

Vysoká škola logistiky o.p.s.

**Hromadná doprava z okrajových
částí města**
(Bakalářská práce)



**Vysoká škola
logistiky**
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

student

Patrik Postava

studijní program
obor

Logistika
Informační management

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: **Hromadná doprava z okrajových částí města**

Cíl práce:

Na základě analýzy informačních zdrojů a disponibilních informací získat přehled o současném stavu dopravní obslužnosti hromadnou dopravou v dané okrajové oblasti. Pomocí dotazníkového šetření ověřit zájem tamních obyvatel. Na základě informací získaných průzkumem vyhodnotit současnou situaci a navrhnout možná řešení. Řešení typového příkladu v oblasti Kroměříže.

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. Logistické procesy
2. Informační podpora MHD
3. Dotazníkové šetření
4. Návrh řešení

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

Gros, I. a kol. Velká kniha logistiky. Praha: Vysoká škola chemicko-technologická v Praze, 2016. ISBN 978-80-7080-952-5.

Zelený, L.: Osobní doprava. Praha, C.H. Beck, 2017. ISBN 978-807-4006-814.

Melicharsov, V., Ježek, J.: Ekonomika dopravního podniku, Univerzita Pardubice 2005. ISBN 80-7194-711-3.

Vedoucí bakalářské práce:

doc. Dr. Ing. Oldřich Kodým

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2019

Datum odevzdání bakalářské práce:

5. 5. 2020

Přerov 31. 10. 2019



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



doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSC.
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 před tím o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s. prorektora pro vzdělávání.

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. Souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

Prohlašuji, že odevzdaná tištěná verze bakalářské, elektronická verze na odevzdaném optickém médiu a verze nahraná do informačního systému jsou totožné.

V Přerově, dne 5. 5. 2020

.....

podpis

Poděkování

Velice rád bych poděkoval své rodině a přátelům za morální podporu, motivaci ke studiu a rady, které mi pomohly při psaní bakalářské práce.

Anotace

Bakalářská práce je zaměřena na autobusovou hromadnou dopravu okrajové městské části Bílany města Kroměříž. Cílem práce je získat informace o současném stavu dopravní obslužnosti autobusovou hromadnou dopravou v dané oblasti a pomocí dotazníkového šetření ověřit zájem tamních obyvatel. Závěrem bakalářské práce tvoří návrh na změn. Navržené změny vychází z dotazníkového šetření pro zlepšení současného stavu dané oblasti.

Klíčová slova

Městská autobusová doprava, osobní přeprava, dopravce, Kroměříž, Bílany

Annotation

The bachelor thesis is focused on bus public transport of the peripheral city district of Bílany of Kroměříž. The aim of the thesis is to obtain information about the current state of bus transport services in the given area and to verify the interest of the local inhabitants by means of a questionnaire survey. The conclusion of the thesis consists of a proposal for changes. The proposed changes are based on a questionnaire survey to improve the current state of the area.

Keywords

City bus transport, passenger transport, carrier, Kroměříž, Bílany

Obsah

Úvod.....	9
1. Logistické procesy	10
1.1. Logistické procesy městské hromadné dopravy	10
1.2. Dopravní obslužnost města	11
1.3. Městská hromadná doprava.....	14
1.3.1. Historie městské hromadné dopravy.....	15
1.3.2. Vývoj městské hromadné dopravy v Českých zemích	16
1.3.3. Charakteristika městské hromadné dopravy	17
1.3.4. Faktory působící na městskou hromadnou dopravu	20
2. Informační podpora MHD	22
2.1. Město Kroměříž	22
2.1.1. Historie města	22
2.1.2. Fyzicko-geografická charakteristika území	23
2.1.3. Demografie města	25
2.1.4. Dopravní dostupnost vybraných destinací města.....	26
2.2. Okrajová část Bílany	29
2.2.1. Doprava a Bílany	29
2.3. Kroměřížské Technické Služby	32
2.4. Městská hromadná doprava Kroměříž	33
2.4.1. Vozidlový Park	33
2.5. Magic Bus s.r.o.	34
2.5.1. Vozidlový park	34
2.5.2. Linka č. 9	35
3. Dotazníkové šetření	36
4. Návrh řešení.....	50

Závěr	52
Seznam citací	53
Seznam zkratek	55
Seznam ilustrací	56
Seznam příloh	57

Úvod

Současná lidská společnost se neustále rozvíjí ve všech směrech, a to způsobuje vzrůstající požadavky na dopravu. Pro volný pohyb obyvatelstva po městech a blízkém okolí je důležitou a nezbytnou součástí rozvětvená síť hromadné dopravy.

Doprava má svoji důležitou roli v našem každodenním životě. Lidé denně cestují do zaměstnání nebo škol. Také vzrůstá zájem o kulturní akce a s tím se neustále zvyšují nároky na dopravu, a její komfort. Vzhledem ke vstupním nákladům si nemůže každý dovolit cestovat individuálně. To je důvod proč by měla být k dispozici veřejná doprava a její nabízené služby na co nejlepší úrovni.

Cílem této práce je průzkum současné situace městské hromadné dopravy města Kroměříž v rámci okrajové části Bílany a navrhnout řešení ke zlepšení současného stavu.

První kapitola je věnovaná teoretickým znalostem logistiky v oblasti pro přepravu osob městskou hromadnou dopravou. Na základě studia odborné literatury je v ní uvedeno vymezení dopravní obsluhy, vývoj městské hromadné dopravy a její historii, vedení linek městské hromadné dopravy.

Druhá kapitola pojednává o městu Kroměříž, okrajové části Bílany, jejich obyvatelích a popisu místní městské hromadné dopravy a technickým službám, dopravnímu systému, vozidlovém parku a jízdě. Tato kapitola je zakončena dotazníkovým šetřením, které rozebírá spokojenost obyvatel s místní hromadnou dopravou. Dále pak možnost a zájem zavedení linky městské hromadné dopravy pro zvolenou okrajovou část.

Ve třetí kapitola této práce popisují návrhy na zlepšení současné situace a možná řešení. Návrhy jsou výsledkem dotazníkové šetření tamních obyvatel s cílem na zlepšení kvality a rozšíření městské hromadné dopravy.

Závěrem jsou shrnuty výsledky mé práce a uvedena možná řešení pro zlepšení současné situace. Součástí práce je i seznam použitých zkratk, obrázků a grafů. Příloha obsahuje dotazník, který byl předkládán respondentům v dané lokalitě.

1. Logistické procesy

Logistika se vyvinula do stádia, kdy se stala významnou a nedílnou součástí každodenních potřeb naší společnosti. Logistika je širokou škálou vzájemně propojených řízených aktivit, které efektivně a účelně řídí dopředné i zpětné toky výrobků i služeb. Mezi tyto aktivity můžeme zařadit zejména dopravu, skladování, správu vozového parku, plnění objednávek, řízení zásob, návrh logistické sítě, zákaznický servis, nákup a manipulaci s materiály. [1]

„Řízení logistiky je integrující funkcí, která koordinuje a optimalizuje všechny logistické činnosti, stejně jako se podílí na propojení logistických činností s dalšími funkcemi, včetně marketingu, výroby, prodeje, financí a informační technologií.“ [1, s. 25]

Poskytované služby, jejich význam, náplň, druh a specifikace mají tvořit hodnoty, které vyhledává a ocení koncový zákazník. Služby zákazníkům můžeme nazvat soustavou ukazatelů, které nám ukazují, jakých výkonů dosahuje logistika.

„Služby zákazníkům jsou základním cílem řízení dodavatelských systémů. Jejich pojetí jako hlavní filosofie funkce organizací, jako souboru aktivit přinášejících hodnotu zákazníkům, kterou je možné odlišit se od konkurence je založeno na trvalém sledování požadavků zákazníků, měření dosahované úrovně pomocí soustavy ukazatelů, srovnávání jejich konkurenceschopné úrovně.“ [1, s. 71]

1.1. Logistické procesy městské hromadné dopravy

Jedním z hlavních prvků pro vznik a rozvoj měst je doprava. Doprava ve městech zahrnuje všechny dopravní, přepravní, také manipulační činnosti spjaté s přepravou, které se realizují na vymezeném území. Zařadit sem můžeme městskou hromadnou dopravu, individuální automobilovou dopravu, nákladní dopravu, cyklistickou dopravu, příslušné dopravně-inženýrské a územně-plánovací činnosti atd. Městská doprava je tedy přímo závislá na charakteristice prostředí, ve které se realizuje. Mezi faktory ovlivňující městskou dopravu patří například: přírodní podmínky, hustota obyvatel, sociální a profesní skladba obyvatel hustota zástavby.

Města se postupem času rozšiřují i přes své přírodní hranice a plošně rostou. Městská doprava se vyvíjí společně s rozvojem měst a napomáhá k jejich samotnému růstu. [4]

1.2. Dopravní obslužnost města

Dopravní obslužnost města lze vyložit jako zajišťování dopravních potřeb pro občany na území daného města. Dopravní obslužnost je orientovaná na zabezpečení celotýdenní dopravy z důvodu veřejného zájmu. Dopravu zajišťujeme zejména do škol, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení. Také na úřady, k soudům, případně za kulturou a zpět. Městská hromadná doprava je veřejnou službou obyvatelům, díky které mohou uspokojovat své společenské i osobní potřeby, s cílem trvalého rozvoje města. [3]

Veřejná doprava představuje nedílnou a také důležitou součást sociální politiky. Zároveň představuje i součást postupného regionálního rozvoje. Jedním z hlavních důvodů pro vývoj společnosti vpřed je vytvoření prostředí, ve kterém si může stejně konkurovat silniční, železniční, letecká a vodní doprava. [2]

Stejně tak musí být konkurenceschopná i osobní automobilová doprava a veřejná hromadná doprava. Tyto požadavky byly příčinou pro vytvoření pěti základních oblastí, které charakterizují hromadnou dopravu.

Hledisko sociální – občané města, kteří z nějakého důvodu nemůžou využívat individuální automobilovou dopravu, se musí dostat do práce, školských zařízení, k lékaři, k soudům nebo úřadům, a to za cenu, která pro něj bude přijatelná.

Hledisko prostorové – individuální automobilová doprava je prostorově náročná. Zajištění potřebného prostoru včetně dopravy v klidu (parkovací místa) není snadným úkolem.

Bezpečnost – ve srovnání s individuální automobilovou dopravou zaznamenává veřejná hromadná doprava na jednoho přepraveného cestujícího výrazně méně nehod. Veřejná kolejová doprava, která se provozuje po zabezpečené dopravní cestě, vykazuje nejnižší procento nehod. [2]

Ekologie – veřejná hromadná doprava produkuje celkově méně emisí než individuální automobilová doprava. To je důvod pro vytvoření ekologické rovnováhy jednotlivých dopravních služeb a přepravních proudů.

Vyváženost regionálního rozvoje – Pro regionální rozvoj je potřeba zajištění kvalitního systému veřejné dopravy. Veřejná hromadná doprava má velký vliv zejména na zaměstnanost, zabraňuje vystěhovávání lidí z přilehlých venkovských oblastí. [2]

Současnou dopravní obsluhu zabezpečuj dva systémy. Jsou to systémy zabezpečující dopravní obsluhu při ukládání závazků a uzavírání smluv. „*Závazek veřejné služby je závazek dopravního podniku, který by nepřevzal ve svých vlastních komerčních zájmech vůbec, nebo ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek. Závazky veřejné služby se ukládají písemně a ukládající orgán se současně zavazuje uhradit ztrátu, včetně přiměřeného zisku, která převzetím závazku dopravci vznikne.*“ [2, s. 113]

Závazky ve veřejném zájmu dělíme na:

Závazky provozu – jsou to takové závazky dopravce, jenž musí zajistit na jakékoliv dopravní cestě, na které provozuje dopravu. Jeho součástí jsou všechna potřebná opatření k zabezpečení stanovených norem, pravidelnosti, kapacity a plynulosti provozu.

Závazky přepravy – jsou to takové závazky dopravce, při kterých dochází k přepravě cestujících za zvláštních podmínek, nebo za speciální sazby.

Závazky tarifu – jsou to takové závazky, které vznikají dopravnímu podniku, jenž je povinen dodržovat. Tyto závazky vznikají hlavně pro určité skupiny cestujících, určité druhy zboží, nebo trasy. Tyto tarify stanovuje a schvaluje příslušný orgán veřejné správy.

Stát zajišťuje prostřednictvím smluv závazků veřejné služby dopravní obsluhu území dálkovou dopravou. Je však omezen pouze na oblast drážní dopravy, v rámci rychlé regionální a meziregionální dopravy. Dále stát také zajišťuje spojení rychlíkovými a expresními spoji, jelikož vlaky vyšší kvality SC, EC, IC a Pendolino, nesou podnikatelské riziko. To je důvodem, proč jsou tyto vlaky provozovány Českými drahami na svou vlastní finanční zodpovědnost. Velikost objednávek mezi státem a dopravcem vychází ze zkušenosti minulých let, z požadavků a připomínek krajů, obcí i občanů.

Současná právní legislativa neumožňuje státu zabezpečit tuto dopravní obsluhu linkovou autobusovou dopravou, a to ani v případech kdy neexistuje konkurenceschopná drážní infrastruktura. V těchto případech závisí řešení na dohodách mezi jednotlivými kraji. [2]

Regionální dopravní obslužnost zajišťují kraje nebo obce o samostatné působnosti. Kraje řeší základní dopravní obslužnost po obvodu svého území. Obce poté řeší zbylou dopravní obslužnost pro danou lokaci. Největší část dopravy zajišťují města a obce, do této kategorie spadá i systém městské hromadné dopravy. Systém městské hromadné dopravy je financován přímo z městského rozpočtu.

Doprava ve veřejném zájmu řeší na prvním místě kvalitu poskytovaných služeb, na druhé místo staví druh dopravy, pokud se v cílové lokalitě nachází druhý konkurenceschopný způsob dopravy, a také dopravce. [2]

U dopravců, kteří zajišťují dopravní potřeby kraje, může provozováním svých služeb vytvořit prokazatelnou ztrátu. Tato ztráta je hrazena krajem, ve kterém své služby provozují. Prokazatelná ztráta je pojem, který můžeme definovat jako: „rozdílnost mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů vynaložených dopravcem na plnění závazků veřejné služby a přiměřeného zisku vztahujícího se k těmto nákladům a mezi tržbami a výnosy dosaženými dopravcem na plnění závazku veřejné služby. Přiměřený zisk je definován Nařízením vlády číslo 492/2004. “ [2, s. 115]

Do prokazatelné ztráty nesmí dopravce započítávat ztráty, které vznikly provozováním takových linek, které nebyly zahrnuty ve smlouvě s daným krajem. Peněžní prostředky vyplácené krajem musí být prokazatelně použity na obnovu a údržbu autobusů a ostatních dopravních prostředků využívaných pro přepravu. [3]

V usnesení vlády číslo 55/2003 vznikl: systém účasti státu na obnově vozového parku. Toto usnesení vzniklo za účelem rozvoje funkčnosti a stabilizaci systému veřejné linkové dopravy a podpory obnovy autobusů. Tímto opatřením byla usnadněna obnova vozidel městské hromadné dopravy a linkové dopravy. Další část je vyhrazena pro vozidla s alternativním druhem pohonu. Od roku 2010 by měl stát dávat přes půl miliardy korun na obnovu autobusů. Státní podpora se samozřejmě týká pouze pro pořízení a udržování autobusů, kterými je provozována základní dopravní obsluha v závazku veřejné služby. Autobus pořízen pomocí státní dotace musí být využíván k zabezpečení dopravní obslužnosti po dobu minimálně 6 let. To je dále podmíněno tím, že během těchto 6 let vozidlo najede 80 % kilometrů ze své celkové kapacity.

