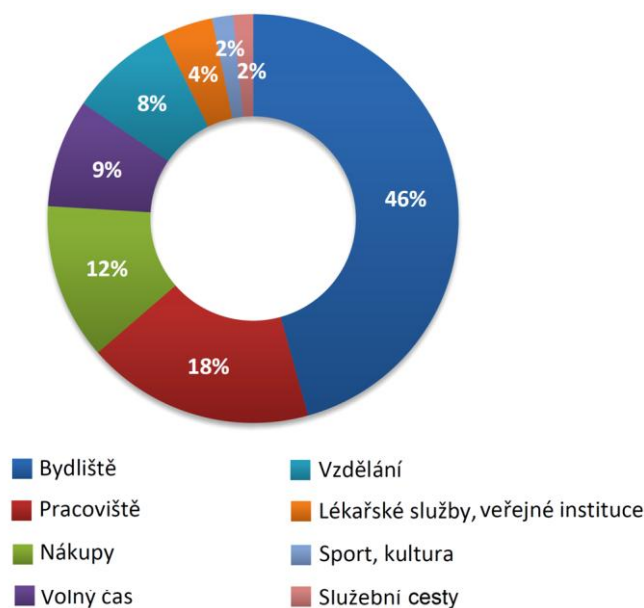


Graf 9: Hybnost obyvatel Přerova dle věkových skupin

(Zdroj dat: Dopravně sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016)

V rámci šetření byla zjišťována také informace o účelu, respektive cíli cesty. Nejvíce cest bylo vykonáno respondenty do místa jejich bydliště (46% osob) a dále na jejich pracoviště (zaměstnání, 18% osob). Vysoké procentuální zastoupení dosáhly ještě kategorie nákupy (12% osob), cesty realizované v rámci volného času (9% osob) a cesty za vzděláním (škola, školka, jesle; 8% osob). Četnost všech kategorií znázorňuje následující prstencový graf.

¹⁸Plán udržitelné městské mobility města Přerov, Analytická část [online]. Mobilita Přerov [cit. 2019-07-03]. Dostupné z: <http://mobilita-prerov.eu/Dokumentace/AnalytickaCast/SUMP_AnalytickaCast.pdf><<https://m.prerov.eu/filemanager/files/43077.pdf>>



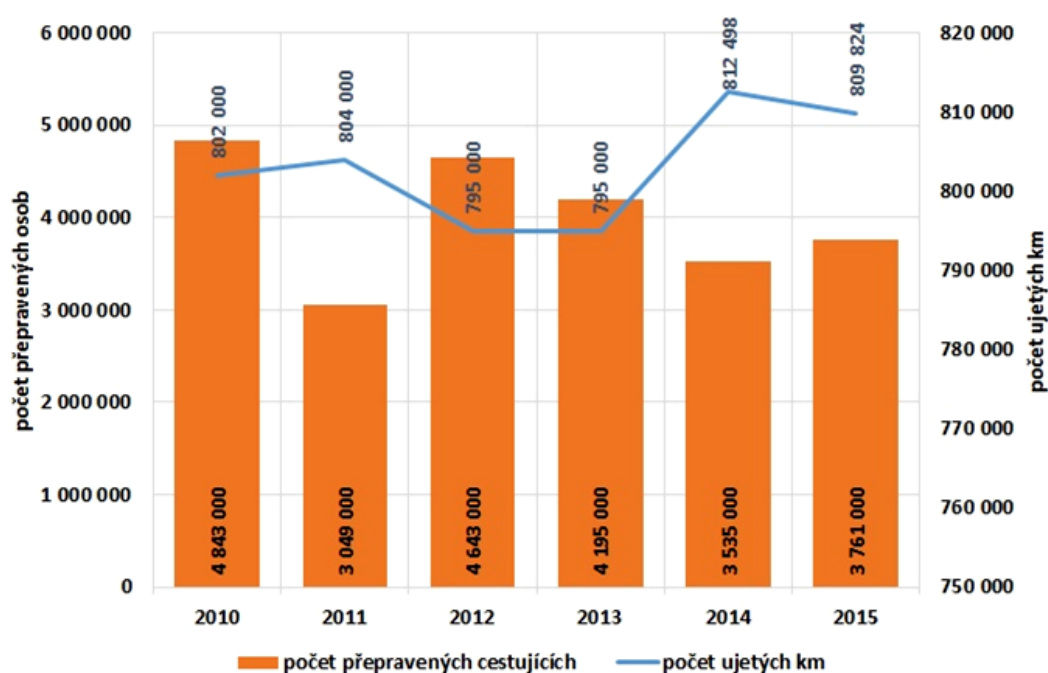
Graf 10: Účel, respektive cíle cest vykonaných v rámci Přerova
(Zdroj dat: Dopravně sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016)

V plánu udržitelné městské mobility Přerova byl taktéž uveden vývoj dopravních výkonů městské autobusové dopravy v Přerově v letech 2010–2015. Bohužel novější údaje na webových stránkách magistrátu města nebyly uvedeny, nicméně pro představu je lze využít. Vše dokumentuje následující graf. Z jednotlivých průběhů je zřejmé, že vývoj dopravních výkonů (počet přepravených osob i počet ujetých kilometrů) má od roku 2010 střídavou tendenci růstu a poklesu, nicméně oproti roku 2010 došlo v roce 2015 ke snížení počtu přepravených osob o přibližně 1,1 miliónu (22%). Počet ujetých kilometrů naopak oproti roku 2010 mírně vzrostl na 809 824 km. Maximální výchylky se od průměru pohybují kolem 1%, což signalizuje poměrně stabilní stav dopravní nabídky.

Jako doplňkovou informaci uvádím také počet osob, kteří jsou příjemci příspěvku na péči. Jedná se o osoby, které jsou handicapovány a v případě jejich pohybu po městě jsou potřeba speciální prostředky (např. nízkopodlažní autobusy, linka pro vozíčkáře).

Dle údajů Ministerstva práce a sociálních věcí bylo v prosinci 2018 v Přerově 3 200 osob s určitým stupněm závislosti. Jedná se o následující zastoupení:¹⁹

- 1. stupeň = 800 osob;
- 2. stupeň = 910 osob;
- 3. stupeň = 899 osob;
- 4. stupeň = 591 osob.



Graf 11: Vývoj dopravních výkonů městské autobusové dopravy v Přerově v letech 2010–2015 (Zdroj dat: Výkazy dopravců, Magistrát města Přerova)

1.8 Dopravci MHD v Přerově

Historicky v Přerově provozovala městskou autobusovou dopravu do konce roku 2009 společnost ČSAD. V období od ledna 2010 až do listopadu 2011 MAD zajišťovala společnost SAD Trnava a.s. a od prosince 2011 do února 2016 společnost DLS s.r.o.

¹⁹Struktura příjemců příspěvku na péči [online]. Ministerstvo práce a sociálních věcí [cit. 2019-07-03]. Dostupné z <<https://www.mpsv.cz/cs/31567>>.

Pošpatných zkušenostech s MHD v roce 2016 muselo město vybrat nového dopravce (problémy jejich příčiny uvádím v kap. 2.7). Radní města věnovali veřejné zakázce velkou péči a vážnost, protože v minulých letech Přerov vybral dopravce, kteří nesplnili své závazky a dostali do potíží cestující a následně i politiky, kteří museli řešit vzniklou krizovou situaci. Radní města schválili zadávací podmínky, které vyplývají zejména ze zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících. Vzhledem ke složitosti zakázky zpracovával zadávací a obchodní podmínky, včetně smlouvy o závazku veřejné služby a motivace dopravce, externí administrátor (renovovaná právní kancelář), a to na základě podnětů pracovníků odborů a oddělení, kteří na přípravě spolupracovali. Byly také využity zkušenosti jiných měst.

Výběrové řízení vyhrála společnost ARRIVA MORAVA a.s.²⁰, která provozuje MHD od 1. 1. 2018, a bude na linkách působit podle smlouvy až do roku 2027.⁸³ Arriva je evropská, původem britská dopravní skupina, která provozuje autobusovou, železniční, trolejbusovou nebo místní lodní dopravu. Je jednou z největších dopravních společností v Evropě, která ve 14 evropských zemích zaměstnává přes 60 000 lidí a ročně přepraví více než 2,4 miliardy cestujících. Od roku 2010 je součástí koncernu DeutscheBahn.

V České republice skupina Arriva provozuje 2 150 autobusů, 35 trolejbusů a 5 vlakových souprav a zaměstnává více než 3 200 zaměstnanců. Celkový roční obrat skupiny převyšuje 4,5 miliardy korun.²¹

Hlavní činností skupiny je linková autobusová doprava. Arriva provozuje denně přes 13 000 spojů a během roku přepraví přes 115 milionů cestujících. Na trhu pravidelné osobní autobusové dopravy v České republice zaujímá skupina Arriva přední postavení. V roce 2013 vstoupila i na trh osobní železniční dopravy.²²

²⁰Plán udržitelné městské mobility města Přerov, Analytická část [online]. Mobilita Přerov [cit. 2019-07-03]. Dostupné z <http://mobilita-prerov.eu/Dokumentace/AnalytickaCast/SUMP_AnalytickaCast.pdf>.

²¹<https://zdopravy.cz/arriva-koupila-pro-prerovskou-mhd-jedenact-novych-autobusu-6498/>

²²Profil [online]. Arriva [cit. 2019-07-03]. Dostupné z <<https://www.arriva.cz/cs/o-spolecnosti/profil>>.

Společnost ARRIVA MORAVA a.s. zajišťuje v rámci Olomouckého kraje také MHD v Hranicích, Šumperku a Zábřehu a podílí se na autobusové dopravní obslužnosti na území Olomouckého kraje cca 70%.

Městskou autobusovou dopravu v Přerově zajišťuje Arriva22 klimatizovanými, nízkopodlažními a částečně nízkopodlažními autobusy. Jde o 4 autobusy Iveco Citelis12m CNG, 7 autobusů SOR NBG 12 a 11 autobusů Iveco Crossway LE CITY, z toho je 10 autobusů s pohonem CNC. Starší autobusy byly modernizovány a autobusy Iveco Crossway LE CITY dopravce zakoupil v roce 2018. Dopravce zohledňuje v co největší míře komfort pro cestující i řidiče, vizuální dojem i otázku údržby a provozních nákladů.²³ Dopravce za nová vozidla zaplatil asi 50 milionů korun.

²³<http://www.cs-dopravak.cz/zpravy/2017/12/22/perovsk-mhd-zsk-11-novch-autobus-crossway-le>

2 Historie silniční dopravy a MHD

2.1 Historie silniční osobní dopravy

Města ve středověku byla budována v pravoúhlé půdorysné síti a ulice sloužily pro jezdce a potahy. Hlavním dopravním prostředkem byly lidské nohy, kůň a různé vozy tažené zvířaty. V 16. století došlo k podstatnému rozšíření použití kočárů k přepravě osob a ty kryté kočáry se v dalších dvou staletích již běžně používaly pro přepravu osob. Kvůli tomu ve městech budovaných v době renesance²⁴ docházelo ke změně systému ulic. Budovaly se na principu radiálně okružním, čímž se přispívalo ke zlepšení možnosti dopravní obslužnosti.

Potřeba nájemné dopravy vzniká především ve velkých městech. V první polovině 17. století se v Paříži objevily první fiakry a také v Londýně byly v této době zaváděny drožky. Prvním skutečně hromadným dopravním prostředkem ve městech byl omnibus tažený koňmi. Omnibus se nejprve objevil v Paříži v roce 1819 a pravidelně byly pak omnibusy provozovány od roku 1828. V Londýně byly omnibusy zavedeny v roce 1829 a v Hamburku v roce 1839.²⁵

Význam hromadné dopravy postupně narůstal. V Londýně v roce 1850 bylo v provozu již 1300 čtyřicetisedadlových omnibusů. Byly však neúměrně široké a z toho důvodu se začaly konstruovat jako dvoupatrové, přičemž tato koncepce se zachovala až dodnes. Zapřahali se 4 koně a omnibusy dosahovaly průměrné rychlosti 10 km za hodinu při obsazení 28 osob.

Kolébku použití parního stroje pro hromadnou dopravu byla Velká Británie. V roce 1830 vyjel první parní autobus a jezdil rychlostí 13 km za hodinu. Bohužel provozní náklady byly vyšší než u koní. Samohybná vozidla byla také omezoována předpisy, kdy rychlost na komunikacích byla omezena na 16 km za hodinu a v obcích dokonce na 8 km za hodinu. Později byla ještě snížena. Podmínkou provozu byl také běžec s červeným praporkem.

²⁴historická epocha trvající od 14. do 17. století

²⁵Přehled historie MHD [online]. Technická univerzita Ostrava [cit. 2019-07-03]. Dostupné z <<http://homen.vsb.cz/~s1i95/mhd/HISTORIE.HTM>>.

Tyto restriktce vedly k zavedení koňských pouličních drah, tj. vozidel tažených koňmi po kolejnicích. Význam těchto vozidel neustále vzrůstal a postupně vytlačoval omnibusy. Ty zůstávaly nadále tam, kde byly úzké křivolaké uličky. První koňská dráha vznikla v roce 1832 v New Yorku. V Paříži byla zavedena až v roce 1854 pod názvem „tramway“ a v Berlíně v roce 1865. Ve 2. polovině 19. století nastává velký nárůst městské dopravy. Zásadním mezníkem pro rozvoj MHD bylo zavedení motorizace, přičemž v Londýně se první motorizované omnibusy objevily v roce 1904.²⁶

Vývoj osobní dopravy na území dnešní České republiky probíhal značně nerovnoměrně a byl závislý na industriálním rozvoji území. První omnibus se objevil v roce 1830 v Praze, ale pro malý zájem ze strany cestujících byly zavedené linky zrušeny. V roce 1860 byla omnibusová doprava opět obnovena (vozidla měla 10 až 12 míst) a ukončena byla v roce 1883. Tato doprava byla nahrazována koňskou dráhou a od roku 1884 do roku 1900 byla provozována i parní tramvajová dráha. Roku 1891 předvedl ing. Křížík²⁷ první českou tramvaj. Od roku 1894 byl zaveden parní tramvajový provoz v Moravské Ostravě. V roce 1907 byla zavedena trolejbusová doprava v Českých Budějovicích a ve Velenicích. V Praze bylo provozování autobusové dopravy zavedeno v roce 1908.²⁸

2.2 Osobní veřejná doprava před rokem 1918 na Přerovsku

Veřejná hromadná doprava prvotně souvisela s budováním železniční sítě. Teprve až ve spojitosti s jejím zaváděním nastal od druhé poloviny 19. století rychlý hospodářský růst a postupný rozvoj průmyslu a veřejné hromadné dopravy. Hlavní trať, kterou postavila soukromá společnost Severní dráha císaře Ferdinanda, spojovala Vídeň s Bohumínem a důvodem její stavby bylo především ostravské uhlí, slezský

²⁶Přehled historie MHD [online]. Technická univerzita Ostrava [cit. 2019-07-03]. Dostupné z <<http://homen.vsb.cz/~s1i95/mhd/HISTORIE.HTM>>.

²⁷ František Křížík (1847 – 1941) byl český technik, průmyslník a vynálezce. Jeho nejznámějším vynálezem byla oblouková lampa se samočinnou regulací. Vynalezl světelnou fontánu, zdokonalil elektrické tramvaje a mnoho dalších zařízení. Sestrojil také elektromobil.

²⁸Přehled historie MHD [online]. Technická univerzita Ostrava [cit. 2019-07-03]. Dostupné z <<http://homen.vsb.cz/~s1i95/mhd/HISTORIE.HTM>>.

průmysl a solné doly²⁹ v Haliči. Trať byla vedena přes Břeclav a Přerov a tento úsek byl zprovozněn již v roce 1841. V téže roce byla uvedena do provozu také trať Přerov – Olomouc. Se stavbou se ale pokračovalo dále a hned v následujícím roce byl dostavěn úsek Přerov – Lipník nad Bečvou a v dalších 5 letech úsek do Bohumína. V roce 1869 byl zahájen provoz na trati Brno – Přerov. Pro stát měla železnice strategický význam (vojsko, státní správa) a důležitá byla zejména z hlediska nákladní dopravy. Hlavním přepravním artiklem bylo zejména uhlí. Doprava osob v té době nebyla rentabilní.³⁰

Přerovské nádraží se v té době stalo důležitou železniční křižovatkou a město Přerov dopravním centrem širšího území. Železniční doprava se postupně stala dominantním druhem dopravy a konkurencí pro formanské povozy. Dráha umožňovala výrobcům přísun surovin a materiálu a současně i odvoz hotových výrobků. Konkurence pro železnici přichází až s nástupem automobilů. Železniční doprava i přes dokončení výstavby místních tratí nepronikla do všech míst, a tak silniční doprava převzala úkol svážet, respektive rozvážet náklady i cestující do a z železničních stanic.³¹

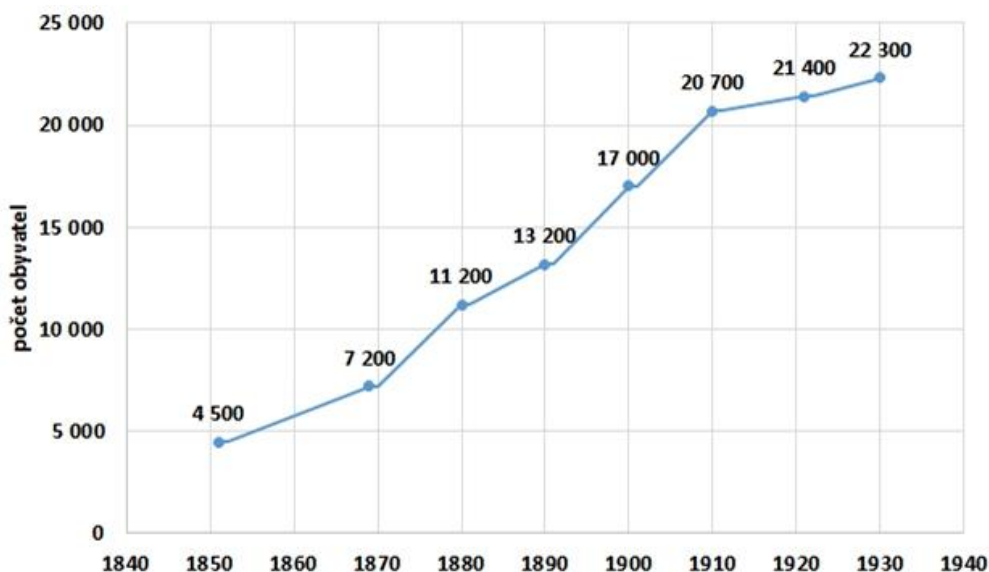
Koncem šedesátých let 19. století nastal v Přerově díky železnici dynamický rozvoj průmyslu a s tím i spojený přesun obyvatelstva za prací do města. Růst obyvatel byl značný, což dokumentuje následující graf. Ze statistických údajů vyplývá, že například v porovnání s rokem 1851 došlo za padesát let téměř ke čtyřnásobnému nárůstu počtu obyvatel. Největším zaměstnavatelem v Přerově byly železnice, což dokazuje i údaj uvádějící, že v roce 1893 bylo v rámci železničního uzlu zaměstnáno celkem 1 295 osob (úředníků, zřízenců při strojích, ostatního personálu a rozličných dělníků v depu, opravnách a dílnách či skladištích).³²

²⁹ sůl byla v té době významnou průmyslovou surovinou přepravovanou po prvních železnicích

³⁰Kunc, J. Historické souvislosti rozvoje průmyslu a železnic v českých zemích. Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica, Bratislava: Univerzita Komenského v Bratislavě, 2005, roč. 3, č. 3, s. 327-335. ISSN 0231-715X.

³¹Lapáček, J., ed. Přerov: povídání o městě. Přerov: Město Přerov, 2002. 311 s. ISBN 80-238-9691-1.

³²Rosmus, J. Přerov: Strípky z historie I. [online]. Soukromý archiv Jiřího Rosmuse [cit. 2019-07-07]. Dostupné z <http://www.rosmus.cz/dokumenty/knihy/Stripky_z_historie_Prerova_I.pdf>.



Graf 12: Vývoj počtu obyvatel v Přerově v letech 1850–1930

(Zdroj dat: Lapáček, 2002)

Osobní doprava byla důležitá zejména pro cesty do zaměstnání, a to především do vznikajících a rozvíjejících se strojírenských a potravinářských průmyslových závodů. Dalšími významnými zaměstnavateli byla První přerovská strojnická továrna se slévárnou Ed. Kokora a spol. a dva cukrovary bratří Skenů, kde bylo tehdy zaměstnáno přibližně 350 až 400 osob.³³

Typickým znakem přerovského průmyslu byla silná roztříštěnost do velkého počtu malých podniků. Nejvýznamnější továrny (Strojnická továrna se slévárnou J. Krátký, strojírenské továrny Heinik, Ed. Kokora a spol., Kotelárna firmy A. Kulková) byly situovány převážně v blízkosti nádraží, kde tak samovolně vznikla průmyslová zóna. Podniky se také zakládaly v blízkosti centra města (např. První akciový moravský pivovar), které je vzdáleno od nádraží několik stovek metrů. S ohledem na poměrně krátkou docházkovou vzdálenost zaměstnanci bydlící v Přerově, ale i ti dojíždějící do práce vlakem mohli docházet do práce pěšky či později na jízdních kolech.

Hlavními dopravními prostředky v Přerově byly ke konci 19. století nadále koňské povozy. Pro rozvoj osobní dopravy měl významné a nezastupitelné místo provoz

³³Drechsler, A., Fišmistrová, V., Lapáček, J. Dějiny města Přerova v datech. Přerov: Město Přerov, 2006. 191 s. ISBN 80-239-7202-2.

pošty³⁴. Přeprava osob v té době byla zajišťována omnibusy, tj. koňským dvouspřežím s vozem pro přepravu osob. V sedmdesátých letech 19. století byl poštovní úřad „Přerov – nádraží“ konečnou stanicí jízdní pošty mezi Přerovem, Dřevohosticemi a Bystřicí pod Hostýnem. Jízdní pošta kromě rozvozu pošty sloužila také k přepravě cestujících. Tento způsob osobní dopravy byl v roce 1885, kdy byla dokončena trať Hulín–Holešov, zkrácen na trasu mezi poštovními úřady v Dřevohosticích a Přerov–nádraží.³⁵

Koňská poštovní spřežení v průmyslových centrech postupně ustupovala autobusům a od roku 1905 začaly na území Rakouska–Uherska jezdit první poštovní autobusy, které kromě poštovních zásilek dopravovaly i omezený počet osob. V roce 1906 vydalo rakouské ministerstvo obchodu první výnos o zřizování autobusových tratí. Mimo jiné uvádělo: „*C. k. ministerstvo obchodu uváživši, že podle nynějšího stavu automobilního průmyslu technicky lze uskutečnit zřízení autobusových tratí po rovině a že toto zřízení jest nanejvýše žádoucí na takových tratích, které vykazují v dopravě osob a věcí, zvláště poštovních zásilek, malou intenzitu, aniž by této potřebě mohlo se v dohledné době vyhověti dráhami – hodlá utvořit takové automobilní linie podle těchto zásad: ... Zřizování a provozování budiž vykonáváno poštovní správou.*“³⁶

Od roku 1908 jezdili na Přerovsku první automobilové poštovní vozy z Přerova do Tovačova, Pavlovic a Dřevohostic. Tovačov byl sice od roku 1895 spojen železniční tratí s Kojetínem, ale na této trati hrála hlavní roli nákladní doprava oproti dopravě osobní. Navíc nebyl Tovačov spojen železnicí s Přerovem a Prostějovem, což byla blízká významná města regionu.³⁷

Koncem 19. století vyrostl Přerov v jednu z nejvýznamnějších železničních křižovatek. Neustále narůstající železniční provoz vedl k rozšiřování areálu stanice a vyžádal si i vybudování nové velké nádražní budovy (1892) a moderní drážní zařízení

³⁴ Poštovní úřad ještě v noci vypravoval koňské povozy s poštou z Přerova do Lipníka a do Hranic, který tuto cestu urazil za 3 hodiny a 5 minut a ještě téhož dne se večer vracel. Teprve zrychlením jízdy vlaků a zvýšením jejich počtu byly poštovní jízdy s dopravou osob vytlačeny do odlehlých míst.

³⁵ Krejčí, V. Historie přerovských pošt. In. Sborník Státního okresního archivu Přerov. Přerov: Státní okresní archiv v Přerově, 2002. 209 s. ISBN 80-238-9973-2.

³⁶ Historie podniku ČSAD [online]. LIAZ navždy [cit. 2019-07-07]. Dostupné z <<http://www.liaznavzdy.cz/csad.php>>.

³⁷ Bayer, F., Březina, A. Hejtmanství přerovské: Historicko-místopisný nástin s mapkou Přerovska. Přerov: Jindřich Nárožný knihkupec, 1908. 72 s.

– elektrodynamické zabezpečovací zařízení (1894). Na počátku 20. století měl Přerov přibližně 17 tisíc obyvatel a jejich počet do roku 1910 stoupl na 20 600. Do začátku 1. světové války byla vybudována nová infrastruktura (městský vodovod a kanalizace, regulace řeky Bečvy, rozšíření elektrárny a elektrické sítě) a stavby (např. jatky s chladírnami, městská plovárna, veřejné budovy, bytové domy, městské nemocnice či školy – vyšší hospodářská škola, nová budova průmyslové školy technické). Zvýšená silniční doprava si vynutila postavení nového železobetonového mostu přes řeku Bečvu (1903) a soustavné dláždění městských ulic.³⁸

Theodor Dostál, ředitel prostějovské továrny „Vulkánie“, dne 20. srpna 1911 požádal moravské místodržitelství o udělení koncese pro periodickou dopravu osob po silnici na trati Prostějov – Tovačov – Přerov – Bystřice pod Hostýnem a zpět automobilovými omnibusy pro dopravu 10–18 osob. V roce 1919 na základě autobusové ankety navrhl člen Národního shromáždění František Valouška, aby bylo zřízeno automobilové spojení dvakrát denně mezi Přerovem a Bystřicí pod Hostýnem, protože dosavadní poštovní spojení nevyhovovalo jak dopravě poštovní, tak i osobní. Pro zubožený stav poštovních potahů se často stávalo, že poštovní doprava z Dřevohostic do Přerova se nekonala a tím se zpožďovalo dodání úředních, obchodních a soukromých dopisů až o 24 hodin i více. Teprve v roce 1920 začala být provozována autobusová doprava na trati Přerov – Bystřice pod Hostýnem a Přerov – Plumlov ředitelstvím pošt a telegrafů³⁹ (viz Příloha 1 – obrazová příloha, obrázek P8).

V rámci města Přerova se chodilo převážně pěšky. Hlavními dopravními prostředky byly koňské potahy – povozy (kočáry). Například v roce 1911 bylo v Přerově registrováno 7 drožkařů (fiakristů) a 5 špeditérských (přepravních) firem.⁴⁰ V roce 1913 byl na severovýchodní straně města zahájen provoz nové městské nemocnice, která byla také cílem dopravy občanů Přerova i okolních obcí.

Na dobových pohlednicích Přerova (viz Příloha 1 – obrazová příloha, obrázky P1, P2, P4, P5, P6, P7) jsou hojně zobrazovány koňské povozy, které zajišťovaly dopravu po Přerově (např. na trhy na Žerotínově náměstí), a to ještě i ve třicátých letech minulého

³⁸Bayer, F., Březina, A. Hejtmanství přerovské: Historicko-místopisný nástin s mapkou Přerovska. Přerov: Jindřich Nárožný knihkupec, 1908. 72 s.

³⁹Počátky dopravy v Přerově [online]. Soukromý archiv Jiřího Rosmuse [cit. 2019-07-07]. Dostupné z <http://www.rosmus.cz/dokumenty/knihy/Stripky_Pocatky_autodopravy.pdf>.

⁴⁰Bayer, F. Bayerův ilustrovaný průvodce Přerovem a nejnovější adresář. Přerov, 2011.

století a za druhé světové války. Důvodem mohlo být i významné zemědělské zázemí velkého počtu obyvatel, díky němuž byl ve městě velký počet koní.⁴¹

2.3 Osobní veřejná doprava a veřejná hromadná doprava mezi světovými válkami

V roce 1919 Ministerstvo pošt a telegrafů vydalo Všeobecné podmínky pro zřizování státních automobilových tratí. Podle nich, stejně jako před 1. světovou válkou, byla hlavní zásadou spoluúčast zájemců (tj. obcí, samosprávných okresů, různých korporací či případně jiných subjektů) na úhradě nákladů spojených se zavedením a provozem automobilových linek. Jednou z podmínek bylo bezplatné poskytování garáží pro autobusy ze strany „zájemníků“, což bylo v Přerově dodrženo.⁴²

Doprava do zaměstnání, škol, úřadů nebo za zábavou byla v této době pro většinu občanů možná jen pěšky nebo na jízdním kole. Zámožnější občané Přerova používali drožky či osobní taxi. Poválečný technický pokrok, související s hospodářskou konjunkturou 2. poloviny 20. let minulého století zaznamenal sice rozvoj individuální motorové dopravy, ale pro naprostou většinu občanů byl automobil či motocykl stále nedostupným přepychem. To se týkalo zejména námezdně pracujících osob. Majiteli vozidel byli především tovární podnikatelé, někteří drobní podnikatelé, řemeslníci a živnostníci, lékaři, zvěrolékaři, právníci, úředníci, četníci atp. Většinou se jednalo o osoby, které používaly vozidla k výkonu svého povolání. Pro osoby bydlící na vesnicích, které se nenacházely v blízkosti železničních stanic nebo zastávek, byla tehdy běžná osobní doprava koňským spřežením. Na školní výlety žáků vesnických škol se z finančních důvodů jezdilo ještě ve třicátých letech na zapůjčených vozech tažených koňmi i na tzv. žebříňácích.⁴³

⁴¹Lapáček, J., Hloušek, J. Přerov v proměnách času: přehled názvů přerovských ulic a náměstí a pohlednicová tvorba s přerovskou tematikou v letech 1897-1938. Přerov: Elan, 2002. 178 s. ISBN 80-238-9913-9.

