

Projekt dopravní obslužnosti Napajedla – Otrokovice - Zlín

Bc. Hana Maňasová

Diplomová práce
2007



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav veřejné správy a regionálního rozvoje
akademický rok: 2007/2008

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Hana MAŇASOVÁ**
Studijní program: **N 6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

Téma práce: **Projekt dopravní obslužnosti Napajedla – Otrokovice – Zlín**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Zpracujte teoretické poznatky zabývající se problematikou dopravní obslužnosti.

II. Praktická část

- Charakterizujte vývoj dopravní obslužnosti ve městě Napajedla.
- Provedte analýzu současného stavu dopravní obslužnosti mezi městy Napajedla – Otrokovice – Zlín.
- Vypracujte návrh na zlepšení dopravní obslužnosti mezi městy Napajedla – Otrokovice – Zlín.

Závěr

Rozsah práce: cca 40 stran
Rozsah příloh:
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- [1] BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. Teorie regionálního rozvoje. Praha: Karolinum, 2002. 211 s. ISBN 80-246-0384-5.
[2] PŘIBYL, P. Inteligentní dopravní systémy a dopravní telematika II. Praha: Nakladatelství ČVUT, 2007. 254 s. ISBN 978-80-01-03648-8.
[3] EISLER, J. Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě. Praha: Oeconomica, 2004. 151 s. ISBN 80-245-0772-2.
[4] KOLEKTIV AUTORŮ. Úvod do regionálních věd a veřejné správy. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2004. 447 s. ISBN 80-864-7380-5.
[5] ŘEZNÍČEK, B., ŠARADÍN, P. Marketing v dopravě. Praha: Grada Publishing, 2001. 197 s. ISBN 80-247-0051-4.

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Josef Kubík, CSc.
Ústav managementu
Datum zadání diplomové práce: 10. března 2008
Termín odevzdání diplomové práce: 5. května 2008

Ve Zlíně dne 10. března 2008

doc. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkan



doc. RNDr. René Wokoun, CSc.
ředitel ústavu

ABSTRAKT

Cílem práce je posoudit současný stav dopravní obslužnosti v aglomeracích Napajedla, Otrokovice a Zlín a na základě toho vypracovat projekt na zlepšení současného stavu.

V teoretické části jsou vymezeny základní pojmy týkající dopravy a dopravní obslužnosti. V praktické části je provedena analýza současného stavu a podrobný rozbor dotazníkového šetření, jehož úkolem bylo zjistit spokojenost občanů města s kvalitou dopravní obslužnosti. Na základě informací získaných v analytické části je navržen projekt na zlepšení dopravní obslužnosti.

Klíčová slova: doprava, veřejná doprava, dopravní obslužnost, integrovaný dopravní systém, jednotná jízdenka, předplacená jízdenka

ABSTRACT

The aim of the work is to consider current stage of transport services in Napajedla, Otrokovice and Zlín and basis on collected data to create the project on improving current state.

In practical part there are elaborated analysis of current stage and detailed analyse of questionnaire. The role of the questionnaire was to find out the satisfaction of the inhabitants with the quality of transport services. Basis on reached information there are new project suggested for improvements of transport services.

Keywords: transport, public transport, transport services, integrated transport system, single ticket, season ticket

Na tomto místě bych ráda poděkovala doc. Ing. Josefu Kubíkovi, CSc. za odborné vedení, cenné rady a připomínky při psaní diplomové práce.

Poděkování patří také Ing. Milanu Vybíralovi, místostarostovi Napajedel a Ing. Oldřichu Holubářovi, řediteli osobní dopravy ČSAD Vsetín za poskytnuté informace.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně pod vedením doc. Ing. Josefa Kubíka, CSc. použitou literaturu jsem citovala.

Ve Zlíně 2. 5. 2008

.....

Hana Maňasová

OBSAH

ÚVOD	8
I TEORETICKÁ ČÁST	10
1 POJMY A NÁZVOSLOVÍ	11
1.1 ZÁKLADNÍ POJMY A DEFINICE	11
1.1.1 Doprava	11
1.1.2 Dopravní obslužnost.....	12
1.2 ZÁKLADNÍ POJMY TÝKAJÍCÍ SE OSOBNÍ DOPRAVY	13
1.2.1 Veřejná osobní doprava.....	13
1.2.2 Integrovaný dopravní systém	14
1.2.3 Inteligentní dopravní systémy	14
1.3 ZÁKLADNÍ POJMY TÝKAJÍCÍ SE SILNIČNÍ DOPRAVY	15
2 EKONOMICKÉ PROSTŘEDÍ DOPRAVNÍ SPOLEČNOSTI	16
2.1 MARKETINGOVÉ PROSTŘEDÍ DOPRAVNÍ SPOLEČNOSTI.....	16
2.1.1 Mikroprostředí.....	16
2.1.2 Makroprostředí	18
2.2 POPTÁVKA PO DOPRAVĚ	19
2.2.1 Faktory, které působí a ovlivňují poptávku po dopravě.....	19
2.2.2 Faktory, které nemůže dopravce ovlivnit	22
2.2.3 Faktory, které může dopravce ovlivnit a změnit	23
2.3 NABÍDKA V DOPRAVĚ.....	24
2.3.1 Faktory, které působí a ovlivňují nabídku v dopravě.....	24
3 NÁKLADY A FINANCOVÁNÍ SPOJENÉ S PŘEPRAVOU	25
3.1 NÁKLADY NA DOPRAVU	25
3.1.1 Náklady zákazníka	25
3.1.2 Náklady dopravního podniku	25
3.1.3 Externí náklady vznikající v souvislosti s dopravou a přepravou.....	26
3.2 FINANCOVÁNÍ DOPRAVY	27
3.2.1 Státní rozpočet.....	28
3.2.2 Rozpočty krajů a obcí.....	28
3.2.3 Soukromý sektor	28
3.2.4 Státní fond dopravní infrastruktury	29
3.2.5 Evropská unie.....	29
4 SHRUTÍ TEORETICKÉ ČÁSTI	31
II PRAKTICKÁ ČÁST	32
5 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	33
5.1 CHARAKTERISTIKA OBCE NAPAJEDLA	35
5.1.1 Historie města.....	35
5.1.2 Geografické podmínky	35
5.1.3 Obyvatelstvo.....	36
5.1.4 Doprava	37

5.2	MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA	39
5.3	INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM	40
5.3.1	Etapy projektu IDS Napajedla.....	42
5.3.2	Zhodnocení projektu IDS Napajedla.....	45
6	DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ.....	49
6.1	STANOVNÍ CÍLŮ PRŮZKUMU.....	49
6.2	POUŽITÁ METODA ŠETŘENÍ.....	49
6.3	CHARAKTERISTIKA VYBRANÉHO VZORKU RESPONDENTŮ.....	50
6.4	VLASTNÍ DOTAZNÍKOVÝ PRŮZKUM.....	50
6.5	ZÁVĚRY Z DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ.....	67
7	NÁVRH PROJEKTU.....	69
7.1	ÚVOD	69
7.2	VYMEZENÍ TARIFNÍCH ZÓN A NÁVRH JEDNOTNÉ CENY JÍZDENKY.....	70
7.3	TYPY JÍZDENEK A ZPŮSOBY PLACENÍ.....	73
7.3.1	Jednotná jízdenka.....	73
7.3.2	Předplacená jízdenka.....	73
7.3.3	Čipová karta	74
7.3.4	SMS jízdenka (elektronická jízdenka)	77
7.4	ZÚČTOVÁNÍ TRŽEB (CLEARINGOVÉ CENTRUM)	79
7.5	BUDOUCÍ VÝVOJ IDS NAPAJEDLA	80
7.5.1	Zrušení ZŠ ve Spytihněvi a přesun žáků do 2. ZŠ v Napajedlích.....	80
7.5.2	Přesun parkujících automobilů z náměstí na autobusovou stanici.....	82
8	SHRnutí PRAKTICKÉ ČÁSTI	84
	ZÁVĚR	85
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	88
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	92
	SEZNAM OBRÁZKŮ	93
	SEZNAM TABULEK.....	94
	SEZNAM PŘÍLOH.....	95

ÚVOD

Doprava je záměrná činnost, jejíž hlavní náplň spočívá v přemísťování osob nebo věcí. S vývojem lidské společnosti význam dopravy neustále stoupá a dochází tak k výraznému zvyšování výměny zboží a informací. Požadavky na dopravu a její strukturu jsou odlišné v regionech jednotlivých států, tak i v různých částech světa v závislosti na geografických podmínkách a průmyslovém a kulturním vývoji společností. Kvalita dopravy je často limitujícím faktorem pro další možnosti rozvoje jednotlivých oblastí.

S rychlým životním tempem se klade důraz na rychlost dopravy a spolehlivost dopravních prostředků. Použití veřejné dopravy naopak klesá, protože lidé upřednostňují rychlejší přepravu, což ve většině případů splňuje automobilová doprava. Navíc pořizovací ceny automobilů jsou v dnešní době pro většinu obyvatel, zejména díky výhodným splátkám, přijatelné. Dokazují to i statistiky, podle kterých připadá 2,42 automobilů na jednoho obyvatele v naší zemi. Dochází tak k nárůstu počtu osobních automobilů, jejichž hlavní výhodou je kromě příznivé pořizovací ceny i rychlá přeprava z místa na místo.

Přesto se domnívám že i v době moderních technologií je nutné zabezpečit veřejnou dopravu takovým způsobem, aby lidé dávali přednost cestování veřejnou dopravou, jejíž výhodami mohou být nižší ceny proti cestování osobním automobilem. Navíc hromadná doprava je ekologicky šetrnějším i méně rizikovým způsobem cestování. Mělo by být úkolem státu podporování hromadné dopravy, ať už prostřednictvím výstavby a údržby silnic, zajištěním kvalitních dopravních prostředků nebo zvýhodňováním jízdného.

Napajedla jsem si vybrala z toho důvodu, že jsem zde dlouhou dobu žila a rozvoj města mě neustále zajímá. V loňském roce byl spuštěn Integrovaný dopravní systém, který by měl občanům města přinést zlepšení dopravní obslužnosti do Otrokovic a Zlína.

V teoretické části jsem čerpala informace především z odborné literatury a zákonných norem, které přesně vymezují základní definice a pojmy týkající se dopravy.

Praktickou část jsem rozdělila do dvou oddílů. V prvním oddílu analyzuji současný stav dopravy v Napajedlích. Vycházím z vlastních poznatků o městě a okolí, pracuji s materiály získanými na Městském úřadě v Napajedlích a s internetovými zdroji. Součástí analytické části je podrobný rozbor otázek získaných v dotazníkovém šetření. V druhém oddílu praktické části navrhuji možnosti řešení integrovaného dopravního systému, které by mohly přispět ke zlepšení dopravní obslužnosti ve městě a okolí.