Veškeré dopravní nabídky daného území patří do kategorie dopravní obsluhy. Nejedná se zde pouze o hromadnou dopravu, ale také sem spadá osobní automobilová doprava, cyklistická doprava a také případné rekreační vyhlídkové lanové dráhy. [2]

1.3. Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava, ve zkrácené formě MHD, je na území České republiky provozována dopravními podniky. Městská hromadná doprava je jedním ze základních pilířů pro rozvoj města a spokojenost tamních obyvatel.

Městská hromadná doprava je v knize Pavla Drdly definována takto:

„Městská hromadná doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým hromadným přemísťováním osob a definovaných hmotných předmětů v předpokládaných objemových a definovaných časových a prostorových souvislostech za použití pro tento typ vhodných dopravních prostředků a technologií.“ [5, s. 7]

Technologie městské hromadné dopravy jsou: pohyb dopravního prostředku, způsoby nástupu a výstupu osob do dopravního prostředku, způsoby přepravy a umístění zavazadel cestujících, způsoby odbavení cestujících, způsoby pohybu osob na zastávkách, stanicích a v dopravním prostředku, způsoby přestupu mezi jednotlivými dopravními prostředky, přístup na zastávky, případně další související operace. [2]

Městská hromadná usnadňuje problémy silniční dopravy způsobené vytížením kapacit silničních komunikací. Dále snižuje počty zaparkovaných vozidel, které se s rostoucím počtem osobní automobilové přepravy a rozšiřováním silniční dopravy zvyšují, stejně jako množství dopravních kolon. [2]

„Řešení městské hromadné dopravy však nelze oddělovat od řešení ostatních segmentů dopravy ve městě (tj. dopravy nákladní, dálkové, tranzitní aj.) vzhledem k tomu, že se všechny tyto segmenty vyskytují ve městě současně, na stejných dopravních cestách a vzájemně se ovlivňují; tímto komplexním řešením se zabývá city logistika.“ [2, s 185]

Každý rok se přepraví téměř 3 miliony osob pomocí městské hromadné dopravy nebo pomocí jiného dopravního přepravce, který v oblasti dopravy kromě provozu městské hromadné dopravy v menších a také středně velkých městech provozují dopravu příměstskou i dálkovou, veřejnými autobusovými linkami. [5]

1.3.1. Historie městské hromadné dopravy

Za první důkaz o existenci dopravního prostředku můžeme považovat dvoukolový kočár z roku 1300 př. n.l., nalezený v hrobce faraonů. V Pompejích o existenci kolových dopravních prostředků svědčí tamní dlažba.

Počátek samotné městské hromadné dopravy sahá do roku 1662, kdy ve Francii, v Paříži fyzik Blaise Pascal navrhl zahájit pomocí koňských omnibusů veřejnou dopravu. Tento návrh byl brzy realizován a udržela se roky. Postupně se začala rozvíjet také v dalších větších i menších městech. V Londýně v roce 1820 jezdilo 1300 omnibusů. V roce 1830 po objevu parního stroje byl sestrojen první parní autobus. Tento autobus dosahoval rychlosti 13 kilometrů za hodinu. Jeho provozní náklady byly dražší než u vozů taženými koňmi. Vozidla byla omezována i státními předpisy. Na tehdejších komunikacích byla rychlost stanovena na 16 kilometrů v hodině. V obcích byla rychlost stanovena 8 kilometrů v hodině, podmíněné běžcem s červeným praporkem před vozidlem. V New Yorku v roce 1832 vznikla první trať koňské tramvaje. Tato tehdy nadčasová technologie dala směr moderní železniční dopravě. [2]

První elektrický vůz, jehož motor byl poháněn pomocí elektrolytického akumulátoru byl sestrojen v roce 1842. Tímto vozem bylo dokázáno, že existuje možnost pohánět vozidla pomocí elektrického pohonu. Objevily se ale problémy s přívodem elektrické energie, akumulátory byly příliš náročné na výrobu a také na následnou údržbu. Tyto neúspěchy elektrických vozidel byly důvodem pro koňskou tažnou sílu nebo pohon na parní zařízení pro vozidla hromadné dopravy. Stacionární zdroj elektrické energie a přívod proudu do vozidla pomocí kolejnic byl poprvé použit v roce 1850. Byla postavena první londýnská parní železnice, která skrz nedostatečně široké londýnské ulice byla zavedena pod zemský povrch. Od druhé poloviny 19. století nastal rozvoj veřejné městské dopravy. Roku 1882 byl vyroben první autobus na elektrický pohon. V roce 1890 byl vyroben jeden z prvních trolejbusů. Po roce 1910 bylo po světě více jak 100 000 kilometrů elektrických tramvajových drah. V Budapešti v roce 1896 vznikla první podzemní kolejová dráha, dnes metro. [5]

V dnešní době existuje pestrá paleta dopravních prostředků, jak z oboru silniční, tak i drážní dopravy. Všechny z nich mají dnes své nezastupitelné místo a jsou stále modernizovány. [2]

1.3.2. Vývoj městské hromadné dopravy v Českých zemích

Vývoj veřejné dopravy na území České republiky byl před rokem 1918 nerovnoměrný. Drožky se objevily v Praze až roku 1789. První omnibus se v Praze objevil až v roce 1829, ale z důvodu nedostatku cestujících byla doprava zastavena. Až roku 1845 byl obnoven systém pěti omnibusových linek. V Brně byla od roku 1869 provozována koňská tramvaj „koňka“. V Praze se objevila až v roce 1875, kdy byla zavedena první trať koňské dráhy. Vozidla této dráhy měla 10 až 20 míst a jízda stála 20 krejcarů.

Od roku 1900 se začaly objevovat vedle koňských spřežení i parní stoje pohánějící tramvaje. Roku 1891 byl spuštěn provoz pozemní lanovky na pražské Letné a tohoto roku byla také předvedena první česká elektrická tramvaj sestavena inženýrem Křižíkem. Český vynálezce Křižík se podílel na sestavení pět kilometrů dlouhé trati pro veřejný provoz tramvají. [2]

V roce 1900 byla v provozu elektrická tramvaj ve městech: Praha, Brno, Olomouc Teplice, Liberec, Ústí nad Labem, Jablonec nad Nisou a Plzeň. V Ostravě byl v roce 1894 zahájen první parní tramvajový provoz. To umožnilo provoz nákladní dopravy a začala se používat žlábková kolejnice. Parní motorový provoz byl po zavedení elektrických tramvají ukončován.

V Praze v roce 1908 byl zahájen testovací provoz autobusové dopravy. Provoz byl ale zastaven z důvodu slabého výkonu motoru vozidel a pro velké stoupání ulic. Autobusová doprava byla obnovena až v roce 1925. Další rozvoj městské veřejné dopravy nastal až po první světové válce.

Od roku 1936 začal rozvoj trolejbusové dopravy po Praze. V roce 1941 byl zaveden provoz trolejbusové linky v Plzni, později i ve Zlíně. Po druhé světové válce byl zahájena tramvajová doprava i v dalších městech. V Brně v roce 1946 byla zahájena lodní doprava na Brněnské přehradě, a to v rámci městské hromadné dopravy. V Praze v roce 1965 byl prosazen návrh podpovrchové tramvaje. V květnu 1974 se spustil provoz prvního úseku Pražského metra. [5]

1.3.3. Charakteristika městské hromadné dopravy

Městskou hromadnou dopravu můžeme charakterizovat jako přepravu velkého množství lidí na malé ploše města. Musí zde však být k dispozici dostatečně silné přepravní proudy. Těmi jsou například: rezidenti dané oblasti, lidé dojíždějící za prací, vzděláním nebo do zdravotnických zařízení, popřípadě turisté.

„Zjednodušeně lze říci, že MHD je efektivní ve městech od počtu potenciálních cestujících přibližně 10 000, ovšem dle místních podmínek. Při malé rozloze města (města jednoho panelového sídliště) nebo naopak v případě města hodně rozsáhlého s nízkou hustotou osídlení se může hranice efektivnosti posunout výše.“ [2, s. 188]

Dopravní a přepravní nerovnosti

Dopravní a přepravní nerovnosti vznikají při cestě do zaměstnání, k lékaři, na nákup, za kulturou nebo rekreací. Nerovnosti vznikají jak při využití osobní automobilové dopravy, tak i městské hromadné dopravy. Vytvářejí se dopravní špičky a sedla. Standartním příkladem rozložení dopravní nerovnosti je ranní dopravní špička, dopolední sedlo, odpolední dopravní špička, odpolední sedlo; večerní sedlo a noční provoz. Tato uskupení jsou závislá na obyvatelstvu a sociálním složení daného města. Ranní dopravní špičky dominují více ve městech s rozvinutým průmyslem. Dopravní a přepravní nerovnosti lze zlepšit zvýšením kapacity vozidel nebo změnou odstupů vozidel v síti. Na nerovnosti v přepravě působí hustota osídlení, struktura osídlení, množství pracovních příležitostí v centru města nebo okolí, studium na městských školách, životní úroveň obyvatelstva a charakter sídelních celků. [4]

Periodický charakter městské hromadné dopravy

Typickým znakem městské hromadné dopravy je velké množství přepravených cestujících. Jednotkou je zde počet přepravených osob za hodinu a směr na dané linky. Ve špičkách je objem přepravy závislý na hodinovém výkonu jednoho dopravního směru. Jedná se o interval, který je závislý na okolnostech jako jsou: vzdálenost brzdné dráhy, kapacita vozidel, charakter obsluhy silnic. V čase dopravního sedla a během nočního provozu je interval mezi spoji delší než ve špičce. Tento požadavek lze splnit snížením kapacit souprav.

Vzdálenosti mezi místy zastavení

Malé vzdálenosti mezi místy zastavení jsou typické pro městskou hromadnou dopravu. V městských centrech bývá tato vzdálenost do 500 metrů. Vzdálenost na okraji města a městských periferiích bývá 1000–2000 metrů. Vzdálenosti mezi místy zastavení pro tramvajové linky je výrazně menší než u autobusových linek městské hromadné dopravy.

Kyvadlový charakter provozu

Pravidelné linky městské hromadné dopravy mají kyvadlový charakter. Tak jako kyvadlo se linka zastaví na jednom konci, zdrží se a pak se vrací stejnou cestou na stranu druhou. Na konečných místech se linka krátce zdrží. Toto zdržení je vymezeno pro přestávku a odpočinek řidičů, kontrolu dopravního prostředku nebo na vyrovnání zpoždění. Kyvadlová doprava se zavádí za účelem posílení dopravy běžných linek, nebo z důvodu sezónních potřeb. Většinou je řízena jízdním řádem. [5]

Jednotnost dopravního systému

Každý ze systémů městské hromadné dopravy (autobusová doprava, trolejbusová doprava, tramvajová doprava ...) tvoří jednotný dopravní celek soustavy města. Tyto soustavy jsou vnímány cestujícími jako jednotný celek městské hromadné dopravy. Celistvost a kompatibilita systému městské hromadné dopravy závisí na jednotném řízení. Jednotlivé dopravní části tohoto systému se musí vzájemně technologicky i ekonomicky doplňovat.

Dispečerské řízení

Události, které vznikají ve městech mimořádně, nutí městskou hromadnou dopravu k přizpůsobivějším provozním potřebám. Dispečerské řízení doplňuje nebo úplně nahrazuje provoz dle jízdního řádu.

Citlivost na poruchy a nerovnoměrnosti

Městská hromadná doprava je ovlivněna ostatními dopravními systémy města. To znamená, že městská hromadná doprava je citlivá na provozní poruchy. Vzniklé poruchy a nerovnoměrnosti způsobují zpoždění vozidel. V kolejové dopravě se projevuje citlivost na veškerou dopravní, technickou nebo vzniklou organizační poruchu. U autobusové dopravy je citlivost na poruchy a nerovnoměrnosti menší než u dopravy kolejové.

Tarifní systém

Městská hromadná doprava vyžaduje jednotný tarifní systém pro všechny odvětví a druhy dopravních prostředků. Pro snadný přestup z jednoho dopravního prostředku na další je zapotřebí mít kombinované sazby jízdného. Spokojenost cestujících roste při zajištění přijatelné a stejně vysoké ceny jízdného pro všechny nabízené dopravní prostředky. Odlišnost ceny jízdného se poté mění dle tarifních pásem a zón města. [2]

Tarifní jednoduchost

Městská hromadná doprava by měla vytvářet co nejjednodušší tarifní systém. Vytvořením co nejmenších tarifních odlišností zvýšíme jak rychlost nastupování a odbavování cestujících, tak také cestovní rychlost.

Nároky na MHD z pohledu veřejnosti

Možný provedený průzkum nároků na městskou hromadnou dopravu z pohledu cestujících by nám zajistil široké spektrum požadavků pro dosažení jejich spokojenosti.

„Hlavními nároky jsou: přehledné linkové vedení, pravidelná dostatečná nabídka spojů s přiměřeně velkou periodou, dobré návaznosti na ostatní dopravu (včetně dopravy dálkové), souhra s příměstskou a regionální dopravou, jednoduchý atraktivní vizuální styl, bezbariérovost systému městské hromadné dopravy, moderní vozidlový park s informačními panely, jednoduchý tarifní a odbavovací systém, dostupná střediska dopravních informací, marketingová komunikace s veřejností, minimalizovat změny tras na linkách, začlenění školních a zaměstnaneckých spojů, moderní zastávky, podpora města.“ [5, s. 22]

Je zde samozřejmostí, že na území České republiky nebude možné splnit každý z výše uváděných požadavků, ale měla by být vynaložena viditelná snaha dosáhnout většiny z nich. [5]

Městská doprava je projevem života a potřeb. Bez dopravy se nedokáží obejít ani menší sídelní útvary. Převážně v městských oblastech zahrnuje pohyb osob i nákladu. Aby bylo ve městech možné správně vytvářet trasy a počet dopravních prostředků, je nutné začít od toho, jaké množství dopravních potřeb existuje a kam směřují. [5]

1.3.4. Faktory působící na městskou hromadnou dopravu

Na městskou hromadnou dopravu a její fungování působí okolní faktory. Tyto faktory, které vyvolávají změny v dopravních potřebách města, je třeba zahrnout do plánování hromadné dopravy a sledovat jejich průběh a případné změny.

Demografické rysy obyvatelstva

Klíčovým faktorem pro fungování města je rozdělení města do jednotlivých dopravních oblastí. Souvisejícím faktorem je zde i celkový počet obyvatel a rozložení obytných částí. Každá oblast by měla mít centrální osu tvořenou hlavní dopravní komunikací pro přístup vozidel městské hromadné dopravy. Vzdálenost od hranic sektorů k osám by měla být stejná. Dalším z faktorů je také věk obyvatelstva. Obyvatelstvo se dle věku slučuje do skupin: děti předškolního věku, žáci základních škol, studenti středních škol a studenti odborných učilišť, vysokoškoláci, pracující, nezaměstnaní a lidé v důchodovém věku.

Vztahy města a okolí

Jako další zdroje a cíle dopravy můžeme vnímat okolí města. Je nutné propojovat dopravními cestami a linkami městské hromadné dopravy i okolní příměstské a okrajové části města. Propojením okrajových částí ovlivníme vytížení dopravní situace a počty parkovacích míst ve městě. Dalším faktorem je rozsah a kvalita komunikací vedoucích k městu. [2]

Dopravní špičky

Provoz městské hromadné dopravy v průběhu pracovního dne zaznamenává zvýšený počet cest do zaměstnání a zpět. To ve městech způsobuje ranní a odpolední dopravní špičku. Ranní dopravní špička je vyšší díky zvýšené koncentraci dopravy do kratšího časového úseku. Oproti tomu odpolední dopravní špička je trváním delší a hustotou nižší. Období sedlové dopravy zabezpečujeme přiměřeně podle potřeb cestujících. V čase nočního provozu zajišťujeme služby městské hromadné dopravy nočními linkami, které se řídí speciálně vytvořeným jízdním řádem.

