

Vysoká škola logistiky, o. p. s.

**Posouzení veřejné hromadné dopravy v
relaci Brno-Přerov**

(Bakalářská práce)

Přerov 2020

Kamil Chudoba



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

student **Kamil Chudoba**

studijní program Logistika
obor Dopravní logistika

Vedoucí Katedry bakalářského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v bakalářském studijním programu určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu: **Posouzení veřejné hromadné dopravy v relaci Brno-Přerov**

Cíl práce:

Analyzovat možnosti přepravy veřejnou hromadnou dopravou v relaci Brno-Přerov a navrhnout opatření k jejímu zlepšení.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Teoretická východiska veřejné hromadné dopravy
2. Analýza možností přepravy v relaci Brno-Přerov
3. Návrhy na zlepšení možností přepravy
4. Vyhodnocení

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

DRDLA, Pavel. Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2014. 411 s. ISBN 978-80-7395-787-2.

SUROVEC, Pavel. Provoz a ekonomika silniční dopravy I. Ostrava: Vysoká škola báňská - Technická univerzita, 2000. 119 s. ISBN 80-7078-735-X.

ZELENÝ, Lubomír a kol. Osobní doprava. Praha: C.H. Beck, 2017. 213 stran. ISBN 978-80-7400-681-4.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Michal Turek, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2020

Datum odevzdání bakalářské práce:

6. 5. 2021

Přerov 31. 10. 2020



Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.
vedoucí katedry



prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
rektor

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracoval samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byl také seznámen s tím, že se na mou bakalářskou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byl poučen o tom, že bakalářská práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované bakalářské práce v její tištěné i elektronické verzi. Tímto prohlášením souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

V Přerově, dne 5. 5. 2021



.....

podpis

Poděkování

Rád bych poděkoval vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Michal Turek, Ph.D. za notnou dávku trpělivosti, velmi přátelský přístup, vstřícnost a za cenné rady a připomínky. Poděkování patří také mé rodině a blízkým přátelům, jež mi poskytovali patřičnou motivaci a podporu.

Anotace

Bakalářská práce popisuje analýzu veřejné dopravy na tras Přerov- Brno. Jedná se zejména o charakteristiku autobusových a vlakových spojů dané trasy v bližších obdobích. Výsledky jsou prezentovány textově, graficky i tabulkově. Z nedostatků, které byly zjištěny analýzou, jsou navrženy návrhy na zlepšení nabízených služeb, které jsou na závěr zhodnoceny.

Klíčová slova

Doprava, železniční doprava, autobusová doprava, Přerov- Brno, MHD

Annotation

The bachelor thesis describes the analysis of public transport on the routes Přerov - Brno. This is especially the characteristic of bus and train connections of the route in the near future. The results are presented in text, graphics and tables. Due to the inadequacy, which were processed by the analysis, proposals were made to improve the services offered, which are finally evaluated.

Key words

Transport, railway transport, bus transport, Přerov- Brno, MHD

Obsah

Úvod.....	1
1.1. Základní pojmy dopravy.....	4
1. Veřejná hromadná doprava	5
1.2. Městská hromadná doprava	5
1.2.1. Vedení linek MHD	5
1.2.2. Navrhování linek MHD.....	6
1.2.3. Intervaly dopravy	6
1.2.4. Linkový interval	6
1.2.5. Dopravní prostředky využívající město Přerov.....	7
1.2.6. Historie MHD.....	8
1.2.7. Klady a zápory	8
1.3. Dálková doprava.....	9
1.3.1. Provozovatelé dálkové dopravy	9
1.3.2. Autobusová společnost Leo Express.....	9
1.3.3. Autobusová společnost Regiojet	10
1.3.4. Autobusová společnost Flixbus.....	11
1.4. Autobusová doprava	11
1.4.1. Historie	12
1.4.1. Období ČSAD	13
1.4.2. Klady a zápory	13
1.5. Vlaková doprava.....	14
1.5.1. Dopravní prostředky využívající České dráhy	14
1.5.2. Historie	15
1.5.3. Klady a zápory	16
1.6. Vysokorychlostní železnice	16

1.7.	Celková využitelnost libovolné dopravy v roce 2018	18
2.	Charakteristika úseku Přerov- Brno	19
2.1.1.	Brno	19
2.1.2.	Přerov	19
2.2.	Společnost ARRIVA TRANSPORT, a.s.....	20
2.3.	Nabídka autobusových spojů.....	21
2.3.1.	Nabídka služeb n úseku Přerov- Brno.....	22
2.3.2.	Ceník na úseku Přerov- Brno	22
2.3.3.	Jízdní řád ve směru Přerov- Brno.....	23
2.3.4.	Jízdní řád ve směru Brno- Přerov.....	24
2.4.	Společnost ČESKÉ DRÁHY a. s.	25
2.5.	Společnost RegioJet a. s.	26
2.6.	Nabídka vlakových spojů	27
2.6.1.	Nabídka služeb na úseku Přerov- Brno	28
2.6.2.	Ceník na úseku Přerov- Brno	28
2.6.3.	Jízdní řád ve směru Přerov- Brno.....	29
2.6.4.	Jízdní řád ve směru Brno- Přerov.....	30
2.7.	Dotazníkové šetření	31
2.7.1.	Současný status dotazujících	31
2.7.2.	Věkové skupiny využívající libovolné dopravy.....	32
2.7.3.	Využitelnost dopravy budoucích pravidelných návštěv.....	33
2.7.4.	Využitelnost dopravy v minulosti	34
2.7.5.	Výběr druhu dopravy	35
2.7.6.	Spokojenost zákazníků, při využití autobusové dopravy	36
2.7.7.	Spokojenost zákazníků, při využití vlakové dopravy.....	37
2.7.8.	Spokojenost zákazníků s celkovou časovou nabídkou spojů.....	38
2.8.	Hodnocení kritérií.....	39

2.9.	Autobusová doprava	39
2.9.1.	Komfort	39
2.9.2.	Časová nabídka	39
2.9.3.	Cenová nabídka	39
2.9.4.	Celková spokojenost- shrnutí	39
3.	Návrhy zlepšení	40
3.1.	Železniční doprava	41
3.1.1.	Komfort	41
3.1.2.	Časová nabídka	41
3.1.3.	Cenová nabídka	42
3.1.4.	Celková spokojenost- shrnutí	42
4.	Návrhy zlepšení	42
5.	Závěr	46
6.	Seznam použité literatury	47
6.1.	Literární zdroje	47
6.2.	Internetové zdroje	47
7.	Seznam obrázků	49
8.	Seznam tabulek	51
9.	Seznam grafů	52
10.	Seznam příloh- dotazníkové šetření	53

Úvod

Ve své bakalářské práci se budu zabývat porovnáním vlakových a autobusových služeb na mé osobě velmi blízkém úseku Přerov- Brno. Doprava je již několik stovek let nedílnou součástí našich životů. Bez dopravy si již nedokážeme náš každodenní život představit. Bez dopravních prostředků bychom se nedostali do práce, na nákup, za rodinou nebo zábavou.

Rád bych čtenářům přiblížil služby, komfort, nebo cenu, za kterou se můžete do jihomoravské metropole podívat. Téma mé bakalářské práce jsem si zvolil proto, abych se pokusil pomoci určit v libovolně zvolený den ten správný druh dopravy.

Člověk se po světě pohybuje už zhruba 200 000 let. To, že jsme se za tu dobu dostali od poskakování trávou až k meziplanetárním letům, je jeden z největších úspěchů lidstva. I když má doprava také své stinné stránky, pozitiva rozhodně převládají. Bez ní bychom se daleko nedostali...

Doprava je považována za samozřejmost, ale ve skutečnosti je to jeden z nejzákladnějších předpokladů pro fungování všech civilizací. Při pohledu zpět zjistíme, že neúspěšnějšími zeměmi v historii jsou země s dobře organizovanou dopravou. Egypťané a vládci afrického království dokázali přepravit zboží například až do dnešní Indonésie. Řekové měli flotilu, která ovládala Středomoří, Římané měli síť silnic spojujících z větší části celou Evropu. Vikingové, kteří již před Kryštofem Kolumbem objevovali pobřeží Ameriky. Oproti tomu staré středoamerické civilizace Mayů a Aztéků, které neměly dostatek vhodných tažných zvířat, a nikdy proto nenašly využití pro kolo, se odjakživa potýkaly s omezenou dopravní obsluhností. Podle některých teorií to vedlo k potížím s řízením na větších územích, což vedlo k politickým a ekonomickým problémům, které vedly ke zničení celé civilizace. Jinými slovy – doprava je jedna z nejdůležitějších součástí našeho života a stojí za ní celá tisíciletí úsilí a lidské vynalézavosti. [4.]

První a dlouhé časy jediný způsob, jak se dopravovat z místa na místo, byly naše vlastní nohy. To, že by nám v přesunech mohli pomáhat silnější a rychlejší tvorové, jsme možná tušili dlouho, ale první domestikovaní čtyřnožci, osli a koně, se u nás ustájili až přibližně ve čtvrtém tisíciletí před naším letopočtem. Velbloudům to trvalo ještě přibližně o dva tisíce let déle. [4.]

Někdy kolem roku 3500 před naším letopočtem, kdy jsme se učili jezdit na koni, se neznámý sumerský génius stal jedním z největších vynálezů lidstva. Vynalezl kolo. Umožnil tak poměrně snadnou přepravu těžkých nákladů na velké vzdálenosti a lidstvo se mohlo vydat osídlovat svět.

Přibližně ve stejné době se klube na svět první dopravní prostředek, který se nespoléhal na sílu svalů. Lodě vybavené plachtami začaly brázdít vody velkých řek Číny, Mezopotámie i Egypta a postupem času se odvážily až na otevřené moře. [4.]

Vládci středomořské civilizace si začali uvědomovat důležitost dopravy. Vynaložili velké úsilí na vytvoření sítě zpevněných silnic a dálnic k zajištění bezpečné přepravy osob, zboží a vojsk. Silniční síť vybudovaná Římany byla dlouhá asi 80 000 kilometrů a pokrývala téměř celou Evropu až po území dnešní Británie. Ve stejné době se v starověkých loděnicích stavěly stále větší lodě. Na pobřežích začaly růst majáky, které zajišťovaly bezpečnou a spolehlivou plavbu. Poprvé se ve velkých městech začala objevovat veřejná doprava. Sice ji zajišťovala jen zastřešená nosítka, určená pouze pro nejmovitější lidi, ale cesta k dnešním tramvajím a metru byla započata. [4.]

Po pádu Římské říše vývoj evropské dopravy prudce zpomalil. Dlážděné silnice se proměnily na hrbolaté a blátivé stezky. Oproti tomu se doprava, a s ní stavba sítě silnic dále rozvíjela v Arábii. V Bagdádu, který se stal tehdy světovým centrem vědy a umění, dokonce začaly v 8. století vznikat cesty kryté například přírodním asfaltem. Námořní dopravě se dařilo o něco lépe. Usnadněnou navigaci na otevřeném moři, zajistil vynález kompasu. V 15. a 16. století už se stavěly trojstěžňové karavely a galeony, které byly schopny cestovat podél pobřeží až do dnešní Asie nebo Afriky. Umožněno bylo také podnikat libovolné zaoceánské cesty. Důležitost námořní dopravy pro rozvoj obchodu způsobila, že se z přímořských států jako Španělsko, Portugalsko a Velká Británie stávaly světové velmoci. [4.]

Evropské země si stále více uvědomovaly důležitost vnitrostátní přepravy a přepravy celkově. Proto byly přijaty opatření ke zlepšení komunikace. Na konci 17. století byla v Anglii založena Asociace bohatých obchodníků, která od parlamentu získala právo budovat dlážděné cesty, lemované zájezdními hostinci a vybírat za jejich používání dnešní mýtné. U nás, za vlády Marie Terezie a jejího syna Josefa II., se způsob udržování kontaktů začal rozvíjet v 18. století. Takzvaná císařská (špatná) cesta kopírovala zavedené obchodní cesty mezi velkými městy (Praha, Brno). Kolem roku 1850 dosáhla délka silnic mezi Čechami a Moravou více než 4 000 kilometrů. Navzdory pokroku v konstrukci silnic, byla přeprava těžkého zboží po vodě stále výhodnější, než přeprava po silnici. K rozvoji říční dopravy významně přispěla regulace řek a plavební komory, které byly vynalezeny už v 15. století v Itálii – na jejich zdokonalení se podílel i sám Leonardo da Vinci. V 18. století se říční doprava rozšířila téměř do celé Evropy. [4.]

Jak všichni víme, 19. století se nazývá stoletím páry a železnic. Zásahu na tom má anglický inženýr George Stephenson a jeho syn Robert, jejichž lokomotiva vyjela na trať mezi Stocktonem a Darlingtonem, již v roce 1825 (40 km ujela asi hodinu). Je zajímavé, že už z této doby pochází rozchod kolejí 1435 mm, který je dodnes standardem ve střední a západní Evropě, Severní Americe, na Blízkém východě, nebo například v Austrálii. Zbytek Evropy za Británií příliš nezaostával a české země byly v železniční dopravě konkurence schopným hráčem. Železnice z Budějovic do Lince je dokonce nejstarší železnicí na celém kontinentu, přestože byly ze začátku vozy tažené pouze koni. V roce 1835 se začíná stavět železnice z Vídně do Břeclavi, aby o deset let později mohl být spuštěn pravidelný provoz mezi Prahou a Vídní. [4.]

1.1. Základní pojmy dopravy

Pozemní komunikace jsou liniové stavby, určené k přemísťování silničními, nebo jinými nekolejovými dopravními prostředky, případně k pohybu chodců, cyklistů, výjimečně i kolejové dopravy.

Silniční komunikace je pozemní komunikace určená pro provoz silničních vozidel a jejím charakteristickým znakem je zpevněná vozovka.

Dráhou je cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.

Drážní vozidlo je definováno jako dopravní prostředek, závislý při svém pohybu na stanovené součásti dráhy s výjimkou vozidel pro technologickou obsluhu výroby, provozovaných na zvlášť k tomu vyhrazených kolejích vleček. Drážní vozidla pro svůj pohyb nutně vyžadují speciální jízdní dráhu.