Cílem mé diplomové práce je posouzení současné dopravní obslužnosti v aglomeracích Napajedla, Otrokovice a Zlín a na základě toho zpracovat projekt na zlepšení současného stavu.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 POJMY A NÁZVOSLOVÍ

Význam dopravy se zvyšuje spolu s neustále rostoucími potřebami společnosti. Mění se životní potřeby lidí i jejich životní styl a tempo. Lidé jsou ochotni cestovat za prací, studiem, ale i zábavou a kulturou daleko více a častěji než v minulosti. Tomu je ale třeba přizpůsobit také služby v dopravě. Protože kvalita dopravy a služeb spojených s dopravou v dané zemi může být jedním z hlavních ukazatelů ekonomické vyspělosti země.

Doprava představuje nedílnou součást našeho každodenního života a má za úkol zajistit přepravu zboží a osob v co nejkratším čase a s co nejmenšími náklady. Dělí se tak na dopravu nákladní a dopravu osobní. Ve své práci bych se zaměřila na **dopravu osobní**, která zajišťuje přepravu obyvatel zejména do zaměstnání, škol, k lékaři, na úřady. Občané tak mohou uspokojovat své zájmy a potřeby.

1.1 Základní pojmy a definice

1.1.1 Doprava

Dopravu lze definovat jako službu, která umožňuje přemístění osob z výchozího do cílového místa pomocí dopravního prostředku. Podle charakteru cesty a užití dopravního prostředku ji lze rozdělit na dopravu silniční, železniční, leteckou, vnitrozemskou vodní, námořní nebo také potrubní.

Na přepravním trhu vystupují jako dopravci (např. dopravní podniky, živnostníci, zprostředkovatelé) nabízející svoji službu (dopravu), zákazníci jsou v osobní přepravě cestující. Dopravu rozdělujeme na:

- **veřejnou**, kterou lze chápat jako dopravu, která je přístupná za předem vyhlášených podmínek, jako jsou přepravní podmínky, jízdní řády. Osobní veřejná přeprava je tvořena železniční, autobusovou, leteckou, vnitrozemskou vodní dopravou, městskou hromadnou dopravou a taxislužbou.
- **neveřejnou**, která se může jevit jako substitut veřejné dopravy, je rovněž účastníkem na přepravním trhu. Je zastoupena dopravou podnikovou, individuální automobilovou dopravou, ostatní individuální (cyklistika, pěší,...). [6]

Poskytnutí **dopravní služby** nezahrnuje pouze provedení samotné přepravy, ale je třeba započítat i další úkony, které jsou s přepravou spojeny.

Mezi **vlastnosti dopravní služby** patří:

- **nehmatatelnost** – dopravní služby jsou abstraktní, proto by se měl poskytovatel služby zaměřit na „zhmotnění“ své služby. Lze toho dosáhnout např. nabídkou propagačních materiálů, pracovníky, interiérem a exteriérem nabízeného místa.
- **nedělitelnost** – služby se vytvářejí a spotřebovávají současně.
- **proměnlivost** – vlastnost služby, která vyjadřuje její charakter, kvalitu, průběh a závislost na osobě, která službu poskytuje, kde a jakým způsobem. Každá doprava je identická (jako příklad je možno uvést dvě jízdy jedním a tím samým autobusem na stejné trase). Vždy záleží na okolnostech, které službu mohou ovlivnit. Některé z nich nelze předvídat.
- **neskladovatelnost** - dopravní služba by měla být poskytována za každého počasí a za všech okolností (pokud není situace nevyhnutelná) a pravidelně dle předem stanovených jízdních řádů. Výjimka by mohla nastat v případě, že nebude po dopravní službě poptávka nebo bude poptávka kolísavá. Za těchto podmínek mohou poskytovatelé dopravních služeb stanovit různé ceny v různých časových intervalech. [5]

1.1.2 Dopravní obslužnost

Pojem **dopravní obslužnost** je možné charakterizovat jako zajištění dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu. Kromě samotných dopravních faktorů existují další vlivy, které působí na dopravní obslužnost. Patří mezi ně geografické a regionalistické vlastnosti daného území, ale také faktory ekonomické, legislativní, organizační a sociální. [6]

V rámci dopravní obslužnosti stát (prostřednictvím kraje v samostatné působnosti) zajišťuje základní dopravní obslužnost a ostatní dopravní obslužnost.

- **základní dopravní obslužnost** je veškerá osobní doprava, která má přispívat k trvale únosnému rozvoji kraje a státu. Je to odpovědnost státu za zabezpečení základního práva občanů na dostupnou a finančně únosnou dopravní službu. Jejím úkolem je zajistit dopravu jak v pracovní dny, kdy se občané potřebují dostat

zejména do zaměstnání, škol, k lékaři, na úřady, tak i o víkendech. Co se týče financování základní dopravní obslužnosti, stát ji financuje na základě rozsahu uzavřených smluv o závazcích veřejné služby.

- **ostatní dopravní obslužnost** má za úkol zajistit dopravní potřeby územního obvodu nad základní dopravní obslužností územního obvodu kraje.

1.2 Základní pojmy týkající se osobní dopravy

1.2.1 Veřejná osobní doprava

K jednotlivým druhům veřejné osobní dopravy patří:

- **silniční doprava** pro vlastní potřeby (v tomto případě autobusová) je taková doprava, kterou zajišťuje podnikatelská činnost, níž je osoba provozující silniční dopravu oprávněna podle zvláštních předpisů. [31]
- **linková osobní doprava** je pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterých cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách.
- **železniční doprava** je činnost, při níž mezi provozovatelem této dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob, věcí, zvířat anebo činnost, kterou se zajišťuje podnikání podle zvláštních předpisů. Veřejným zájmem se v oblasti veřejné železniční osobní dopravy rozumí zájem na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel. [32]
- **letecká doprava** úzce souvisí s civilním letectvím, které je provozováno civilními letadly České republiky a letadly jakékoli státní příslušnosti pro civilní účely.
- **vnitrozemská vodní doprava** je uskutečňována na vodních cestách, kterými jsou vodní toky a jiné vodní plochy po nichž je možné provozovat plavbu. [33]
- **městská autobusová doprava** je veřejná linková doprava osob provozovaná k uspokojování přepravních potřeb města.
- **taxi služba** je veřejná silniční doprava, kterou zajišťuje bezprostřední a pohotová přeprava osob a jejich zavazadel osobními automobily. [31]

1.2.2 Integrovaný dopravní systém

Integrovaný dopravní systém se využívá především u městské hromadné dopravy v městských aglomeracích. Jeho úkolem je vytvořit takový systém, který bude schopný uspokojit přepravní potřeby obyvatel a osob, které dopravní službu využívají a zároveň bude schopný poskytnout kvalitní a cenově dostupnou nabídku potenciálním zákazníkům. Cílem má být poskytnutí zákazníkům vyhovující hromadnou přepravu, která je nebude nutit používat individuální automobilovou dopravu. Důsledkem takového chování by mělo být menší zatížení komunikační sítě a životního prostředí. [6]

V praxi funguje integrovaný dopravní systém zjednodušeně tak, že si zákazník zakoupí společný jízdní doklad, který bude moci využít bez ohledu na konkrétního provozovatele dopravní služby a vzájemnou časovou i prostorovou koordinaci dopravních prostředků jednotlivých druhů dopravy, které se spolupodílejí na provozování integrovaného dopravního systému (IDS). Ze strany dopravců je pro dobře fungující IDS třeba zajistit sjednocení přepravních podmínek, vytvoření společných cenových tarifů, zorganizovat návaznost a plynulost spojů s minimalizací časových ztrát, vybudování kvalitního informačního systému. Nejdůležitějším kritériem IDS je dostupnost cílů cest co nejefektivnějším způsobem.

1.2.3 Inteligentní dopravní systémy

Hlavním cílem **inteligentních dopravních systémů** (označované také názvem telematika, tj. telekomunikace a informatika) je zvyšování kvality a komfortu dopravy, zajištění mobility, zvyšování bezpečnosti v dopravě, zlepšení služeb v dopravě, podílení se na snižování důsledků negativních dopadů dopravy na životní prostředí a v neposlední řadě zvýšení hospodárnosti a efektivnosti dopravních procesů. [2, 9]

V praxi se telematika může projevovat formou zajištění bezpečného cestování, plynulostí dopravy, sledování stavu silnic. Výsledkem dobře prováděné telematiky by mělo být snížení nehodovosti, podpora integrovaných dopravních systémů, odklon z přeplněných dopravních cest na alternativní, urychlení přepravy díky aktuálním dopravním informacím, snížení znečištění životního prostředí.

1.3 Základní pojmy týkající se silniční dopravy

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Člení se na:

- **dálnice** je pozemní komunikace určená pro rychlou vnitrostátní a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy pro napojení na vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdny pásy. Dálnice je přípustná pouze silničním motorovým vozidlům, jejich nejvyšší povolená rychlost není nižší než stanoví zvláštní předpis. Vlastníkem je stát.
- **silnice** je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Silniční síť je v České republice poměrně hustá, ale jejím velkým nedostatkem je špatná kvalita povrchu vozovek.

Silnice se podle svého určení a dopravního významu dělí na tyto třídy:

- silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu, vlastníkem je stát.
- silnice II. třídy je určena pro dopravu mezi kraji a okresy, vlastníkem je kraj.
- silnice III. třídy je určena k vzájemnému propojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace, vlastníkem je kraj.
- **místní komunikace** je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží především místní dopravě na území obce. Může být vystavěna jako rychlostní místní komunikace, která je určena pro rychlou dopravu a přístupná pouze motorovým vozidlům, jejich nejvyšší rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Rychlostní komunikace má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice. Vlastníkem je obec.
- **účelová komunikace** je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto komunikací s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Vlastníkem je fyzická nebo právnická osoba.

O zařazení pozemní komunikace do jednotlivých kategorií rozhoduje příslušný silniční úřad na základě jejího určení, dopravního významu a technického vybavení. [30]

2 EKONOMICKÉ PROSTŘEDÍ DOPRAVNÍ SPOLEČNOSTI

2.1 Marketingové prostředí dopravní společnosti

Marketingové prostředí dopravního podniku je složeno z mikroprostředí a makroprostředí. Své marketingové prostředí sleduje podnik prostřednictvím marketingového výzkumu a marketingového informačního systému.