⁴²Hoffman, P. Dějiny státní autobusové dopravy v Československu. Praha: Andrej Hoffman ve spolupráci s Vydavatelstvím dopravní literatury Litoměřice, 2013. 256 s. ISBN 978-80-86765-16-7.

⁴³Lopotník – Nezávislý občasník o dění v naší obci [online]. Obec Klopotovice [cit. 2019-07-07]. Dostupné z <<https://www.klopotovice.cz/file.php?nid=1914&oid=400041>>.

V Přerově a jeho okolí je převážně rovinatý terén, který poskytoval dobré podmínky pro používání jízdních kol. Ta byla hojně užívána především pro dojíždění do práce. Kola měla tehdy pouze jeden převod a jízda do kopce nebo proti větru tak značně namáhavá. Nevýhodou bylo také možné nepříznivé počasí (silný déšť, vítr, zimní období). Podle dnešních pojmů se „dopravní cyklistika“ začala rozvíjet začátkem 20. století a zejména pak po 1. světové válce, kdy byla zahájena průmyslová výroba kol. V té době se stala kola již cenově dostupná pro širší vrstvy obyvatelstva a navíc již byla konstrukčně na takové výši, že uživatelům umožňovala jízdu na větší vzdálenosti. Kola byla stále více využívána pro dopravu jak ve městě, tak i pro každodenní dojíždění z okolních obcí za prací do Přerova. Jízdní kola také plnila roli přivaděče z obcí do nejbližší železniční stanice nebo zastávky, kde kola nechávali cyklisté zaparkovaná a pak pokračovali vlakem na cestě do Přerova či na ještě větší vzdálenost.

Počátkem dvacátých let minulého století docházelo k rozvoji pravidelné osobní dopravy autobusy poštovní státní automobilové dopravy. Autobusů však jezdilo málo, jelikož benzín byl hodně drahý, byly to malokapacitní autobusy, a tak byla každá jízda plně využita. Občas docházelo k přepřívání autobusů, což v některých případech vedlo někdy až ke sporům. První veřejně provozovaná autobusová linka na Přerovsku byla zahájena 21. září 1920 na trati Přerov – Bystřice pod Hostýnem.⁴⁴

Vládním nařízením z 25. září 1924 byla poštovní správa prohlášena za státní podnik s názvem Československá pošta. Jejím nadřízeným úřadem bylo Ministerstvo pošt a telegrafů. Přerovská pošta byla podřízena Poštovnímu ředitelství v Brně. Pošta určovala jízdní řády především podle svozu svých zásilek. Toto uspořádání bylo zachováno až do roku 1938. Od roku 1924 nastalo podstatné rozšíření osobní automobilové dopravy realizované soukromými dopravci. To mělo za následek stagnaci poštovní autobusové dopravy provozované ministerstvem pošt a telegrafů, jelikož přestávala být vůči soukromým autodopravcům konkurenceschopná. Na konci dvacátých let Československá pošta vložila do poštovních autobusů, konkrétně do jejich technického zázemí rozsáhlé investice a poštovní autobusy se tak staly

⁴⁴Drechsler, A., Fišmistrová, V., Lapáček, J. Dějiny města Přerova v datech. Přerov: Město Přerov, 2006. 191 s. ISBN 80-239-7202-2.

moderním dopravním prostředkem každodenně využívaným širšími vrstvami obyvatelstva.⁴⁵

Přerovská místní správa poštovní automobilové dopravy včetně její pobočky v Holešově byla podřízena správě v Prostějově. Měla garáže ve dvoře Průmyslové školy technické v Havlíčkově ulici, od roku 1932 byly garáže autobusů poštovní správy umístěny v areálu vodárenského domu na Šířavě.⁴⁶ Kromě linkové autobusové dopravy zajišťovala poštovní správa také městskou autobusovou dopravu, což se týkalo i Prostějova.⁴⁷

Jak již bylo zmíněno výše, tak mimo poštovních autobusů zajišťovalo spojení okolních obcí s Přerovem několik soukromých dopravců. Trasy vedly zpravidla přes střed města k nádraží. Tímto způsobem fungovala například od roku 1927 autobusová linka z Přerova do Pavlovic přes Radslavice. Autobus jezdil čtyřikrát denně do Přerova a zpět. Soukromý dopravce Josef Caletka z Pavlovic však takto zajišťoval dopravu poštovních zásilek i osob ještě v době, kdy byla realizována dostavíkem s koňským potahem.⁴⁸

Vznikaly nové koncesované živnosti opravňující k pravidelné či nepravidelné dopravě osob a nákladů automobilem nebo autobusem, které se rozvíjely a brzy téměř vytlačily tradiční fiakristy a povozníky. Autobusy pocházely od domácích výrobců. Jednalo se převážně o značku Praga (nejčastěji typ Š 125) a autobusy Laurin&Klement. Byly to zejména malokapacitní autobusy určené pro přepravu asi 10 sedících osob, což tehdejšími nároky hromadné dopravy postačovalo. V druhé polovině 20. let minulého století v Hranicích jezdila autobusová linka mezi Severním nádražím a náměstím a to od roku 1927 pravidelně. V této době vznikly autobusové linky Lazníčky–Tršice–Přerov, Lipník–Soběchleby a Lipník–Jezernice–Středolesí. Většina těchto linek

⁴⁵Hoffman, P. Dějiny státní autobusové dopravy v Československu. Praha: Andrej Hoffman ve spolupráci s Vydavatelstvím dopravní literatury Litoměřice, 2013. 256 s. ISBN 978-80-86765-16-7.

⁴⁶Krejčí, V. Historie přerovských pošt. In. Sborník Státního okresního archivu Přerov. Přerov: Státní okresní archiv v Přerově, 2002. 209 s. ISBN 80-238-9973-2.

⁴⁷Hoffman, P. Dějiny státní autobusové dopravy v Československu. Praha: Andrej Hoffman ve spolupráci s Vydavatelstvím dopravní literatury Litoměřice, 2013. 256 s. ISBN 978-80-86765-16-7.

⁴⁸Zdráhal, M. Historie obce Radslavice – období let 1918 – 1948 [online]. Obec Radslavice [cit. 2019-07-09]. Dostupné z <<http://www.radslavice.cz/historie-obce-radslavice--obdobi-let-1918--1948>>.

sloužila jako dělnické spoje a jezdila zpravidla dvakrát denně. V letech hospodářské krize byl na řadě z nich pro nerentabilitu přerušen provoz.⁴⁹

Státní železniční správa ve snaze ochránit železniční dopravu před rozmáhající se konkurencí ze strany soukromé i poštovní autobusové dopravy začala zřizovat vlastní osobní i nákladní automobilovou dopravu. Takto vznikla v automobilové dopravě konkurence dvou státních podniků (železnic a pošty) a soukromých dopravců. Tuto nezdravou situaci stát vyřešil tím, že v roce 1933 byly oba státní provozy sloučeny a větší část byla pod správou Československé státní dráhy (zkratka ČSD). Poštovní automobilová doprava tak byla v následujícím roce včleněna do automobilové dopravy ČSD. Tímto krokem došlo k soustředění státní automobilové dopravy do provozu ČSD, což vedlo k racionálnímu uspořádání veřejné silniční dopravy. ČSD tak v roce 1934 provozovala celkem 636 autobusů na 286 tratích.⁵⁰

V rámci jednotlivých ředitelství státních drah⁵¹ byly vytvořeny „Skupiny pro automobilní provoz ČSD“, které zajišťovaly technické a provozní řízení tohoto způsobu dopravy. Pro výkonnou službu bylo zřízeno ve velkých dopravních centrech 10 autospráv ČSD a garáže ČSD. Jedna z autospráv byla v Olomouci, pod kterou spadaly i garáže v Přerově.⁵²

Významným znakem období od roku 1932 byla snaha unifikovat výrobu vozidel veřejné automobilové dopravy, která vedla ke snižování počtu záložních hnacích skupin a náhradních dílů. Což také způsobilo snížení provozních nákladů.⁵³

Do roku 1933 souběžně se státní prosperovala i soukromá autobusová doprava. Zákony o dopravě motorovými vozidly z let 1933 a 1935 začaly silniční dopravu regulovat územně omezenými koncesemi⁵⁴, daňovým zatížením a uzákoněním vlivu železničních úřadů na udělování koncesí pro silniční dopravu. To ztížilo podmínky pro

⁴⁹Maranda, M. Rozvoj silniční dopravy na Hranicku ve 20. a 30. letech 20. století. In. Sborník Státního okresního archivu Přerov. Přerov: Státní okresní archiv v Přerově, 1993. ISBN 80-238-4990-5.

⁵⁰Ruba, J. K historii silniční dopravy na území České republiky. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004. 182 s. ISBN 80-865-3014-0.

⁵¹spadala pod Ministerstvo dopravy

⁵²Harák, M. Encyklopedie československých autobusů a trolejbusů. Praha: Corona, 2005. 237 s. ISBN 80-861-1630-1.

⁵³Ruba, J. K historii silniční dopravy na území České republiky. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004. 182 s. ISBN 80-865-3014-0.

⁵⁴obecně označuje subjektivní právo, výsadu či oprávnění k provozu nějaké činnosti na určitém území (např. povolení k provozu či užívání nějakého objektu)

volné soukromé podnikání. Poštovní automobilová doprava a později veřejná automobilová doprava ČSD zajišťovala příměstskou autobusovou dopravu z Přerova do Bystřice pod Hostýnem, Plumova, Pavlovic a obcí, které ležely na těchto trasách.

Například v roce 1927 byla v Olomouci zavedena městská autobusová doprava, kterou zajišťoval soukromý dopravce na třech linkách na základě vysoutěžené koncese udělené městem. V Přerově nebyl tento druh dopravy v současném pojetí zaveden až do padesátých let minulého století. Jak bylo zmíněno výše, autobusy Československých státních drah byly několik let provozovány souběžně s autobusy poštovních správ, přičemž jízdní řády autobusů ČSD navazovaly v železničních stanicích na vlaky tak, aby byla zajištěna dostatečná mobilita obyvatelstva. Některé linky autobusů ČSD zajížděly do středu obcí a měst a odváděly tím cestující od soukromých dopravců.

Pro vytvoření představy o důsledcích konkurence uvádím zde zajímavý dokument o interpelaci z blízkého Prostějova, který měl tehdy větší počet obyvatel i zaměstnanců (Přerov: 6 000; Prostějov: 10 000). Konkrétně se jedná o interpelaci č. 1433/IX ze dne 24. ledna 1928 poslanců Fr. Geršla, Fr. Svobody a dalších soudruhů, určenou ministru pošt a telegrafů a ministru vnitra, o nezákonném postupu okresní politické správy v Prostějově a o tamní státní poštovní správě autodopravní:⁵⁵

„V Prostějově je na 160 továren, do nichž pracuje na 10.000 domácích a závodních dělníků z různých okresů sousedících s okresem prostějovským. Pro špatné vlakové spojení dopravuje toto dělnictvo na několika linkách státní poštovní doprava autobusová. Proto, že státní poštovní autobusy, které musí bráti zřetel také na vlakové spojení a poštu, nevyhovují zcela dopravě domácích a závodních dělníků do továren a zpět, vyrostla zde také autobusová doprava soukromá ve značných rozměrech. Mimo to bývají státní auta tak přeplněna, že lidé při dopravě často únavou omdlévají. Předpisy o největším počtu osob, jež mohou nasednouti, se vůbec nedodržují, tak že často pro přeplnění autobusu hrozí ohrožení životů osob, které se přepravě státnímu autobusu svěřují.

⁵⁵Geršl, F., Svoboda, F. Interpelace č. 1433/IX o nezákonném postupu okresní politické správy v Prostějově a o tamní státní poštovní správě autodopravní [online]. Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, Digitální repozitář, 24. ledna 1928 [cit. 2019-07-09]. Dostupné z <http://www.psp.cz/eknih/1925ns/ps/tisky/t1433_02.htm>.

Z Dražanské vysočiny je osobní doprava tak čilá, že státní auta nemohla stačiti dopravu tuto prováděti a okresní politická správa uznala za nutno vydati několik živnostenských listů k dopravě osob autobusy z obcí ležících mimo linky státních autobusů. Proto, že okresní správní komise silničního výboru na Plumlově následkem opravy silnice Plumlov–Ohrozim, uzavřela tuto silnici pro autobusy, musely autobusy jezdit po silnici Plumlov–Prostějov, po níž vede linka státního autobusu.

Poštovní správa státních autobusů v Prostějově udává majitele autobusu denně u politické správy, která pak majitele těchto soukromých autobusů pokutuje. Tento konkurenční nerovný boj, jež vede poštovní správa státních autobusů s majiteli živností autobusových, vyvrcholil v posledním týdnu v kritickou situaci, tak že Okresní politická správa dala zabaviti dva soukromé autobusy.

Toto opatření postihlo mnoho obcí, z nichž dělnictvo nemůže se dostat s hotovou prací do továren aneb z továren se surovinami domů. Domácké dělnictvo jest následkem toho na toto opatření státních orgánů velmi rozezleno a svolává protestní schůze, na nichž žádá nápravu. Podepsaným zdá se nezákonným postup Okresní politické správy v Prostějově, která ústy pana vrchního komisaře Cagaše dala ku př. majiteli autobusu Vrchovi autobus zabaviti, o čemž pan vrchní komisař Cagaš, který zabavení auta dne 21. ledna provedl, odepřel dáti písemné rozhodnutí. Proto se podepsaní táží:

- 1. Ví pan ministr pošt a ministr vnitra o těchto opatřeních podřízených orgánů?*
- 2. Jsou oba páni ministři ochotni učiniti opatření, aby dopravu domáckého dělnictva mohly i soukromé autobusy, které mají k tomu živnostenské oprávnění, nadále prováděti?“*

Jak již bylo uvedeno dříve, tak v letech 1933 a 1934 proběhla transformace autobusové linkové dopravy a poštovní autobusy postupně přešly pod autosprávy jednotlivých ředitelství ČSD. Při úpravě tras autobusových tratí se přihlíželo k potřebám obyvatelstva. Před 2. světovou válkou měla ČSR vybudovanou celkem vyhovující síť autobusových tratí s rozsáhlým vozovým parkem domácí výroby.

I přes rozvíjející se průmysl a služby zůstaly dráhy v Přerově největším zaměstnavatelem. V roce 1932 zde bylo zaměstnáno 2 474 osob a přerovské nádraží

bylo možno považovat za druhé centrum města.⁵⁶ Radnice města přijala v roce 1929 „Polohový a regulační plán města Přerov“ schválený Zemským úřadem v Brně.

V souvislosti se silniční dopravou stojí za zmínku vydání zákona č. 125/27 Sb., o organizaci státní správy, který zrušil okresní silniční výbory, nestačící již finančními zdroji, pravomocemi ani technickým vybavením na údržbu silnic, zatěžovaných neustále rostoucím provozem motorových vozidel, a svěřil správu okresních silnic přímo do kompetence okresních úřadů.

Jedním z řešených problémů po skončení hospodářské krize byla v letech 1931 až 1938 silniční doprava. Uliční a silniční síť města se postupně rozvíjela. Původně byla vázána pouze na jeden silniční most přes řeku Bečvu, a to přímo pod historickým centrem města. Tento most až do roku 1933 představoval jediné silniční spojení obou břehů řeky Bečvy. K rozvoji automobilové dopravy v Přerově různou měrou přispěly následující úpravy či stavby:⁵⁷

- vydláždění řady ulic;
- rozšíření podjezdu pod železniční tratí na Kojetínské ulici (rok 1930);
- výstavba nového mostu Československých legií (předán do užívání v roce 1933), který spojil centrum města s důležitou severozápadní částí Přerova, kde se nacházela průmyslová oblast;
- výstavba spojovací ulice ze severní části ulice Palackého na Velkou dlážku;
- výstavba podjezdu v Předmostí (rok 1938).

Významnou událostí byla pro Přerov Středomoravská výstava konaná od 20. června do 16. srpna 1936, kterou navštívilo přibližně půl milionu osob. Výstava se konala na pravém břehu řeky Bečvy v sousedství městského parku Michalov ve vzdálenosti cca 2,2 od nádraží. Dopravu návštěvníků z nádraží zajišťovaly mimořádné autobusy (viz Příloha 1, obrázek P13). Jednalo se o kyvadlovou dopravu mezi nádražím a výstavištěm. Informace o provozování pravidelné městské autobusové dopravy na území města Přerova v meziválečném období nejsou bohužel k dispozici. Je možno se

⁵⁶Lapáček, J., ed. Přerov: povídání o městě. Přerov: Město Přerov, 2002. 311 s. ISBN 80-238-9691-1.

⁵⁷Drechsler, A., Fišmistrová, V., Lapáček, J. Dějiny města Přerova v datech. Přerov: Město Přerov, 2006. 191 s. ISBN 80-239-7202-2.

domnívat, že autobusová doprava mohla být realizována od nádraží k Městské nemocnici a Optikotechně⁵⁸, byly využívány i autobusy na lince do Pavlovic. S postupným nárůstem vozidel ve třicátých letech minulého století nastaly v městech dopravní problémy a nehody. Jednalo se o tak výrazný nárůst, že v roce 1938 byl počet motorových vozidel oproti roku 1923 třicetinásobný. Přestupky proti silničnímu řádu zaviněné motoristy a cyklisty byly v této době velmi časté. Z tohoto důvodu byl v roce 1938 rozšířen městský policejní úřad v Přerově o nový služební obor spojený s motoristickou agendou, tzv. dopravní stráž (řízení dopravy na křižovatkách – viz Příloha 1. obrázek č. P12). Dopravní služba zaměstnávala denně 4 strážníky. Za zajímavou lze zcela jistě označit skutečnost, že v listopadu 1937 byly dokonce konány odborné a praktické přednáškové kurzy z oblasti prevence dopravních nehod určené školní mládeži v Přerově. Tyto kurzy vedl tehdejší přednosta městského policejního úřadu v Přerově.⁵⁹

Počet autobusů v tehdejším přerovském politickém okrese se mně nepodařilo bohužel zjistit. Pro představu zde uvádím alespoň počet a nárůst registrovaných autobusů v sousedním okrese Hranice.⁶⁰

rok	1926	1928	1929	1930	1931
počet autobusů	4	12	11	18	19

Tabulka 3: Počet autobusů registrovaných v okrese Hranice

Zdroj dat: Sborník Státního okresního archivu Přerov

S rozvojem automobilové dopravy se rozvíjela i autobusová doprava mezi městy a ve větších městech. V roce 1937 mělo autobusovou dopravu pouze 9 měst a o 20 let později již 27 měst.⁶¹

⁵⁸V roce 1933 založil ing. Alois Beneš v Přerově firmu Optikotechna (dnešní Meopta), jehož spolupracovník Dr. Mazurek zkonstruoval první československý zvětšovací objektiv.

⁵⁹Lapáček, J., ed. Přerov: povídaní o městě. Přerov: Město Přerov, 2002. 311 s. ISBN 80-238-9691-1.

⁶⁰Maranda, M. Rozvoj silniční dopravy na Hranicku ve 20. a 30. letech 20. století. In. Sborník Státního okresního archivu Přerov. Přerov: Státní okresní archiv v Přerově, 1993. ISBN 80-238-4990-5.

⁶¹CEMPÍREK, Václav, Karel PIVOŇKA a Jaromír ŠIROKÝ, 2002. Základy technologie a řízení dopravy. 3. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, ISBN 80-7194-471-8

Pro porovnání lze uvést i celorepublikovou statistiku. V roce 1921 bylo na území ČSR zaznamenáno pouze 4 332 osobních aut, ale v roce 1937 jich bylo již 84 844. Poměr nárůstu počtu autobusů byl obdobný. V roce 1925 jich bylo na území ČSR evidováno 290 a v roce 1936 již 3 093.⁶² Po celá třicátá léta se autobusový provoz potýkal se zdražováním paliva. Testovalo se například míchání benzínu s lihem, jízda na dřevoplyn až nakonec v roce 1939 byly některé autobusy přestavovány na provoz na svítiplyn.

2.4 Autobusová doprava za 2. světové války

Během druhé světové války došlo k redukci počtu spojů a autobusová doprava stagnovala. Prioritu měl totiž rozvoz pracovníků do továren a mládeže do škol. Největším zaměstnavatelem byl v Přerově strategicky významný podnik Optikotechna, kde se podstatně rozšířila válečná výroba a kde v letech 1940–1944 stoupl počet zaměstnanců z 1599 až na 2957.⁶³ Zhoršení silniční dopravy nastalo od roku 1943, kdy v důsledku válečných událostí začala chybět vozidla, náhradní díly a palivo.⁶⁴

2.5 Autobusová doprava po roce 1945

V době války a těsně po ní byla doprava osob závislá převážně na železnici. I těsně po válce přetrvával nedostatek náhradních dílů, pneumatik a pohonných hmot, což mělo za následek omezení autobusové dopravy. Navíc byl vozový park autobusů

⁶²Šuman-Hreblay, M. Encyklopedie automobilů: české a slovenské osobní automobily od roku 1815 do současnosti. Brno: ComputerPress, 2007. 230 s. ISBN 978-80-251-1587-9.

⁶³Kopeček, P: Přerovsko v období nacistické okupace – některé hospodářské, politické, vojenské a bezpečnostní aspekty vývoje v tomto období. In: Sborník Státního okresního archivu Přerov. Přerov: Státní okresní archiv v Přerově, 2011. ISBN 978-80-86388-91-5 a .Gajdica F a Vožda G: Z dějin odborůna Přerovsku. Účelová publikace. Přerov 1970. 94.s. Dostupné na: http://www.rosmus.cz/dokumenty/knihy/Prerov_z_dejin_odboru.pdf

⁶⁴Harák, M. Encyklopedie československých autobusů a trolejbusů. Praha: Corona, 2005. 237 s. ISBN 80-861-1630-1.

v dezolátním stavu. Vozů byl nedostatek a byly tak provozovány autobusy různého původu. Často byla také přestavována původně vojenská vozidla pro osobní dopravu.

Autospráva ČSD a soukromí dopravci po roce 1945 opět začali na Přerovsku provozovat autobusovou dopravu. Soukromníci také započali vozit zámožnější občany v osobních vozidlech. Nejdříve jezdili od nádraží do vzdálenějších částí Přerova a posléze mezi obcemi.

V blízkých Hranicích již před 2. světovou válkou soukromí dopravci spojovali příměstskou automobilovou dopravu s městskou. Po válce se soukromníci znovu pokoušeli s různým úspěchem pokračovat ve svých dopravních aktivitách. Doba byla velmi těžká a k přepravě osob se nezdálo používat i nákladní automobily. Přesto se započaly projevit i tendence k rozvíjení automobilových služeb. Například po roce 1947 zahájil autodopravce František Hyža poprvé provoz takové dopravy, která by v současnosti byla označována za vnitroměstskou. Autobusem Praga RND přepravoval cestující od nádraží do města a zpět, přičemž ale neexistoval žádný jízdní řád. Ten byl sice později sestaven, avšak v praxi se stále jezdilo podle příjezdů vlaků.⁶⁵

Úkolem státního podniku Autospráva ČSD bylo mimo jiné zabezpečovat pravidelnou osobní přepravu v návaznosti na vlaky ČSD ve směrech, kudy železnice nevedla. Tento podnik, jakožto konkurent soukromých dopravců, po znárodnění v roce 1948 ničil všechny ostatní provozovatele. V lepším případě převzal vozidla i s podnikatelem, z něhož se tímto krokem stal jejich zaměstnanec.

Vznik MHD v Přerově se datuje až po 2. světové válce. To však ovšem nevylučuje, že zde určitá forma hromadné dopravy nevznikla již dříve a pouze o tom chybí písemné doklady. Její počátky jsou v současnosti připisovány do roku 1949, kdy byl založen národní podnik Československé státní automobilové dopravy (zkratka ČSAD), který zajišťoval především příměstskou osobní dopravu a nákladní dopravu. Postupně budovaná linková příměstská i dálková autobusová doprava měla těsnou vazbu na

⁶⁵Grigar, Z. Stručná historie MHD v Hranicích [online]. MHD v Hranicích [cit. 2019-07-14]. Dostupné z <<http://www.mhd-hranice.wz.cz/historie.html>>.

železnici a do prostoru nádraží byla svedena většina linek.⁶⁶ Příkladem může být linka Piešťany–Přerov s přípojem na Olomouc (jízdenka stála 42 Kč).

Pro dopravu do zaměstnání, škol, úřadů či za zábavou se používalo převážně pěší chůze a jízdních kol, jak je již zmíněno v kap. 2.3. Po 1. světové válce průmyslová výroba jízdních kol vedla k jejich dostupnosti pro širší vrstvy obyvatelstva a tak se za války stalo kolo hlavním dopravním prostředkem pro každodenní dojíždění do zaměstnání. Jízdní kolo bylo také stále více využíváno pro dopravu po městě a z okolních obcí do Přerova, k čemuž také přispívalo zdejší rovinaté území. Pro zaměstnance dráhy i občany, kteří cestovali vlakem, byla proto koncem třicátých let minulého století zřízena v železniční stanici Přerov relativně velká úschovna kol s nepřetržitým provozem, což dokazuje jejich masové využívání. Přesné údaje však o tom dnes není možno objektivně zjistit.

Tento stav přetrval až do 50. let minulého století, kdy se započala rozvíjet hromadná autobusová doprava příměstská a později i městská. Díky zvyšování individuální automobilové dopravy, a to včetně motocyklů se od 70. let minulého století používání jízdních kol ve městě postupně snižovalo. V poslední době se však jízdní kola do přerovských ulic postupně vrací.

2.6 Autobusová doprava po roce 1948

Takzvané „únorové vítězství pracujícího lidu“ v roce 1948 udalo zcela nový směr vývoje dopravních služeb. Znárodněny byly všechny soukromé subjekty silniční dopravy osobní i nákladní a byly přiřčeny k již existujícím státním dopravním podnikům. Otevřely se tak sice nové možnosti pro dopravu, ale také mnohé další byly tímto na dlouho uzavřeny.

Zřízení jednotného národního podniku s názvem Československá automobilová doprava (zkratka ČSAD) bylo zakotveno v zákoně o národních podnicích dopravních

⁶⁶Ruba, J. K historii silniční dopravy na území České republiky. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004. 182 s. ISBN 80-865-3014-0.

(č. 311/1948 Sb. ze dne 22. prosince 1948⁶⁷), kterým bylo prováděno ustanovení Ústavy z 9. května 1948, podle něhož (§148) pravidelná doprava silniční mohla být jen národním majetkem. Dnem vzniku byl určen 1. leden 1949. Nově založený podnik se však tvořil až během zmíněného roku a dobudován byl fakticky až v prosinci 1949, kdy byly převzaty majetkové podstaty znárodněných dopravních podniků. V listopadu 1950 ještě novelizační zákon č. 149/1950 Sb., o národních dopravních podnicích.⁶⁸ upravuje název podniku na „Československá státní automobilová doprava“. Takto zřízený národní podnik měl celostátní působnost s hlavním podnikovým sídlem v Praze a jeho nadřízeným řídicím orgánem bylo ministerstvo dopravy.⁶⁹

Snaha o centralizaci mohutného podniku s jediným ústředním orgánem v čele se již krátce po jeho vzniku ukázala jako nevhodná. Splnila sice svůj primární cíl, tj. organizačně a metodicky sjednotila jednotlivé dopravní závody, ale z potřeby budoucích plánovacích procesů však byl podnik reorganizován. K 29. září 1952 bylo ČSAD n. p. zrušeno a nahrazeno 19 nově zřízenými samostatnými krajskými národními podniky ČSAD (13 v Čechách a 6 na Slovensku). Přerov patřící do Olomouckého kraje spadal pod státní podnik ČSAD Olomouc. Tato decentralizace byla ještě dále prohloubena, když ke dni 1. ledna 1957 krajské národní výbory (zkratka KNV) převzaly kontrolu nad přímým řízením krajských podniků. Na základě nového státoprávního územního uspořádání bylo ke dni 1.7.1960 zavedeno i nové členění dopravních podniků a v rámci ČSAD byly zřízeny samostatné podniky v každém okrese, které podléhaly okresním národním výborům (zkratka ONV). K 1.4.1963 byly opět podle usnesení vlády č. 226/63 okresní podniky sloučeny do krajských podniků. Stalo se tak proto, že se řízení bývalých okresních národních podniků ČSAD ze strany jednotlivých ONV projevilo jako neúčinné a kromě toho docházelo mezi jednotlivými podniky ČSAD k častým zájmovým střetům vyvolaným

⁶⁷Česko. Zákon č. 311 ze dne 22. prosince 1948 o národních dopravních podnicích. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1948. Dostupné na <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=388>>.

⁶⁸Česko. Zákon č. 149 ze dne 24. listopadu 1950 o úplném znění zákona o národních dopravních podnicích. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1950. Dostupné na <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=543>>.

⁶⁹Historie podniku ČSAD [online]. Liaz navždy! [cit. 2019-07-14]. Dostupné z <<http://www.liaznavzdy.cz/csad.php>>.

„lokálně–patriotickými“ zájmy. Takto zřízené podniky se dále dělily na dopravní závody a posléze na provozovny.⁷⁰

Přerovská ČSAD byla včleněna jako dopravní závod 711 Přerov do krajského podniku Československá státní automobilová doprava, národní podnik, Ostrava. Dopravní závod Přerov měl provozovny v Hranicích, v Lipníku nad Bečvou a v Tovarově. Takto vytvořené členění přetrvalo až do roku 1992, kdy byl v rámci privatizace ČSAD, národní podnik, Ostrava převeden pod nově vzniklou akciovou společností ČSAD Ostrava, která provozovala v Přerově MHD až do roku 1999.