Železniční síť dělíme na dílčí části, které jsou ohraničené zpravidla významnými železničními stanicemi nebo železničními uzly. Tyto dílčí části označujeme jako železniční tratě.

Železniční dráhy se z hlediska významu, účelu a technických podmínek, stanovených prováděcím předpisem, člení do jednotlivých kategorií. Kategoriemi železničních drah jsou:

- a) **Dráha celostátní**, je dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě.
- b) **Dráha regionální**, je dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěná do celostátní nebo jiné regionální dráhy.
- c) **Vlečka**, je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky.
- d) **Speciální dráha** je dráha, která slouží zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obce. Zde patří dráhy tramvajové, trolejbusové a lanové. [2.]

1. Veřejná hromadná doprava

Veřejná doprava je doprava provozovaná za předem daných a vyhlášených přepravních a tarifních podmínek, která je přístupná prakticky každému zájemci. Pojem se používá převážně u osobní dopravy. V rámci měst obvykle tvoří základ veřejné dopravy městská hromadná doprava, nebo taxislužba. Veřejná doprava je provozována zejména jako drážní (železniční včetně dopravy metrem, tramvajová, trolejbusová, na lanových drahách), silniční linková doprava (zejména autobusová), taxislužba, letecká doprava a vodní doprava. Veřejnému provozu mohou sloužit také i jiné různé dopravní zařízení jako například výtahy, eskalátory či travelátory. Hromadná veřejná doprava je organizována, jako doprava linková s pevným jízdním řádem. Může však mít i některé rysy poptávkové dopravy, například spoje na zavolání. Veřejná doprava může mít jak síťový charakter, tak probíhat na jednotlivých linkách. V různých státech existují různé tradice a právní podmínky pro financování i regulaci veřejné dopravy; někde je provozována na čistě komerční bázi, někde jsou některé formy dopravy, zejména lokální a regionální, objednávány veřejnoprávními subjekty a financovány z veřejných peněz. V některých zemích se veřejnou dopravou (public transport) rozumí linky, jezdící na takovou veřejnou objednávku. [1.]

1.2. Městská hromadná doprava

Pro města s více než 50 000 obyvateli je pravidelná městská hromadná doprava nezbytnou nutností. V ČR je MHD zajišťována na území celkem 96 měst. Je provozována dopravou autobusovou, tramvajovou, trolejbusovou a v hlavním městě dopravou metrem. Trendem ve větších městech, nebo v příměstských oblastech velkých aglomeračních center, je zavádění integrovaného dopravního systému hromadné dopravy. Tyto systémy integrují všechny dostupné druhy dopravy s preferencí kolejové dopravy a současně umožňují i integraci tarifní politiky. [5.]

1.2.1. Vedení linek MHD

Linky vedené v rámci MHD na území města, lze obecně rozdělit do dvou skupin:

Linky kmenové (páteřní)- jedná se o základní síť MHD pro pokrytí rozhodujících přepravních potřeb města, např. ve větších městech se jedná o linky městských a příměstských kolejových rychlodrah, linky tramvajových drah, či linky tramvajové.

Linky doplňující (doplňkové)- vytváří servis a zajišťují plošné pokrytí ve vztahu k linkám kmenovým (ve velkých městech se jedná o autobusy a trolejbusy) – především jde o základní obsluhu okrajových oblastí a doplnění páteřních linek MHD.

Při dopravním plánování v MHD je dále vždy třeba najít kompromis mezi „plánováním od zeleného stolu“ (typické pro regionální a dálkovou opravu) a „komorním plánováním“ (není ohled na vazbu na okolí). [1.]

1.2.2. Navrhování linek MHD

MHD je jednou z nejvýznamnějších složek dopravy ve městech. Hovoříme o přepravě osob nejrůznějšími dopravními prostředky v území, která je organizována na pravidelných linkách s vyznačenými zastávkami a provozována tak, že intervaly mezi dvěma soupravami vozidel MHD téže linky jsou krátké jen několik minut, takže cestující nemusí vyhledávat nejbližší spojení v jízdním řádu (vyvěšen na každé zastávce). Intervaly na každé lince se však řídí poptávkou a v průběhu dne se mění. V ranních a odpoledních špičkových dobách jsou nejkratší, v denních sedlech se značně prodlužují, nebo dokonce „vypadávají“ úplně. [1.]

1.2.3. Intervaly dopravy

Interval je časový úsek mezi dvěma po sobě jdoucími vozidly hromadné dopravy v jednom dopravním směru měřený v profilu komunikace. Interval je jedním z rozhodujících faktorů výkonnosti hromadné dopravy.

Vozidla v průběhu jízdy mění rychlost a zastavují z důvodů nerovnoměrnosti a změn v dopravním proudu a jsou ovlivňována organizací a řízením provozu na komunikacích. Vozidla hromadně osobní dopravy zastavují též na určených zastávkách, či stanicích. Při krátkém intervalu, je nebezpečí shlukování vozidel nejen na křižovatkách, ale též na zastávkách. Z tohoto důvodu není možné v provozu pravidelných linek hromadně osobní dopravy stanovit interval opravy pouze v hodnotě větší jako je tzv. minimální zastávkový interval. [2.]

1.2.4. Linkový interval

Linkový interval dopravy je definován, jako časový úsek mezi dvěma po sobě následujícími spoji stejné linky. Měřený v jednom směru dané dopravní cesty. Spoj může být realizovaný vozidlem, nebo soupravou vozidel. Interval se obecně vypočítá jako podíl oběžného času linky a počtu vozidel zařazených do provozu na lince.

Linkový interval dopravy je nutno stanovit tak, aby odpovídal maximální hodnotě intenzity přepravního proudu, zajištěný na lince v daném časovém období. [2.]

1.2.5. Dopravní prostředky využívající město Přerov

Společnost ARRIVA MORAVA a.s. využívá ve městě Přerov tři typy autobusů. Jedním z nich je 12 metrů dlouhý autobus Citelis (*Obr. č. 1*), který je vybaven pohonnou jednotkou na zemní plyn a automatickou převodovkou, která splňuje emisní normu Euro 5. Mluvíme o nízkopodlažním autobusu, který pojme až 29 sedících cestujících a dalších 69 stojících. Vozidlo je dále vybaveno manuální sklopnou plošinou, která umožňuje cestujícím bezpečně sedět na vozíku nebo případně vstoupit s dětským kočárkem. [6.]

Druhým autobusem, který se používá hlavně v hustě obydlených oblastech, je nízkopodlažní autobus SOR CITY NBG 12 (*Obr. č. 2*). Tento dvounápravový čtyřdveřový (třídveřový) autobus je dlouhý 12 180 mm. Poháněn je plynem a je určen převážně pro veřejnou dopravu v městském provozu. Standardní výbavou je automatická převodovka Allison s retardérem. Vozidlo je dále také vybaveno manuální sklopnou plošinou, která umožňuje cestujícím bezpečně sedět na invalidním vozíku, nebo případně vstoupit s kočárkem. [6.]

Třetím používaným autobusem je nízkopodlažní autobus Iveco Crossway City LE (*Obr. č. 3*). Tento dvounápravový a třídveřový autobus je dlouhý 11995 mm a je navržen tak, aby poskytoval služby veřejné dopravy. Využívám je převážně na kratší vzdálenosti v městském provozu. Účelu cesty je také přizpůsobeno uspořádání sedadel s prostorem pro kočárky a invalidní vozíky v prostřední části autobusu. Vozidlo je také vybaveno manuální sklopnou plošinou, která umožňuje cestujícím bezpečně sedět na invalidním vozíku, nebo případně vstoupit s kočárkem. [6.]



Obr. č. 1- autobus Citelis



Obr. č. 2- autobus SOR CITY NBG 12



Obr. č. 3- autobus Iveco Crossway City LE

1.2.6. Historie MHD

Nejstarší hromadná doprava pochází z hlavního města, kde byla v roce 1875 zavedena tramvajová doprava. Tyto tramvaje se však mírně liší od toho, co můžeme potkat v pražských ulicích dnes. Byly totiž taženy koňmi. Ale právě díky ní si mohla Praha v roce 2005 připomenout 130 let městské hromadné dopravy.(7.)

1.2.7. Klady a zápory

Mezi základní výhody můžeme zařadit dostupnost všem lidem, nebo fakt, že MHD je 2,5krát méně energicky náročná, než individuální. Mezi nevýhody můžeme zařadit nižší pohybovou rychlost.

1.3.Dálková doprava

Dálková autobusová doprava je jedním z nejdůležitějších druhů dopravy v České republice. Kromě rozsáhlého pokrytí nabízí také bezkonkurenční ceny. Je pravidelně široce využívána pro výlety nejen po České republice. Nabízí však i cesty za objevování sousedních, či vzdálenějších států. Dálková doprava v České republice spojuje většinu velkých měst i mnohokrát za den. Za zmínku stojí i pravidelné doplnění železniční dopravy, například tam, kde chybí železniční pokrytí. V České republice provozují autobusovou dopravu až stovky velkých a menších soukromých dopravních společností. Před revolucí nabízela přepravní služby pouze společnost ČSAD. Většina autobusových firem byla po revoluci převedena do soukromého vlastnictví. Dálková autobusová doprava od tohoto momentu stále roste. Cestovatelé si dnes mohou vybrat dopravce, který má nejlepší autobusy, zkušené řidiče či nabízí nejkratší dobu cestování. Jízdní řády jsou obvykle k dispozici na autobusových zastávkách, nebo na internetových stránkách každého dopravce. Jízdenky lze zakoupit přímo na místě, buď na přepážce autobusového nádraží, nebo přímo u řidiče. Někteří větší dopravci také nabízejí možnost nákupu jízdenek předem, a to prostřednictvím internetu. Komfort a cena jízdného při cestování autobusem závisí na typu cesty a druhu autobusu. Příměstské, nebo městské spoje obvykle nemají žádné speciální vybavení. Autobusy na delších trasách bývají vybaveny větším množstvím služeb a komfortu. Hovoříme například o automatu na kávu, WC, nebo televizi. Mnoho dopravců nabízí také bezplatné připojení Wi-Fi, jako například jedna z nejznámějších společností Student Agency. Transport objemnějších zavazadel nebo zvířat je většinou možný za předem určených podmínek. Často jsou tyto služby zpoplatněny. [8.]

1.3.1. Provozovatelé dálkové dopravy

1.3.2. Autobusová společnost Leo Express

Společnost Leo Express byla založena v roce 2009. Autobusové linky začaly fungovat až od roku 2014, do té doby společnost preferovala pouze železniční dopravu. Je třeba říci, že Leo Express má pouze malé množství spojů. Výhodou je, že většina spojů jezdí do zahraničí (*Obr. č. 4*), a přestože těchto spojů není velké množství, délka trasy vám dá větší možnost přistoupit na palubu autobusů po cestě. Leo Express nabízí například spoje mezi Krakov - Ostrava, Praha - Mnichov, Mukačevo – Košice - Rachov, Salzburg – Praha, Varšava – Ostrava – Vídeň a jeho partner pak nabízí spoje po ČR: Praha – Brno, Praha – Český Krumlov, Praha – Karlovy Vary, Praha – Liberec, Praha – Plzeň a jiné. [9.]



Obr. č. 4- Autobus firmy LEO express, využívající se na delší vzdálenosti

1.3.3. Autobusová společnost Regiojet

Společnost Student Agency, která je dceřinou společností RegioJetu (železničního dopravce) byla založena roku 2011. Nejdříve byly zavedeny spoje z Prahy do převážně zahraničních měst jako například Londýn, Janov, Vídeň, nebo Budapešť. Později se spoje rozšířily do dalších měst téměř po celé Evropě. V současné době se firma Student Agency také soustředí na dálkové spoje po celé ČR, které však primárně jezdí přes hlavní město Praha (Obr. č. 5). Pravdou však zůstává, že kvalita cestování se společností Student Agency je opravdu na vysoké úrovni, a dokonce i ti největší kritici ztěžka hledají chyby na systému provozování dálkových cest této společnosti. [9.]



Obr. č. 5- Autobus firmy Regiojet

1.3.4. Autobusová společnost Flixbus

Autobusová společnost Flixbus se snaží nabídnout svým zákazníkům to nejlepší a nejdostupnější z autobusové dopravy. Výsledek je vzrušující zážitek z cestování. Jízdenky lze zakoupit prostřednictvím mobilní aplikace, nebo webových stránek. Díky kvalifikovaným a vyškoleným řidičům autobusů Flixbus (Obr. č. 6), kteří vás bezpečně dopraví do cíle, si budete moci vychutnat nádherné cestovní zážitky. Mezi nabízené služby patří připojení k internetu, elektrické zásuvky a mnoho dalších bezplatných služeb. Ve srovnání s jinými autobusovými společnostmi nabízí FlixBus jedny z nejlevnějších jízdenek.[9.]



Obr. č. 6- Autobus firmy Flixbus

1.4. Autobusová doprava

Autobusová doprava je v České republice z hlediska rozsahu sítě nejvýznamnějším druhem veřejné dopravy v zemi. Veřejná linková autobusová doprava ve funkci regionální a příměstské dopravy doplňuje železniční síť. Navazuje na ni a pokrývá převážnou většinu obcí. Všechna velká města a mnoho menších měst vlastní síť nebo linku městské autobusové dopravy. V největších městech mají autobusové linky doplňkovou roli k páteří kolejevé městské dopravě. V dálkové a mezinárodní dopravě jsou autobusy významným a úspěšným konkurentem železniční dopravy. V prvopočátcích autobusové dopravy existovaly státní sítě, provozované státní poštovní a železniční správou se soukromými linkami. Státní síť byla poté sjednocena pod hlavičkou Československých státních drah. V roce 1948 byly soukromé dopravní podniky v Československu znárodněny. Meziměstská a regionální veřejná autobusová doprava byla

sloučena do národního podniku ČSAD, který se poté rozdělil do krajských a v některých obdobích i okresních podniků. Městská autobusová doprava ve větších městech byla provozována městskými dopravními podniky. Od roku 1990 byla postupně většina státních autobusových společností privatizována a zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, umožnil do linkové dopravy vstup velkému množství nových, většinou soukromých subjektů. Na sklonku 1. desetiletí 21. století vzrostl vliv několika velkých holdingů, z nichž některé mají nadnárodní či zahraniční zázemí. Provoz velkého množství linek, zejména městských a regionálních, je z velké části dotován kraji a obcemi v rámci tzv. zajištění dopravní obslužnosti území. V některých oblastech jsou tyto linky postupně začleňovány do integrovaných dopravních systémů. Většina dálkových a mezinárodních linek, ale také malá část místních linek je provozována na náklady a obchodní riziko dopravce (hrazena z jízdného), část místních linek je dotována soukromými subjekty (obchodními, zábavními, sportovními a turistickými centry, výrobními podniky atd.). Významná je také neveřejná autobusová doprava – patří k nabídce většiny velkých dopravců a působí v ní i mnoho dalších, malých dopravců s jedním či několika málo autobusy, kteří se v linkové dopravě neangažují. Několik dispečinků se specializuje také na zprostředkování poptávkové dopravy. [10.]

