

**Vysoká škola logistiky o.p.s.**

**Dopravní obslužnost příměstských  
oblastí aglomerace Prostějov**

(Bakalářská práce)



Vysoká škola  
logistiky  
o.p.s.

# Zadání bakalářské práce

studentka

**Jolana Klevetová**

studijní program  
obor

Logistika  
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: Dopravní obslužnost příměstských oblastí aglomerace Prostějov**

Cíl práce:

Analyzovat dopravní obslužnost příměstských oblastí aglomerace Prostějov a navrhnout opatření na zlepšení jejich dopravní obslužnosti.

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 logistiky v osobní dopravě
2. Analýza dopravní obslužnosti příměstských oblastí aglomerace Prostějov
3. Návrh opatření na zlepšení dopravní obslužnosti příměstských oblastí
4. Vyhodnocení

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

DRDLA, Pavel. Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu. Pardubice: Univerzita Pardubice, 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. Osobní přeprava. Praha: ASPI, 2007. 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Michal Turek, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2019

Datum odevzdání bakalářské práce:

5. 5. 2020

Přerov 31. 10. 2019



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



doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.  
rektor

## Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracovala samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušila 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 byla také seznámena 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 vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byla poučena 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 05. 05. 2020

.....

podpis

## **Poděkování**

Děkuji panu Ing. Michalovi Turkovi Ph.D za odborné vedení při psaní bakalářské práce,  
panu Ing. Jířímu Hlochovi za poskytnutí cenných interních údajů a rodině za oporu.

## **Anotace**

Doprava je stěžejním faktorem, který značně ovlivňuje ekonomiku celého státu. Z pohledu uspokojování potřeb cestujících je důležité charakterizovat jedno z mnoha odvětví dopravy a tím je dopravní obslužnost, přesněji obslužnost Prostějovska. Tato práce má za cíl analyzování existující obslužnosti za pomoci SWOT analýzy. S jejím vyhodnocením, společně s poskytnutými interními daty, lze provést objektivní souhrn možných nových příležitostí k jejich využití, či jen jejich vylepšení a případných hrozeb k jejich minimalizaci. Poté dále na základě objektivního souhrnu navržení opatření ke zlepšení dopravní obslužnosti.

## **Klíčová slova**

Dopravní obslužnost, MHD, dopravní síť, příměstská doprava, enviromentální šetrnost, IDSOK

## **Annotation**

Transport is a key factor that greatly affects the economy of the whole state. From the viewpoint of satisfying the needs of passengers, it is important to characterize one of the many transport sectors and that is the transport service, more precisely the service of the Prostějov region. The aim of this work is to analyze the existing service using SWOT analysis. With the evaluation, together with the provided internal data, it is possible to make an objective summary of possible new opportunities for their use, or only their improvement and possible threats to minimize them. Then, on the basic of an objective summary a proposal for measures to improve transport services.

## **Keywords**

Transport services, public transport, transport network, suburban transport, environmental friendliness, IDSOK

# Obsah

Úvod.....	9
1 Teoretická východiska logistiky v osobní dopravě .....	10
1.1 Osobní doprava .....	10
1.1.1 Veřejná hromadná osobní doprava .....	12
1.1.2 Individuální doprava .....	12
1.2 Dopravní obslužnost.....	13
1.2.1 Městská hromadná doprava .....	17
1.2.2 Příměstská doprava .....	23
2 Analýza dopravní obslužnosti příměstských částí aglomerace Prostějov .....	25
2.1 Charakteristika Prostějova .....	27
2.2 MHD Prostějov .....	27
2.3 Příměstská doprava-linky v okrese Prostějov .....	28
2.3.1 Obsluhované oblasti.....	30
2.4 Analýza možností přepravy příměstskou dopravou.....	35
2.4.1 Ukazatele dopravní obslužnosti.....	35
2.4.2 Mobilita obyvatelstva Prostějovska.....	36
2.5 IDSOK.....	39
2.5.1 Obsluhované linky .....	40
2.5.2 Financování IDS v Olomouckém kraji .....	43
2.6 Dopravci IDSOK.....	45
2.6.1 Společnost FTL, a.s. ....	46
2.6.2 Dopravní obslužnost dopravcem FTL, a.s. ....	47
2.7 SWOT analýza dopravců .....	47
3 Návrh opatření na zlepšení dopravní obslužnosti příměstských oblastí.....	49
3.1 Návrh opatření ke zvýšení možností přepravy.....	50
4 Vyhodnocení.....	54

4.1	Vyhodnocení navržených opatření.....	54
4.1.1.	Obsluhované oblasti.....	55
4.1.2	České dráhy, a.s. ....	57
Závěr	.....	58
Seznam zdrojů.....		60
Seznam grafických objektů.....		65
Seznam zkratk	.....	66
Seznam příloh	.....	67



# Úvod

Doprava je důležitým článkem národního a světového hospodářství. Vyznačuje se svojí schopností vazby na kterékoliv jiné výrobní odvětví, čímž zaujímá důležitou pozici na trhu. Bez přepravy by se nemohl uskutečnit tok hotového výrobku k zákazníkovi, proto je doprava a její samotné logistické řízení nezbytné k uspokojení potřeb jak výrobce, tak spotřebitele. Nebudu se ovšem zabývat přepravou v rámci průmyslu, nýbrž přepravou osobní dopravy.

Zajištění dopravní obslužnosti je v nynější době bez pochyb důležité. Kvalita a rozsah obslužnosti zásadně ovlivňují nejenom životy občanů a jejich kvalitu v dané lokalitě, ale i řízení průmyslových podniků a jejich zefektivnění. Dopravní obslužnost by neměla znevýhodňovat občany bydlící na venkově mimo dosah velkých aglomerací, ale hledat ideální rovnováhu v zajišťování přeprav na nediskriminační bázi.

Ve své práci se proto chci zaměřit především na rozsah, kvalitu a cenovou výhodnost zajišťované obslužnosti na území Olomouckého kraje. Primárně se však zaměřením na obslužnost Prostějovska. Díky Integrovanému dopravnímu systému Olomouckého kraje jsou dány standardy a podmínky, které jsou určitou garancí pro cestující, ale zároveň i vymezením platnosti využívaných služeb. Všechny tyto aspekty budou samozřejmě předmětem podrobnějšího rozboru.

V následujících kapitolách budou vysvětleny pojmy jako je osobní doprava, dopravní obslužnost a její následná analýza ve vztahu k zajišťování příměstských přeprav. Zvlášť se budu také zabývat Integrovaným dopravním systémem, v rámci kterého v Olomouckém kraji operuje mnoho dopravců, kteří budou blíže nastíněni co do působnosti, ale i rozsahu své činnosti.

# 1 Teoretická východiska logistiky v osobní dopravě

Osobní doprava je důležitým článkem každodenního života, protože nám umožňuje překonat různé vzdálenosti. Všeobecně se doprava chápe jako cílevědomý pohyb, tedy proces přemísťování osob a hmotných či nehmotných věcí. Důležitým požadavkem je tedy překonání bariéry vzdálenosti v prostoru a v čase. Prostředníkem k překonání těchto vzdáleností v rámci silniční dopravy může být osobní vozidlo nebo prostředek hromadné dopravy. Z pohledu veřejné drážní dopravy je možno použít prostředky kolejového vedení, jako jsou železniční vozy, tramvaje, metro, trolejbusy apod. S růstem životní úrovně se mění potřeby a požadavky lidí na přepravu. Komfort je v nynější době primárním zájmem, oproti uvědomění z pohledu environmentální šetrnosti. Využívání vlastního vozidla je bez pochyb pohodlné, ale nemůže se ekologicky ani zdaleka rovnat vozidlům hromadné dopravy. Nejenom že je důležitým faktorem možnost hromadnosti, měřitelně nižší hodnoty hluku, ale i nižší emise. Mnoho dopravců nahrazuje diesellová motorová vozidla za vozidla jezdící na CNG. V současné době se naskytá mnoho možností, jak být k životnímu prostředí přívětivější a z pohledu neobnovitelných zdrojů ohleduplnější. Proto je volba hromadné dopravy tou správnou volbou. Když tedy opominu individuální osobní přepravu, jejíž četnost do jisté míry souvisí i se zažitými standardy, vysokými nároky a životními úrovněmi lidí, je veřejná hromadná doprava rozhodně lepší variantou při nutnosti překonání vzdáleností nežli individuální. [1]

## 1.1 Osobní doprava

Nutnost přepravy osob a zboží za obchodem se datuje již od dob Římské říše. Od té doby prošla doprava značným vývojem až do současnosti, kdy je nedílnou součástí dnešního světa. [2] Osobní doprava má široké spektrum záběru působnosti, proto musí být dopravní sektor rozdělen do jednotlivých, specifitějších skupin, které se nazývají obory dopravy. Druhy osobní dopravy korespondují s využitým dopravním prostředkem a dopravní cestou. V silniční dopravě můžeme k přepravě využít osobní automobil, autobus, a jiné prostředky určené k provozu na silničních komunikacích. V železniční dopravě se nabízí možnost přepravy elektrickými nebo motorovými jednotkami či vozy.

Vodní doprava je specifická svojí rozmanitostí dopravních prostředků, kdy k přepravě osob, (ale i jiných dopravních prostředků) slouží lodě, malá plavidla, tankery apod. Osobní doprava se dělí do dvou základních oborů. Těmi jsou veřejná hromadná doprava a individuální doprava. Každý obor je specifický kvantitativním i kvalitativním využitím. Působnosti jednotlivých oborů jsou rozdílné, a díky tomu nabízí možnost variability vazeb mezi různými druhy dopravy, nebo mezi osídlenými místy ve smyslu národního, i nadnárodního významu.[1]

Tab. 1.1 Přepravené osoby v osobní dopravě (v tis. osob)

Přepravené osoby v osobní dopravě v tis. Osob						
rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>SD</b>	337 978	349 515	350 920	332 763	329 733	340 179
<b>ŽD</b>	174 486	176 050	176 624	179 171	183 024	189 536
<b>VD</b>	1 084	1 307	921	801	813	834
<b>LD</b>	6 155	5 623	5 393	6 000	6 657	7 234
<b>MHD</b>	2 173 249	2 133 444	2 146 290	2 168 760	2 135 211	2 184 144

Zdroj: vlastní zpracování dle [3].

V tabulce výše je viditelný vývoj množství přepravených osob od roku 2013, do roku 2018. Jak je zřejmé, hodnoty přepravovaných osob u jednotlivých druhů dopravy v průběhu let mají značné výkyvy. Ovšem i přes nestabilitu hodnot došlo k nárůstu počtu přepravovaných osob v silniční, železniční, letecké, i městské hromadné dopravě. Jedinou dopravou, kde došlo k úbytku přepravovaných osob je vnitrostátní vodní doprava. Tento fakt je ovšem možno přičíst geografické poloze České republiky, protože zde většina velkých toků jen pramení. To má za následek nedostatečnou možnost splavitelnosti vodních toků. Kdybychom porovnávali jen silniční dopravu bylo by zřejmé, že se městská hromadná doprava těší větší oblibě než v letech předchozích nadpraporcionálně více než silniční osobní doprava. Tato skutečnost je pozitivní a žádoucí, nejen z pohledu úspory místa např. ve městech, ale i kvůli snížení emisí, což má samozřejmě i pozitivní dopady na zdraví člověka.

### **1.1.1 Veřejná hromadná osobní doprava**

- Hromadná silniční (autobusová) doprava
  - slouží pro přepravu několika desítek osob na krátké až střední vzdálenosti, např. příměstské linky.
- Železniční doprava
  - pro přepravu velkého počtu cestujících na krátké, ale i dlouhé vzdálenosti.
- Letecká doprava
  - nejrychlejší způsob přepravy, využití nalezne při kontinentálních a mezikontinentálních letech.
- Vodní doprava
  - využití nalezne u krátkých, středních, ale i dlouhých vzdáleností, může se jednat o pobřežní, vnitrozemskou, oceánskou, nebo rekreační plavbu.
- Městská doprava (MHD),
  - uskutečňuje se na území daného města, může mít podobu metra, tramvaje, trolejbusu apod.
- Lanové a ozubnicové dráhy
  - využívají se k překonání velkých výškových rozdílů.
- Nekonvenční doprava
  - druhy dopravy jsou rozdílné dle použité cesty přepravy, např. potrubní pošta.

### **1.1.2 Individuální doprava**

- Automobilová doprava
  - v současné době v progresi, často v kombinaci s veřejnou dopravou, např. Park and Ride.
- Taxislužba
  - vhodná spíše na kratší vzdálenosti (v závislosti na ceně), do určité míry doplňuje služby veřejné dopravy.
- Motocyklistická doprava
  - ekologičtější varianta přepravy, využívá se spíše na kratší vzdálenosti.
- Cyklistická doprava
  - značně využívaný ekologický druh dopravy, využití nalezne na kratší vzdálenosti, často v kombinaci s jiným druhem dopravy (Bike and Ride).

- Pěší
  - na krátké vzdálenosti, často v kombinaci s dalšími obory dopravy ve veřejné, i neveřejné sféře.
- Statická
  - odstavné plochy pro dopravní prostředky.

Dalším možným rozdělením osobní dopravy je dle územní působnosti:

- Místní doprava
  - probíhá na konkrétním území, vystihuje činnost MHD.
- Příměstská doprava
  - zajišťuje přepravu mezi městem a přilehlými osídlenými částmi.
- Regionální doprava
  - probíhá na území celého regionu, kde zajišťuje vazbu mezi jednotlivými regionálními částmi a většími městy.
- Dálková doprava
  - uskutečňuje se na delších trasách, při spojení např. velkých krajských měst.
- Mezinárodní doprava
  - probíhá na území více států a tvoří spojení mezi nimi.[4]

## 1.2 Dopravní obslužnost

*„System veřejné dopravy představuje důležitý aspekt sociální politiky, ale i udržitelného rozvoje sídelních aglomerací a vyváženého regionálního rozvoje.“ [1, str.112]* Dopravní obsluhou určitého území se rozumí veškerá nabídka a nabízená možnost přepravy. Úroveň regionální dopravy lze zjistit za využití tzv. standardu dopravní obslužnosti, který je charakteristický dvěma proměnnými. První proměnná je počet a druh spojů, tedy jejich četnost v pracovní dny a o víkendech. Druhá proměnná se týká vzdáleností, resp. územního pokrytí zastávkami. Důležitým faktorem je vzdálenost k nejbližší zastávce hromadné dopravy, z níž se můžeme pohodlně přepravit. Orgány jednotlivých členských států EU, pod které spadá sektor dopravní obslužnosti, musejí mít možnost operability v dopravním sektoru k poskytnutí dostatečné kvality těchto služeb.

Dopravní obsluhu regionální dopravou objednávají kraje nebo obce. Kraje mají za cíl zřídit takovou obslužnost, která bude dostačující pro daný územní obvod, na který obce vytváří další vazby dopravní obslužnosti, kterými může být např. městská hromadná doprava. Význam veřejné dopravy lze rozdělit do pěti hlavních oblastí, podle jejich významů a hledisek:

**a) Sociální hledisko**

- Musí umožnit přístup kteréhokoliv občana do přepravního procesu. Musí uspokojit potřeby přepravy do školy, k lékaři, do zaměstnání apod. za adekvátní, a pro cestující přijatelnou cenu.

**b) Prostorové hledisko**

- Automobilová doprava je prostorově velmi náročná, obzvláště ve městech. Svoji koncentrací značně omezuje provoz, a proto je za cíl omezit individuální dopravu ve městech, kde by to díky tomu značně přispělo ke snížení provozu.

**c) Ekologické hledisko**

- Kdybychom považovali veřejnou hromadnou dopravu za celek, hodnoty naměřených emisí by byly značně nižší než v individuální dopravě. Díky uvědomění některých dopravců dochází k obměně jejich vozového parku za ekologičtější varianty vozidel.

**d) Bezpečnost**

- Hromadná doprava se vyznačuje vyšší bezpečností oproti individuální dopravě, soudě dle množství dopravních nehod. Nutno podotknout, že značný podíl na nehodovosti má nepozornost řidičů, ale také překročení povolené rychlosti v individuální dopravě. Značný přínos na pozitivních hodnotách nehodovosti v hromadné dopravě má i železniční doprava, kde přeprava osob probíhá po zabezpečené dopravní cestě a tím dochází k eliminaci možných nebezpečných událostí, nebo nehod.

**e) Vyváženost regionálního rozvoje**

- Je důležitým faktorem přispívajícím k regionálnímu rozvoji. Díky tvorbě vazeb mezi venkovskými oblastmi a městy je zajištěna minimalizace jejich vysídlování, a i pozitivně ovlivňuje např. zaměstnanost.

## Závazky plynoucí z veřejné služby

Dopravní podnik se musí smlouvou vázat ke své činnosti, kdy bude zajišťovat přepravu osob za jasně daných podmínek. Tyto závazky se dopravnímu podniku podávají písemně, přičemž orgán, který tento požadavek ukládá se zavazuje finančními jistotami v době ztrát a adekvátním finančním ohodnocením za poskytnuté přepravní služby. Závazky plynoucí z provozu by měly zajistit plynulost provozu, pravidelnost a dostatečnou kapacitu na dopravní cestě, pro kterou musí mít dopravce povolení na základě licence. Závazky vůči přepravě zavazují dopravce přepravit cestující nebo věci za zvláštních podmínek, nebo za speciální sazby. Tarifním závazkem jsou pevně stanovené sazby za přepravu. Výše ceny se odvíjí od kategorie, do které daný cestující nebo zboží spadá. Jednotlivé sazby jsou stanovené orgánem veřejné správy.[1] Od roku 2003 vešla v platnost možnost žákovských a studentských slev. To znamená, že žáci a studenti, kteří se prokážou prezenční formou studia, mají na tuto slevu nárok. Slevu mají ze zákona povinnost poskytnout všichni dopravci v železniční i autobusové dopravě. Zlevněné žákovské jízdné se zřizuje v období od 1. září do 30. června. Student, který je držitelem karty ISIC si na začátku akademického roku musí sjednat tzv. revalidační známku, jenž slouží k obnově platnosti karty.

Tab. 1.2 Slevy na jízdném

Kategorie cestujících	Sleva
Děti do 6 let (vč.)	Zdarma
Děti a žáci od 6 do 18 let	75 %
Studenti od 18 do 26 (vč.)	75 %
Zdravotně postižení (ZTP, ZTP/P)	75 %
Senioři nad 65 let	75 %
<b>*75 % z ceny jízdného platí stát, zbylých 25 % platí cestující</b>	

Zdroj: vlastní zpracování dle [5].

Nařízení o výši slevy ve výši uvedené v tabulce vešlo v platnost k 1. září 2018. Slevy lze uplatnit na všech vnitrostátních železničních a autobusových spojkách, které spadají do integrovaných dopravních systémů.

V rámci železniční dopravy se sleva vztahuje pouze na 2. třídu. Dále lze slevu uplatnit na autobusových linkách jedoucích mimo město. K prokázání se k nároku na slevu u studentů poslouží průkaz ISIC nebo IYTC, pro žáky žákovský průkaz, a pro seniory stačí jen platný občanský průkaz. [5]

### **Další druhy systémů navazujících na veřejnou hromadnou dopravu**

V primárním zájmu je omezení individuální dopravy na území měst kvůli nadměrné koncentraci vozidel, s ohledem na životní prostředí. Adekvátní náhradou individuální dopravy mohou být systémy, jež jsou obvykle součástí integrovaných dopravních systémů měst, které nabízí i zajímavé cenové zvýhodnění jízdného.