V Přerově byla pro dopravu osob v první polovině padesátých let 20. století zaváděna autobusová doprava, která obstarávala spojení se všemi částmi města a přilehlými obcemi. V roce 1953 bylo pokrytí autobusy rozšířeno i na linku Přerov–Lověšice–Újezdec. S rozšiřováním této dopravy souviselo postupné připojování sousedních a přilehlých (dříve samostatných) obcí. Konkrétně se jednalo o Lověšice připojené v roce 1948 a dále Předmostí (1960), Kozlovice (1964), Dluhonice (1976), Újezdec (1976), Čekyně (1980), Henčlov (1980), Lýsky (1980), Popovice (1980), Vinary (1980), Žeravice (1980) a Penčice (1985).⁷¹

V padesátých a šedesátých letech byla postupně vystavěna nová sídliště Gottwaldova (Jižní) čtvrť, Meopta, Šířava I a II a Velká Dlážka. Po roce 1975 pak následovala výstavba sídlišť Šířava III, Kopaniny a Předmostí. Celkově bylo v katastru města Přerov v letech 1946 až 1984 dokončeno 12 858 bytových jednotek.⁷²

Je zřejmé, že rostoucí počet obyvatel a rozšiřující se aglomerace společně vyvolaly rozvoj služeb, mezi které zcela jistě patřila i osobní doprava. Byl tak ovlivněn rozvoj městské hromadné dopravy v Přerově, která sloužila v té době především k přepravě osob do zaměstnání a zpět a školní mládeže do škol. Městská hromadná doprava v dnešním pojetí (tj. doprava uskutečňovaná pravidelnými linkami pro potřeby města) byla tehdy součástí příměstské linkové autobusové dopravy a samostatně se

⁷⁰Ruba, J. K historii silniční dopravy na území České republiky. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004. 182 s. ISBN 80-865-3014-0.

⁷¹Lapáček, J. Zmizelá Morava – Přerov. Praha: Paseka, 2010. 76 s. ISBN 978-80-7432-052-1.

⁷²Lapáček, J. Historie a současnost podnikání na Přerovsku a Hranicku. Žehušice: Městské knihy, 2009. Historie a současnost podnikání v regionech ČR. 39 s. ISBN 978-80-86699-55-4.

nevyčleňovala. Stanoviště autobusů a výchozí autobusové zastávky byly v blízkosti přerovského vlakového nádraží, a to v ulicích Husova, Kramářova a Tovární.

Pro Přerov byl v padesátých a šedesátých letech 20. století charakteristický průmyslový rozvoj (např. Přerovské strojírný, Meopta, Severomoravské drůbežářské závody, Juta) doprovázený rychlým nárůstem počtu obyvatel a výstavbou bytových domů. Největším zaměstnavatelem byly Přerovské strojírný, přičemž nárůst pracovních sil nastal v průběhu I. a II. etapy výstavby v letech 1953–1958.⁷³

V letech 1948–1956 bylo vybudováno 1 500 bytových jednotek a za období 1946–1984 jich bylo dokončeno celkem 12 858. V roce 1955 byla dokončena stavba sídliště Jižní čtvrť a v letech 1956–1958 bylo postaveno sídliště v ulicích Dvořákova, Želatovská, Generála Janouška a Optická. Sídliště Velká Dlážka bylo budováno v letech 1967–1974. Dále následovalo sídliště Kopaniny, které bylo postaveno v letech 1976–1983 a rozsáhlé sídliště v Předmostí v letech 1978–1989. Na rozsáhlou výstavbu samozřejmě reagoval i rozvoj městské autobusové dopravy, jehož úkolem byla především osobní doprava do okrajových částí města, kde byly velké podniky, jako Přerovské strojírný, Meopta, Drůbežářské závody či nemocnice. Na jednotlivé směny do velkých závodů byly určeny zvláštní linky, které byly někdy nazývány jako posilové.⁷⁴

Ke zlepšení dopravní situace ve městě přispěly i silniční stavby, z nichž nejvýznamnější bylo vybudování nového mostu spojujícího Palackého ulici s Velkou Dlážkou v roce 1953 a vybudování nové hlavní místní komunikace mezi ulicemi Komenského a Želatovskou v roce 1973.

V roce 1969 byla taktéž dokončena stavba autobusového nádraží (zahájena v roce 1967), které se nachází v těsné blízkosti vlakového nádraží Přerov.

Od poloviny devadesátých let 20. století městská hromadná doprava jednotlivých měst v ČR postupně splývá s příměstskou a regionální dopravou v rámci integrovaných dopravních systémů.

⁷³Lapáček, J. Zmizelá Morava – Přerov. Praha: Paseka, 2010. 76 s. ISBN 978-80-7432-052-1.

⁷⁴Lapáček, J. Zmizelá Morava – Přerov. Praha: Paseka, 2010. 76 s. ISBN 978-80-7432-052-1.

Pojem „městská autobusová doprava“ zavedl až zákon o silniční dopravě a vnitrostátním zasilatelství č. 68/1979 Sb.⁷⁵, kdy ji v § 3a § 4 legislativně definoval jako „městská hromadná doprava provozovaná autobusy“. Městská hromadná doprava je doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, a je provozována nejčastěji pravidelnými linkami speciálními hromadnými dopravními prostředky.

Nová pravidla podnikání v linkové autobusové dopravě vnesl zákon č. 68/1979 Sb., který byl nahrazen zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.⁷⁶ Tento zákon nabyl účinnosti 1. srpna 1994 a stávající dopravci měli během jednorocní lhůty (do srpna 1995) možnost zažádat o licenci na linky, které již provozují. Zákon stanovil, že linkovou dopravu je možno provozovat pouze na základě licence. Dále vymezil postup jejího udělování i schvalování jízdních řádů a postavil nové dopravce z hlediska státní regulace na úroveň dopravců transformovaných z podniků ČSAD. K další významné změně došlo na přelomu let 2002 a 2003, kdy působnost okresních úřadů byla přenesena na krajské úřady. Základní dopravní obslužnost vycházející z objednávky kraje zajišťovalo v roce 2010 v Olomouckém kraji 18 dopravců na 297 linkách.

2.7 Autobusová doprava od 90. let 20. století

Po celospolečenské politicko–ekonomické změně v České republice v první polovině 90. let docházelo postupně k privatizaci a transformaci státních podniků ČSAD, což v mnoha případech vedlo k úplnému zániku bývalých dopravních závodů. Negativní dopad v tomto období mělo také snížení dotací plynoucích do veřejné dopravy ze strany státu. To se podepsalo především na stavu vozového parku a částečně i na zhoršení dopravní obslužnosti v některých okrajových částech. Ve druhé polovině 90. let vstoupily ve větším měřítku na náš trh také národní dopravní společnosti, které nabízely nová měřítka v oblasti MHD.

⁷⁵Česko. Zákon č. 68 ze dne 20. června 1979 o silniční dopravě a vnitrostátním zasilatelství. In: Sběrka zákonů České republiky. 1979. Dostupné na <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=1934>>.

⁷⁶Česko. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In: Sběrka zákonů České republiky. 1994. Dostupné na <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2766>>.

V tomto období zůstala nedořešena otázka výběru dopravce a výše dotací. Kraje dopravu objednávaly ze setrvačnosti u dopravců, vzniklých transformací původního podniku ČSAD. Mnohde však došlo k postupným změnám zájmových sfér jednotlivých dopravců, a tak se transparentní výběrová řízení konala málokde. V rámci MHD byla situace dynamičtější, jelikož docházelo nejen k výběrovým řízením, ale i k převzetí celé sítě MHD jinými dopravci. Smlouvy s autobusovými dopravci byly uzavírány na období několika let, přičemž okolnosti získání zakázek či změny dopravce nebyly objednatelem většinou zveřejňovány. Po uplynutí smluv na poskytování MHD byla konána výběrová řízení na nové dopravce. Projednávání platnosti výpovědi a rozsah nároku na dotaci (úhradu prokazatelné ztráty) se stávaly předmětem vleklých správních a soudních sporů.

Jízdné v MHD patří dlouhodobě mezi regulované ceny, přičemž výměr ministerstva financí stanovuje fakticky maximální ceny, ač je označuje za věcnou regulaci, a celou škálu povinných slev. V současné době je hlavním problémem autobusové dopravy disproporce mezi rostoucími náklady na její provoz a klesající poptávkou po tomto druhu dopravy. Stále se totiž zvyšuje podíl individuální motorové dopravy.

2.8 Autobusová doprava v Přerově od 90. let minulého století

Město Přerov v oboru MHD nikdy nepodnikalo a tento typ služeb byl zajišťován od roku 1949 Československou státní automobilovou dopravou, n. p. (ČSAD), a to až do roku 1993. V tomto roce byl uvedený podnik zprivatizován a nově vzniklo ČSAD Ostrava, a.s. Další vývoj MHD Přerov odráží dynamický vývoj celé české společnosti.

1949	založení ČSAD Ostrava, n. p.
1993	zprivatizování podniku ČSAD Ostrava, s. p. a k přejmenování z s. p. (státní podnik) na ČSAD Ostrava, a. s. (akciová společnost)
1999	osobní doprava začleněná do nové společnosti ČSAD Bus Ostrava, a. s.; v téže roce dochází k zásadní změně, jelikož do přerovské MHD vstupuje společnost Connex Transport AB (kapitálová forma)
2002	dochází k přejmenování společnosti ČSAD Bus Ostrava, a. s. a stává se z ní Connex Morava, a. s.

2008	nastalo další přejmenování společnosti z Connex Morava, a. s. se stává Veolia Transport Morava a. s.
2009	společnost Veolia Transport Morava a. s. přichází o licenci na provoz MHD Přerov, avšak nadále působí v oblasti linkové dopravy
2010	od ledna 2010 až do listopadu 2011 zajišťovala MHD v Přerově společnost Slovenská autobusová doprava Trnava, a.s.
2011	od prosince 2011 do února 2016 MHD v Přerově zajišťovala společnost Dopravní a logistická společnost s.r.o. Přerov (společnost zkrachovala), byla to dceřiná společnost Slovenská autobusová doprava Trnava a.s.
2016	od 9.2.2016, ze dne na den byla dopravcem MHD Přerov (na 2 roky)Arriva Morava a. s. ⁷⁷ a od 1.1.2018 zajišťuje tato společnost dopravní služby doposud

Tabulka 4: Historický vývoj MHD v Přerově

Zdroj dat: web Přerovská MHD⁷⁸

Z předchozí tabulky vyplývá, že zvláště v posledním období byli často měněni provozovatelé zajišťující MHD v Přerově. Tato skutečnost sama o sobě vyvolala některé problémy. Například v květnu 2011 SAD Trnava a.s., své závazky vůči městu nečekaně ukončila. Zástupci města za důvod označili skutečnost, že společnost měla nepřiměřené nároky na uhrazení kompenzací (finančních ztrát) a nedošlo k dohodě. Podle SAD Trnava bylo naopak hlavním důvodem vypovězení služeb stanovisko ministerstva dopravy, podle nějž nemůže linky v Česku provozovat zahraniční firma. Na podzim 2011 bylo se SAD Trnava zahájeno správní řízení s hrozbou pokuty několika set tisíc korun, protože dopravce rok a půl MHD provozoval, aniž by měl povolení k podnikání v České republice. Město se následně s dopravcem dohodlo na ukončení činnosti k 30. listopadu 2011.⁷⁹

Na zajištění dopravy od 1. prosince 2011 hodlalo město získat dopravce, který měl dopravu provozovat dočasně, a to nejvýše dva roky. Mezitím chtělo město vyhlásit řádné výběrové řízení na dlouhodobé provozování MHD. Po dva roky pak MHD provizorně provozovala Dopravní a logistická společnost Přerov, která byla dceřinou

⁷⁷ v roce 2013 se společnost Veolia Transport Morava a. s. stala součástí skupiny Arriva po akvizici firmou DeutscheBahn, mateřskou společností společnosti Arriva; změna obchodního názvu firmy na Arriva Morava a. s.

⁷⁸ Historie autobusové dopravy v Přerově [online]. Přerovská MHD [cit. 2019-07-14]. Dostupné z <<https://prerovskamhd.wgz.cz/rubriky/zajimavosti-z-mhd/historie-autobusove-dopravy-v>>.

⁷⁹ Poláková-Uvírová, P. SAD Trnava hrozí v Přerově ještě i pokuta [online]. Přerovský deník 12. října 2011 [cit. 2019-07-16]. Dostupné z <https://prerovsky.denik.cz/zpravy_region/sad-trnava-hrozi-v-prerove-jeste-pokuta20111011.html>.

společností SAD Trnava, a.s. V březnu 2013 město vyhlásilo výběrové řízení na provozování MHD od prosince 2013 na dobu 10 let. Požadavkem mimo jiné byly ekologické nízkopodlažní autobusy a zachování dosavadní dopravní sítě.⁸⁰ Jak se později ukázalo, nebyla správně nastavena kritéria výběrového procesu, problémově byla stanovena kompenzace (dotace na celkové provozní náklady MHD), a zdá se, že odpovědné osoby nebyly dostatečně kompetentní.

V březnu 2014 město oznámilo, že ve výběrovém řízení uspěl dosavadní dopravce Dopravní a logistická společnost Přerov a bude s ním uzavřena smlouva na období od 1. dubna 2014 do 31. března 2024. Neúspěšným uchazečem byla ČSAD Havířov a nejménované firmy z Prahy, Vsetína či Frýdku–Místku. Některé firmy podaly námítky proti zadávacím podmínkám. Ačkoliv byl objem zakázky odhadován na 250 milionů korun, tak vítěz uspěl s částkou 136,8 milionů a tato částka, jak se později ukázalo, byla značně podhodnocena. ČSAD Havířov nabízela cenu 189 milionů.⁸¹

První problémy nastaly již v březnu 2015, kdy dopravce zažaloval město kvůli sporu o výši plateb za provozování MHD a rozdílnému výkladu smlouvy. Soud dal ale později zapravdu městu.⁸² Díky tomu se dostala Dopravní a logistická společnost Přerov do insolvence, a neplatila za pronajaté autobusy a 4. února 2016 jí pronajímatelé 5 autobusů zabavili, kvůli čemuž některé spoje ten den nejezdily.⁸³ Město nebylo na tuto mimořádnou situaci připraveno, svolalo krizový štáb, a přestože dopravce kvůli změnám ve vedení společnosti neměl v té době odpovědné osoby, navázalo s ním kontakt. Vztah mezi dopravcem a městem již neodpovídal běžným obchodním vztahům a město nemělo vůli dopravci finančně pomoci. Vzhledem ke vzniklé situaci Magistrát města Přerova pro zabezpečení dočasné (přechodné) dopravní obslužnosti, v rámci režimu mimořádného provozu, zajistil přímé zadání (bez výběrového řízení)

⁸⁰<http://www.ceskatelevize.cz/zpravodajstvi-ostrava/zpravy/218080-prerov-hleda-noveho-provozovatele-mestske-dopravy/>.

⁸¹Poláková-Uvírová, P. Rozhodla cena. Přerov uzavře smlouvu s "novým" dopravcem [online]. Přerovský deník 11. března 2014 [cit. 2019-07-16]. Dostupné z https://prerovsky.denik.cz/zpravy_region/rozhodla-cena-prerov-uzavre-smlouvu-s-novym-dopravcem-20140310.html.

⁸²Pjentak, M. Přerov vyhrál první kolo sporu s provozovatelem MHD o dva miliony [online]. iDnes.cz 3. října 2014 [cit. 2019-07-16]. Dostupné z https://www.idnes.cz/olomouc/zpravy/prerov-spor-o-cenu-mhd-dopravni-a-logisticka-spolecnost.A151001_2195415_olomouc-zpravy_stk.

⁸³Dopravce MHD v Přerově přišel o některé autobusy, kvůli neplacení [online]. eLogistika.info 8. února 2016 [cit. 2019-07-16]. Dostupné z <https://www.elogistika.info/dopravce-mhd-v-prerove-prisel-o-nektere-autobusy-kvuli-neplaceni/>.

poskytování veřejných služeb novému dopravci dle § 18 písm. b) zákona o veřejných službách. Tak ze dne na den (od 9.2.2016) přebrala činnost přerovského dopravce MHD společnost Arriva Morava a. s.

Tato společnost vznikala postupně. V roce 2013 došlo k prodání dopravní divize společnosti Veolia Transport Morava (patřící německé společnosti DeutscheBahn⁸⁴) a ta byla později převzata a rebrandingována⁸⁵ skupinou pro zajištění dočasné (přechodné) dopravní obslužnosti. Údaje o této společnosti uvádím také v kap. 1.8.

V Přerově má současný dopravce Arriva Morava a. s. působit od 1.1.2018 po dobu 10 let. Tato doba je stanovena v Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 proto, aby toto delší období poskytlo dopravcům prostor na návratnost jejich investic vzhledem k vysokým kapitálovým nárokům na zajištění dopravy.⁸⁶

Aktuálně se tak jeví, že zajišťování MHD je v Přerově již stabilizované,⁸⁷ a neměl by se opakovat stav před rokem 2016, kdy město Přerov uzavřelo během sedmi let pět smluv na provozování MHD.

Pro srovnání uvádím i situaci v sousedním Prostějově, kde bylo možno sledovat daleko příznivější vývoj v provozování MHD. Její provoz tam totiž zajišťuje kontinuálně od roku 1949 až doposud prakticky jeden dopravce. Do roku 1992 to byl státní podnik ČSAD Brno, a to konkrétně jeho závod Prostějov. Transformací tohoto původního závodu byla v roce 1992 založena akciová společnost ČSAD Prostějov. V roce 1993 sice došlo ke změně názvu společnosti na FTL – First Transport, a.s., ale jedná se v podstatě stále o tutéž velkou dopravní prostějovskou společnost. Všechny autobusy MHD jsou od roku 2011 s pohonem na stlačený zemní plyn (CNG). Tento dopravce v roce 2018 pořídil 3 plně nízkopodlažní a bezbariérové autobusy pro MHD v Prostějově s pohonem na CNG s dotačním příspěvím z rozpočtu Integrovaného regionálního operačního programu prostřednictvím Integrované teritoriální investice

⁸⁴ největší holding v regionální dopravě v České republice

⁸⁵ změna v chápání značky zákazníkem vzhledem ke konkurenčním značkám, revitalizace či omlazení obchodní značky

⁸⁶ Veřejná doprava v České republice. 1. vyd. Praha: IODA, z.s., 2015. 54 s. ISBN 978-80-260-8734-2. Dostupné na: <http://www.ioda.cz/publikace/pub/2015_IODA_Verejna_doprava_CR.pdf>.

⁸⁷ Profil společnosti [online]. Arriva [cit. 2019-07-16]. Dostupné z <<https://www.arriva.cz/cs/o-spolecnosti/profil>>, <<http://www.mhdprerov.cz/>>.

Olomoucké aglomerace, které činí 85 % z nákladů na pořízení autobusů. Celková výše dotace je 16,4 miliónů Kč.⁸⁸

Doposud jsem se věnoval MHD v Přerově po roce 1989 z pohledu dopravců. Nyní se ale zaměřím na samotnou síť. Od poloviny devadesátých let 20. století městská hromadná doprava jednotlivých měst postupně splývá s příměstskou a regionální dopravou v rámci integrovaných dopravních systémů. Veřejná doprava na území města i okresu Přerov je organizována v Integrovaném dopravním systému Olomouckého kraje (zkratka IDSOK)⁸⁹. Tento systém vznikl v roce 2003 poté, co kompetenci k zajištění dopravní obslužnosti přebraly kraje. Původně samostatně rozvíjený integrovaný dopravní systém města Přerova se stal jeho součástí k 1. lednu 2004. IDSOK pokrývá celé území Olomouckého kraje. Součástí integrovaného dopravního systému v okolí Přerova je pouze příměstská linková autobusová doprava a městská hromadná doprava. V okolí Přerova totiž není železniční doprava součástí IDSOK.

Příměstské autobusové linky se na hranicích města již dlouhodobě větví do 12 směrů (dále potom ještě do dalších směrů). Linky nejezdí v taktu, ale podle poptávky. Nabídka spojů je bohatá díky velkým počtům obyvatel v obcích, silné dojížděce a krátkým vzdálenostem do spádového centra, kterým je Přerov. Příměstské autobusové linky jezdí po území města přímo, ve špičkách vybrané spoje zajíždějí k významným zdrojům a cílům přepravní poptávky, jako jsou například školy a průmyslové podniky. Síť MHD v Přerově zavedená v 80. letech byla poměrně dobře logistikována a vzhledem k omezeným možnostem a přirozeným překážkám (řeka Bečva, mosty, podjezdy) se příliš nezměnila. Významnou bariérou pro dopravní cesty všeho druhu je především řeka Bečva, která protéká středem města a spojení s Předmostím.

Úsilí a snaha města Přerov o zlepšení MHD se v minulých obdobích projevovala různými aktivitami. Jako příklad lze uvést nové ekologické nízkopodlažní autobusy, změny v silniční dopravě či nové linky (č. 107 a 114). Změny městských linek jsou však zcela zastíněny změnami v příměstské dopravě, a to nejen v okolí Přerova. Kromě celkové optimalizace linek v okolí Přerova došlo i k jejich číselnému

⁸⁸<<https://www.prostějov.eu/cs/aktuality-archiv/obnova-autobusu-mhd-v-prostějove-v-roce-2018.html>>.

⁸⁹<https://idsok.cz/>

rozdělení. Příměstské linky patřící pod Přerov jsou značeny číselnou řadou 5xx. V Přerově však mohou mít konečnou také linky řady 4xx, které patří pod Prostějov. Potkat zde však lze i autobusy na lince řady 9xx, kdy touto číselnou řadou jsou v celém kraji značeny linky, které mají konečnou mimo Olomoucký kraj (např. Bystřice pod Hostýnem, Vsetín, apod.).⁹⁰

MHD v Přerově je jako v jiných městech hlavně využívána pro dojíždění dospělých osob do zaměstnání a školní mládeže do škol. V časovém období cca od 8 do 13 hodin počet cestujících klesá a MHD využívají hlavně pracovně neaktivní občané, a to zejména důchodci⁹¹, osoby bez řidičského průkazu a osoby, které nejsou z nejrůznějších důvodů schopny řídit motorová vozidla, nebo které si nemohou osobní auto pořídit či provozovat z finančních důvodů.

Sít MHD nyní pokrývá celé město, včetně Čekyně, Penčic a Žeravic, které byly do roku 2018 obslouženy jen příměstskými linkami. Téměř celé obydlené území Přerova je obslouženo MHD v izochroně 300 m, což představuje cca 3 – 7 minut chůze, takže nejsou důvody pro rozšiřování linek MHD.

V současné době lze přerovskou městskou dopravu pokládat za solidní. Je pro cestující srozumitelná, až na nepravidelnosti o víkendech. Vyznačuje se pravidelnými ovšem delšími intervaly páteřních linek, které bývají s ohledem na situaci dopravy v Přerově opožděny.

Problém výrazného zatížení individuální dopravou v Přerově se projevuje obdobně jako v jiných městech velikostní kategorie 15–40 tis. obyvatel. Tato města jsou již příliš velká pro pěší docházku, ale nejsou dostatečně velká na to, aby poptávka po přepravě ekonomicky odůvodnila zavedení systému MHD v intervalech, které jsou vnímány jako nepřetržitá obsluha, což je max. 15 minut.⁹²

⁹⁰Tvrdoň, J., Kaloč, M., Plačko, M. Nové autobusy v Přerově a krajské změny [online]. MHD živě. 4. ledna 2018 [cit. 2019-07-16]. Dostupné z <http://www.mhdzive.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=725:nove-autobusy-v-prerove-a-krajske-zmeny&catid=188:mhd-prerov>.

⁹¹ z demografické analýzy města vyplývá, že procentuální zastoupení seniorů mezi obyvateli Přerova bylo v roce 2018 23%

⁹²<https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Pravni-predpisy/Zelena-a-bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy/Bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy.pdf.aspx>

2.9 Očekávaný vývoj a budoucnost MHD v Přerově a náměty na zlepšení

Maximálního počtu obyvatel město Přerov dosáhlo v roce 1991, kdy zde žilo 51 915 obyvatel. V následujících letech se již počet obyvatel neustále snižoval, což bylo doloženo také v demografické analýze města. Mezi důvody tohoto trendu patří zřejmě úbytek vhodných pracovních příležitostí. Vlivem transformace ekonomiky po roce 1989, která je spojena se změnami v průmyslu a adaptací na nové tržní prostředí (privatizace, restituce), nastaly významné změny a došlo ke snížení celkového počtu zaměstnanců v průmyslu. Na tomto stavu se podílel především rozpad Přerovských strojíren a některých dalších podniků, což vedlo k poklesu významu města jakožto regionálního průmyslového centra. Na druhé straně vznikly nové malé a střední subjekty podnikající v různých oborech a službách. Za další možné příčiny odlivu obyvatelstva označila realizovaná anketa⁹³ mezi Přerovany nižší úroveň místních mezd, špatný stav dopravy ve městě či problémy s romskou menšinou⁹⁴.

Problém sociálního vyloučení je v Přerově spojován především se třemi lokalitami v centru města nebo v jeho blízkosti. Jedná se o vyloučené lokality v ulicích Kojetínská, Husova a Škodova, kdy výzkum z roku 2009 ukázal, že zde žije přibližně 850 obyvatel. V Přerově jsou však i další oblasti, dosud nepovažované za sociálně vyloučené lokality, kde jak ukázal výzkum, se výrazně koncentruje romské obyvatelstvo. Jedná se zejména o některé domy Jižní čtvrti, o ulici Denisova a části sídliště Předmostí. Mnoho Romů však žije v Přerově rozptýleně mezi majoritním obyvatelstvem a jsou plně nebo částečně integrováni do života obce. Mezi převážně romskými obyvateli vyloučených lokalit a ostatním obyvatelstvem vzniká někdy značné napětí. V těchto oblastech je vysoká, a to téměř stoprocentní nezaměstnanost, a významné procento romských mužů prohrává peníze ve výherních automatech,

⁹³Poláková-Uvírová, P. Přerov lidi netáhne, obyvatel města prudce ubývá [online]. Přerovský deník 12. února 2013 [cit. 2019-07-16]. Dostupné z <https://prerovsky.denik.cz/zpravy_region/obyvatel-prerova-prudce-ubyva-za-pet-let-prisel-o-3-tisice-lidi-20130211.html>

⁹⁴ za hlavní příčinu odlivu obyvatel Přerova tento faktor označilo 58% respondentů ankety (142 jedinců)

kterých je v Přerově na počet obyvatel nadprůměrně mnoho. Tím se samozřejmě prohlubuje zadluženost těchto rodin.⁹⁵

Z celkového pohledu je prognózováno, že v roce 2030 bude v Přerově přibližně o 4 000 obyvatel méně než v roce 2015, tj. řádově 40 tisíc obyvatel (pokles o 9,2%). I nadále se bude zvyšovat podíl seniorů v populaci, a to zejména na úkor ekonomicky aktivních obyvatel. Vzhledem k výše prognózovaným změnám demografické struktury obyvatel Přerova bude muset místní samospráva přizpůsobit celkovou dopravní infrastrukturu MHD tomuto očekávanému stavu (trasy MHD, standardy autobusů, jízdní řády).⁹⁶

Obyvatelé také poukazují na nedostatečné pokrytí MHD v období ranní špičky, kdy není dostatečně zajištěna bezpečná doprava žáků do škol. Následkem toho dochází k nárůstu individuální dopravy, zatížení rodičů a dopravním komplikacím v blízkosti škol. Neuspokojivě je dle občanů také řešen víkendový režim MHD a večerní spoje od vlakového nádraží. Po 21. hodině je problémem absence spojů do místních částí města.

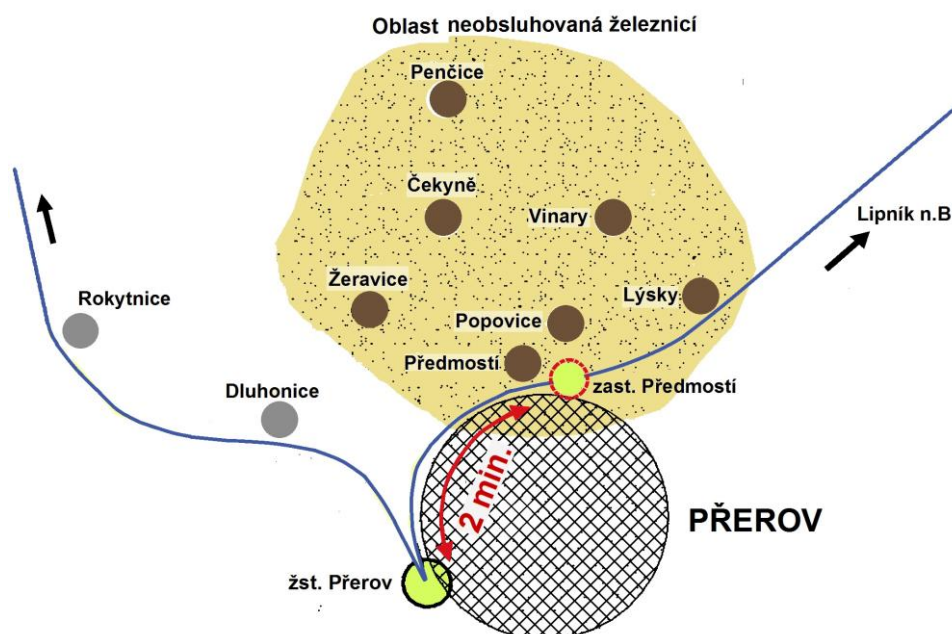
Na zajištění dopravní obslužnosti Přerova a blízkého okolí se podílí vícero složek. V budoucnosti bude kromě MHD participovat také veřejná linková a železniční doprava. Všechny tyto typy dopravy spadají do Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (IDSOK).