1.4.1. Historie

Od roku 1905 se na území dřívějšího Rakouska-Uherska využívaly poštovní autobusy, které kromě zásilek dopravovaly i velmi omezený počet osob. Na českém území byly první poštovní linky představené roku 1908, a to linka Pardubice – Bohdaneč (11 km, 64 minut) a Pardubice – Holice. Linky vyžívaly autobusy Laurin & Klement s dřevěnou karoserií, čtyřválcovým benzinovým motorem a řetězovým pohonem zadních kol. Autobusy byly dále vybaveny například dřevěnými koly. Při optimální rychlosti 26 km/h měl vůz spotřebu až 62 litrů benzínu na 100 km. Po roce 1910 začaly vznikat soukromé linky veřejné dopravy například na trasách Mariánské Lázně – Kynžvart, Mariánské Lázně – Karlovy Vary, Příbram – Dobříš, Praha – Mělník i jinde. Kromě již zmíněných vozů Laurin & Klement, brázdily silnice také vozy Austro Daimler. Během první světové války byl provoz přerušen. Po válce se opět spustil a začal se plynule rozvíjet. V roce 1927 byla vytvořena první autobusová linka mezi Chrudimí a Pardubicemi. Ke spojení silniční dopravy státních pošt s autobusovou dopravou ČSD došlo v roce 1933. Od roku 1924 se používaly pouze a jen autobusy s pneumatikami. Poslední koněpřežná poštovní linka, na trase Avers – Juf, fungovala až do roku 1961. [11.]

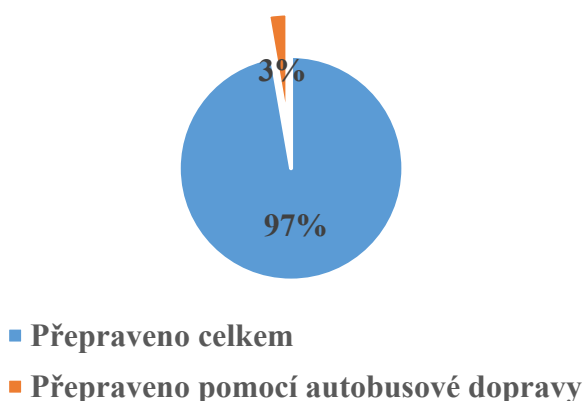
1.4.1. Období ČSAD

Státní monopol na autobusovou dopravu byl realizován 9. května 1948. Datum vzniku bylo 1. ledna 1949, ale ve skutečnosti vzniklo až v prosinci 1949, kdy převzal majetek státního podniku. Během roku 1949 převzal nový podnik ČSAD od podniku ČSD veškerý vozový park, autobusy museli odevzdat rovněž všichni soukromí dopravci. V říjnu roku 1949 vypsala český národní podnik ČSAD 1376 tras o celkové délce 380 096 kilometrů, které pokrývaly celé Československo. V listopadu roku 1950 byl vyhlášen zákon o národním dopravním podniku, který zavedl nový název československé národní motorové dopravy. Sídlo společnosti a její ústředí se nacházelo v Praze. Regionální ředitelství v Bratislavě. V roce 1952 byla společnost rozdělena na 19 regionálních a dvě symetrické hlavní správy, českou a slovenskou. Později podniky prošly dalšími reorganizacemi, například opakovaným rozdělením na okresy a to v letech 1960 a 1990. Vždy se jednalo pouze o částečné rozdělení.[10.]

1.4.2. Klady a zápory

Mezi základní klady autobusové dopravy patří relativně velká přepravní kapacita, nebo velká obslužnost různých míst i mimo město. Mezi nevýhody můžeme zařadit například nákladnou výstavbu cest, nebo znečišťování životního prostředí.

Tento graf zobrazuje procentuální využití autobusové dopravy vůči všem ostatním dopravám. Tři procenta, z celkových sta, je hlavně vůči přírodě až krutý. Často můžeme spatřit zaplněné komunikace osobními automobily, které jsou zpravidla obsazeny jedním, maximálně dvěma pasažéry.



Graf č. 1- Procentuální využitelnost dálkové autobusové dopravy vůči ostatním dopravám

1.5. Vlaková doprava

Železniční doprava je kolejová doprava provozována na železniční dráze. Obvykle je řízena železniční společností. Oproti silniční dopravě se železniční doprava vyznačuje relativně nízkou spotřebou energie na tunokilometr. Je to dáno nízkým valivým odporem soustavy kol. Rozdíl mezi silniční a železniční dopravou je také v tom, že pohyb na železnici je přísně zakázán a v případě nejnútnejším se žádá o povolení. V silniční dopravě je pohyb vždy povolen a pouze v nutných případech se omezuje, případně zakazuje. Železniční dopravu můžeme dělit na nákladní a osobní. Ačkoli s rozvojem silniční a letecké dopravy ve druhé polovině dvacátého století význam a zájem prudce upadl, je železnice stále významným a prakticky nenahraditelným přepravcem velkých objemů materiálů. Ruku v ruce s výstavbou vysokorychlostních tratí se železniční doprava znovu stává konkurenceschopná pro dopravu silniční i leteckou. Hojně je využita mezi centry měst na střední vzdálenosti. [2.]

1.5.1. Dopravní prostředky využívající České dráhy

Společnost České dráhy využívá již řadu let velké množství a druhů vagónů a lokomotiv. Mezi nejznámější a nejčastěji využívané vlaky patří rychlovlaky typu SC Pendolino, InterCity, nebo EuroCity. Především díky své nižší úrovni nabízených služeb známe také osobní vlaky, či rychlíky.

Vlaky SuperCity (SC) vedené soupravami Pendolino (*Obr. č. 7,8*) zajišťují nejrychlejší pravidelné spojení na mezi městy Ostrava – Olomouc – Pardubice – Praha. Jednou denně je možno využít i spojení hlavního města Prahy se slovenskými Košicemi. Spoje staví pouze v nejvýznamnějších stanicích. Nabízejí velmi luxusní a pohodlné cestování v 1. a 2. třídě, s povinnou rezervací místa. Na palubě je možno přepravovat také jízdní kola, dětské kočárky nebo jiná rozměrná zavazadla.

Pohodlné a rychlé cestování na delší vzdálenosti po České republice nabízejí také vlaky InterCity (IC) a do zahraničí vlaky EuroCity (EC). Síť vlaků EC a IC propojují téměř celou Evropu a zastavují pouze na významných stanicích. Nabízeno je cestování 1. i 2. třídou s možností rezervace místa k sezení. I zde je možnost přepravy jízdních kol, dětských kočárků, nebo jiných rozměrných zavazadel.



Obr. č. 7- vlak SC Pendolino



Obr. č. 8- osobní vlak

1.5.2. Historie

Dvě koněspřežné železnice na českém území započaly svůj provoz v letech 1827 a 1830. V roce 1839 byla zprovozněna první parostrojní železnice normálního rozchodu, od roku 1841 začal s výstavou železnice i stát. Do 70. let 19. století byla vybudována síť hlavních tratí. Od roku 1880 stát napomáhal s výstavbu lokálních drah, z nichž většina se soustředila do rukou několika velkých soukromých společností. Téhož roku odstartovalo postupné vykupování soukromých železničních společností, které vlastnily mimo jiné i hlavní tratě. Roku 1903 byla vybudována první mimoměstská elektrická dráha. Po první světové válce vzniká nová státní

společnost Československé dráhy, jako nástupce bývalých rakouských státních drah. Kompletní zestátnění železnic je dokončeno po druhé světové válce. Začátkem roku 1993 byly ČSD i dopravní síť rozděleny na českou a slovenskou část. Na české straně se českým nástupcem stala státní organizace České dráhy. Roku 1994 byl schválen nový zákon o dráhách, který opustil od principu unitární železnice. Rozšířena byla funkce provozovatele dráhy od funkce provozovatele drážní dopravy. Byly stanoveny zásadní podmínky pro vznik konkurenčního prostředí a navazující novely. Související zákony pak postupně měnily pravidla pro zajišťování a dotování osobní dopravy. Začátkem roku 2003 byla národní organizace České dráhy rozdělena na státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, která se stala správcem státních drah a státní akciovou společností České dráhy, která se stala dopravcem a současně provozovatelem státních drah. V roce 2008 SŽDC sama převzala i provoz státních drah. Akciová společnost České dráhy v roce 2007 vyčlenily nákladní dopravu do partnerské společnosti ČD Cargo. Mezi roky 2009 a 2019 počty cestujících i nákladů přepraveného po železnici v České republice pouze rostou. Dopravní sektorová strategie z roku 2010 zohledňuje skutečnost, že přepravní výkony, kterých železnice dosáhla už v roce 2018, nastanou až v roce 2050. Například v roce 2010 využilo vlakovou dopravu v Česku za celý rok přibližně 164 milionů cestujících. Roku 2019 to bylo dokonce 182 milionů cestujících. Za zvýšeným zájmem o způsob dopravy vlakem se považuje například zvýšení pohodlí vlaků, modernizace tratí, nástup soukromých dopravců, nebo rekonstrukce silnic. [10.]

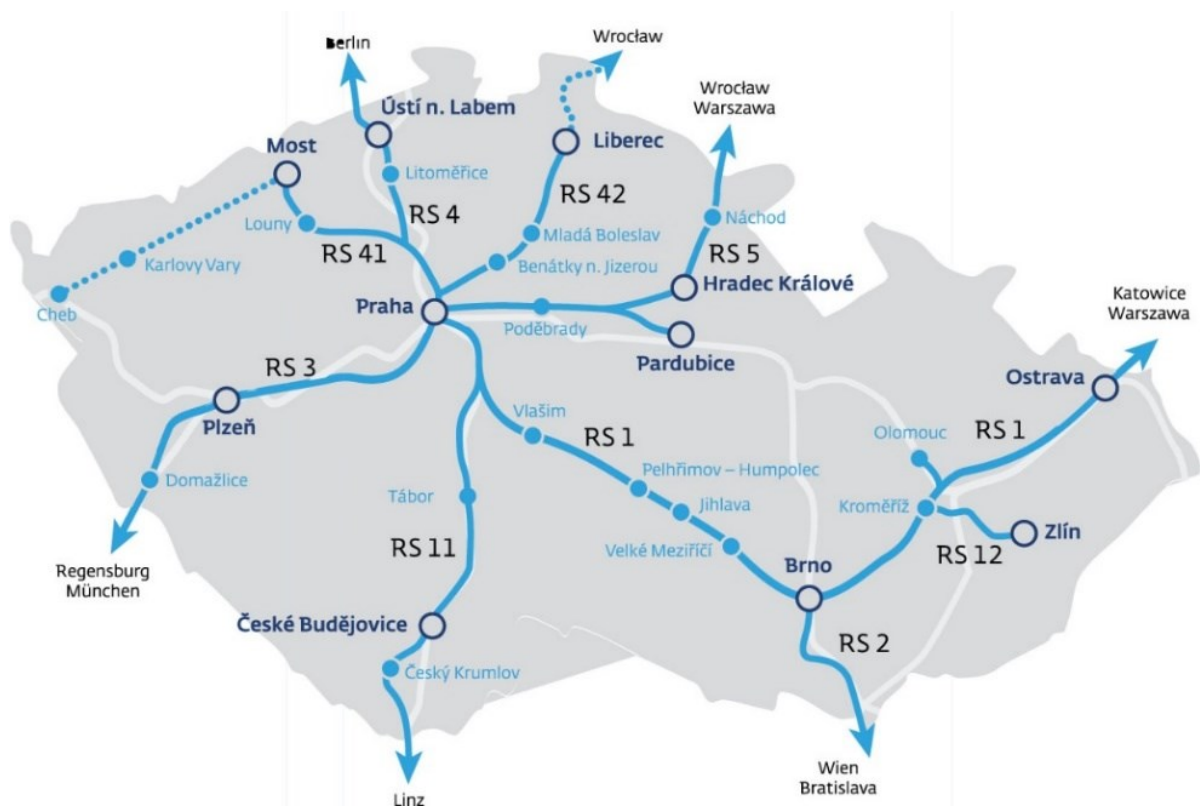
1.5.3. Klady a zápory

Mezi základní klady u železniční dopravy patří šetrnost k životnímu prostředí, přeprava těžkých nákladních zásilek, nebo možnost přepravy nebezpečných nákladů. Mezi nevýhody můžeme zařadit například stálý jízdní řád, vliv počasí, nebo nemožnost zajištění dopravy z domu do domu.