Z hlediska dopravy, rozlišujeme průběh týdne na dny pracovní a dny víkendové. Na území velkých měst dochází k dopravní špičce v pátek odpoledne a v neděli večer. To je způsobeno hlavně zvýšením hustoty provozu osobní automobilové dopravy za účelem cest za rekreací a návratem. V malých městech se odpolední špičky vyvíjí individuálně, ale návratové nedělní špičky jsou opět kritické. [2]

Vnitřní struktura

Provozovatelé městské hromadné dopravy potřebují pro její fungování znát funkční plochy města. Mezi funkční plochy města řadíme výrobní plochy, plochy obytné, těžební plochy, dopravní plochy, zemědělské plochy, centrální oblasti (úřady, obchody, školy...), rekreační plochy. Všechny jmenované plochy mají vzájemné vazby, které ovlivňují dopravu. Další faktory související se strukturou města jsou pracovní příležitosti a jejich rozložení. Nabídka pracovních příležitostí úzce souvisí s tvorbou dopravních špiček a sedel. Dojíždějící pracovníci a prostor pro individuální automobilovou dopravu jsou faktory, které zasahují do struktury větších měst. Dalšími faktory vnitřní struktury města jsou: vodní toky, členitost terénu a jiné. Faktory související se strukturou města se mohou stát historická chráněná centra a památky nebo problémy související s životním prostředím. [5]

Městské dopravní vybavení

Městské dopravní vybavení musí odpovídat na přepravní potřeby města a jeho území. Častým problémem bývá nedostatek přepravní kapacity způsobený nedostatečnou výstavbou dopravních zařízení a komunikačních sítí. Souvisejícím problémem se může stát, že ani nově vzniklé komunikace nenaplňují svou kapacitu. Může také dojít k uzavření současných dopravních cest při výstavbě cest nových a tím způsobit omezení provozu obslužnosti města.

Využívání volného času

Současná společnost se zvyšující se životní úrovní si žádá větších nároků na dopravu. Obyvatelé často cestují ve svém volném čase za kulturou, sportovními aktivitami, nebo jen za pouhou rekreací. Tyto nároky lze ale málokdy zajistit v okolí jejich bydliště. Většina kulturních zařízení je umístěna v centru města, rekreační a sportovní zařízení se vyskytují spíše po obvodu měst. Velice časté jsou pak cesty za víkendovou rekreací. Obyvatelé především větších měst, se snaží využít svého volného času mimo ruch města. Spousta z nich tíhne k chalupářství a chataření, často bez ohledu na poměrně velké vzdálenosti mezi bydlištěm a víkendovou destinací. Tato rekreační doprava se opakuje každý víkend. Je to častý důvod zvýšení dopravního vytížení, které často převyšuje špičky dopravy všedních dnů.

2. Informační podpora MHD

Pro vypracování této práce bylo potřebné získat údaje o současné situaci v dané lokalitě. Mezi tyto údaje patří informace o městu Kroměříž, vztahy mezi městem a občany, potřeby a preference občanů. Následují informace o příměstské části Bílany, která spadá pod město Kroměříž. Byl proveden průzkum současných i minulých možných způsobů přepravy mezi okrajovou lokalitou a městem, ve kterých figuruje společnost Kroměřížské technické služby, která se stará o provoz městské hromadné dopravy. Dále pak firma Magic Bus, která byla prvním soukromým přepravcem veřejné dopravy ve Zlínském kraji, a společnost Krodos Bus, která provozuje meziměstskou autobusovou dopravu na Kroměřížsku.

2.1. Město Kroměříž

Město Kroměříž, ležící na řece Moravě, je díky své bohaté historii, kulturnímu životu a historickým památkám přezdíváno Hanáckými Aténami. Slávu městu přinesly jeho památky zejména arcibiskupský zámek a jeho zahrady, které se staly kulisou mnoha filmů. Zámek a zahrady byli přidány od roku 1998 na seznam památek UNESCO.

2.1.1. Historie města

Původní osada byla postavena u brodu na jedné z tras tehdy významné obchodní cesty, tzv. Jantarové stezky, spojující Podunají s Baltským mořem

Ve 13. století našeho letopočtu biskup Bruno ze Schauenburgu povýšil tehdejší trhovou ves u řeky Moravy na opevněné město. Jeho nástupci zde nechali vystavět gotický hrad, který byl později přestavěn na renesanční zámek. O hlavní rozvoj a opravy města po vyplenění města švédý v roce 1643 se postaral biskup Karel II. z Lichtenštejnu, který nechal přebudovat zámek v honosné sídlo, vybudoval mincovnu a opravil městské hradby. Zámeckou zahradu nechal přebudovat na anglický park a za městskými hradbami nechal vysadit Libosad, dnešní Květnou zahradu. [11]

Důležitou kapitolou města je rok 1848, kdy byl do Kroměříže přeložen ústavodárný říšský sněm rakousko-uherské monarchie a kterého se zúčastnila řada významných osobností tehdejšího politického života. [ibid.]

„V roce 1885 setrval v zámku a v okolí na soukromých poradách císař František Josef I. s ruským carem Alexandrem III. i s manželkami. Tato vzácná návštěva měla na Kroměříž obrovský vliv. Kroměříž se díky ní dostala znovu do centra pozornosti evropské politiky, kdy diplomatická schůzka rakouského císaře s ruským carem měla snahou oslabit nepřátelskou politiku rakousko-německého spolku vůči Rusku.“ [11]

V novodobé historii na Kroměříž dolehly události spojené s koncem II. světové války. Kroměříž se svobody dočkala 6. května. Sovětští hrdinové jsou dodnes pochováni na místním hřbitově, stejně jako generál a pozdější prezident Ludvík Svoboda. [ibid.]

V roce 1997 byla Kroměříž vyhlášena nejkrásnějším historickým městem České republiky a o rok později, v roce 1998, byl komplex Arcibiskupského zámku a zahrad zapsán na listinu světového dědictví UNESCO.

2.1.2. Fyzicko-geografická charakteristika území

Město Kroměříž se nachází v jižní části Hornomoravského úvalu, kde se krajina mění z oblasti rovin Hané na pahorkatinu Hostýnské vrchy a Chřiby. Město leží v nadmořské výšce 201 metrů nad mořem, v širokém údolí lužního toku řeky Moravy, který v jeho západní části tvoří ložiska říčních sedimentů. Většina zastavěného města se rozkládá na jílovcích a pískovcích. Poloha na řece Moravě přináší zvýšené riziko povodní, což mělo za následek rozsáhlá protipovodňová opatření (systém ochranných hrází, napřímení toku), která i přesto nedokázala zabránit záplavám města povodní v roce 1997.

Kroměříž je okresním městem i obcí s rozšířenou působností s pověřeným obecním úřadem. Pod Kroměříž jako okresní město spadá 79 obcí a jako obec s rozšířenou působností pod něj spadá 46 obcí. [8]

Samotné město Kroměříž (bez příměstských částí) zabírá 11 % plochy katastru a významná část jeho plochy připadá na městskou zeleň, která společně s historickou i novodobou zástavbou spoluvytváří účelově a esteticky kvalitní ráz města s vyváženým životním prostředím. [8]

Současná rozloha katastrálního obvodu Kroměříže je 5560 hektarů. Rozloha samotného města dnes činí 1770 hektarů. Mezi zbylé plochy města patří přilehlé příměstské části kterými jsou: Bílany, Drahlov, Hradisko, Kotojedy, Miňůvky, Postoupky, Vážany, Těšnovice, Trávník a Zlámanka. Tyto části bývali dříve samostatnými vesnicemi. [9]

Obr. 2.1 Členění města Kroměříže (příměstské části)



Zdroj: [8]

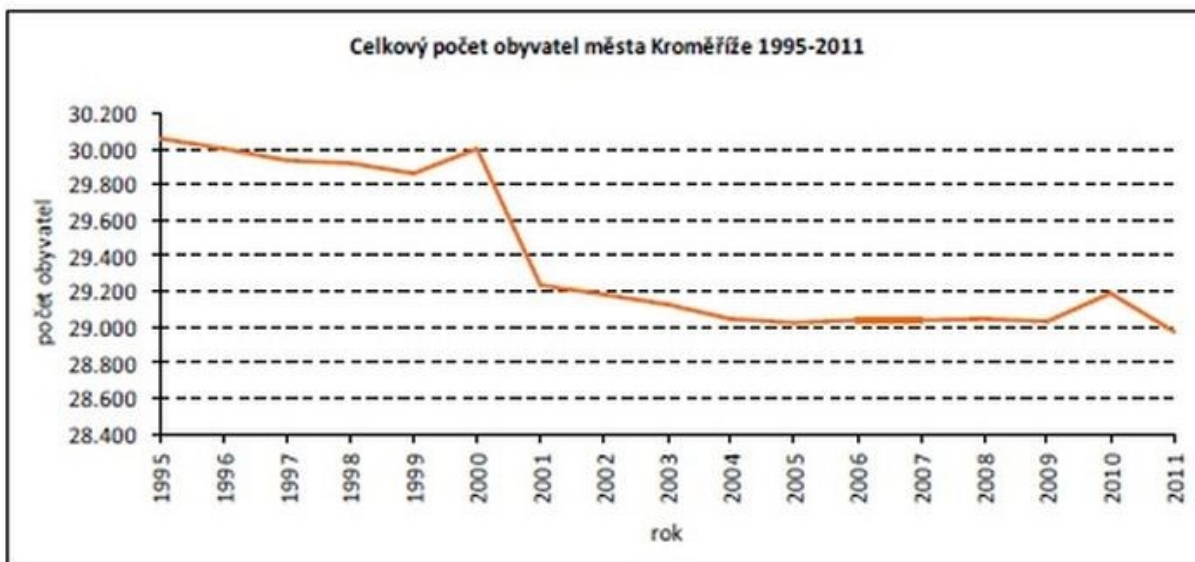
2.1.3. Demografie města

V posledních letech se průměrný věk obyvatel města Kroměříž v souladu s národním trendem zvýšil. Pokud jde o rozdělení populace podle pohlaví, město Kroměříž nevykazuje v našich podmínkách žádnou odchylku od normálního vývoje, kde lze pozorovat mírně vyšší podíl mužské populace v nejnižších věkových kategoriích. Současná věková struktura obyvatelstva je z ekonomického pohledu příznivá, protože má vysoký podíl populace v produktivním věku. S ohledem na stále se zvyšující délku života lze očekávat významné přelití populace na postproduktivní složku. Lze očekávat, že s nárůstem seniorů se zvýší počet zdravotní a sociální péče ve městě. [10]

Vývoj počtu obyvatelstva města Kroměříže

„Město Kroměříž mělo k 31. 12. 2013 celkem 28 921 obyvatel. Dlouhodobý trend vývoje počtu obyvatel, znázorněný v grafu, má od roku 1995 do roku 2011 klesající trend. Obyvatel ubývá jak přirozenou měnou, tak migrací. Mírné nárůsty počtu obyvatel ve městě v roce 2000 a 2010 jsou způsobeny výraznějším kladným migračním saldem v těchto letech. Nelze však určit příčinu těchto singulárních nárůstů počtu přistěhovaných do města.“ [10]

Obr. 2.2 Celkový počet obyvatel města Kroměříže 1995-2011



Zdroj: [10]

2.1.4. Dopravní dostupnost vybraných destinací města

Cestující využívají veřejnou dopravu za účelem cest: do mateřských škol, do základních škol a odborných učilišť, do práce, na střední a vysoké školy, za rekreací, na nákupy, na úřední a obchodní jednání, do zdravotnických zařízení, za zábavou a kulturu, na sportovní akce, k přátelům či příbuzným na návštěvy, na veřejné činnosti (shromáždění) a další.

Centrum města

Centrum města Kroměříž i kulturní centrum města se nachází v blízkosti řeky Moravy. Poměrně rozlehlé historické centrum města Kroměříž je hojně navštěvováno občany města, kteří zde nakupují a navštěvují úřady a rovněž návštěvníky a turisty. Samotné centrum města je dobře dostupné pomocí osobní automobilové dopravy. V blízkosti každé budovy všech orgánů státní správy je možné zaparkovat osobní automobil, za poplatek 10 Kč za každou započatou půlhodinu. Poplatek je možné zaplatit i pomocí SMS. Parkovací automaty spravuje společnost Kroměřížské technické služby. Kroměříž řeší již delší dobu stavbu parkovacího domu. Problémem se v době dopravní odpolední špičky může stát nedostatečná kapacita parkovacích míst. Všechny linky městské hromadné dopravy jsou vedeny podél historického centra.

Nemocnice Kroměříž

Nemocnice se ve městě Kroměříž nachází v okrajové části města. Nemocnice je snadno dosažitelná pomocí osobního automobilu. Osobním automobilem lze zaparkovat přímo v areálu Kroměřížské nemocnice a. s., kde je parkování zpoplatněno. Tato možnost je vyhovující pro osoby se sníženou hybností. Vozidla lze zaparkovat i na dvou odloučených parkovištích, kde parkovné činí 10 Kč za každou započatou hodinu. Tato parkoviště leží v pěší dostupnosti od nemocnice. U nemocnice jsou zřízeny čtyři autobusové zastávky veřejné hromadné dopravy, na kterých zastavuje většina spojů MHD.

Školská zařízení

Všechna školská zařízení města Kroměříž jsou snadno dostupná pomocí městské hromadné dopravy. Autobusové zastávky MHD se nachází v blízkosti všech škol. Základní školy Zachar, Slovan, Sýpky, Oskol i Komenského základní škola jsou obsluhovány okružními linkami městské hromadné dopravy. Výjimkou je Základní škola Zámoraví, která leží v dostupnosti autobusového nádraží, a má zřízené dva speciální ranní školní spoje MHD přímo ke škole. Střední školy města, kterými jsou: Střední zdravotnická škola, Tauferova střední škola veterinární, Střední škola podnikatelská, Střední škola pedagogická, Střední průmyslová škola mlékárenská, Střední škola hotelová a služeb i Obchodní akademie jsou také dostupné pomocí okružních linek MHD. Konzervatoř P. J. Vejvanovského, Arcibiskupské gymnázium a státní gymnázium leží v centru města. V čase před začátkem vyučování jsou posíleny spoje městské hromadné dopravy tak, aby vznikla dostatečná kapacita pro přepravu všech žáků a studentů. Žádná ze středních škol není vybavena parkovištěm. Proto při využití osobní automobilové dopravy jejich studenty dochází k zatížení kapacity parkovacích míst i v centru města nebo v blízkém okolí škol. Rodiče žáků základních škol mají během ranní dopravní špičky problém najít parkovací místo v blízkosti škol. Často zastavují vozidla na obrubnicích, chodnicích nebo na křižovatkách, což ohrožuje bezpečnost účastníků silničního provozu.

Sportovní hala Slavia a Spartakiádní stadion

Historická sportovní hala Slavia na Kotojedské ulici s přilehlým velkým otevřeným atletickým stadionem je místem tréninku několika sportovních oddílů (basketbal, judo, karate, gymnastika) a také místem konání sportovních utkání a soutěží. Vzhledem ke své poloze v centru města, absenci vhodného parkoviště a zastávky MHD je dostupná nejlépe pěšky. Rodiče dětí, kteří navštěvují sportovní oddíly, nebo návštěvníci sportovních akcí parkují nejčastěji na nedalekém parkovišti náležejícím hypermarketu Albert. Nejbližší zastávka MHD na Husově náměstí je vzdálená cca 5 min pěší chůze.

OC InterCora Rybalka

Obchodní centrum InterCora Rybalka na ulici Velehradská bylo veřejnosti otevřeno v listopadu 2012 na místě bývalých Rybalkových kasáren. Obchodnímu centru dominuje hypermarket Tesco a dále se zde nachází 13 menších prodejen s dříve v Kroměříži chybějícím sortimentem (hračky, oděvy, obuv, elektro). Dopravní dosažitelnost OC Rybalka pomocí MHD není nejlepší, přímo před OC se nenachází žádná zastávka, od nejbližší je třeba jít pěšky cca 5 minut. Proto občané Kroměříže pro nákupy v OC Rybalka využívají především osobní automobily, čemuž je OC přizpůsobeno dostatečnou parkovací kapacitou.