- **Park and Ride**—velká města nabízí možnost parkování ve vysokokapacitních parkovištích, která jsou umístěna na okraji města, čímž se značně snižuje koncentrace vozidel ve městech. Tato služba umožňuje pohodlné a bezpečné zaparkování vozidla, s přímým přístupem k veřejné hromadné dopravě. Při platbě parkovného je částka mimo samotnou hodnotu parkovného navýšena o cenu jízdného na navazující dopravu. Tento systém je používán např. pražskou integrovanou dopravou, zpravidla u stanic metra.
- **Bike and Ride**—v tomto systému je osobní automobil nahrazen jízdním kolem. Možnost odstavení kola je na záchytných parkovištích, nebo úschovnách, nejčastěji umístěných v blízkosti zastávek MHD.
- **Kiss and Ride**—volná kapacita konkrétního osobního vozidla je nabízena dalším cestujícím. Pracuje na principu svozu více lidí z určeného místa např. na autobusovou zastávku, kde si vystoupí a řidič pokračuje dál ve vlastní cestě.
- **Park and Bike**—jedná se o kombinaci osobního vozidla a jízdního kola. Obdobně jako u systému Park and Ride se cestující vozidlem dopraví na odstavné parkoviště na okraji města, odkud pokračuje dále na vlastním kole, nebo si kolo zapůjčí v rámci městského systému City-Bike. Požadavkem na tento systém je dostatečná návaznost na cyklistické stezky, které by měly být pro větší efektivitu odděleny od stezky pěší.
- **Park and Go**—osobní vozidlo je pohodlně zaparkováno na odstavném parkovišti, odkud cestující bezpečně pokračuje pěším koridorem ke svému cíli cesty.



- **Hail and Ride**-nová technologie pracující na principu provázanosti taxislužby a veřejné linkové autobusové dopravy. „*Je charakterizována jako dispečersky řízená individuální doprava malými autobusy, případě upravenými dodávkovými automobily, a to často v řídce osídlených oblastech nebo v časech se slabou poptávkou po přepravě, zejména v nočním období.*“ [3, str.346]
- **Call and Ride**-systém založen na principu taxislužby, a je primárně určen pro svoz a rozvoz imobilních a starších osob. Objednání minibusu či upravené dodávky probíhá telefonicky. Protože tento systém nemá pevně stanovený jízdní řád, musí být požadavky na přepravu nahlášeny 24-48 hodin dopředu. Následně se podle množství zakázek s přesnými časovými požadavky na nástup a výstup vytvoří individuální jízdní řád pro daný den.
- **Park and Pool**-vozidla jsou parkována na odstavném parkovišti, odkud řidič pokračuje v cestě jen jedním z nich.
- **Door to Door**-přeprava cestujících probíhá především v noci, a to až k místu bydliště, nebo na místo přestupu např.na taxi.
- **a) Car-pooling, b) Car-sharing, c) Ride-sharing-a)** Vozový park tvořený více vlastníky, nebo sdruženými finančními prostředky, sloužící k vytvoření vozového parku. **b)** Pracuje na principu sdíleného auta. Vozidlo je tedy pronajímáno nebo zapůjčováno s vědomím vlastníka, ale je provozováno bez jeho fyzické přítomnosti. **c)** Princip sdílené jízdy. Dochází k plnému vytížení vozidla, díky čemuž se značně snižují náklady na jízdu při přepočtu na jednoho cestujícího. [4]

### 1.2.1 Městská hromadná doprava

„*Městská hromadná doprava je veřejné linkové (na určené trase) přemísťování osob a (definovaných) hmotných předmětů provozované k uspokojování přepravních potřeb města.*“ [6, str. 7] Jak z názvu vyplývá, tento druh dopravy se vyznačuje hromadností provozovanou na území města za předpokladu využití jednoho dopravního prostředku, zpravidla autobusu. Nevýhodou MHD je pro cestující nemožnost přepravy od začátku vlastní cesty až po její cíl pouze jedním prostředkem, což nemusí být bez přestupu, jako je to možné v individuální dopravě.[6]

### **Mezi základní pojmy MHD patří:**

- ❖ **oběh vozidla/cyklický oběh vozidla**-nutné jízdy uskutečňované k zajištění přepravy/cyklus vozidla, které začíná a končí ve stejném místě konkrétní trasy,[7]
- ❖ **linka**-zajišťuje pravidelnou obsluhu konkrétního místa,
- ❖ **spoj**-jízdním řádem opatřené a zajišťované spojení mezi konkrétními místy s pravidelnou obsluhou, spoje jsou uskutečňované jako součásti dané linky,
- ❖ **cesta**-činnosti, jenž musí cestující vykonat na své cestě, tedy na trase od vstupních dveří dopravního prostředku po výstupní dveře,
- ❖ **koncové fáze cesty**-souhrn činností, které musí cestující vykonat na své vlastní cestě až do cíle, počínaje nástupem do prvního dopravního prostředku po výstup z posledního prostředku.[6]

Během dne jsou znatelné výkyvy v koncentraci cestujících v MHD, především z pohledu dojíždějících do a ze zaměstnání, proto je na místě charakterizovat i pojmy týkající se přepravní špičky.

### **Charakteristika přepravních pojmů v silniční hromadné dopravě**

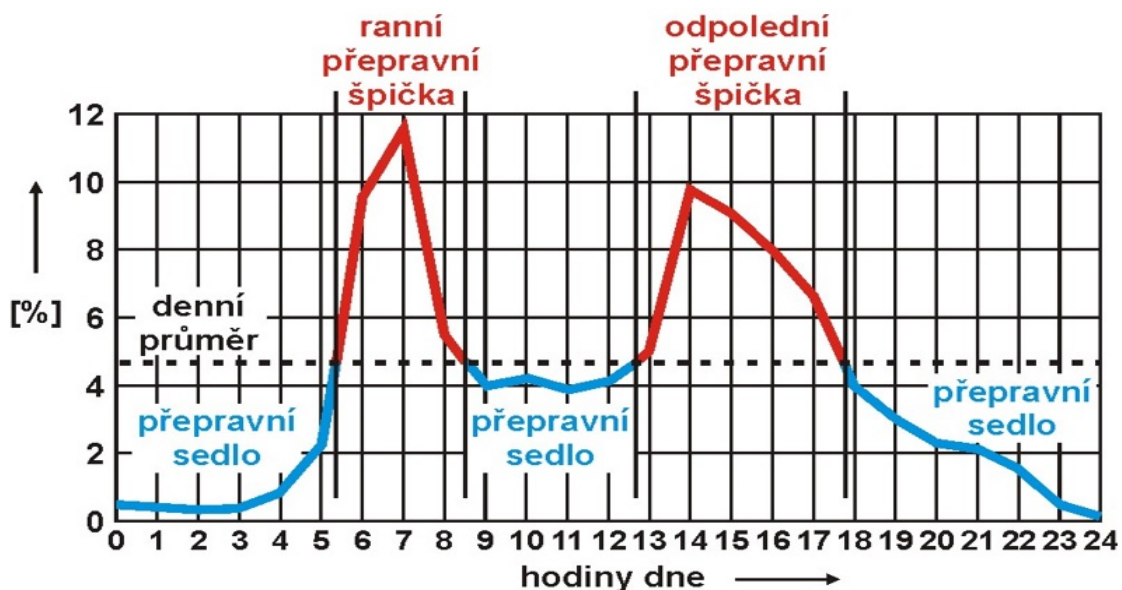
Pro osobní hromadnou dopravu jsou charakteristické veličiny počtu přepravovaných cestujících, intenzita přepravních proudů a časová kolísavost přepravních proudů.

**Přepravní špička**-časový úsek, ve kterém je koncentrace proudů přepravy větší než průměrné přepravní proudy.

**Přepravní sedlo**-časový úsek, ve kterém je koncentrace proudů přepravy menší než průměrné přepravní proudy.[7]

Jednotlivé části dnů (viz Graf 1.1) jsou dle vytíženosti rozděleny následovně:

- **ranní a odpolední špičková doprava**-ranní špička se vyznačuje vyšší koncentrací z důvodu rozložení do kratší doby (2-3 hodiny) oproti odpolední špičce, která je rozvržena do více hodin, a proto je koncentrace nižší,
- **dopolední a večerní sedlová doprava**-je nutné, aby bylo pokrytí sítě během dne dostačující i přes nižší zájem cestujících, proto vychází právě z jejich potřeb.[6]



Graf 1.1 Přepravní intenzita v průběhu dne

Zdroj: [7].

Graf výše znázorňuje kolísání v množství přepravovaných osob během pracovního dne. Přepravní sedla značí nižší zájem o přepravu a svými hodnotami se proto nachází až pod denním průměrem. Relace přepravního sedla jsou odhadem v rozmezí od 0.00 h- 5.15 h, 8.30 h- 12.40 h a na konci dne mezi 17.45 h- 24.00 h. Opakem nedostatečné vytiženosti je přepravní špička, která nabývá nejvyšších hodnot od 5.15 h- 8.30 h a od 12.40 h- 17.45 h. Z těchto hodnot je patrné kolísání, které je úměrné poptávce cestujících. V ranních hodinách počínaje 5.15 h je přeprava využívána cestujícími jedoucími do zaměstnání, ačkoliv při zajišťování přepravy zaměstnanců třísměnných provozů jsou linky více využívány spíše mimo špičku. A to jak špičku ranní, tak odpolední. Stejně je tomu i u odpolední špičky, která začíná ve 12.40 h, a tím je využívána spíše studenty a zajišťuje odvoz jen některých pracujících. Obdobně lze vycházet i z potřeb školáků a studentů dojíždějících do škol, kdy nejvyšších hodnot nabývá špička v 7.00 h ráno a odpoledne ve 14.00 h při odvozu mnohých žáků ze škol.

Z pohledu zajištění dostatečné obslužnosti je týden rozdělen na pracovní dny a víkendy. Jejich obslužnost je v tyto dny rozdílná. Zjednodušeně to znamená, že je dostatečná přepravní kapacita zajišťována jak v pracovní dny, tak o víkendu ovšem s tím, že množství víkendových spojů je omezené, resp. se odvíjí od poptávky po přepravě.

Ve velkých městech dochází již v pátek k překrývání odpoledních špiček, kvůli zajištění dostatečného pokrytí potřeb přepravy lidí z práce, nebo naopak při přepravě za rekreací. Kritická doba v dopravě nastává v podvečerních a nočních nedělních hodinách, kdy se kumuluje počet přijíždějících aut zpět do města, čímž se značně komplikuje provoz především v okolí dané aglomerace. V menších městech se páteční spoje zajišťují spíše individuálně, (kvůli počasí, vzdálenosti od nejbližší velké aglomerace aj.). Nedělní provoz je pak ovlivněn především v místech, která jsou v dosahu velkých aglomerací.

### **Negativní dopady přepravních špiček**

-Počet vozidel, jenž je vypravován ve špičce je v sedle a o víkendech omezen. Resp. čím více vozidel zajišťuje obslužnost v době přepravní špičky, tím více jich je v sedle odstaveno.

-Kvůli rozdílnosti intenzity provozu v průběhu dne jsou řidiči za sedla stojící finančně kompenzováni v tom smyslu, že mají pracovní směnu rozdělenou do více částí.

-Přetíženost vozidel, která vychází nejenom z vyšších nákladů. Ve špičce je provozní rychlost vozidel snižena, čímž vzrůstá jejich spotřeba. U manuálních vozidel se lze přiklánět i k opotřebení vozidel právě kvůli hustému provozu.

-Např. u trolejbusové dopravy dochází ke zvýšené spotřebě elektrické energie.

Negativní dopady tkví především ve snížené provozní rychlosti. S nadsázkou lze zmínit i nedostatečný prostor pro řidiče, který je ve špičce množstvím lidí určitě omezován. Vlivem zmíněných faktorů se bohužel zhoršuje včasnost a kvalita spojů z pohledu cestujících, ale i z pohledu přírody, kdy dochází k nadměrným hlukům a vibracím, jenž jsou přenášeny od vozovky aj. [7]

### **Základní znaky MHD**

MHD se vyznačuje velkou přepravní kapacitou, se značnou odlišností od jiných druhů dopravy, především z pohledu místního působení. Dopravní obslužnost je zajišťována na relativně malé ohraničené městské ploše, s relativně velkou vytižeností spojů. Za předpokladu maximální vytiženosti dopravních prostředků se vychází z následujících hodnot obsazenosti v průběhu jedné hodiny:

- autobusy a trolejbusy: max. 4500 míst za hodinu,
- tramvaje: max. 12 000 míst za hodinu,

- metro aj.: max. 50 000 a více za hodinu.

### Mezi základní znaky MHD se řadí:

- 1) **Dopravní a přepravní nerovnoměrnosti**-tyto nerovnoměrnosti lze rozdělit na časové (denní, měsíční, roční apod.) a prostorové (podle směru jízdy, obsazenosti vozidel apod.). V průběhu celého dne se vystřídá až 5 různých časových období, a to- ranní a odpolední špičková doprava, dopolední a večerní sedlo a noční linky.
- 2) **Periodika MHD**-jednotkou je množství přepravených osob za hodinu společně se směrem absolvované cesty. Intervaly jízd lze podle jejich frekvence rozdělit na špičkové a sedlové. Špičkové intervaly se odvíjí od objemu přepravy a výkonu konkrétního směru v hodinách. U tramvajové dopravy se jedná o minimální interval o hodnotě, která neklesá pod jednu minutu a u metra se jedná o minimální interval 1.5 minuty. V sedle a v nočním provozu jsou intervaly oproti špičce rozdílné. Úkolem je zajistit dostatečnou obslužnost i v méně vytižených hodinách, s přihlédnutím na minimální ztrátovost spojů, ale i s ohledem na potřeby cestujících. V tyto časy se především v okrajových oblastech měst doporučuje frekvence jednotlivých spojení po 15-20 minutách a u nočních spojů po 40 minutách.
- 3) **Kyvadlový provoz**-spoje jsou zajišťovány na pravidelných linkách mezi konečnými zastávkami. V konečných stanicích je prostor na přestávku (cca 10 % z jízdní doby mezi jednotlivými konečnými stanicemi), která slouží pro odpočinek řidiče, kontrolu vozidla, nebo také ke snížení hodnot případného zpoždění.
- 4) **Četnost zastávek**-vzhledem k tomu, že MHD zajišťuje obsluhu především v hustě osídlených oblastech, a proto je četnost jednotlivých zastávek žádoucí. V centrech měst se jedná o vzdálenost až 500 metrů a v okrajových částech města o 1000-2000 metrů mezi jednotlivými zastávkami. Velké vzdálenosti mezi zastávkami jsou žádoucí především u pozemní dráhy, protože by zkrácení vzdáleností mělo za následek snížení dopravní rychlosti.
- 5) **Flexibilita MHD**-kvůli existenci mimořádných událostí je zapotřebí zcela flexibilního druhu dopravy, který svojí pružností splňuje MHD. Kapacita dopravního prostředku je snadno ovlivnitelná díky možnosti spojování či přivěšování dalších částí soupravy.
- 6) **Jednotný tarif**-jednotná cena jízdního dokladu umožňuje uskutečňovat přepravu cestujících dopravními prostředky různých dopravců, jenž jsou omezeny časově, nebo tarifními zónami.

7) **Znaky vozidel MHD**-koncepce vozidel musí splňovat následující požadavky:

- nízkopodlažní vozidla (nejen pro handicapované),
- malý počet sedadel, čímž se zamezí případného přetížení ve špičce,
- dostatečně široké dveře,
- automatický rozjezd a brzdění,
- bezpečnostní brzda.

**Faktory ovlivňující MHD:**

- a) demografie obyvatelstva,
- b) vztahy mezi městem a okolím,
- c) vnitřní struktura města,
- d) dopravní vybavenost města,
- e) zažité standardy trávení volného času.

a) Při zřizování obslužnosti konkrétních částí města je nutné vycházet z hustoty osídlených oblastí, společně se zohledněním věkových kategorií, protože potřeba přeprav školáků, studentů, pracujících a seniorů je značně odlišná.

b) Vztahy mezi městy a jeho příměstskými oblastmi vyplývají z potřeb cestujících, kteří se musejí dopravovat do zaměstnání, žáci a studenti do škol, za nákupy apod.

c) Je zajištěna existencí tzv. funkčních ploch, jako jsou-výroba, zemědělství, doprava, bydlení, možnosti rekreace aj. Se strukturou je úzce spjata množství pracovních míst, jejichž koncentrace ve městech může mít právě dobrý dopad na rostoucí zájem o MHD.

d) Vybavenost města by měla odpovídat přepravním potřebám cestujících, což se bohužel zajišťuje spíše obtížně, kvůli skutečnosti pomalých výstaveb komunikací oproti výstavbě dopravních zařízení.

e) Životní úrovně lidí mají značný dopad na využívanost MHD. Důležitým faktorem je určitě finanční úroveň. Mnoho lidí preferuje spíše pohodlí a soukromí osobního vozidla než hromadný prostředek.

Dalším, ovšem pozitivním faktorem může být rostoucí zájem o sportovní vyžití jak přes týden, tak o víkendech a tím i rostoucí zájem o přepravu MHD, díky čemuž vypadne nutnost hledání parkovacího místa ve městech.[6]

### 1.2.2 Příměstská doprava

První zmínky a potřebě zajištění obslužnosti příměstských aglomerací sahají už do 19. století., ovšem k zásadnímu rozvoji došlo až ve století 20. První propracované plány na obslužnost pochází z měst západní Evropy a Velké Británie. V 18. století se centra měst rozpínala především na březích důležitých vodních cest, které byly opatřeny starými osobními a nákladními přístavy. Ve stejné době vzniká nový druh dopravy v podobě železnice.

Železniční stanice se budovaly na okrajích center měst, mnohdy zakončené hlavově, což s ohledem na budoucí využití nebylo moc praktické. S rozvojem průmyslu docházelo k postupnému osidlování přilehlých železničních stanic. V tuto chvíli vzniká potřeba spojení městských částí s centrem, které zajišťují tramvaje. Zásadní nevýhodou tramvají byla jejich existence v silničním provozu, často v úzkých uličkách, společně s nízkou cestovní rychlostí. Ve stejné době je představen nový fenomén v podobě rychlodráhy. Hlavní funkční plochy se vzdalují od města, a proto je zapotřebí rozšiřovat sítě rychlodrah, nebo prodlužovat už vystavěné trasy. K zásadnímu rozvoji MHD došlo po 2. světové válce. Volné plochy jsou vyčerpány, výstavba se realizuje i mimo dosah rychlodrah či železnic, čímž vzniká požadavek na opětovné prodloužení rychlodráhy a železniční tratě. Raketová progresse individuální dopravy má za následek kolabující dopravu ve městech společně s nedostatkem parkovacích míst. Z toho důvodu je potřeba věnovat větší pozornost na obslužnost kolejovými vozidly, a tím docílit vyloučení osobních vozidel z center měst. [8]

*„Jedná se o dopravu v oblastech s vysokou koncentrací sídel, zpravidla s průměrnou hustotou osídlení.“* [1, str. 101] Nejčastěji jsou to takové oblasti, které mají silnou vazbu na město v řešeném obvodu. Zvláštností příměstské dopravy oproti městské hromadné dopravě je obsluhovaná vzdálenost od konkrétního města, která může být i více než 50 km. [1]

Důležitým požadavkem na příměstskou dopravu je synergie prostorového a časového rozmístění, v závislosti na uspokojení přepravních potřeb tak, aby bylo pro cestující využívání hromadné dopravy co nejpohodlnější. [9]

V současné době je příměstská doprava s rostoucím zájmem městských aglomerací zakomponována do IDS. Potenciální zákazníci si zajistí jediné díky ideálnímu poměru ceny a kvality za přepravu. Pro cestující je rozhodně žádoucí tzv. doprava v taktu. To znamená, že jsou časy odjezdů po několik po sobě jdoucích hodin stejné. Žádoucí je možnost návaznosti různých spojů v rámci konkrétní příměstské dopravy.