Role železničních tratí vedoucích Přerovem pro uspokojování městské hromadné dopravy není prakticky žádná. Nádraží v Přerově je umístěno v západní části města a komunikace v jeho okolí jsou dopravně přetížené. Ze strany oblasti městské části Předmostí je nádraží špatně přístupné. V dopravních špičkách trvá jízda v kolonách osobním vozidlům mezi Předmostím a nádražím cca 15 minut a autobusům MHD,

⁹⁵Přerov [online]. Agentura pro sociální začleňování [cit. 2019-07-16]. Dostupné z <<https://www.socialni-zaclenovani.cz/lokalita/prerov/>>.

⁹⁶Plán udržitelné městské mobility města Přerov, Analytická část [online]. Mobilita Přerov [cit. 2019-07-03]. Dostupné z <http://mobilita-prerov.eu/Dokumentace/AnalytickaCast/SUMP_AnalytickaCast.pdf>.

kteře projíždí středem města je to ještě déle. Město Přerov proto od roku 2012 vážně usilovalo o zřízení nové železniční zastávky v místní části Předmostí.⁹⁷



Obrázek 1: Území města s možností lepší dopravní obslužnosti při zřízení nové železniční zastávky Předmostí

(Zdroj dat: Vlastní úprava dle <http://dopravni.net/zeleznice/18022/zeleznice-na-prerovsku/#more-18022>)

Předmostí, jako největší přerovské sídliště, představuje velký potenciál cestujících, kteří by novou železniční zastávku využívali, stejně jako návštěvníci nedalekého obchodního centra (Kaufland, Jysk, Deichmann, atd.).⁹⁸

Počet obyvatel uvedených příměstských částí je 6 570 (k datu 1.1.2019), pokud k tomu připočteme i obyvatele žijících v ul. Polní, Na Hrázi, Velká Dlážka, Sokolská může jít o až o 9 000 obyvatel. V roce 2016 Centrální komise ministerstva dopravy ČR projekt stavby zastávky Předmostí zamítla na základě ekonomické analýzy a přepravní

⁹⁷http://www.spolecneproprerov.cz/wp-content/uploads/NU_zeleznice.pdf

⁹⁸http://www.spolecneproprerov.cz/wp-content/uploads/NU_zeleznice.pdf

prognózy i stanoviska KIDSOK. V úvahu snad přicházela realizace stavby za podmínky spolufinancování ze strany města Přerova. Tehdejší zastupitelstvo ale spolufinancování zamítlo.⁹⁹

Lze předpokládat, že v blízké budoucnosti k žádným podstatným změnám v síti MHD nedojde. Změny k lepšímu lze očekávat po dokončení dálničního obchvatu Přerova a průtahu městem. Zřejmě nastane nárůst cyklistické dopravy, a to včetně elektrokol, popř. jiné alternativní dopravy, a to především pro dojíždění do práce a škol. Za tím účelem bude nutno optimalizovat a průběžně doplňovat cyklostezky a cyklopruhy. Důležité je i vytvořit podmínky pro bezpečnost cyklistické dopravy v okrajových částech města (např. v úseku Kaufland–Lýsky, Kaufland–Kopaniny, páteřní trasa na jih – Penny Market–Horní Moštěnice. Dopravní význam cyklostezek by neměl být podceňován, což prokazují tato údaje o počtech cestujících dle druhu dopravy.

	pracovní den	víkend
železniční doprava (osob. vlaky)	2 929	1 774
automobily – počet	11 106	7 124
automobily – cestující	18 880	12 110
cyklostezka Bečva	885	1 483

Tabulka 5: Výjezdy z Přerova směr Lipník n.B.

(Zdroj dat: <http://dopravni.net/zeleznice/18022/zeleznice-na-prerovsku/>)

Cyklistické dopravě je ze strany města věnována velká pozornost, protože již v roce 2012 byl Radou města Přerova jmenován cyklokoordinátor. Toto jmenování vycházelo z členství města Přerova v tzv. Uherskohradištské chartě, která sdružuje „pro-cyklistická“ města ČR. Cyklokoordinátor napomáhá koordinaci činností odborů

⁹⁹https://www.idnes.cz/olomouc/zpravy/zeleznice-zastavka-vlak-y-prerov.A151120_2206789_olomouc-zpravy_lds
<http://dopravni.net/zeleznice/18048/zeleznice-na-prerovsku-2/#more-18048>
<http://dopravni.net/wp-content/uploads/2016/09/KIDSOK.pdf>

Magistrátu města Přerova při akcích, které souvisejí s cyklistickou dopravou a její infrastrukturou, zajišťuje propagaci a osvětu cyklistické dopravy ve městě.¹⁰⁰

Řidiči automobilů mají ve městech čím dál větší problémy s parkováním, jelikož počty aut na českých silnicích neustále rostou. A ne jinak je tomu i v Přerově. Pokud by se v zájmu úlevy životnímu prostředí a snížení extrémního zatížení silniční dopravou ve městě zavedla MHD zdarma, tak by výsledek pravděpodobně nepřinesl očekávaná zlepšení. Lze tak usuzovat z příkladu ve Frýdku–Místku, kde lidé z aut do autobusů MHD nepřesedli, jak se očekávalo. Pro cestující je totiž zřejmě podstatný větší komfort, který automobil nabízí (např. okamžitá dostupnost, pružnost, doprava přímo na místo, příznivější teplota, čerstvý vzduch, hudba, možnost kouření, konzumace jídla, nešíření infekčních nemocí, absence nepřizpůsobivých spoluobčanů).¹⁰¹ Město Frýdek–Místek v roce 2011 zavedlo pro místní obyvatele bezplatné jízdy v MHD v rámci projektu „MHD zdarma“. V tomto roce byl evidován 16 % nárůst počtu přepravených cestujících. Ekonomický výsledek tohoto projektu však nebyl příznivý, protože došlo v podstatě ke zdvojnásobení částky placené na MHD z veřejných prostředků města. V roce 2013 bylo v rozpočtu na MHD vyčleněno 61,9 mil. Kč, zatímco v roce 2010 (před zavedením bezplatného cestování) to bylo jen 32 mil. Kč.¹⁰²

Financování MHD pouze z veřejných prostředků, bez účasti cestujících, je podle mého názoru zatím nereálné. Zda zavedení bezplatné jízdy MHD mělo za následek významnější snížení počtu osobní dopravy, nebylo podrobněji sledováno.

Výhody MHD tkví především v nižší míře hluku a znečištění vzduchu oproti individuální automobilové dopravě. Je také cenově dostupnější a bez potřeby řidičského oprávnění. Z toho důvodu ji hojně využívají děti, studenti či osoby v důchodovém věku. Její velkou výhodou je také menší náročnost na prostor, což je velmi důležité, jelikož větší prostor města trpí nedostatkem parkovacích míst, a to zejména v centru města¹⁰³. V Přerově jsou tyto výhody snižovány dopravními zácpami a z toho vyplývajícím čekáním na křižovatkách. Přerov patří k největším městům,

¹⁰⁰<http://dopravni.net/wp-content/uploads/2016/09/KIDSOK.pdf>

¹⁰¹MHD zdarma ve Frýdku–Místku a jeho selhání [online]. Libertariánský institut Eugena von Böhm-Bawerka 7. července 2018 [cit. 2019-07-16]. Dostupné z <<http://www.bawerk.eu/clanky/ekonomie/mhd-zdarma-ve-frydku-mistku-a-jeho-selhani.html>>.

¹⁰²<<http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6677587>>.

¹⁰³více jak ½ obyvatel parkuje své osobní automobily nejčastěji na veřejné komunikaci či veřejném parkovišti

kterým chybí obchvat a tranzitní dopravu není možno odklánět, což zhoršuje již tak špatnou průjezdnost městem. Na páteřních komunikacích se proto často tvoří zácpy, které výrazně narušují plynulý provoz MHD. K tomu přispívá i nevhodná etapovovost dostavby dálnice D1, protože přednostně měl být vybudován obchvat Přerova a až následně propojení dálnice Lipník–Přerov a Říkovice–Přerov.

Pro dopravu v Přerově má velký význam stavba průtahu Přerovem. Po jeho dokončení dojde ke změně některých tras MHD, k odlehčení intenzity dopravy v přetíženém přednádražním prostoru, kde jsou cestující nuceni překonávat frekventovanou komunikaci, a měly by se podstatně snížit kongesce dopravy na stávající silniční síti Přerova. Průtahem se však nezmění dopravně nevhodný výjezd více autobusů z autobusového nádraží na Tovární ul. a nový přechod poněkud zhorší pěší spojení mezi nádražím a centrem města.



Obrázek 2: Nově budovaný průtah Přerovem silnice I/55

(Zdroj: https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/339/infoletak_s55-prerov-prutah.pdf)

Po dokončení dálnice D1 zůstane průtah silnice I/55 jako hlavní sběrná komunikace města Přerova a na průtahu silnice I/55 dojde k částečnému poklesu intenzity dopravy

vlivem převedení tranzitní dopravy na dálnici. Podle odborných odhadů činí dnes tranzitní doprava přes město cca 20 až 25 % vozidel.

Přerov nadále zůstane přirozené spádové centrum osobní dopravy z přilehlých obcí, především s pravidelnou denní dojížděnkou do zaměstnání a škol, ale i cílem nepravidelných cest na nákup či k nějakému vyřizování (zdravotnická zařízení, úřady, nákupy v nákupních centrech, zábava, kulturní akce, sport, návštěvy). Nejde jen o obyvatele města, ale i občany z okolních obcí nebo měst. Budoucí chování občanů, změnu návyků v používání osobních vozidel (přesun od motorizované dopravy k pěší dopravě, zvýšení vzdálenosti, kterou jsou obyvatelé ochotni dojít pěšky a snížení závislosti na individuální automobilové dopravě) je obtížné předpovídat, protože na ně má vliv mnoho faktorů souvisejících s rychle se měnícím, globálním a chaotickým světem.

V Přerově lze v budoucnosti očekávat další mírný nárůst zvýšení individuální automobilové dopravy, a to i přes pokles počtu jeho obyvatel. Přes všechna opatření a projekty na zvýšení atraktivity veřejné dopravy a naděje v řešení lze očekávat, že se bude mírně snižovat podíl MHD na osobní dopravě ve městě. Dopravní výkon MDH (počet kilometrů/rok) se asi příliš nezmění, ale sníží se počet přepravených osob a tím efektivita MHD. Nedostatek parkovacích míst v centru města by sice mohl vést k použití kombinované přepravy osobním vozidlem a MHD, ale vzhledem k relativně krátkým trasám zřejmě nenajde takové uplatnění jako ve větších městech.

Předpokládám, že MHD v Přerově bude koncipována více pro seniory, pro něž je MHD nezbytná a kteří mají specifické nároky, hlavně na krátké docházkové vzdálenosti od zastávky do cíle cesty, jsou citlivější na přestupy, ale mají nižší senzitivitu na delší cestovní dobu oproti jiným cestujícím. Důležitost kvality, přístupnosti a spolehlivosti dopravních služeb v nadcházejících letech více vzroste, mj. v důsledku stárnutí obyvatelstva, dá se i předpokládat zvýšení počtu cestujících osob s omezenou schopností pohybu.

V Přerově působí fandovský web (<https://prerovskamhd.wgz.cz/rubriky/zlepseni-mhd-navrhy>), který se zabývá MHD ve statutárním městě Přerově, jehož obsahem jsou i náměty a návrhy na zlepšení MHD.

Na zlepšení a zkvalitnění MHD navrhuji přijmout tato opatření:

- dořešit přednádražní prostor, který tvoří přestupní terminál, tak, aby některé zastávky autobusů MHD pro výstup byly koncentrovány před východem z nádraží nebo v jeho blízkosti a zatím účelem v součinnosti s příslušným drážním orgánem revitalizovat prostor u nového podchodu na nástupiště a cyklověže,
- část linek směr Předmostí a Vinary vést novým „průtahem“ přímo propojujícím ulice Velké Novosady a Tovární, přes Polní ul. za účelem zrychlení spojení,
- křižovatku I/55 a místní komunikaci Nivky(u hřbitova Lověšice) změnit na světelně řízenou s trvalou zelenou na I/55 a detekcí vozidel na vedlejších větvích,
- zavedení nočních linek do vzdálenějších míst města (nemocnice, Kopaniny, Předmostí),
- protože na autobusovém nádraží ani zastávkách není žádné oficiální schéma linkového vedení nebo mapa či plánec s umístěním zastávek ve městě, měly by se alespoň dopravně exponované zastávky vybavit plánem sítě linek MHD,
- zavést méně frekventované zastávky do režimu „na znamení“, pro výstup by bylo nutno stisknout tlačítko signalizace ve voze (autobusy jsou k tomu vybaveny), pro nástup cestujícímu postačí stát na zastávce; tento model může ušetřit jízdní dobu (resp. umožňuje snadněji snížit zpoždění),¹⁰⁴
- zřídit orientační a elektronický informační systém (mobile charge point) společný pro autobusové i vlakové nádraží jako skutečně propojený centrální terminál veřejné dopravy v Přerově,
- frekventované zastávky MHD postupně vybavit digitálním informačním panelem zobrazujícím aktuální odjezdy autobusů (zavést informační online systém).

Občas dochází ke kolapsu dopravního uzlu v prostoru nádraží (ulice Kojetínská, Husova, Tovární a přilehlé křižovatky), který přenáší zpoždění autobusů MHD přes

¹⁰⁴https://www.google.cz/url?sa=i&source=images&cd=&ved=2ahUKEwi6l7WLsp7kAhVSaVAKHVVoPDrYQjhx6BAgBEAI&url=http%3A%2F%2Fprerov.dobramesta.cz%2Fdownload%2F26%2FMEPS_ULOHA2_CZ_TEXT.pdf&psig=AOvVaw0WcQytj1qfv_sznLMUsUli&ust=1566835192231635

celé město. K této situaci může dojít i při stavbě průtahu a magistrát by měl být na tuto situaci připraven a řešit náhradní trasy MHD vhodnými koridory mimo úseky kolapsu.

Za zamyšlení stojí aplikace modelu MHD ve Frýdku–Místku, kde je dopravní obslužnost rozšířena i na okolní obce a MHD částečně nahrazuje příměstskou linkovou dopravu. Na toto rozšíření je přispíváno z rozpočtu kraje i z rozpočtů dotčených obcí. V obcích u Přerova dochází k přelivu obyvatel z města a spojení s příměstskými linkami není optimální. Mohlo by jít o obce Rokytnice, Troubky, Bochoř, Horní Moštěnice, Želatovice, Radslavice a Kokory. Zavedení MHD do těchto obcí by mohlo také motivovat obyvatele těchto obcí k cestování do města MHD. Toto řešení by však vyžadovalo alespoň 60 min. intervaly a řešení souběhů s příměstskými linkami a spoji osobními vlaky ČD, což se v současné době jeví jako nereálné.

3 Působení příslušných orgánů v oblasti MHD a její financování

3.1 Orgány samosprávy působící v oblasti MHD

Základní právní normou pro linkovou osobní dopravu je zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Tímto zákonem se musí řídit dopravci i orgány působící v této oblasti. Zákon upravuje podmínky pro podnikání v silniční dopravě a specifikuje práva a povinnosti právnických a fyzických osob spojených s provozováním silniční dopravy pro vlastní i cizí potřeby za účelem podnikání a současně řeší pravomoc a působnost orgánů státní správy na úseku silniční dopravy (dopravních úřadů) – na území města, Přerova je to Magistrát. Doprava ve městech je ve veřejném zájmu a je objednávaná a placená městy v rámci dopravní obslužnosti.

Působnost jednotlivých správních útvarů při zajištění dopravní obslužnosti upravuje § 3 tohoto zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, který stanoví, že obec zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti kraje. Rozsah dopravní obsluhy podléhá schválení radou města, která je tak zodpovědná za zajištění dopravy na svém území. Rozsah dopravní obslužnosti je závislý na výši rozpočtových prostředků, a tedy hlavně na politické vůli zvoleného zastupitelstva. Dopravě v Přerově a dopravní obsluze je po velkých problémech v MHD v letech 2011–2016 v poslední době ze strany města věnována velká pozornost a je předmětem jednání a schůzí členů Zastupitelstva města Přerova a Rady města Přerova. Město je spravováno Zastupitelstvem města, které má 35 členů. Náměstci primátora jsou voleni zastupitelstvem města Přerova, kterému jsou ze své činnosti odpovědní. Zastupitelé pro volební období 2018–2022 zvolili tři náměstkyně a jednoho uvolněného radního, který má v gesci dopravu a koordinaci dopravních staveb na území města Přerova. Rada města je samosprávný orgán města, který má 11 členů, se všeobecnou výkonnou působností, tvořený primátorem, náměstkyně primátora a ostatními členy rady. Odpovědnost rady jako výkonného orgánu města je kolektivní, více méně politická a vyplývá z výsledku hlasování –

výsledek hlasování je nezbytný k posouzení platnosti usnesení rady nebo jejího rozhodnutí

V oblasti dopravní dostupnosti je to pro město důležité zajištění dopravce MHD. Jde o závažné a odpovědné rozhodování, které vyplývá z usnesení rady, což je rozhodovací akt rady obce na základě hlasování rady města. Rada pak musí zabezpečovat hospodaření města podle schváleného rozpočtu a provádět rozpočtová opatření v rozsahu stanoveném zastupitelstvem. Volit členy rady je dle § 84 odst. 2 písm. m) zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, vyhrazeno zastupitelstvu obce.¹⁰⁵

Magistrát města Přerova má 9 odborů a 2 útvary. Na jejich činnosti je aplikován model veřejné správy, tj. dvojí působnost, a to současný výkon

- 1) v rámci samostatné působnosti (samospráva) a
- 2) v rámci přenesené působnosti (státní správa).

Některé útvary vykonávají odlišný charakter úkolů – státní správa versus samospráva. Tyto úkoly jsou předmětem náplně několika odborů a oddělení a jsou obsaženy v Organizačním řádu Magistrátu města Přerova¹⁰⁶ a navzájem se prolínají, jsou rozptýlené, rozmanité a složité, a jeví se mně poněkud nepřehledné a neúplně vymezené, pro optimální fungování vyžadují někdy koordinaci.

Na Magistrátu plní úkoly v oblasti dopravní obslužnosti a MHD tyto útvary:

- a) Oddělení rozpočtu, které padá pod Odbor ekonomiky:

v rámci přenesené působnosti:

- vykonává státní správu v působnosti obce a zpracovává na základě podkladů a odsouhlasení příslušných odborů vyúčtování některých státních dotací při finančním vypořádání se státním rozpočtem,
- zpracovává návrhy a nařízení města o stanovení maximální ceny v MHD.

¹⁰⁵Metodické doporučení k činnosti územních samosprávných celků, část 12 Rada obce, starosta obce, tajemník obecního úřadu. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, odbor veřejné správy, dozoru a kontroly, 2016. 66 s. ISBN: 978-80-87544-36-5.

¹⁰⁶Vnitřní předpis č. 8/2018, ve znění vnitřního předpisu č. 1/2019 Organizační řád, kterým se vymezují kompetence Magistrátu města Přerova <https://www.prerov.eu/filemanager/files/15020.pdf>

b) Oddělení koncepce a rozvoje města, která spadá pod Odbor koncepce a strategického rozvoje:

v rámci samostatné působnosti:

- koordinuje a zajišťuje dosažení cílů, které si město stanovilo v oblasti plánu mobility, což zahrnuje i rozvoj vlastních koncepcí a nápadů na menší vylepšení v infrastruktuře města,
- zapojuje se do plánů tvorby a změny infrastruktury města a projektů, které mají vliv na dopravu (např. Modelu dopravy města Přerova),
- koordinuje spolupráci mezi jednotlivými odbory nebo dalšími správními či územními celky v oblasti mobility,
- zajišťuje kontakt s veřejností v otázkách městské mobility.

c) Oddělení dopravy, které spadá pod Odbor správy majetku a komunálních služeb:

v rámci samostatné působnosti:

- podílí se na přípravě návrhů předpisů města v oblasti dopravy, včetně jejich projednávání v rámci přenesené působnosti,
- vykonává některé činnosti jako dopravní úřad – vykonávají státní odborný dozor v silniční dopravě.

d) Oddělení dopravně správních agend, které spadá pod Odbor evidenčních správních služeb a obecního živnostenského úřadu

v rámci přenesené působnosti:

- zabezpečuje komplexní výkon státní správy v rozsahu působnosti obecního úřadu obce s rozšířenou působností v oblasti autobusové dopravy (mimo jiné dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě), v oblasti registrace silničních motorových vozidel,

autoškol, registrace řidičů, přestupků řidičů motorových vozidel, přestupků fyzických osob provozovatelů vozidel a správních deliktů podnikajících osob v oblasti silniční dopravy, v oblasti dopravního značení a v oblasti pozemních komunikací dle příslušných právních předpisů,

- vydává osvědčení o odborné způsobilosti pro provozování dopravy pro cizí potřeby, pro žadatele na základě úspěšně složené zkoušky dle § 6 odst. 1 zák. č. 111/1994Sb.,
- schvaluje na žádost dopravce jízdní řád pro MHD nebo jeho změnu.

Toto oddělení také objednává městskou hromadnou dopravu a spoluobjednává příměstské autobusové linky.

Na organizaci a zajišťování MHD se tedy podílí:

- a) Oddělení dopravně správních agend,
- b) Oddělení dopravy,
- c) Oddělení koncepce a rozvoje města,
- d) Oddělení rozpočtu,
- e) Rada města a uvolněný radní, který má v gesci dopravu a koordinaci dopravních staveb, Zastupitelstvo města Přerova.

Dále se také podílí koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje a živnostenský úřad.

Odpovědnost je dělená a nepřímá.

Rada města Přerova zřídila podle § 102 odst. 2 písm. h) zákona. č. 128/2000 Sb., o obcích jako svůj poradní orgán devítičlennou Komisi pro rozvoj, investice, dopravu a bezpečnost. Komise se zabývá problematikou dopravy ve městě a spolupracuje s příslušnými odbory Magistrátu. Přípravu, obsah jednání, způsob usnášení se a hlasování komisí, způsob práce s přijatými usneseními upravuje jednací řád komisí Rady města Přerova platný od 1. 4. 2019.¹⁰⁷

¹⁰⁷ <https://www.prerov.eu/cs/samosprava/rada-mesta/komise-rady-mesta/>

V rámci rozvoje MHD by orgány města měly více vyžívat kompetencí IDSOK

- při zajišťování controllingu veřejné dopravy,
- při sledování a vyhodnocování ekonomiky ve vztahu k jednotlivým dopravcům,
- v rámci organizačního a ekonomického poradenství v oblasti dopravy, uzavírání smluv a zpracovávání podkladů ke smlouvám.¹⁰⁸

Z uvedeného přehledu vyplývá, že struktura veřejné správy působící na organizaci MHD a její zajišťování v rámci dopravní obslužnosti a financování je složitá.¹⁰⁹

Na Magistrátu města Přerova se podílí na organizaci a řízení MHD čtyři oddělení čtyř různých odborů, což může mít negativní vliv na efektivitu, vzájemnou horizontální komunikaci, spolupráci a skupinovou organizaci práce. Tuto složitost a roztržitost by bylo možno po provedené analýze snížit sloučením všech agend vztahujících se k dopravě do jednoho odboru. Tento model uplatňuje např. statutární město Prostějov. Odbor dopravy Magistrátu města Prostějov zajišťuje a provádí výkon přenesené a samostatné působnosti v oblasti dopravy, pozemních komunikací, provozu na pozemních komunikacích, v oblasti podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích a na úseku dopravně správních agend (oddělení řidičů – registr řidičů, řidičské průkazy, vozidla, úseky autoškoly, taxislužby, oddělení dopravy a komunikací). Odbor dopravy v samostatné působnosti: zpracovává návrh smlouvy o poskytnutí dotace na obnovu vozového parku MHD v Prostějově, zajišťuje činnost komise pro dopravu, zajišťuje dopravní obslužnost území města formou MHD a její podrobnou analýzu a spravuje kapitolu Doprava rozpočtu města Prostějova.¹¹⁰

Odbory dopravy s obdobnou komplexní agendou v oblasti dopravy mají také magistráty měst Karlových Varů, Mladé Boleslavi, Kladna, Českých Budějovic, Jihlavy, Pardubic, Frýdku–Místku, Opavy, Hradce Králové, Liberce, a městské úřady České Lípy, Třince, Příbrami, Písku, Kolína, Kroměříže, Litoměřic, Šumperka,

¹⁰⁸https://www.kidsok.cz/data/povinne-informace/vyrocní_zprava_2018_kidsok.pdf

¹⁰⁹MATULA, M – WOKOUN, R – KOUŘILOVÁ, J Analýza faktorů působících na dopravní obslužnost v ČR, 1. vyd. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2007, 14 s, ISBN 80–7318–514–8

¹¹⁰<https://www.prostejov.eu/cs/obcan/odbory-magistratu/odbor-dopravy/>

Uherského Hradiště, Chrudimi, Náchoda, Vyškova. Tato nejednotnost je dána tím, že organizační struktura městského úřadu, resp. magistrátu, je vnitřní záležitostí měst a rozhoduje o ní rada. Právní předpisy, zejména zákon o obcích, stanoví pouze základní pravidla. Kompetence mezi odbory a odděleními úřadu musí být uvedeny v organizačním řádu městských úřadů, resp. magistrátů.

3.2 Orgány státní správy působící v oblasti dopravy a MHD

Ve smyslu § 2 odst. 22 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů je pro MHD v Přerově dopravním úřadem Magistrát statutárního města Přerov. Jednotlivé úkoly, činnost a oprávnění tohoto úřadu jako státního orgánu zabezpečuje více odborů, zejména uvedené Oddělení dopravně správních agend, jsou poměrně rozsáhlé a jsou přehledně a komplexně uvedeny na těchto webových stránkách

- <https://www.statnisprava.cz/rstsp/adresar.nsf/i/12802>,
- <https://www.statnisprava.cz/rstsp/ciselniky.nsf/i/d0057?opendocument&:CZ0714>.

Dopravní úřady vykonávají státní odborný dozor v silniční dopravě ve svém správním obvodu dle § 34 odst. 3 cit. silničního zákona. Při kontrolní činnosti se oddělení Magistrátu jako dopravní úřad řídí zákonem č. 255/2012 Sb., o kontrole a metodickými doporučeními vydanými odborem veřejné správy, dozoru a kontroly Ministerstva vnitra České republiky k tomuto zákonu pro aplikační praxi.¹¹¹

Licence

O licenci k provozování linkové osobní dopravy i její změně rozhoduje v případě MHD příslušný magistrát statutárního města. Žádost zpracovává dopravce s obsahem uvedeným v § 11 zákona č. 111/1994 Sb. Postup udělování licence má

¹¹¹Metodické doporučení k činnosti územních samosprávných celků, část 10 Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád) s vybranými pasážemi důvodové zprávy. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, odbor veřejné správy, dozoru a kontroly, 2013. 56 s. a Metodické doporučení k činnosti územních samosprávných celků, část 10 Doplněk č. 1, Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád) Dotazy a odpovědi, vzory. Ministerstvo vnitra České republiky, odbor veřejné správy, dozoru a kontroly, 2013. 82 s. ISBN: 978-80-86466-38-5.

průběh správního řízení. Jeho záměrem je vydání rozhodnutí, v němž vysloví správní orgán, v tomto případě je to dopravní úřad, stanovisko ve věci udělení licence. Správní orgán postupuje dle zákona č. 500/2004 Sb., o správním řádu, ve znění pozdějších předpisů a současně se řídí ostatními právními předpisy. Podmínky udělení licence stanoví § 12 cit. zákona.

Dopravce je dle § 9 odst. 4 zákona o silniční dopravě č. 111/1994 Sb. mimo jiné povinen před zahájením provozování dopravy sdělit dopravnímu úřadu počet vozidel, se kterými bude provozovat dopravu, jejich státní poznávací značku, největší povolenou hmotnost, celkový počet míst k přepravě osob včetně řidiče, tovární značku a obchodní označení a nahlásit do 30 dnů od vzniku rozhodné skutečnosti každou změnu v těchto údajích. Toto platí i v případě pronájmu nebo leasingu autobusů. Při nesplnění této podmínky může dopravní úřad podat příslušnému živnostenskému úřadu návrh na zrušení nebo změnu koncese.

Dokladem, kterým podnikatel prokazuje svou způsobilost provozovat živnost v oblasti linkové osobní dopravy, je koncese. Koncesi k provozování osobní dopravy velkými vozidly (vozidly určenými pro přepravu více než 9 osob, včetně řidiče) uděluje živnostenský úřad. Podmínky, které musí dopravce splňovat, stanoví zákon č. 111/1994 Sb. Dopravní úřad vydává stanovisko k podané žádosti o koncesi, ve kterém uvede, zda souhlasí s udělením koncese. Podmínka odborné způsobilosti je splněna, pokud je odborně způsobilý odpovědný zástupce dopravce. Osvědčení o odborné způsobilosti pro provozování dopravy se předkládá příslušnému živnostenskému úřadu.

Podnikatel v silniční dopravě (dopravce), který hodlá provozovat linkovou osobní dopravu pro cizí potřeby, musí mít pro každou konkrétní linku udělenou dopravním úřadem licenci na provozování této dopravy. Linkovou osobní dopravou je pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách, což je MHD. Konkrétní linky si dopravci volí sami a vycházejí z plánů dopravní obslužnosti jednotlivých území, pro kterou dopravu zajišťují dle smlouvy s objednatelem.