OC Rejdiště

Obchodní centrum Rejdiště bylo vybudováno v roce 2015 v lokalitě mezi hypermarketem Kaufland a kroměřížským zimním stadionem. Je zde situováno několik prodejen se sortimentem drogerie, papírnictví a elektro. Na rozdíl od OC Rybalka se přímo před hypermarketem Kaufland nachází zastávka MHD, kde zastavují okružní linky 4 a 6. Menší parkoviště před obchody OC Rejdiště spolu s parkovištěm před Kauflandem a zimním stadionem poskytují dostatečný počet parkovacích míst pro občany využívající k nákupům osobní automobil.

Hřbitov

Městský hřbitov Kroměříž se svou rozlohou 7,4 ha je situován na okraji města na ulici Velehradská. Dopravní obslužnost linkami MHD je dobrá, přímo před vchodem se nachází dvě zastávky v obou směrech jízdy a zastavují zde i meziměstské spoje společnosti Krodos bus. Naopak lidé přijíždějící na hřbitov vlastním automobilem mají problém s parkováním, jelikož parkoviště před hřbitovem je velmi malé. Proto návštěvníci hřbitova využívají k parkování parkoviště v OC Rybalka nebo u supermarketu Penny.

2.2.Okrajová část Bílany

Obec Bílany je jedna z devíti příměstských částí města Kroměříže. Bílany leží východně od Kroměříže. Do roku 1976 samostatnou obcí v okrese Kroměříž. Charakteristika sídel obec je vesnice. V obci Bílany žije 308 obyvatel a stojí zde 129 domů [14]

Ze státní silnice z Kroměříže do Hulína (silnice I. třídy č. 47) vedou do Bílan dvě silniční odbočky, které jsou v obci propojeny. Původně se s touto hlavní silnicí ves spojovala cestou od mostu potoka Stonáče. Neméně důležitým přístupem do obce byla stezka z Kroměříže, dnes cyklotrasa Kroměříž – Hulín. Cesta vedoucí na jih (kolem bývalého areálu JZD) původně vedla přes Doubravice do Záhlinic. Katastr obce je rozlehlý a rovinatý, tvoří jej pole a lužní lesy. Svým tvarem jsou Bílany okrouhlí, tzn. obcí s uzavřenou návší. Nejstarší částí je Dědina, která sestávala ze sedláckých gruntů. Část osady, kterou tvořily chalupy, se nazývala Bědachov. Další části vystavěné v novějším období jsou Ježkov, Padělky a Okálová ulice. [13]

Pro rozvoj obce bylo důležité zejména poválečné období, kdy v obci vzniklo zemědělské družstvo, byla zrušena původní škola, stavěla se kanalizace a veřejné osvětlení, byla zahájena výstavba vodovodu a svoz odpadu. V. 70. letech pokračovala výstavba rodinných domků a bylo vybudováno vyletiště. V roce 1976 pak byly Bílany veřejným hlasováním občanů připojeny ke Kroměříži. V roce 1978 byla zahájena generální oprava silnice Hulín – Kroměříž. Byla vytrhána dlažba a byl položen asfaltový koberec. Podél nové silnice bylo položeno nové vodovodní potrubí. Plynofikace obce následně probíhala od r. 1983. Rovněž byla vybudována autobusová zastávka a položen přístupový chodník do vesnice. V období po r. 1989 se do Bílan začalo vracet soukromé podnikání a rovněž byl vyspraven chodník vedoucí z Bílan k autobusové zastávce ve směru na Hulín. [6]

2.2.1. Doprava a Bílany

Bílanští občané se v minulém století dopustili nenapravitelné chyby, když nedovolili vedení železnice přes Bílany. Zastávka měla být přímo v obci. V roce 1887 byla proto převedena výstavba trati na hlavní trať Kojetín – Český Těšín a od té doby vlak objíždí Hulín ze strany od Břestu. Železnici nahradila autobusová doprava. [6]

Autobusové zastávky obce Bílany

V obci existují 3 zastávky veřejné autobusové hromadné dopravy. Dvě z nich leží přímo na silnici I. třídy č. 47. Jedna ve směru Hulín, druhá ve směru na Kroměříž. Dostupnost těchto zastávek není nejlepší. Jelikož silnice č.47 leží mimo obec, obyvatelé centra obce a její vzdálenější části musí počítat i s 10 minutami chůze, než dojdou k zastávkám. Další problém je, že autobusová zastávka ve směru na Kroměříž leží na druhé straně silnice a není zde přechod. Obyvatelé obce přecházení vozovky hodnotí jako nebezpečné. V minulosti proběhlo několik jednání mezi zástupci obce a zástupci města Kroměříž o možnostech řešení, jednalo se např. o vybudování přechodu pro chodce, nadchodu, ostrůvku apod. Nakonec bylo rozhodnuto o omezení rychlosti vozidel v úseku zastávky na 70 kilometrů za hodinu a přecházení chodců bylo rovněž usnadněno vodorovnou dopravní značkou V13 „šikmé rovnoběžné čáry“. Je však nutno podotknout, že rychlost 70 km /h není často v tomto úseku dodržována.

„Značka vyznačuje plochu, do které je zakázáno vjíždět nebo nad ni nákladem zasahovat, pokud to není nutné k objíždění, odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci nebo vjíždění na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci.“ [16]

Třetí zastávka autobusové dopravy leží v centru obce Bílany. Tato zastávka je pro obyvatele obce nejnovější a nejdostupnější, avšak na tuto zastávku zajíždí pouze ranní školní autobus provozován společností Krodos Bus, a.s.

Obr. 2.3 Dopravní značka V13



Zdroj: [16]

Současné možnosti dopravy

Vzhledem k relativně malé vzdálenosti Bílan od Kroměříže většina pracujících občanů obce dojíždí za prací vlastním automobilem nebo na kole, kdy využívají cyklostezku č. 5033, dříve chodník do Kroměříže. Ostatní obyvatelé, zvláště senioři, kteří dojíždí k lékaři, do kostela, na nákupy a úřady a děti a studenti dojíždějící do škol jsou vzhledem k absenci MHD odkázáni na spoje dopravní společnosti Krodos bus, a.s. Většina těchto spojů zastavuje pouze na autobusovém nádraží města Kroměříž a je zde nutné předsednout na MHD města, a zaplatit tak další jízdné, což je pro obyvatele Bílan ekonomicky nevýhodné. Některé z těchto spojů projíždí Kroměříží a lze se jimi dopravit například do centra a ke Kroměřížské nemocnici. Většina spojů však v Bílanech zastavuje pouze na výše zmíněných zastávkách, což je především pro seniory velmi nepohodlné až nebezpečné.

Od října roku 2014 do srpna 2016 byla do Bílan zavedena linka číslo 9 společnosti Magic Bus s.r.o. Tato linka zajížděla do centra obce Bílany a zastavovala na autobusové zastávce Bílany – restaurace na točně před hasičskou zbrojnicí, což zajišťovalo větší komfort pro cestující a usnadňovalo podmínky pro přepravu obyvatel obce. Provoz této linky fungoval bez dotací města. Městská hromadná doprava společnosti Magic Bus byla brána jako konkurence MHD města Kroměříže zajišťovanou firmou Kroměřížské technické služby. Občané obce Bílany sepsali petici za to, aby zde dopravní obslužnost zajišťovala společnost Magic Bus, a to formou linky městské hromadné dopravy z Bílan do celého města. [12]

Společnost Krodos bus, a.s.

Tato společnost byla založena roku 1949. Dnes za sebou má více jak šedesát let zkušeností nejen v oblasti dopravy, ale i opravárenství. V roce 1994 se stal podnik ČSAD soukromou společností pod názvem ČSAD Kroměříž a.s. Od roku 2005 se společnost s jejím vývojem transformovala a pod názvem „KRODOS BUS a.s.“ provozuje osobní dopravu a opravárenství autobusů a užitkových vozidel.

Dnes tato Společnost provozuje převážně meziměstskou linkovou dopravu se základnami na území okresu Kroměříž ve městech Bystřice pod Hostýnem, Kroměříž, Holešov a Koryčany. V holešovské i v kroměřížské provozovně nabízí společnost svých služeb v oblasti opravárenství pro autobusy a užitková vozidla. Společnost zajišťuje i zájezdovou dopravu na území České republiky i na dalším území Evropské unie. [15]

2.3.Kroměřížské Technické Služby

Kroměřížské technické služby, s.r.o. byly založeny za účelem provádění služeb pro veřejnost města Kroměříž a jeho okolního území i pro soukromé společnosti, se kterými firma spolupracuje. Společnost má bohaté zkušenosti s činnostmi, které provádí, a proto má dostatek pracovních zakázek. Při realizaci těchto požadavků spolupracuje také s nadnárodními společnostmi. Pro splnění těchto požadavků spolupracuje s nadnárodními společnostmi.

Historie společnosti

1. července 1955 zřídil Městský národní výbor v Kroměříži nový subjekt, rozpočtovou organizaci Technické služby v Kroměříži. Přímým vedením této organizace bylo pověřeno Ministerstvo hospodářství Městského národního výboru. [7]

V roce 1969 prošly technické služby města Kroměříže reorganizací, při které došlo k úpravě řízení, a vztahů s národním výborem. V průběhu času došlo k expanzi společnosti. Společnost se začala starat o úklid města, sběr odpadu, opravy a budování pozemních komunikací, vyhledávání a rozšiřování zeleně, sanitární zařízení, provozování krytého bazénu, provozování zimního stadionu s kluzištěm, poskytování a údržbu veřejného osvětlení, věží, hřbitovů a také o městskou hromadnou dopravu. [ibid.]

Rozhodnutím městského zastupitelstva města Kroměříž se společnost stala příspěvkovou organizací. V roce 2002 se technické služby města změnilly na novou společnost pod novým názvem Kroměřížské technické služby, s.r.o. Dne 5. března 2002 byla společnost zapsána do obchodního rejstříku se zahájením svého provozu od 1. května 2002. Jediným zakladatelem s celkovým podílem 100 % je samotné město Kroměříž. [ibid.]

Dnes je společnost rozčleněna na jednotlivé provozovny: provoz a údržba komunikací, provoz veřejného osvětlení, provoz čištění města, provoz dílny a údržba, provoz správa hřbitovů a provoz městská hromadná doprava. Společnost se dnes také stará o provoz městského útulku pro psy nebo o provoz parkovacích hodin. [ibid.]

2.4.Městská hromadná doprava Kroměříž

Městská hromadná doprava města Kroměříž je jedna z provozoven Kroměřížských technických služeb. Zajišťuje efektivní veřejnou dopravu na úrovni města. Rovněž průběžně plní ukazatele vyplývající z písemné smlouvy na projekt Společného regionálního operačního programu „Rozvoj služeb osobní dopravy v regionu – bezbariérová veřejná doprava v Kroměříži“. Společnost byla financována z prostředků Evropské Unie, Ministerstva pro místní rozvoj České republiky a Města Kroměříže. [7]

Městská hromadná doprava je ve městě zajišťována pomocí deseti autobusů na osmi linkách. Provoz linek je založen na jízdném řádu 8 tras. Společnost nabízí služby autobusové přepravy na menší vzdálenosti podle individuálních požadavků, jako jsou svatby, pohřby a jiné příležitosti. Další nabízenou službou je zajištění velkoplošné reklamy na autobusech městské dopravy včetně [ibid.]

Poprvé byla zavedena pravidelná veřejná městská hromadná doprava k výročí přemístění Říšského sněmu od června do srpna roku 1948. Stálá městská hromadná doprava byla závodem ČSAD zavedena od roku 1955. [ibid.]

1. června 1995 převzala přepravu společnost Kroměřížské technické služby s.r.o. Síť byla od prosince 2005 rozšířena do ulic Kazimír Rudého a Lutopecká a do vesnice Kotojedy, současně byl rozšířen rozsah provozu a některé jízdní řády byly modernizovány. [ibid.]

V červnu roku 2020 společnost plánuje kompletní reorganizaci současných linek a tras provozu, kterou se připravuje na zapojení do programu integrovaného dopravního systému Zlínského kraje, která je plánovaná na začátek roku 2021. Do budoucna chce společnost v autobusech zavést platební terminály na platební karty a na zastávky umístit digitální displeje s údaji o příjezdech autobusů. Dále zvažuje mobilní aplikaci pro veřejnost, která by umožnila sledovat přesnou polohu autobusů. [17]

2.4.1. Vozidlový Park

Městská hromadná doprava kroměřížských technický služeb vlastní deset autobusů pro provoz MHD. Jsou to tři autobusy CNG IVECO URBANWAY PS, pět autobusů Volvo 7700 B9L a dva autobusy Volvo 7000 B7L. Osm z těchto autobusů je nasazeno v běžném provozu a zbylé dva slouží jako záložní. Všechny autobusy jsou nízkopodlažní a jsou vybaveny technologií WI-FI. Žádný z nich ale nedisponuje klimatizací. Licenční

čísla linek mají formát 775xxx. Společnost plánuje nákup tří nových hybridních nebo autobusů v období následujících třech let [17]

2.5.Magic Bus s.r.o.

Společnost Magic Bus, sídlem Skaštice 153, vznikla 3.zářím 2007. Původně společnost zajišťovala pouze dálkovou vnitrostátní a zahraniční zájezdovou přepravu zejména školám, fotbalovým družstvům, veřejným organizacím a pro České dráhy, a.s., zajišťovala náhradní autobusovou dopravu. Součástí zájezdové dopravy se stala i cestovní agentura pořádající zájezdy po národních památkách a turistických destinacích na území našeho státu nebo blízkého zahraničí. Cestovní kancelář se po letech transformovala do cestovní kanceláře zabývající se pobyty v Řecku, Itálii a Chorvatsku. Po opakovaných článkách v různém tisku od společnosti KTS o tom, jak je nevýhodné provozovat městskou hromadnou dopravu v Kroměříži, zakoupila společnost Magic Bus klimatizovaný nízkopodlažní ekologický autobus poháněný palivem CNG. Společnost tímto autobusem začala provozovat linku městské hromadné dopravy č.9, kterou reprezentovala městu Kroměříž provoz MHD. Pro provoz linky vybrala dvě příměstské části města s nízkou dopravní obslužností. Touto linkou se stala společnost prvním soukromým dopravcem veřejné městské hromadné dopravy ve Zlínském kraji. Tuto linku nabídla městu založenou na nižší ceně a vyšším komfortu pro cestující. [12]

2.5.1. Vozidlový park

Současný vozidlový park firmy Magic Bus s.r.o. tvoří pět linkových autobusů poháněných ekologickým palivem CNG. Tento typ autobusů je vhodný pro provoz ve městech i pro zájezdy do 150 km. Jedná se o autobusy značky MAN a NEOPLAN, které podléhají emisní normě Euro IV, a jsou šetrné pro životní prostředí. Dále firma vlastní dálkové autobusy BOVA FHD 12-380, BOVA Futura FHD 127-365, a Irisbus Axer. Autobusy značky BOVA mají 49+1 míst k sezení a jsou vybaveny klimatizací, TV i DVD, WC, GPS, mobilním telefonem. Autobus značky Irisbus Axer má 58 míst k sezení a je vybavený klimatizací. Mezi další vozidla patří historický autobus Škoda 706 RTO LUX a historický osobní automobil Tatra 603, které slouží především k výstavám, fotografování a soukromým účelům. Společnost nabízí i dopravu osobním automobilem Citroen Jumper, který má 9 míst, a osobním automobilem Škoda Octavia Combi s počtem míst ve vozidle 5. Oba dva osobní automobily jsou vybaveny klimatizací. [12]