### **Příměstská doprava je zabezpečena následujícími druhy dopravy:**

❖ **Příměstská železnice**-má důležitou roli z pohledu svozu cestujících z příměstských oblastí do měst. Díky možnosti hromadnosti umožňují dostatečnou obslužnost osídlených oblastí. Z pravidla se vyznačuje relativně krátkými intervaly mezi jednotlivými spoji, kdy ve špičce jezdí v intervalech od cca 10-30 minut, mimo špičku po 30-60 minutách. Ve městech, kde je možnost zastavení ve více železničních stanicích nebo zastávkách dochází k vhodnému zakomponování cestujících do městské hromadné dopravy. Vzdálenosti jednotlivých železničních zastávek jsou obvykle 1-2 km ve městech, a 2-5 km mimo města.

❖ **Autobusová doprava**-její existence je tam, kde nevedou železniční tratě, a zájem o přepravu není tak velký. Četnost intervalů je obdobná jako u příměstské železnice. Autobusy nahrazují železnici jen v případě výluky na trati. Autobusová doprava má zpravidla i funkci tzv. sytiče, což znamená, že uskutečňuje svoz cestujících do nejbližší vhodné stanice příměstské železnice.[1]

❖ **Ostatní druhy dopravy**-u nás se spíše nevyskytují. Jedná se spíše o rekreační, či doplňkovou dopravu. Např. při přesunu cestujících na letiště v Šanghaji je využíván systém levitujícího polštáře, ve zkratce Maglev. Vlak se pohybuje po pomyslném magnetickém polštáři, který se skládá ze supravodivých magnetů. Tyto magnety jsou zabudované ve vlaku, kde nahrazují kola a v kolejnici. Nedochozí tedy k přímému styku vlaků s koleji, nýbrž vlak nad koleji levituje ve vzdálenosti pouze 3,5 cm. [10] Mezi další možné způsoby přepravy patří např. pohyblivé pásy, vznášedla, lanové dráhy, segwaye apod. [4]

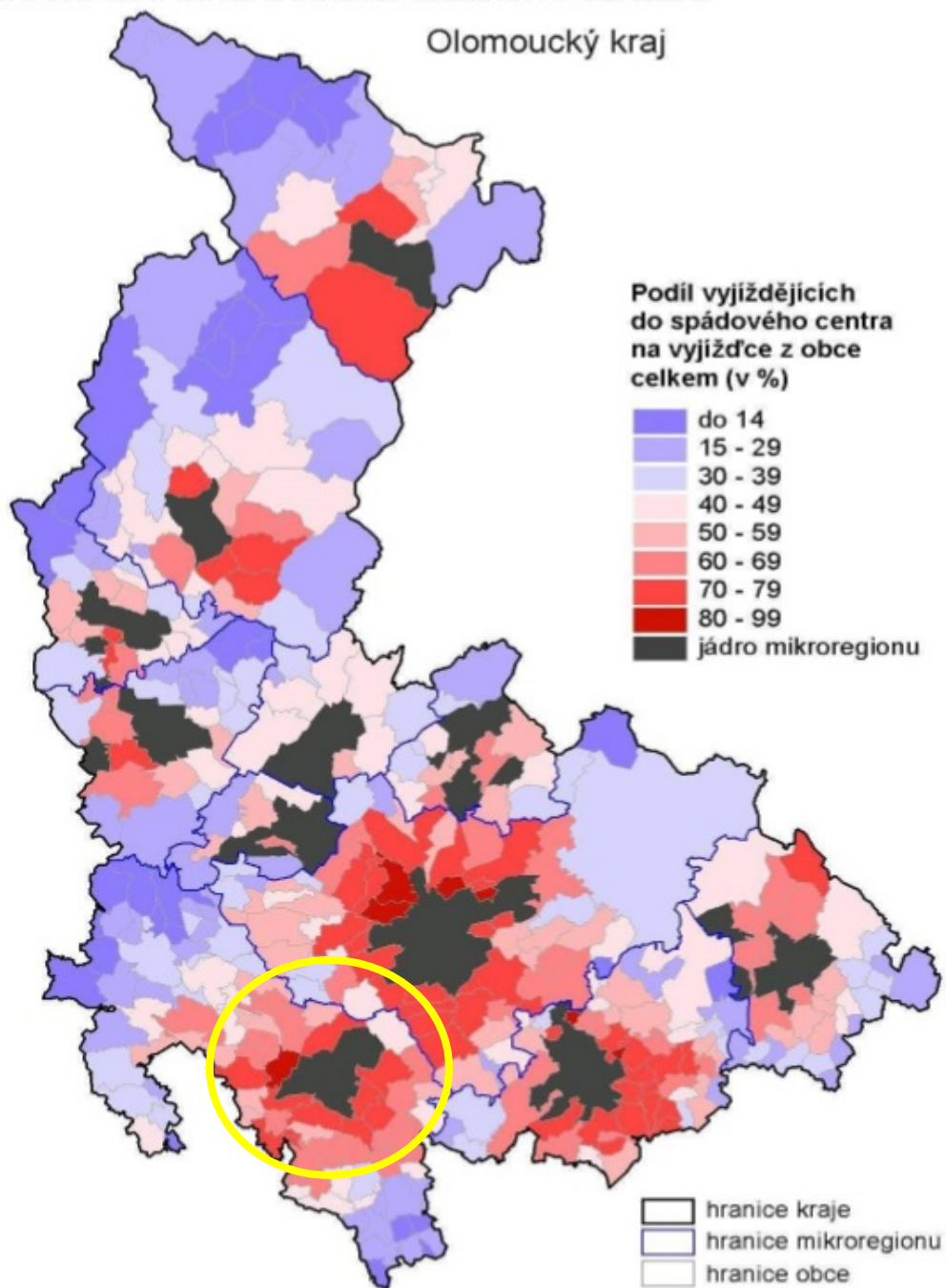


## **2 Analýza dopravní obslužnosti příměstských částí aglomerace Prostějov**

Dopravci v osobní dopravě zajišťují propojení měst s příměstskými částmi na základě poptávky po přepravě, která plyne z potřeb cestujících. Na území Olomouckého kraje v rámci IDSOK (Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje) provozuje osobní dopravu 6 dopravců, kterými jsou: České dráhy, a.s., ČSAD Frýdek-Místek, a.s., Dopravní podnik města Olomouce, a.s., FTL, a. s, ARRIVA MORAVA, a.s. a VOJTILA TRANS s.r.o. [11] Přechod dopravců do systému IDSOK sebou přináší především výhody pro cestující, kterým při cestování různými společnostmi a prostředky na území Olomouckého kraje postačí jen jedna jízdenka. Důležitým faktorem je ovšem znalost cestujících z pohledu příměstských oblastí. Některé místní části měst, které si chtěly zachovat svoji samostatnost, do tohoto systému nespádají, a proto ani na linkách v těchto oblastech nelze uplatnit jednotnou jízdenku.

Na obrázku níže je znázorněn podíl cestujících dojíždějících za prací. Prostějov se nachází v jižní části Olomouckého kraje, jenž je orámován žlutým kolečkem. Jak je zřejmé, z příměstských oblastí Prostějova dojíždí za prací 70-79 % místních obyvatel. Obce nacházející se severozápadně od Prostějova mají nutnost dojíždění za prací ještě vyšší, tedy 80-99 %. Podíly dojíždějících za prací jsou evidovány celkově, tedy jak v rámci osobní hromadné dopravy, tak individuální dopravy. Z výsledných hodnot lze usoudit, že nutnost zajištění příměstské dopravy v těchto oblastech, dle vysokých procentuálních hodnot dojíždějících je samozřejmostí i ve vztahu k přepravě žáků a studentů do škol. Dle evidence dojíždějících žáků, učňů a studentů do škol byla celková hodnota všech přepravovaných v počtu 2 778 osob, z nichž se denně přepravuje 2 600 osob. [12]

## INTENZITA SPJATOSTI OBCÍ V ZÁZEMÍ S JÁDREM PRACOVNÍHO MIKROREGIONU



Obr. 2.1 Podíl dojíždějících za prací v Olomouckém kraji

Zdroj: [13].

## 2.1 Charakteristika Prostějova

Prostějov je statutárním městem nacházejícím se v západní části Hané, v nadmořské výšce 223 metrů. [14] Se svými 43 680 obyvateli zaujímá 25. pozici v žebříčku nejlidnatějších měst z celé České republiky. [15] Svoji polohou má ideální umístění z pohledu dostupnosti do velkých okolních měst. Po dálnici je vzdálen 20 km od centra Olomouce, od centra Brna 59 km a relativně blízko je to i do Ostravy, do jejíhož centra je cesta dlouhá 113 km. Samotné město sestává ze 7 místních částí, kterými jsou: Prostějov, Čechovice, Čechůvky, Domamyslice, Krasice, Vrahovice a Žešov. [14] Dříve do místních částí spadaly i Držovice, kterým po nátlaku na osamostatnění a odtrhnutí se od místních částí Prostějova město této prosbě vyhovělo. Z tohoto důvodu ovšem není tato obec zahrnuta do dopravní obslužnosti MHD města Prostějova.

Za protektorátu se usilovalo o výstavbu a zajištění obslužnosti trolejbusovou dopravou, ale i po dvou povoleních v horizontu 4 let Prostějov neuskutečnil výstavbu především kvůli poválečné situaci, jenž značně zhoršovala možnosti výstavby. Zatímco trolejbusová doprava zažívala velký boom ve městech jako jsou Teplice, Pardubice, Mariánské lázně, Opava a mnoha jiných, v Prostějově se do současnosti žádná realizace neuskutečnila a ani není v plánu. [16]

## 2.2 MHD Prostějov

Výhradním dopravcem zajišťujícím přepravu v rámci MHD na území Prostějova je společnost FTL, a.s. V nynější době provozuje dopravu na 13 linkách, jejichž číselné značení je od 1-41. Pokrytí těmito linkami je více než dostačující, protože umožňují časté spojení autobusové stanice se všemi místními částmi Prostějova, ale i s obchodními centry, nemocnicí, průmyslovými zónami a osídlenými částmi města. Intervaly mezi jednotlivými spoji na některých linkách jsou mnohdy i jen 10 minut a tím zajišťují dostatečnou nabídku přepravy, jenž je pro cestující rozhodně žádoucí. Vozový park MHD si zakládá na environmentální šetrnosti, a proto všechny autobusy jezdí na CNG. [17] Jelikož MHD města Prostějov spadá do systému IDSOK, jsou autobusy opatřené logem tohoto systému pro lepší přehlednost cestujícím.

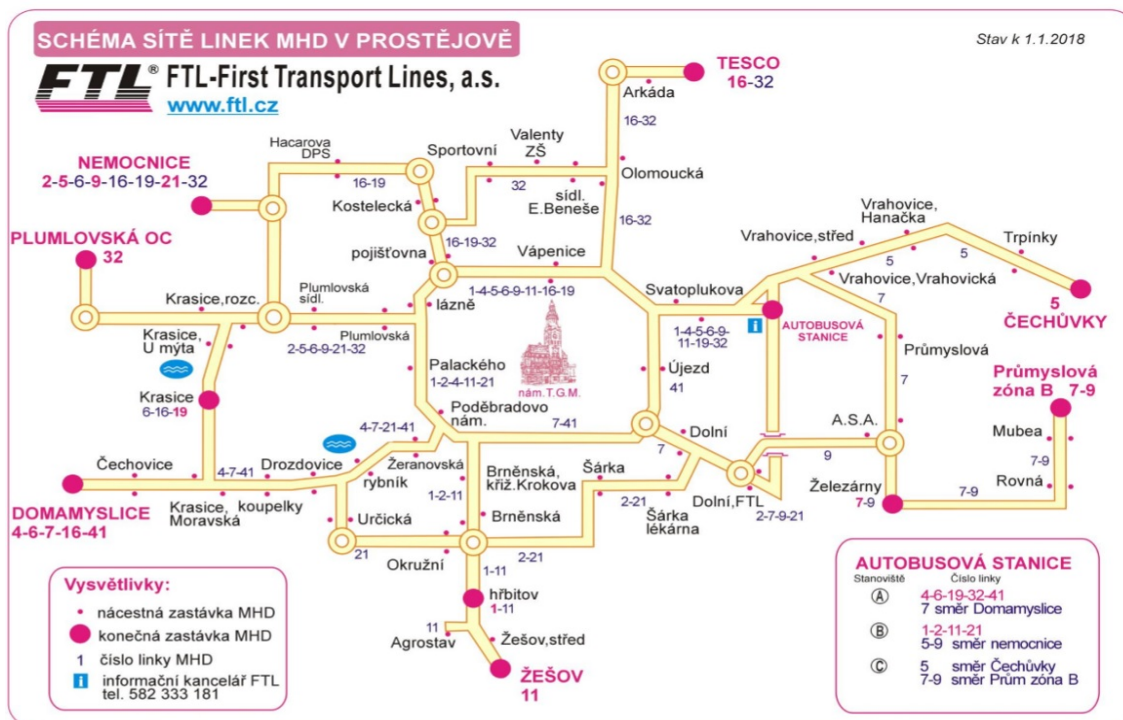


Schéma 2.1 Síť linek provozovaných na území Prostějova

Zdroj: [18].

Schéma znázorňuje pokrytí síť linkami MHD s konkrétními vysvětlivkami daných grafických symbolů. Jak je viditelné, pokrytí síť je relativně husté, díky čemuž umožňuje spojení hraničních oblastí s centrem města, a tím vychází co nejvíce vstříc cestujícím i v těch odlehlejších místech města. Samozřejmostí je přímé spojení s průmyslovou zónou B, která umožňuje pohodlnou přepravu lidí za prací i z opačného konce města, a to i v pozdních nočních hodinách.

## 2.3 Příměstská doprava-linky v okrese Prostějov

Ze všech 6 dopravců operujících v celém Olomouckém kraji připadají na Prostějovsko a jeho okolí jen 3 autobusoví dopravci, kterými jsou FTL, a.s. a ARRIVA MORAVA, a.s. a VOJTILA TRANS s.r.o. Společnost FTL, a.s. zajišťuje především příměstské linky, kterých je celkem 16, vč. linky zajišťované cyklobusem. [19]

Tab. 2.1 Seznam vybraných linek IDSOK

Č. linky	Trasa	Úsek zařazený do IDSOK	Dopravce
780400	Prostějov (PV)-Lutín-Olomouc	linka v celé délce	FTL, a.s.
780401	PV-Čelechovice na Hané-Lutín	linka v celé délce	FTL, a.s.
780402	PV-Držovice	linka v celé délce	FTL, a.s.
780403	PV-Dub nad Moravou-Přerov	linka v celé délce	FTL, a.s.
780404	PV-Tovačov-Přerov	linka v celé délce	FTL, a.s.
780405	PV-Tovačov-Oplocany-Kojetín	linka v celé délce	FTL, a.s.
780406	Otaslavice-Nezamyslice	linka v celé délce	FTL, a.s.
780407	PV-Želeč-Vyškov	Prostějov aut. st.-Želeč	FTL, a.s.
780408	PV-Otaslavice-Podivice	linka v celé délce	FTL, a.s.
780409	PV-Otaslavice	linka v celé délce	FTL, a.s.
780410	PV-Uřčice-Kobylničky	linka v celé délce	FTL, a.s.
780430	PV-Prostějovičky	linka v celé délce	Arriva Morava, a.s.
780431	PV-Drahany-Rozstání-Baldovec	linka v celé délce	Arriva Morava, a.s.
780432	PV-Protivanov-Boskovice	Prostějov aut. st.-Protivanov	Arriva Morava, a.s.
780433	PV-Protivanov-Drahany-Rozstání	linka v celé délce	Arriva Morava, a.s.
780434	PV-Buková-Protivanov	linka v celé délce	Arriva Morava, a.s.
780436	PV-Ptení-Horní Štěpánov	linka v celé délce	Arriva Morava, a.s.
780437	PV-Ptení-Konice	linka v celé délce	Arriva Morava, a.s.
780438	PV-Přemyslovice-Konice	linka v celé délce	Arriva Morava, a.s.
780440	PV-Pěňčín-Konice-Kladky	linka v celé délce	Arriva Morava, a.s.
780441	PV-Pěňčín-Polomí	linka v celé délce	Arriva Morava, a.s.
780931	PV-Kojetín-Zlín	Prostějov aut. st.-Kroměříž aut. nádr.	FTL, a.s.
780932	PV-Čelčice-Němčice n. Hanou-Dřínov	linka v celé délce	FTL, a.s.
780933	PV-Výšovice-Němčice n. Hanou-Dřínov	linka v celé délce	FTL, a.s.
780934	PV-Nezamyslice-Osíčany-Uhřice	linka v celé délce	FTL, a.s.
891400	PV-Lutín-Olomouc	linka v celé délce	Vojtila Trans s.r.o.
920403	PV-Dub n. Moravou-Přerov	linka v celé délce	Arriva Morava, a.s.

Zdroj: vlastní zpracování dle [20].

Tabulka 2.1 znázorňuje linky spadající do IDS. Tyto linky jsou opatřeny poznámkou ve smyslu délky úseku dané linky, na kterou se vztahuje výhodná jednotná jízdenka.

Jak je zjevné, v dopravním procesu se o přepravu primárně dělí společnosti FTL, a.s. a ARRIVA MORAVA, a.s., která relativně čerstvě vyhrála veřejnou soutěž v přepravě osob, a proto v mnohých spojích nahradila společnost FTL, a.s. K vysoutěžení Olomouckým krajem došlo na přelomu roku 2017/2018, kdy provoz ve většině oblastí Olomouckého kraje bude po dobu 10 let zajišťovat společnost ARRIVA MORAVA, a.s. [21]

Společnost FTL, a.s. zdárně uspěla ve výběrovém řízení ve věci zajištění obslužnosti v oblasti Prostějovsko jihovýchod v Olomouckém kraji. Ke dni 4. října 2019 bylo společnosti FTL, a.s. slavnostně předáno společností Iveco 9 nových autobusů značky Iveco Crossway LE Line diesel., určených k zajištění dopravní obslužnosti Olomouckého kraje. [22]

Modernější vozový park ocení především cestující, ale určitě i samotný řidič. Vysoký komfort a dostatek osobního prostoru zpříjemní cestování na krátké a střední vzdálenosti, společně s vysokou bezpečností, jež zajišťují moderní technologie, které jsou v prostředcích hromadné dopravy důležité a zcela žádoucí. Samotný výrobce hodnotí Iveco Crossway následovně: „...*ve všech podmínkách může Crossway nabídnout vysokou míru spolehlivosti. Produktivita nového vozu Crossway: nejlepší poměr kvality a ceny na trhu, nízká spotřeba...*“ [23, str.29]

### **2.3.1 Obsluhované oblasti**

Z existujících 15 linek v rámci IDS Olomouckého kraje se nyní budu zabývat mnou vybranými linkami. Vycházet budu mimo jiné i z poměru počtu obyvatel ku množství zajišťovaných spojů v dané lokalitě, doby přepravy a z mnoha jiných faktorů, a to z pohledu potenciálního cestujícího. U každé linky bude také pro lepší představu uvedeno porovnání konkrétního roku s rokem předchozím, jejichž rozdíly budou analyzovány.

#### **Oblast Lutín**

Obslužnost je zajištěna na trase Prostějov-Lutín-Olomouc. Nejenom spojení mezi Prostějovem a Olomoucí je žádoucí, ale i zajištění obslužnosti v obci Lutín, který leží na tahu do Olomouce. Se současnými 3 178 obyvateli [24] je určitě potřeba zajistit obslužnost jak ve směru na Olomouc, tak ve směru na Prostějov. Od brzkých ranních hodin po pozdní večer je zajištěno celkem 18 spojů [25], což si myslím je adekvátní na relativně nízký počet obyvatelstva společně s předpokladem, že je evidován všeobecný nárůst zájmu o individuální dopravu.

Olomouc je krajským městem vzdáleným jen pár km od Prostějova, proto je jeho obslužnost společně s množstvím linek potřebná.