Tab. 1 Marketingové prostředí firmy

Mikroprostředí	Makroprostředí
- dopravní společnost	- ekonomické faktory
- zákazníci	- demografické faktory
- dodavatelé	- technologické faktory
- zprostředkovatelé	- politické faktory
- veřejnost	- kulturní faktory
- konkurence	- přírodní faktory

2.1.1 Mikroprostředí

Mikroprostředí se skládá z vlivů, které určují hlavní funkci dopravní společnosti – uspokojování potřeb zákazníků. Součástí mikroprostředí je samotný podnik, zákazníci podniku, dodavatelé, zprostředkovatelé, veřejnost a konkurence. [5]

Na marketingové mikroprostředí působí tyto vlivy:

- existence marketingového prostředí v **dopravní společnosti** závisí na spolupráci všech organizačních složek podniku a na jejich správné funkci. Kromě dobré organizace práce je třeba rozvíjet nové metody práce a koordinovat všechny činnosti tak, aby byly dosaženy firemní cíle co nejefektivnějším způsobem. Marketingové oddělení by mělo spolupracovat s ostatními odděleními podniku, které ovlivňují plány a aktivity marketingového oddělení.

- **zákazníci** patří k nejdůležitějším faktorům marketingového prostředí. Zákazníkem může být cestující, objednavatel dopravy, odesílatel zásilky. Dopravní společnost musí zaměřit pozornost na trh svých cílových zákazníků, jaký druh dopravy využívají, jejich spokojenost s kvalitou dopravy a souvisejícími službami, frekvence potřeb využití dopravy.
- **dodavatelé** jsou firmy a fyzické osoby, které zásobují dopravní společnost dopravními prostředky, náhradními díly, pohonnými hmotami, energií, vodou nebo poskytují různé služby. Dodavatelé značně ovlivňují možnosti dopravní společnosti, aby získala potřebné zdroje, které jsou nezbytné pro plnění funkce společnosti. Při výběru dodavatele by měla společnost zvážit některá kritéria, jako například dodací lhůta, cena, kvalita poskytovaných dodávek, komplexnost dodávek.
- **zprostředkovatelé** jsou firmy, které napomáhají dopravní společnosti s podporou, zprostředkováním a prodejem dopravních služeb. Zprostředkovateli mohou být například obchodní zástupci, speditéři, agenti, cestovní kanceláře, logistické společnosti, banky, úvěrové společnosti, pojišťovny, agentury marketingových služeb.
- **konkurence** má své místo i význam v marketingovém mikroprostředí. Proto, aby byla dopravní společnost na trhu úspěšná, musí znát dobře své konkurenty a musí umět uspokojit potřeby svých zákazníků lépe než konkurenční společnosti. Konkurenční prostředí je nezbytné, protože právě díky konkurentům je možno docílit zefektivnění některých faktorů (např. snížení vlastních nákladů, vysoká kvalita poskytovaných služeb, snaha neustále společnost rozvíjet a přinášet nové myšlenky).
- **veřejnost** zahrnuje skupiny občanů, které mohou ovlivňovat chování společnosti, stanovení jejích cílů a v neposlední řadě i plnění cílů.
 - **místní veřejnost** – tvoří ji okolí dopravní společnosti (provozovny ČSAD, železniční stanice, letiště, městské dopravní podniky, dále obyvatelé bydlící v okolí, organizace a instituce, které se zde vyskytují).
 - **široká veřejnost** – komplexní pohled veřejnosti na postavení dopravního podniku ve společnosti, který má vliv na jeho činnost. Do této skupiny patří společnosti provozující veřejnou dopravu v celostátním měřítku (např. ČD, ČSA, spediční společnosti).

- zájmové skupiny – snaha prosadit zájmy celé společnosti nebo určité skupiny.
- mediální veřejnost – skládá se z médií, která přinášejí zprávy, názory, charakteristiky a komentáře, které mohou ovlivnit pohled veřejnosti na aktivity společnosti.
- finanční veřejnost – zástupci jsou banky, investiční společnosti a akcionáři. Finanční veřejnost ovlivňuje schopnost společnosti získat finanční zdroje.
- interní veřejnost – představují ji zaměstnanci společnosti. Důležitý je vztah každého zaměstnance ke společnosti, který firmu reprezentuje navenek. Proto je nezbytný dobrý vztah managementu a zaměstnanců, vzájemná komunikace a informovanost.

2.1.2 Makroprostředí

Makroprostředí se skládá ze širších společenských vlivů, které působí na celé mikroprostředí podniku jako celek. Jedná se především o faktory ekonomické, demografické, technologické, politické, kulturní a přírodní. Tyto vlivy jsou dané, obvykle je lze těžko ovlivnit a změnit. [5]

Na marketingové makroprostředí působí tyto vlivy:

- **ekonomické**, které ovlivňují kupní sílu zákazníků a strukturu jejich výdajů. Konkrétně u osobní dopravy je pro dopravní společnost podstatná celková kupní síla cestujících, tedy velikost jejich příjmů, výše úspor, úvěrů a cenová úroveň. Cestující jsou z různých příjmových skupin, proto mají i různou představu o výdajích na dopravu.
- **demografické**, jejichž předmětem zájmů jsou statistické veličiny jako je počet obyvatel, hustota zalidnění, struktura obyvatel, věk, vzdělání, povolání. Aby byly zjištěny potřebné údaje o potřebách (poptávce) občanů na dopravu, jsou prováděny cílené demografické průzkumy.
- **technologické** vlivy jsou velmi podstatné pro marketingové rozhodování firem. Dopravní společnost je jak uživatelem dopravní techniky tak zároveň přispívá k rozvoji nových postupů a vzniku nových technologií dopravy. Důležitá je v tomto

případě regulace státu prostřednictvím povinných schvalovacích řízení pro dopravní prostředky, protože nekontrolované používání by mohlo nepříznivě ovlivnit bezpečnost cestujících nebo kvalitu životního prostředí.

- **politické vlivy** zahrnují legislativu – zákony na ochranu podnikání (obchodní zákoník, občanský zákoník, živnostenský zákon), zákony na ochranu spotřebitele (zákon o cenách) a na ochranu společenských zájmů společnosti před nežádoucími podnikatelskými aktivitami (např. omezení propagace a reklamy zdraví škodlivých výrobků, omezení prodeje alkoholu). Podnikový management musí platnou legislativu respektovat.
- **kulturní** faktory jsou ovlivněny zvyky, hodnotami a preferencemi obyvatel dané oblasti a dále ovlivňují jejich chování a jednání v oblasti ekonomické, sociální a politické.
- **přírodní**, protože doprava je jednou z oblastí, která významně znečišťuje životní prostředí, proto existují legislativní nařízení, která mají toto znečištění zmírnit nebo odstranit.

2.2 Poptávka po dopravě

Poptávka po dopravě je charakterizována třemi rozdílnými stupni konkretizace – **potřeba, požadavek a poptávka**.

Primárně se poptávka po dopravě rozlišuje na původní a odvozenou. **Původní poptávka** po dopravě je taková poptávka, když se přeprava uskutečňuje na základě vlastní vůle (pravá radost z cestování, jakou mohou mít např. děti). Ve většině případů je poptávka po dopravě **odvozenou poptávkou**, která je charakterizována povinností (cesta do zaměstnání) nebo nutností (vyhledání lékařské pomoci). Z toho vyplývá, že odvozená poptávka vychází z motivu, který je třeba hledat mimo dopravní sektor.

2.2.1 Faktory, které působí a ovlivňují poptávku po dopravě

- **cena** – kromě peněžních výdajů na jízdné zahrnuje také další cenové komponenty, jako jsou čas, čekání, nejistota, námaha. Cena je jedním z rozhodujících faktorů, zda zákazník využije tu či onu nabízenou dopravní službu.

- **úroveň příjmů** – s růstem příjmů lze předpokládat i růst množství cestování – a to jak cestování za prací, tak i cestování ve volném čase (dovolená, k přátelům, za zábavou).
- **relativní ceny ostatních přepravních služeb** – jsou to další náklady, jako např. parkovací poplatky, cena benzínu, dálniční poplatky a pokuty, které vznikají při cestě automobilem a které již nevnímáme při cestě jiným dopravním prostředkem.
- **rychlost služby** – obecně je dokázáno, že lidé preferují takový dopravní prostředek, kterým cíl své cesty dosáhnou v kratším časovém intervalu. Čas má tedy také určitou hodnotu, která může cestující ovlivnit při rozhodování použití dopravní služby. V současnosti jsou velmi populární, kromě letecké dopravy, také vysokorychlostní vlaky, které nabízí cestujícím další nadstandardní služby (možnost připojení k internetové síti, občerstvení, minimální časové ztráty při cestě, příjemné a čisté prostředí).
- **kvalita přepravní služby** – kvalita je, kromě ceny jízdného, jeden z nejpodstatnějších faktorů ovlivňující poptávku po přepravní službě, který se také započítává do celkové ceny služby a silně působí na rozhodování zákazníků při volbě dopravního prostředku. V současnosti je pro zákazníky podstatná možnost využití různých dopravních prostředků během jedné cesty, které na sebe plynule navazují; možno využít slev a dalších dopravcem nabízených výhod, které mezi kvalitou bezesporu patří. Proto je na zvážení dopravce, které z faktorů může zlepšit, změnit a zkvalitnit tak své služby zákazníkům.

K jednotlivým faktorům kvality přepravní služby:

- **frekvence** přepravní služby musí být taková, aby splňovala potřeby a požadavky cestujících. Jako příklad lze uvést dopravní špičky ráno a odpoledne, kdy se lidé potřebují dostat do zaměstnání a ze zaměstnání a je třeba zajištění potřebného počtu spojů. Mimo dopravní špičku je nutné zajistit pravidelné spoje pro ty, kteří cestují k lékaři, do školy, do úřadů nebo pro ty, kteří mají jinou pracovní dobu. Z pohledu zákazníka je vhodné zavádět spoje v pravidelných časových intervalech (např. každých 10 minut nebo během hodiny vždy po 15, 30, 45 minutách).

- **úroveň služby** by měla odpovídat potřebám zákazníků. Dopravní podnik by měl o nabízených službách informovat a patřičně je propagovat. Na zákazníka působí negativně zanedbalý a špinavý interiér a exteriér dopravního prostředku, opakovaně přeplněné spoje, zpoždění spojů, chování zaměstnanců dopravního prostředku (např. řidič, průvodčí, prodavač jízdenek, obsluha.)
- **pohodlí** dopravních prostředků hromadné dopravy je dalším důležitým faktorem, který ovlivňuje rozhodování cestujících. Pod pojmem pohodlí může zákazník očekávat dostatek prostoru v dopravním prostředku, čisté a upravené prostředí jak dopravního prostředku tak okolí zastávek, čekáren a nádraží.
- **spolehlivost** je pro cestující jedním z nejpodstatnějších faktorů. Zákazníci, kteří využívají služeb dopravního podniku pravidelně (např. při cestě do práce) vyžadují přesnost. Spolehlivost řadí na přední místo důležitosti při výběru dopravního prostředku.
- **bezpečnost** je zájmem cestujících, zákazníků, státních a společenských institucí a většiny provozovatelů. Nepříznivá reklama související s nehodami autobusů a vlaků, snižuje především krátkodobou poptávku po jednotlivých druzích dopravy. [6]
- **vkus nebo záliba poptávat dopravní službu** je zcela individuální skupinou faktorů, které mohou být ovlivněny momentální náladou a psychickým stavem zákazníků.