2.5.2. Linka č. 9

Od 1. října 2014 zahájila společnost Magic Bus s.r.o provoz linky číslo 9 pro město Kroměříž. Na tuto linku byl nasazen nízkopodlažní klimatizovaný autobus MAN A20 CNG s kapacitou 42 sedících a 31 stojících osob, který byl poháněn ekologickým palivem CNG – stlačeným zemním plynem, emisní normy Euro IV (zelená plaketa). Jízdu na plyn komplikovala skutečnost, že nejbližší čerpací stanice CNG byla až v Přerově. Od listopadu 2014 se nová plynová čerpací stanice pouze pro autobus společnosti Magic Bus otevřela v areálu Správy a údržby silnic Kroměřížska v Kotojedech u Kroměříže. Tato plynová čerpací stanice nebyla otevřena pro veřejnost. Až nově vybudovaná plynová čerpací stanice, vybudovaná za pomoci společnosti Magic Bus na čerpací stanici Benzina v Kotojedech, umožnila čerpat paliva CNG i veřejnosti. Dále měl autobus MAN A20 instalovanou WI-FI, cestující se tak mohli zdarma připojit k internetu. Společnost zajišťovala bezplatnou cestu pro důchodce nad 70 let. Provoz linky číslo 9 byl bez dotací města a byl brán jako konkurenční linka městské hromadné dopravy města Kroměříže zajišťovanou firmou Kroměřížské technické služby. Firma Magic Bus už dříve žádala o poskytnutí dotace na provoz městské hromadné dopravy, což však zastupitelé města Kroměříž odmítli. Stejně tak odmítli s firmou sepsat závazek o poskytování veřejné služby, nutný pro zřízení dotací z Evropské unie na ekologické autobusy. Provoz linky číslo 9 byl ukončen 10.srpna v roce 2016. [12]

Trasa linky č. 9

Trasa autobusové linky číslo 9 sloužila jako propojení dvou doposud nepropojených příměstských částí města Kroměříž s jeho centrem. Tato Linka fungovala kyvadlově. Bílany – Trávnícké Zahrady. Na této trase linky č.9 byly i další příměstské části města, a to Vážany a Trávník. Trasa této linky byla zvolena tak, aby pokryla všechny klíčové body města jako jsou autobusové nádraží, obchodní centra, městské centrum a úřady města, základní školy, nemocnice, hřbitov, domov důchodců, sportovní halu a příměstské části města Kroměříž. Na podobném principu byla založena další linka společnosti Magic Bus s číslem 11. Linka číslo 11 propojovala městské centrum s příměstskými částmi Hradisko a Postoupky [12]

3. Dotazníkové šetření

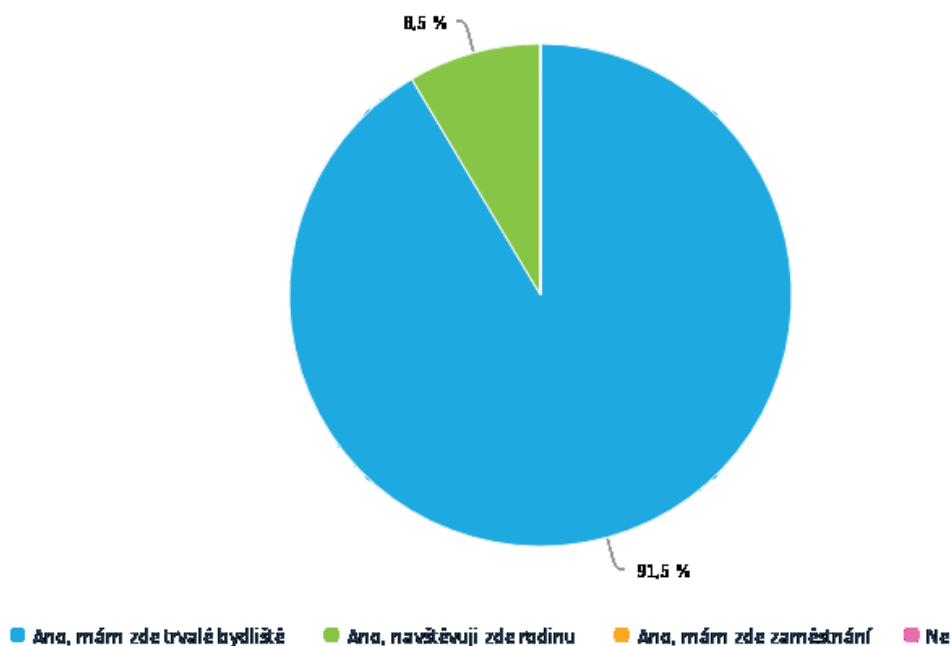
V příměstské obci Bílany města Kroměříž bylo provedeno dotazníkové šetření, ve kterém bylo respondentům položeno celkem 14 otázek. Dotazníkové šetření probíhalo zcela anonymně. Z celkového počtu oslovených obyvatel obce se vrátilo vyplněných celkem 117 dotazníků. Vracené dotazníky byly poté vyhodnoceny pomocí internetového serveru Survio. Dotazníky byli k dispozici v knihovně obce Bílany a na facebookové skupině obyvatel obce. Následující část práce bude zaměřena na analýzu a vyhodnocení výsledků.

Otázka 1.

Cestujete do Bílan?

Tato otázka u respondentů ověřovala jejich propojení s vybranou příměstskou částí města Kroměříž. Pro tento dotazník bylo potřebné získat informace hlavně přímo od obyvatel obce nebo od lidí, kteří obec často navštěvují. Otázka byla v dotazníku uvedena pro případnou selekci dotazníků, které by nevyhovovaly. Z vrácených 117 dotazníků neuvedl žádný respondent, že do obce necestuje. Největší skupina respondentů o počtu 107 (91,5 %) uvádí, že má v obci Bílany trvalé bydliště. Dalších 10 respondentů (8,5 %) uvedlo, že do obce cestuje z důvodu navštěvování rodiny. Žádný z dotazovaných respondentů necestuje do obce za zaměstnáním.

Graf 3.1 Otázka 1.



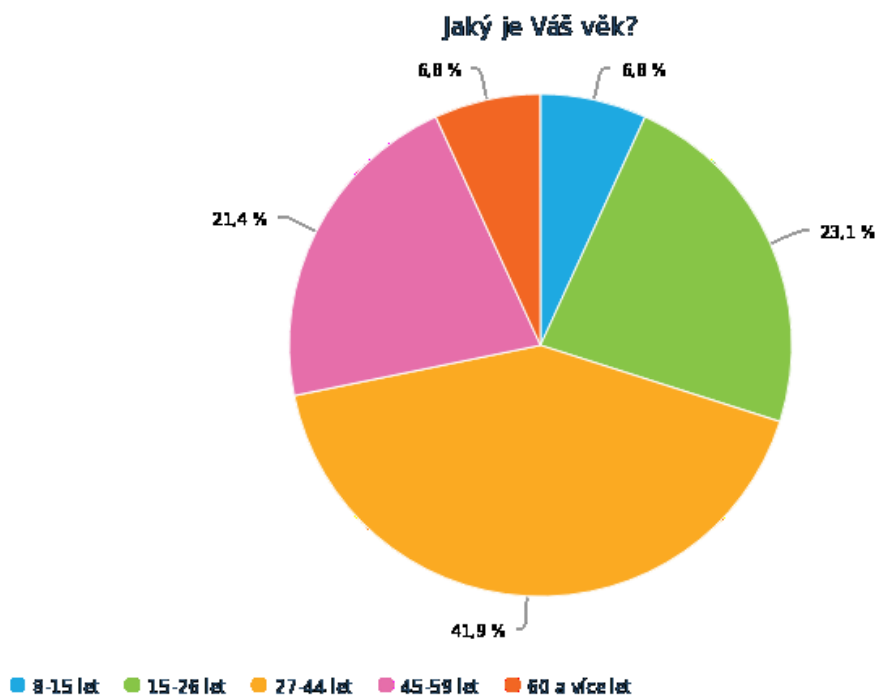
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka 2.

Jaký je váš věk?

V této otázce byl zjišťován věk obyvatel obce. Respondenti byli zařazeni do věkových kategorií mezi studující, pracující, a již nepracující. Pro konkrétnější informace došlo k dalšímu dělení podle věku na žáky, studenty, mladší dospělé, starší dospělé a lidi důchodového věku. Největší zastoupení má skupina tvořena obyvateli obce ve věku mezi 27 a 44 let (41,9 %), následuje skupina obyvatel ve věku 15 až 26 let (23,1 %). Třetí nejpočetnější skupina u obyvatel obce je tvořena skupinou ve věku 45 až 59 let (21,4 %). Nejméně početné skupiny jsou u obyvatel obce nad 60 let a zároveň 8 až 15 let (6,8 %)

Graf 3.2 Otázka 2.



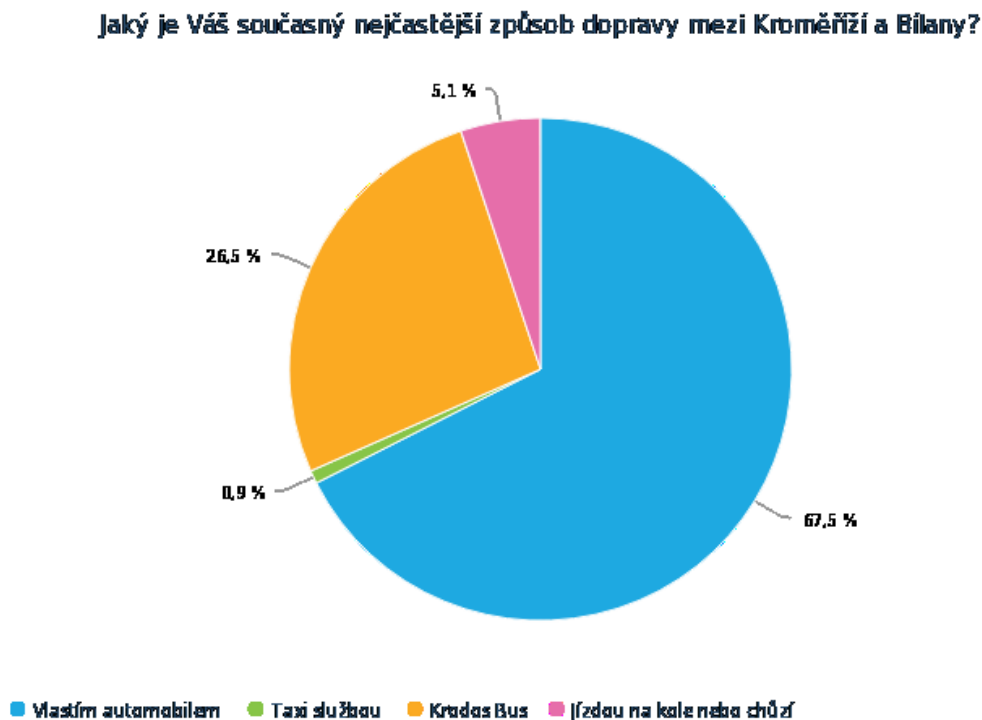
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka 3.

Jaká je Váš nejčastější způsob dopravy mezi Kroměříží a Bílany?

U respondentů byl zjišťován současný způsob dopravy mezi příměstskou částí Bílany a městem Kroměříž. Valná většina obyvatel obce (67,5 %) pro přepravu nejčastěji používá vlastní osobní automobil, druhá nejpočetnější skupina (26,5 %) pro přepravu volí společnost Krodos Bus, která nyní pouze jako jediná zajišťuje meziměstskou hromadnou dopravu a ranní školní autobus pro obec Bílany. Malá skupina obyvatel obce (5,1 %) volí pro nejčastější přepravu jízdu na cyklistickém kole nebo chůzi pěšky. Jeden z dotazovaných respondentů uvedl že se přepravuje pomocí taxi služby.

Graf 3.3 Otázka 3.



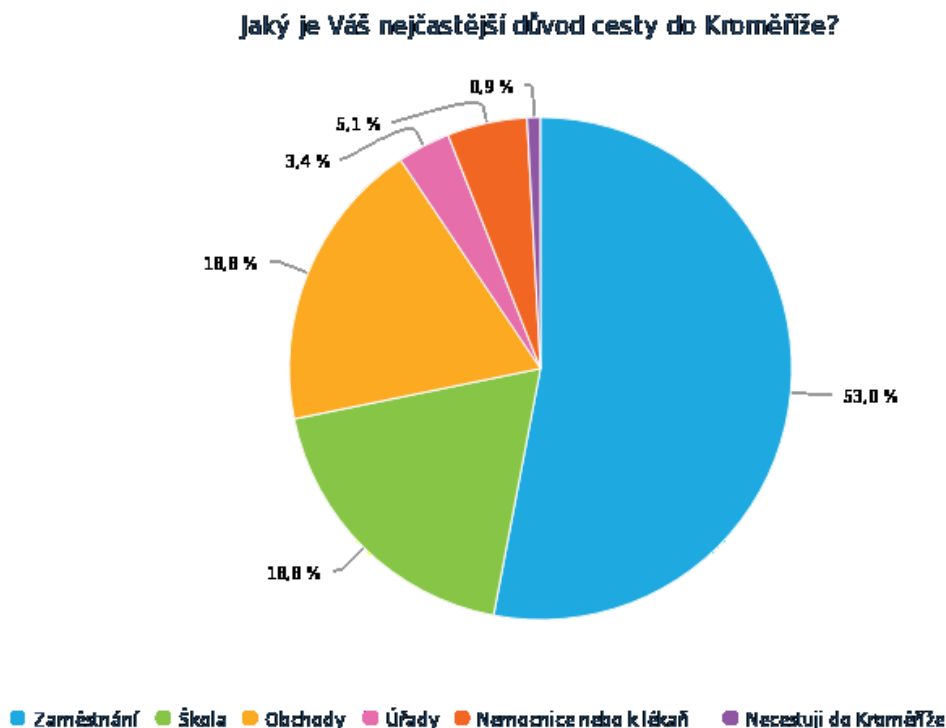
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka 4

Jaký je Váš nejčastější důvod cesty do Kroměříže?

Touto otázkou byly u respondentů zjišťovány nejčastější důvody nebo potřeby pro cestování mezi městem Kroměříž a obcí Bílany. Většina obyvatel (53 %) se přepravuje do města za zaměstnáním. Další početnou skupinou jsou žáci a studenti (18,8 %) kteří se dopravují za účelem cesty do škol. Třetí početnou skupinu zde tvoří zejména občané obce (18,8 %), kteří uvedli, že jejich nejčastější přeprava je za účelem splnění potřeby nákupu v obchodech. Další skupina respondentů (5,1 %) uvedla, že jejich nejčastější důvod pro cestu do města Kroměříže je návštěva lékaře nebo nemocnice. Pro malou část respondentů (3,4 %) je hlavním důvodem pro přepravu návštěva úřadů. Jeden z dotazovaných respondentů uvedl, že do města Kroměříže z obce Bílany necestuje. Předpokládám tedy, že cestuje na druhou stranu směr Hulín.

Graf 3.4 Otázka 4.



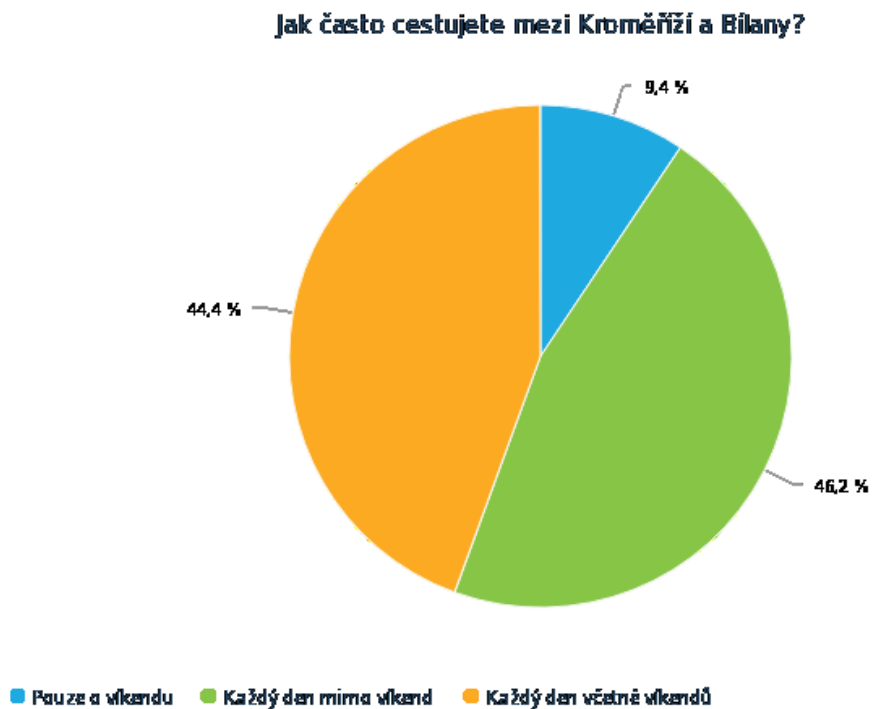
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka 5

Jak často cestujete mezi Kroměříží a Bílany?