1.6. Vysokorychlostní železnice

Vysokorychlostní železnice znamená cestování vlakem, využívající rychlosti alespoň 250 km/h. Je běžné, že vysokorychlostní vlaky v Evropě dosahují rychlosti vyšší než 320 km/h. Vysoká rychlost je nezbytně nutná pro dosažení cestovních dob, konkurenceschopných nejen vůči automobilu, ale také letadlu. Jedním z průkopníků v této oblasti bylo v 60. letech 20. století Japonsko. Od 70. let zprovozňují vysokorychlostní železnici také ve Francii a Itálii. Koncem 80. let se začali přidávat i jiné evropské mocnosti jako Německo, Španělsko a Velká Británie. Začátkem 21. století se přidávají například země Beneluxu a Turecko. V současnosti

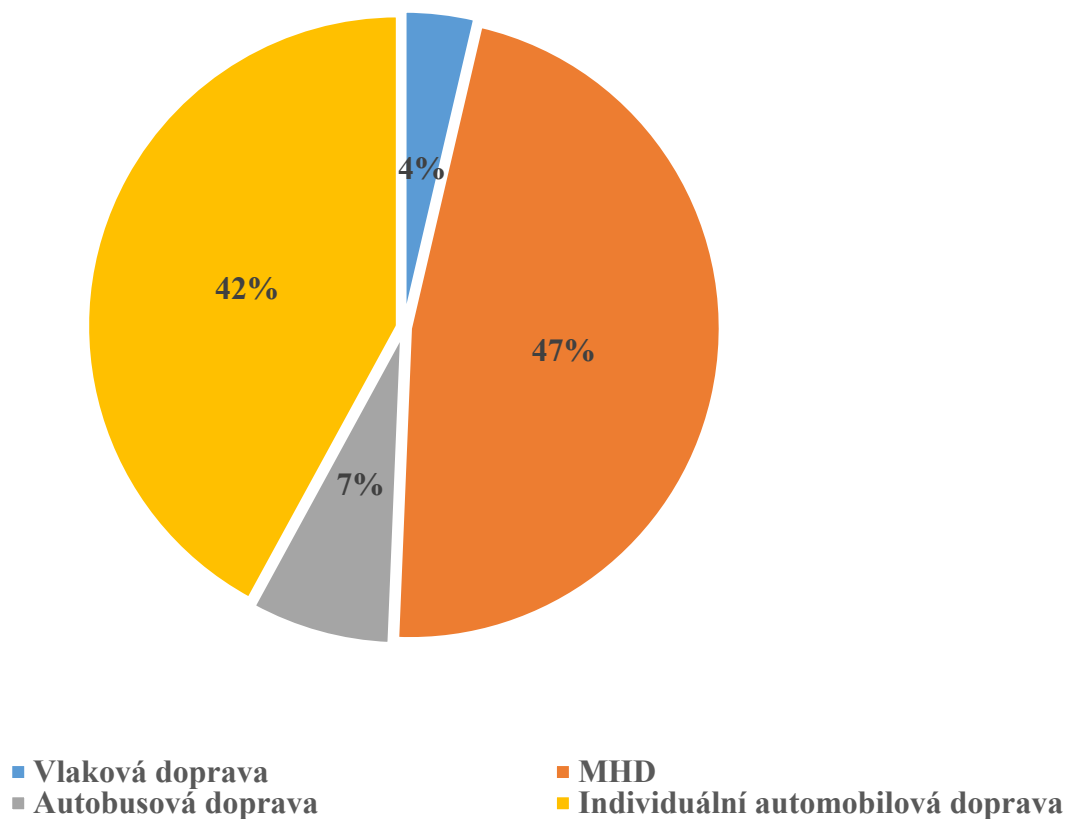
zaznamenává vysokorychlostní železnice největší růst v asijských zemích, přičemž světovým lídrem je Čína, která za posledních 20 let vybuodovala skoro 30 000 km nových vysokorychlostních tratí. Pozadu však nemá v plánu zůstat ani Česká republika, která má do budoucna v plánu vybudovat kvalitní vysokorychlostní železniční síť (Obr. č. 9). [12.]



Obr. č 9- varianty plánovaných Rychlých spojení v ČR

1.7. Celková využitelnost libovolné dopravy v roce 2018

Další, již třetí graf v pořadí nám znázorňuje dopravu využitou na území ČR za rok 2018. Městská hromadné doprava a individuální automobilová doprava jasně vedou. Z výsledného grafu jdou vyčíst dva faktory nejčastěji ovlivňující výběr dopravy. Jedním je komfort, který je z pravidla na vysoké úrovni, hlavně u automobilové dopravy. Druhý faktor je cena, která je nejčastěji právě u městské hromadné dopravy velice nízká.



Graf č. 2- Využitelnost libovolné dopravy v roce 2018

2. Charakteristika úseku Přerov- Brno

Dříve než začneme s analýzou daného úseku, je slušné obě města důkladně představit. Přiblížit možnosti přepravy a do detailů rozebrat zvolený úsek.

2.1.1. Brno

Je statutární město, které je počtem obyvatel i rozlohou druhé největší město v České republice a největší město na Moravě. Brno je sídlem Jihomoravského kraje, v jehož centru leží samostatný okres Brno-město. Jihomoravská metropole má přibližně 381 tisíc obyvatel a právem se tak nachází na druhém místě v celkovém počtu obyvatel v České republice. Brnem protékají řeky Svratka a Svitava, které se v jižní části města spojují.

Brno je centrem soudní moci České republiky. Sídlí zde totiž jak Ústavní soud, tak Nejvyšší soud. Mimo jiné je celkově významným administrativním střediskem, protože zde sídlí státní orgány s celostátní kontrolní působností.

Město je dále také významným střediskem vysokoškolského života. Čítá 34 fakult čtrnácti univerzit a dalších vysokých škol s více než 83 000 studenty.

K nejvýznamnějším dominantám města patří hrad a pevnost Špilberk na stejnojmenném kopci a katedrála svatého Petra. Významnou památkou meziválečné architektury je funkcionalistická vila Tugendhat, patřící mezi Světové dědictví UNESCO. [13.]

2.1.2. Přerov

Je statutární město nacházející se v Olomouckém kraji, 21 km jihovýchodně od Olomouce v Hornomoravském úvalu na řece Bečvě. Jeho rozloha čítá 58,48 km². Žije zde asi 43 tisíc obyvatel. Statutárním městem se stalo 1. 7. 2006.

Město je důležitou dopravní křižovatkou. Je sídlem mnoha významných průmyslových podniků jako například PRECHEZA, nebo Meopta. Část historického jádra města (Horní Město) je od roku 1992 městskou památkovou zónou. [14.]

2.2. Společnost ARRIVA TRANSPORT, a.s.

Arriva je jednou z největších dopravních společností v celé Evropě, která ve 14 evropských zemích zaměstnává více než 46 000 lidí (Obr. č. 10). Roční odhady hovoří o 21 miliardy cestujících. Od roku 2010 je součástí koncernu Deutsche Bahn.

V České republice skupina Arriva provozuje přibližně 2 200 autobusů, 38 trolejbusů a zhruba 65 vlaků a zaměstnává více než 3 700 zaměstnanců. Celkový roční obrat skupiny se pohybuje okolo 4 miliardy korun. Hlavní činností skupiny je linková autobusová doprava, provozující přes 15 000 spojů denně. Během roku přepraví přes 115 milionů cestujících. Na trhu pravidelné osobní autobusové dopravy v České republice tak Arriva transport zaujímá vedoucí postavení. Od 15. prosince 2019 provozuje rychlíkové linky s označením R21, R22, R24 a R26, i provoz ve Zlínském, nebo například Libereckém kraji. [15.]



Obr. č 10- Arriva v číslech

2.3. Nabídka autobusových spojů

Jedna z nejoblíbenějších společností na využívání delších vzdáleností je společnost Arriva, která spoléhá na dopravu do jihomoravské metropole pravidelnými autobusovými spoji Přerov-Kroměříž- Brno (Obr. č. 11). Spoj nabízí velké množství komfortu, jako jsou Wi-Fi, klimatizace, palubní WC, nebo 230 V zásuvky. Celková délka cesty je necelých 100km. Doba dopravy je často ovlivněna dopravní situací na daném úseku (nejčastěji D1). Spoj se těší oblibě převážně studentů vyrazející vstříc svému vzdělání.



Obr. č 11- Úsek Přerov- Kroměříž- Brno

2.3.1. Nabídka služeb n úseku Přerov- Brno

Na první představené tabulce můžeme vidět druh nabízené služby a její přítomnost na daném úseku (Tab. č. 1).

Nabídka služeb	
WIFI	✓
Nutná místenka	✓
Možnost platit kartou	✓
Toaleta na palubě	✓
Zásuvky	✓
Studentské jízdné, ISIC	✓
Klimatizace	✓
Polohovatelná sedadla	✓

Tabulka č. 1- Služby nabízené v autobusové dopravě

2.3.2. Ceník na úseku Přerov- Brno

Druhá tabulka nám přibližuje aktualizovaný autobusový ceník (Tab. č. 2). Při využití opačné trasy, jsou podmínky shodné.

Dospělí	Plná cena	99,-
1-2 dítě (do 6 let)	Zdarma	0,-
Dítě a žák (6-18 let)	75% sleva	24,-
Student (18- 26 let)	75% sleva	24,-
Senior (nad 65 let)	75% sleva	24,-
Držitel ZTP průkazu	75% sleva	24,-
Ceník platící od 4. 5. 2020		

Tabulka č. 2- Ceník autobusové dopravy

2.3.3. Jízdní řád ve směru Přerov- Brno

Jízdní řád společnosti Arriva nabízející své služby na necelém sto kilometrové úseku (Tab. č.3).

Odkud	Přes	Kam	Doba přepravy	Společnost	Čas odjezdu	Zastávka Kroměříž	Čas příjezdu	Přístupnost
Přerov	Kroměříž	Brno	<i>1h 15 min.</i>	Arriva	6:15	6:35	7:30	x
					8:15	8:35	9:30	
					10:15	10:35	11:30	
					12:15	12:35	13:30	
					14:15	14:35	15:30	
					16:15	16:35	17:30	32
					18:15	18:35	19:30	32
					20:15	20:35	21:30	*

Tabulka č. 3- Jízdní řád společnosti Arriva, využívající se na trase Přerov- Kroměříž- Brno

Vysvětlivky	
x	Pouze pracovní dny
32	Nejede 24. 12., 31. 12.
*	Pouze neděle a státem uznané svátky

2.3.4. Jízdní řád ve směru Brno- Přerov

Jízdní řád společnosti Arriva nabízející své služby na necelém sto kilometrové úseku (Tab. č.4).

Odkud	Přes	Kam	Doba přepravy	Společnost	Čas odjezdu	Zastávka Kroměříž	Čas příjezdu	Přístupnost
Brno	Kroměříž	Přerov	<i>1h 14 min.</i>	Arriva	7:45	8:35	8:59	x
					9:45	10:35	10:59	
					11:45	12:35	12:59	
					13:45	14:35	14:59	
					15:45	16:35	16:59	
					17:45	18:35	18:59	32
					19:45	20:35	20:59	32
					21:45	22:35	22:59	*

Tabulka č. 4- Jízdní řád společnosti Arriva, využívající se na trase Brno- Kroměříž- Přerov

Vysvětlivky	
x	Pouze pracovní dny
32	Nejede 24. 12., 31. 12.
*	Pouze neděle a státem uznané svátky

2.4. Společnost ČESKÉ DRÁHY a. s.

České dráhy jsou národní železniční společnost provozující činnost v České republice (Obr. č. 12). Skupina České dráhy zahrnuje České dráhy, a. s., železničního dopravce v osobní dopravě a její dceřiné společnosti včetně železničního nákladní dopravce ČD Cargo, a. s. V Česku jsou ČD dominantním železničním dopravcem v převážně osobní dopravě. Za rok 2019 přepravily rekordních 182 milionů cestujících.

Současná akciová společnost ČD vznikla 1. ledna 2003, kdy byla státní organizace České dráhy rozdělena na stejnojmennou akciovou společnost, provozující drážní dopravu a státní organizaci Správu železnic, provozovatele dráhy a správce železniční infrastruktury. Původně byly ČD také provozovatelem všech celostátních a většiny regionálních drah. Tato činnost je od 1. července 2008 vyčleněna do Správy železnic. Skupina ČD patří se svými 24 tisíci zaměstnanců mezi největší zaměstnavatele v Česku. [16.]



Obr. č. 12- Logo společnosti ČD

2.5. Společnost RegioJet a. s.

RegioJet je osobní železniční a autobusový dopravce v České republice, se sídlem v jihomoravské metropoli (*Obr. č. 13*). Stoprocentním vlastníkem je společnost Student Agency vlastněná panem Radimem Jančurou. Společnost provedla svou první příležitostnou veřejnou osobní železniční dopravu dne 24. dubna 2010. První pravidelnou linku osobní dopravy společnost spustila v září roku 2011. V roce 2011, tedy na počátku zavedení pravidelných linek, měla společnost ztrátu 59 mil. Kč. V roce 2018 již společnost vykázala zisk 102 mil. Kč., a v příštích letech je v plánu zainvestovat do vlaků 1 miliardu Kč.

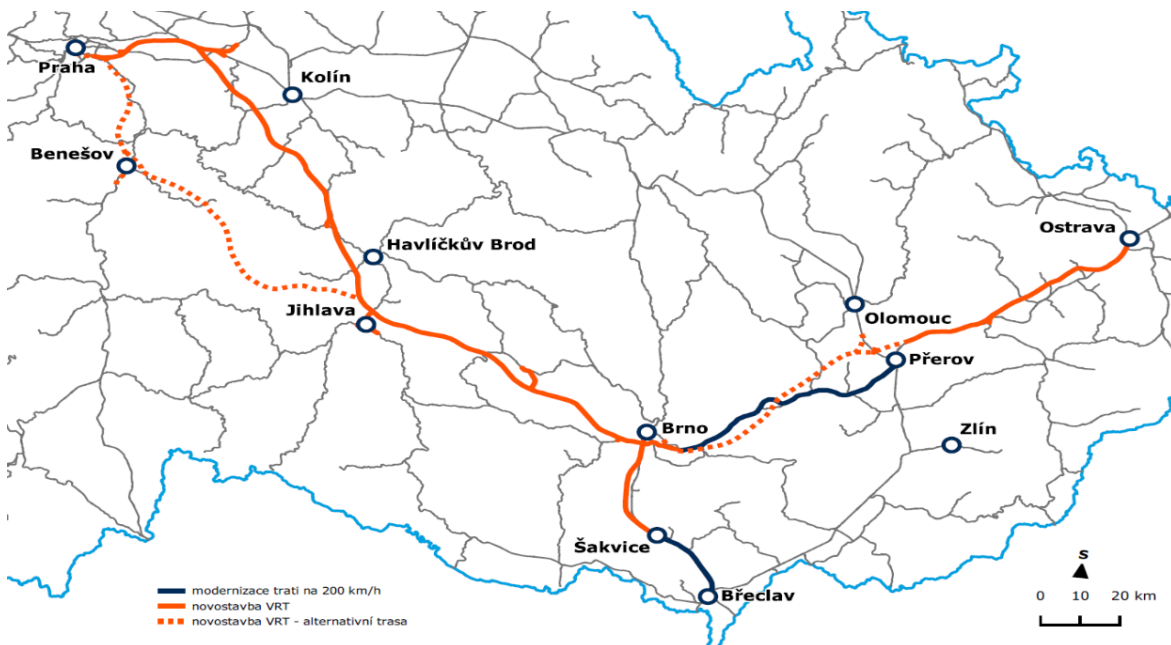
V únoru roku 2015 zahájila slovenská pobočka RegioJetu provoz autobusové dopravy, pod značkou RegioJet. [17.]