Jak již bylo zmíněno, poptávka po dopravě je podmíněna motivem, který je třeba hledat mimo sektor veřejné dopravy. Je to dáno zejména tím, že lidé cestovat musí (za prací, do školy, za lékařskou péčí, na dovolenou), ale pouze malá skupina lidí cestuje pouze pro vlastní potěšení. Proto by měli dopravci znát základní poptávku po přepravě, aby lépe reagovali na požadavky a přání svých stávajících i potenciálních zákazníků.

Aby byl dopravní podnik schopný zjistit skutečnou potřebu přepravy osob a z ní pak odvodit **poptávku po dopravě** musí provádět marketingové průzkumy. Cílem průzkumu je zjistit spokojenost zákazníků s kvalitou poskytovaných služeb, jejich přání, která jsou v souladu s možnostmi podniku.

Marketingové průzkumy mohou být zaměřeny na:

- zjištění začátku a cíle cesty, popř. směru cesty
- počet přepravených osob
- obsazenost dopravního prostředku
- intenzita dopravních spojů
- rychlost přepravy (v různé denní doby, se může rychlost přepravy značně lišit)
- spokojenost zákazníků, zjištění jejich přání

Mezi **metody marketingového průzkumu** týkající se osobní dopravy patří dotazníkové šetření, sčítání nastupujících (vystupujících, přepravovaných v dopravním prostředku), ústní nebo písemné dotazování cestujících během přepravy, ankety, letáky, telefonáty v domácnostech. [5]

2.2.2 Faktory, které nemůže dopravce ovlivnit

Mezi faktory, které dopravce může jen velmi málo nebo vůbec nemůže ovlivnit se řadí **dopravní špička**, tedy doba, kdy je poptávka po přepravě největší. Dopravce si musí zmapovat, kdy je poprávka po přepravě nejvyšší a tomu pak přizpůsobit své služby. U dopravní špičky je třeba zohlednit:

- **denní dobu**, protože během dne se poptávka po dopravě mění v závislosti na potřebách občanů. Dopravní špička nastává zejména v ranních a odpoledních hodinách, kdy se cestující přepravují do zaměstnání, škol, úřadů, k lékaři. Dopravní špička se ale může výrazně lišit, proto je nutné brát v úvahu různý začátek pracovní doby v podnicích, ve školách, na úřadech a ve službách. Rozdíl je také závislý na velikosti a významu města (čím větší město, tím větší podíl obyvatel je zaměstnaný ve službách a začátek pracovní doby se posouvá až kolem 9. hodiny).
- **den v týdnu**, kdy je rozdílná poptávka po dopravě například ve dnech úterý a pátek. V úterý lze očekávat poptávku po přepravě stejnou nebo velmi podobnou jako v ostatní pracovní dny. Kdežto v pátek se může poptávka zvýšit díky odjezdům na víkend, konec týdne pro studenty a školáky, kteří jsou přes týden ubytovaní na internátech a na studentských kolejích.

- **sezónu**, zejména letní sezónu, kdy stoupá poptávka po přepravě na dovolenou nebo na víkendové pobyty. Naproti tomu klesne obvyklá denní špička, důsledkem prázdnin a dovolených je menší poptávka po přepravě do zaměstnání a do škol. Dopravci na letní prázdniny reagují snížením počtu dopravních spojů, naopak zavádí další výhody pro cestující za rekreací (např. rodinné jízdné, slevy, kombinace jízdenky a vstupenky např. na prohlídku muzea). [6]

K dalším z faktorů, které mohou působit na změnu poptávky, aniž ji dopravce může ovlivnit, patří **změny chování společnosti a jejich sociálních zvyků**. Dochází ke změnám životního stylu obyvatel, kteří svůj volný čas tráví aktivnějším způsobem než např. před 20 lety. Vyšší počet obyvatel vlastní osobní automobil (v ČR je průměr asi 2,5 obyvatel na 1 automobil), který pravidelně využívají na cesty do zaměstnání i ve volném čase. Důsledkem tohoto chování je mnohdy obtížné zachytit ty zákazníky, kteří hromadnou dopravu využívají nepravidelně. S tím velmi úzce souvisí **změny v rozmístění obyvatelstva**. Přetrvává popularita bydlení ve větších městech, ale v posledních letech se objevuje nový trend, kdy lidé preferují bydlení na okraji a v okolí městských sídel pokud možno se snadnou dostupností do centra. Důvodem této změny mohou být již nevyhovující podmínky bytového fondu, tendence k novému a modernímu bydlení. Současně si pořizují automobily, aby mohli cestovat do města (práce, kultura, služby). Pak je pro dopravce poměrně obtížné získat tyto nové zákazníky a přesvědčit je o využívání hromadné dopravy tak, aby to pro dopravce neznamenal ztrátu.

Doprovce nemůže ovlivnit, pokud se konkurence rozhodne **změnit ceny nebo služby**. Musí počítat s přechodem zákazníků ke konkurenci, protože především cena je pro zákazníka obvykle na prvním místě. Dopravce rozhodnutí konkurence neovlivní, ale může reagovat vlastním balíkem opatření (např. změna některých časů v jízdním řádu, případně zrušení nevyužívaných spojů).

2.2.3 Faktory, které může dopravce ovlivnit a změnit

Existuje ale řada dalších faktorů, na které dopravce může reagovat a ovlivnit je. Jsou to především změny cen jízdného a kvality poskytovaných služeb.

V případě **cenových změn** se dopravce zaměřuje na nové zákazníky nebo zákazníky konkurence. Zákazník ve většině případů upřednostní výhodnější cenu. Pro dopravce je pak hlavním kritériem maximální zisk a upevnění své pozice na přepravním trhu.

Kvalitu poskytovaných služeb může dopravce zlepšit například v oblastech frekvence spojů, spolehlivosti, pohodlí, vyšší rychlostí, návaznosti spojů.

2.3 Nabídka v dopravě

Úkolem dopravců je nabízet své služby zákazníkům a společnosti a zaujmout místo na trhu služeb. Mohou tak činit prostřednictvím reklamy, dobrou kvalitou svých přepravních služeb a doplňkových služeb nebo zcela novými produkty, které budou vyhovovat potřebám dnešní společnosti.

2.3.1 Faktory, které působí a ovlivňují nabídku v dopravě

Doprovce by měl dobře znát trh (provádí marketingové výzkumy), kde chce nabízet své služby a svoji konkurenci. Na základě marketingového výzkumu, by měl dopravce od občanů zjistit, které přepravní služby si zákazníci přejí. Dopravce si musí ujasnit, zda je reálné a pro něj finančně únosné uskutečnit žádané změny.

- **technologie**, která ovlivňuje nabízený výkon dopravního podniku a jeho provozní náklady. Dalšími aspekty jsou kapacita a rychlost přepravy.
- **provozní strategie**, určuje způsob využití technologie při poskytování přepravní služby. Strategie závisí na chování a cílech dopravce.
- **chování zákazníka, uživatele služby**, má vliv na nabízenou dopravní službu. Zákazník může měnit své požadavky na služby, volit dopravní prostředek, trasu cesty dle libosti.
- **institucionální požadavky a omezení** regulují provozní strategii a cenovou politiku dopravního podniku. Obdobně na dopravce působí tržní struktura.

3 NÁKLADY A FINANCOVÁNÍ SPOJENÉ S PŘEPRAVOU

3.1 Náklady na dopravu

Z pohledu cestujících představují náklady v dopravě cenu, kterou si zaplatí za přepravu a přemístění z výchozího do cílového místa. Kromě samotných finančních nákladů je nutné zohlednit další vlivy, které pro zákazníka představují **nepřímé náklady**. Jmenovitě je to čas, který zákazník tráví cestováním nebo čekáním na spoj, mnohdy musí snést také nepohodlí během přepravy nebo podstoupit rizikovou cestou. Vyšše uvedené náklady jsou pro každého z cestujících individuální, zaleží také na daných podmínkách a dalších okolnostech cesty. Každá cesta je svým způsobem jedinečná a neopakovatelná, některé situace není možné určit dopředu.

Na druhé straně se dopravce nezaobírá nepřímými náklady, které vznikají cestujícím. Pro dopravce jsou podstatné **přímé náklady** spojené s dopravou a fungováním dopravním společností. Přímé náklady jsou základní složkou ceny realizované dopravní služby. Zabezpečují evidenci množství realizované přepravy a vynaložených finančních prostředků, umožňující vystihnout řadu faktorů hospodárnosti a účelnosti.

Náklady spojené s využíváním dopravní infrastruktury zahrnují náklady na výstavbu, modernizaci a údržbu dopravních sítí; náklady vyvolané provozem na dopravních sítích, jež zatěžují v různé míře a v různých souvislostech jiné subjekty (jedná se o tzv. externí náklady dopravy).

3.1.1 Náklady zákazníka

Náklady zákazníka vyjadřují ceny spotřebovávaných zdrojů, které jsou vynakládány na to, aby mohla být uspokojena potřeba dopravy a přemístění za daného uspořádání dopravy a za určitých podmínek poskytování dopravních služeb. Čím více se tyto náklady odchylují od celkových nákladů na dopravu, tím menší roli hrají v rozhodování a ekonomickém chování zákazníků. [6]

3.1.2 Náklady dopravního podniku

Dopravní podnik by měl své náklady usměrňovat takovým způsobem, aby jejich výše byla rovna skutečné ceně, za kterou přepravu a s ní spojené služby nabízí. Tato cena je současně

schopná zajistit provoz podniku a základní přepravní potřeby zákazníků. Pokud je cena příliš vysoká, cestující si ji nemohou zaplatit a hledají jiné alternativní způsoby dopravy. Cena by tedy měla být především přijatelná pro většinu zákazníků.

Náklady dopravního podniku se člení do několika skupin. Z funkčního hlediska to jsou náklady na hlavní činnost podniku, tedy na přepravu. Dále je třeba přičíst náklady na mzdy, materiály, vybavení a zařízení podniku, odpisy dlouhodobého majetku případně náklady získané vedlejší činností. Náklady na hlavní činnost tj. na přepravu můžeme označit jako variabilní, zbývající jsou fixní.