V této otázce byla zjišťována intenzita přepravy mezi příměstskou obcí Bílany a městem Kroměříž. Z uvedeného rozložení odpovědí je patrné, že nejvíce obyvatel obce (46,2 %) cestuje z obce Bílany do města Kroměříž každý den mimo víkendové dny. Druhá nejpočetnější skupina respondentů (44,4 %) uvedla, že z obce do města Kroměříž cestuje každý den, a to včetně víkendu. Nejmenší skupina dotazovaných (9,4 %) uvedla, že z obce do města Kroměříž cestuje pouze o víkendu.

Graf 3.5 Otázka 5.



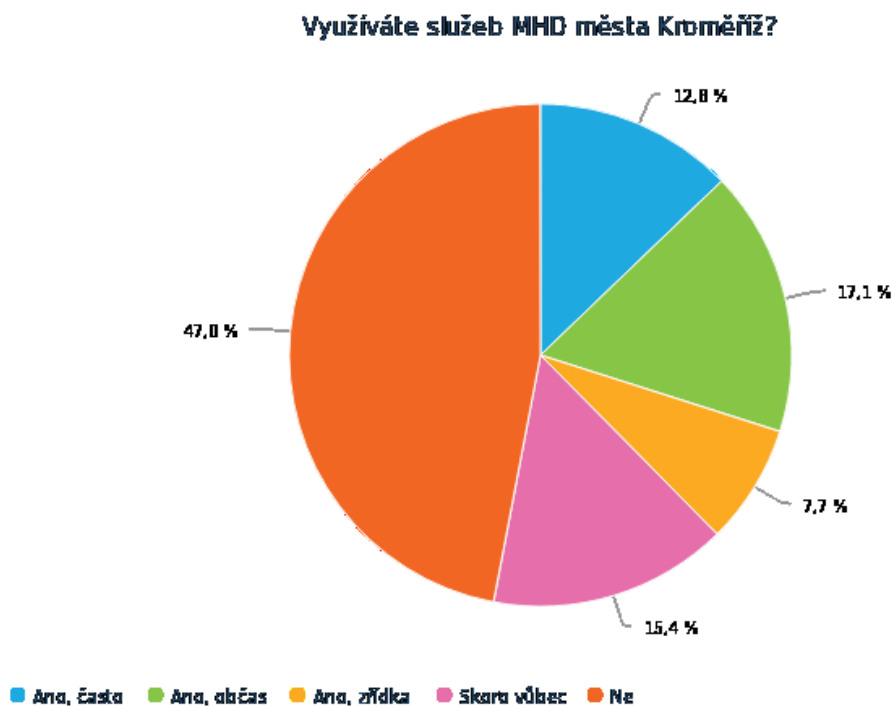
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka 6

Využíváte služeb Městské hromadné dopravy města Kroměříž?

Respondenti dotazníku na tuto otázku odpověděli tak, že největší část z nich (47 %) služeb hromadné městské dopravy města Kroměříž vůbec nevyužívá. To je pravděpodobně způsobeno tím, že většina obyvatel obce využívá pro cestu do města vlastní osobní automobil, tudíž se nepotřebuje přepravovat pomocí městské hromadné dopravy. Druhá největší skupina respondentů (17,1 %) uvedla, že tyto služby využívá občas. Třetí největší skupina respondentů (15,4 %) uvedla, že služby MHD Kroměříž skoro vůbec nevyužívá. Další skupinu v pořadí tvoří občané obce (12,8 %), kteří služby MHD Kroměříž využívají často. Poslední skupinu dotazovaných (7,7 %) tvoří část obyvatel, kteří služby MHD města Kroměříž využívají zřídka.

Graf 3.6 Otázka 6.



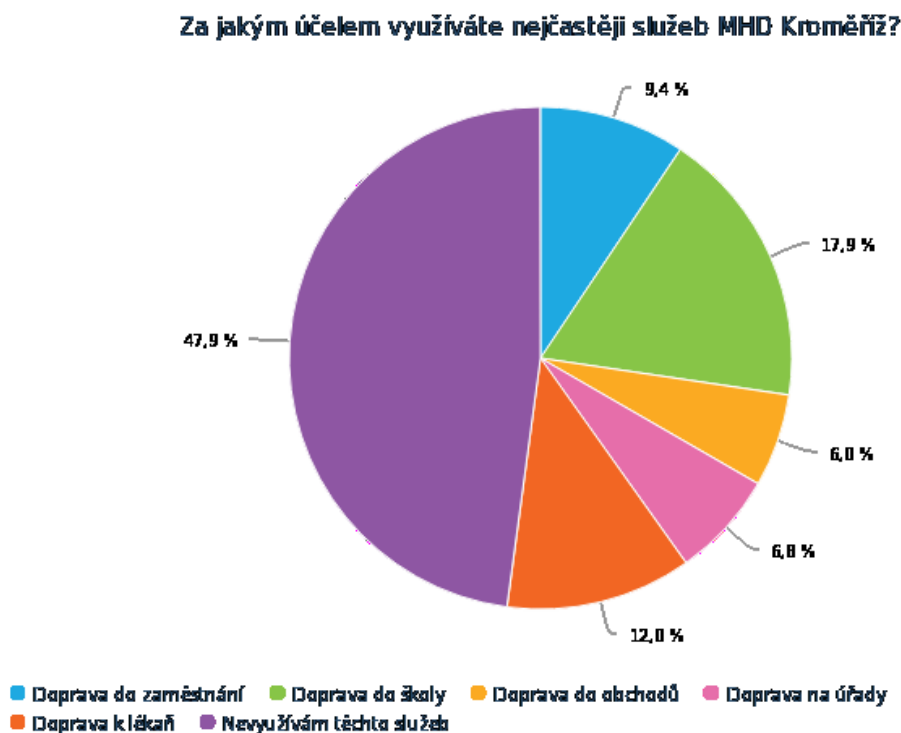
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka 7

Za jakým účelem využíváte nejčastěji služeb městské hromadné dopravy Kroměříž?

Tato otázka zjišťovala u respondentů jejich důvody pro přepravu službou městské hromadné dopravy Kroměříž. Nejpočetnější část dotazovaných obyvatel obce Bílany (47,9 %) uvádí, že služby MHD Kroměříž nevyužívá, nejspíše z důvodu cesty do města za pomoci vlastního osobního automobilu. Druhou nejpočetnější skupinu zde tvoří žáci a studenti (17,9 %), kteří se pomocí MHD Kroměříž dopravují do školy. Třetí nejpočetnější skupina (12 %) uvedla, že důvod jejich přepravy pomocí MHD Kroměříž je cesta do nemocnice nebo k lékaři. Čtvrtá nejpočetnější skupina (9,4 %) uvedla, že služby MHD Kroměříž využívá za účelem dopravy do zaměstnání. Pátou skupinu tvoří respondenti (6,8 %), kteří uvedli jako jejich nejčastější důvod využití služeb MHD Kroměříž přepravu na úřady. Poslední skupina je složena z respondentů (6 %), kteří využívají služeb MHD Kroměříž za účelem cesty do obchodů, protože obec Bílany nedisponuje žádným obchodem.

Graf 3.7 Otázka 7



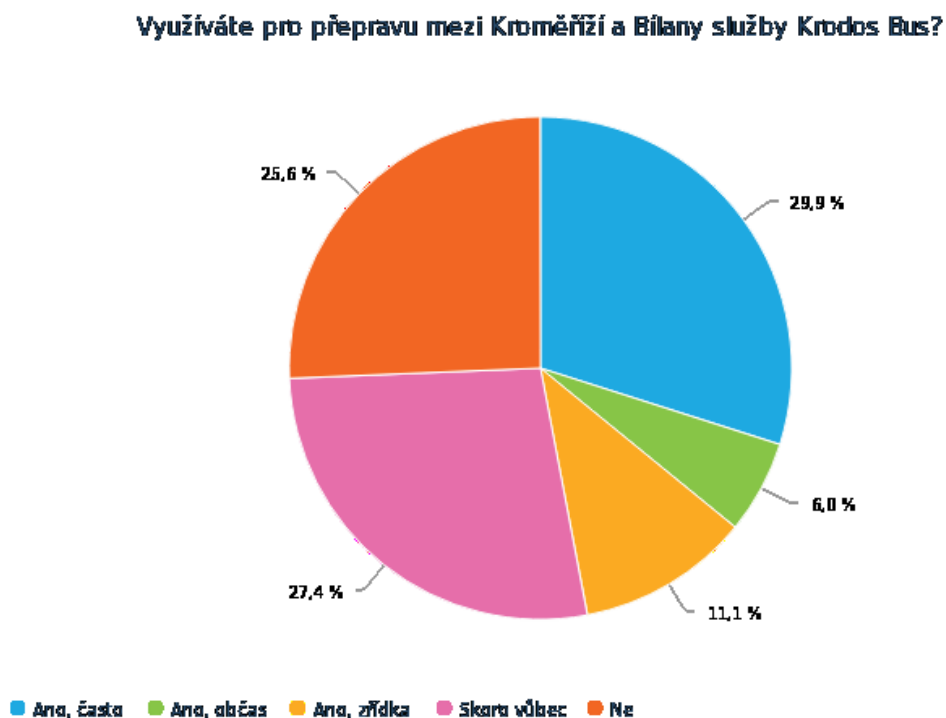
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka 8

Využíváte pro přepravu mezi Kroměříží a Bílany služby Krodos Bus?

V této otázce bylo u respondentů zjišťováno, zdali využívají jediné současné možné přepravy pomocí veřejné hromadné dopravy z obce Bílany do Kroměříže. Nejpočetnější skupina respondentů (29,9 %) tyto služby využívá často. Druhou nejpočetnější skupinu tvoří respondenti (27,4 %), kteří uvedli že tyto služby skoro vůbec nevyužívají. Třetí skupinu v pořadí tvoří respondenti (25,6 %), kteří tyto služby nevyužívají nikdy. Následují čtvrtou skupinu respondentů (11,1 %) tvoří občané obce, kteří těchto služeb využívají zřídka. Poslední skupina dotazovaných (6 %) odpověděla, že tyto služeb využívá občas.

Graf 3.8 Otázka 8.



Zdroj: vlastní zpracování

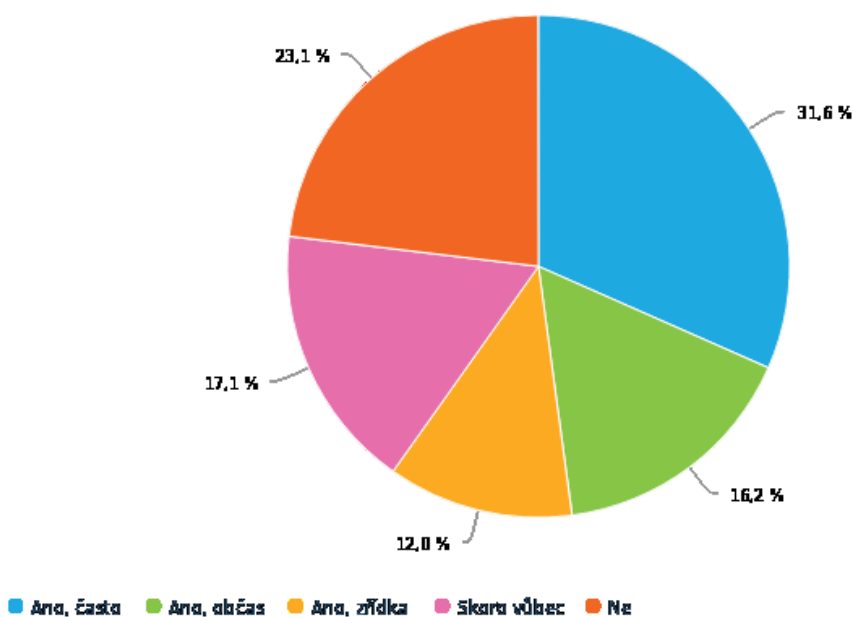
Otázka 9

Využívali jste služeb firmy Magic Bus s.r.o. pro přepravu mezi Kroměříží a Bílany?

Firma Magic Bus zajišťovala jako jediný provozovatel linku městské hromadné dopravy do obce Bílany, která zastavovala v centru obce na točně před místní hasičskou zbrojnicí. Linka byla provozována bez finančních dotací od města. Firma v roce 2016 provoz této linky ukončila z důvodu neshody s městem. Nejpočetnější skupina 37 respondentů (31,6 %) odpověděla, že službu nabízenou firmou Magic Bus využívala často. Odpověď „ano, občas“ použili respondenti v počtu 13 osob (16,2 %). 14 respondentů (12 %) uvedlo, že této službě využili zřídka. 20 dotazovaných (17,1 %) uvedlo, že této službě skoro vůbec nevyužila. Druhou nejpočetnější skupinu tvořilo 27 respondentů (23,1 %), kteří službu veřejné hromadné dopravy firmy Magic Bus nevyužívali.

Graf 3.9 Otázka 9.

Využívali jste služeb firmy Magic Bus s.r.o. pro přepravu mezi Kroměříží a Bílany?



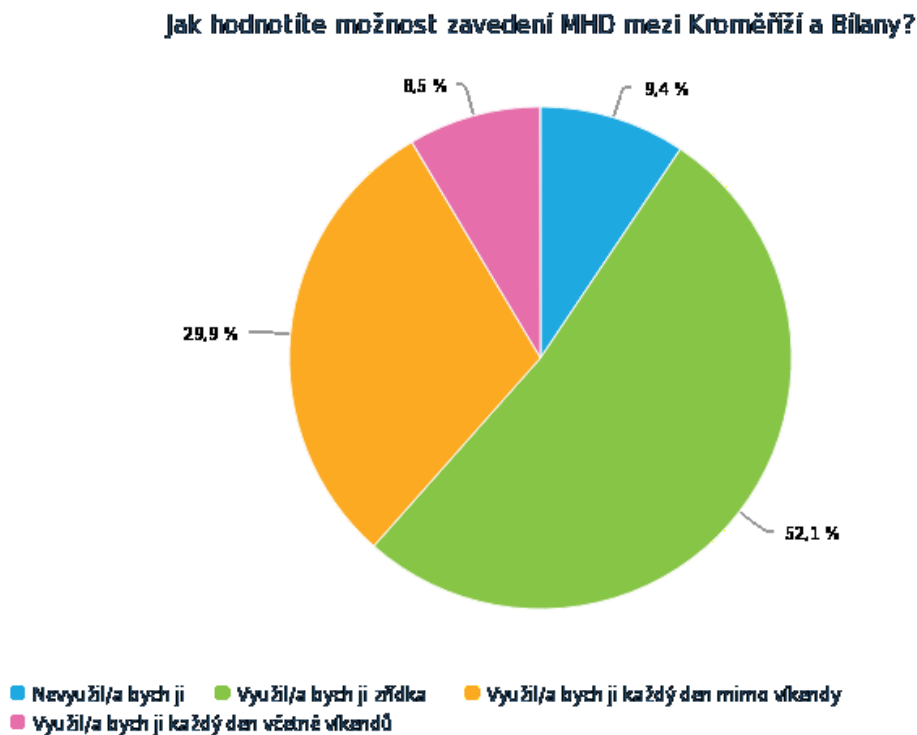
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka 10

Jak hodnotíte možnost zavedení městské hromadné dopravy mezi Kroměříží a Bílany?