Obr. č. 13- Logo společnosti RegioJet

2.6. Nabídka vlakových spojů

Jedna z nejoblíbenějších společností na využívání trasy Přerov- Brno je společnost České dráhy, která se může pyšnit velkou nabídkou spojů po celé České republice. Úsek měřící 88 km ujede „rychlík“ za cca 1 h a 30 minut (Obr. č. 14). Společnost České dráhy nabízí tento spoj až 9x za den. První vlak mířící do druhého největšího města České republiky, zahájí svou cestu každý den a to sedm minut po půl šesté ráno. Naopak poslední vyrazí sedm minut po půl osmé večer. Spoj nabízí velké množství komfortu, jako například tichý vůz, 230 V zásuvky, občerstvení (roznášková služba a samoobslužný automat), nebo přeprava zavazadel. Spoj se těší velké oblíbenosti, jak u studentů, tak u pracujících osob.



Obr. č 14- Úsek Přerov- Brno

2.6.1. Nabídka služeb na úseku Přerov- Brno

Na tabulce číslo čtyři můžeme vidět druh nabízené služby a její přítomnost na daném úseku, která je však u vlakových spojů do značné míry individuální a závisí na konkrétním vlaku (Tab. č. 5).

Nabídka služeb	
WIFI	—
Nutná místenka	—
Možnost platit kartou	✓
Toaleta na palubě	✓
Zásuvky	✓
Studentské jízdné, ISIC	✓
Klimatizace	x
Polohovatelná sedadla	—

Tabulka č. 5- Služby nabízené vlakovou dopravou

2.6.2. Ceník na úseku Přerov- Brno

Na tabulce je znázorněn ceník při využití vlakové dopravy (Tab. č. 6). Při využití opačné trasy, jsou podmínky shodné.

Dospělí	Plná cena	89,-
Dítě (do 6 let)	Zdarma	0,-
Dítě a žák (6-18 let)	75% sleva	22,-
Student (18- 26 let)	75% sleva (ISIC)	22,-
Senior (nad 65 let)	75% sleva	22,-
Držitel ZTP průkazu	75% sleva	22,-

Tabulka č. 6- Ceník vlakové dopravy

2.6.3. Jízdní řád ve směru Přerov- Brno

Na níže uvedeném jízdním řádu, můžeme vidět celodenní vlakové pokrytí (Tab. č. 7,8). O služby a kvalitu služeb, se starají společnost České dráhy a společnost RegioJet.

Odkud	Kam	Doba přepravy	Společnost	Počet přestupů	Čas odjezdu	Čas příjezdu
Přerov	Brno	2h 27 min.	ČD	1x	3:57	6:24
		1h 22 min.	RegioJet	0x	5:37	6:59
		1h 46 min.	ČD	1x	5:57	7:43
		1h 45 min.	ČD	1x	6:57	8:42
		1h 20 min.	RegioJet	0x	7:37	8:57
		1h 45 min.	ČD	1x	8:57	10:42
		1h 20 min.	RegioJet	0x	9:37	10:57
		1h 45 min.	ČD	1x	10:57	12:42
		1h 20 min.	RegioJet	0x	11:37	12:57
		1h 46 min.	ČD	1x	12:57	14:43
		1h 22 min.	RegioJet	0x	13:37	14:59
		1h 48 min.	ČD	1x	14:57	16:43
		1h 22 min.	RegioJet	0x	15:37	16:59
		1h 48 min.	ČD	1x	16:57	18:43
		1h 22 min.	RegioJet	0x	17:37	18:59
		1h 41 min.	ČD	1x	18:57	20:38
1h 20 min.	RegioJet	0x	19:37	20:57		

Tabulka č. 7- Jízdní řád společnosti RegioJet a společnosti České dráhy, využívající se na trase Přerov- Brno

2.6.4. Jízdní řád ve směru Brno- Přerov

Odkud	Kam	Doba přepravy	Společnost	Počet přestupů	Čas odjezdu	Čas příjezdu
Brno	Přerov	1h 17 min.	RegioJet	0x	5:02	6:19
		1h 49 min.	ČD	1x	5:22	7:11
		1h 17 min.	RegioJet	0x	7:02	8:19
		1h 17 min.	RegioJet	0x	9:02	10:19
		1h 41 min.	ČD	1x	9:18	10:59
		1h 17 min.	RegioJet	0x	10:02	11:19
		1h 17 min.	RegioJet	0x	11:02	12:19
		1h 41 min.	ČD	1x	11:18	12:59
		1h 17 min.	RegioJet	0x	13:02	14:19
		1h 41 min.	ČD	1x	13:18	14:59
		1h 17 min.	RegioJet	0x	15:02	16:19
		1h 41 min.	ČD	1x	15:18	16:59
		1h 17 min.	RegioJet	0x	16:02	17:19
		1h 17 min.	RegioJet	0x	17:02	18:19
		1h 41 min.	ČD	1x	17:18	18:59
		1h 17 min.	RegioJet	0x	19:02	20:19
		1h 38 min.	ČD	1x	19:18	20:56
		2h 43 min.	ČD	2x	19:36	22:19
		2h 38 min.	ČD	1x	20:36	23:14
		6h 35 min.	ČD	2x	22:46	5:19

Tabulka č. 8- Jízdní řád společnosti RegioJet a společnosti České dráhy, využívající se na trase Brno- Přerov

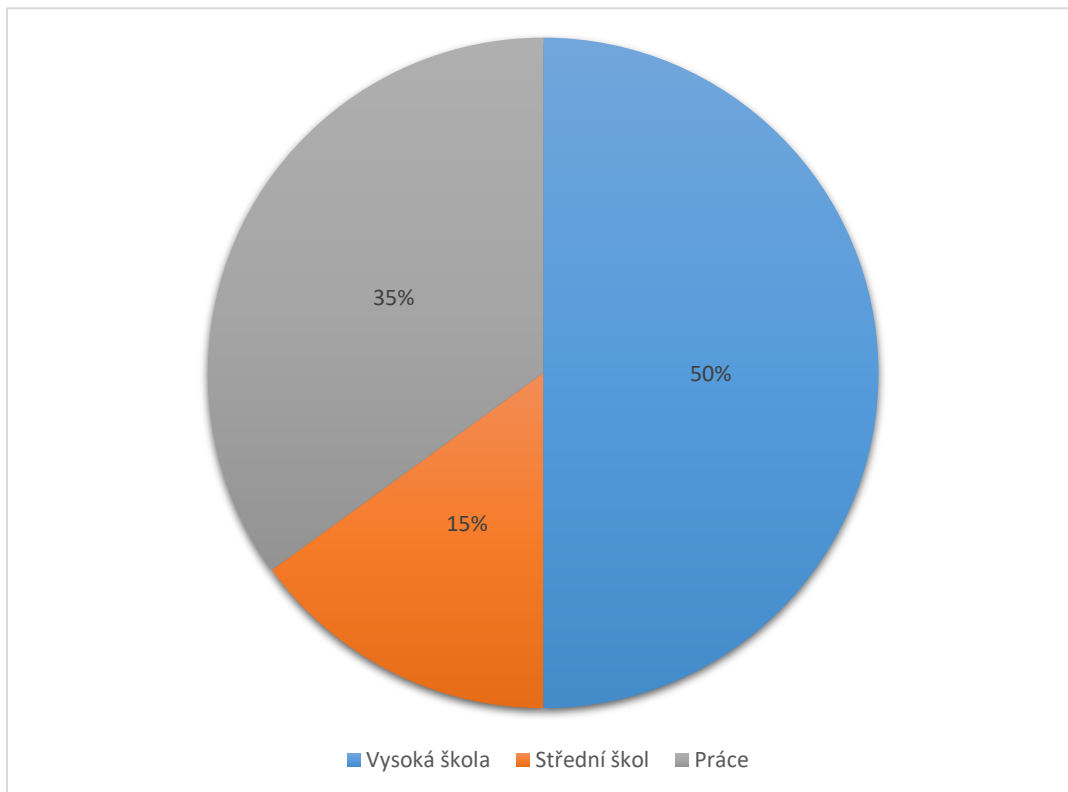
2.7. Dotazníkové šetření

Za účelem dotazníkového šetření, bylo osloveno sto lidí, libovolného věku, vzdělání a statusu. Následující grafy, by měly přiblížit aktuální zákaznickou situaci na trase Přerov- Brno.

2.7.1. Současný status dotazujících

Na prvním grafu můžeme vidět, že dotazník byl vyplněn převážně vysokoškoláky a pracujícími lidmi, což značně ovlivňuje následující odpovědi dotazníku.

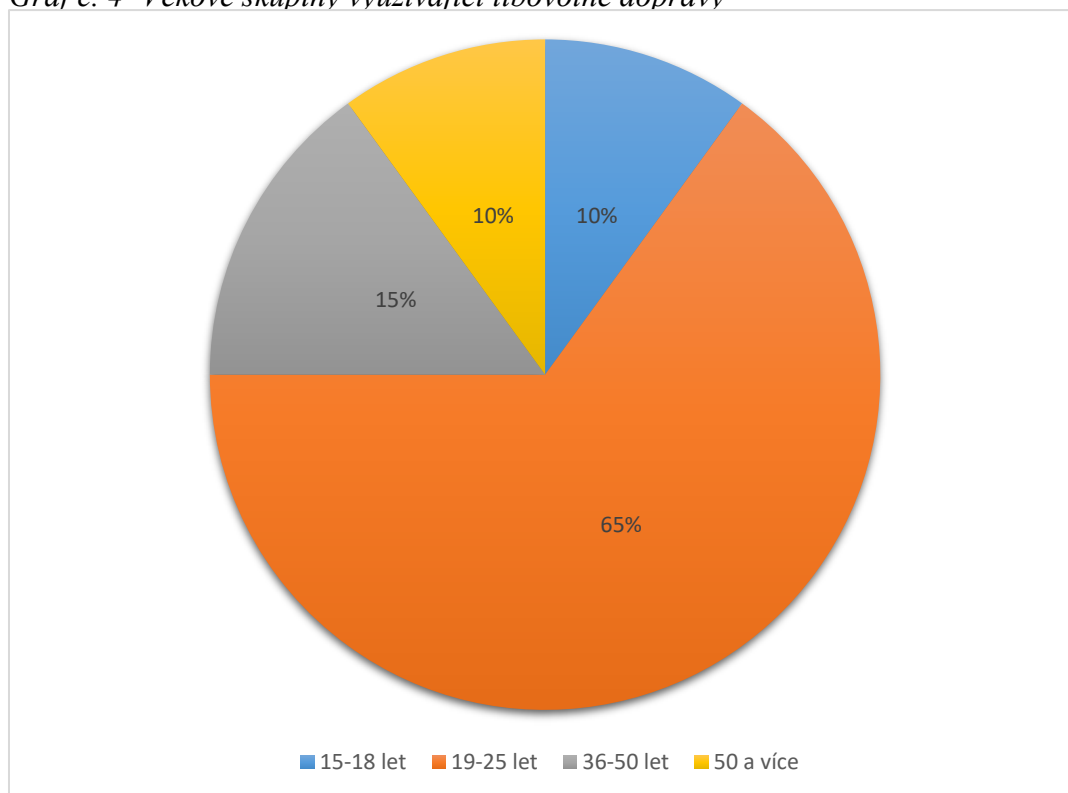
Graf č. 3- Popis současného stavu dotazujících



2.7.2. Věkové skupiny využívající libovolné dopravy

Na druhém představeném grafu můžeme vidět, které věkové skupiny nejčastěji využívají dopravu vlakem, osobním automobilem, nebo autobusem. Největší zastoupení má věková skupina 19-25, a to hlavně díky dojíždění do škol, či za prací.

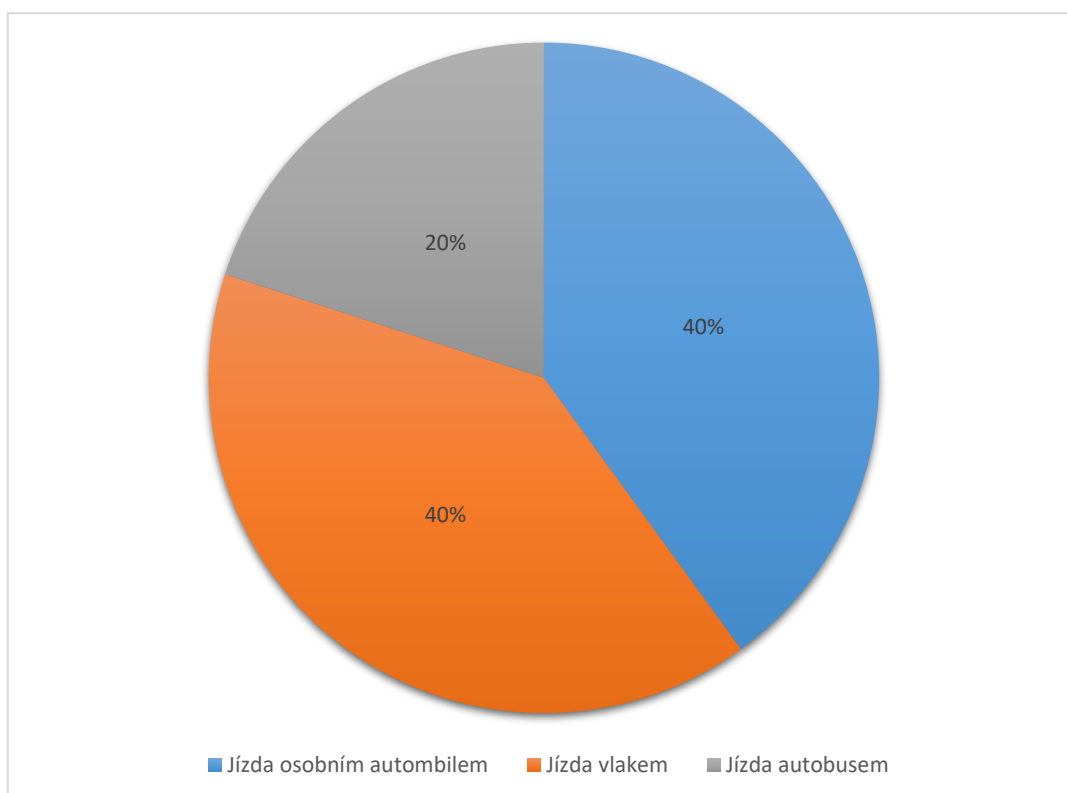
Graf č. 4- Věkové skupiny využívající libovolné dopravy



2.7.3. Využitelnost dopravy budoucích pravidelných návštěv

Na třetím představeném grafu můžeme vidět, jaké dopravní prostředky by byly využity v případě pravidelných návštěv Brna. Nejvyšší zastoupení vidíme u jízdy osobním automobilem a jízdy vlakem. Z grafu lze dále vyčíst, že lidé využívající dopravu po silnici, dají přednost komfortu osobního vozidla, než sdílení jízdy s cestujícím autobusem.