3.1.3 Externí náklady vznikající v souvislosti s dopravou a přepravou

Externí náklady je možné charakterizovat jako další náklady, které jsou spojeny s přepravními a dopravními procesy, ale nejsou přímo hrazeny účastníky procesu, kteří tyto náklady vyvolávají. Dopravní a přepravní procesy mohou způsobovat tzv. vedlejší účinky, které jsou nevyžádané a do značné míry mohou ovlivnit kvalitu životního prostředí ale i našich životů. Mezi vedlejší efekty dopravy patří například hluk, znečištění prostředí, přetíženost komunikací. Tyto externí náklady jsou pak uvaleny na dopravce nebo na cestující (např. ve formě daní, poplatků souvisejících s používáním infrastruktury, různé druhy příplatků).

Doprava nejčastěji znečišťuje životní prostředí prostřednictvím těchto vlivů: hluk, exhalace, nehody, kongesce, vizuální obtěžování, vibrace, rozdělní komunity.

Mezi nejdůležitější vlivy působící na životní prostředí patří **hluk**. Hluk způsobený dopravními a přepravními procesy závisí na frekvenci a intenzitě. Nejvyšší frekvenci a intenzitu vyvolávají trysková letadla, nejnižší je pak hluk způsobený osobními automobily. Počet silnic a automobilů je však daleko vyšší než počet letišť a letadel, proto bude vliv hluku automobilů významnější a ovlivňuje větší procento obyvatel i životního prostředí. Důležité je také rozlišit, jestli je hluk pouze jednorázovou a mimořádnou záležitostí nebo zda se objevuje pravidelně (např. lidé, jejichž domov je v blízkosti dálnice, železnice nebo letiště, kde je hluk poměrně pravidelný a stálý, obvykle si časem na takový hluk zvyknou, ale výrazně snižuje kvalitu bydlení).

Znečištění ovzduší, nebo také exhalace, jsou dalším významným vlivem působícím na životní prostředí naší společnosti. Největšími znečišťovateli v dopravě je kysličník uhelna-

tý, uhlovodíky, oxidy dusíku, které produkují dopravní prostředky. Na hladinu znečištění má vliv rychlost jízdy dopravního prostředku, rozptyl ve vzduchu, místní atmosférické podmínky. V globálním měřítku se znečištění projevuje oteplováním ovzduší a s tím souvisejícím skleníkovým efektem.

Dopravní nehody a zejména pak ty nehody, které mají smrtelné následky nebo trvalé zdravotní následky, jsou mnohdy zbytečné. Lidská nepozornost, neopatrnost, nezkušenost s řízením dopravního prostředku, selhání dopravního prostředku a jízda pod vlivem alkoholu jsou jedny z nejčastějších příčin dopravních nehod. Zvyšující se počet dopravních nehod je způsoben neustále narůstajícím počtem dopravních prostředků (především osobní automobily), které dovolují jízdu vyšší rychlostí ale je to dáno hlavně zvyšujícím se životním tempem a snahou dopravit se na cílové místo v co nejkratším čase. Důsledkem nehod jsou nejen samotné ztráty lidských životů (v nejhorším případě), ale také ztráty pro společnost. Stát by měl dopravním nehodám předcházet a alespoň částečně přinutit řidiče k bezpečné jízdě.

Kongesce, nebo-li dopravní přehuštění, je dalším z faktorů, které patří do externích nákladů spojené s dopravou. S nárůstem dopravních prostředků (zejména osobních automobilů) dochází ke zhuštění dopravy a pokud se podmínky nepřizpůsobí nárůstu počtu automobilů (např. rozšíření vozovky o další jízdní pruh, výstavba nové silnice, obchvat města) pak klesá rychlost dopravy a mohou se vytvářet dopravní zácpy. Důsledkem kongesce jsou hlavně časové ztráty, zpomalení dopravy, vytváření front.

3.2 Financování dopravy

Hlavním z problémů pro výstavbu a modernizaci dopravní infrastruktury je získání finančních prostředků určených k uvedeným činnostem. Investice státu na dopravní infrastrukturu jsou významné, přesto nemohou pokrýt všechny náklady spojené s novou výstavbou komunikací a s modernizací stávajících. Odhadová výše investic do dobudování a zmodernizování dopravní infrastruktury v naší zemi je 800 miliard korun. Takové finanční prostředky jsou nad rámec možností České republiky, proto je třeba hledat další zdroje financování, které by přispěly ke zlepšení stavu infrastruktury v naší zemi.

Kromě již zmíněného státního rozpočtu je možné hledat finanční prostředky v rozpočtech krajů a obcí, v soukromém sektoru, ve Státním fondu dopravní infrastruktury nebo v Evropské unii.

3.2.1 Státní rozpočet

Výdaje na dopravu ve státním rozpočtu činily v loňském roce 25 miliard Kč. V tomto kalendářním roce by to mělo být asi 60 miliard Kč. Z velké části tyto výdaje pokryjí údržbu stávajících komunikací a výstavbu nových. Co se týče samotné dopravní obslužnosti a kvality poskytovaných dopravních služeb, tak to je spíše úkolem obcí, krajů a samotných dopravců.

3.2.2 Rozpočty krajů a obcí

Z rozpočtu kraje je financována tzv. **základní dopravní obslužnost**, jejímž hlavním úkolem je zajištění přiměřené dopravy v pracovní dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu a která přispívá k trvale udržitelnému rozvoji daného území. Základní dopravní obslužnost představuje poskytnutí veřejné dopravy, především do zaměstnání, škol, na úřady nebo do zdravotnických zařízení, včetně dopravy zpět. I na této úrovni je třeba spolupráce obcí s kraji, které by měly nejlépe znát potřeby svých obyvatel na zabezpečení dopravní obslužnosti. V případě, že dojde k **prokazatelné ztrátě ve veřejné linkové dopravě** vzniklou plněním základní dopravní obslužnosti, pak tuto ztrátu dopravci uhradí kraj ze svého rozpočtu. Prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě je definována jako rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů vynaložených dopravcem na plnění závazků veřejné služby a přiměřeného zisku vztahujícího se k těmto nákladům a mezi tržbami a výnosy dosaženými dopravcem při plnění závazků veřejné služby. [31]

Ostatní dopravní obslužnost je zajištění dopravních potřeb nad rámec základní dopravní obslužnosti na území kraje. V tomto případě je objednavatel dopravních služeb obec, která s dopravcem uzavírá závazek veřejné služby. Obec ze svého rozpočtu hradí prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci plněním závazků veřejné služby.

3.2.3 Soukromý sektor

Soukromý sektor mohou tvořit dopravní podniky, dopravní společnosti, autobusoví dopravci nebo jiné soukromé instituce.

3.2.4 Státní fond dopravní infrastruktury

Hlavním účelem Fondu je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic, dálnic, železnic a vnitrozemských vodních cest. Kromě vlastního financování výstavby a modernizace Fond poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na dopravní infrastrukturu.

3.2.5 Evropská unie

Evropská unie si v otázkách dopravy klade za cíl vytvoření kvalitní dopravní infrastruktury. Do roku 2010 by měla být vytvořena celoevropská infrastruktura, vzájemné propojení jednotlivých členských států. K tomuto účelu se využijí finanční prostředky Evropské investiční banky, Evropského fondu regionálního rozvoje (jako jeden ze Strukturálních fondů), Fondu soudržnosti a z Operačního programu Doprava.

Úkolem **Evropské investiční banky** je přispívat k vyváženému a nerušenému rozvoji společného trhu v rámci Společenství. Pro tuto činnost využívá jak vlastní prostředky tak prostředky získané na kapitálovém trhu.

Evropský fond regionálního rozvoje má za hlavní úkol snížit rozdíly v životní úrovni mezi jednotlivými regiony EU. V praxi se jedná o investice do infrastruktury (transevropské dopravní sítě), aby se propojily centrální regiony Evropské unie se strukturálně znevýhodněnými regiony, jejichž zaostání je způsobeno geografickou polohou.

Fond soudržnosti poskytuje podporu členským státům, jejichž hrubý národní důchod na obyvatele je nižší než 90 % průměru Evropské unie. Cílem Fondu je zvýšit hospodářskou a sociální vyspělost zemí a stabilizovat jejich hospodářství. Fond financuje činnost v oblastech transevropské dopravní sítě a životním prostředím. [8]

Operační program Doprava navazuje na OP Infrastruktura v období 2004 - 2006. OP Doprava má zajistit finanční prostředky na dopravní infrastrukturu v České republice na období 2007 – 2013. Celková výše těchto prostředků by se měla pohybovat ve výši 5,8 miliard EUR. Operační program Doprava je zaměřen na naplňování dopravních priorit evropského a nadregionálního významu a zároveň na realizaci priorit a cílů daných Dopravní politikou České republiky na léta 2007 - 2013 a dalšími strategickými dokumenty. Roli řídicího orgánu pro tento OP vykonává Ministerstvo dopravy ČR.

Specifickými cíli OP Doprava jsou:

- výstavba a modernizace sítě TEN-T a sítí navazujících
- výstavba a modernizace regionálních sítí drážní dopravy
- výstavba a rozvoj dálniční sítě a sítě silnic I. třídy mimo TEN-T
- zlepšování kvality dopravy a ochrany životního prostředí z hlediska problematiky dopravy
- výstavba a modernizace důležitých dopravních spojení na území hlavního města Prahy.

4 SHRUTÍ TEORETICKÉ ČÁSTI

V první části diplomové práce jsem se zabývala teoretickými poznatky, které jsem čerpala především z odborné literatury a zákonných norem. Nejprve jsem si vymezila základní pojmy týkající se dopravy, dopravní obslužnosti a popsala jsem jednotlivé druhy osobní dopravy, které známe v našich podmínkách. Rovněž jsem si definovala pojem integrovaný dopravní systém, který je stěžejní pro praktickou část.

Podrobně jsem analyzovala ekonomické prostředí dopravní společnosti a charakterizovala jsem faktory, z nichž se skládá mikroprostředí (dopravní společnost, zákazníci, veřejnost, dodavatelé, zprostředkovatelé a konkurence) a makroprostředí společnosti (vlivy ekonomické, demografické, technologické, politické, kulturní a přírodní). Uvedla jsem, jaké vlivy působí na nabídku a poptávku po dopravě a které z těchto vlivů může nebo nemůže ovlivnit samotný dopravce.