Za minulý rok 2019 bylo množství přepravených osob celkem 1 393 150, soudě dle množství prodaných jízdenek. Z Frekvenčního výkazu společnosti FTL, a.s. je možno mimo jiné také dále vyčíst údaje o platbách, tarifech, prodaných lístcích, osoboKM,

tržbách apod., naopak slevy na jízdném jsou zaznamenány ve slevovém výkazu.

V tabulce 2.2 (viz Příloha č.1) je znázorněna reálná tabulka Frekvenčního výkazu společnosti FTL, a.s. v podobě výřezu. Jen ze samotného relativně malého výřezu je zřejmá různorodost slev uplatňovaných na lince. Jednotlivé tarify jsou nastaveny tak, aby jejich užívání bylo možné pro širokou veřejnost. Zřejmé jsou zkratky jako: Oby, ZDA, Stu/Stu1/4, Jun1/4, Z6-18Mes aj.

V tabulce 1.2 jsou znázorněny slevy na jízdném, jež jsou stanoveny zákonem. Zjednodušeně řečeno mohou slevy čerpat děti, žáci, studenti, handicapovaní a senioři. Právě tyto slevy jsou v tabulce uvedené v podobě zkratk, viz Příloha č.2.

Tab. 2.4 Poměr hodnot v roce 2019 ku roku 2018 v oblasti Lutína

2019		
Počet lístků	OsoboKM	Tržba vč. DPH
94 272 ks	1 393 150 km	1 992 553 Kč
2018		
Počet lístků	OsoboKM	Tržba vč. DPH
81 163 ks	1 157 839 km	2 479 472 Kč

Zdroj: vlastní zpracování dle [26].

Tabulka 2.4 může vytvářet smíšené dojmy v poměru jednotlivých hodnot. Zatímco v roce 2018 jsou hodnoty počtu prodaných lístků a osobokilometrů (vyjádření přepravy jednoho cestujícího na vzdálenost 1 km) nižší, tržba je ale naopak vyšší nežli v roce předchozím. Po teoretické stránce lze tuto rozdílnost přisuzovat jediné vyšší ceně jízdného v roce 2018. Pozitivní fakt je naopak viditelný v navýšení počtu jízdenek a osoboKM. Sice za rizika snížených tržeb, ale v takové situaci je nutné zmínit, že se alespoň navýšil počet cestujících využívajících tuto linku, což je rozhodně žádoucí, i když to sebou nese jen přínosy.

### **Oblast Dub nad Moravou**

Obslužnost linky je zajištěna na trase Prostějov-Dub nad Moravou-Přerov. V Dubu nad Moravou je evidováno celkem 1 610 obyvatel [27] s 9 zajišťovanými spoji [28] v průběhu celého dne. Dub nad Moravou je jednou z mnohých obcí, kterými vede trasa do Přerova, proto je důležitá i obslužnost okolních menších obcí. Přerov je obdobně velké město jako Prostějov.

Nachází se v něm mnoho průmyslových areálů s velkým množstvím firem obdobného zaměření, proto je na místě zajištění dostatečného množství spojů. Na trase z Prostějova do Přerova lze jako mezistaniční obec či město využít buď právě Dub nad Moravou, nebo Tovačov na jiné lince. Bližší rozbor těchto linek i s konkrétními rozdílnostmi bude uveden níže.

Tab. 2.5 Poměr hodnot v roce 2019 ku roku 2018 v oblasti Dubu nad Moravou

2019		
Počet lístků	OsoboKM	Tržba vč. DPH
20 135 ks	265 954 km	313 139 Kč
2018		
Počet lístků	OsoboKM	Tržba vč. DPH
16 921 ks	223 678 km	434 050 Kč

Zdroj: vlastní zpracování dle [26].

Hodnoty roku 2019 ku roku 2018 jsou obdobné jako u předchozí linky, kdy vliv na výši tržby měla pravděpodobně cena jízdného. Opět je viditelná vzestupná tendence prodaných lístků a osoboKM. Z toho plyne rostoucí zájem o hromadnou dopravu, který může plynout ze zájmu samotných cestujících, či z výhodnosti ceny jízdného, které může být pro mnohé dostatečně přijatelné a výhodné.

### **Oblast Tovačov**

Spojení je zajišťované na trase Prostějov-Tovačov-Přerov. Jak bylo zmíněno výše, z Prostějova jsou zajišťovány 2 různé linky vedoucí do stejného cílového města, ovšem s jinou mezistanicí. Počet evidovaných obyvatel v Tovačově je 2 460 [29]. Od půl 6 ráno kdy vyrazí první autobus z Prostějova je zajištěno jen 5 spojů do Přerova, a to jen do 14.20 hodin [30]. Nejenom že množství spojů je spíše nedostatečné, ale i časové rozpětí obsluhy spojů je nedostačující. Zde by cestující určitě přivítali častější možnosti spojení.

Kdybychom ovšem uvažovali trasu z Prostějova do Přerova za jednotnou, nehledě na průjezdní města, množství linek by bylo 14, což určitě přivítají cestující, kteří cestují až do Přerova. Přímá linka je cestujícími všeobecně vyhledávanější nežli ta přestupní. Za předpokladu že mnoho lidí stabilně cestuje do Přerova za prací či do škol, není pochyb o nutnosti zajišťování těchto linek.



Tab. 2.6 Poměr hodnot v roce 2019 ku roku 2018 v oblasti Tovačova

2019		
Počet lístků	OsoboKM	Tržba vč. DPH
43 763 ks	479 887 km	726 868 Kč
2018		
Počet lístků	OsoboKM	Tržba vč. DPH
39 195 ks	440 834 km	1 104 389 Kč

Zdroj: vlastní zpracování dle [26].

I na této lince je zřejmá progresa využívanosti příměstských spojů. Oproti lince uvedené v Tab. 2.5 vedoucí přes Dub nad Moravou je počet prodaných lístků a množství osoboKM více než 2krát větší na lince vedoucí přes Tovačov. Tržby v porovnání stejného roku byly až nadpraporciálně vyšší, což je samozřejmě vždy žádoucí. Proto není pochyb o nutnosti spojů v těchto místech. Celkově zajišťovaných přímých spojů do Přerova je ve své podstatě dostatek, ovšem přímých spojů vedoucích přes Tovačov by mohlo být kvantitativně více. V poměru délky dne by bylo určitě na místě zajistit obslužnost i ve večerních hodinách, ovšem samozřejmě s přihlédnutím na poptávku cestujících po přepravě v těchto lokalitách.

### Oblast Kojetín

Linka je zajišťována na trase Prostějov-Kojetín-Zlín. Spojení Prostějova se Zlínem má obdobný význam jako mezi Prostějovem a Olomoucí ovšem s nadpraporciálně větší vytížeností. Ovšem i v tomto případě mnoho lidí do Zlína dojíždí za prací, za lékaři, studenti do škol, a právě díky této skutečnosti mohou být tyto linky pro dopravce značně lukrativní.

V Kojetíně jakožto průjezdním městě linky bydlí celkem jen 6 028 obyvatel [31], oproti koncovému Zlínu, kde počet obyvatel předčil i Prostějov s rovnými 74 276 obyvateli [32].

Z množství prodaných lístků řešených linek je zřejmé, že linka do Zlína jen nepatrně zaostává za využívaností linky vedoucí do Olomouce. Z těchto hodnot je samozřejmá nutnost dostatečně kvalitní obsluhy právě na těchto linkách.

Tab. 2.7 Poměr hodnot roku 2019 ku roku 2018 v oblasti Kojetína

2019		
Počet lístků	OsoboKM	Tržba vč. DPH
82 241 ks	1 232 002 km	1 210 205 Kč
2018		
Počet lístků	OsoboKM	Tržba vč. DPH
80 534 ks	1 135 400 km	1 739 326 Kč

Zdroj: vlastní zpracování dle [26].

Na lince do Zlína nejsou výkyvy v hodnotách tak velké jako u předchozích linek. Vytíženost vyjádřena počtem lístků je více než uspokojivá, společně s množstvím osoboKM. Ze všech dosavadních řešených linek je zřejmé, že počtem prodaných jízdenek se řadí na druhé místo, hned po lince do Olomouce, což je samo o sobě dobrým důkazem vycházejícím z potřeb cestujících. Tzn. že pokrytí sítě na těchto konkrétních linkách je důležité a dle počtu prodaných jízdenek rozhodně i zcela žádoucí.

Tab. 2.8 Souhrn tržeb na jednotlivých linkách a oblastech

Linka/ oblast	Tržba po uznání slev
<b>780400/Lutín</b>	397 942 Kč
<b>780403/Dub nad Moravou</b>	65 515 Kč
<b>780404/Tovačov</b>	196 073 Kč
<b>780931/Kojetín</b>	273 175 Kč

Zdroj: vlastní zpracování dle [26].

Z Frekvenčního výkazu slev dopravce lze vyčíst výši tržeb po uznání slev. Tržby jsou uvedené za cestující, kteří mohou uplatňovat některou ze slev, kvůli čemuž nejsou lukrativní natolik co cestující, kteří cestují beze slev. Jak je zřejmé, poskytnuté slevy jsou v nejvyšších částkách využívány na trase Prostějov-Lutín-Olomouc. Místní obyvatelé mají častější potřebu dopravovat se spíše do Olomouce než do Zlína. Výše tržeb ve vztahu ke slevám vytváří opodstatněný dojem, že nejvyšší podíl na využívání slev mají především studenti, kteří hojně využívají hromadnou dopravu při cestě do škol. Na druhé pozici ve výši tržeb po uznání slev je linka vedoucí z Prostějova do Zlína přes Kojetín.

Na třetí pozici ještě na úrovni statistických položek se nachází linka směřující přes Tovačov do Přerova. Na čtvrté pozici se nachází také trasa do Přerova, ovšem přes Dub nad Moravou. Ačkoliv obě dvě trasy mají stejné cílové město, vyhledávanější variantou je trasa vedoucí přes Tovačov.

## 2.4 Analýza možností přepravy příměstskou dopravou

Aby mohlo dojít ke komplexní analýze zajišťované obslužnosti, je potřeba na ni nahlížet nejlépe jak jinak než z pohledu cestujícího. Pro uspokojení potřeb cestujícího je tedy potřeba zkoumat nejenom obsluhovanou oblast společně s přepravní rychlostí, ale i kvantitu a kvalitu spojů, které jsou zajišťované v různých časových a ročních obdobích. Při řešení možností přepravy na území Prostějovska zmíním i dříve neřešené oblasti, kterými jsou Kostelec na Hané a Plumlov. Z pohledu místního obyvatele se totiž přikláním k důležitosti zajištění přepravy i do těchto oblastí.

Abych tedy mohla analyzovat možnosti přepravy na území Prostějovska, budu vycházet z jednotlivých ukazatelů, které navrhnul Ing. Patrik Pova z VŠE v Praze. Ukazatel rychlosti spojení vychází z výpočtu vzdálenosti mezi přepravními místy a jeho doby jízdy. Počet spojení za hodinu je zase ukazatelem, který vychází z počtu spojů v daném období. Samotný ukazatel vyjadřující obsluhu veřejnou dopravou zahrnuje tedy rychlost jednotlivých spojů a jejich počet. [33]

### 2.4.1 Ukazatele dopravní obslužnosti

Ukazatel rychlosti spoje:

$$v_{ij} = \frac{d_{ij}}{t_{ij}} \cdot 60 \text{ [km. h}^{-1}\text{]} \quad (2.1)$$

kde:

$d_{ij}$  délka spoje mezi místy i a j, [km]

$t_{ij}$  doba jízdy spoje mezi místy i a j. [h]

Ukazatel počtu spojů za hodinu:

$$n_{ij} = \frac{N_{ij}}{T_{ij}} [\text{h}^{-1}] \quad (2.2)$$

kde:

$N_{ij}$  počet spojů mezi místy i a j, v konkrétním časovém období, [-]

$T_{ij}$  sledované časové období mezi místy i a j. [h]

Ukazatel územní obsluhy:

$$o_{ij} = \frac{d_{ij} \cdot 60 \cdot N_{ij}}{t_{ij} \cdot T_{ij}} \cdot 60 [\text{km} \cdot \text{h}^2] \quad (2.3)$$

kde:

$D_{ij}$  délka spoje mezi místy i a j, [km]

$N_{ij}$  počet spojů mezi místy i a j, v konkrétním časovém období, [-]

$t_{ij}$  doba jízdy spoje mezi místy i a j, [h]

$T_{ij}$  časové období sledovaného počtu spojů mezi místy i a j. [h] [33]

#### **2.4.2 Mobilita obyvatelstva Prostějovska**

Samostatná část bude zaměřena na obsluhované území Prostějovska a mobilitu místního obyvatelstva. Mobilita bude mimo jiné posuzována dle počtu spojů v pracovní dny a víkendy, doby přepravy v pracovní dny a o víkendech apod.

Tab. 2.9 Dopravní obslužnost Prostějovska v pracovní dny a o víkendu

Dopravní obslužnost Prostějovska v pracovní dny a o víkendu						
Oblast	Autobusová doprava			Železniční doprava		
	Délka spoje [km]	Doba jízdy [min]	Počet spojů [-]	Délka spoje [km]	Doba jízdy [min]	Počet spojů [-]
	Pracovní dny/ víkend					
Prostějov-Olomouc	26/23	43/23	22/3	20/20	25/25	25/24
Prostějov-Dub n. Moravou (Přerov)	37/37	60/60	9/10	0/0	0/0	0/0
Prostějov-Tovačov (Přerov)	31/0	54/0	5/0	0/0	0/0	0/0
Prostějov-Kojetín(Zlín)	70/70	135/120	4/8	0/0	0/0	0/0
Prostějov-Kostelec n. Hané	8/8	11/11	33/22	7/7	9/9	17/30
Prostějov-Plumlov	10/10	20/19	33/32	0/0	0/0	0/0

Zdroj: vlastní zpracování dle [34].

Tab. 2.10 Mobilita obyvatel Prostějovska-ukazatele

Mobilita obyvatel Prostějovska-ukazatele						
Oblast	Autobusová doprava			Železniční doprava		
	Rychlost spoje [km. h <sup>-1</sup> ]	Počet spojů [h <sup>-1</sup> ]	Územní obsluha [km/h <sup>2</sup> ]	Rychlost spoje [km. h <sup>-1</sup> ]	Počet spojů [h <sup>-1</sup> ]	Územní obsluha [km/h <sup>2</sup> ]
	Pracovní dny/ víkend					
Prostějov- Olomouc	36/60	0,9/0,1	33/7,5	48/48	1,04/1	50/48
Prostějov-Dub n. Moravou (Přerov)	37/37	0,3/0,4	14/15	0/0	0/0	0/0
Prostějov-Tovačov (Přerov)	34/0	0,2/0	7,1/0	0/0	0/0	0/0
Prostějov-Zlín	31/35	0,1/0,3	5/12	0/0	0/0	0/0
Prostějov-Kostelec n. Hané	43/43	1,3/0,9	60/40	46/46	0,7/1,25	33/58

Mobilita obyvatel Prostějovska-ukazatele						
Oblast	Autobusová doprava			Železniční doprava		
	Rychlost spoje [km. h <sup>-1</sup> ]	Počet spojů [h <sup>-1</sup> ]	Územní obsluha [km/h <sup>2</sup> ]	Rychlost spoje [km. h <sup>-1</sup> ]	Počet spojů [h <sup>-1</sup> ]	Územní obsluha [km/h <sup>2</sup> ]
Prostějov-Plumlov	30/31	1,3/1,4	41/42	0/0	0/0	0/0

Zdroj: vlastní zpracování dle [30].

Mobilita v okrese Prostějov byla zkoumána v pracovní dny a víkendy od 00.00 h – 24.00 h. Aktivní život obyvatel sice začíná spíše až v ranních hodinách, ovšem pro objektivní představu zajišťované obslužnosti v průběhu celého dne započnu mobilitu zkoumat již od půlnoci. [30]

V tabulce 2.9 je zaznamenán souhrnný přehled vstupních údajů v řešených oblastech potřebných k posouzení mobility. Obslužnost je pro větší přehlednost zaznamenána v pracovní dny a o víkendech. U každé oblasti je zřejmé, že je přeprava zajišťována i o víkendech na relativně vysoké úrovni vyjma trasy z Prostějova do Přerova přes Tovačov. Autobus na této trase totiž o víkendech nejezdí. Železniční doprava je ze 6 řešených oblastí zajišťována jen ve 2 oblastech. Za předpokladu, že je železniční doprava zajišťována tam, kam nesahá obslužnost autobusy, jsou i tyto hodnoty pozitivní a nabízí větší možnosti přepravy do těchto míst. Nyní se tyto data doplní do vzorců jednotlivých ukazatelů.

V tabulce 2.10 je jsou uvedeny výsledky ukazatelů rychlosti spoje, počtu spojů a územní obsluhy. V autobusové dopravě je přepravní rychlost daného spoje relativně srovnatelná ve všech oblastech. Nabídka spojů v jednotlivých oblastech má značné výkyvy, ale i přes to je obslužnost zajišťována v podstatě každou hodinu. Nízké hodnoty územní obsluhy jsou viditelné ve všech obsluhovaných oblastech, kromě tras do Olomouce, Kostelce na Hané a Plumlova.

Z pohledu železniční dopravy je rychlost spoje pochopitelně vyšší než v autobusové dopravě, ale počtem spojů se může rovnat autobusy zajišťované obslužnosti.

## 2.5 IDSOK

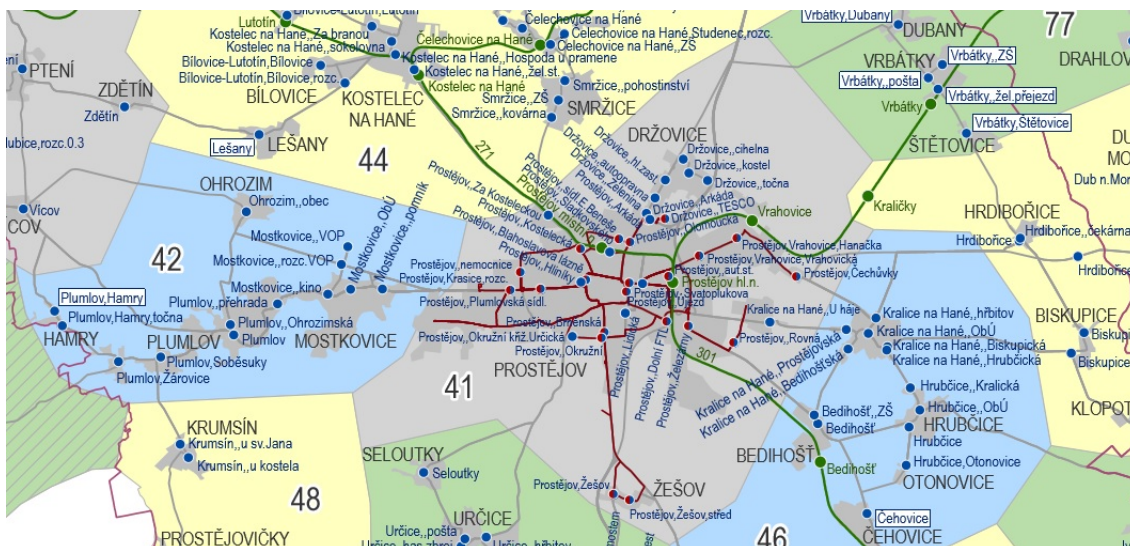
Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje, ve zkratce IDSOK. „*Stačí jedna jízdenka.*“ [35] Toto spojení samo o sobě dostatečně vystihuje výhody integrovaného systému. Umožňuje cestujícím na jedinou jízdenku cestovat všemi druhy dopravních prostředků, což zajišťuje Olomoucký kraj. Možnost přepravy je osobními a spěšnými vlaky Českých drah a příměstskými autobusy a MHD ve městech Olomouckého kraje, tedy v Zábřehu na Moravě, Šumperku, Olomouci, Prostějově, Hranicích na Moravě a Přerově. Při koupi jízdenky na vlak je nutnost požádat o jízdenku IDSOK, jinak cestující dostane jízdenku dle platného tarifu Českých drah, která se nevztahuje na zvýhodněné cestování v rámci sítě IDSOK. Pro lepší přehlednost a orientaci cestujících v integrovaném dopravním systému, tedy přehlednost jednotlivých dopravních prostředků spadajících do systému IDSOK je možno vyčíst přímo z daného dopravního prostředku, jenž je opatřen logem systému IDSOK. Mezi důležité požadavky, které si musí cestující ohlídat patří časová omezenost a zónová platnost dané jízdenky. Tyto údaje lze vyčíst přímo z jízdenky. Níže je znázorněna jízdenka s důležitými údaji uvedenými v kroužku.