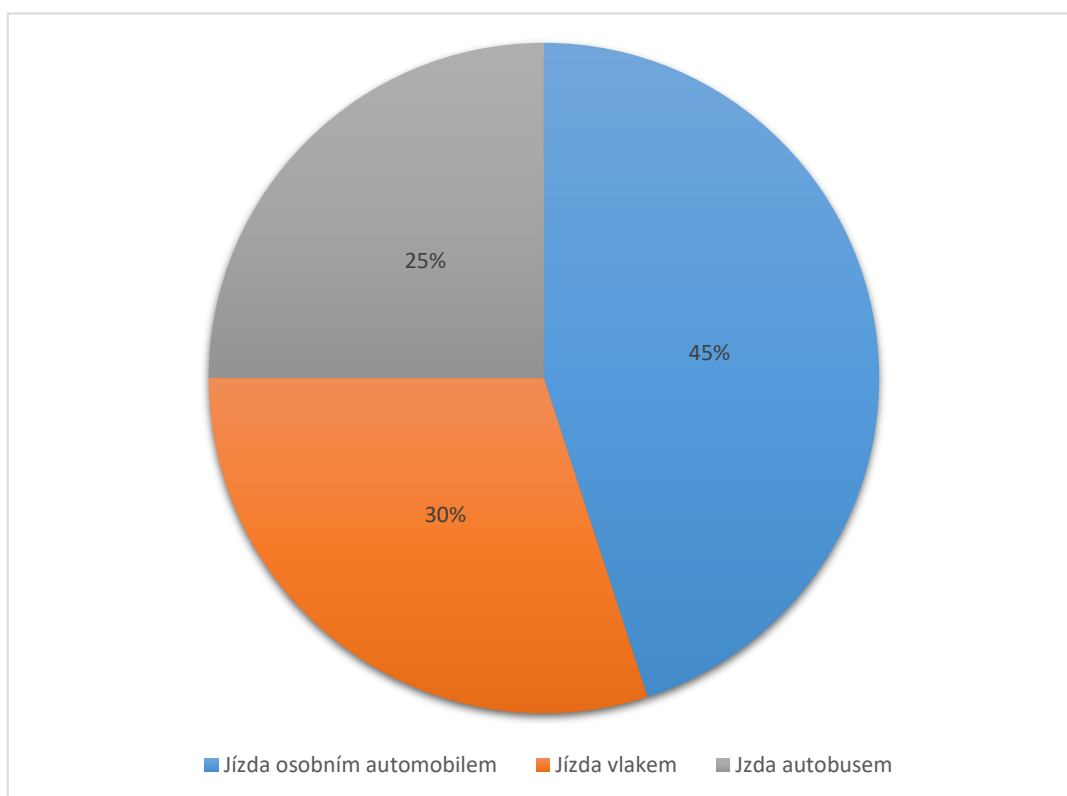
Graf č. 5- Využitelnost dopravy budoucích pravidelných návštěv



2.7.4. Využitelnost dopravy v minulosti

Na čtvrtém grafu můžeme vidět druh využití dopravy v minulosti. Na prvním místě byla dotázanými zvolena jízda osobním automobilem, převážně díky nabízenému komfortu a soběstačnosti. Převážně je však automobil zaplněn pouze jedním, maximálně dvěma pasažéry, což přispívá tvoření kolon. Výsledkem bývá časté ucpání dopravní tepny D1.

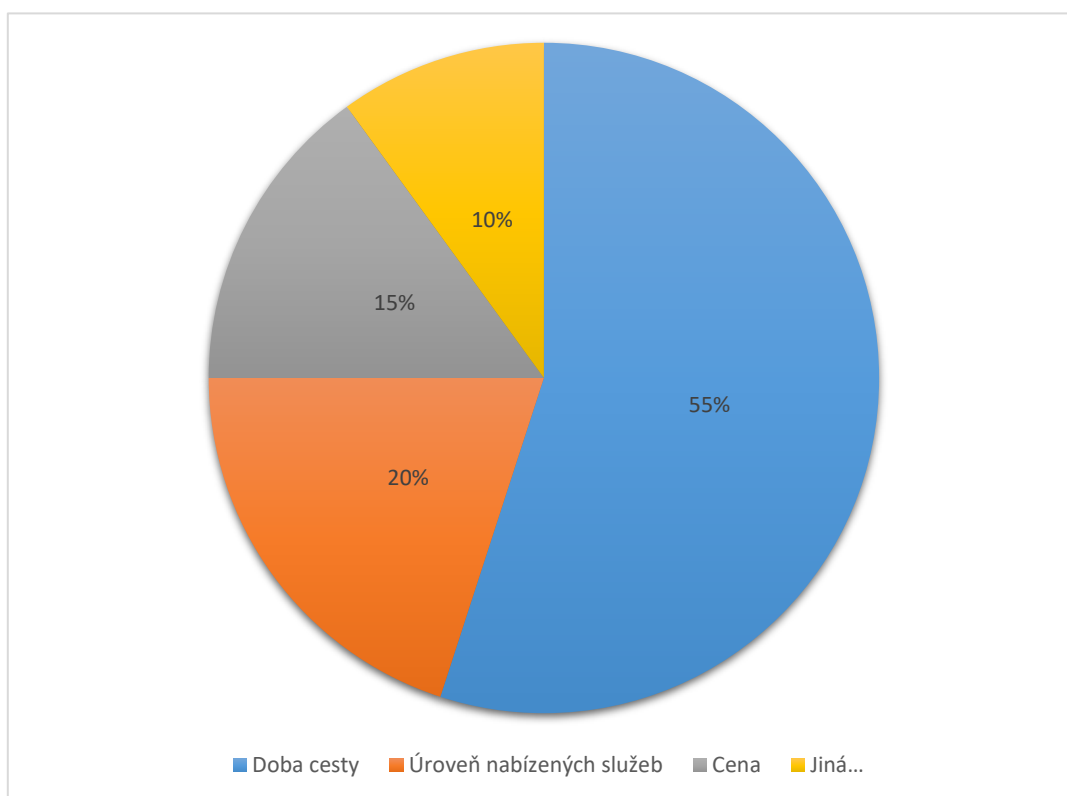
Graf č. 6- Využitelnost dopravy v minulosti



2.7.5. Výběr druhu dopravy

Na pátém grafu jsou znázorněna kritéria, pro vybírání různých doprav. Skupina oslovena dotazníkem, přikládá největší váhu právě době cesty, oproti například úrovni nabízených služeb. Z šetření vyplývá, že lidé tolik neřeší úroveň nebo cenu dopravy, hlavně když jsou na určeném místě za co nejkratší dobu.

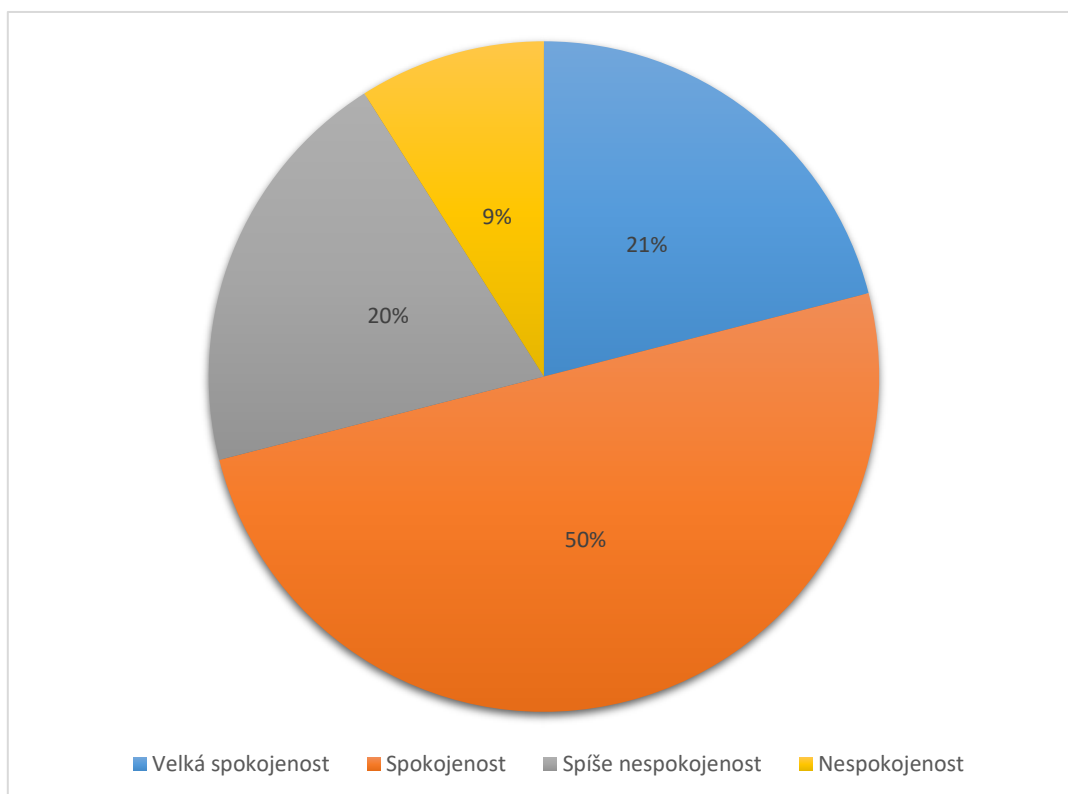
Graf č. 7- Výběr druhu dopravy



2.7.6. Spokojenost zákazníků, při využití autobusové dopravy

Na šestém grafu můžeme vidět průběžnou spokojenost sta dotázaných potenciálních zákazníků při využití autobusové dopravy. V 71% mluvíme o celkové spokojenosti nabízených služeb a komfortu. Naopak 29% bylo se službami nespokojeno. Domnívám se, že nespokojenost je v tomto směru úzce spojena například se zácpou D1.

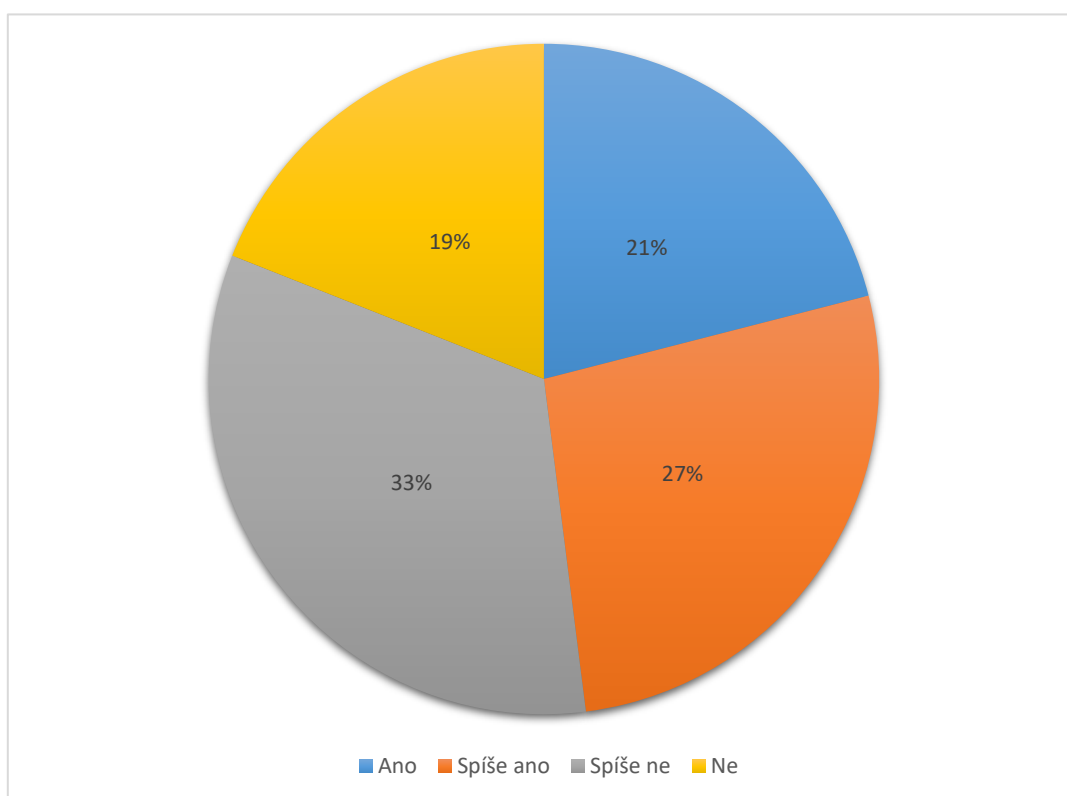
Graf č. 8- Spokojenost zákazníků, při využití autobusové dopravy



2.7.7. Spokojenost zákazníků, při využití vlakové dopravy

Na předposledním grafu můžeme vidět dotazníkové šetření v oblasti spokojenosti s využitím vlakové dopravy. 52% je převážně nespokojeno, domnívám se, že hlavní důvodem je komfort, některých starších vlaků. Často zastaralé vozy bez klimatizace a značné znečištění sociálního zařízení.