Jednu kapitolu jsem věnovala nákladům a financování, které jsou spojené s dopravou. Rozlišila jsem, jaké náklady vznikají zákazníkovi a dopravnímu podniku, tak externí náklady, mezi které patří znečištění ovzduší, hluk dopravní nehody nebo kongesce. Finanční prostředky na výstavbu a modernizaci dopravní infrastruktury je možné získat ze státního rozpočtu, z rozpočtů krajů a obcí, ze Státního fondu dopravní infrastruktury, ze soukromého sektoru a nebo je možné využít dotací z fondů a operačních programů Evropské unie.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Jedním z důvodů, proč jsem si vybrala diplomovou práci na téma „Dopravní obslužnost Napajedla – Otrokovice – Zlín“ je ten, že pocházím z Napajedel, zajímám se o současné dění a záleží mi na budoucím rozvoji obce. V loňském roce byl nově zaveden integrovaný dopravní systém, který by měl usnadnit obyvatelům města dojížděku do aglomerací Otrokovice a Zlín. Právě tyto aglomerace mají pro Napajedla velký význam, jak bude podrobněji rozepsáno v následujících kapitolách praktické části. Myslím si, že kvalitně řešený systém dopravní obslužnosti může značně přispět ke zlepšení dopravy v regionu.



Obr. 1. Dopravní síť ve Zlínském kraji

Napajedla se nachází ve Zlínském kraji, na území bývalého okresu Zlín ve východní části republiky. Zlínský kraj hraničí s krajem Olomouckým na severozápadě, Moravskoslezským na severu, na jihozápadě s Jihomoravským a na východě se Slovenskem. Silniční síť ve Zlínském kraji tvořena téměř 3 000 km silnic I., II. a III. třídy. Proti celorepublikovému průměru je hustota silnic v kraji poměrně nízká, což je dáno zejména kopcovitým charakterem území. Stav povrchu většiny vozovek je ve špatném stavu, navíc silnice jsou tvořeny

častými zatáčkami a průjezdy obcemi, kdy je třeba přizpůsobit rychlost jízdy a plynulost dopravy se tak snižuje. [8]

Zlínský kraj protíná významná a nedávno modernizovaná železniční trať číslo 330 Přerov - Břeclav a dále trať 280 Hranice na Moravě - Střelná. Za významnou spojnicí mezi Otrokovicemi a Zlínem (trať končí ve Vizovicích) je možno označit i železniční trať č. 331. Slouží jak přepravě osob, kterou zajišťují motorové vlaky, tak i k nákladní dopravě, zejména k přepravě materiálu. Problémem, kromě zastaralých vlakových souprav je existence pouze jedné koleje, vlaky se mohou vyhnout při cestě mezi Otrokovicemi a Zlínem pouze v jediném místě a to ve Zlíně – Malenovicích. Doprava je tak omezena pouze na určitý počet motorových vlaků na trati a v případě, že dojde ke zpoždění spoje jedoucího z jednoho směru, automaticky se tím zpozdí také spoj jedoucí z opačné strany. Vybudováním dvou kolejí by se doprava na tomto úseku značně urychlila a elektrizace trati by více vyhovovala požadavkům dnešní společnosti. Dalším nedostatkem této železniční trati je to, že dále nepokračuje ze Zlína na Vsetín a z Vizovic do Valašské Polanky.

Za rozvíjející se je možné označit také vodní dopravu na Baťově kanálu, který dříve sloužil k nákladní říční dopravě. V minulosti byla vize z Baťova kanálu vybudovat propojení řek Dunaje, Odry a Labe. V současnosti je tento projekt zatím nereálný. Dnes slouží Baťův kanál pouze k turistickým účelům (splavnost je z Otrokovic do Hodonína).

Jak již bylo uvedeno, Zlínský kraj sousedí se Slovenskou republikou, na území kraje se nachází několik hraničních přechodů, jako je Starý Hrozenkov, Střelná, Brumov-Bylnice, Velké Karlovice, Bílá-Bumbálka. Poloha Zlínského kraje je v tomto směru unikátní. Hlavním problémem je v současnosti chybějící dálnice a rychlostní silnice. Nová rychlostní silnice (označení R49) by měla navazovat na D1 (napojení z Vyškova směr Kroměříž), dále pokračovat přes Hulín, Fryšták, Zlín-Lípu, Horní Lideč, hraniční přechod se Slovenskem Střelná a na Slovensku navázat na rychlostní silnici R6 (ve směru na Púchov). Spojení do Zlína v současnosti neodpovídá postavení krajského města.

V oblasti letecké dopravy nemá Zlínský kraj v současnosti zastoupení. V roce 2004 bylo obnoveno letiště v Kunovicích, ale rok na to se společnost dostala do finančních potíží a byl na ni vyhlášen konkurz. Nejbližší letiště pro Zlínský kraj je v Brně, Ostravě, z těch významnějších pak v Praze, Bratislavě a Vídni.

5.1 Charakteristika obce Napajedla

5.1.1 Historie města

Jméno města Napajedla je odvozeno od napájení koní, protože zde v minulosti vedla tzv. „Jantarová stezka“ a nedaleko dnešního města byl brod, který obchodníci využívali při cestách z Baltu do středomoří a zpět. První písemné zmínky o Napajedlích pochází z roku 1362. Napajedla náležela díky své strategické poloze ke starobylým dědičným panovnickým majetkům. Mezi významné šlechtické rody patřily například Žerotínové, Rotálové. Největšího věhlasu dosáhlo napajedelské panství za pánů ze Stockau, kteří nechali zbudovat sirné lázně s kvalitní léčivou minerálkou. Významná byla také stavba hřebčína, jehož chov anglických plnokrevníků trvá dodnes. V roce 1898 bylo městečko povýšeno na město.



Obr. 2. Znak města

V současnosti je možné Napajedla označit jako vzkvétající město, které svým občanům nabízí dobré podmínky k bydlení, k práci, pro sport i společenský život, rovněž vítá své návštěvníky a rozvíjí se do evropské současnosti. [12]

5.1.2 Geografické podmínky

Město Napajedla leží na 49 stupni 10 minutách 20 vteřinách severní šířky a na 17 stupni 31 minutách 3 vteřinách východní délky v průměrné nadmořské výšce 200 m. Nejvyšším bodem je Maková s nadmořskou výškou 338 m. Napajedla se rozkládají na ploše 19,8 km². Nachází se na hranici dvou důležitých geomorfologických jednotek - Hornomoravského a Dolnomoravského úvalu a na rozhraní tří regionů – Valašsko, Slovácko a Haná. Městem protéká řeka Morava, která podle svých břehů Napajedla rozděluje na pravou a levou část.

Na levém břehu řeky se rozkládá větší část města a žije zde převážná část obyvatel. V okolí řeky vzniklo několik slepých ramen. Jedno z nich, pojmenované jako Pahrbek, bylo v zejména minulosti oblíbeným rekreačním střediskem. V současné době se zde sjíždějí hlavně rybáři, v letních měsících pak slouží ke koupání místním obyvatelům.

Místo, označované jako Napajedelská brána, tvořilo již pro pravěkého a středověkého člověka strategicky důležitý bod. Údolí s příznivými životními podmínkami, nacházející se na obchodní stezce v blízkosti brodu přes řeku, vytvářelo dobré předpoklady pro trvalejší osídlení. Západní okolí Napajedelské brány je tvořeno Chříby, v jihovýchodní části se rozprostírá Vizovická vrchovina, v tomto případě zastoupená Napajedelskou pahorkatinou.

Klimatické podmínky jsou díky dvěma odlišným geomorfologickým jednotkám specifické. Klima lze označit za mírně teplé, průměrné roční teploty dosahují 8,5°C.

5.1.3 Obyvatelstvo

Napajedla mají 7 470 obyvatel (poslední údaj k 31.12.2007), v celkovém počtu obyvatel se ve Zlínském kraji řadí na třetí místo hned za Zlín a Otrokovice. Hustota obyvatel je 380 obyv./km². Počet obyvatel je za posledních sedm let stabilní, průměr je 7 626. Zajímavý je přirozený přírůstek, který za rok 2006 činí –51 obyvatel. Za posledních sedm let byl přirozený přírůstek kladný pouze v roce 2002, v ostatních letech se jedná o záporná čísla.

Počet nezaměstnaných v Napajedlích je asi 6,50 % (údaj z roku 2006), v posledních letech je míra registrované nezaměstnanosti klesající.

Rozdělení obyvatelstva města podle náboženského vyznání -bez vyznání je více jak polovina obyvatel. Věřících je celkem 33 % z toho většina se hlásí k římskokatolické církvi.

Obyvatelstvo Napajedel lze charakterizovat v několika následujících tabulkách. První z nich (tabulka 2) zobrazuje počet obyvatel města podle jednotlivých věkových skupin. Jak ukazuje index stáří, podíl počtu obyvatel mladších 15 a starších 65 let je téměř vyrovnaný.

Tab. 2. Obyvatelstvo v Napajedlích podle věkových skupin

Stav	Věková skupina			Průměrný věk	Index stáří (65+/0-14)
	0 - 14	15 - 64	65+		
k 31.12.2006	0 - 14	15 - 64	65+	Průměrný věk	Index stáří (65+/0-14)
7 533	1 026	5 453	1 054	40,5	1,03

Druhá tabulka (tabulka 3) vyjadřuje složení obyvatelstva dle národnosti. Údaj byl zjištěn v roce 2001 při celorepublikovém Sčítání lidí, domů a bytů. Většina obyvatel, tedy 87 %, má českou národnost. Z ostatních národností je významná hlavně moravská, a slovenská. U 152 občanů nebyla národnost zjištěná.

Tab. 3. Obyvatelstvo Napajedel podle národnosti

Obyvatelstvo celkem (v roce 2001)	z této národnosti						
	česká	moravská	slezská	slovenská	německá	ostatní	nezjištěná
7 607	6 620	723	1	68	3	40	152

5.1.4 Doprava

Doprava je v Napajedlích jedním z nejdiskutovanějších témat. Jak již bylo řečeno, město se nachází v blízkosti aglomerací Otrokovice a Zlín, která jsou pro Napajedla významná z pohledu větších pracovních možností, nabídkou středních škol a učilišť, lékařskými zařízeními, úřady ale také kulturou a zábavou. Otrokovice patří mezi obce s rozšířenou působností, do jejich obvodu spadají také Napajedla. V Napajedlích navíc chybí střední školy, specializovaná lékařská pracoviště.

Podle údajů z tabulky 4 vyjíždí pravidelně za prací nebo do škol 1 653 obyvatel, to je asi 20 % z celkového počtu obyvatel a téměř polovina všech ekonomicky aktivních obyvatel.