Obr. 2.2 Časová omezenost a zónová platnost jízdenky

Zdroj: [36]

Jízdenka výše je platná pro zóny 41 a 42. V návaznosti na grafické znázornění níže je viditelné umístění zmiňovaných zón, společně s jejich hranicemi, ve kterých se může na jednotnou jízdenku IDSOK přeprava cestujících uskutečňovat.



Obr. 2.3 IDSOK zóny

Zdroj: [36].

### 2.5.1 Obsluhované linky

Ve 14 provozních oblastech s kompetencí provozovat dopravu v rámci IDSOK zajišťují dopravci mnohé linky, proto je pro lepší přehlednost zmíním jednotlivě s konkrétní přepravní specifikací.

Tab. 2.11 Obslužnost jednotlivých dopravců podle oblasti působení

<p><b>Hranicko-ARRIVA MORAVA, a.s.</b></p> <p>Roční přepravní výkon: <b>1 522 700 km,</b></p> <p>Počet vozidel/ linek: <b>21/14.</b></p>	<p><b>Olomoucko JZ-VOJTLA TRANS s.r.o.</b></p> <p>Roční přepravní výkon: <b>1 036 914 km,</b></p> <p>Počet vozidel/ linek: <b>19/12.</b></p>
<p><b>Jesenicko-ARRIVA MORAVA, a.s.</b></p> <p>Roční přepravní výkon: <b>1 715 821 km,</b></p> <p>Počet vozidel/ linek: <b>26/14.</b></p>	<p><b>Olomoucko SV-ARRIVA MORAVA, a.s.</b></p> <p>Roční přepravní výkon: <b>1 816 354 km,</b></p> <p>Počet vozidel/ linek: <b>28/16.</b></p>
<p><b>Litovelsko-ARRIVA MORAVA, a.s.</b></p> <p>Roční přepravní výkon: <b>1 078 344 km,</b></p> <p>Počet vozidel/ linek: <b>18/13.</b></p>	<p><b>Prostějovsko JV-FTL, a.s.</b></p> <p>Roční přepravní výkon: <b>2 244 208 km,</b></p> <p>Počet vozidel/ linek: <b>33/15.</b></p>
<p><b>Mohelnicko-ARRIVA MORAVA, a.s.</b></p> <p>Roční přepravní výkon: <b>1 224 187 km,</b></p> <p>Počet vozidel/ linek: <b>20/15.</b></p>	<p><b>Přerovsko J-VOJTLA TRANS s.r.o.</b></p> <p>Roční přepravní výkon: <b>1 589 374 km,</b></p> <p>Počet vozidel/ linek: <b>20/8.</b></p>



<b>Prostějovsko SZ-ARRIVA MORAVA, a.s.</b> Roční přepravní výkon: <b>2 444 208 km,</b> Počet vozidel/ linek: <b>34/19.</b>	<b>Přerovsko S/Lipnicko-ARRIVA MORAVA, a.s.</b> Roční přepravní výkon: <b>1 617 519 km,</b> Počet vozidel/ linek: <b>24/17.</b>
<b>Šternbersko/ Uničovsko-VOJTLA TRANS s.r.o.</b> Roční přepravní výkon: <b>1 563 447 km,</b> Počet vozidel/ linek: <b>28/21.</b>	<b>Šumperk J-ARRIVA MORAVA, a.s.</b> Roční přepravní výkon: <b>1 127 868 km,</b> Počet vozidel/ linek: <b>20/13.</b>
<b>Šumpersko S-ARRIVA MORAVA, a.s.</b> Roční přepravní výkon: <b>1 111 055 km,</b> Počet vozidel/ linek: <b>19/19.</b>	<b>Zábřežsko-ARRIVA MORAVA, a.s.</b> Roční přepravní výkon: <b>1 283 294 km,</b> Počet vozidel/ linek: <b>22/21.</b>

Zdroj: vlastní zpracování dle [37].



Graf 2.1 Roční přepravní výkon veřejné linkové dopravy v %

Zdroj: vlastní zpracování dle [37].

K velkým změnám v dopravní obslužnosti došlo na konci roku 2017, kdy vypršela platnost smluv o zajištění obslužnosti na území Olomouckého kraje. Vzhledem k existenci konkurence mnoha dopravců v kraji musí soutěž tohoto druhu zajistit možnost „soutěžení“ i menších dopravců. Proto byl celý kraj rozdělen na 14 menších částí, právě kvůli snadnějšímu vstupu dopravců do soutěže, společně se specifikací konkrétní části určené k obsluze, která je spjatá např. se spádovostí obcí, pokrytím potřeb školáků a studentů v rámci školního vzdělávání,

zajištění dostatečné obslužnosti v místech s vysokou koncentrací zaměstnavatelů, nemocnic, zdravotnických zařízení aj.

### Provozní oblasti

Velikost jednotlivých provozních oblastí je různorodá, stejně jako jejich rozlohy, přičemž je zřejmé, že přepravní výkony neodpovídají přímou úměrou rozloze oblasti. Nejmenší oblastí je Přerovsko J s rozlohou pouhých 161 km<sup>2</sup>, a naopak největší je oblast Jesenicka, se 732 km<sup>2</sup>. Dopravní výkony se odvíjí od konkrétního území. Pro Olomoucko JZ se výkon točí okolo 1 037 000 km a pro největší oblast, kterou je Prostějovsko SZ téměř 2 500 000 km. Rozdílné je i obsazení v počtu obsluhujících autobusů s odlišnými délkami dle potřeb vytíženosti a v neposlední řadě je značný rozdíl viditelný na území jednoho kraje.

Cenové rozdíly v sazbách dopravních výkonů jsou v relaci od 30,46 Kč až po 38,47 Kč za kilometr, přičemž průměrná cena je 34,30 Kč za kilometr. Nepoměr v těchto částkách se odvíjí i od faktu ročního proběhu vozidla, který je 55 000 km v případě Olomoucko JZ a více než 72 000 km na území Hranicka. Každoroční náklady zajištěné na obslužnost více než 21 milionů kilometrů je více než 740 milionů Kč ročně. [37]

Tab. 2.12 Základní charakteristika provozních oblastí

Oblast	Rozloha v km <sup>2</sup>	Počet km	Cena výkonu v Kč/km	Průměrný proběh vozidla
Hranicko	384,8	1 522 700	32,67	72 510 km
Jesenicko	731,6	1 715 821	34,83	65 993 km
Litovelsko	239,4	1 078 344	36,20	59 908 km
Mohelnicko	187,9	1 224 187	33,51	61 209 km
Olomoucko JZ	221,6	1 036 914	35,76	54 574 km
Olomoucko SV	401,2	1 816 354	35,34	64 870 km
Prostějovsko JV	427,0	2 244 208	38,47	68 006 km
Prostějovsko SZ	448,4	2 444 208	32,51	71 888 km
Přerovsko J	161,2	1 589 374	35,71	79 469 km
Přerovsko S a Lipnicko	269,8	1 617 519	34,59	67 397 km

Oblast	Rozloha v km <sup>2</sup>	Počet km	Cena výkonu v Kč/km	Průměrný proběh vozidla
Šternbersko a Uničovsko	721,4	1 563 447	30,46	55 837 km
Šumpersko J	268,2	1 127 868	34,70	56 393 km
Šumpersko S	604,8	1 111 055	36,20	58 477
Zábřežsko	267,9	1 283 294	34,50	58 332
<b>Celkem</b>	<b>5 335,1</b>	<b>21 375 293</b>	<b>Průměr 34,30</b>	<b>Průměr 64 383</b>

Zdroj: vlastní zpracování dle [37].

### „Kombi zóna“

Čím dál větší oblibě se u cestujících těší využívání tzv. kombi zóna jízdenky. Na jeden doklad totiž mohou využívat neomezeně různé druhy dopravních prostředků různých dopravců, ovšem s ohledem na zónovou a časovou omezenost. Kombi jízdenka lze zakoupit na 7 dní nebo na měsíc. Mezi nejprodávanější trasy kupované v rámci kombi zóny překvapivě spadá i Prostějov, a to na trasách: Olomouc-Prostějov (2 581 ks), Olomouc-Tršice (1 013 ks) a Prostějov-Němčice nad Hanou (1 029 ks). [37]

### 2.5.2 Financování IDS v Olomouckém kraji

KIDSOK (Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje) v Olomouckém kraji zajišťuje veškeré úkony vedoucí k zajištění dopravní obslužnosti. Ve smlouvě je zpravidla uvedena informace o provozu, finanční podpora, výnosy z jízdenek, nařízené slevy aj.

Smlouvou se uzavírá povinnost zajišťování dopravní obslužnosti na území Olomouckého kraje s platností na 10 let. Jednotliví dopravci za poskytnuté služby mají tzv. kompenzaci hrazenou pro svoji konkrétní oblast. V roce 2018 byly celkové finanční prostředky vynaložené na veřejnou linkovou a železniční dopravu ve výši 1 078 177 239 Kč. Ve stejném roce byly dopravcům poskytnuty prostředky od Olomouckým kraje v celkové výši 530 903 099 Kč. Tato částka byla rozdělena ve výši odpovídající zajištěným službám. V procentuálním vyjádření připadlo 68 % z celkové hodnoty finančních prostředků dopravci ARRIVA MORAVA, a.s., necelých 20 % VOJTILA TRANS s.r.o. a více než 12 % připadlo FTL, a.s. [37]

Tab. 2.13 Výše finanční kompenzace jednotlivých dopravců

Dopravce	Místní působnost	Kompenzace v Kč
ARRIVA MORAVA, a.s.	Prostějovsko SZ	62 562 864,44
ARRIVA MORAVA, a.s.	Olomoucko SV	42 998 196,00
ARRIVA MORAVA, a.s.	Přerovsko S+ Lipnicko	41 599 414,89
ARRIVA MORAVA a.s.	Jesenicko	36 031 942,67
ARRIVA MORAVA, a.s.	Hranicko	34 317 202,00
ARRIVA MORAVA, a.s.	Zábřežsko	33 046 392,00
ARRIVA MORAVA, a.s.	Litovelsko	27 994 196,00
ARRIVA MORAVA, a.s.	Šumpersko S	27 812 588,00
ARRIVA MORAVA, a.s.	Mohelnicko	27 234 000,00
ARRIVA MORAVA, a.s.	Šumpersko J	27 269 000,00
VOJTILA TRANS s.r.o.	Přerovsko J	43 054 911,40
VOJTILA TRANS s.r.o.	Šternbersko a Uničovsko	37 272 000,00
VOJTILA TRANS s.r.o.	Olomoucko JZ	23 598 392,00
FTL, a.s.	Prostějovsko JV	66 022 000,00
<b>Celkem</b>		<b>530 903 099,00 Kč</b>

Zdroj: vlastní zpracování dle [37].

Jak je v tabulce zřejmé, se svými 10 obsluhovanými územími a nejvyšší kompenzací v celkové výši 360 955 796 Kč zaujímá dopravce ARRIVA MORAVA, a.s. prvotní pozici. Na druhé pozici, ačkoliv pouze s jedním obsluhovaným územím se nachází FTL, a.s. s kompenzací ve výši 66 022 000 Kč a na posledním místě se 3 obsluhovanými oblastmi se nachází VOJTILA TRANS s.r.o. s kompenzací 60 870 392 Kč.

Celková částka, jenž byla v roce 2018 poskytnuta Olomouckým krajem pro linkovou dopravu činila 595 813 526 Kč. Suma zahrnuje mimo dopravce dále částky poskytnuté na mezikrajské smlouvy, Statutárnímu městu Olomouc, autobusovým nádražím a vícenákladům za uzavírky.

V Prostějově díky garanci od kraje mohla proběhnou loňského roku rekonstrukce a technické vylepšení autobusového nádraží. Samotná rekonstrukce trvala cca 4 měsíce.

Došlo k zastřešení nástupišť, přibyly modernější technologie v podobě velkých tabulí informujících o příjezdech a odjezdech autobusů s konkrétním nástupištěm a nezapomnělo se ani na handicapované, kteří se mohou pohodlně pohybovat po jednotlivých nástupištích díky sníženým obrubníkům.

## 2.6 Dopravci IDSOK

Počet obsluhovaných linek v Olomouckém kraji se zahrnutím různých druhů dopravy je cca 300. Na území celého kraje primárně operuje celkem 6 dopravců:

- FTL, a.s.,
- VOJTILA TRANS s.r.o.,
- ARRIVA MORAVA, a.s.,
- DPMO, a.s.,
- ČSAD Frýdek Místek, a.s.,
- České Dráhy, a.s.

Dalších 7 dopravců sice nespadá do IDSOK z důvodu existence závazků vůči jiným krajům, ale i přesto nabízí cestujícím možnost uznání jízdenky IDSOK ať už na všech svých spojích, na některých linkách, nebo jen na konkrétní části linky. Mezi tyto dopravce patří: ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s., Josef Pinkas, ČSAD Vsetín, a.s., Dopaz s.r.o., VYDOS BUS, a.s., KRODOS BUS, a.s. a ČAD Blansko, a.s.

V rámci veřejné linkové dopravy zajišťují přepravu ve 14 oblastech celkem tři autobusoví dopravci-ARRIVA MORAVA, a.s., FTL, a.s. a VOJTILA TRANS s.r.o. Z železničních dopravců zajišťují obslužnost osobními či spěšnými vlaky České Dráhy, a.s. Majoritním dopravcem v autobusové dopravě se stala ARRIVA MORAVA, a.s., která se svými odjetými kilometry v celkové výši 15 119 040 km zaujímá 70% podíl na celkových odjetých kilometrech. Na druhé pozici s odjetými 4 238 959 km se nachází VOJTILA TRANS s.r.o. s celými 19 % a na posledním místě FTL, a.s. s odjetými 2 351 401 km ve výši 11% podílu. [37]

## Podíl výnosů jízdného jednotlivých druhů dopravy vč. slev z roku 2018



Graf 2.2 Podíl výnosů jízdného jednotlivých druhů dopravy vč. slev z roku 2018

Zdroj: vlastní zpracování dle [37].

Z grafu výše je zřejmé, že se hromadná doprava těší dostatečně velké oblibě a procentuální vyjádření výnosů je pro dopravce také uspokojivé. V největším zastoupení výnosnosti je veřejná linková doprava s 54% podílem. Železniční doprava je v nejmenším zastoupení, což může mít mimo jiné za příčinu neoblíbenost tohoto druhu dopravy. Mezi faktory ovlivňující oblibenost je bez pochyb nedostatečná flexibilita dopravního prostředku. Protože se železniční stanice nachází z pravidla na okraji města, nebývá vyhledávaným druhem dopravy, především kvůli mnohdy velkým vzdálenostem, které musí cestující překonat, aby se dostal do centra města.

Dále také kvůli horší dostupnosti oproti silniční dopravě a v neposlední řadě kvůli komfortu, který je i v dnešní době v některých železničních vozech spíše nedostačující. V současnosti je kladen velký důraz na moderní technologie zakomponované do dopravy. Primárně se může pravděpodobně jednat o pokrytí wifi sítí, bez které se již mnoho lidí dnešní doby nedokáže obejít. Ovšem ne všechny vlaky toto pokrytí mají a když ho mají, tak je častým problémem nedostačující síla signálu.

### 2.6.1 Společnost FTL, a.s.

V roce 1949 vznikl státní podnik ČSAD Brno, jenž měl závod i v Prostějově. Ke změně názvu společnosti na FTL- First Transport Lines a. s. došlo až v roce 1993. Do nynější doby prošla společnost dostatečně velkým rozvojem na tolik, že nyní nabízí širokou škálu svých služeb.

Společnost FTL, a.s. provozuje vnitrostátní a mezinárodní autobusovou i kamionovou dopravu. V areálu závodu se nachází nejen vlastní čerpací stanice s CNG a motorovou naftou, ale i servis pro autobusy, nákladní a užitková vozidla, společně s nabídkou náhradních dílů na tyto vozy, a dále je zákazníkům zpřístupněna i mycí linka. Další zajímavou službou je možnost skladování s případnou komplexní celní službou, se kterou mají letité zkušenosti. Nabízenými logistickými službami je zajištění skladování a následná distribuce zboží k zákazníkům v režimech-First In, First Out (FIFO), nebo First Expired, First Out (FEFO). Mezi další služby lze zahrnout prodej užitkových vozidel, kamionů a autobusů, a služby cestovní kanceláře, ve zkratce CK FTL, a.s., jenž se snaží nabízet zákazníkům stále zajímavější nabídky, včetně lákavých slev. [17]

### **2.6.2 Dopravní obslužnost dopravcem FTL, a.s.**

V této podkapitole bych se ráda věnovala konkrétně akciové společnosti FTL, a.s. a jejího zajišťování obslužnosti příměstských částí Prostějova. Dopravce zajišťuje dopravní obslužnost jihovýchodního Prostějovska na celkem 15 linkách s celkovým počtem 33 autobusů, jak je zřejmé z předchozích tabulek. Já se ale budu konkrétněji zabývat jen 6 linkami, které jsou pro mě nejvíce zajímavé. U většiny linek jsem měla možnost vycházet přímo z interních zdrojů společnosti. Závěr tedy bude vycházet z interních podkladů společně se specifickými údaji a informacemi týkající se jejich obslužnosti.

Přestože na území Prostějovska operuje více dopravců troufám si říct, že společnost FTL, a.s. k Prostějovu neodmyslitelně patří už dlouhá léta. Již celých 26 let zajišťuje dopravce přepravu pod názvem FTL, a.s. a mnoho let předtím jako ČSAD Brno. Patrně jediným negativním faktem v porovnání s jinými dopravci v rámci IDSOK je, že má nejvyšší sazbu za jednotku dopravního výkonu, a to celých 38,46 Kč za ujetý kilometr. Ovšem z pohledu hodnot průměrného oběhu vozidla se společnost nachází na vyšších příčkách a se svými 68 006 km zaujímá 4 pozici, z celkových 14 obsluhovaných oblastí.

## **2.7 SWOT analýza dopravců**

Analýzu si lze představit jako souhrn interních metod, klady a zápory konkurenceschopnosti, poznatků apod. konkrétní společnosti. Vyjadřuje tedy jak interní sílu či slabosti společnosti, ale také vnější faktory, jež společnost ohrožují a kterých si

musí být vědoma. Název analýzy vychází z angl. slova SWOT, čili S (Strenghts)-silné stránky, W (Weaknesses)-slabé stránky, O (Oppurtunities)-příležitosti a T (Threats)-hrozby. Umístění jednotlivých proměnných je tedy zřejmé.

SWOT analýza nejvýznamnějších dopravců ARRIVA MORAVA, a.s., České dráhy, a FTL, a.s., kteří zajišťují dopravní obslužnost příměstských oblastí aglomerace Prostějov, je uvedena v přílohách.



### **3 Návrh opatření na zlepšení dopravní obslužnosti příměstských oblastí**

V následující kapitole bych ráda směřovala pozornost výhradně na obslužnost aglomerace Prostějov a jeho příměstských částí. Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, Prostějovsko spadá do obslužnosti IDSOK, na jehož území přepravu zajišťují primárně 2 autobusoví, a 1 železniční dopravce-FTL, a.s., ARRIVA MORAVA, a.s., a České Dráhy, a.s. Nastíním činnost jednotlivých společností, společně s jejich oblastmi místního působení, které je vyjádřené i v rámci podílu na celkové přepravě. Dalšími faktory zvyšující konkurenceschopnost jednotlivých dopravců stojící za zmínku jsou např. počty výkonů, množství realizovaných linek společně s velikostí vozového parku, cena výkonu, proběh vozidla a mnoho jiných.