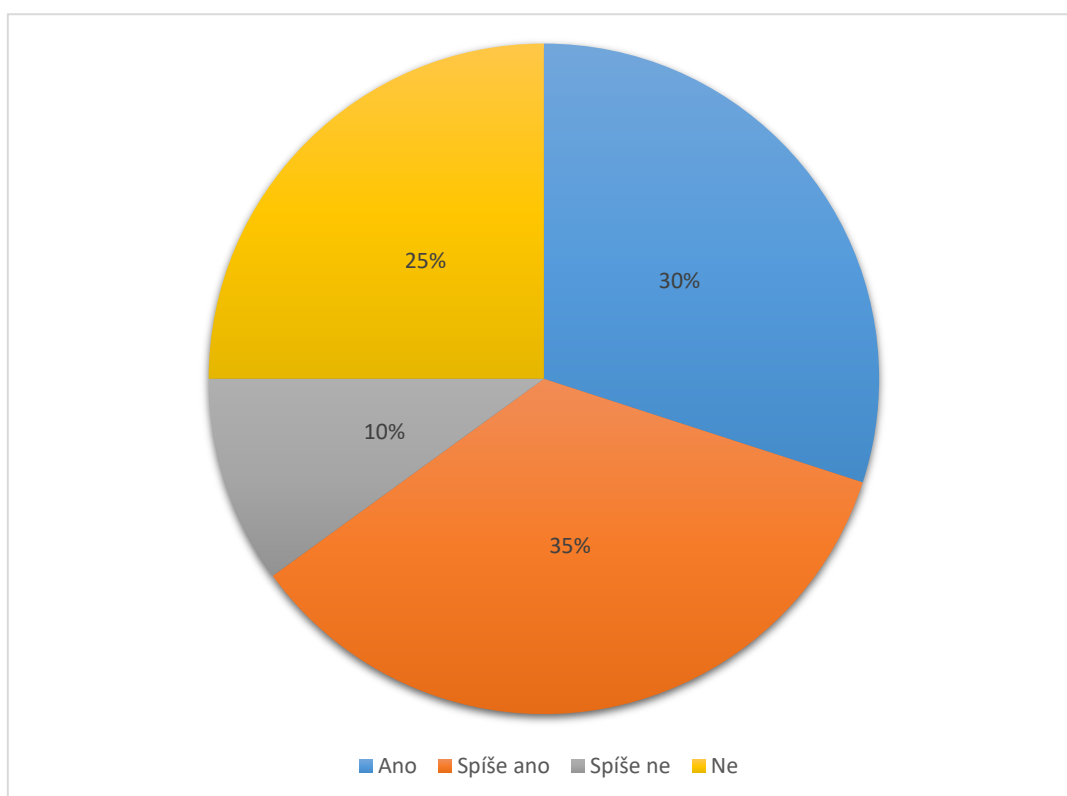
Graf č. 7- Spokojenost zákazníků, při využití vlakové dopravy



2.7.8. Spokojenost zákazníků s celkovou časovou nabídkou spojů

Na posledním grafu si představíme celkovou spokojenost s časovou nabídkou spojů. Většina spojů, jde ruku v ruce s potřebou zákazníků, nicméně 35% zákazníků by preferovalo poupravení jízdních řádů, nebo navýšení počtu spojů. Vytoužená úprava jízdních řádů, má svůj důvod hlavně při cestě za vzděláním.

Graf č. 8- Spokojenost zákazníků s celkovou časovou nabídkou spojů



2.8.Hodnocení kritérií

2.9.Autobusová doprava

2.9.1. Komfort

Často moderně vybavené autobusy, splňují veškerý potřebný standard k pravidelnému a vyhovujícímu využívání. Autobusy jsou vybaveny klimatizací, nezabezpečeným internetovým připojením, nebo pravidelně špičkově připraveným sociálním zařízením. Autobusový komfort je tedy na nejvyšší možné úrovni (*Obr. č. 16*).

2.9.2. Časová nabídka

Časová nabídka spojů je omezena počtem autobusů. Troufnu si po mém dotazníkovém šetření říci, že v případě většího počtu autobusů, tedy i častější nabídce spojů, by se prudce zvýšila žádání o využití autobusové dopravy. Bohužel i zde je vozový park ovlivněn hlavně finančními možnostmi společnosti a rentabilitou těchto spojů. Stále je potřeba myslet na snadnou ovlivnitelnost doby cesty, závislé na D1. Nicméně i tady vládne převážně spokojenost s nabídkou spojů.

2.9.3. Cenová nabídka

Cenová nabídka je v poměru kilometru na koruny velice přijatelná. Využívaný komfort je na vysoké úrovni, proto je, až k neuvěření za jakou částku jsou služby nabízeny. Zvýšení ceny by mělo kladný finanční dopad na společnost. Risk může být v přechodu většího počtu zákazníků na dopravu vlakovou. Troufnu si však říci, že by nedošlo k nějakému katastrofálnímu úbytku zákazníků v případě lehkého zvýšení ceny, ba naopak větší množství autobusů by znamenalo zvýšení nabídky spojů.

2.9.4. Celková spokojenost- shrnutí

Celkově na mě dálková autobusová doprava zanechala velice kladnou stopu. Vysoká komfortní úroveň, přijatelná cena a další bonusové služby, vrhají příjemné světlo na celkové hodnocení.

Lehké nepříjemnosti však můžou vzniknout, při ucpání dopravních tepen, nebo fakt, že společnost Arriva nabízí pouze osm spojů za den. Otázkou zůstává, proč společnost pokryje tuto trasu pouze osmi spoji za den. Odpověď je prostá, každému musí dojít, že udržet vozový park na již zmíněné vysoké úrovni, je vysoce nákladná záležitost.

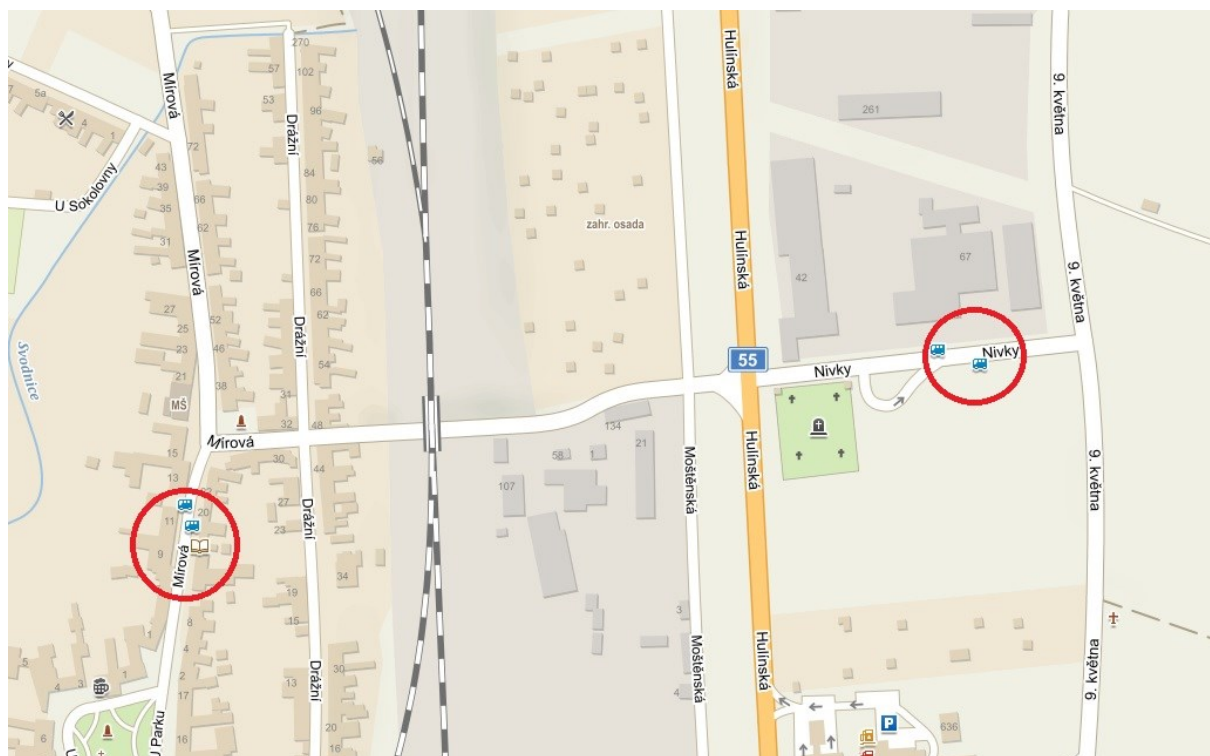
3. Návrhy zlepšení

Zvýšení počtu vyslaných spojů, na daném úseku- při vypracovávání mé bakalářské práce jsem slyšel spoustu názorů a převládal názor na nedostatečné pokrytí spojů přes den. Nebylo by od věci vyzkoušet lehké navýšení nabízených spojů.

Zvýšení počtu možných zastávek- společnost Arriva nabízí na spoji Přerov- Brno pouze jednu zastávku, a to v kulturním městě Kroměříži. I zde je potřeba se zamyslet nad navýšením počtu zastávek, minimálně o zastávku ve městě Vyškov. Hovoříme o částečném zdržení, jelikož Vyškov se nachází prakticky kousek před Brnem.

Zvýšení ceny- třetí návrh zlepšení se týká ceny celkové přepravy. Cena, o které hovoříme, je prakticky stejná, jako cena za využití železniční dopravy na shodném úseku, přičemž komfort nabízený dálkovou autobusovou dopravou společností Arriva, je pravidelně daleko vyšší. Zde bych tedy navrhoval mírné zvýšení ceny.

Zvýšení počtu zastávek v okolí zahájení trasy (Přerov)- Možnost nástupu pouze v okolí autobusového nádraží v Přerově může být častou komplikací, pro místní žijící například v okolí Lověšic, či oblasti Jižní čtvrti. Dvě zmíněné oblasti ležící, na cestě daného úseku by nebylo špatné obsadit nabídkou možného přistoupení na palubu autobusu (*Obr. č. 15*).



Obr. č 15- Návrh navýšení počtu zastávek v okolí města Přerov



Obr. č 16- Aktuální autobusový komfort společnosti Arriva, využíván zákazníky na trase Přerov-Kroměříž- Brno

3.1. Železniční doprava

3.1.1. Komfort

Komfort u vlakové dopravy, asi není potřeba nijak zvlášť zmiňovat. Často zastaralé vlakové soupravy mají za důsledek negativní pocity všech cestujících. Kapitola sama o sobě je i sociální zařízení u těchto vlaků. Pravidelně znečištěné toalety, špinavá sedadla a nepříjemný zápach může vést ve výjimečném případě až ke štítivosti. Určitě je potřeba na těchto nedostacích vozů zapracovat, na druhou stranu je potřeba pochopit finanční náročnost zmíněných úkonů. Při vyladění těchto detailů, by vlaková doprava mohla v komfortu směle konkurovat autobusové.

3.1.2. Časová nabídka

Časová nabídka je velice přijatelná, pravidelné spoje prakticky pokryjí celodenní potřebu zákazníků. Je to bohužel na úkor komfortu. Nicméně stále můžeme tvrdit, že nabídka vlakových spojů, je více než dostačující.

3.1.3. Cenová nabídka

Cenová nabídka se pohybuje přibližně stejně, jako u autobusové dopravy. Tady můžu s čistým svědomím říci, že cena služby odpovídá nabízenému komfortu s tím spojeným.

3.1.4. Celková spokojenost- shrnutí

Celkově na mě železniční doprava z působí takovým „nemastným, neslaným“ dojmem. Úroveň nabízená na spoji Přerov- Brno, je do značné míry ovlivněna stářím vagonů a druhem společnosti. Společnost RegioJet pokrývající téměř polovinu denní nabídky spojů, má k dispozici velice kvalitní a moderní soupravy (*Obr. č. 19*), splňující prakticky veškeré potřeby zákazníka. Společnost České dráhy sice modernizuje své soupravy, bohužel zatím je mezi těmito společnostmi propastná mezera a hlavně při nabídce služeb (*Obr. č. 20, 21*).

4. Návrhy zlepšení

a) Úroveň nabízených služeb- jak již bylo zmíněno, nabídka spojů společnosti RegioJet je na vysoké úrovni (*viz. Obr. č. 19*). Na úrovni vozů společnosti České dráhy je však velké množství nedostatků, na kterých je potřeba zapracovat (*Obr. č. 20*). I přes modernizaci Českých drah, se komfort zdaleka nemůže rovnat nabídce autobusových spojů společnosti Arriva, nebo RegioJet. Zde je potřeba začít s modernizací ve větším měřítku, i když tato modernizace již započala, né vždy nás do cílové stanice dopraví vlak, se kterým budeme maximálně spokojeni. Hovoříme tedy o maximální modernizaci souprav.

Předcházení zpoždění- zde je potřeba upravit jízdní řád vlaků, který má na palubě potencionální zákazníky k využití spoje Přerov- Brno a zachovat počet nabízených spojů. Často dochází ke zdržení vlaků v důsledku čekání na jiný spoj s potencionálními zákazníky. Na jednu stranu ano, proč né. Na druhou stranu pravidelné zpoždění, může mít negativní vliv na hodnocení zákazníků.

b) Doba cesty, počty přestupů- Podíváme-li se, na tabulku číslo sedm a osm, je jasné, že rozdíly v době přepravy a množství přestupů jsou více než rozdílné (*Tab. č. 7,8*). Společnost RegioJet nabízí své spoje pravidelně bez přestupů. Průměrná doba přepravy se pohybuje okolo 1h a 20 minut. Společnost České dráhy své spoje pravidelně s jedním, či více nutných přestupů, přičemž

průměrná doba přepravy je necelých 120 minut (Obr. č. 17). O kvalitě nabízených služeb a komfortu již řeč byla, ale společnost České dráhy, která by měla chtít být konkurenceschopná ve všech směrech, by měla zapracovat na době přepravy, která je téměř 2x tak větší než u spojů společnosti RegioJet.