Povinností dopravce MHD je provozovat dopravu podle podmínek stanovených v rozhodnutí o udělení licence nebo povolení, podle schváleného jízdního řádu,

smluvních přepravních podmínek a tarifu. Kontroly dopravce provádí dopravní úřad; v Přerově tuto úlohu zastává Oddělení dopravně správních agend Magistrátu.

Při provozování MHD je problémem provázání licence a jízdního řádu a zdlouhavost řízení při častých změnách jízdního řádu. Bylo by žádoucí zjednodušit administrativní náročnost licenčního řízení (viz např. snížením nadbytečných připomínkových míst).

U dopravců je někdy problémové dodržet licenci pro každou konkrétní linku. Řidiči autobusů MHD musí mít tento doklad u sebe. Jde podle mně o nadbytečnou povinnost, zejména při oběhu jednoho vozidla na více linkách. Problémové je dodržet povinné trasy linky stanovené v licenci při nemožnosti průjezdu trasy např. z důvodu změn dopravního značení a situací v dopravě.

4 Financování veřejné osobní dopravy

4.1 Financování MHD

Otázka financování provozování veřejné dopravy, a zvláště MHD, je spletité téma. Jde zejména problém průhlednosti systému financování MHD, složitost systému vykazování prokazatelné ztráty, o ekonomicky oprávněné výdaje a přiměřený zisk dopravce, náročné způsoby smluvního zajištění MHD s neustálými doplňky a změnami v důsledku nestabilního financování (inflace, ceny pohonných hmot, růst mezd). Městská hromadná doprava je provozována v desítkách měst, a to v různé podobě a různém rozsahu. Přestože její zavedení není přímo legislativně vyžadováno, vyplývá však již z uvedené povinnosti obcí zajistit dopravní dostupnost. V České republice existuje 22 dopravních podniků, které jsou v majetku měst. Městská autobusová doprava je ve většině měst, včetně Přerova, je zajišťována soukromými dopravci v návaznosti na dopravní obslužnost regionálními linkami.¹¹²

Financování MHD řeší zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, schválený v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2000. Některá ustanovení tohoto nařízení platí přímo a odkazuje na ně cit. zákon. Pro všechna města je dnes tato doprava značnou finanční zátěží pro rozpočet.

Základní dopravní obslužnost (týká se i linkových autobusů) dotuje stát, příměstskou dopravu kraj a MHD města. Podle stávajícího modelu financování cestující přispívá na celkové provozní náklady MHD jen jistou částí (neplatí ekonomické jízdné) a zbytek se hradí formou dotací z městských rozpočtů města. Její výše je závislá na rozhodnutí města na základě schváleného rozpočtu zastupitelstvem.

Dlouhodobý smluvní vztah proto vyžaduje stabilní financování. Při snižování rozpočtů pro veřejnou dopravu na základě politického rozhodování by totiž škrtky postihly ty linky, u kterých v daném roce končí smlouva (ostatní linky jsou zesmluvněné, a jsou tedy fakticky téměř „mandatorní“ výdajem). Tím by došlo k výraznému omezování linek ne dle potřeby, ale dle aktuálního stavu smlouvy.

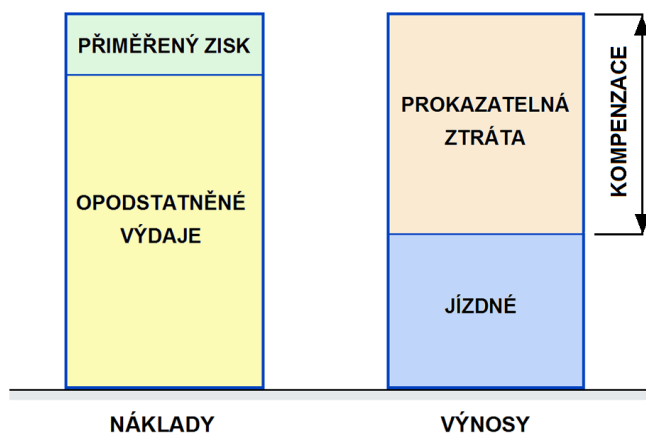
¹¹²<<http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6677587>>.

Pokrytí ceny dopravního výkonu dopravci je stanoveno ve smlouvě mezi objednatelem dopravy a dopravcem a zjednodušeně vyjádřeno, se skládá:

- a) z jízdného (tržeb) a
- b) z dotací od objednatele (města).

V případě podfinancování smluvní dopravci si nemohou vytvořit dostatečné rezervy pro obnovu vozového parku a modernizaci provozů. Dochází tak k vnitřnímu dluhu, který je sice možné krátkodobě udržet, ale z dlouhodobého hlediska není reálné takto postupovat. Dopravci stojí na rozhraní, kdy na jedné straně je jízdné, které dostatečně nepokrývá náklady a na druhé straně očekávaná rostoucí kvalita služeb. Města tak jsou postavena do situace buď zvyšovat dotace na veřejnou dopravu, či na úkor jiných aktivit se zodpovídat za omezování rozsahu a kvality veřejné služby.¹¹³

Dopravci dostávají kompenzace formou úhrady takzvané prokazatelné ztráty, do níž je započítán i přiměřený zisk pro dopravce. Tržby z jízdného dnes obvykle pokryjí dopravcům jen cca čtvrtinu nákladů a někdy i méně.



Graf 13: Schéma financování veřejné dopravy – MHD

Kompenzace za závazek veřejné služby je finanční plnění města dopravci (poskytovateli MHD), který pro město zajišťuje službu v podobě přepravy jeho obyvatel, ale i jiných osob. V České republice činí výše dotací přibližně 60 – 70% celkových nákladů na danou jízdu, tedy na provoz a potřebné investice. Výše dotace je ovlivněna také vůlí, ochotou a možnostmi objednavatelů dotovat provoz MHD.

¹¹³ <<http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6677587>>.

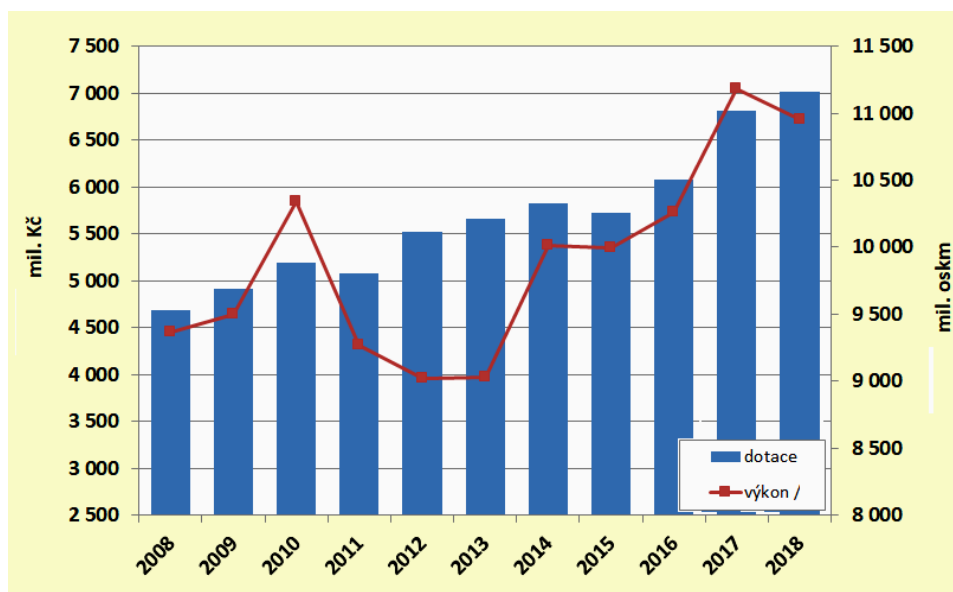
Nejsložitější otázkou pro zastupitele měst se stává řešení a následné hledání kompromisu mezi možnostmi městského rozpočtu a hranicí cenové hladiny tarifu MHD, kterou jsou její uživatelé ještě schopni a ochotni bez negativních následků sociálně unést.¹¹⁴

Provozovatel regulované netržní MHD je nucen řídit se zásadami tržního prostředí (stejně jako podniky dodávající mu palivo, energie, náhradní díly ap.) a náklady na provoz MHD rostou tržně. Z důvodu regulovaného jízdnému však stejně tržně nemůže reagovat. Vzniká tak nepříjemné „rozevírání nůžek“ mezi dotacemi a tržbami z jízdného. Prokazatelná ztráta vzniklá dopravci provozováním dopravy v závazku veřejné služby, doložená prokázanými náklady v kalkulaci (pohonné hmoty, mzdy, režijní náklady, odpisy, atd.). Prokazatelnou ztrátu hradí objednatel MHD (tj. město). Přiměřený zisk je zdroj ke krytí provozních výdajů, v praxi je často spojován s krytím výdajů na obnovu vozového parku.

Dotační pravidla by měla být shodná, ať je dopravce vlastněn dotujícím městem (dopravní podnik) nebo patří jiným vlastníkům. Pro sjednocení stanovení maximální výše kompenzace byla vydána metodika,¹¹⁵ která se doporučuje pro veřejnou linkovou dopravu, včetně MHD, v případě přímého zadání, nikoliv výběrového. V této souvislosti je vhodné zdůraznit, že významným nákladem veřejné hromadné dopravy je bezesporu obnova vozového parku. Nákup autobusů je většinou interní záležitostí dopravce a objednavateli veřejné dopravy se náklady na nákup zahrnují do prokazatelné ztráty v rámci celkových provozních nákladů; v těchto nákladech se tedy „rozpuští“ i nákupy nových vozidel.

¹¹⁴<https://www.moderniobec.cz/hospodareni-dopravnich-podniku/>.

¹¹⁵Metodika postupu pro stanovení maximální výše kompenzace v návaznosti na vyhlášku č. 296/2010 Sb. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Brno 2019. 55 s. Dostupné na: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Jizdni-rady,-kalendare-pro-jizdni-rady,-metodi-\(1\)/Metodika-postupu-pro-stanoveni-maximalni-vyse-komp/Metodika-postupu-pro-stanoveni-maximalni-vyse-kompencace_final.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Jizdni-rady,-kalendare-pro-jizdni-rady,-metodi-(1)/Metodika-postupu-pro-stanoveni-maximalni-vyse-komp/Metodika-postupu-pro-stanoveni-maximalni-vyse-kompencace_final.pdf.aspx)



Graf 14: Vývoj dotací do linkové autobusové dopravy a jejích přepravních výkonů

Zdroj: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2018/rocenka/htm_cz/cz18_803000.html

Z uvedeného diagramu vyplývá, že výše dotací na linkovou autobusovou dopravu (mezi níž patří i MHD) se za posledních 10 let více než zdvojnásobil. Naproti tomu počet přepravovaných osob mírně klesá nebo stagnuje. Jako příklad vývoje počtu přepravovaných osob uvádím stav v Olomouckém a Zlínském kraji.

rok	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Olomoucký kraj.	34,6	33,1	34,6	34,0	36,6	33,7
Zlínský kraj	15,4	13,5	13,3	13,9	14,0	13,8

Tabulka 6: Přeprava cestujících městskou autobusovou hromadnou dopravou v Olomouckém a Zlínském kraji (mil. osob)

Zdroj: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2018/rocenka/htm_cz/obsah5.html

Markantním příkladem poklesu cestujících v MHD a zvýšení nákladů jsou Lovosice. V roce 2016 autobusy přepravily 55 279 cestujících, a v roce 2017 došlo k poklesu o 20 000 cestujících. Přitom náklady na provoz vzrostly o více než sto tisíc korun.¹¹⁶

Naopak příkladem nárůstu cestujících MHD je Frýdek Místek, který je ovlivněn jak bezplatným jízdám, tak zejména postupným začleňováním okolních obcí do systému MHD města. Nově vznikající linky MHD částečně nahradily původní příměstské linky.

rok	2010	2011	2012	2013	2014	2016
počet cestujících v mil.	3,8	4,4	5,2	5,7	6,7	7,2
změna od počátku	0 %	+16,7 %	+37,6 %	+49,3 %	+76,8 %	89,3 %

Tabulka 7: Přeprava cestujících MHD ve Frýdku Místku

Zdroj:https://cs.wikipedia.org/wiki/M%C4%9Bstsk%C3%A1_autobusov%C3%A1_doprava_ve_Fr%C3%BDdku-M%C3%ADstku

Přiměřený zisk je součástí úhrady prokazatelné ztráty. Prostředky pro obnovu vozového parku jsou získávány z přiměřeného zisku nebo skutečného zisku dopravce, popř. i z dotací ze strukturálních fondů EU a regionálních operačních programů. Investice do vozového parku jsou určeny k přiměřené obnově vozového parku za účelem dodržování standardů kvality dopravy, je to i vizitka dopravce a dopravního systému nepřímým řízením městem. Obecně platí, že čím je daná MHD rozsáhlejší a vyspělejší, tím více rostou nutné dotace.¹¹⁷

Prokazatelná ztráta a přiměřený zisk jsou podkladem pro stanovení ceny za kilometr dopravce. Při hodnocení kompenzací při výběrovém řízení na dopravce MHD Přerov se uvažují náklady na 1 přepravovanou osobu a na 1 ujetý místový km. Místokilometry jsou linkové kilometry (kilometry ujeté na lince bez tzv. „výjezdů“, „zátahů“ a „přejezdů“ – tj. čisté kilometry) x kapacita autobusů (dle nabídky).

¹¹⁶https://www.idnes.cz/usti/zpravy/mhd-lovosice-autobusy-zdarma.A180127_379240_usti-zpravy_vac2

¹¹⁷<https://www.moderniobec.cz/klicem-k-prosperite-mesta-je-i-vyjasnene-financovani-mhd/>.

Vlastní finanční dotační prostředky pro kompenzaci vyplácí dopravci město dle svého rozpočtu na základě smluvně dohodnutého splátkového kalendáře v průběhu daného hospodářského roku. Jedná se převážně o prostředky na běžný provoz MHD.

4.2 Ceny dopravních výkonů MHD

Cenu dopravního výkonu účtuje dopravce objednatelům za své služby. V období časového horizontu posledních zhruba 20 let odpovědnost za MHD na sebe převzala příslušná města, která si sama začala postupně určovat i vlastní cenovou politiku v závislosti na reálných možnostech svých rozpočtů a odhadu sociální únosnosti příslušného tarifu (ceny jízdného).

Město	Počet obyvatel (k 1.1.2019)	Cena dopravního výkonu v Kč/km*)	Doprovce
Frýdek–Místek	55 931	47,08	ČSAD Frýdek–Místek a.s.
Karviná	52 824	42,80	ČSAD Karviná a.s.
Děčín	48 809	59,66	Dopravní podnik města Děčína, a.s. (trolejbusy, autobusy)
Jablonec n/N.	45 802	53,01	BusLine MHD Jablonecko s.r.o.
Přerov	43 186	50,63	Arriva Morava a.s., Ostrava
Česká Lípa	37 444	57,88	BusLine MAD Česká Lípa s.r.o.
Třebíč	35 691	64,34	ICOM transport a.s, Jihlava
Třinec	35 131	42,82	Arriva Morava a.s., Ostrava
Tábor	34 456	54,26	COMETT PLUS, spol. s r.o. Tábor
Příbram	32 642	59,00	Arriva Střední Čechy s.r.o.
Cheb	31 988	44,21	Autobusy Karlovy Vary, a.s.
Kolín	31 690	45,90	Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o.
Trutnov	30 372	47,99	Arriva Východní Čechy a.s.
Písek	30 351	42,51	ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.

*)cena za jeden tarifní kilometr dle jízdního řádu pro r. 2018 a 2019.

Tabulka 8: Ceny dopravních výkonů autobusové dopravy u MHD ve vybraných městech střední velikosti cca 30 – 55 tis. obyvatel. (Zdroj dat: vlastní zkoumání)

Údaje jsem čerpal především z <https://www.hlidacstatu.cz/Smlouvy>. Uvedené ceny je nutno brát s rezervou, protože některá města přispívají dopravcům na nákup nových autobusů samostatnou smlouvou. Většina měst má zohledněny poměrné části investiční dotace již ve smlouvách o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou dle zákona č. 194/2010 Sb. Výše ceny dopravního výkonu za 1 km se dle smluv každoročně upravuje (zvyšuje), především s ohledem na cenu ropy, přírůstek indexu spotřebitelských cen, změnu cen nákladových vstupů a zvýšení průměrné hrubé měsíční mzdy v odvětví dopravy a skladování. Ceny dopravních výkonů MHD v Mladé Boleslavi, Prostějově a Znojmě nebylo možno z veřejných zdrojů zjistit.

Ceny dopravních výkonů ovlivňuje mnoho faktorů, a to např.:

- a) úroveň a kvalita přípravy výběrových řízení objednatelem (městem),
- b) správná a vhodná hodnotící kritéria veřejné služby (dopravy MHD),¹¹⁸
- c) typ používaných vozidel,
- d) charakter linek, geografické a dopravní poměry obsluhovaného území města,
- e) určení předpokládané hodnoty zakázky dle ceny v dané oblasti obvyklé (vliv může mít např. výše průměrné mzdy),
- f) analýza nabídnuté ceny z hlediska oprávněných nákladů a přiměřeného zisku dopravce s ohledem na požadovanou kvalitu,¹¹⁹
- g) konkurenční prostředí, protože konkurence je základní složkou efektivního procesu zadávání veřejných zakázek,
- h) neférové fungování výběrových řízení, lobbying, klientelismus (veřejné zakázky bývají také nástrojem politického soupeření komunálních politiků), smlouva může záměrně zvýhodňovat dopravce.¹²⁰

¹¹⁸Cílem zadávacích řízení je získat nestranným a otevřeným způsobem správnou kvalitu od správného dodavatele a za výhodnou cenu.

¹¹⁹ Konkurence umožňuje zadavateli ovlivňovat cenu a zlepšovat kvalitu. Bez konkurenčního prostředí jsou to naopak dodavatelé, kteří určují zadavateli, kolik zaplatí za jimi definovanou kvalitu, množství a v jimi určených dodacích lhůtách. Konkurence nemá být pouze záležitostí nabídky nejnižší ceny, ale výběrové řízení musí spojovat nestranný přístup, vyváženost ceny a odpovídající kvalitu.

Ceny dopravních výkonů v jednotlivých městech a výše dotace na jednoho obyvatele jsou různé, město Přerov je přibližně v průměru. Pokud se konají výběrová řízení bez konkurenčního prostředí zpravidla dochází ke zvyšování cen dopravního výkonu, což je možno prokázat na nadprůměrných cenách v Třebíči, České Lípě a Příbrami.

a) V Třebíči šlo o znevýhodňující podmínky pro stávajícího dopravce, protože požadavek veřejné zakázky na krytá parkovací stání pro autobusy způsobil skrytou diskriminaci na úkor řádné a široké hospodářské soutěže. Výběrového řízení se zúčastnil pouze jeden, a to zvýhodněný dopravce, stanovenou podmínkou došlo k omezení možných dodavatelů, kteří by jinak byli způsobilí k plnění zakázky. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže udělil městu Třebíč pokutu ve výši 1,5 mil. Kč, kterou potvrdil po odvolání i soud. Pro město nevýhodná smlouva z roku 2016 však nebyla zrušena.¹²¹

b) V České Lípě se do výběrového řízení na nového dopravce MHD v roce 2018 nakonec přihlásil jen jeden, současný dopravce. Výběrové řízení zvýhodňovalo tohoto dopravce MHD, protože ostatní dopravci nemohli stihnout podmínky určené pro autobusy a odbavovací techniku. Smlouvu na deset let podepsalo končící vedení města v den voleb, aniž by byla schválena zastupitelstvem.¹²²

c) V Příbrami se do výběrového řízení na nového dopravce MHD v dubnu 2019 přihlásil pouze současný dopravce.¹²³

V těchto případech nebyl uplatňován účel zadávání veřejných zakázek a výsledek veřejné soutěže tak nepřinesl úspory veřejných prostředků.

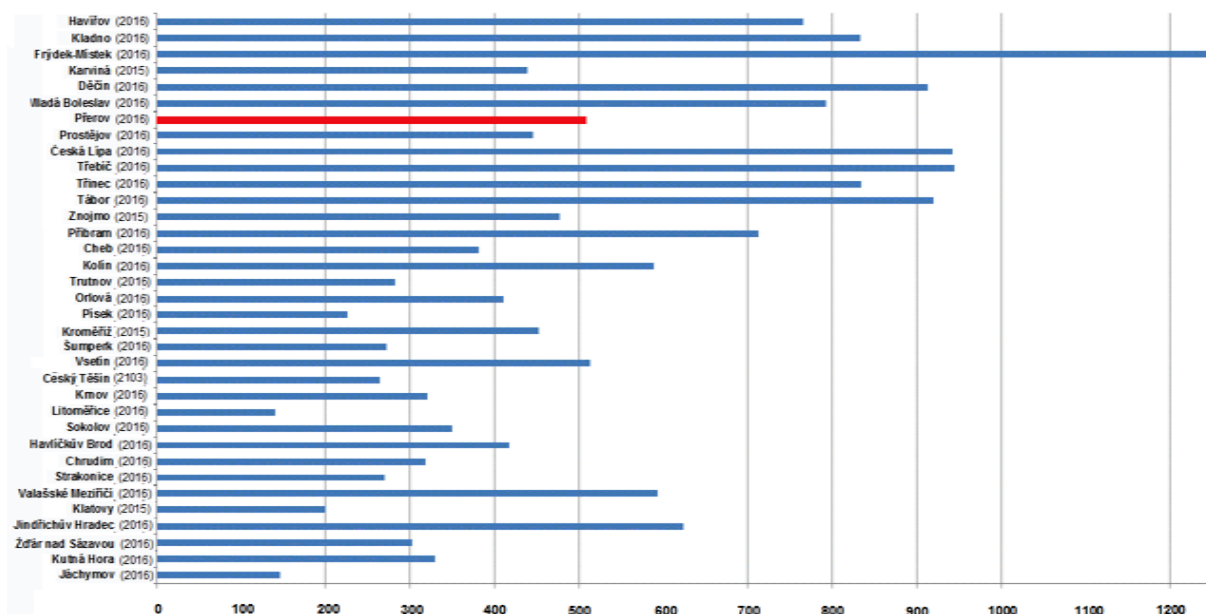
¹²⁰Město, jako poskytovatel dotace, by si mělo ve smlouvě vyhradit právo kontroly (dle zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole) všech dokladů, které s činností, na kterou dotaci poskytl, souvisí a konzultovat údaje uvedené ve vyúčtování s dalšími orgány nebo odborníky.

¹²¹<https://trebicobcanum.net/verejna-soutez-na-provozovatele-mhd-byla-v-rozporu-se-zakonom-potvrdil-soud/>

¹²²<https://www.denik.cz/ekonomika/ceska-lipa-vypsala-spesny-tendr-na-mhd-podminky-nahravaji-firme-busline-20180827.html>

<https://www.transparency.cz/kauzy/kauza-mhd-v-ceske-lipe-2/>

¹²³<https://www.zpravypribram.cz/mhd-v-pribrami-bude-provozovat-opet-arriva-stredni-cechy/>



Graf 15: Průměrná výše dotace MHD v Kč za rok na jednoho obyvatele ve vybraných městech s provozem pouze městských autobusů

Zdroj dat: upraveno dle <http://www.mhd-zr.xf.cz/studie-i.htm>

Nadprůměrná dotace MHD na jednoho obyvatele ve Frýdku-Místku je ovlivněna bezplatným jízdným v rámci programu »MHD zdarma« a tím, že MHD zahrnuje kromě města Frýdek-Místek i města Brušperka a Paskova a 17 okolních obcí. MHD není začleněna do Ostravského dopravního integrovaného systému. Provoz MHD na území okolních obcí je financován jak z rozpočtu Moravskoslezského kraje, tak i z rozpočtů dotčených obcí.¹²⁴

Bezplatná MHD

Zhruba od roku 1997 se nezanedbatelnou součástí městské hromadné dopravy v mnoha městech staly i linky k obchodním centrům, jejichž provoz je obvykle plně financován provozovateli těchto marketů a pro cestující je přeprava zdarma.¹²⁵

Z důvodu zlepšení životního prostředí ve městech, zklidnění dopravy a snížení počtu automobilů v centru měst je v některých městech ČR je zaváděna bezplatná MHD a to

¹²⁴ <https://www.frydek-mistek.cz/cz/obcan/0698092-mhd-zdarma-zajima-i-polaky.html>

¹²⁵ Křivda, V., Richtář, M., Olivková, I. 2. Silniční doprava. 1. vyd. Ostrava: Vysoká škola báňská, Technická u Ostrava, 2007. 51 s. ISBN 978-80-248-1521-3.

např. ve Frýdku–Místku, Hořovicích, Třeboni, Hranicích, Lovosicích, Valašském Meziříčí, Strakoncích, Říčanech. V dalších v městech byla zkoušena nebo se o ní uvažuje.

Nárůst cestujících je sice zaznamenán, ale může to být také tím, že MHD začali ve větším počtu nově využívat chodci a příležitostní cyklisté. Není tím splněn hlavní účel, což je používání MHD motoristy. V tomto smyslu je zajímavá alternativa navrhovaná v Bratislavě, aby bezplatně mohli MHD používat jen občané s řidičským průkazem.

Další možné kompromisní varianty a podmínky pro zavádění »MHD zdarma«:

- pro všechny přednostně v ranních a odpoledních špičkách,
- pozitivní vliv bezplatné MHD se projeví, jen pokud jsou intervaly mezi spoji max. 60 minut,
- optimalizace provozu k omezení souběhu příměstských linek a vlaků.

4.3 Smluvní zajišťování dopravní obslužnosti

Výběrová řízení přináší zadavatelům tato rizika a problémy:

- a) při hodnocení pouze podle nabízené ceny dopravci nasazují dlouhodobě neudržitelné ceny, takže pak využívají každé možnosti dle smlouvy ceny maximálně navyšovat formou doplňků ke smlouvám, nebo
- b) přistoupí na nízké ceny a pak hrozí jejich úpadek a předčasné ukončení smlouvy s následnou časovou tísň při výběru nového dopravce (to je i případ města Přerova v roce 2016).

Při tendrech na zajištění autobusové dopravy dochází k tvrdému konkurenčnímu boji dopravců a k jejich častému napadání u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Zadávací řízení veřejných zakázek na autobusové dopravce jsou značně složitá a zadavatelé mají zejména potíže s nediskriminačním a transparentním nastavením jejich podmínek. Při vyvolaných správních řízeních, v důsledku podaných námitek a odvolání, dochází ke zdržení či zrušení zadávacího řízení. To pak přináší

zadavatelům autobusové dopravy, kteří mají zajišťovat dopravní obslužnost, jako povinnou veřejnou službu v přepravě cestujících, nemalé obtíže.¹²⁶

Zadavatelé by proto měli případné řízení před ÚOHS předpokládat a zahajovat soutěž o nového dopravce v dostatečném časovém předstihu před ukončením stávající smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou. Podle zkušeností některých zadavatelů autobusové dopravy však v těchto případech nelze rozumně odhadnout, v jakém časovém předstihu zahájit soutěž a jak dlouho bude případné řízení před ÚOHS trvat.¹²⁷

Mezi negativní zkušenosti v oblasti soutěží a uzavírání smluv na zajištění autobusové dopravy patří zejména složitost, komplikovanost a náročnost výběrového řízení (hlavně administrativní a odborně personální) a někdy i narušení vztahů mezi objednateli a stávajícími dopravci).¹²⁸

Pro dopravce MHD je podnikání v podstatě bez podnikatelského rizika, protože ztráty mu vždycky kompenzuje objednatel, takže ani nemá motivaci poskytovat tuto službu co nejekonomičtěji. Aktivita dopravců by se měla více přesunout od technologické tvorby jízdních řádů a oběhů vozidel směrem k hledání nejefektivnějšího provozu z důvodu úspěchu v nabídkovém řízení (konkurence cenou), nebo v přístupu k zákazníkovi z důvodu získání bonusů.¹²⁹

¹²⁶<https://www.uohs.cz/cs/verejne-zakazky/aktuality-z-verejnych-zakazek/2626-urad-odmita-narzeni-libereckeho-kraje-rozhodnuti-prezkoumat-nemuze.html>

¹²⁷JURČÍK, R. Veřejné zakázky a koncese. 2., dopl. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2014, xxv, 999 s. ISBN 978-80-7400-443-8.

<https://www.uohs.cz/cs/verejne-zakazky/aktuality-z-verejnych-zakazek/2629-uohs-durazne-popiraze-by-ve-spravnich-rizenich-jakkoliv-stranil-spolecnosti-busline.html>

¹²⁸<https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Pravni-predpisy/Zelena-a-bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy/Bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy.pdf.aspx>

¹²⁹<https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Pravni-predpisy/Zelena-a-bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy/Bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy.pdf.aspx>

4.4 Městská autobusová doprava v Přerově v současnosti

Hodnoticí kritéria výběrového řízení dopravce MHD v Přerově v roce 2017 byla:

- kritéria kvality,
- nízkopodlažnost vozidel,
- enviromentálnost vozidel,
- vybavení vozidel vnitřním elektronickým panelem zobrazujícím informace o trase linky a reálném čase,
- vybavení vozidla elektronickým akustickým informačním systémem pro hlášení zastávek, případně dalších informací pomocí palubního počítače,
- klimatizace vozidel.