Už za protektorátu byl Prostějov nazýván průmyslovým městem. Z tohoto důvodu je samozřejmé, že bylo hodně důležité dostatečné pokrytí sítě města dopravou, a to již před mnoha lety. Na některých hraničních místech aglomerace Prostějov se nachází průmyslové zóny, do kterých je potřeba dostatečně zakomponovat dopravní obsluhu, aby se mohli cestující pohodlně dopravit do práce i z práce. Samozřejmostí je ovšem nejen dostatečná obslužnost městských, ale i příměstských částí s obyvatelstvem spadajícím do různých věkových kategorií. Příměstské spoje jsou především v ranních a odpoledních hodinách vyhledávané studenty a žáky dojíždějícími do škol. V mnohých případech jsou také obsazené seniory, kteří do města jezdí za lékařem, nákupy, návštěvou apod. Primárně se tedy jedná o uspokojení potřeb cestujících, kteří ve své obci nemají takové možnosti a kvůli tomu jsou nuceni vyrazit do nejbližší větší aglomerace. Noční spoje příměstských linek zase naopak přivítají mladiství, kteří do města jezdí za zábavou, kulturou, nebo všeobecně jen kvůli městskému ruchu.

Jak bylo zřejmé z Obr. 2.1, spádovost obyvatelstva z příměstských částí kvůli zaměstnání je poměrně velká. Příčinou tomu může být velké množství pracovních míst v průmyslových zónách, továrnách, skladech, halách apod., dále v centrech měst, ale také v nákupních centrech. Proto je rozhodně žádoucí zajišťovat dostatečnou obslužnost městských, ale i příměstských částí v co pro cestující nejpříznivější denní dobu.

S dostatečnou frekvencí spojů s přesně stanovenými intervaly plnit potřeby např. třísměnného provozu v továrnách, kdy je důležité brzké ranní, ale i pozdní večerní pokrytí sítě, samozřejmě s ohledem na adekvátní cenu, jež je pro cestujícího přijatelná a pro dopravce dostačující. Dostatečné pokrytí sítě hromadnými prostředky by mohlo mít pozitivní dopad na uvědomění obyvatele z pohledu finančního, protože se v mnohých případech jízdenka na hromadnou dopravu vyplatí více než náklady na osobní vozidlo, ačkoliv mnohdy neoplývá komfortem. S progresí automobilového průmyslu dochází k velkému záběru půdy, prostoru, parkovacích míst aj. především v centrech měst. Proto je žádoucí omezení využívání automobilů na území města zcela, nebo alespoň využit novodobých možností různých dopravních systémů, jenž umožňují bezpečné odstavení vozidla na okraji města, s přímými vazbami na centrum ať už prostřednictvím MHD, bicyklu nebo pěšky. Další přijatelnou možností je sdílet jedno auto, kdy namísto jednotlivých řidičů s vlastním autem se sjednotí do jednoho auta, čímž se značně sníží prostorová náročnost při odstavení vozidla, ale i cestovní náklady při přepočtu na jednotlivé osoby. Největší přínosy globálního charakteru má veřejná hromadná doprava ve vztahu k životnímu prostředí, ke kterému jsou hromadné prostředky rozhodně přívětivější a šetrnější.

### **3.1 Návrh opatření ke zvýšení možností přepravy**

Následující návrh bude vycházet z nápravy existujících skulin v zajišťování obslužnosti ve vybraných oblastech. Vycházet budu z ukazatelů zpracovaných v Tab. 2.9 a 2.10.

#### **Prostějov-Olomouc**

Územní obsluha by v této oblasti v rámci autobusové dopravy mohla dosahovat vyšších hodnot, ovšem v železniční dopravě nastává určitá kompenzace možností obsluhy vzhledem k tomu, že má vyšší hodnoty než autobusová doprava. Mimo jiné je i rychlost spojení rychlejší. Z jednoduchého poměru počtu spojů ku počtu obyvatel v pracovní dny a o víkendech, tedy  $22/3 \cdot 178$  a  $3/3 \cdot 178$  vyjdou hodnoty 0,007 a 0,0009. Už jen z těchto hodnot je zřejmé, že především z pohledu víkendů jsou spoje v nedostatečném zastoupení. Návrh by vycházel ze zlepšení územní obslužnosti v rámci autobusové dopravy, která by byla pro cestující rozhodně žádoucí. Počet existujících spojení by mohl být ve větším zastoupení, a to v dopoledních, ale i odpoledních hodinách. Primárně se zaměřením na ranní a odpolední špičku.

Ovšem v kombinaci s možností přepravy po železnici je jich chvályhodných 49 v průběhu 24 h. Obdobně by mohlo existovat více víkendových autobusových spojení, ovšem opět s dostatečnou nabídkou po železnici je i zde určitá kompenzace. Při 26 km dlouhé trase trvá přeprava autobusem 43 minut.

Délka spoje by mohla být kratší, v poměru délky jízdy osobním automobilem, kdy se dá dojet do Olomouce již za 10 minut, by bylo třeba vylepšit, resp. snížit délku spojení z pohledu rychlosti trasy. Rychlejší variantou by zde byla železniční doprava, avšak při existenci skutečnosti umístění nádraží v Olomouci značný kus od centra se nabízí určitá nadřazenost autobusových dopravců, kteří ačkoliv mají relativně dlouhou dobu přepravy, zastavují na více zastávkách ve městě, a tak oblíbenost využívání autobusu nijak zásadně délka přepravy neovlivňuje. Oproti železniční dopravě má autobusová doprava výhodu v možnosti projíždění mnohých prázdných zastávek, čímž se může zvýšit přepravní rychlost.

#### **Prostějov-Přerov (přes Dub nad Moravou) / Prostějov-Přerov (přes Tovačov)**

Obsluhovaná oblast je dle mého soudu využívána spíše pro přepravu lidí do zaměstnání, protože mnoho studentů zpravidla dojíždí spíše do Olomouce. Z pohledu centra oblasti v Dubu nad Moravou je zajišťované spojení s Přerovem rozhodně žádoucí. V tomto případě dochází k přepravě žáků a školáků do místních či blízkých základních škol. V poměru počet spojů ku počtu obyvatel v pracovní dny a o víkendu vyjdou hodnoty 0,005 a 0,006. I zde je zřejmá nutnost navýšení spojů dopoledních i odpoledních. Důležité je pokrytí ranních spojů kvůli studentům a odpoledních, dle poptávky za prací dojíždějících zaměstnanců.

U spojení vedoucího do Přerova přes Tovačov bych uvažovala o obdobném účelu jako u spojení přes Dub nad Moravou. Dle spádovosti k nejbližší velké aglomeraci bych se přikláněla k variantě, že je trasa využívanější z Tovačova do Přerova. Poměrově vychází zastoupení spojů, které jsou zajišťované jen v pracovní dny jako hodnota 0,002. Není proto pochyb o potřebě navýšení spojů vedoucích právě přes Tovačov, a to v průběhu celého dne. Co se týká víkendových spojení, tak ty nejsou zajišťovány vůbec. Proto bych zvažovala, zda by nebylo místné uvažovat i tuto změnu a navýšit zajišťovanou obslužnost alespoň o pár spojů denně.

V obou obsluhovaných oblastech je patrné nedostatečné zastoupení autobusovou dopravou. Délka spojení i doba jízdy je výhodnější při průjezdu Tovačovem, ovšem jen o pár minut.

Množství spojů by rozhodně mohlo být větší, protože přes Dub nad Moravou projíždí během 24 h jen 9 přímých autobusů, a přes Tovačov pouhých 5 autobusů. Zde se nabízí rozšíření počtu spojů v průběhu celého dne, primárně odpoledne, kdy poslední autobus jede už v 15 h. Proto by stálo za úvahu obohatit spoje od 15 h až do večera. O víkendech je přes Dub nad Moravou zajišťováno 10 spojů oproti Tovačovu, přes který přes víkendy žádný přímý autobus nejede. V rámci všeobecnosti se nabízí možnost přepravy z Prostějova do Přerova po železnici, ovšem tato varianta je časově delší, a obsahuje i diskomfortní přestup v Olomouci. Vyjma možnosti železniční dopravy by bylo rozhodně místné obohatit množství spojů u obou variant tras v pracovní dny, ale i o víkendech. Tento fakt by měl ale samozřejmě vycházet z konkrétní poptávky po přepravě v daném místě. Délka trasy je cca hodinová, tudíž rychlejší, než doprava po železnici. Pozitivní fakt by mohl vycházet ze skutečnosti, že při trase do Přerova se projíždí mnoho menších obcí, mnohdy s neobsazenými zastávkami. Doba přepravy se proto může individuálně přizpůsobovat aktuálním okolnostem.

### **Prostějov-Zlín (Kojetín)**

Obslužnost je zajišťována pouze autobusovou dopravou. Poměrově ku jiným oblastem je délka trasy úměrná době přepravy, ovšem i tak je spíše nedostačující. Na délku trasy 70 km přichází 135 min cesta. Ze zmíněných hodnot bych se přikláněla k neatraktivnosti spoje, protože za využití individuální dopravy by byla přeprava v podstatě poloviční. I kdybych přehlédla fakt délky doby přepravy, nabízené množství spojů je naprosto nedostačující, a to i za předpokladu, že co do počtu obyvatel se Zlín podobá Olomouci, tudíž potřeba přepravy je velká, ale poměrově neadekvátní.

Z pohledu příměstských vzdáleností je ovšem potřeba zmínit především průjezdní město trasy, tedy Kojetín, který je od Prostějova vzdálený 21 km. Se svými 6 028 obyvateli a jen 4 spoji během pracovních dní a 8 spoji o víkendech je z hodnot 0,0006 a 0,001 opět zřejmá nedostatečná obslužnost. Navýšení spojů by bylo místné v průběhu celého týdne, primárně tedy v pracovní dny.

Žádoucí by tedy rozhodně bylo jejich navýšení během dne, jako u většiny spojů s pokrytím ranní a odpolední špičky a zkrácení doby přepravy, která se ovšem kvůli mnoha projížděným městům těžko splní. Proto bych vycházela z poptávky cestujících v jednotlivých městech a obcích a tomu přizpůsobila množství spojů a nutnost zastavování.

### **Prostějov-Kostelec na Hané**

Na řešené trase je pracujícími lidmi i studenty dostatečná poptávka po přepravě ať už autobusové, tak železniční. Počet autobusových spojení během celého dne je chvályhodných 33 a doba přepravy jen 11 minut na vzdálenost 8 km. [38] To má určitě za následek i ten fakt, že na trase tohoto spoje neleží žádné obce, proto je přeprava skutečně rychlá a pro cestující pohodlná. Obslužnost na této trase dle mého soudu nepotřebuje vylepšení. Poměr počet spojů ku počtu obyvatel nabývá hodnoty 0,011 v pracovní dny a o víkendech 0,007 což oproti hodnotám jiných oblastí potvrzuje skutečnost dostatečné obslužnosti této oblasti především v pracovní dny. V kombinaci se železniční dopravou se nabízí chvályhodných 50 spojů do Kostelce na Hané během celého pracovního dne. Dostatečná obslužnost je zajišťována i přes víkendy. Na trase není celkově moc zastávek, které by zpomalovaly průběh přepravy, proto je cestování mezi těmito místy pro cestující rychlé a efektivní.

### **Prostějov-Plumlov**

Trasa na Plumlov je co do délky a počtu spojů srovnatelná s Kostelcem na Hané, a dokonce jej i převýšila. Ze známého poměru jsou získány hodnoty v pracovní dny 0,014 a o víkendech 0,013. [39] Zajímavá je skutečnost, že Plumlov má méně obyvatel než Kostelec na Hané, avšak poměrové hodnoty vycházejí lépe méně obydlenému Plumlovu. Z toho lze soudit, že obslužnost Plumlova je nepatrně potřebnější nežli Kostelce. Určitě na tuto skutečnost má ale vliv fakt absence železniční dopravy. I víkendové nabízené množství spojů je dostačující. Výhodou Plumlova je jeho turistická vyhledávanost, díky čemuž množství spojů najde využití i o víkendech. Do Plumlova nevede železnice, proto je důležité zajišťovat dostatečnou obslužnost alespoň autobusy, a zajistit tak poptávku cestujících dle potřeb dojíždění do škol a za prací. Délka spojení je jen dvojnásobná ku vzdálenosti, a proto je dle mého přijatelná a výhodná. Množství za sebou následujících zastávek na trase je dle mého důležité dodržet kvůli jejich umístění, proto není možné všeobecně aplikovat možnost zvýšení rychlosti přepravy pouhým projetím zastávek.

## 4 Vyhodnocení

V poslední kapitole se zaměřím na vyhodnocení zjištěných pozitiv, negativ a mnoha jiných faktorů jež souvisí s dopravní obslužností příměstských částí Prostějova, společně se závěrem šetření působících společností v rozsahu velikosti společnosti, pokrytí sítě aj. Ačkoliv jsem v rámci příměstské obslužnosti Prostějovska neuvažovala popis železničního dopravce, ale zaměřovala jsem se spíše na autobusové, v rámci konkrétní analýzy pro lepší představu a nastínění poměru nabízených služeb zmíním i společnost České dráhy, a.s. U jednotlivých řešených oblastí, v kombinaci se závěry ve SWOT analýze dopravců chci vystihnout charakteristiku společností a její obslužnost spíše globálnějšího charakteru.

Závěr bude vycházet i z povahy a účelu získaných interních dat společnosti FTL, a.s., jež plynou z řešené dopravní obslužnosti a jsou proto směrodatné pro objektivní a nezaujaté vyhodnocení dané problematiky společně se zajišťovanou obslužností.

### 4.1 Vyhodnocení navržených opatření

Většina navržených opatření vychází především z nápravy nedostatků v současnosti zažitých. V dosavadních fungujících systémech není co vylepšovat, už jen z podstaty formulace-fungující systém. Všechna navržená opatření proto vychází spíše z nápravy možná i přehlížených nedostatků. Navržená opatření by proto mohla vylepšit renomé samotné společnosti, avšak zde bych podotkla, že společnosti jsou si možných nových a revitalizujících opatření často vědomy, ovšem takové zásahy zpravidla vyžadují nadstandardní finanční výdaje, které nejsou vždy žádoucí.

Vyhodnocení bude vycházet především ze zmiňovaných návrhů ve SWOT analýze, která dostatečně vystihuje možné nápravy u jednotlivých dopravců operujících v Olomouckém kraji, se zaměřením na Prostějovsko. Plynoucí přínosy by rozhodně neovlivňovaly jen životy obyvatel, ale i životní prostředí, proto by byly přínosy i globálnější povahy.

#### **4.1.1. Obsluhované oblasti**

Z pohledu obslužnosti zajišťované autobusy na území Prostějovska se jedná o společnosti ARRIVA MORAVA, a.s., FTL, a.s. a VOJTILA TRANS s.r.o. Pro jednotlivé oblasti budou nyní představeny návrhy, které by mohly přispět ke zlepšení obslužnosti jednotlivých lokalit. Vycházet budu především z pozice jako potenciální cestující mající konkrétní potřeby, tužby a představy o využívání prostředků hromadné dopravy. Pro přepravu na území Prostějovska si v mnohých případech může člověk v podstatě zvolit, kterou společností chce cestovat. Od tohoto faktu se odvíjí i výše přepravní sazby, která se pro Prostějovsko nachází mezi 32.50 Kč-38.40 Kč. Nejvyšší sazby jsou nabízeny společností FTL, a.s., a ty naopak nejnižší společností ARRIVA MORAVA, a.s.

Napadá mne jeden návrh, který by mohl být aplikovatelný jakýmikoli dopravci. Jedná se především o návaznosti mezi jednotlivými činnostmi. Nákupem nových a moderních aut by byla podporována nejenom ekologie, ale i chuť cestujících vyzkoušet moderní vozidla lákající už jen svým vzhledem. Dobrá zkušenost cestujících by vedla k náhradě individuální dopravy za hromadnou dopravu, což by finančně podporovalo města, ale i zmiňovanou ekologii. Je samozřejmé že takové opatření by vyžadovalo finanční náklady, ovšem náklady s jasnou návratností.

Předpokládám, že nákupem nových vozů by vzrostla i možnost obsazenosti v rámci dopravní sítě. Z toho důvodu je všeobecně potřeba pomýšlet na dostatečné pokrytí vozidly konkrétní společnosti. Další doprovodný efekt by se nabízel společností z pohledu soutěžení v zajišťování obslužnosti v kraji, protože by díky ekologickým vozidlům měli větší možnosti na výhru.

#### **Prostějov-Olomouc (Lutín)**

Výhodná poloha Lutína blízko Olomouci. Mnoho cestujících jen pracuje ve městě, ale bydlí raději v klidnějších okrajových částech nebo obcích. Proto je na místě zajišťování dostatečné obslužnosti kvůli pracujícím, ale i studujícím. Z poměrových hodnot počtu spojů a počtu obyvatel, tedy 0,007 a 0,0009 pro pracovní dny a víkendy je zřejmé, že by obslužnosti přispělo navýšení počtu spojů během celého týdne. Na trase operuje více dopravců, proto se cestující může rozhodnout, kolik peněz chce do přepravy investovat. Přeprava do Olomouce trvá necelých 45 min. Ve vztahu ke vzdálenosti se nabízí možnost projíždění prázdných zastávek, čímž se zvýší přepravní rychlost.

### **Prostějov-Dub nad Moravou (Přerov)/Prostějov-Tovačov (Přerov)**

Trasa vyhledávaná dle mého soudu především pracujícími. Na trase přes Dub nad Moravou je zajišťováno více spojů než u druhé varianty přes Tovačov, ovšem poměrové hodnoty 0,005 a 0,006 pro pracovní dny a víkendy jsou i zde dost nízké. Množství spojů by chtělo navýšit se zaměřením na ranní a odpolední pokrytí.

Na trase vedoucí přes Tovačov jsou spojení skutečně nedostatečná. Poměrové hodnoty 0,002 jsou známy jen pro pracovní dny, protože o víkendech ani není obslužnost na této trase zajišťována. Na místě by proto bylo opět navýšení spojů, ovšem nejenom v pracovní dny s pokrytím v průběhu celého dne, ale i o víkendu.

Dle velkého množství projížděných obcí u obou tras bych zvažovala přepravu řízenou striktně dle poptávky, protože do některých obcí jsou mnohdy zajižd'ky zbytečné, a proto časově ztrátové.

### **Prostějov-Kojetín (Zlín)**

Kojetín je menším městem než Prostějov, proto není obslužnost cestujícími vyžadována natolik, jako např. do Olomouce. Poměrové hodnoty 0,0006 a 0,001 pro pracovní dny a víkendy jsou nízké i ve vztahu k velikosti nutnosti obslužnosti. Množství spojů by mělo být rozhodně řízeno dle poptávky a úměrně se zvyšovat dle potřeb.

### **Prostějov-Kostelec na Hané**

Městys polohou blízky Prostějovu. Proto je potřeba zajištění obslužnosti kvůli pracujícím, studujícím, ale i seniorům. Do Kostelce je během dne zajišťováno dostatečné množství spojení jak autobusových, tak vlakových, a to v průběhu celého dne. Proto soudím, že pro tuto oblast není třeba navyšovat množství spojů nijak rapidně a ani nijak zásadně ovlivňovat zřizovanou obsluhu.

### **Prostějov-Plumlov**

Obdobný význam jako pro oblast Kostelce. Počet spojů ku počtu obyvatel je v poměru 0,014 pro pracovní dny a o víkendech 0,013 dostačující. Navýšení množství spojů jako u většiny řešených oblastí by cestující určitě přivítali, ovšem za stávajících předpokladů je zajišťovaná obslužnost dostatečná.