Tato otázka ověřovala zájem obyvatel obce Bílany o zavedení městské hromadné dopravy do obce. Respondenti ve své odpovědi uváděli, jak často by využili služeb městské hromadné dopravy v případě jejího zavedení do obce. 10 respondentů (8,5 %) uvedlo, že by linku využili každý den, a to včetně víkendu. 35 dotazovaných (29,9 %) uvedlo, že by linku využili v pracovní dny. Většina respondentů o počtu 61 dotazovaný (52,1 %) uvedla, že by linku využila jen zřídka. 11 z dotazovaných respondentů (9,4 %) uvádí, že o tuto linku nemají zájem a služby veřejné hromadné dopravy by nevyužili.

Graf 3.10 Otázka 10.



Zdroj: vlastní zpracování

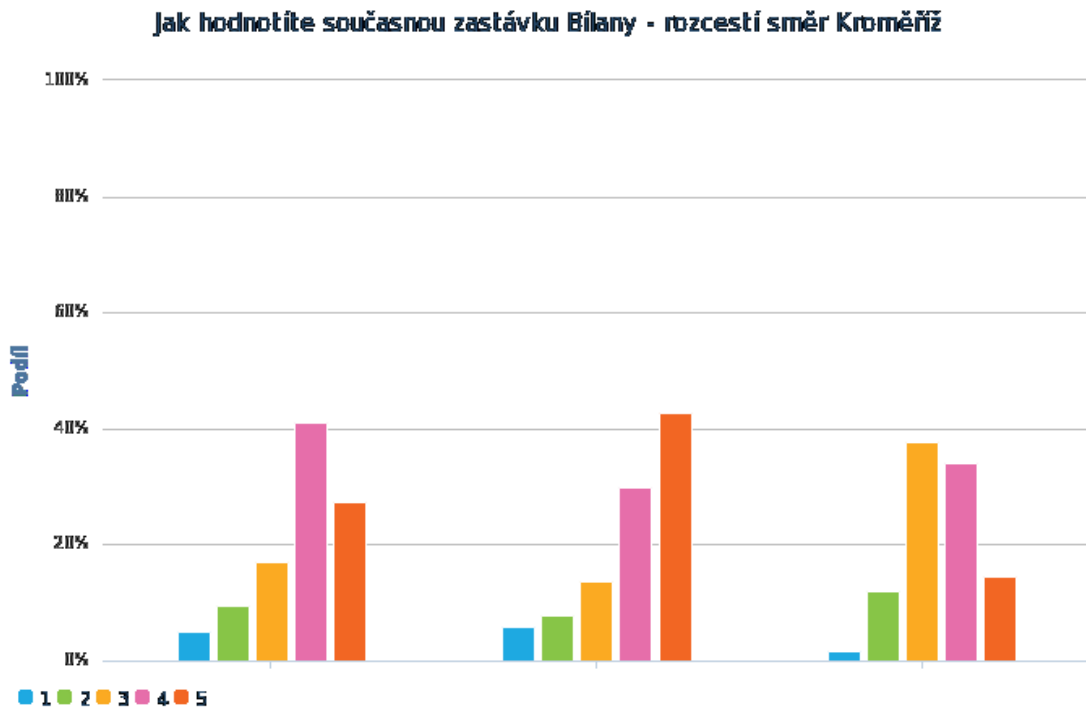
Otázka 11

Jak hodnotíte současnou zastávku Bílany-rozcestí směr Kroměříž?

Tato otázka u obyvatel obce zjišťovala jejich spokojenost s místní autobusovou zastávkou Bílany-rozcestí, ležící na silnici I. třídy č. 47 ve směru Kroměříž. Respondenti známkovali vzdálenost, dostupnost, stav a vybavení zastávky známkou jako ve škole. Vzdálenost zastávky hodnotil největší počet respondentů známkou 4 nebo 5. Dostupnost zastávky hodnotil největší počet respondentů známkou 5 nebo 4. Stav a vybavení zastávky byly nejčastěji hodnoceny známkou 3 nebo 4.

Průměrné hodnocení této zastávky je: 3,72 pro vzdálenost; 3,92 pro dostupnost a 3,44 pro její stav a vybavení.

Graf 3.11 Otázka 11



Zdroj: vlastní zpracování

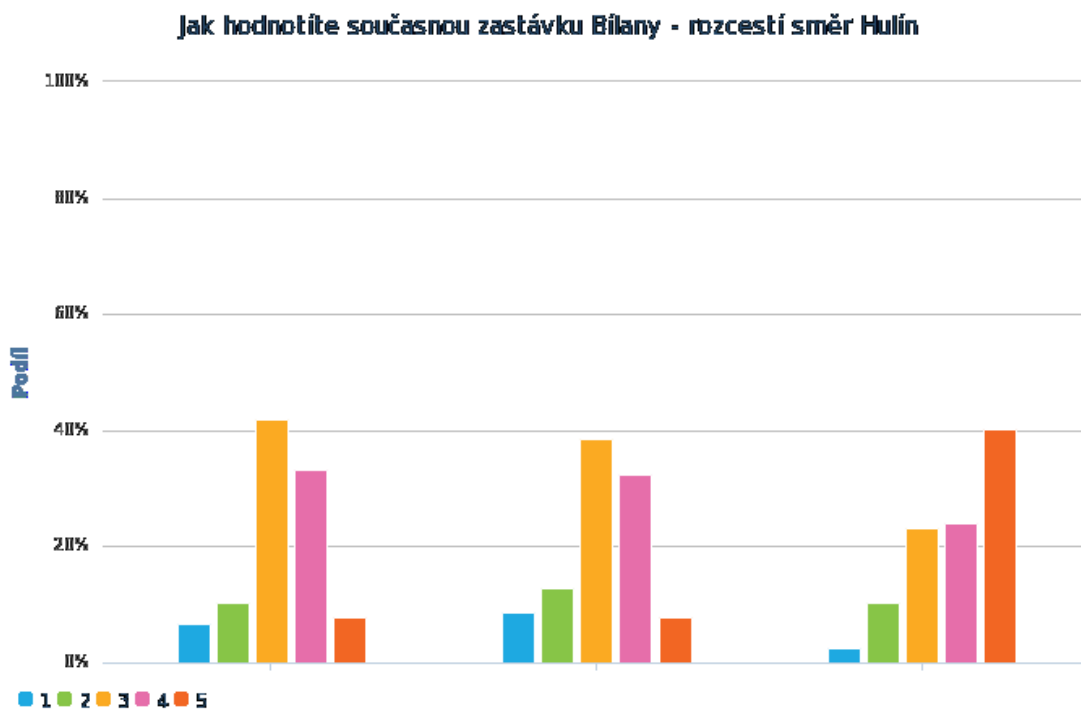
Otázka 12

Jak hodnotíte současnou zastávku Bílany-rozcestí směr Hulín?

Tato otázka u obyvatel obce zjišťovala jejich spokojenost s místní autobusovou zastávkou Bílany-rozcestí, ležící na silnici I. třídy č. 47 ve směru Hulín. Respondenti známkovali vzdálenost, dostupnost, stav a vybavení zastávky známkou jako ve škole. Vzdálenost zastávky hodnotil největší počet respondentů známkou 3 nebo 4. Dostupnost zastávky hodnotil největší počet respondentů známkou 3 nebo 4. Stav a vybavení zastávky byly nejčastěji hodnoceny známkou 5 nebo 4.

Průměrné hodnocení této zastávky je: 3,22 pro vzdálenost; 3,15 pro dostupnost a 3,85 pro její stav a vybavení.

Graf 3.12 Otázka 12.



Zdroj: vlastní zpracování

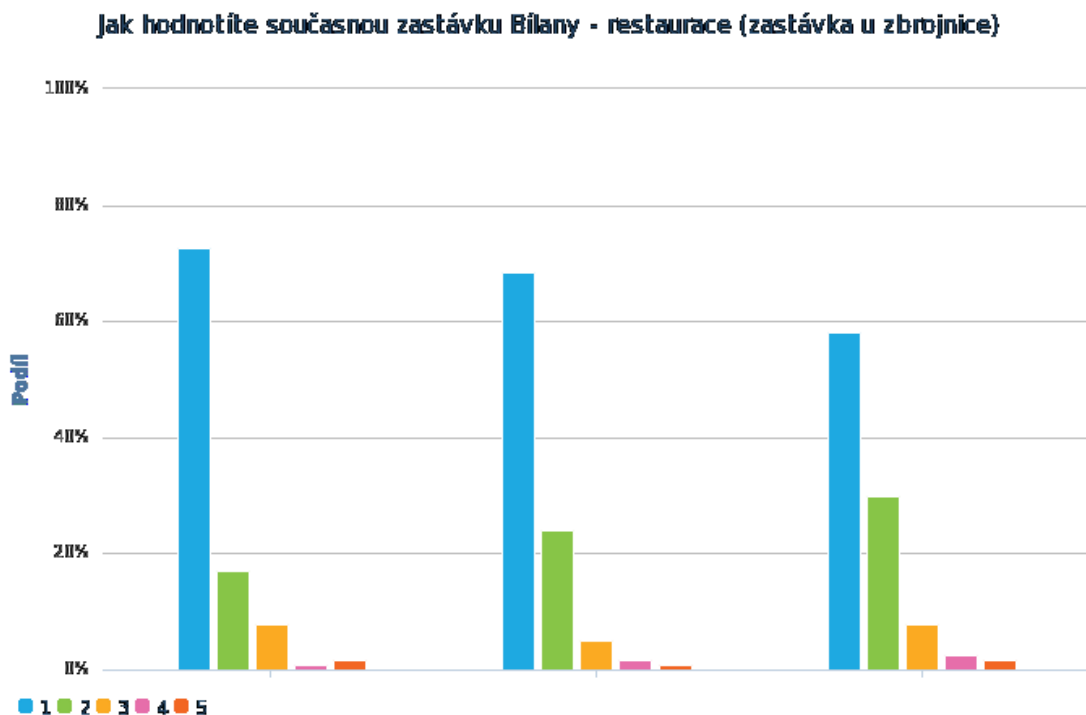
Otázka 13

Jak hodnotíte současnou zastávku Bílany-restaurace?

Tato otázka u obyvatel obce zjišťovala jejich spokojenost s místní autobusovou zastávkou Bílany-restaurace, ležící v centru obce na točně před místní hasičskou zbrojnicí. Respondenti známkovali vzdálenost, dostupnost, stav a vybavení zastávky známkou jako ve škole. Vzdálenost zastávky hodnotil největší počet respondentů známkou 1 nebo 2. Dostupnost zastávky hodnotil největší počet respondentů známkou 1 nebo 2. Stav a vybavení zastávky byly nejčastěji hodnoceny známkou 1 nebo 2.

Průměrné hodnocení této zastávky je: 1,40 pro vzdálenost; 1,41 pro dostupnost a 1,58 pro její stav a vybavení.

Graf 3.13 Otázka 13.



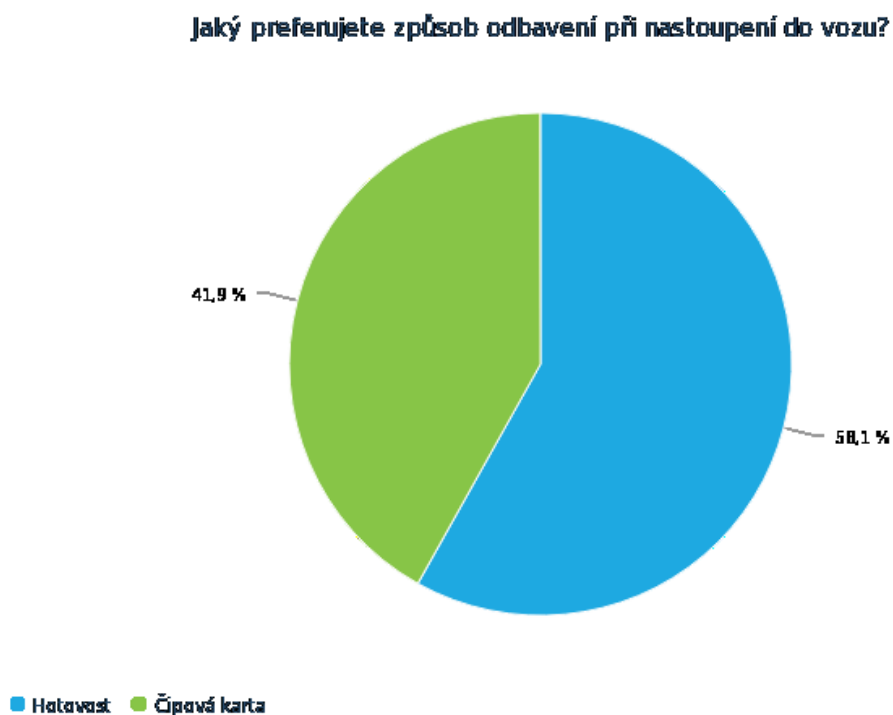
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka 14

Jaký preferujete způsob odbavení při nastoupení do vozu?

Tato otázka byla v dotazníkovém šetření použita jako doplňující. Otázka ověřovala u respondentů preferovaný způsob platby při nastoupení do autobusů městské hromadné dopravy. Většina dotazovaných respondentů (58,1 %) uvedla, že preferuje platbu hotovostí. Domnívám se, že tento způsob platby preferují z důvodu nepravidelnosti využití služeb přepravy veřejné hromadné dopravy. Druhá skupina respondentů (41,9 %) uvedla, že preferují platbu čipovou kartou, která poskytuje slevy na jízdném a urychluje odbavení i provoz veřejné hromadné dopravy. Tento způsob preferují hlavně studenti, kteří služeb MHD využívají pravidelně, a je pro ně výhodné si čipovou kartu zřídit.

Graf 3.14 Otázka 14.



Zdroj: vlastní zpracování

4. Návrh řešení

Současná situace v příměstské části Bílany neumožňuje obyvatelům obce, kteří platí městu stejné daně jako obyvatelé žijící přímo ve městě, přepravovat se pomocí služeb městské hromadné dopravy z místa svého bydliště. Jediným způsobem je přeprava společností Krodos Bus z Bílan na autobusové nádraží města Kroměříže a tam přesehnout na autobusy městské hromadné dopravy Kroměříž. Tato varianta stojí obyvatele Bílan však více peněz, jelikož musí zaplatit dvěma různým přepravním. Obyvatelé Bílan ale potřebují cestovat do města Kroměříž. Pro přepravu nejčastěji volí osobní automobil. Tato varianta není však optimální. Přeprava osobními automobily do města obyvateli příměstských částí města Kroměříž způsobuje přetížení komunikací, ucpané město a dobu trvání dopravních špiček, znečištění způsobené nadměrným používáním naftových motorů a převýšení kapacity parkovacích v centru města a jeho okolí.

Možným řešením této situace je zavedení linky městské hromadné dopravy Kroměříž do obce Bílan, podle vzoru zaniklé linky číslo 9 společnosti Magic Bus. Při tomto řešení by došlo k propojení dvou příměstských částí města Kroměříž s jeho centrem a dalšími důležitými body města, kterými jsou nemocnice, obchodní centrum a vlakové nádraží. Toto řešení není možné provést za současných podmínek MHD Kroměříž. Společnost nemá v současné době dostatečné prostředky (počet autobusů a zaměstnanců) na zajištění další autobusové trasy, která by obsluhovala tuto linku.