Bližší podrobnosti pro hodnocení a dobu plnění veřejné zakázky jsou uvedeny v dokumentaci zadávacího řízení a jejích přílohách. Městskou autobusovou dopravu provozuje v Přerově od 1.1.2018 společnost Arriva Morava a.s., která se zvítězila ve výběrovém řízení na veřejnou zakázku pro zajištění provozu MHD na území statutárního města Přerova. Pro zajištění MHD zaplatí město ze svého rozpočtu 525 747 105 Kč, a to po dobu 10 let, na kterou byla smlouva uzavřena – tj. do roku 2027.¹³⁰ Výchozí cena dopravního výkonu – cena za jeden kilometr nabídnutá dopravcem v nabídce na veřejnou zakázku byla původně 49,41 Kč/km. Dodatkem č. 1 této smlouvy, schválené usnesením Rady města Přerova č. 664/19/10/2019 na schůzi konané dne 11.7.2019, byla tato cena s účinností od 1.1.2019 navýšena na 50,63 Kč/km. Dopravce podle smlouvy s Magistrátem bude závazek veřejné služby provozovat v rozsahu 818 500 tarifních km v kalendářním roce.¹³¹

MHD v Přerově také ovlivňuje také příspěvková organizace Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (KIDSOK), která byla zřízena

¹³⁰<https://prerov.nejlepsi-adresa.cz/index.php?ref=titulka&rpage=zpravy&uname=Prerov-uz-zna-sveho-noveho-dopravce-Jeho-autobusy-budou-jezdit-po-meste-deset-let-16027>

¹³¹<https://smlouvy.gov.cz/smlouva/soubor/4181478/00%20Smlouva.pdf>
<http://www.prerov.eu/filemanager/files/file.php?file=40889>
<https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/Form03/Display/36524>

k 1. 1. 2012. Hlavním smyslem zřízení této organizace je centralizace veřejné dopravy a její globální systémové řízení z jednoho místa. Od 1. 1. 2015 byla činnost KIDSOK rozšířena o naplňování strategických cílů v rovině kvalitativních i kvantitativních parametrů rozvoje integrovaného dopravního systému (IDS). Koordinátor by měl zcela jednoznačně určovat strategii rozvoje IDS, určovat rozsah výkonů v rámci IDS, garantovat jednotný tarif a zajišťovat dostatek dostupných informací o IDS. Posláním integrovaného dopravního systému hromadné dopravy osob je vytvoření takového systému, který při daných ekonomických možnostech uspokojí optimálním způsobem přepravní potřeby obyvatel a návštěvníků daného regionu.¹³² Na činnost KIDSOK přispívá také město Přerov.

V návrhu rozpočtu města Přerova na rok 2019¹³³ je položka Dopravní obslužnost (úhrada kompenzace MHD, kompenzace KIDSOK, cyklobus), která definuje rozpočet MHD na příslušné roky. Jsou zde uvedeny příslušné částky pro rok 2018 a 2019. Jedná se konkrétně o: schválený rozpočet 2018 = 30 550 tis. Kč (3,6%), upravený rozpočet 9/2018 = 31 050 tis. Kč (2%), očekávanou skutečnost 2018 = 31 550 tis. Kč (2,7%) a návrh rozpočtu 2019 = 36 165 tis. Kč (3,9%). V závorce je vždy uveden procentuální nárůst podílu z celkových výdajů. Za uvedené roky je patrný nárůst o necelých 6 milionů Kč.

Za účelem komplexního řešení dopravní dostupnosti, zvýšení bezpečnosti v dopravě, snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí a zlepšení účinnosti a hospodárnosti přepravy osob a zboží si město Přerov nechalo od Centra pro vědu a výzkum, z.ú. vypracovat Plán mobility pro město Přerov.¹³⁴ Jedná se o strategický dokument, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě a jeho okolí. Plán mobility byl zpracován v souladu se strategickým plánem územního a ekonomického rozvoje statutárního města Přerova pro období 2014–2020. Jeho součástí je také dokument Manažerské shrnutí¹³⁵, který obsahuje

¹³²<https://www.kidsok.cz/o-nas/>

¹³³Statutární město Přerov návrh rozpočtu na rok 2019 [online]. Město Přerov [cit. 2019-07-17]. Dostupné z <<http://m.prerov.eu/filemanager/files/file.php?file=50536>>.

¹³⁴Plán udržitelné městské mobility města Přerov [online]. Magistrát města Přerova [cit. 2019-07-03]. Dostupné z <<http://mobilita-prerov.eu/analyticka-cast/>>.

¹³⁵Manažerské shrnutí [online]. Magistrát města Přerova [cit. 2019-07-17]. Dostupné z <<http://mobilita-prerov.eu/dokumenty/manazerske-shrnuti-2/>>.

seznam podporovaných aktivit v horizontu do roku 2022 včetně odpovídajících nákladů.

Následující tabulka přináší výběr některých aktivit akčního plánu, které se váží k problematice městské hromadné dopravy. Domnívám se, že realizace tohoto plánu nijak významně nepřispěje ke zlepšení dopravní situace v Přerově.

Název	Náklady	Dotace	VHD	Cyklo	Pěší
dopravní značení cyklo	0,5			0,50	
společná stezka Seifertova	2,8			1,40	1,40
společná stezka Velká Dlážka	0,5			0,25	0,25
cyklostezka Čekyně, Penčice	35,0	21,0		35,0	
Dluhonice – cyklostezka	9,2	5,49		4,58	4,58
chodník a cyklostezka – Velká Dlážka	5,1	3,06		5,1	
cyklostezka v ul. Palackého a propojení cyklostezek na ul. Velká Dlážka	4,0	2,40		4,0	
cyklostezka Přerov, ul. Velké Novosady	1,7	1,02		1,0	0,7
cyklopruhy 9. května	2,0	0,60		2,0	
propojení cyklostezky Velká Dlážka – Hranická	16,0	12,80		16,0	
jednosměrky (obousměrný pohyb cyklistů v jednosměrkách)	1,0	0,00		1,0	
zastávky MAD 3x	1,5	0,00	1,5		
senior taxi	0,00	0,00	0,0		
koordinátor KIDSOK	2,0	0,00	0,5	0,5	0,5
model dopravy VHD	1,3	0,00	1,3		
CELKEM¹³⁶	179,9	68,90	3,3	88,65	40,28
Procentní podíl z nákladů celkem	100%		2%	49%	22%

Tabulka 9: Aktivity akčního plánu, ceny jsou orientační v milionech Kč

Zdroj dat: Plán udržitelné městské mobility města Přerov, Manažerské shrnutí

V tabulce jsou vynechány např. náklady na chodníky či oprava a doplnění přechodů.

¹³⁶ celkové údaje nezátížené výběrem v tabulce

S rostoucí velikostí a technologickou vyspělostí MHD bude sílit i tlak na vyšší dotace od města. Ty se budou zvyšovat rychleji než plánovaný rozvoj MHD, která se tak z hlediska veřejných financí města bude stávat méně efektivní.¹³⁷

Dá se očekávat, že tržby dopravců budou klesat a že dojde ke snížení objemu vybraného jízdného, je to ovšem otázka politického vývoje.

¹³⁷ <<https://www.moderniobec.cz/klicem-k-prosperite-mesta-je-i-vyjasnene-financovani-mhd/>>.

5 Výzkumné šetření

Teoretická část práce se věnuje vývoji hromadné silniční dopravy, zajišťování dopravní obslužnosti a působení správy a samosprávy v oblasti MHD a to obecně a se zaměřením na město Přerov.

Výzkumná část poté poskytuje na základě výsledků dotazníkového šetření informace o všeobecném názoru na tuto problematiku. Praktická část této diplomové práce se zabývá šetřením na téma dopravní obslužnosti v Přerově. Pro zpracování byla zvolena kvantitativní metoda, která byla vybrána na základě zaměření tématu práce.

5.1 Cíl výzkumu

Tématem předložené diplomové práce je vývoj městské hromadné dopravy v Přerově, její financování, řízení a zajišťování orgány veřejné správy. Aby práce poskytovala komplexní pohled na tuto problematiku, tak byla doplněna o výzkumné šetření, které hodnotilo spokojenost občanů se současnou MHD.

Cílem praktické části bylo tedy zjistit názor občanů Přerova na současný stav a budoucí rozvoj dopravy ve městě. Nástrojem k realizaci bylo již výše zmíněné dotazníkové šetření, které zajistilo sběr dat. Následně byla provedena analýza dat, na jejímž základě byly potvrzeny či vyvráceny stanovené předpoklady.

Každý výzkum je realizován za účelem zodpovězení určitých výzkumných otázek, respektive k potvrzení, či vyvrácení stanovených předpokladů. Jako základ šetření byly vysloveny následující tři výzkumné předpoklady.

Výzkumný předpoklad č. 1

Domníváme se, že třetina respondentů nejčastěji v dopravě po městě používá městskou hromadnou dopravu a jedná se převážně o ženy.

Výzkumný předpoklad č. 2

Domníváme se, že nejčastějším důvodem cestování městskou hromadnou je cesta do zaměstnání či do školy, která trvá do 30 minut.

Výzkumný předpoklad č. 3

Předpokládáme, že více jak polovina respondentů je spokojena s úrovní městské hromadné dopravy.

5.2 Metodika výzkumu

Pro realizační fázi výzkumu použita kvantitativní metoda. Kvantitativní přístup předpokládá, že realita sociálního světa (např. názory, domněnky, postoje) je svým způsobem měřitelná. Kvalitativní metoda výzkumu vychází z teorie, na jejímž základě se pomocí operacionalizace, což je převedení výzkumného předpokladu na objektivně měřitelné znaky, vytvoří výzkumný předpoklad, který se pak ověřuje statistickými metodami. Kvantitativní postup popisuje zkoumanou realitu pomocí proměnných (znaků) vyjádřitelnými číselnými (numerickými) daty. Vyjádření zkoumaných skutečností se získá měřením, ale většinou se jedná o využívání škálování samotnými účastníky výzkumného šetření. Stanovené jevy a faktory se tedy hodnotí pomocí předem daných druhů posuzovacích škál. Škálování bylo při dále popsaném průzkumu zvoleno ve stupnici 1 až 5. Zjištěné údaje a data jsou pak zpracovány pomocí statistických metod a technik. Kvantitativní přístup umožňuje měřit a předvídat lidské chování, které však může být i nevyzpytatelné. Při zkoumání větších skupin respondentů tento přístup rovněž umožňuje poměrně rychlý a přímočarý sběr numerických dat, jejich rychlé zpracování a analýzu. Přesná numerická data, získaná při kvalitativního průzkumu, mohou být při dostatečně velkém statistickém vzorku zobecnitelná na sociální trendy větších rozměrů, případně na celou populaci.

Kvalita uvedeného způsobu vyhodnocování je odvislá jak na objektivnosti respondentů a výzkumníka, tak i na postupech při sběru dat, generalizací¹³⁸ zjištěných výsledků či statistickou významností výzkumných předpokladů.¹³⁹

¹³⁸vlastnosti zjištěné u jistého počtu prvků nějaké množiny prostřednictvím generalizace (zobecnění) přisoudí všem jejím prvkům

¹³⁹Hendl, J. Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace. Čtvrté, přepracované a rozšířené vydání. Praha: Portál, 2016. 440 s. ISBN 978-80-262-0982-9. s. 42 – 43

Praktická část obsahuje především analýzu a výsledky dotazníkového šetření, potvrzující nebo vyvracející předem dané výzkumné předpoklady. Výsledky průzkumu jsou doplněny grafy. V rámci přípravné fáze průzkumu byl podle příslušných vzorů vytvořen vlastní dotazník určený pro účastníky městské hromadné dopravy. Při sestavování jednotlivých zjišťovacích otázek v dotazníku bylo vycházeno z daných výzkumných předpokladů. Písemně formulované otázky jsou uvedeny v Příloze 2. Průzkum formou dotazníkového šetření byl prováděn na náhodně zvoleném vzorku respondentů. Při používání kvantitativních metod výzkumu jsou využívány dotazníky, které umožňují rychle a levně získat potřebná data, dotazovaný může věnovat zodpovězení otázek dostatek času a pozornosti a je vyloučen jakýkoliv vliv tazatele na odpovědi. Mezi nevýhody dotazníkového šetření patří zdlouhavost doplnění dotazníku v případě, že respondenti vyplní dotazník chybně nebo neúplně a to není možno kontrolovat pochopení otázek ani zkoumat motivaci respondenta a dát mu prostor pro rozsáhlejší vyjádření. Z důvodu validity výzkumu se musí při tvorbě dotazníku dodržet určité zásady. Protože do výzkumu jsou zapojeny různé skupiny lidí, musí být jednotlivé otázky vyjádřené v dotazníku pokládány jednoduše (zásady zdravého selského rozumu) tak, aby je respondent snadno pochopil a v odpovědi mohl uvést svůj názor. Uvádí se známá slova s jednoznačným významem. Dotazník musí být volen tak, aby byl snadno vyplnitelný. Otázky v dotazníku musí být zaměřeny tak, aby odpovídaly cílům a potřebám výzkumu.

5.3 Metodika sběru dat

Diplomová práce se věnovala problematice městské hromadné dopravy v Přerově a na toto téma se zaměřilo i kvantitativní šetření. Z důvodu jeho jednoduché realizace byla zvolena dotazníková forma a byl vytvořen formulář vlastní konstrukce. Při jeho tvorbě byla respektována pravidla, která zajišťují kvalitu sebraných dat. Nespornou výhodou dotazníku je, že umožňuje rychlé a ekonomické shromažďování dat od velkého počtu respondentů.

K umožnění sběru zadaných dat co nejjednodušší formou a snadné pochopení byl zpracován elektronický dotazník a to podle vzorů dotazníků uvedených webové

stránce Survio (dostupné na www.survio.cz). Dotazníky byly aplikovány na předmět tohoto výzkumu a vybraným účastníkům výzkumu byly pak odesílány všem vybraným a možným respondentům buď e – mailem nebo prostřednictvím sociálních sítí. Účastníci dotazníkového šetření, kteří byli ochotni se podílet na výzkumu, pak jednoduchý dotazníkový formulář vyplnili a následně odeslali zpět ke zpracování.

On–line dotazník byl také využit i k osobnímu sběru dat, a to na frekventovaných místech (např. nádražní budova, obchodní centra, zastávky MHD atp.). V tomto případě ale nebyl odkaz na dotazník e–mailem rozeslán potenciálním respondentům, ale byl jim na dobu zodpovězení všech otázek zapůjčen tablet. Díky zvolenému způsobu shromažďování dat byla realizace poměrně jednoduchá, efektivní, a tím i rychlá, i když u 10 % respondentů se vyskytly potíže s návratností dotazníků.

Sběr dat se zaměřil na dospělé osoby a částečně i větší děti a mládež využívající služby městské hromadné dopravy. Dotazník zkoumající názor respondentů na městskou hromadnou dopravu obsahoval 12 otázek (viz Příloha č. 2) věnovaných různým aspektům cestování MHD. Jeho náplní bylo zjistit odpovědi na dotazy, vztahující se k tématům přepravy prostřednictvím MHD (např. frekvence, účel a délka přepravy, způsob placení, pokrytí trasami) včetně ohodnocení spokojenosti respondentů s nabízenými službami. Při konstrukci dotazníku byl brán zřetel na jeho obsáhlost, aby nebyl dotazník příliš rozsáhlý a respondent tím neztratil zájem o jeho vyplnění. Druhým aspektem bylo také získání dostatečného množství informací pro uskutečnění validního závěru ohledně stanovených předpokladů. Otázky byly pokládány účelně se záměrem jejich jednoznačného vyhodnocení.

Otázky použité v dotazníku byly dvou různých typů – buď se jednalo o dotaz, v rámci kterého respondent volil jako svou odpověď pouze jednu nabízenou variantu, nebo prostřednictvím druhého typu otázky mohl vybrat jednu či více odpovědí. U některých dotazů obou typů byly varianty odpovědí doplněny i o možnost, aby sám účastník šetření tuto sadu rozšířil o novou položku. Jeden dotaz zaměřený na hodnocení spokojenosti s různými stránkami kvality MHD sdružoval několik aspektů přepravy (např. frekvence spojů, pokrytí trasami, návaznost, vzdálenost mezi zastávkami) a respondent měl pro jednoduchost k dispozici pro své ohodnocení pětibodovou známkovací škálu shodnou jako ve škole. Posledním typem otázky byla tzv. otevřená

otázka, v rámci které respondent odpovídal vlastními slovy. Dotazníkové šetření, respektive vypracování jednotlivých otázek, nebylo respondentům nijak časově omezeno a zpracování nasbíraných dat bylo provedeno anonymně.

5.4 Způsob zpracování dat

Každá otázka dotazníku byla vyhodnocována jednotlivě v rámci celkového pohledu. Výzkumem zjištěné údaje se pak následně zpracovaly v podobě popisné statistiky, která spočívá jak v numerickém vyjádření (absolutní i relativní), tak i grafickou formou. Dílčí závěry byly koncipovány v souladu se zásadami Chráska¹⁴⁰ komentáře, spočívající v tom, že údaje uváděné v dotazníku mají pouze podmíněnou platnost a jejich využití musí být citlivě aplikováno a zobecňováno i s ohledem na počet stupňů a druhů posuzovacích škál. Rozlišování objektivních zjištění od subjektivních názorů však může být problémové.

K závěrečnému vyhodnocení výzkumu, včetně grafického zpracování zjištěných údajů, bylo využito tabulkového kalkulátoru Microsoft Excel 2013.

5.5 Výzkumný soubor

Výzkumný vzorek respondentů byl založen na náhodné volbě a byla uplatněna zásada, že hlavním a nejdůležitějším kritériem bylo, aby účastníci šetření znali místní podmínky městské hromadné dopravy v Přerově a sami je využívali. Velikost zkoumaného vzorku byla zvolena dostatečně velká, aby získaná data poskytly relevantní výsledky. Výzkumu formou dotazníků se zúčastnilo celkem 214 osob a dotazníkové šetření bylo vykonáváno v průběhu měsíců března až května 2019.

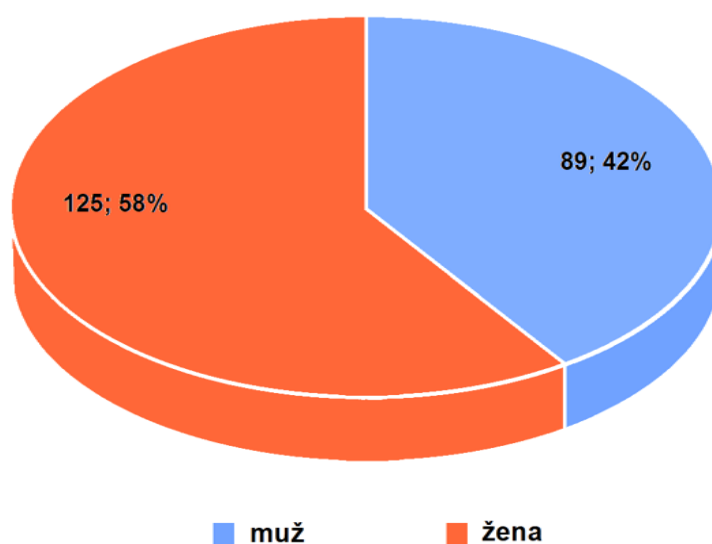
¹⁴⁰Chráska, M. Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu. Praha: Grada, 2007. 272 s. ISBN 978-80-247-1369-4.

6 Výsledky výzkumu

Výzkum formou dotazníkové šetření se vykonávalo mezi obyvateli Přerova, u kterých byl jistý předpoklad, že využívají některé ze služeb poskytovaných městskou hromadnou dopravou. Cílem bylo zjistit jejich preference a spokojenost s tímto druhem dopravy. Příslušné otázky jsou rozpracovány v dále uvedeném textu této kapitoly, kde jsou zobrazeny i výstupy v podobě grafů a tabulek.

6.1 Struktura dotazované skupiny

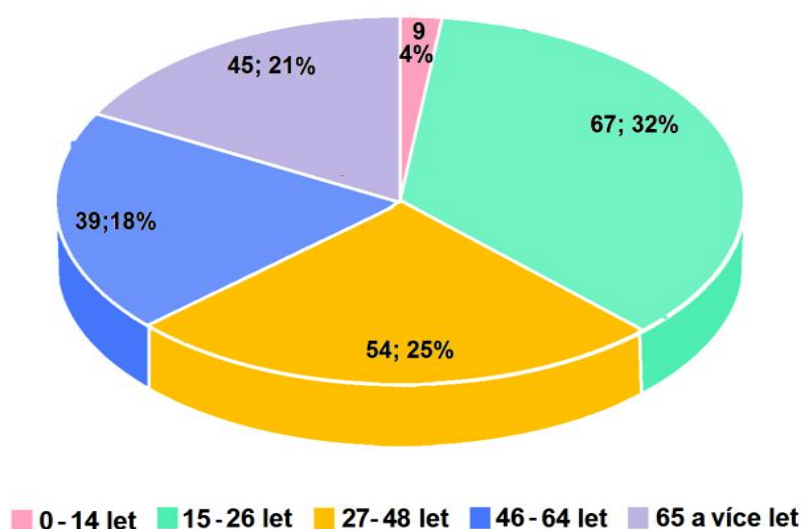
Úvodní tři otázky výzkumného šetření prováděného prostřednictvím dotazníků se zabývaly strukturou dotazované skupiny. První otázka se zaměřila na pohlaví respondentů. Z celkového počtu dotazovaných skupin obou pohlaví vyplývá, že výzkumného šetření se zúčastnilo cca o 1/4 více žen než mužů - a to 125 žen (58%) a 89 mužů (42%). Rozdělení respondentů dle pohlaví je patrné z následujícího koláčového grafu.



Graf 16: Počet a podíl dotazovaných dle jejich pohlaví (Zdroj dat: vlastní šetření)

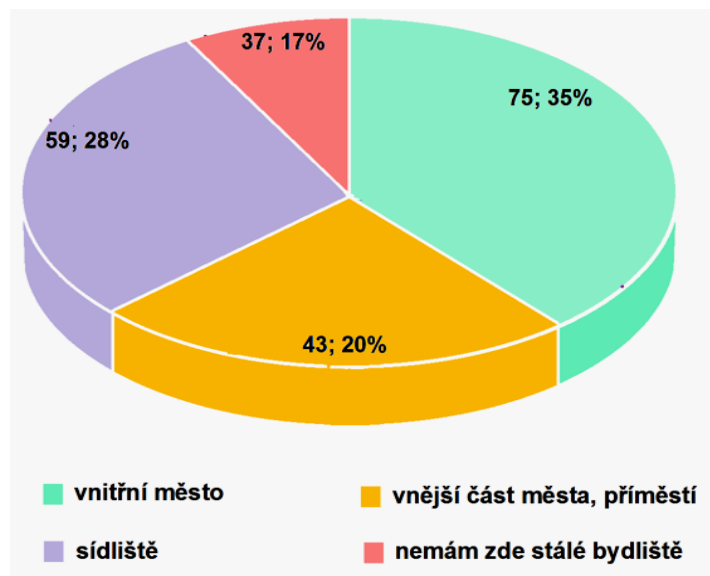
Druhá otázka se zaměřila na zjištění stáří respondentů. Účastníci šetření volili jednu z pěti kategorií, která odpovídala jejich stáří (0–14 let, 15–26 let, 27–45 let, 46–64 let

a 65 a více let). Z četnosti jednotlivých kategorií vyplývá, že všechny věkové skupiny jsou (vyjma nejmladší kategorie) přibližně shodně zastoupeny (viz následující koláčový graf). Dotazovaných ve věku do 14 let bylo 4% (9 jedinců ve věku 13 – 14 let). Nejvyšší procentuální početnost měla kategorie osob ve věku 15–26 let (32% respondentů, 67 jedinců). Čtvrtina zúčastněných (25% respondentů, 54 jedinců) byla ve věku 27–45 let a 18% respondentů (39 jedinců) spadalo do věkové skupiny 46–64 let. A seniorů (věk 65 a více let) odpovídělo na otázky z dotazníkového šetření čtyřicet pět (21% respondentů).



Graf 17: Rozdělení respondentů dle jejich stáří (Zdroj dat: vlastní šetření)

Třetí otázka na strukturu dotazované skupiny měla za cíl zjistit, ve které části města respondenti bydlí. Dotazovaní měli na výběr ze čtyř připravených odpovědí (vnitřní město, vnější část města nebo příměstí, sídliště a nemám zde stálé bydliště) a více než třetina zúčastněných (35% respondentů, 75 jedinců) uvedla, že bydlí ve vnitřním městě. Dále pětina oslovených (20% respondentů, 43 jedinců) sdělila, že je jejich domovem vnější část města nebo příměstí. Více jak čtvrtina zúčastněných (28% respondentů, 59 jedinců) bydlí na sídlišti a 17% respondentů (37 jedinců) nemá na území Přerova trvalé bydliště.



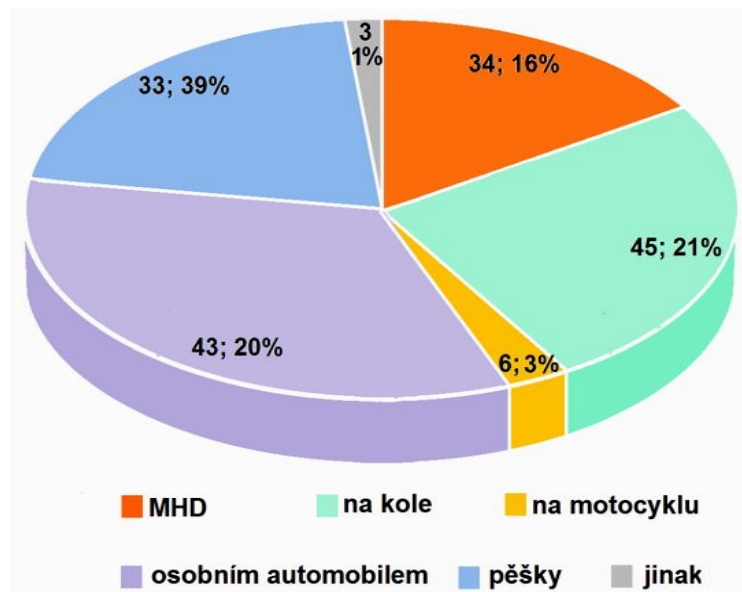
Graf 18: Rozdělení respondentů dle jejich místa bydliště (Zdroj dat: vlastní šetření)

6.2 Který způsob dopravy po městě u Vás převažuje?

Čtvrtá otázka dotazníkového šetření zjišťovala, jaký způsob dopravy po městě u respondentů převažuje. Účastníci šetření měli k dispozici šest možných odpovědí (MHD, na kole, na motocyklu, osobním automobilem, pěšky a jinak) a v rámci poslední varianty mohly doplnit seznam dopravních prostředků.

Z výzkumného šetření mezi dotázanými překvapivě vyplývá, že jako způsob dopravy po městě převažovala pěší chůze a to u více než třetiny zúčastněných (39% respondentů, 83 jedinců). Jízda na kole měla podobné procentuální zastoupení (21% respondentů, 45 jedinců) a jízdy osobním automobilem (20% respondentů, 43 jedinců). Prostřednictvím městské hromadné dopravy se po městě přepravovalo pouze 16% respondentů (34 jedinců) a 3% (6 jedinců) na motocyklu. Seznam dopravních prostředků rozšířili o další položku pouze tři jedinci (1% respondentů), jednalo se o koloběžku.

Následující koláčový graf dokumentuje četnost jednotlivých kategorií používané dopravy.



Graf 19: Rozdělení respondentů dle skutečnosti, který způsob dopravy po městě u nich převažuje (Zdroj dat: vlastní šetření)

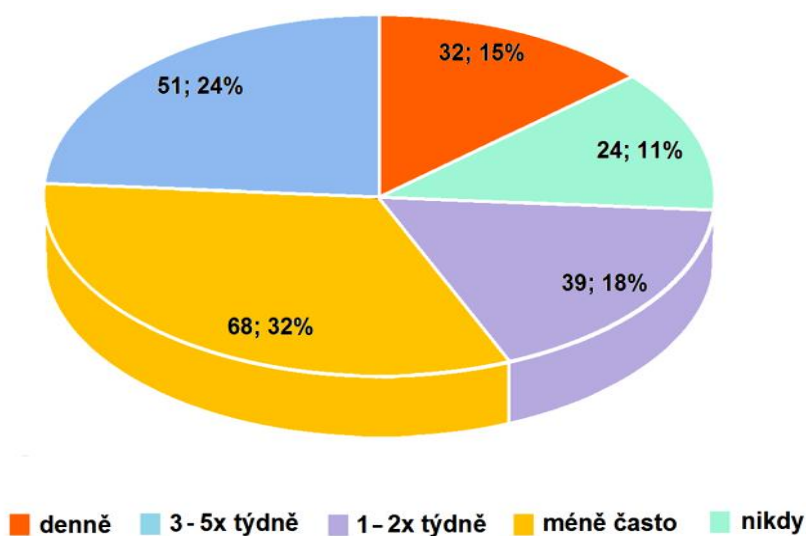
Z podrobné analýzy vyplynulo, že muži využívají téměř dvakrát více osobní automobil než ženy a ty naopak chodí více pěšky a častěji využívají služby MHD. Osobní automobil nejčastěji využívají řidiči věku od 27–45 let a MHD mladí lidé do 26 let (žáci a studenti). Naopak pěšky chodí nejčastěji senioři.

6.3 Jak často využíváte MHD?

Pátá otázka se týkala zjištění, jak často respondenti využívají MHD. K odpovědi bylo dáno k dispozici pět předem připravených časových intervalů (denně, 3–5x týdně, 1–2x týdně, méně často a nikdy) a následující koláčový graf mapuje jejich odpovědi. Níže uvedené údaje se mohou měnit v závislosti na počasí, ročním období, prázdninách).

Denně městskou hromadnou dopravu využívá 15% respondentů (32 jedinců) a 3–5x týdně je to více než desetina dotázaných (11% respondentů, 24 jedinců). Téměř pětina zúčastněných (18% respondentů, 39 jedinců) se dopravuje prostřednictvím MHD 1 – 2x týdně a třetina oslovených (32% respondentů, 68 jedinců) jezdí méně často.