#### 4.1.2 České dráhy, a.s.

Z podstaty národního dopravce je logické, že se nabízí mnoho možností vylepšení, ale opět jen díky finančnímu zásahu, který je minimalizovaný. Ačkoliv se vozový park obměňuje a revitalizuje, stále převládá množství starých, nekomfortních vozů. Na mnohých spojích zajišťovaných osobními vlaky je tento problém stagnující. Profesionalita mnohých drážních zaměstnanců by mohla být na vyšší úrovni, ovšem na takovém základu těžko stavět možná vylepšení. Na takových postech by našly místné uplatnění především lidé, kteří by svoji práci dělali s radostí, tím zpříjemňovali cestu cestujícím, a na druhou stranu dělali více než dobrou reklamu samotné společnosti.

Ačkoliv si společnost udržuje tarifní ceny relativně na stejné úrovni a k žádným výrazným slevám nedochází, je nabízena alespoň cenově výhodná možnost občerstvení, přímo na palubě vlaku. Pozornost bych směřovala především k obnovení vozového parku a kvalitnímu náboru adekvátních zaměstnanců, jejichž zájem by mohl být nejlépe finančně motivován. Rozšíření do míst neobsluhované železniční dopravou by také bylo rozhodně žádoucí, ovšem zde se naráží na fakt omezenosti výstavby nových kolejových vedení.

## Závěr

Zajišťování veřejné osobní dopravy je bez pochyb důležité. Zajišťuje obyvatelstvu udržet si své zažité standardy, ulehčuje jim život, nabízí možnosti komfortního překonání vzdáleností a mnohdy se i významně podílí na přepravě lidí do zaměstnání.

Cílem práce bylo navrhnout vylepšení obslužnosti příměstských oblastí Prostějova. Po zanalyzování zajišťované obslužnosti jsem samostatnou část věnovala systému IDSOK. Tento systém zřizuje určitý řád, ale i vztahy mezi jednotlivými dopravci, protože má každý jasně danou oblast působení společně s finančním zajištěním. Díky této skutečnosti dochází k vymezení určitého rámce působení jednotlivých společností na nediskriminačním principu.

Za pomoci SWOT analýzy jsem se pokusila vystihnout komplexní interní i externí specifikaci dopravců zajišťujících dopravní obslužnost příměstských částí Prostějova. Šetřením jednotlivých proměnných jsem získala pomyslný model společnosti, a proto se návrhy na nová opatření a vylepšení skrývají přímo ve SWOT analýze.

Obecně by se dalo říct, že s progresí automobilového průmyslu dochází k úpadku zájmu o hromadnou dopravu. Produkce aut je nadprůměrná, a právě díky tomu si může stále více lidí dovolit pořídit vůz, jehož koupí se automaticky snižuje pravděpodobnost budoucího využívání veřejné hromadné dopravy. Provozování veřejné dopravy má značný vliv na rozvoj konkrétního regionu, proto je potřeba jej podporovat, a to nejen z tohoto pohledu. Lidé sami musí dojít k uvědomění o využívání neobnovitelných zdrojů. Mohou ovlivnit eliminaci zahlcování prostoru automobily, ovzduší emisemi, tvorbu skleníkových plynů a přenést svůj zájem ke vztahu k Zemi, a tím k ní být i šetrnější, což by mohlo vést k rostoucímu využívání hromadných dopravních prostředků. Z mého pohledu mohou dopravní společnosti zavádět mnoho lákavých bonusů, slev a nabídek, které by jim zajistily stálou a věrnou klientelu, ovšem tato cesta je jen jednosměrná. Hlavní změna musí přijít právě od lidu a směru jeho smýšlení, jinak jsou všechna naproti jdoucí opatření naprosto zbytečná.

Dopravní obslužnost zajišťována na území Olomouckého kraje ve vztahu k příměstským částem aglomerace Prostějov je adekvátní. Cestují na konkrétních linkách by asi určitě ocenily změny v jízdním řádu, ovšem nikdy se nelze zavděčit všem.

Každý funkční systém přináší v podstatě vždy klady, ale bohužel i zápory. Když tedy budu vycházet z předpokladu zlaté střední cesty hodnocení obslužnosti, tak dle mého názoru jsou spojení mezi jednotlivými příměstskými částmi zajišťované v dostačujících intervalech a četnosti. A to i v brzkých ranních a pozdějších večerních hodinách. Možnosti přepravy nejsou omezené jen na autobusové dopravce, ale nabízí se i možnost využití železničního dopravce. Díky existenci IDSOK mohou cestující využívat výhodnější cestování v Olomouckém kraji. Touto schůdnou variantou se kraj pravděpodobně snaží o motivaci cestujících k cestování veřejnými prostředky. Cena jízdného je natolik přijatelná, že není pochyb o výhodnosti cestování oproti individuální dopravě. Jednoduše se dá tedy říct, že hromadným uvědoměním lidí by mohlo dojít nejenom ke zlepšení statistik přepravených osob v rámci hromadné dopravy a jejího finančního zajištění, ale i na doprovodný, podstatný jev, v podobě snižování hodnot nebezpečných plynů v ovzduší.

## Seznam zdrojů

- [1] ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.
- [2] NĚMCOVÁ, Jitka. *Logistika silniční dopravy*. Přerov: VŠLG, 2006. Dostupné také z internetu: Vysoké školy logistiky
- [3] *Výstupní objekt VDB*. [online]. [cit. 2020-03-16] Dostupné z: [https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=DOP05-D&z=T&f=TABULKA&skupId=1613&katalog=31028&pvo=DOP05-D&c=v3~8\\_\\_RP2018](https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=DOP05-D&z=T&f=TABULKA&skupId=1613&katalog=31028&pvo=DOP05-D&c=v3~8__RP2018)
- [4] DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2014. 411 s. ISBN 978-80-7395-787-2.
- [5] *Ministerstvo dopravy ČR-Média a tiskové zprávy*. Ministerstvo dopravy ČR-Domovská stránka [online]. Copyright © 2019 Ministerstvo dopravy ČR [cit. 2019-11-29]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Od-soboty-1-zari-zacnou-platit-slevy-jizdneho-pro>
- [6] DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy: městská hromadná doprava*. 1. vyd. Pardubice: Tiskařské středisko Univerzity Pardubice, 2005. 136 s. Skripta DFJP. ISBN 80-7194-804-7.
- [7] KŘIVDA, Vladislav., RICHTÁŘ, Michal., OLIVKOVÁ Ivana. *2. Silniční doprava*. 1. vyd. Ostrava: VŠB-Technická univerzita Ostrava, 2007. 169 s. Skripta VŠB. ISBN 978-80-248-1521-3.
- [8] VONKA, Jaroslav a kol. *Osobní doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001. ISBN 80-7194-320-7.
- [9] SUROVEC, Pavel. *Provoz a ekonomika silniční dopravy I*. Ostrava: Vysoká škola báňská-Technická univerzita, 2000. 119 s. ISBN 80-7078-735-X.
- [10] *A novel design of electromagnetic levitation system for high-speed maglev train* [online]. Changsha, China: ©, 2018 [cit. 2019-11-30]. Dostupné z: <https://transsyst.ru/transsyst/article/view/10749/8478>

- [11] *Dopravci IDSOK-Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje*. Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje-Jedeme v tom spolu... [online]. Copyright © Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, p. o [cit. 2019-12-10]. Dostupné z: <https://www.idsok.cz/system-idsok/dopravci-idsok/>
- [12] *Český statistický úřad ČSÚ* [online]. Copyright © [cit. 2019-12-10]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/documents/10180/20534026/dvok716\\_40797\\_prostejov.pdf/799a2ac4-91a1-45bb-ad58-f73636d907e4?version=1.0](https://www.czso.cz/documents/10180/20534026/dvok716_40797_prostejov.pdf/799a2ac4-91a1-45bb-ad58-f73636d907e4?version=1.0)
- [13] *Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje* [online]. Copyright © [cit. 2019-12-10]. Dostupné z: <https://www.kidsok.cz/data/pdf/plan-dopravni-obslužnosti-ok.pdf>
- [14] *Prostějov–Wikipedie*. [online]. [cit. 2019-12-10] Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Prostějov>
- [15] *Seznam měst v Česku podle počtu obyvatel – Wikipedie*. [online]. [cit. 2019-11-12] Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Seznam\\_měst\\_v\\_Česku\\_podle\\_počtu\\_obyvatel](https://cs.wikipedia.org/wiki/Seznam_měst_v_Česku_podle_počtu_obyvatel)
- [16] *Web o prostějovských autobusech*. [online]. [cit. 2019-12-10] Dostupné z: [http://prostejovskeautobusy.wz.cz/history\\_001.htm](http://prostejovskeautobusy.wz.cz/history_001.htm)
- [17] *FTL Autobusová, Kamiónová doprava*. FTL Autobusová, Kamiónová doprava [online]. Copyright © 2012 [cit. 2019-12-19]. Dostupné z: <http://www.ftl.cz/>
- [18] *FTL Autobusová, Kamiónová doprava*. FTL Autobusová, Kamiónová doprava [online]. Copyright © [cit. 2019-12-11]. Dostupné z: [http://www.ftl.cz/web/file/autobusova\\_doprava/mhd\\_prostejov/mhd\\_2018/mapamhd\\_a4\\_180101.pdf](http://www.ftl.cz/web/file/autobusova_doprava/mhd_prostejov/mhd_2018/mapamhd_a4_180101.pdf)
- [19] *Linková doprava-FTL*. FTL Autobusová, Kamiónová doprava [online]. Copyright © 2012 [cit. 2019-12-19]. Dostupné z: <http://www.ftl.cz/stranky/25/linkova-doprava/>
- [20] *Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje*. Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje-Jedeme v tom spolu... [online]. Copyright © [cit. 2019-12-11]. Dostupné z: <https://www.idsok.cz/wp-content/uploads/2019/09/Příloha-č.-3-k-Tarifu-IDSOK-Seznam-linek-zarazenych-do-IDSOK-od-1.9.2019-1.pdf>

- [21] *Olomoucký kraj musí znovu hledat autobusové dopravce, ÚOHS zrušil dvě soutěže - Zdopravy.cz.* Zdopravy.cz - Dopravní zpravodajství-Doprava v ČR a ve světě [online]. Copyright © 2017 [cit. 2019-12-11]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/olomoucky-kraj-musi-znovu-hledat-autobusove-dopravce-uohs-zrusil-dve-souteze-13699/>
- [22] *Autobusová doprava-FTL.* FTL Autobusová, Kamiónová doprava [online]. Copyright © 2012 [cit. 2020-02-12]. Dostupné z: <https://www.ftl.cz/stranky/2/autobusova-doprava/>
- [23] *Document Moved* [online]. Copyright © [cit. 2019-12-19]. Dostupné z: [https://www.iveco.com/ivecobus/cz-cz/produkty/Documents/Iveco\\_Bus/IVECOBUS\\_BRANDBOOK\\_Full\\_Range\\_CS.pdf](https://www.iveco.com/ivecobus/cz-cz/produkty/Documents/Iveco_Bus/IVECOBUS_BRANDBOOK_Full_Range_CS.pdf)
- [24] *Počet obyvatel Lutín.* Místopisný průvodce po České republice-přehledný seznam obcí České republiky [online]. [cit. 2019-12-19] Dostupné z: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/8384/lutin/pocet-obyvatel/>
- [25] *IDOS-Autobusy-Vyhledání spojení.* Object moved [online]. [cit. 2019-12-19] Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/autobusy/spojeni/vysledky/?f=Prost%C4%9Bjov&fc=1&t=Lut%C3%ADn&tc=1>
- [26] KVASNIČKA, Aleš. *Frekvenční výkaz.* [online]. Prostějov: FTL, a.s., [15-03-2020]. Rok vydání: 2019. Dostupné z: Interní zdroj FTL, a.s.
- [27] *Počet obyvatel Dub nad Moravou.* Místopisný průvodce po České republice-přehledný seznam obcí České republiky [online]. [cit. 2019-13-21] Dostupné z: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/8091/dub-nad-moravou/pocet-obyvatel/>
- [28] *IDOS-Autobusy-Vyhledání spojení.* Object moved [online]. [cit. 2019-12-21] Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/autobusy/spojeni/vysledky/?f=Prost%C4%9Bjov&fc=1&t=P%C5%99erov&tc=1&af=true&v=Dub%20nad%20Moravou&vc=1>

- [29] *Počet obyvatel Tovačov*. Místopisný průvodce po České republice-přehledný seznam obcí České republiky [online]. [cit. 2019-12-21] Dostupné z: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/6622/tovacov/pocet-obyvatel/>
- [30] *IDOS-Autobusy-Vyhledání spojení*. Object moved [online]. [cit. 2019-12-21] Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/autobusy/spojeni/vysledky/?f=Prost%C4%9Bjov&fc=1&t=P%C5%99erov&tc=1&af=true&v=Tova%C4%8Dov&vc=1>
- [31] *Počet obyvatel Kojetín*. Místopisný průvodce po České republice-přehledný seznam obcí České republiky [online]. [cit. 2019-12-21] Dostupné z: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/6128/kojetin/pocet-obyvatel/>
- [32] *Počet obyvatel Zlín*. Místopisný průvodce po České republice-přehledný seznam obcí České republiky [online]. [cit. 2020-02-27] Dostupné z: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/10322/zlin/pocet-obyvatel/>
- [33] POVA, Patrik. *Analýza dopravní obslužnosti s důrazem na dopravu jako významný faktor rozvoje regionu*. Perner's Contacts: Elektronický odborný časopis o technologii, technice a logistice v dopravě 2009 [online]. roč. 4, č. 1, s. 164-174. ISSN 1801- 674X
- [34] *Jízdní řád*. [online]. Copyright © [cit. 2020-03-20]. Dostupné z: [www.idos.cz](http://www.idos.cz)
- [35] *Stačí jedna jízdenka... - Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje*. Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje-Jedeme v tom spolu... [online]. Copyright © Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, p. o [cit. 2019-12-11]. Dostupné z: <https://www.idsok.cz/prakticke/staci-jedna-jizdenka/>
- [36] *Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje*. Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje-Jedeme v tom spolu... [online]. Copyright © [cit. 2019-12-11]. Dostupné z: [https://www.idsok.cz/wp-content/uploads/2019/07/plachta\\_2019.pdf](https://www.idsok.cz/wp-content/uploads/2019/07/plachta_2019.pdf)
- [37] *Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje* [online]. Copyright © [cit. 2019-12-19]. Dostupné z: [https://www.kidsok.cz/data/povinne-informace/vyrocní\\_zprava\\_2018\\_kidsok.pdf](https://www.kidsok.cz/data/povinne-informace/vyrocní_zprava_2018_kidsok.pdf)

- [38] *Počet obyvatel Kostelec na Hané*. Místopisný průvodce po České republice-  
přehledný seznam obcí České republiky [online]. [cit. 2020-04-16] Dostupné  
z: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/2421/kostelec-na-hane/pocet-obyvatel/>
- [39] *Počet obyvatel Plumlov*. Místopisný průvodce po České republice-přehledný  
seznam obcí České republiky [online]. [cit. 2020-04-16] Dostupné  
z: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/2946/plumlov/pocet-obyvatel/>
- [40] HLOCH, Jiří. *Výběr spojů* [online]. Prostějov: FTL, a.s., [15-03-2020]. Rok vydání:  
2019. Dostupné z: Interní zdroj FTL, a.s.
- [41] *Aktuality-FTL Autobusová, Kamiónová doprava*. FTL Autobusová, Kamiónová  
doprava [online]. Copyright © 2012 [cit. 2020-02-13]. Dostupné  
z: <http://www.ftl.cz/zpravicky/archiv-3/1/>



# Seznam grafických objektů

## Obrázek

Obr. 2.1 Podíl dojíždějících za prací v Olomouckém kraji .....	26
Obr. 2.2 Časová omezenost a zónová platnost jízdenky.....	39
Obr. 2.3 IDSOK zóny .....	40

## Schéma

Schéma 2.1 Síť linek provozovaných na území Prostějova .....	28
--	----

## Tabulka

Tab. 1.1 Přepravené osoby v osobní dopravě (v tis. osob) .....	11
Tab. 1.2 Slevy na jízdném .....	15
Tab. 2.1 Seznam vybraných linek IDSOK .....	29
Tab. 2.4 Poměr hodnot v roce 2019 ku roku 2018 v oblasti Lutína .....	31
Tab. 2.5 Poměr hodnot v roce 2019 ku roku 2018 v oblasti Dubu nad Moravou .....	32
Tab. 2.6 Poměr hodnot v roce 2019 ku roku 2018 v oblasti Tovačova .....	33
Tab. 2.7 Poměr hodnot roku 2019 ku roku 2018 v oblasti Kojetína.....	34
Tab. 2.8 Souhrn tržeb na jednotlivých linkách a oblastech .....	34
Tab. 2.9 Obslužnost jednotlivých dopravců podle oblasti působení .....	40
Tab. 2.10 Základní charakteristika provozních oblastí.....	37
Tab. 2.11 Dopravní obslužnost Prostějovska v pracovní dny a o víkendu.....	36
Tab. 2.12 Mobilita obyvatel Prostějovska-ukazatele.....	41
Tab. 2.13 Výše finanční kompenzace jednotlivých dopravců .....	44

## Graf

Graf 1.1 Přepavní intenzita v průběhu dne .....	19
Graf 2.1 Roční přepravní výkon veřejné linkové dopravy v % .....	41
Graf 2.2 Podíl výnosů jízdného jednotlivých druhů dopravy vč. slev z roku 2018.....	46

## Seznam zkratek

MHD	městská hromadná doprava
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
FTL, a.s.	First transport lines a.s.
CNG	stlačený zemní plyn
ISIC	studentský průkaz
IYTC	mládežnický průkaz
MAGLEV	magnetická levitace
FIFO	první dovnitř, první ven
FEFO	první expiruje, první ven
CK FTL, a.s.	Cestovní kancelář FTL, a.s.
KIDSOK	Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje
ČSAD	Československá automobilová doprava
SZ	severozápad
SV	severovýchod
S	sever
J	jih
JZ	jihozápad
JV	jihovýchod
IDS	integrovaný dopravní systém
OsoboKM	náklady na přepravu 1 osoby na 1 km
AdBlue	obchodní název pro aditiva snižující vozidlem vyprodukované hodnoty emisí

## Seznam příloh

Příloha A: Tab. 2.2 Výřez frekvenčního výkazu

Příloha B: Tab. 2.3 Význam tarifních zkratk

Příloha C: ARRIVA MORAVA, a.s.

Příloha D: České dráhy, a.s.

Příloha E: FTL, a.s.

Tab. 2.2 Výřez frekvenčního výkazu

Linka-Spoj	Platba	Tarif	Počet lístků	OsoboKM	Tržba s DPH	Dobíjení kupónu	Dobíjení ELP	Součet
780400-1			325	6345	9860	0,00	0,00	9860
780400-1	Bank. karta	Oby	6	148	204	0,00	0,00	204
780400-1	Hotovost	Oby	311	6050	8690	0,00	0,00	8690
780400-1	Hotovost	ZDA	1	24	0	0,00	0,00	0
780400-1	Hotovost	7 dní obyčejné	5	71	950	0,00	0,00	950
780400-1	Hotovost	Stu1/4	2	52	16	0,00	0,00	16
780400-10			385	6897	22472	0,00	0,00	22472
780400-10	Bank. karta	Oby	20	356	668	0,00	0,00	668
780400-10	Bank. karta	Z18-26Mes	1	23	157	0,00	0,00	157
780400-10	Hotovost	Oby	242	4350	7509	0,00	0,00	7509
780400-10	Hotovost	ZDA	8	94	0	0,00	0,00	0
780400-10	Hotovost	30 dní obyčejné	13	228	12740	0,00	0,00	12740
780400-10	Hotovost	Z6-18Mes	1	23	157	0,00	0,00	157
780400-10	Hotovost	Z18-26Mes	3	69	471	0,00	0,00	471
780400-10	Hotovost	Jun1/4	7	139	56	0,00	0,00	56
780400-10	Hotovost	Stu1/4	90	1615	714	0,00	0,00	714
780400-101			1050	9963	21528	0,00	0,00	21528
780400-101	Bank. karta	Oby	11	207	284	0,00	0,00	284
780400-101	Bank. karta	30 dní obyčejné	5	45	2200	0,00	0,00	2200
780400-101	Hotovost	Oby	910	8723	13268	0,00	0,00	13268
780400-101	Hotovost	ZDA	54	487	0	0,00	0,00	0
780400-101	Hotovost	30 dní obyčejné	21	88	5250	0,00	0,00	5250

Zdroj: [26].