Levnější variantou z hlediska nákladů by se mohlo stát pořízení pouze mikrobuse, který by obsluhoval pouze příměstské části a centrum města. Toto řešení se zdá být dobrým z hlediska malé četnosti obyvatel příměstských částí a prodané služby proti nákladům na provoz autobusu. U toho řešení ale může dojít k nadměrnému počtu cestujících oproti kapacitě mikrobuse, při kterém by docházelo hlavně v centru města, kdy by tuto linku využívali i obyvatelé města žijící v blízkosti zastávek této linky.

Pro získání lepších výsledků je zapotřebí kompletní reorganizace MHD Kroměříž. Toto řešení je nejnáročnější ale nezbytné pro optimalizaci současné situace. Zrušit málo využívané a prázdné linky, vybudovat novou zastávku MHD u Bezručova parku a nabídnout tak obyvatelům cestovat ke sportovní hale. Změnit trasy linek a propojit příměstské části do nově cíleně propejné sítě MHD, za účelem jak poskytování komfortějších služeb obyvatelům, tak také zlepšení ekonomické situace.

Pro moderní rozvoj městské hromadné dopravy je potřeba i moderního přístupu k formám jízdného. Kromě současných možností jízdenky papírové nebo čipové karty by bylo pro mladší cestující, kterými jsou hlavně žáci a studenti, vhodné zavést SMS jízdenku podobně jako pro pakovací lístek. Dalším krokem vpřed v oblasti jízdenek je jízdenka pomocí platební karty. Platební kartu má dnes skoro každý, a tato možnost by se mohla stát hojně využívanou hlavně mezi turisty z jiných měst nebo i ze zahraničí.

Mezi problémy městské hromadné dopravy můžeme zařadit i nedostatečnou propagaci. Současnou situaci by mohl pomoci cílený sofistikovaný marketingový program. Je nutné aby si obyvatelé dostali do podvědomí informace o veřejné dopravě a znali tak její výhody pro provoz ve městě, který je nadměrnou osobní automobilovou dopravou zpomalen. Stejně tak jeho šetrnost k životnímu prostředí u autobusů s pohonem CNG. Možným řešením je na autobusy nalepit hesla jako „Pomož svému městu! Město sobě! Jízda se mnou pomáhá planetě! Šetříme planetu!“ a tak dále. Stejně tak se tyto hesla nebo podobné slogany dají vyvěsit na plakátech jak na zastávky městské hromadné dopravy, tak i na jiné reklamní plochy města.

Kroměřížské centrum má pouze placená parkoviště, která občas nestačí poptávce po parkovacích místech. Obyvatelé tuto situaci řeší parkováním na vzdálených parkovištích, kde není parkování zpoplatněno nebo v obytných částech města a následnou chůzí do centra. Toto řešení však není pro osoby se sníženou pohyblivostí. Řešením pro takovou situaci by bylo zvýšení intenzity městské hromadné dopravy nebo postavení parkovacího domu. Dalším řešením je popojení města s jeho příměstskými částmi městskou hromadnou dopravou, čímž se sníží počet osobních automobilů ve městě.

Vzhledem k neprovázanosti spojů městské hromadné dopravy a dopravy meziměstské linkové dopravy jsou uživatelé často nuceni využívat přepravu pomocí osobních automobilů, a to protože neexistuje spojení nebo existující spojení mezi místem jejich bydliště a místem zaměstnání, volnočasových aktivit, úřady nebo obchody je velice komplikované a časově náročné. Často se stává, že čas odjezdu meziměstské linky je o pár minut dřív než příjezd městské hromadné dopravy. Řešením je propojit a integrovat meziměstskou a městskou hromadnou dopravu a vytvořit koordinované časy mezi příjezdy a odjezdy všech linek, a to i mezi vlakovou a autobusovou dopravou.

Závěr

Hlavním cílem bakalářské práce bylo získat informace o současné situaci městské hromadné dopravy v dané lokalitě a navrhnout řešení ke zlepšení současného stavu.

Městská hromadná doprava uspokojuje ekonomické, společenské i osobní potřeby obyvatel. Kvalitní služba městské hromadné dopravy je jedním z důležitých faktorů pro rozvoj měst. Mezi její výhody patří ekonomičnost, ekologičnost, hromadnost a rozsáhlé území působnosti, které umožňuje cestujícím přepravu mezi důležitými městskými body jako jsou například školy, obchody, úřady, nádraží a nemocnice. Mnoho občanů ale preferuje přepravování pomocí osobních automobilů a neuvědomuje si výhody plynoucí z využívání služeb městské hromadné dopravy.

Informace získané pomocí dotazníkového šetření odhalily, že 67,5% obyvatel Bílan jezdí do města vlastním osobním automobilem, z toho 53% za prací. Služeb společnost Krodos Bus využívá 26.5% obyvatel. Linky MHD jsou využívány hlavně studenty, kteří na ně předsedají na autobusovém nádraží a dopravují se do škol v centru nebo na okraji města. V době existence společnosti Magic Bus tuto dopravu využívala téměř polovina obyvatel.

Průzkum současné situace odhalil nedostatky v dopravních službách ve vybrané lokalitě. Celkově lze konstatovat, že městská hromadná doprava města Kroměříž je pro tuto lokalitu nedostupná a občané zde žijící jsou znevýhodněni oproti občanům města Kroměříže. Zavedení linky MHD do této lokality by umožnilo téměř polovině obyvatel cestovat do práce bez používání vlastního automobilu, což by mělo příznivý dopad na městský ekosystém.

V návrhu řešení současného stavu za účelem jejího zlepšení se pojednává o zavedení nové autobusové linky, která by kopírovala již zaniklou linku hromadné dopravy od společnosti Magic Bus a obyvatelům příměstské části poskytovala možnost komfortní přepravy do města Kroměříž, která je pro obyvatele obce Bílany nezbytnou.

Avšak vzhledem k plánované nezbytné modernizaci a reorganizaci, kterými bude muset firma KTS s.r.o. projít, aby byla konkurenceschopná, flexibilní a zisková i bez výrazné podpory města Kroměříž lze očekávat výrazné změny nejen v dopravě v rámci města, ale i v dopravní obslužnosti jeho okrajových částí.

Seznam citací

- [1] GROS, Ivan. *Velká kniha logistiky*. Praha: Vysoká škola chemicko-technologická v Praze, 2016. ISBN 978-80-7080-952-5
- [2] ZELENÝ, Lubomír. *Osobní doprava*. V Praze: C.H. Beck, 2017. ISBN 978-807-4006-814.
- [3] MELICHAR, Vlastimil a Jindřich JEŽEK. *Ekonomika dopravního podniku*. Vyd. 3., přeprac. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005. ISBN 80-7194-711-3.
- [4] VOŽENÍLEK, Vít a Vladimír STRAKOŠ. *City logistics. Dopravní problémy města a logistika*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2009. ISBN 978-80-244-2317-3.
- [5] DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy – městská hromadná doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005. ISBN 80-7194-804-7.
- [6] KAJDOŠ, Oldřich. *Dějiny obce Bílan*. Kroměříž: obec Bílany, 1924. 234 + XI. s.
- [7] Rozhovor s Ing. Marian VÍTEK, BA, vedoucí provozu Kroměřížských technických služeb, s.r.o. Kroměříž 20.1.2020
- [8] Geografie: Fyzicko-geografická charakteristika území města Kroměříže. *Město Kroměříž* [online]. Kroměříž: Město Kroměříž, c2003 [cit. 2020-04-10]. Dostupné z: <https://www.mesto-kromeriz.cz/o-meste/demografie-mapy-a-statistiky/geografie>
- [9] O městě. *Město Kroměříž* [online]. Kroměříž: Město Kroměříž, c2003 [cit. 2020-04-10]. Dostupné z: <https://www.mesto-kromeriz.cz/o-meste/o-meste/>
- [10] Demografie: Vývoj počtu obyvatelstva města Kroměříže. *Město Kroměříž* [online]. Kroměříž: Město Kroměříž, c2003 [cit. 2020-04-10]. Dostupné z: <https://www.mesto-kromeriz.cz/o-meste/demografie-mapy-a-statistiky/demografie/>
- [11] Historie. *Město Kroměříž* [online]. Kroměříž: Město Kroměříž, c2003 [cit. 2020-04-20]. Dostupné z: <https://www.mesto-kromeriz.cz/o-meste/historie/>
- [12] Rozhovor s Mgr. David PETŘÍK, jednatel firmy Magic Bus s.r.o. Kroměříž 12.11.2019

- [13] O obci. *Bílany.cz* [online]. Bílany: Bílany, c2017 [cit. 2020-04-20]. Dostupné z: <http://bilany.cz/o-obci/>
- [14] Registr sčítacích obvodů a budov. *Český statistický úřad* [online]. Praha: Český statistický úřad, c2015, 25.02.2020 [cit. 2020-04-25]. Dostupné z: <https://apl.czso.cz/irso4/cisdet.jsp?b=22&hkodcis=60&textpol=B%EDlany&kodcis=60&kod=004031&ciselid=375581>
- [15] *KRODOS BUS a.s.* [online]. Kroměříž: KRODOS BUS, 2005 [cit. 2020-04-29]. Dostupné z: <https://www.krodosbus.cz/>
- [16] Vodorovné dopravní značky: V13 – Šikmé rovnoběžné čáry. *ZÁKRUTA.CZ* [online]. Praha: People For Net, c2007 [cit. 2020-04-29]. Dostupné z: <https://www.zakruta.cz/dopravni-znaceni/vodorovne-dopravni-znacky/v13/sikme-rovnobezne-cary/>
- [17] Rozhovor s Jaroslav ČERNÝ, vedoucí provozu MHD Kroměříž. Kroměříž 29.4.2020

Seznam zkratek

a.s.	Akciová společnost
CNG	Stlačený zemní plyn
ČSAD	Československá automobilová doprava
DVD	Digitální universální optický disk
GPS	Globální družicový souřadnicový navigační systém
JZD	Jednotné zemědělské družstvo
Kč	Koruna česká – měnová jednotka
KTS	Kroměřížské technické služby
MHD	Městská hromadná doprava
n.l.	Našeho letopočtu
OC	Obchodní centrum
SMS	Služba krátkých mobilních textových zpráv
s.r.o.	Společnost s ručením omezeným
TV	Televizor
WI-FI	Komunikační standard pro bezdrátový přenos dat
WC	Vodní klozet

Seznam ilustrací

Seznam obrázků

Obr. 2.1 Členění města Kroměříže (příměstské části)	24
Obr. 2.3 Celkový počet obyvatel města Kroměříže 1995-2011	25
Obr. 2.4 Dopravní značka V13	30

Seznam grafů

Graf 3.1 Otázka 1.....	36
Graf 3.2 Otázka 2.....	37
Graf 3.3 Otázka 3.....	38
Graf 3.4 Otázka 4.....	39
Graf 3.5 Otázka 5.....	40
Graf 3.6 Otázka 6.....	41
Graf 3.7 Otázka 7.....	42
Graf 3.8 Otázka 8.....	43
Graf 3.9 Otázka 9.....	44
Graf 3.10 Otázka 10.....	45
Graf 3.11 Otázka 11.....	46
Graf 3.12 Otázka 12.....	47
Graf 3.13 Otázka 13.....	48
Graf 3.14 Otázka 14.....	49

Seznam příloh

Příloha A Dotazník: Městská hromadná doprava Kroměříž – Bílany

Příloha B Fotografie autobusových zastávek obce Bílany

Příloha A: Dotazník

Městská hromadná doprava Kroměříž - Bílany

Vážení respondenti, dovoluji si Vás oslovit a požádat Vás o spolupráci. Jmenuji se Patrik Postava, jsem studentem 3. ročníku bakalářského studia na Vysoké škole logistiky o.p.s. v Přerově.

Chtěl bych Vás požádat o vyplnění krátkého dotazníku, který bude zpracován a použit jako podklad pro mou bakalářskou práci. Všechny údaje budou zpracovány anonymně a budou použity pouze pro účely mé bakalářské práce.

Děkuji Vám za vstřícnost, ochotu, čas a spolupráci

- Cestujete do Bílan?
 - Ano, mám zde místo trvalého pobytu
 - Ano, jezdím navštěvovat rodinu
 - Ano, mám zde zaměstnání
 - Ne
- Jaký je Váš věk
 - 8-15 let
 - 15-26 let
 - 27-44 let
 - 45-59 let
 - 60 a více let
- Jaký je Váš současný nejčastější způsob dopravy mezi Kroměříží a Bílany?
 - Vlastním automobilem
 - Taxi službou
 - Krodos bus
 - Jízdou na kole nebo chůzí

Příloha A – Pokračování

- Jaký je Váš nejčastější důvod cesty do Kroměříže?
 - Zaměstnání
 - Škola
 - Obchody
 - Úřady
 - Nemocnice nebo k lékaři
 - Necestuji do Kroměříže
- Jak často cestujete mezi Kroměříží a Bílany
 - Pouze o víkendu
 - Každý den mimo víkendy
 - Každý den včetně víkendů
- Využíváte služeb MHD města Kroměříž
 - Ano často
 - Ano občas
 - Ano zřídka
 - Skoro vůbec
 - Ne
- Za jakým účelem využíváte služeb MHD Kroměříž?
 - Zaměstnání
 - Škola
 - Obchody
 - Úřady
 - Nevyužívám
- Využíváte pro přepravu mezi Kroměříží a Bílany služby Krodos Bus?
 - Ano často
 - Ano občas
 - Ano zřídka
 - Skoro vůbec
 - Ne

Příloha A – Pokračování

- Využívali jste služeb firmy Magic Bus s.r.o. pro přepravu mezi Kroměříží a Bílany?
 - Ano často
 - Ano občas
 - Ano zřídka
 - Skoro vůbec
 - Ne
- Jak hodnotíte možnost zavedení Linky MHD mezi Kroměříží a Bílany?
 - Nevyužil bych
 - Využil bych zřídka
 - Využil bych každý den mimo víkendy
 - Využil bych každý den včetně víkendů
- Jak hodnotíte současnou zastávku Bílany - rozcestí směr Kroměříž
 - Vzdálenost 1-5
 - Dostupnost 1-5
 - Stav a vybavení 1-5
- Jak hodnotíte současnou zastávku Bílany - rozcestí směr Hulín
 - Vzdálenost 1-5
 - Dostupnost 1-5
 - Stav a vybavení 1-5
- Jak hodnotíte současnou zastávku Bílany – restaurace (zastávka u zbrojnice)
 - Vzdálenost 1-5
 - Dostupnost 1-5
 - Stav a vybavení 1-5
- Jaký preferujete způsob odbavání při nastoupení do vozu?
 - Hotovost
 - Čipová karta

Příloha B

Fotografie 1 Autobusová zastávka Bílany-rozcestí směr Kroměříž



Zdroj: vlastní zpracování

Fotografie 2 Autobusová zastávka Bílany-rozcestí směr Kroměříž



Zdroj: vlastní zpracování

Příloha B – pokračování

Fotografie 3 Autobusová zastávka Bílany-rozcestí směr Hulín



Zdroj: vlastní zpracování

Fotografie 4 Autobusová zastávka Bílany-restaurace



Zdroj: vlastní zpracování

Autor (vypracoval)	Patrik Postava
Název BP	Průzkum dopravní obslužnosti hromadnou dopravou okrajové části města Kroměříž
Studijní obor	INM
Rok obhajoby BP	2020
Počet stran	63
Počet příloh	2
Vedoucí BP	doc. Dr. Ing. Oldřich Kodym.
Oponent BP	
Anotace	Bakalářská práce je zaměřena na autobusovou hromadnou dopravu okrajové městské části Bílany města Kroměříž. Cílem práce je získat informace o současném stavu dopravní obslužnosti autobusovou hromadnou dopravou v dané oblasti a pomocí dotazníkového šetření ověřit zájem tamních obyvatel. Závěre bakalářské práce tvoří návrh na změn. Navržené změny vychází z dotazníkového šetření pro zlepšení současného stavu dané oblasti.
Klíčová slova	Městská autobusová doprava, osobní přeprava, dopravce, Kroměříž, Bílany
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	