Tab. 4. Vyjíždka za prací, do škol a učilišť

Pracující vyjíždějící z obce za prací		z toho denně					Žáci, studenti a učni vyjíždějící do škol	
celkem	v % z pracujících celkem	celkem	v % z vyjíždějících	s dobou cesty			celkem	v % ze žáků, studentů
				do 29 minut	30 - 59 minut	60 minut a více		
1 896	51,3	1 653	87,2	999	603	47	536	41,0

Silniční spojení

Z Napajedel do Otrokovice vede silnice I. třídy č. 55, která dále pokračuje na Tlumačov a Přerov. Vzdálenost mezi městy je přibližně 4 kilometry. Dopravu částečně komplikuje křižovatka v Otrokovicích - Kvítkovicích, kde se silnice kříží s železniční tratí č. 311. Zvláště v minulosti zde byla dlouhá čekací doba na průjezd křižovatkou. V roce 2006 byl dokončen obchvat Otrokovic, který přetížené křižovatce odlehčil o vozy projíždějící ve směru Tlumačov – Zlín.

Silniční spojení z Napajedel do Zlína je po silnici I. třídy č. 55 do Otrokovic - Kvítkovic, kde se projede již zmíněnou křižovatkou a dále pokračuje po silnici I. třídy č. 49 ve směru na Vizovice. V roce 2007 bylo dokončeno rozšíření původní jednoproudové silnice na dva proudy v každém směru, až na několik úseků, kde je zatím doprava vedena v jednom silničním pruhu v každém směru. Dopravu dříve komplikovala zejména křižovatka ve Zlíně-Malenovicích, ale díky rozšíření silnice se doprava urychlila a zkrátila doba průjezdnosti. V budoucnu bude pokračovat rozšíření silnice č. 49 na dvouproudou silnici v obou směrech, kdy by měl být dokončen úsek v Malenovicích (od místního sídliště) po Kvítkovice, kde dochází často k dopravním zácpám a kolonám a to hlavně v ranních a odpoledních hodinách při cestě do práce a z práce. Tento stav má samozřejmě dopad i na hromadnou dopravu, kdy dochází ke zpoždění a nedochvilnosti spojů. Vzdálenost Napajedel a Zlína je asi 15 km, ale cesta autobusem trvá minimálně 30 minut, mnohdy i více.

I přes nekvalitní silnice (především I/49), hustotou provozu a problémy související s rozšiřováním této komunikace je možno říct, že počet spojů autobusové dopravy mezi Napajedly, Otrokovicemi a Zlínem je vysoký a to zejména v pracovní dny.

Železniční spojení

Přestože lze cestovat z Napajedel do Zlína vlakem, obyvatelé města obvykle dávají přednost cestě autobusem, protože vlakové nádraží je situováno v okrajové části města a od jeho centra je vzdáleno asi 2,5 kilometru. Situaci by mohlo vyřešit umístění autobusové zastávky IDS u vlakového nádraží, obyvatelé by se tak rychleji dostali na nádraží a dále mohli pokračovat v cestě vlakem.

Do Zlína se obyvatelé Napajedel dostanou vlakem nejprve po zmodernizované železniční trati č. 330 do Otrokovic, kde přesednou na motorový vlak a pokračují po trati 331 do Zlína (nebo až do Vizovic). Cesta mezi Napajedly a Otrokovicemi trvá asi 5 minut, cesta mezi Otrokovicemi a Zlínem trvá 19 minut. Tento způsob cestování do Zlína využívají Napajedlané jen zřídka. Cesta vlakem je výhodná pro ty, kteří cestují např. do zaměstnání do Přerova, bydlí v blízkosti vlakového nádraží nebo lidé, kteří přijíždí do Napajedel za prací do místního podniku Fatra, a.s. nacházejícího se nedaleko vlakového nádraží.

Pokud srovnáme rychlost jízdy mezi Otrokovicemi a Zlínem, dopravu trolejbusem (z Otrokovic ČD na zastávku Nám. Práce) a motorovým vlakem (z Otrokovic ČD na zastávku Zlín

střed), pak je téměř o deset minut rychlejší cesta vlakem. Zdržení může nastat v případě, když motorový vlak čeká v Otrokovicích na spoj jedoucí od Přerova nebo Břeclavi. Rychlost a plynulost dopravy vlakem by zlepšilo zdvoukolejnění a elektrizace tohoto úseku trati.

5.2 Městská hromadná doprava

K výhodám MHD lze uvést hlavně pravidelná doprava, vozidla jsou často nízkopodlažní a usnadňují tak nástup a výstup starším občanům nebo maminkám s kočárky, dále jsou vybavena plošinami pro snazší nástup vozíčkářů, zastávky hlásí zvuková zařízení, spoje hromadné dopravy na sebe navazují, cestování usnadňují výhodné časové jízdenky a předplacené jízdní kupony. V případě poruchy nebo výpadku spoje dokáže dispečerská služba zajistit náhradní dopravu. Mezi nevýhody (z pohledu provozovatele služby) patří vyšší náklady – pořizovací cena nízkopodlažních autobusů a také vyšší cena pohonných hmot. Navíc MHD není dotována z krajského rozpočtu, financována je pouze z vlastních tržeb a rozpočtu města.

Pro obyvatele města je autobusová doprava významná, proto se již několik let snaží město situaci vyřešit a nabídnout občanům pravidelné autobusové spojení s krajským městem i okolními obcemi. Jako nejsnazší řešení se jevílo napojení Napajedel na Otrokovice prostřednictvím autobusů městské hromadné dopravy Dopravní společnosti Zlín - Otrokovice, s.r.o. Prodloužila by se linka MHD 55, která zajišťuje autobusové spojení po Otrokovicích. Tato linka by byla vedena z Otrokovic dál na Napajedla, zde se otočila na místní část Malina a odtud pokračovala zpět do Otrokovic. Výchozí a zároveň cílovou zastávkou MHD v Otrokovicích je místní vlakové nádraží. Z nádraží je možné pokračovat autobusovou linkou č. 55 na místní část Bahňák nebo trolejbusy č. 2 a 6 do Zlína.

Napajedla si nechala od DSZO vypracovat návrh řešení hromadné dopravy ve městě, kdy bylo zjištěno, že v některých denních hodinách nejede mezi Napajedly a Kvítkovicemi žádný spoj. Největší problém byl zejména o víkendech, kdy v sobotu bylo pouze 12 autobusových spojů denně a v neděli a o svátcích 11 spojů.

Bylo navrženo zavedení nového tarifního pásma „E“, které by obsluhovalo území Napajedel a úsek trasy Otrokovice ČD a Malenovice ZPS. Zároveň by MHD zajistilo alespoň 2 – 3 spoje za hodinu v pracovní dny a 1 – 2 spoje o víkendech a svátcích. První spoj by v pracovní dny vyjížděl z Napajedel ve 4.21 a poslední ve 23.23 hodin. O víkendech a svát-

cích by první spoj vyjížděl ve 4.33 a poslední ve 23.45. Ve směru z Otrokovic do Napajedel by jel první spoj v pracovní dny ve 4.03 a poslední ve 23.01. O víkendech a svátcích by byl první spoj ve 4.17 a poslední ve 23.26 hodin. Trasa jízdy autobusu by pravděpodobně vedla ze zastávky Otrokovice ČD, pokračovala přes zastávky Dr. E. Beneše, Kvítkovice, Kvítkovice - hřbitov, Napajedla-průmyslová zóna, Napajedla - Dr. Beneše, Napajedla - Chmelnice, Napajedla - spořitelna, Napajedla - autobusová stanice, Napajedla - Slavia. Stejnou cestou by se autobus vracel zpět do Otrokovic, navíc by zastavil na zastávce Napajedla - hospodářská škola a Otrokovice - pošta. Jedna cesta z Otrokovic ČD do Napajedel, na zastávku Slavia by trval 13 minut. Cena jízdného by byla stejná jako u standardních jízdenek MHD dle stávajících tarifů s platností 20 minut (nepřestupná jízdenka) za 9,- Kč a 40 minut (jízdenka s možností přestupů) v ceně 12,- Kč za obvyčejné jízdné. Cena měsíční časové jízdenky by byla ve výši 250,- Kč. Prodejní místa jízdenek by byla řešena stejně jako v Otrokovicích či ve Zlíně. Lístky jsou prodávány na novinových stáncích a obchodech na základě podepsané smlouvy, dále v prodejních automatech na vybraných zastávkách.

Tento způsob řešení hromadné dopravy v Napajedlích byl nakonec zamítnut. Důvodem byly vysoké náklady na provoz, které jsou v současnosti nad finanční možnosti Napajedel. Město by muselo podle odhadů DSZO zaplatit po odečtení tržeb za služby hromadné dopravy přibližně 6,5 miliónů korun ročně.

5.3 Integrovaný dopravní systém

Důvodem, proč se město zajímalo o zlepšení dopravní obslužnosti mezi Napajedly a Otrokovicemi (Zlínem), byly podněty místních občanů, kteří využívají pravidelných služeb autobusové dopravy. Až na několik výjimek není problém s dopravou mezi Napajedly a Otrokovicemi ve všední dny, mnoho občanů postrádá spoje hlavně o víkendech nebo v nočních hodinách (např. lidem pracujícím na směny), kdy bylo autobusové spojení nepravidelné, v některých denních hodinách spoje úplně chyběly.

Protože nebylo možné v Napajedlích realizovat městskou hromadnou dopravu způsobem, jak navrhoval DSZO, město hledalo jiné možnosti řešení autobusové dopravy, které by byly pro Napajedla finančně méně nákladné. Na základě již vypracovaných dokumentů týkajících se autobusové dopravy vznikl ze strany města projekt na vytvoření **Integrovaného dopravního systému Napajedla (IDS)**. Návrh projektu město vypracovalo ve spo-

lupráci s dopravní společností ČSAD Vsetín, jako jedním z dodavatelů dopravní služby. V budoucnu by se mělo IDS Napajedla spolupodílet na provozování společného systému s DSZO – např. zavedení tarifních jízdenek, lepší návaznost spojů s MHD.

Při návrhu Integrovaného dopravního systému se vycházelo ze současného stavu autobusových spojů, které zajišťují dopravu mezi Napajedly, Otrokovicemi a Zlínem. Jsou do autobusy především vyjíždějící z okolních obcí jako jsou Halenkovice, Spytihněv, Žlutava, Pohořelice, Komárov, Oldřichovice nebo také z Uherského Hradiště. Snahou bylo využít v co nejvyšší možné míře stávajících spojů a kapacity příměstské autobusové dopravy, na které již město přispívá v rámci příspěvku na dopravní obslužnost kraji. Autobusovou dopravu v Napajedlích a okolí zajišťují tři vnitrokrajští dopravci – **ČSAD Vsetín, ČSAD Uherské Hradiště a Housacar** a tři mimokrajští dopravci – ČSAD Hodonín, BORS Břeclav a Tourbus Brno.

Prvním úkolem IDS bylo rozšířit nabídku počtu spojů tak, aby i o víkendech byl zajištěn alespoň jeden spoj za hodinu ve směru Napajedla - Kvítkovice a opačně. Současně se přidaly autobusové spoje v sedlových časech v pracovní dny.