Tab. 2.3 Význam tarifních zkratk

Tarifní zkratka	Druh jízdného
Oby	Obyčejné jízdné
ZDA	Zdarma
7 dní obyč.	7 dní obyčejné
Stu ¼	Student (platí jen ¼ ceny jízdného)
Z6-18Tyd	Žák týdenní jízdenka
Z6-18Mes	Žák měsíční jízdenka
Z18-26Tyd	Student týdenní jízdenka
Z18-26Mes	Student měsíční jízdenka
Z65+Tyd	Senior 65+ týdenní jízdenka
Z65+Mes	Senior 65+ měsíční jízdenka
ZTP	Jízdné pro handicapované
30 dní obyč.	30 dní obyčejné
Jun ¼	Junior (platí jen ¼ ceny jízdného)
Sen65+1/4	Senior 65+ (platí jen ¼ ceny jízdného)
KO	Jízdné za kočárek
PES	Jízdné pro psa

Zdroj: vlastní zpracování dle [26].

### **ARRIVA MORAVA, a.s.**

Společnost s významným postavením mezi dopravci nejenom v příměstské dopravě. V celém Olomouckém kraji zajišťuje obslužnost v celkem 10 oblastech ze 14. Už jen z těchto hodnot je zřejmé majoritní postavení jakožto dopravce v celém Olomouckém kraji, s čímž rozhodně souvisí i množství ujetých km, ve kterých má také prvotní postavení.

V následujícím souhrnu budou zjišťovány výhody, nevýhody, příležitosti a potenciální hrozby dopravce.

#### **Silné stránky**

- Patří mezi největší dopravní společnosti v Evropě.
- Velikost a modernost vozového parku. Ve všech obsluhovaných oblastech operuje celkem chvályhodných 232 autobusů. Proto je tento faktor jisté nejsilnější, ale i nejstrategičtější stránkou společnosti.
- Díky velkému vozovému parku se naskýtá možnost pokrytí sítě velkého rozsahu. V případě nuceného odstavení vozidla např. pro technickou poruchu nemusí být zajištění náhradního autobusu problém.
- Nejvyšší finanční kompenzace plynoucí ze zajišťování obslužnosti, díky které může společnost růst prosperita.
- Velké množství zajišťovaných linek. V 10 obsluhovaných oblastech se jedná o 176 linek.
- Oproti konkurenci má relativně nízkou sazbu za přepravní výkon, která se odvíjí od obsluhované oblasti v rozsahu cca 33-36 Kč/km.
- Jako většina dopravních společností se snaží o ideální poměr kvality zajišťovaných služeb a enviromentální šetrnost, ať už ze svého vlastního přesvědčení, či z nutnosti splňovat přísné emisní normy.
- Díky skutečnosti existence modernějších a ekologičtějších vozidel je i přeprava pro cestující pohodlnější.
- Designově dle mého výrazné barvy použité na karoserii vozidel. Použitá tyrkysová barva je nejenom moderní, ale i přiláká oko potenciálního cestujícího.
- Zajišťuje většinovou přepravu v zónách Olomouckého kraje.

## **Slabé stránky**

- Z pohledu doprovodných služeb společnosti, jenž zajišťují i přepravu po železnici, tkví slabá stránka ve špatné reklamě již od samého začátku zavedení. Vozový park zpravidla sestaven ze starých, vyřazených vozů jiných dopravních společností, a spojení často zajišťované se zpožděním. Tyto fakta nevrhají bohužel dobrý stín na společnost jako celek, a tím ani na autobusovou dopravu, jenž zajišťují.
- Jako u většiny dopravců v dnešní době i tato společnost se potýká s nedostatkem řidičů.

## **Příležitosti**

- Ve společnosti takové velikosti je těžké hledat možné nevyužití příležitosti. Napadá mě snad jen rozšíření do krajů bez dosavadní působnosti, a tím i možnost větších cenových výhod oproti konkurenci.
- Příležitosti by mohly plynout z mnohých cenových výhod v podobě snížené ceny jízdného, sazeb za přepravení větších zavazadel, sazba za přepravu zvířat, věrnostní programy pro věrné zákazníky aj.
- V rámci autobusů Arriva Express rozšířit služby i do jiných světových destinací.
- Z pohledu dopravní společnosti jako celku by bylo na místě vylepšit zajišťování železniční dopravy, jejíž nedokonalosti by mohly negativně poškodit jinak dobré jméno společnosti.
- Moderní čekárny pro cestující, kterým by se nabízel dostatečný komfort ještě před samotným započítím cestování.

## **Hrozby**

- Jako v každém konkurenčním prostředí tkví hrozby právě v existenci konkurence. Důležité je tedy udržovat standardy společnosti spíše na vyšší až vysoké úrovni, aby nedocházelo k odsunu zákazníků ke konkurenci společně s jejich motivací k využívání právě jejich služeb.
- Zajišťovaná železniční doprava. Pokud se bude stupňovat četnost stížností a nedostatečná kvalita služeb, bude klesat i popularita a oblíbenost společnosti.

### České dráhy, a.s.

České dráhy, a.s. zajišťují přepravu především v místech, kam nesahá obslužnost autobusových dopravců. Nutno ovšem zmínit, že tento dopravce je státní společností, nikoliv soukromníkem. Právě kvůli tomuto faktu dochází k výrazným rozdílům oproti jiným dopravcům.

### Silné stránky

- Národní dopravce, který si až do nedávna udržoval monopolní postavení.
- Díky garanci státu je jistota stanovených, odpovídajících a nediskriminačních cen jízdného.
- Mnohá vozidla prošla/prochází rekonstrukcí, což je důležité při existenci moderních vozidel konkurence.
- Nejvyšší povolená rychlost na českých železnicích je  $160 \text{ m. s}^{-1}$ . Pro mě milé překvapení přišlo při cestování rychlíkovým vozem, jehož rychlost byla srovnatelná s mezinárodními expresy, a to rovných  $160 \text{ m. s}^{-1}$ .
- Pravděpodobně s nárustem konkurence došlo k vylepšení nabízených služeb přímo na palubě železničního prostředku. Zlepšila se vstřícnost, ochota a komunikace se zaměstnanci a přibýly i možnosti občerstvení v konkrétních vlacích.
- Na mnohých frekventovaných trasách je nabízena možnost pojízdného bufetu. Ceny jsou nad očekávání přijatelné. Např. káva vyjde cestující na pouhých 10 Kč, malá minerálka na 12 Kč, sladkosti od 10 Kč apod.
- Železniční přeprava je zajištěna v místech, kam nedosahuje autobusová doprava, což zajišťuje dopravci určité jistoty cestujících.
- V souvislosti s jistotou cestujících je důležitá i velikost pokrývané sítě, která je v tomto případě vymezena na výhradní obslužnost železniční dopravou.
- Velikost a rozsah dopravní sítě se odvíjí od výstavby kolejí a trakčního vedení. V nynější době sice k zásadním stavbám v rámci rozšíření sítě po železnici nedochází, avšak i tak je dosavadní délka kolejí v celé České republice celých 15 488 km.



## **Slabé stránky**

- Mnohdy nedostačující komfort přepravy. U většiny vozidel je vizuální technický stav spíše individuální. Z pohledu cestujícího lze říct, že mnohé vozy jsou skutečně zastaralé např. z pohledu kvality a vzhledu sedaček, které značně ovlivňují celkový zážitek z jízdy, nevzhledných toalet, které cestující spíše odpuzují a mnoho jiných technických, ale i netechnických aspektů, které na dobré pověsti společnosti nepřidají.
- Mnohé prvky vozidel nejsou vzhledné a ani moderní, ovšem i přes tyto skutečnosti budou určitě stále funkční.
- Nedostatečná čistota interiéru. Ačkoliv čistota vozidel se společností přímo nesouvisí, je zodpovědná za lidi, které na tyto posty dosazuje.
- Ruku v ruce s interním zařízením a čistotou je potřeba zmínit i exteriér mnohých vozidel, který už mnohá léta neprošel žádnou revitalizací.

## **Příležitosti**

- Všechny možné příležitosti by mohly vycházet z nápravy slabých stránek. V době monopolního postavení na železnici nebyla konkurence, se kterou by se dalo přímo srovnávat. Nyní je ovšem mnoho modernějších dopravců, se kterými je potřeba držet krok. A to ať už z pohledu vzhledu exteriéru i interiéru vozidel, ale i doprovodných služeb, kvality zákaznického servisu aj.
- Doplnkový servis pro cestující, ať už ve chvíli čekání na spoj, nebo při samotném cestování, např. v podobě občerstvení.
- Za předpokladu nedostatku financí pro nákup nových vozidel vynaložit prostředky alespoň na rekonstrukci starých vozidel. Mnozí lidé by určitě překonali nekomfortní cestování za předpokladu funkční klimatizace především v parných letních dnech.
- Lepší výběr zájemců na post strojvedoucího. V nynější době je nedostatek jak řidičů, tak strojvedoucích, a proto je důraz kladen spíše na kvantitu než na kvalitu a profesionalitu potenciálních strojvedoucích. Především oni totiž mohou zajistit pohodlné cestování svým způsobem jízdy.

## **Hrozby**

- Potenciální hrozby se opět skrývají v konkurenci, proto je důležité držet krok nejenom s ní, ale i s dobou, se zájmem přilákat nové zákazníky, a udržet si mnoho stabilních, spokojených zákazníků.
- Hrozba může být skrytá i v samotných strojvedoucích, kteří svojí neprofesionalitou a způsobem řízení mohou na životě ohrozit cestující a veřejnost, ale i přepravovaný náklad, či drážní zařízení.

### **FTL, a.s.**

Správně vyhodnocenou analýzou získáme pomyslný model, který bude svými hodnotami perfektně charakterizovat řešeného dopravce, a bude i detailním souhrnem sloužícím pro představu směru managementového řízení, změn plánů, tvorbu nových projektů aj. Nyní se tedy budu zabývat samotnou SWOT analýzou společnosti FTL, a.s.

### **Silné stránky**

- Tradiční společnost, jenž je neodmyslitelně spjatá s Prostějovem již mnoho let, což může mít za následek popularitu společnosti především vyššími ročníky obyvatelstva.
- Výhradně monopolní zajišťování městské dopravní obslužnosti na území Prostějova.
- Snaha o výraznou enviromentální šetrnost z pohledu staří vozového parku, společně se stále širším záběrem využívání pohonného zdroje jako je CNG, především v městské hromadné dopravě.
- Poměr celkově používaných pohonných hmot lze jednoduše procentuálně vyjádřit jako 50% využití naftových vozidel a 50% využití vozidel na stlačený zemní plyn. Ze smlouvy platné od 1.1.2020 vyplývá nutnost dodržování stanoveného stáří vozového parku. V průměru se jedná o 5 let, dle maximálního přípustného stáří se jedná o 10 let. Díky nutnosti dodržování podmínek smlouvy lze soudit, že kvůli její existenci je nutno dodržovat konkrétní podmínky, díky kterým se umocňuje síla silných stránek společnosti.
- Z interních zdrojů společnosti vyplývá, že stáří vozového parku má sestupnou tendenci v poměru roku 2018 a 2019. Pro rok 2018 se jedná o průměrnou hodnotu stáří vozidel 7,2 roků, oproti tomu v roce 2019 činilo průměrné stáří vozového parku už jen 4,9 roků. [40]
- Prosperita i v jiných sektorech jenž se přímo netýkají příměstské dopravní obslužnosti, jako je např. prodej vozidel, celnictví, servisní služby, distribuce zboží, vlastní mycí linka, cestovní kancelář a mnoho dalších. Ze zmíněných služeb je zřejmé, že primární zisk společnosti nemusí plynout jen ze zajišťování obslužnosti, ale i z jiných, doprovodných služeb.

- Velká výhoda se rozhodně skrývá v poskytování kombinace služeb mycí linky a servisu vozidel. Mycích linek uzpůsobených pro výšky nákladních vozidel a autobusů je v Prostějově minimum, proto je jediné žádoucí možnost využití myčky, ačkoliv je umístěna v soukromém areálu, nikoliv zcela volně. Primární zájmem pro veřejnost soudím bude v poskytování servisních služeb. Menších servisních dílen je v Prostějově spousta, ovšem budeme-li uvažovat fakt, že vybavení dílny uzpůsobené pro servis těžkých vozidel je finančně nákladnější, vyplyne nám, že servisy tohoto typu jsou v řešené oblasti v nedostatečném zastoupení, a proto je i jasná značná výhoda společnosti FTL, a.s. v tomto směru.
- Značná výhoda z výše uvedených služeb plyne i vlastní CK. Díky těmto službám může být vozový park servisován přímo v domácím prostředí, společně s udržováním minimálně dobré pověsti z pohledu čistoty exteriéru vozidla, jenž zajistí soukromá myčka.
- V širším záběru společnost nabízí také služby kamionové dopravy. Díky této skutečnosti pak nečiní žádný problém provádět komplexní distribuční činnost, jejíž logistické řízení a jeho následná realizace je s vlastním vozovým parkem značně jednodušší. A to nejen z pohledu zajištění dostatečných přepravních kapacit, ale také možnost vynechat externí spediční služby, jako prostředníky v zajištění přepravy.
- Značná část kamionového vozového parku splňuje emisní normu EURO VI. [41] Vozidla tohoto typu využívají tzv. AdBlue, neodborně močovinu, díky které se snižuje množství produkováných emisí.

### **Slabé stránky**

- Relativně malý vozový park, avšak rozhodně dostačující na velikost obsluhovaného území.
- Ze všech dopravních společností operujících v Olomouckém má nejvyšší cenu za jednotku výkonu, a to celých 38,47 Kč/km.
- Dle mého názoru do slabých stránek určitou mírou spadá i věkový průměr řidičů. Pro rok 2018 činil průměrný věk řidičů 47, 69 roků, ale pro rok 2019 se jednalo už jen o průměr 46, 48 roků.

Zmiňované hodnoty mají sice sestupnou tendenci, ovšem i tak je zřejmé, že v převaze budou spíše řidiči vyšší věkové kategorie. [40] Lidé jsou různí a práce s lidmi

je všeobecně nevděčná. Proto je určitě vhodné, aby práci vykonávali jen ti řidiči, kterým dennodenní kontakt s velkým množstvím lidí různých povah nevadí. V praxi se člověk setká dle mého názoru se 3 typy řidičů. Vlídny, příjemný a usměvavý řidič, který dokáže navodit příjemnou atmosféru ihned při nástupu do vozidla je určitě tím nejlepším ideálem. V pravém opaku se nachází řidiči, které jejich práce očividně nebaví a ani nenaplnuje, a proto to také dají cestujícím patřičně najevo. Poslední typ řidiče bych umístila mezi oba výše zmíněné typy. Z těchto skutečností proto soudím, že je důležitá i samotná povaha řidiče, nejenom jeho odborná způsobilost, protože řidiči ve své podstatě reprezentují danou společnost, a tak by ke své činnosti měli přistupovat se značnou dávkou profesionality.

### **Příležitosti**

- Potenciální příležitost bych viděla v rozšíření vozového parku kamionů. Nutnost nákladních přeprav se v nynější době těší velké oblibě, proto by mohlo být rozšíření v tomto směru lukrativní a přínosné.
- Více se dostat do povědomí potenciálních zákazníků ať už v podobě cestujícího, nebo objednavatele osobní, či nákladní přepravy.
- Společnost nabízí mnoho zájezdů do různých zemí, ovšem o jejich existenci jsem se já osobně dozvěděla jen díky vylepenému reklamnímu plakátu na méně frekventované autobusové zastávce. Ceny zájezdů jsou z pravidla přijatelné, proto by byly určitě i vyhledávané, ovšem z mého pohledu je veřejnost nedostatečně informovaná o těchto lákavých možnostech.
- Obdobný problém nacházím i v poskytování servisu vozidel. Místní lidé vědí, že nějaký takový zmiňovaný servis existuje, mnohdy ale spíše jen z doslechu. Umístění společnosti FTL, a.s. je v podstatě přímo u sjezdu z dálnice, jenž je hlavním tahem z Brna do Olomouce. Tranzit v těchto místech má vysokou intenzitu, chybí ovšem dostatečná propagace služeb, které by určitě mnoho profesionálních řidičů uvítalo, společně s faktem jednoduchosti hledání samotného servisu ihned po sjetí z dálnice.
- Nábor mladých/mladších řidičů. Řidičů je všeobecně málo, proto je nutná jejich motivace. V dnešní době je asi nejlepší motivací nabízená finanční kompenzace, která by měla nabízet nejlépe mnoho bonusů a benefitů, které by byly pro potenciální zaměstnance lákavé.

- Zavedení poboček, které by nabízely obdobné služby jako nyní jedno centrální stanoviště, díky kterým by byla společnost více viditelná a v dostupnosti z více různých míst.

## **Hrozby**

- Primární hrozby jako u většiny dopravců vychází rozhodně z existence konkurenčního prostředí. V osobní dopravě lze vycházet z předpokladu, že lidé by nejraději cestovaly za co nejmenší náklady ale s co největším komfortem. Snižování jízdného si může dovolit jen společnost s dostatečným vozovým parkem společně s velikostí sítě jenž pokrývá.
- Z pohledu velikosti společností je důležité držet si stabilní a spokojenou klientelu. V době velkého množství dopravců je náročné udržet si dostatečnou konkurenceschopnost, a to i za faktu menší společnosti, která by byla velice snadno a rychle vytlačena, resp. nahrazená větší společností.
- Hrozba může plynout ale i od řidičů. Stupňující se stížnosti ať už na vystupování řidičů, jejich neochotu, či samotný způsob řízení by přinášely temný stín na společnost, a tím by u cestujících klesala oblíbenost, což je ovšem nežádoucí.

<b>Autorka</b>	<b>Jolana Klevetová</b>
<b>Název BP</b>	<b>Dopravní obslužnost příměstských oblastí aglomerace Prostějov</b>
<b>Studijní obor</b>	<b>DOL</b>
<b>Rok obhajoby BP</b>	<b>2020</b>
<b>Počet stran</b>	50
<b>Počet příloh</b>	5
<b>Vedoucí BP</b>	<b>Ing. Michal Turek, Ph.D</b>
<b>Anotace</b>	Doprava je stěžejním faktorem, který značně ovlivňuje ekonomiku celého státu. Z pohledu uspokojování potřeb cestujících je důležité charakterizovat jedno z mnoha odvětví dopravy a tím je dopravní obslužnost, přesněji obslužnost Prostějovska. Tato práce má za cíl analyzování existující obslužnosti za pomoci SWOT analýzy. S jejím vyhodnocením, společně s poskytnutými interními daty, lze provést objektivní souhrn možných nových příležitostí k jejich využití, či jen jejich vylepšení a případných hrozeb k jejich minimalizaci. Poté dále na základě objektivního souhrnu navržení opatření ke zlepšení dopravní obslužnosti.
<b>Klíčová slova</b>	Dopravní obslužnost, MHD, dopravní síť, příměstská doprava, environmentální šetrnost, IDSOK
<b>Místo uložení</b>	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
<b>Signatura</b>	