Naopak čtvrtina účastníků (24% respondentů, 51 jedinců) nevyužívá nikdy služeb MHD.



Graf 20: Rozdělení respondentů dle frekvence jejich využívání MHD

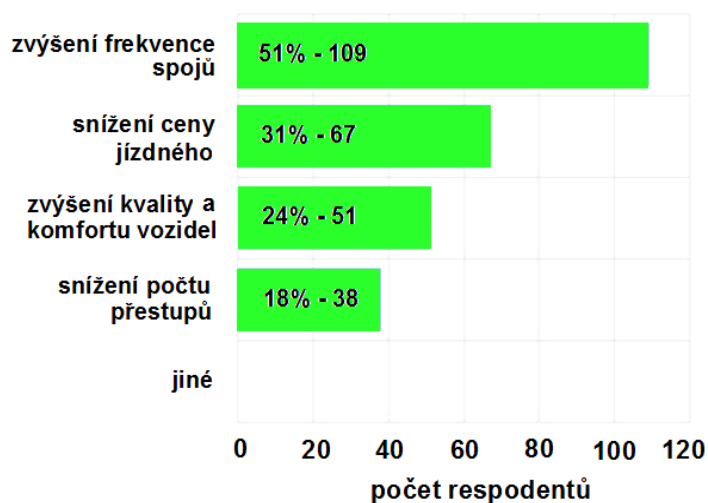
(Zdroj dat: vlastní šetření)

6.4 Co by Vás přimělo, abyste více využíval(a) MHD?

Další v pořadí šestý dotaz se zabýval otázkou, co by respondenty přimělo k většímu využívání MHD. Účastníkům šetření bylo nabídnuto pět možných odpovědí (zvýšení frekvence spojů, snížení ceny, zvýšení kvality a komfortu vozidel MHD, snížení množství přestupů v rámci MHD či jiné) s tím, že mohli označit více možností najednou a také prostřednictvím poslední varianty rozšířit seznam reakcí.

Nejčastěji by lidé byli ochotni změnit své dopravní chování a více využívat městskou hromadnou dopravu, pokud by se zvýšila frekvence spojů (51% respondentů, 109 jedinců) nebo by se snížila cena jízdenky (31% respondentů, 67 jedinců). Téměř každý čtvrtý zúčastněný (24% respondentů, 51 jedinců) by ocenil zvýšení kvality a komfortu vozidel MHD a pětina oslovených (18% respondentů, 38 jedinců) snížení množství přestupů v rámci MHD. Nikdo z oslovených nevyužil svou možnost doplnění seznamu svých požadavků o další položku.

Následující pruhový graf mapuje četnost jednotlivých kategorií.



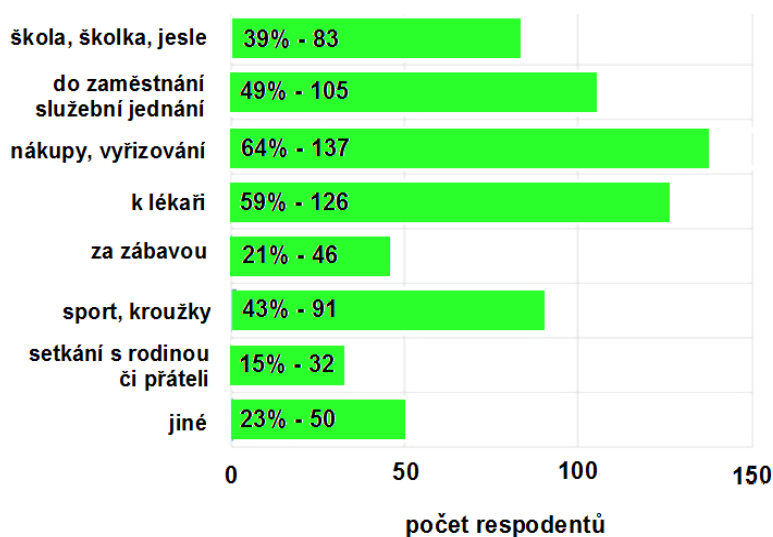
Graf 13: Četnost důvodů, které by respondenty přiměly, aby více využívali MHD (Zdroj dat: vlastní šetření)

6.5 MHD nejčastěji využíváte k přepravě

V pořadí sedmá otázka se zaměřila na problematiku, za jakým účelem respondenti nejčastěji využívají městskou hromadnou dopravu. I v tomto případě mohli účastníci šetření označit jednu i více možností najednou (škola, školka, jesle; do zaměstnání, služební jednání; nákup, vyřizování; k lékaři; za zábavou; kroužky, sport; setkání s rodinou či přáteli a jiné) a prostřednictvím poslední položky doplnit seznam odpovědí. Následující pruhový graf mapuje četnosti jednotlivých cílů cest městskou hromadnou dopravou u dotázaných.

Městskou hromadnou dopravu využívají dotázaní zejména tehdy, když jedou na nákup či mají nějaké vyřizování (64% respondentů, 137 jedinců). Dopravují se prostřednictvím ní také k lékaři (59% respondentů, 126 jedinců), do zaměstnání (49% respondentů, 105 jedinců), na sport (43% respondentů, 91 jedinců) či do školy nebo nějakého předškolního zařízení (39% respondentů, 83 jedinců). Za zábavou si vyjede MHD 21% oslovených (46 jedinců) a na setkání s přáteli 15% (32 jedinců). Více jak pětina dotázaných (23% respondentů, 50 jedinců) zvolila pro doplnění možnost jiné,

v rámci které sdělovali prostřednictvím různých formulací, že nevyužívají služeb přerovské MHD.



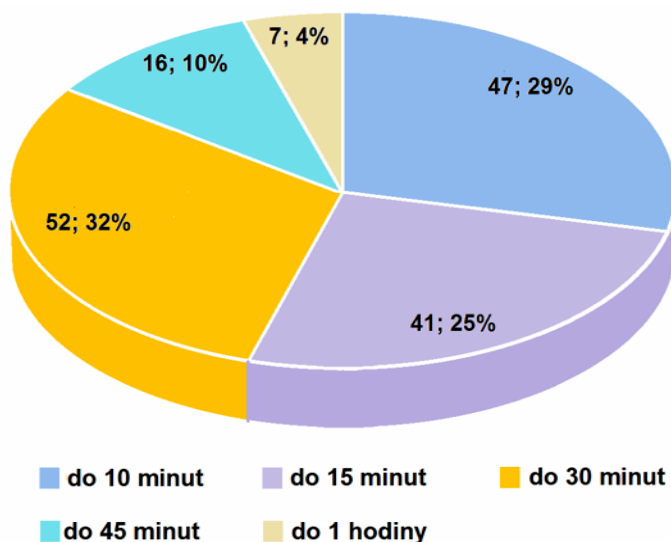
Graf 22: Četnost jednotlivých záměrů, se kterými respondenti využívají služby MHD
(Zdroj dat: vlastní šetření)

6.6 Jak dlouhá je průměrná doba Vaší jízdy?

Osmá otázka se zabývala průměrnou dobou jízdy respondentů, přičemž dotázaní mohli zvolit jeden ze šesti časových údajů (do 10 minut, do 15 minut, do 30 minut, do 45 minut, do 1 hodiny a více než hodina), který reprezentoval průměrnou dobu jejich jízdy v MHD. Je vhodné podotknout, že na tuto otázku odpovídalo pouze 163 účastníků šetření, jelikož 51 oslovených uvedlo, že nevyužívají k cestování městskou hromadnou dopravu. Následující koláčový graf dokumentuje procentuální zastoupení jednotlivých kategorií.

Průměrně do 10 minut se na cílové místo dopraví téměř třetina dotázaných, kteří jezdí v MHD (29% respondentů jezdících v MHD, 22% respondentů, 47 jedinců). Průměrná délka jízdy MHD do 15 minut se týkala 25% respondentů jezdících v MHD (19% respondentů, 41 jedinců), údaj do půl hodiny se týkal třetiny respondentů jezdících v MHD (32% respondentů jezdících v MHD, 24% respondentů, 52 jedinců) a možnost do tři čtvrtě hodiny zvolila desetina respondentů jezdících v MHD (10% respondentů

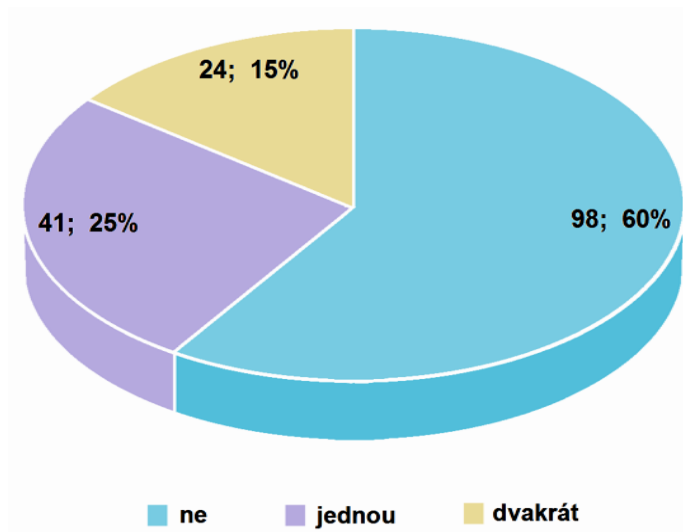
jezdících v MHD, 7% respondentů, 16 jedinců). Do hodiny v průměru jezdilo MHD 7 jedinců (4% respondentů jezdících v MHD, 3% respondentů) a žádný ze zúčastněných v průměru necestoval MHD při jedné jízdě více než hodinu.



Graf 14: Rozdělení respondentů dle průměrné délky doby jejich jízdy v MHD
(Zdroj dat: vlastní šetření)

6.7 Přestupujete během své jízdy?

Obsahem deváté otázky bylo zjištění kolikrát během své cesty respondenti přestupují. Na tento dotaz odpovědělo 163 otázaných osob, které využívají MHD. Vůbec během své jízdy nepřestupuje více jak polovina respondentů jezdících MHD (60 % respondentů jezdících v MHD, 46% respondentů, 98 jedinců) a jeden přestup musí absolvovat více než pětina z nich (25% respondentů jezdících v MHD, 21% respondentů, 41 jedinců). Z účastníků šetření 15% respondentů jezdících v MHD (11% respondentů, 24 jedinců přestupuje dvakrát. Početnost jednotlivých kategorií zobrazuje následující koláčový graf.



Graf 24: Rozdělení respondentů dle počtu přestupů během jízdy MHD
(Zdroj dat: vlastní šetření)

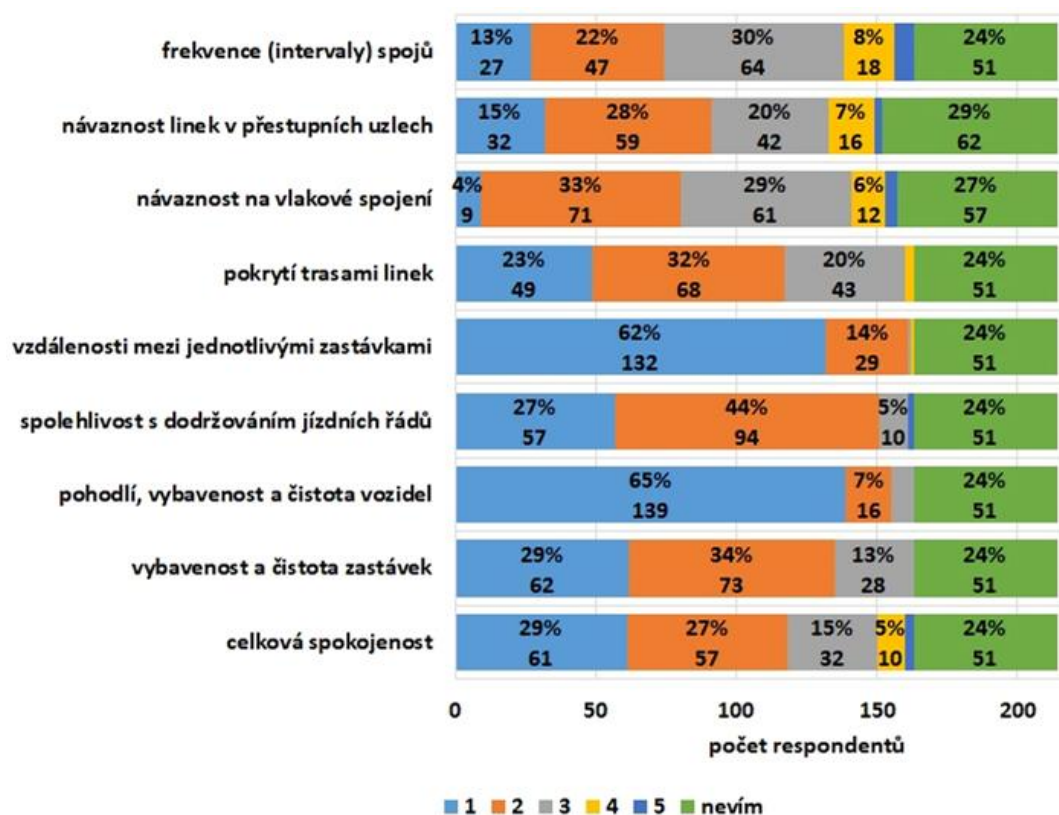
6.8 Uved'te, jak jste spokojeni s jednotlivými stránkami kvality MHD

Cílem desáté dotazníkové otázky bylo zmapovat spokojenost respondentů s jednotlivými stránkami kvality městské hromadné dopravy. Účastníci šetření hodnotili dílčí parametry známkami 1–5, které měly stejný význam jako ve škole. Poslední možnost nevím, označili především jedinci, kteří nevyužívají služeb MHD.

Následující skládaný pruhový graf dokumentuje hodnocení jednotlivých parametrů městské hromadné dopravy. Z udělených známek vyplývá, že nejvíce jsou cestující spokojeni s pohodlím, vybaveností a čistotou vozidel a vzdáleností mezi jednotlivými zastávkami. Méně jim naopak vyhovuje frekvence spojů, návaznost na vlakové spojení a návaznost linek v přestupních uzlech.

Pokud budeme detailněji analyzovat celkovou spokojenost respondentů, tak téměř třetina (29% respondentů, 61 jedinců) je spokojena se službami městské hromadné dopravy na jedničku. Podobné zastoupení má i hodnocení s drobnými výhradami (známka 2: 27% respondentů, 57 jedinců). 15% respondentů (32 jedinců) označilo MHD za dobré a 10 jedinců (5% respondentů) vnímá služby za dostatečné. Naopak

nedostatečné se zdají být 1% dotázaných (3 jedinci). Téměř čtvrtina oslovených (24% respondentů, 51 jedinců) spokojenost nehodnotila, jelikož služby MHD nevyužívají.

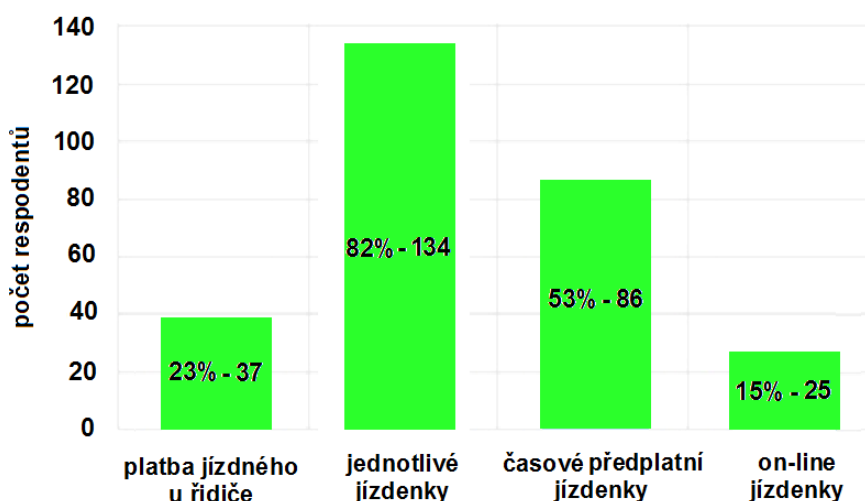


Graf 15: Spokojenost respondentů s jednotlivými stránkami kvality MHD (Zdroj dat: vlastní šetření)

6.9 Přepravu MHD nejčastěji hradíte

Jedenáctá, předposlední, otázka dotazníkového šetření se zaměřila na způsob úhrady jízdenek v přerovské MHD. Je zřejmé, že na tento dotaz odpovídali pouze dotazovaní, kteří využívají služeb MHD. Účastníci šetření měli k dispozici 4 typy odpovědí (platba jízdného u řidiče, jednotlivé jízdenky, časové předplatní jízdenky a on-line jízdenky) a mohli označit několik odpovědí najednou. Z následujícího sloupcového grafu je zřejmé, že nejčastěji cestující využívají jednotlivé jízdenky (82% respondentů jezdících v MHD, 63% respondentů, 134 jedinců). Oblíbené jsou také časové předplatní jízdenky (53% respondentů jezdících v MHD, 40% respondentů,

86 jedinců) a platba jízdného u řidiče (23% respondentů jezdících v MHD, 17% respondentů, 37 jedinců). Nejméně je využíván nákup on-line jízdenek (15% respondentů jezdících v MHD, 12% respondentů, 25 jedinců), což může být ale způsobeno tím, že si obyvatelé Přerova na tento způsob platby ještě dostatečně nezvykli.



Graf 26: Rozdělení respondentů dle skutečnosti, jakým způsobem nejčastěji platí přepravu v MHD (Zdroj dat: vlastní šetření)

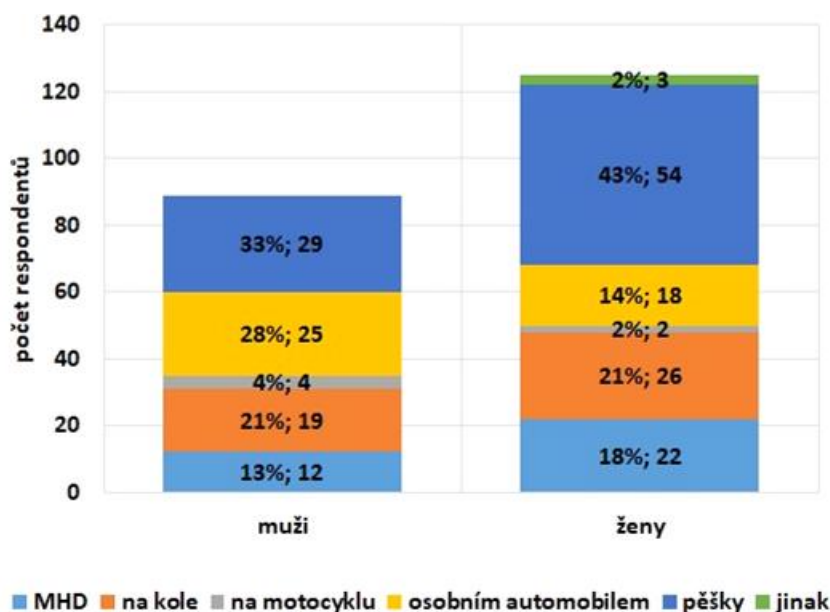
6.10 Slovně vyjádřete spokojenost s modernizací MHD v Přerově od 90. let

Poslední otázka dotazníkového šetření požadovala po respondentech slovní vyjádření jejich spokojenosti s modernizací MHD v Přerově od 90. let. Mohli také uvést své nápady na zlepšení provozu či další hodnocení. Bohužel většina dotázaných již tuto otázku nezodpověděla a získali jsme pouze 16% odpovědí (34 jedinců). Navíc většina z nich pouze poznamenala např. „viz předchozí“, „již sděleno“ atp. Relevantní odpovědi tak byly pouze čtyři, které ovšem shrnovaly spokojenost s jednotlivými stránkami MHD v otázce č. 10. Účastníci šetření především zmiňovali nespokojenost s návazností na vlakové spojení a frekvencí a zpoždování spojů. Dva zúčastnění také popsali svou negativní zkušenost s bezdomovci v autobusu a jeden zmínil neochotu řidiče vysunout plošinu pro vozíčkáře.

6.11 Vyhodnocení stanovených výzkumných předpokladů

Aby bylo dotazníkové šetření úplné, je nutno ještě vyhodnotit stanovené předpoklady. Ve fázi interpretace výsledků průzkumu se ověřovalo, zda se stanovený výzkumný předpoklad potvrdil nebo ne, resp. zda je či není platný.

První výzkumný předpoklad uváděl, že k dopravě po městě městskou hromadnou dopravu používá třetina respondentů a z nich jde převážně o ženy. Tento předpoklad má dvě části, přičemž ta první byla vyhodnocena v rámci otázky č. 4. Z výsledků vyplynulo, že MHD v dopravě po městě používá převážně 16% respondentů, což znamená, že jedna část předpokladu není splněna. Nicméně při analýze bylo zjištěno, že MHD jezdí 13% ze všech mužů a 18% ze všech žen (viz následující skládaný sloupcový graf), takže lze konstatovat, že služeb MHD využívají více ženy než muži. První předpoklad lze tedy prohlásit za **ČÁSTEČNĚ POTVRZENÝ**.



Graf 27: Rozdělení respondentů dle pohlaví a skutečnosti, který způsob dopravy po městě, který u nich převažuje (Zdroj dat: vlastní šetření)

Druhý výzkumný předpoklad uváděl, že nejčastějším důvodem cestování městskou hromadnou dopravou je cesta do zaměstnání či do školy, která trvá do 30 minut. I tento předpoklad tak byl kombinací dvou otázek, a to otázky č. 7, která mapovala důvody k přepravě, a otázky č. 8 zabývající se průměrnou dobou jízdy. Z analýzy jednotlivých odpovědí vyplynulo, že nejčastějším důvodem cestování městskou hromadnou dopravou byl nákup či jiné vyřizování (64% respondentů) a cesta k lékaři (59% respondentů). Cesta do zaměstnání, respektive cesta do školy byla až na třetím a čtvrtém místě. Ale v těchto případech převažovala délka cesty hromadnou dopravou do 30 minut. Déle jezdí respondenti nejčastěji na setkání s rodinou či přáteli nebo za sportem (včetně kroužků). Na základě výše zmíněných faktů lze tedy konstatovat, že byla opět splněna pouze druhá část předpokladu a je možno jej tedy prohlásit za **ČÁSTEČNĚ POTVRZENÝ**.

Třetí výzkumný předpoklad uváděl, že více jak polovina respondentů byla spokojena s úrovní městské hromadné dopravy. K jejímu vyhodnocení jsme použily data z desáté otázky, kde respondenti známku (stejným způsobem jako ve škole) hodnotili svou spokojenost s jednotlivými stránkami kvality MHD. Poslední součástí bylo celkové zhodnocení spokojenosti, ve kterém udělilo 29% respondentů známku 1 a 27% respondentů známku 2. Obě tyto známky lze považovat za kladné hodnocení a z toho důvodu lze prohlásit, že spokojeno se službami přerovské MHD bylo 56% respondentů. Třetí předpoklad lze tedy na základě předchozích skutečností kvalifikovat za **POTVRZENÝ**.

Z analýzy celkové spokojenosti respondentů s MHD vyplynulo že, zcela spokojeno a spíše spokojeno (spokojeno s výhradami) je 118 respondentů (51 mužů a 67 žen), nespokojeno a zcela nespokojeno je pouze 13 respondentů (11 mužů a 2 ženy). Ostatní (32 jedinců) nemají jednoznačně vyhraněný názor.

Výsledky statistického porovnání spokojenosti mezi pohlavími respondentů:

Nulová hypotéza H_0 – Neexistuje statisticky významný vztah mezi pohlavím respondentů a mírou jejich spokojenosti se službami MHD v Přerově.

Alternativní hypotéza H_a – Existuje statisticky významný vztah mezi pohlavím respondentů a mírou jejich spokojenosti se službami MHD v Přerově.

Zjištěné četnosti

	muži	ženy	Součet
spokojeno	51	67	118
nespokojeno	9	4	13
Součet	60	71	131

Očekávané četnosti

	muži	ženy	Součet
spokojeno	54,0458	63,9542	118
nespokojeno	5,954198	7,045802	13
Součet	60	71	131

$$\chi^2=3,191407$$

kritická hodnota na 5% hladině významnosti pro 1 stupeň volnosti je 3,84.

To znamená, že nemůžeme zamítnout nulovou hypotézu a z ní vyplývá, že mezi pohlavím respondenta a mírou jeho spokojenosti se službami MHD není statisticky významná závislost.

Závěr

Předložená diplomová práce na téma historie MHD v Přerově byla vypracována ve třech rovinách. První mapovala historii osobní veřejné dopravy, která později vyústila v městskou hromadnou dopravu. V této části se pak snažím shrnout její vývoj v České republice, konkrétně v městě Přerov, a uvádím některé informace, které jsou specifické a svým zaměřením zajímavé.

Druhá část se zaměřila na současnou podobu městské hromadné dopravy včetně různých určujících faktorů v širších souvislostech. Analyzuji problémy souvisejících se zajišťováním MHD, jejím financováním, stále větším podílem dotací, výběrem dopravců a jejím smluvním zajišťováním. Rozbor a příklady některých problémů ukázaly složitost a náročnost zajišťování dopravní dostupnosti MHD, a to obecně i pro město Přerov.

Praktickou část tvoří aktuální pohled na MHD v Přerově formou dotazníkového šetření, které proběhlo mezi obyvateli respektive návštěvníky Přerova. Z jeho výsledků vyplývá, že účastníci šetření jsou s úrovní městské hromadné dopravy spíše spokojeni, rozdíl ve spokojenosti mezi ženami a muži není významný. Nicméně v Přerově není veřejná přeprava příliš využívána. Velkým problémem pro jeho obyvatele města je především neustále se zvětšující osobní automobilová doprava, která má za následek kalamitní situace. A to i přesto, že se v Přerově neustále snižuje počet obyvatel. Za pozitivum lze ale označit skutečnost, že obyvatelé ve větší míře než v ostatních městech chodí pěšky a jezdí na kole.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- BAYER, F. Bayerův ilustrovaný průvodce Přerovem a nejnovější adresář. Přerov, 2011.
- BAYER, F. a BŘEZINA A. Hejtmanství přerovské: Historicko–místopisný nástin s mapkou Přerovska. Přerov: Jindřich Nárožný knihkupec, 1908. 72 s.
- CEMPÍREK, V., PIVOŇKA, K. a Jaromír ŠIROKÝ, J. Základy technologie a řízení dopravy. 3. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002. ISBN 80–7194–471–8.
- Česko. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1994. Dostupné na <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2766>>.
- Česko. Zákon č. 149 ze dne 24. listopadu 1950 o úplném znění zákona o národních dopravních podnicích. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1950. Dostupné na <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=543>>.
- Česko. Zákon č. 311 ze dne 22. prosince 1948 o národních dopravních podnicích. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1948. Dostupné na <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=388>>.
- Česko. Zákon č. 68 ze dne 20. června 1979 o silniční dopravě a vnitrostátním zásílatelství. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1979. Dostupné na <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=1934>>.
- Dopravce MHD v Přerově přišel o některé autobusy, kvůli neplacení[online]. eLogistika.info 8. února 2016 [cit. 2019–07–16]. Dostupné na <<https://www.elogistika.info/dopravce-mhd-v-prerove-prisel-o-nektere-autobusy-kvuli-neplaceni/>>.
- Dopravce MHD v Přerově přišel o některé autobusy, kvůli neplacení[online]. eLogistika.info 8. února 2016 [cit. 2019–07–16]. Dostupné na <<https://www.elogistika.info/dopravce-mhd-v-prerove-prisel-o-nektere-autobusy-kvuli-neplaceni/>>.

- DRECHSLER, A., FIŠMISTROVÁ, V. a LAPÁČEK, J. Dějiny města Přerova v datech. Přerov: Město Přerov, 2006. 191 s. ISBN 80–239–7202–2.
- GAJDICA F. a VOŽDA G. Z dějin odborů na Přerovsku. Účelová publikace. Přerov 1970. 94.s. Dostupné na:
- GERŠL, F. a SVOBODA, F. Interpelace č. 1433/IXo nezákonném postupu okresní politické správy v Prostějově a o tamní státní poštovní správě autodopravní [online]. Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, Digitální repozitář, 24. ledna 1928 [cit. 2019–07–09]. Dostupné z <http://www.psp.cz/eknih/1925ns/ps/tisky/t1433_02.htm>.
- GRIGAR, Z. Stručná historie MHD v Hranicích [online]. MHD v Hranicích [cit. 2019–07–14]. Dostupné z <<http://www.mhd-hranice.wz.cz/historie.html>>.
- HARÁK, M. Encyklopedie československých autobusů a trolejbusů. Praha: Corona, 2005. 237 s. ISBN 80–861–1630–1.
- HENDL, J. Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace. Čtvrté, přepracované a rozšířené vydání. Praha: Portál, 2016. 440 s. ISBN 978–80–262–0982–9.
- Historie autobusové dopravy v Přerově [online]. Přerovská MHD [cit. 2019–07–14]. Dostupné z <<https://prerovskamhd.wgz.cz/rubriky/zajimavosti-z-mhd/historie-autobusove-dopravy-v>>.
- Historie podniku ČSAD [online]. LIAZ navždy [cit. 2019–07–07]. Dostupné z <<http://www.liaznavzdy.cz/csad.php>>.
- Historie podniku ČSAD [online]. Liaz navždy! [cit. 2019–07–14]. Dostupné z <<http://www.liaznavzdy.cz/csad.php>>.
- HOFFMAN, P. Dějiny státní autobusové dopravy v Československu. Praha: Andrej Hoffman ve spolupráci s Vydavatelstvím dopravní literatury Litoměřice, 2013. 256 s. ISBN 978–80–86765–16–7.
- CHRÁSKA, M. Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu. Praha: Grada, 2007. 272 s. ISBN 978–80–247–1369–4.