Velké množství přestupů je u společnosti České dráhy velký problém. Z logického hlediska si člověk vybere radši spoj s menšími starostmi, a s menším množstvím přestupů (Obr. č. 18).

Odkud	Kam	Doba přepravy	Společnost	Počet přestupů	Čas odjezdu	Čas příjezdu
Brno	Přerov	1h 17 min.	RegioJet	0x	5:02	6:19
		1h 49 min.	ČD	1x	5:22	7:11
		1h 17 min.	RegioJet	0x	7:02	8:19
		1h 17 min.	RegioJet	0x	9:02	10:19
		1h 41 min.	ČD	1x	9:18	10:59
		1h 17 min.	RegioJet	0x	10:02	11:19
		1h 17 min.	RegioJet	0x	11:02	12:19
		1h 41 min.	ČD	1x	11:18	12:59
		1h 17 min.	RegioJet	0x	13:02	14:19
		1h 41 min.	ČD	1x	13:18	14:59
		1h 17 min.	RegioJet	0x	15:02	16:19
		1h 41 min.	ČD	1x	15:18	16:59
		1h 17 min.	RegioJet	0x	16:02	17:19
		1h 17 min.	RegioJet	0x	17:02	18:19
		1h 41 min.	ČD	1x	17:18	18:59
		1h 17 min.	RegioJet	0x	19:02	20:19
		1h 38 min.	ČD	1x	19:18	20:56
		2h 43 min.	ČD	2x	19:36	22:19
2h 38 min.	ČD	1x	20:36	23:14		
6h 35 min.	ČD	2x	22:46	5:19		

Obr. č. 17- Jízdní řád na trase Brno- Přerov

Odkud	Kam	Doba přepravy	Společnost	Počet přestupů	Čas odjezdu	Čas příjezdu
Přerov	Brno	2h 27 min.	ČD	1x	3:57	6:24
		1h 22 min.	RegioJet	0x	5:37	6:59
		1h 46 min.	ČD	1x	5:57	7:43
		1h 45 min.	ČD	1x	6:57	8:42
		1h 20 min.	RegioJet	0x	7:37	8:57
		1h 45 min.	ČD	1x	8:57	10:42
		1h 20 min.	RegioJet	0x	9:37	10:57
		1h 45 min.	ČD	1x	10:57	12:42
		1h 20 min.	RegioJet	0x	11:37	12:57
		1h 46 min.	ČD	1x	12:57	14:43
		1h 22 min.	RegioJet	0x	13:37	14:59
		1h 48 min.	ČD	1x	14:57	16:43
		1h 22 min.	RegioJet	0x	15:37	16:59
		1h 48 min.	ČD	1x	16:57	18:43
		1h 22 min.	RegioJet	0x	17:37	18:59
		1h 41 min.	ČD	1x	18:57	20:38
		1h 20 min.	RegioJet	0x	19:37	20:57

Obr. č. 18- Jízdní řád na trase Přerov- Brno



Obr. č 19-Vlakový komfort společnosti RegioJet využíván zákazníky na trase Přerov- Brno



Obr. č 20- Komfort osobního vlaku, využívající se na trase Přerov- Brno



Obr. č 21- Komfort „rychlíku“, využívající se na trase Přerov- Brno

5. Závěr

Vymezeným cílem mé bakalářské práce bylo analyzovat možnosti přepravy z Přerova do Brna a zpět. Následuje přiblížení nabízených služeb autobusovou a železniční dopravou. Přiblížení nabízeného komfortu, jízdního řádu, nebo cenové rozpětí.

Pro dosažení stanoveného cíle jsem využil standardní dotazníkové šetření. Sta dotázaným bylo předloženo celkově osm otázek, s cílem zjistit, jaký mají lidé názor na železniční a autobusovou dopravu. Jaká vládne spokojenost a jaká doprava by byla zvolena v případě pravidelného cestování do jihomoravské metropole.

Na základě výsledků analýzy bylo vytvořeno množství grafů, přibližující pohled veřejnosti. Dále jsem popsal možnosti přepravy a komfortu. Vytvořen byl také jízdní řád, pro každou dopravu. Do detailů byla také pomocí tabulek rozebrána cena za využitou službu a nabízené služby samotné.

Závěr mé bakalářské práce obsahuje celkové hodnocení a shrnutí.

Na základě informací byly vytvořeny návrhy na zlepšení dané dopravy a přiblíženy potřebné kroky, k celkovému zlepšení.

6. Seznam použité literatury

6.1. Literární zdroje

- [1.] DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2014. 411 s. ISBN 978-80-7395-787-2.
- [2.] SUROVEC, Pavel. *Provoz a ekonomika silniční dopravy I*. Ostrava: Vysoká škola báňská - Technická univerzita, 2000. 119 s. ISBN 80-7078-735-X.
- [3.] ZELENÝ, Lubomír a kol. *Osobní doprava*. Praha: C.H. Beck, 2017. 213 stran. ISBN 978-80-7400-681

6.2. Internetové zdroje

- [4.] [online]. [cit. 2021-02-18]. Dostupné z: <https://mladyzdravotnik.cz/zajimavosti/to-je-jizda/>
- [5.] PRŮŠA, Petr. *Doplňkové systémy dopravní obsluhy*. 2006. 108 s. *Disertační práce*.
- [6.] [online]. [cit. 2021-03-22]. Dostupné z: <https://mhdprerov.cz/index.php/vozovy-park>
- [7.] *Doprava: Česká republika* [online]. 2006 [cit. 2007-03-14]. Dostupné z WWW: <http://www.czech.cz/cz/ceska-republika/doprava/>
- [8.] [online]. [cit. 2021-02-19]. Dostupné z: <https://www.omio.cz/dopravci/autobusy>
- [9.] [online]. [cit. 2021-02-19]. Dostupné z: <https://www.comparabus.com/cs/autobusovy-dopravce>
- [10.] [online]. [cit. 2021-02-18]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Autobusov%C3%A1_doprava_v_%C4%8Cesku
- [11.] [online]. [cit. 2021-02-18]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Autobusov%C3%A1_doprava
- [12.] [online]. [cit. 2021-02-19]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/co-je-vrt>
- [13.] [online]. [cit. 2021-03-24]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Brno>

[14.] *[online]. [cit. 2021-03-24]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/P%C5%99erov>*

[15.] *[online]. [cit. 2021-04-08]. Dostupné z: <https://www.arriva.cz/cs/o-spolecnosti/profil>*

[16.] *[online]. [cit. 2021-04-08]. Dostupné z:*

https://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Cesk%C3%A9_dr%C3%A1hy

[17.] *[online]. [cit. 2021-5-1]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/RegioJet> [online].*

[cit. 2021-5-1].

7. Seznam obrázků

Obr. č. 1- autobus Citelis (dostupné z: <https://www.novinykraje.cz/svetprace/wp-content/uploads/sites/15/2020/01/CITELIS-678x381.jpg>)

Obr. č. 2- autobus SOR CITY NBG 12 (dostupné z: <https://www.prerov.eu/galerie/obrazky/imager.php?img=19794&x=700&y=442&hash=756a9402ad3ae32baf14dc88698eabfe&ratio=1>)

Obr. č. 3- autobus Iveco Crossway City LE (dostupné z: https://www.blovice-mesto.cz/evt_image.php?img=5288)

Obr. č. 4- Autobus firmy LEO express (dostupné z: <https://refstatic.sk/article/898df16c7a5aec304b91.jpg?ic=&is=1200x630c&c=2w&s=c050e6e95739e8844b2750d36f9a7b9ca720348132848e23fc320c63f70123fb>)

Obr. č. 5- Autobus firmy Regiojet (dostupné z: <https://zdopravy.cz/wp-content/uploads/2018/06/Autobus-Irizar-i8-990x660.jpg>)

Obr. č. 6- Autobus firmy Flixbus (dostupné z: https://cdn.flixbus.de/2020-05/Flixbus%20%286%29_0.jpeg)

Obr. č. 7- vlak SC Pendolino (dostupné z: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f8/Pendolino_-_%C4%8CD_Class_680_%282%29.jpg)

Obr. č. 8- osobní vlak (dostupné z: http://spz.logout.cz/foto_album/cz_560_0_0003.jpg)

Obr. č. 9- varianty plánovaných Rychlých spojení v ČR (dostupné z: https://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/wp-content/uploads/2012/10/CR_Rychla_spojzeni_2013_CD.jpg)

Obr. č. 10- Arriva v číslech (dostupné z: <https://www.arriva.cz/file/edee/2021/02/update-lodi-dle-uk.png>)

Obr. č. 11- Úsek Přerov- Kroměříž- Brno (dostupné z: <https://www.arriva.cz/cs/autobusy-a-vlaky/express-autobusy/prerov-kromeriz-brno>)

Obr. č. 12- Logo ČD (dostupné z: <https://www.transparency.cz/wp-content/uploads/%C4%8CD-logo-621x201.png>)

Obr. č 13- Logo společnosti RegioJet (dostupné z: https://www.omegadesign.cz/wp-content/uploads/2019/07/regiojet_MAIN_01_vlak_detail_web.jpg)

Obr. č. 14- Úsek Přerov- Brno (dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/80093001/Studie+proveditelnosti+a+trasa+VRT/0c2f83b6-b78c-4749-9dbf-685685dfd6eb?t=1574349363995>)

Obr. č. 15- Návrh navýšení počtu zastávek v okolí města Přerov (dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=17.4526511&y=49.4287877&z=17&source=pubt&id=15266254> - úprava v programu malování)

Obr. č. 16- Aktuální autobusový komfort společnosti Arriva, využíván zákazníky na trase Přerov-Kroměříž- Brno(dostupné z: https://www.arriva.cz/file/edee/atcr/img/galerie/galerie_express.jpg)

Obr. č. 17- Jízdní řád na trase Brno- Přerov

Obr. č. 18- Jízdní řád na trase Přerov- Brno

Obr. č 19- Vlakový komfort společnosti RegioJet využíván zákazníky na trase Přerov- Brno (dostupné z: https://www.regiojet.cz/opencms/export/sites/regiojet.cz/servis/sluzby-ve-vlaku/img/IMG_4765.JPG_1606805081.jpg)
Obr. č 16- Komfort osobního vlaku, využívající se na trase Přerov- Brno)

Obr. č. 20- Komfort osobního vlaku, využívající se na trase Přerov- Brno (dostupné z: https://dopravni.net/wp-content/uploads/2010/11/DSC_1133.jpg)

Obr. č. 21- Komfort „rychlíku“, využívající se na trase Přerov- Brno (dostupné z: https://www.vagonweb.cz/fotogalerie/foto/201802/IMG_9946.jpg)

8. Seznam tabulek

Tabulka č. 1- Služby nabízené v autobusové dopravě

Tabulka č. 2- Ceník autobusové dopravy

Tabulka č. 3- Jízdní řád společnosti Arriva, využívající se na trase Přerov- Kroměříž- Brno

Tabulka č. 4- Jízdní řád společnosti Arriva, využívající se na trase Brno- Kroměříž- Přerov

Tabulka č. 5- Služby nabízené vlakovou dopravou

Tabulka č. 6- Ceník vlakové dopravy

Tabulka č. 7- Jízdní řád společnosti RegioJet a společnosti České dráhy, využívající se na trase Přerov- Brno

Tabulka č. 8- Jízdní řád společnosti RegioJet a společnosti České dráhy, využívající se na trase Brno- Přerov

9. Seznam grafů

Graf č. 1- Procentuální využitelnost dálkové autobusové dopravy vůči ostatním dopravám

Graf č. 2- Využitelnost libovolné dopravy v roce 2018

Graf č. 3- Popis současného stavu dotazujících

Graf č. 4- Věkové skupiny využívající libovolné dopravy

Graf č. 5- Využitelnost dopravy budoucích pravidelných návštěv

Graf č. 6- Využitelnost dopravy v minulosti Graf č. 7- Výběr druhu doprav

Graf č. 8- Spokojenost zákazníků, při využití autobusové doprav

Graf č. 7- Spokojenost zákazníků, při využití vlakové dopravy

Graf č. 8- Spokojenost zákazníků s celkovou časovou nabídkou spojů

10. Seznam příloh- dotazníkové šetření

+

1. Jaký je Váš současný status ?*

Vyberte jednu odpověď

Student SŠ

Student VŠ

Pracuji

+

2. Do které věkové skupiny patříte ?*

Vyberte jednu odpověď

15 - 18

19 - 25

26 - 35

36 - 50

51 a více

+

3. V případě pravidelné návštěvy Brna bych využil ?*

Vyberte jednu odpověď

Jízdu vlakem

Jízdu dálkovým autobusem

Jízdu osobním automobilem

4. V minulosti jsem do jihomoravské metropole využil dopravu ?*

Vyberte jednu odpověď

Vlakovou

Autobusovou

Osobní

Jiná..



5. Druh dopravy si vybírám podle ?*

Vyberte jednu odpověď

Úrovně nabízených služeb

Ceny

Doba cesty

Jiná...



6. Jaká je vaše spokojenost v případě využití autobusové dopravy?*

Vyberte jednu odpověď

Velká spokojenost

Spíše spokojenost

Spíše nespokojenost

Nespokojenost

7. V případě využití vlakové dopravy jste byli spokojeni ?*

Vyberte jednu odpověď

+

8. Jste spokojeni s celkovou časovou nabídkou spojů ?*

Vyberte jednu odpověď

Autor BP	Chudoba Kamil
Název BP	Posouzení veřejné hromadné dopravy v relaci Brno-Přerov
Studijní obor	DOL
Rok obhajoby BP	2020
Počet stran	56.
Počet příloh	3x
Vedoucí BP	Ing. Michal Turek, Ph.D.
Anotace	Bakalářská práce popisuje analýzu veřejné dopravy na tras Přerov- Brno. Jedná se zejména o charakteristiku autobusových a vlakových spojů dané trasy v bližších obdobích. Výsledky jsou prezentovány textově, graficky i tabulkově. Z nedostatků, které byly zjištěny analýzou, jsou navrženy návrhy na zlepšení nabízených služeb, které jsou na závěr zhodnoceny.
Klíčová slova	Doprava, železniční doprava, autobusová doprava, Přerov-Brno, MHD
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	