- JURČÍK, R. Veřejné zakázky a koncese. 2., dopl. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2014, xxv, 999 s. ISBN 978–80–7400–443–8.
- KOPEČEK, P. Přerovsko v období nacistické okupace – některé hospodářské, politické, vojenské a bezpečnostní aspekty vývoje v tomto období. In. Sborník Státního okresního archivu Přerov. Přerov: Státní okresní archiv v Přerově, 2011. ISBN 978–80–86388–91–5
- KREJČÍ, V. Historie přerovských pošt. In. Sborník Státního okresního archivu Přerov. Přerov: Státní okresní archiv v Přerově, 2002. 209 s. ISBN 80–238–9973–2.
- KŘIVDA, V., RICHTÁŘ, M. a OLIVKOVÁ, I. 2. Silniční doprava. 1. vyd. Ostrava: Vysoká škola báňská, Technická univerzita Ostrava, 2007. 51 s. ISBN 978–80–248–1521–3.
- KUNC, J. Historické souvislosti rozvoje průmyslu a železnic v českých zemích. Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica, Bratislava: Univerzita Komenského v Bratislavě, 2005, roč. 3, č. 3, s. 327–335. ISSN 0231–715X.
- LAPÁČEK, J. Historie a současnost podnikání na Přerovsku a Hranicku. Žehušice: Městské knihy, 2009. Historie a současnost podnikání v regionech ČR. 39 s. ISBN 978–80–86699–55–4.
- LAPÁČEK, J. Zmizelá Morava – Přerov. Praha: Paseka, 2010. 76 s. ISBN 978–80–7432–052–1.
- LAPÁČEK, J. ed. Přerov: povídání o městě. Přerov: Město Přerov, 2002. 311 s. ISBN 80–238–9691–1.
- LAPÁČEK, J. a HLOUŠEK, J. Přerov v proměnách času: přehled názvů přerovských ulic a náměstí a pohlednicová tvorba s přerovskou tematikou v letech 1897–1938. Přerov: Elan, 2002. 178 s. ISBN 80–238–9913–9.
- Letecká doprava [online]. Magistrát města Přerova [cit. 2019–07–03]. Dostupné z <<https://www.prerov.eu/cs/o-prerove/doprava-ve-meste/letecka-doprava.html>>.

- Lopotník – Nezávislý občasník o dění v naší obci [online]. Obec Klopotovice [cit. 2019–07–07]. Dostupné z <<https://www.klopotovice.cz/file.php?nid=1914&oid=400041>>.
- Manažerské shrnutí [online]. Magistrát města Přerova [cit. 2019–07–17]. Dostupné z <<http://mobilita-prerov.eu/dokumenty/manazerske-shrnuti-2/>>.
- MARANDA, M. Rozvoj silniční dopravy na Hranicku ve 20. a 30. letech 20. století. In. Sborník Státního okresního archivu Přerov. Přerov: Státní okresní archiv v Přerově, 1993. ISBN 80–238–4990–5.
- MATULA, M., WOKOUN, R. a KOUŘILOVÁ, J. Analýza faktorů působících na dopravní obslužnost v ČR, 1. vyd. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2007, 14 s, ISBN 80–7318–514–8
- Metodika postupu pro stanovení maximální výše kompenzace v návaznosti na vyhlášku č. 296/2010 Sb. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Brno 2019. 55 s. Dostupné na: [https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Jizdni-rady,-kalendare-pro-jizdni-rady,-metodi-\(1\)/Metodika-postupu-pro-stanoveni-maximalni-vyse-komp/Metodika-postupu-pro-stanoveni-maximalni-vyse-kompenzace_final.pdf.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Jizdni-rady,-kalendare-pro-jizdni-rady,-metodi-(1)/Metodika-postupu-pro-stanoveni-maximalni-vyse-komp/Metodika-postupu-pro-stanoveni-maximalni-vyse-kompenzace_final.pdf.aspx)
- Metodické doporučení k činnosti územních samosprávných celků, část 10 Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád) (s vybranými pasážemi důvodové zprávy). Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, odbor veřejné správy, dozoru a kontroly, 2013. 56 s.
- Metodické doporučení k činnosti územních samosprávných celků, část 10 Doplněk č. 1, Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád) Dotazy a odpovědi, vzory. Ministerstvo vnitra České republiky, odbor veřejné správy, dozoru a kontroly, 2013. 82 s. ISBN: 978–80–86466–38–5.
- Městská autobusová doprava Přerov [online]. Městská autobusová doprava Přerov [cit. 2019–07–03]. Dostupné z <<http://www.mhdprerov.cz/>>.
- MHD zdarma ve Frýdku–Místku a jeho selhání[online]. Libertariánský institut Eugena von Böhm–Bawerka 7. července 2018 [cit. 2019–07–16]. Dostupné

z <<http://www.bawerk.eu/clanky/ekonomie/mhd-zdarma-ve-frydku-mistku-a-jeho-selhani.html>>.

- O Přerově [online]. Magistrát města Přerova [cit. 2019-07-03]. Dostupné

z <<https://www.prerov.eu/cs/o-prerove/>>.

- PJENTAK, M. Přerov vyhrál první kolo sporu s provozovatelem MHD o dva miliony[online]. iDnes.cz 3. října 2014 [cit. 2019-07-16]. Dostupné

z <https://www.idnes.cz/olomouc/zpravy/prerov-spor-o-cenu-mhd-dopravni-alogisticka-spolecnost.A151001_2195415_olomouc-zpravy_stk>.

- Plán udržitelné městské mobility města Přerov [online]. Magistrát města Přerova [cit. 2019-07-03]. Dostupné z <<http://mobilita-prerov.eu/analyticka-cast/>>.

- Plán udržitelné městské mobility města Přerov, Analytická část [online]. Mobilita Přerov[cit.2019-0703].

Dostupné z <http://mobilitaprerov.eu/Dokumentace/AnalytickaCast/SUMP_AnalytickaCast.pdf>.

- Počátky dopravy v Přerově [online]. Soukromý archiv Jiřího Rosmuse [cit. 2019-07-07]. Dostupné

z <http://www.rosmus.cz/dokumenty/knihy/Stripky_Pocatky_autodopravy.pdf>.

- POLÁKOVÁ-UVÍROVÁ, P. Přerov lidi netáhne, obyvatel města prudce ubývá[online]. Přerovský deník 12. února 2013 [cit. 2019-07-16]. Dostupné

z <https://prerovsky.denik.cz/zpravy_region/obyvatel-prerova-prudce-ubywa-za-pet-let-prisel-o-3-tisice-lidi-20130211.html>.

- POLÁKOVÁ-UVÍROVÁ, P. Rozhodla cena. Přerov uzavře smlouvu s "novým" dopravcem[online]. Přerovský deník 11. března 2014 [cit. 2019-07-16]. Dostupné z <https://prerovsky.denik.cz/zpravy_region/rozhodla-cena-prerov-uzavre-smlouvu-s-novym-dpravcem-20140310.html>.

- POLÁKOVÁ-UVÍROVÁ, P. SAD Trnava hrozí v Přerově ještě i pokuta[online]. Přerovský deník 12. října 2011 [cit. 2019-07-16]. Dostupné

z <https://prerovsky.denik.cz/zpravy_region/sad-trnava-hrozi-v-prerove-jeste-pokuta20111011.html>.

- Profil [online]. Arriva[cit. 2019–07–03]. Dostupné z <<https://www.arriva.cz/cs/o-spolecnosti/profil>>.
- Profil společnosti [online]. Arriva[cit. 2019–07–16]. Dostupné z <<https://www.arriva.cz/cs/o-spolecnosti/profil>>.
- Profil statutárního města Přerova [online]. Magistrát města Přerova.únor 2007 [cit. 2019–07–16]. Dostupné z <www.prerov.eu/filemanager/files/file.php?file=1006>.
- Přehled historie MHD [online]. Technická univerzita Ostrava [cit. 2019–07–03]. Dostupné z <<http://homen.vsb.cz/~s1i95/mhd/HISTORIE.HTM>>.
- Přerov [online]. Agentura pro sociální začleňování [cit. 2019–07–16]. Dostupné z <<https://www.socialni-zaclenovani.cz/lokalita/prerov/>>.
- ROSMUS, J. Přerov: Stríčky z historie I. [online]. Soukromý archív Jiřího Rosmuse [cit. 2019–07–07]. Dostupné z <http://www.rosmus.cz/dokumenty/knihy/Stripky_z_historie_Prerova_I.pdf>.
- RUBA, J. K historii silniční dopravy na území České republiky. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004. 182 s. ISBN 80–865–3014–0.
- Silniční doprava [online]. Magistrát města Přerova [cit. 2019–07–03]. Dostupné z <<https://www.prerov.eu/cs/o-prerove/doprava-ve-meste/silnicni-doprava.html>>.
- Statutární město Přerov [online]. Magistrát města Přerova [cit. 2019–07–03]. Dostupné z <<https://www.prerov.eu/>>.
- Statutární město Přerov návrh rozpočtu na rok 2019 [online]. Město Přerov [cit. 2019–07–17]. Dostupné z <<http://m.prerov.eu/filemanager/files/file.php?file=50536>>.
- Struktura příjemců příspěvku na péči [online]. Ministerstvo práce a sociálních věcí [cit. 2019–07–03]. Dostupné z <<https://www.mpsv.cz/cs/31567>>.
- ŠUMAN–HREBLAY, M. Encyklopedie automobilů: české a slovenské osobní automobily od roku 1815 do současnosti. Brno: ComputerPress, 2007. 230 s. ISBN 978–80–251–1587–9.
- TVRDOŇ, J., KALOČ, M. a PLAČKO M. Nové autobusy v Přerově a krajské změny[online]. MHD živě.4. ledna 2018 [cit. 2019–07–16]. Dostupné

z <http://www.mhdzive.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=725:nove-autobusy-v-prerove-a-krajske-zmeny&catid=188:mhd-prerov>.

• Ubytování v Přerově [online]. Magistrát města Přerova [cit. 2019–07–03]. Dostupné z <<https://www.prerov.eu/cs/turista/informace-pro-turisty/ubytovaci-sluzby/ubytovani-v-prerove.html>>.

• Veřejná doprava v České republice. 1. vyd. Praha: IODA, z.s., 2015. 54 s. ISBN 978–80–260–8734–2.

Dostupná na: http://www.ioda.cz/_publikace/pub/2015_IODA_Verejna_doprava_CR.pdf

• Veřejná linková doprava, městská autobusová doprava [online]. Magistrát města Přerova [cit. 2019–07–03]. Dostupné z <<https://www.prerov.eu/cs/o-prerove/doprava-ve-meste/verejna-linkova-doprava-mestska-autobusova-doprava.html>>.

• Vnitřní předpis č. 8/2018, ve znění vnitřního předpisu č. 1/2019 Organizační řád, kterým se vymezují kompetence Magistrátu města Přerova
<https://www.prerov.eu/filemanager/files/15020.pdf>

• ZDRÁHAL M. Historie obce Radslavice – období let 1918 – 1948 [online]. Obec Radslavice [cit. 2019–07–09]. Dostupné z <<http://www.radslavice.cz/historie-obce-radslavice-obdobi-let-1918-1948>>.

• Železniční doprava [online]. Magistrát města Přerova [cit. 2019–07–03]. Dostupné z <<https://www.prerov.eu/cs/o-prerove/doprava-ve-meste/zeleznicni-doprava.html>>.

SEZNAM INTERNETOVÝCH ZDROJŮ

• <http://portal.inspis.csicr.cz>

• <https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Centralni-registr-vozidel>

• <https://zdopravy.cz/arriva-koupila-pro-prerovskou-mhd-jedenact-novych-autobusu-6498/>

• <https://www.arriva.cz/cs/o-spolecnosti/profil>

- <http://www.cs-dopravak.cz/zpravy/2017/12/22/perovsk-mhd-zsk-11-novch-autobus-crossway-le>
- <http://www.ceskatelevize.cz/zpravodajstvi-ostrava/zpravy/218080-prerov-hleda-noveho-provozovatele-mestske-dopravy/>
- <https://idsok.cz/>
- <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Pravni-predpisy/Zelena-a-bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy/Bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy.pdf.aspx>
- http://www.spolecneproprerov.cz/wp-content/uploads/NU_zeleznice.pdf
- <http://dopravni.net/zeleznice/18022/zeleznice-na-prerovsku/#more-18022>
- https://www.idnes.cz/olomouc/zpravy/zeleznice-zastavka-vlak-y-prerov.A151120_2206789_olomouc-zpravy_lds
- <http://dopravni.net/zeleznice/18048/zeleznice-na-prerovsku-2/#more-18048>
- <http://dopravni.net/wp-content/uploads/2016/09/KIDSOK.pdf>
- http://www.rosmus.cz/dokumenty/knihy/Prerov_z_dejin_odboru.pdf
- https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/339/infoletak_s55-prerov-prutah.pdf
- https://www.google.cz/url?sa=i&source=images&cd=&ved=2ahUKEwi6l7WLsp7kAhVSaVAKHVoPDrYQjhx6BAgBEAI&url=http%3A%2F%2Fprerov.dobramesta.cz%2Fdownload%2F26%2FMEPS_ULOHA2_CZ_TEXT.pdf&psig=AOvVaw0WcQytj1qfv_sznlMUsUIi&ust=1566835192231635
- <https://www.prerov.eu/cs/samosprava/rada-mesta/komise-rady-mesta/>
- https://www.kidsok.cz/data/povinne-informace/vyrocní_zprava_2018_kidsok.pdf
- <https://www.prostejov.eu/cs/obcan/odbory-magistratu/odbor-dopravy/>
- <http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6677587>>.
- <https://www.moderniobec.cz/hospodareni-dopravnich-podniku/>>.
- https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2018/rocenka/htm_cz/cz18_803000.html

- https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2018/rocenka/htm_cz/obsah5.html
- https://www.idnes.cz/usti/zpravy/mhd-lovosice-autobusy-zdarma.A180127_379240_usti-zpravy_vac2
- https://cs.wikipedia.org/wiki/M%C4%9Bstsk%C3%A1_autobusov%C3%A1_doprava_ve_Fr%C3%BDdku-M%C3%ADstku
- <https://www.moderniobec.cz/klicem-k-prosperite-mesta-je-i-vyjasnene-financovani-mhd/>>
- <https://www.hlidacstatu.cz/Smlouvy>
- <https://trebicobcanum.net/verejna-soutez-na-provozovatele-mhd-byla-v-rozporu-se-zakonom-potvrdil-soud/>
- <https://www.denik.cz/ekonomika/ceska-lipa-vypsala-spesny-tendr-na-mhd-podminky-nahravaji-firme-busline-20180827.html>
- <https://www.transparency.cz/kauzy/kauza-mhd-v-ceske-lipe-2/>
- <https://www.zpravypribram.cz/mhd-v-pribrami-bude-provozovat-opet-arriva-stredni-cechy/>
- <http://www.mhd-zr.xf.cz/studie-i.htm>
- <https://www.frydekmostek.cz/cz/obcan/0698092-mhd-zdarma-zajima-i-polaky.html>
- <https://www.uohs.cz/cs/verejne-zakazky/aktuality-z-verejnych-zakazek/2626-urad-odmita-narceni-libereckeho-kraje-rozhodnuti-prezkoumavat-nemuze.html>
- <https://www.uohs.cz/cs/verejne-zakazky/aktuality-z-verejnych-zakazek/2629-uohs-durazne-popira-ze-by-ve-spravnich-rizenich-jakkoliv-stranil-spolecnosti-busline.html>
- <https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Pravni-predpisy/Zelena-a-bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy/Bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy.pdf.aspx>

- <https://prerov.nejlepsi-adresa.cz/index.php?ref=titulka&page=zpravy&uname=Prerov-uz-zna-sveho-noveho-dopravce-Jeho-autobusy-budou-jezdit-po-meste-deset-let-16027>
- <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/soubor/4181478/00%20Smlouva.pdf>
- <http://www.prerov.eu/filemanager/files/file.php?file=40889>
- <https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/Form03/Display/36524>

PŘÁVNÍ PŘEDPISY

- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 56/2001 Sb., ze dne 10. ledna 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 31/2001 Sb., o řídičských průkazech a o registru řidičů, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 277/2004 Sb., ze dne 26. dubna 2004 o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel), ve znění pozdějších předpisů.

- Vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o změně vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 342/2014 Sb., kterou se mění vyhláška č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů.

SEZNAM TABULEK

- Tabulka 2: Počet vzdělávacích institucí v Přerově
- Tabulka 2: Míra podnikatelské aktivity
- Tabulka 3 Počet autobusů registrovaných v okrese Hranice
- Tabulka 4: Historický vývoj MHD v Přerově
- Tabulka 5: Výjezdy z Přerov směr Lipník n.B.
- Tabulka 6: Přeprava cestujících městskou autobusovou hromadnou dopravou v Olomouckém a Zlínském kraji (mil. osob)
- Tabulka 7: Přeprava cestujících MHD ve Frýdku Místku
- Tabulka 8: Ceny dopravních výkonů autobusové dopravy u MHD ve vybraných městech střední velikosti cca 30 – 55 tis. obyvatel
- Tabulka 9: Aktivity akčního plánu, ceny jsou orientační v milionech Kč

SEZNAM GRAFŮ

- Graf 16: Časový vývoj počtu obyvatel ve městě Přerov ve sledovaných letech
- Graf 17: Dlouhodobý průběh průměrného věku a indexu stáří v letech 2000 – 2018
- Graf 18: Srovnání zastoupení jednotlivých pětiletých věkových skupin obyvatel mezi Českou republikou a Přerovem v roce 2015
- Graf 19: Lidnatost jednotlivých městských částí Přerova
- Graf 20: Počet osob ubytovaných v Přerově v jednotlivých letech
- Graf 21: Počet osob ubytovaných v Přerově v jednotlivých letech dle typu ubytování
- Graf 22: Počet přenocování v ubytovacích zařízeních v Přerově
- Graf 23: Mobilita obyvatel Přerova
- Graf 24: Hybnost obyvatel Přerova dle věkových skupin
- Graf 25: Účel, respektive cíle cest vykonaných v rámci Přerova
- Graf 26: Vývoj dopravních výkonů městské autobusové dopravy v Přerově v letech 2010–2015
- Graf 27: Vývoj počtu obyvatel v Přerově v letech 1850–1930
- Graf 13: Schéma financování veřejné dopravy – MHD
- Graf 14: Vývoj dotací do linkové autobusové dopravy a jejích přepravních výkonů
- Graf 15: Průměrná výše dotace MHD v Kč za rok na jednoho obyvatele ve vybraných městech s provozem pouze městských autobusů
- Graf 28: Počet a podíl dotazovaných dle jejich pohlaví
- Graf 17: Rozdělení respondentů dle jejich stáří
- Graf 18: Rozdělení respondentů dle jejich místa bydliště
- Graf 19: Rozdělení respondentů dle skutečnosti, který způsob dopravy po městě u nich převažuje
- Graf 20: Rozdělení respondentů dle frekvence jejich využívání MHD
- Graf 29: Četnost důvodů, které by respondenty přiměly, aby více využívali MHD

- Graf 22: Četnost jednotlivých záměrů, se kterými respondenti využívají služby MHD
- Graf 30: Rozdělení respondentů dle průměrné délky doby jejich jízdy v MHD
- Graf 24: Rozdělení respondentů dle počtu přestupů během jízdy MHD
- Graf 31: Spokojenost respondentů s jednotlivými stránkami kvality MHD
- Graf 26: Rozdělení respondentů dle skutečnosti, jakým způsobem nejčastěji platí přepravu v MHD
- Graf 27: Rozdělení respondentů dle pohlaví a způsobu dopravy po městě, který u nich převažuje

SEZNAM OBRÁZKŮ

- Obrázek 1: Území města s možností lepší dopravní obslužnosti při zřízení nové železniční zastávky Předmostí
- Obrázek 2: Nově budovaný průtah Přerovem silnice I/55

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 – obrazová příloha

Příloha 2 – vzor dotazníku

Příloha 1 – obrazová příloha



Obrázek P1: Přerov, Komenského ulice z roku 1903.

Zdroj: Fotografie pochází ze sbírky Jiřího Rosmuse.



Obrázek P2: Přerov 1905 – nádražní budova s koňskými drožkami.

Zdroj: Pohlednice pochází ze sbírky Jiřího Rosmuse.



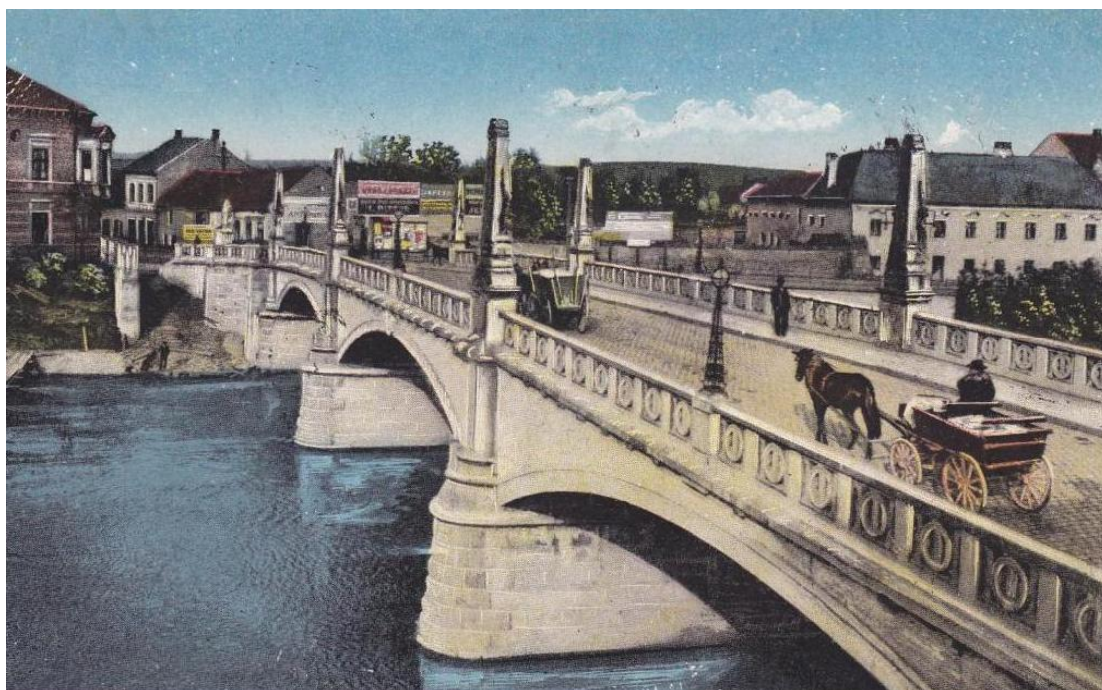
Obrázek P3: Přerov nádraží 1905. Zdroj: <http://promeny.viareality.cz/PlaceChanges/Details/16645>



Obrázek P4: Palackého třída s koňskými povozy

Zdroj: kolorovaná fotografie z roku 1910 ze sbírky Jiřího Rosmuse -

<http://www.rosmus.cz/fotogalerie/palackeho.php>



Obrázek P5: Železobetonový Tyršův mostu z roku 1904, pohlednice z roku 1916

Zdroj: <http://promeny.viareality.cz/PlaceChanges/Details/16684>



Obrázek P6: Žerotínovo náměstí před 1. sv. válkou. Zdroj: Pohlednice ze sbírky Jiřího Rosmuse - http://www.rosmus.cz/fotogalerie/namesti_zerotinovo.php



Obrázek P7: Přerov – Nádrazní třída, rok 1919, osobní doprava od přerovského nádraží byla zajišťována převážně koňskými drožkami. Zdroj: Pohlednice ze sbírky Jiřího Rosmuse - <http://www.rosmus.cz/fotogalerie/husova.php>



Obrázek P8: Dva autobusy značky Praga zajišťující poštovní automobilovou dopravu s dopravou osob na trase Přerov – Bystřice pod Hostýn. Zdroj: fotografie ze sbírky Jiřího Rosmuse -<http://www.rosmus.cz/fotogalerie/ruzne.php>



Obrázek P9: Osobní doprava od nádraží v Přerově byla zajišťována taxi službou. Zdroj: fotografie okolo roku 1920 ze sbírky Jiřího Rosmuse - <http://www.rosmus.cz/fotogalerie/taxi.php>



Obrázek P10: Stanoviště automobilů taxi služeb u nádražní budovy v Píseku ve 30. letech minulého století. Zdroj: fotografie ze sbírky Jiřího Rosmuse



Obrázek P11: Stanoviště automobilů taxi služeb naproti nádražní budovy v Píseku ve 30. letech minulého století. Zdroj: fotografie ze sbírky Jiřího Rosmuse)

<http://www.rosmus.cz/fotogalerie/taxi.php>



Obrázek P12 Komenského třída v r. 1933 s automobilovým provozem a řízenou křižovatkou Zdroj: fotografie ze sbírky Jiřího Rosmuse <http://www.rosmus.cz/fotogalerie/komenskeho.php>



Obrázek. P13: Autobusy před přerovským nádražím v roce 1936, v době konání Středomoravské výstavy. Zdroj: fotografie ze sbírky Jiřího Rosmuse - <http://www.rosmus.cz/fotogalerie/husova.php>



Obrázek P14: Hlavní parkoviště a odstavné plochy městských autobusů v roce 1967 v prostorách Denisovy a Tovární ulice. Zdroj: fotografie ze sbírky Jiřího Rosmuse - <http://www.rosmus.cz/fotogalerie/autobusak.php>



Obrázek P15: Stanoviště autobusů v Tovární ulici před objekty strojírný Kokora před zbouráním, rok 1968. Zdroj: fotografie ze sbírky Jiřího Rosmuse - <http://www.rosmus.cz/fotogalerie/autobusak.php>



Obrázek P16: Autobusové nádraží v Píseku, budované v letech 1967 – 1969
 Zdroj: fotografie ze sbírky Jiřího Rosmuse - <http://www.rosmus.cz/fotogalerie/autobusak.php>



Obrázek P17: Pohled na dostavěné autobusové nádraží (1969), později několikrát upravováno. Zdroj: fotografie: Tomáš Ertl
<https://i.pinimg.com/originals/ed/78/b9/ed78b95b2c78e2beb9252f37fc4f2822.jpg>



Obrázek P18: Pohled na autobusové nádraží v Přerově rok před rekonstrukcí v roce 2009. Zdroj: <https://www.prerov.eu/redakce/index.php?lanG=cs&slozka=1270&xsekce=1271&clanek=890>



Obrázek P19: Současný pohled na zrekonstruované autobusové nádraží v Přerově
Zdroj: Fotografie T. Brady: <https://m.prerov.eu/redakce/tisk.php?lanG=cs&clanek=890&slozka=412&>

Příloha 2 – vzor dotazníku

Dobrý den dámy a pánové,

dovoluji si Vám předložit krátký dotazník s prosbou o vyplnění na téma dopravní obslužnosti v Přerově. Dotazník je anonymní a není nijak omezen čas jeho zpracování. Děkujeme předem za Vaši vstřícnost a přejeme hezký den.

1. Jaké je Vaše pohlaví?

- muž
- žena

2. Jaký je Váš věk?

- 0 – 14 let
- 15 – 26 let
- 27 – 45 let
- 46 – 64 let
- 65 a více let

3. Ve které části města bydlíte?

- vnitřní město
- vnější část města nebo příměstí
- sídliště
- nemám zde stálé bydliště

4. Který způsob dopravy po městě u Vás převažuje?

- MHD
- na kole
- na motocyklu
- osobním automobilem
- pěšky
- jinak, prosím uveďte jak:

5. Jak často využíváte MHD?

- denně
- 3 – 5x týdně
- 1 – 2x týdně
- méně často
- nikdy

6. Co by Vás přimělo, abyste více využíval(a) MHD? (možno zvolit více odpovědí)

- zvýšení frekvence spojů
- snížení ceny
- zvýšení kvality a komfortu vozidel MHD
- snížení množství přestupů v rámci MHD
- jiné, uveďte prosím jaké:

7. MHD nejčastěji využíváte k přepravě: (možno zvolit více odpovědí)

- škola, školka, jesle
- do zaměstnání, služební jednání
- nákup, vyřizování

- k lékaři
- za zábavou
- kroužky, sport
- setkání s rodinou či přáteli
- jiné, prosím uveďte jaké:

8. Jak dlouhá je průměrná doba Vaší jízdy?

- do 10 minut
- do 15 minut
- do 30 minut
- do 45 minut
- do 1 hodiny
- více než hodina

9. Přestupujete během své jízdy?

- ne
- jednou
- dvakrát
- vícekrát

10. Uveďte, jak jste spokojeni s jednotlivými stránkami kvality Městské hromadné dopravy. Ohodnoťte známkou 1 – 5 se stejným významem jako ve škole.

	1	2	3	4	5	nevím
frekvence (intervaly) spojů						
návaznost linek v přestupních uzlech						
návaznost na vlakové spojení						
pokrytí trasami linek						
vzdálenosti mezi jednotlivými zastávkami						
spolehlivost s dodržováním jízdních řádů						

pohodlí, vybavenost a čistota vozidel						
vybavenost a čistota zastávek						
celková spokojenost s přerovskou MHD						

11. Převahu MHD nejčastěji hradíte: (možno zvolit více odpovědí)

- platba jízdného u řidiče
- jednotlivé jízdenky
- časové předplatní jízdenky
- on–line jízdenky

12. Slovně vyjádřete spokojenost s modernizací MHD v Přerově od 90. let (např. důležitá vylepšení nebo co by bylo možno ještě zlepšit).