V tabulkách 5 a 6 jsou vypsané současné časy prvních a posledních spojů ve všední dny, o sobotách, o nedělích a svátcích. Zároveň tabulky zobrazují celkový počet autobusových spojů za den ve směru Napajedla – Kvítkovice a opačně.

Tab. 5. Autobusové spoje jedoucí z Napajedel (zastávka spořitelna) do Kvítkovic

	Pondělí - Pátek		Sobota		Neděle (svátky)	
	Čas	Spojů za den	Čas	Spojů za den	Čas	Spojů za den
První spoj	4.30	82	4.59	21	5.00	22
Poslední spoj	22.17		22.17		22.17	

Tab. 6. Autobusové spoje jedoucí z Kvítkovic do Napajedel (zastávka spořitelna)

	Pondělí - Pátek		Sobota		Neděle (svátky)	
	Čas	Spojů za den	Čas	Spojů za den	Čas	Spojů za den
První spoj	4.25	79	5.55	23	6.34	23
Poslední spoj	22.30		22.00		22.00	

O víkendech je autobusové spojení s Otrokovicemi a Zlínem zajištěno zejména díky IDS, který v Napajedlích funguje od června 2007.

Pro obyvatele Napajedel je důležité spojení hlavně do Kvítkovic, případně na vlakové nádraží v Otrokovicích, kde mohou dále na Otrokovice pokračovat využijí-li MHD (autobusy) a do Zlína se dostanou MHD (trolejbusy) nebo vlakem. Problém s dopravou mezi Napajedly a Kvítkovicemi je v nočních hodinách, kdy mezi 23 a 4 (o víkendech mezi 22 – 5) hodinou nejezdí žádný autobusový spoj a obyvatelé Napajedel musí využít buď individuální automobilovou dopravu, taxislužby, kolo nebo velmi často absolvují cestu pěšky po krajnici silnice I/55.

V pracovní dny je mezi jede mezi Napajedly a Kvítkovicemi dostatečný počet autobusových spojů. V ranních hodinách jede první autobus již kolem 4.30 a vysoký počet spojů je zajištěn až do sedmé hodiny (hlavně ve směru na Kvítkovice), kdy lidé potřebují dostat do práce (případně po noční směně z práce) a do škol.

Problém je, že spoje jsou obvykle vytíženy jen jedním směrem, při cestě tam je autobus obvykle plně obsazen (mnohdy je kapacita míst určená k sezení i stání zcela zaplněná), kdežto při zpáteční cestě jede autobus prázdný. Týká se to hlavně autobusů, které přepravují cestující v ranní dopravní špičku (školáci cestující do škol nebo pracující jedoucí do zaměstnání). Obdobně je tomu i u spojů, které přijíždí pro školáky a pracující v odpoledních hodinách (špička je kolem 14. a 15. hodiny). Cestou tam jede autobus nevytížený, zpět již plně obsazený.

5.3.1 Etapy projektu IDS Napajedla

Projekt Integrovaného dopravního systému Napajedla byl rozdělen do pěti etap, které by měly zajistit jeho plynulý vývoj. Důvody, proč je třeba systém spouštět postupně je, aby lidé nebyli zahlceni novinkami a na systém si postupně zvykli. Město si vyčlení finanční prostředky na projekt. Navíc bude možné lépe reagovat na požadavky cestujících – přidat/ubrat spoje, vytvořit nové zastávky, zajistit pravidelné spoje, které budou pro cestující snadno zapamatovatelné. Postupným zaváděním a průběžným vyhodnocování systému se mohou některé nedokonalosti rychleji a snáze vyřešit.

- **I. Etapa – provozní**

Termín spuštění Integrovaného dopravního systému Napajedla byl dohodnut na 10. června 2007, kdy vešly v platnost nové jízdní řády. Byly zavedeny zcela nové spoje v sedlových časech ve všední dny, o víkendech a svátcích. Zároveň byl nasazen nový nízkopodlažní autobus, který má usnadnit cestování zejména starším občanům a lidem s omezenými pohybovými schopnostmi a rodičům s kočárky. Tento autobus svezl své první cestující 20. června 2007. Podle nových jízdních řádů je mezi autobusy jedoucí směr Kvítkovice (nebo z Kvítkovic do Napajedel) interval nejvýše 45 minut v pracovní dny a maximálně 90-ti minutový interval o víkendech. Nově zařazené spoje by měly zajistit dopravní obslužnost mezi městy Napajedly– zastávka hospodářská škola a Otrokovice – zastávka Kvítkovice nebo vlakové nádraží (zde se může autobus otočit a zároveň zde mají řidiči sociální zázemí).

- **II. Etapa – tarifní**

Stávající jízdenkový systém je dán zejména hotovostními platbami u řidiče autobusu. Část cestujících (především ti, kteří cestují autobusem pravidelně do zaměstnání nebo do školy) platí jízdy z čipových karet. Cena jízdného vychází z kilometrických tarifních vzdáleností mezi jednotlivými zastávkami. Tržby od cestujících jsou dány těmito platbami. [39]

Aby bylo cestování autobusem pro občany co nejatraktivnější bylo navrženo několik možností, jak toho docílit. Jednou z variant je zavedení **časové jízdenky** (např. měsíční, čtvrtletní, půlroční), která bude platná ve vymezené tarifní zóně. Cena měsíční jízdenky musí být pro cestující atraktivní a motivující, proto by její výše měla být nižší než cena stávajícího jízdného. Pokud bude zavedena zlevněná časová jízdenka, město Napajedla se bude podílet na doplatku vzniklé **protarifovací (prokazatelné) ztráty**. Tato ztráta by měla být pouze dočasná, než si cestující na nově zavedené jízdné zvyknou a navíc bude toto jízdné zajímavé i pro nové zákazníky IDS. Nárůst nových cestujících sníží protarifovací ztrátu.

Pro samotné město Napajedla by vznikla tarifní zóna „N“, která by byla vymezena hraničními zastávkami Prusinky, spořitelna (náměstí), autobusová stanice, Kvítkovice, Otrokovice, pošta respektive železniční stanice. Podobným způsobem by bylo možné zřídit tarifní zóny „N1“ (N2, N3,...) pro okolní obce Halenkovice, Spytihněv, Žlutavu,

Pohořelice, Oldřichovice a Komárov nebo pro Otrokovice, kdy by se jednalo o kombinaci s předchozími tarifními zónami.

Proto, aby mohla být časová jízdenka zavedená, bude třeba dohody mezi městem Napajedla, dopravci IDS, Zlínským krajem a Koordinátorem veřejné dopravy ve Zlínském kraji a stanovení pravidel pro rozúčtování tržeb mezi zúčastněné dopravce.

- **III. Etapa – zkušební provoz**

Protože Napajedla jsou ve Zlínském kraji první obcí, která zavedla IDS, byl navržen nejprve zkušební provoz systému a to v termínu od 10.6.2007 (den spuštění IDS) do 31.12.2007. V průběhu zkušební doby budou shromažďovány údaje o vývoji přepravních potřeb a údaje ekonomické. Údaje o vývoji přepravních potřeb bude možné zjistit ze statistických informací poskytnutých elektronickými odbavovacími systémy jednotlivých dopravců. Ekonomické údaje je možné sledovat stejným způsobem jako u závazku veřejné služby na základní dopravní obslužnosti. [39]

Koncem roku 2007 bude vyhodnocen zkušební provoz a na základě zjištěných nedostatků budou realizovány změny a zlepšení. Pokud by poptávka po službách IDS byla neúměrně nízká vůči přepravní nabídce a v případě ekonomického neúspěchu, vše by se vrátilo do původního stavu před spuštěním systému.

- **IV. Etapa – tarifní integrace**

V této etapě by mělo dojít k provázanosti tarifů IDS Napajedla s tarify MHD v Otrokovicích a následně ve Zlíně. Cílem tarifní integrace je vytvoření jednotného jízdního dokladu v podobě čipové karty. Tento elektronický odbavovací systém v současnosti MHD nenabízí, ale podle informací získaných na MÚ v Napajedlích je pořízení systému v investičních záměrech DSZO.

I v tomto případě by bylo třeba dohodnout mezi jednotlivými dopravci způsob rozúčtování tržeb.

- **V. Etapa – stabilizační a rozvojová**

Tato etapa navazuje na úspěšné vyhodnocení zkušebního provozu. Pokud se systém osvědčí, bude možné jej stabilizovat a dále rozvíjet. Stabilizací je myšleno zachování vysoké úrovně přepravní nabídky při nových tarifních podmínkách a při odpovídajících ekonomických podmínkách.

Další návrhy budoucího rozvoje IDS Napajedla je možné směřovat do okolních obcí, do Otrokovic a Zlína ale i rozšíření do sousedních regionů (např. směrem na Uherské Hradiště). Předpokladem bude opět angažovanost obcí, dopravců a především kraje.

5.3.2 Zhodnocení projektu IDS Napajedla

O nutnosti řešení dopravní obslužnosti pro obyvatele Napajedel do Otrokovic a Zlína jsem se v této části diplomové práce již několikrát zmínila. V červnu roku 2007 byl ve městě spuštěn Integrovaný dopravní systém, Napajedla se o tento projekt pokusily jako první město ve Zlínském kraji. Je jisté, že se bude jednat o dlouhodobější proces, jednotlivé etapy budou zaváděny postupně. Přesto obyvatelé mohly první změny pocítit již spuštěním projektu.

Došlo k úpravě jízdních řádů, přibylo více autobusových spojů – hlavně v sedlových částech pracovní dny. Zároveň byly přidány spoje o víkendech tak, aby byla časová proluka mezi dvěma po sobě jedoucími spoji nejvýše 90 minut. Velkou část víkendových spojů zajišťují dva nové nízkopodlažní autobusy (třetí by měl být v průběhu dubna 2008), které se pohybují na trase Napajedla, hospodářská škola – Otrokovice a Zlín.

Počet přímých autobusových spojů v jednotlivých denních hodinách jedoucích z Napajedel do Kvítkovic jsem zobrazila do následující tabulky (obrázek 3). Modře jsem vyznačila časy ve všední dny, kdy jede pouze jeden autobusový spoj za hodinu. Obdobně jsem vyznačila i časy o víkendech, kdy v uvedenou hodinu nejede žádný spoj směr Otrokovice (Zlín). Přestože spojů výrazně přibylo, myslím si, že by bylo vhodné zachovat časový interval mezi spoji ve všední dny nejvýše 30 minut a o víkendech nejvýše 60 minut.

Hodina	PO - PA	SO	NE
4	4	1	0
5	8	1	1
6	7	1	0
7	9	2	2
8	3	2	2
9	1	1	1
10	2	1	0
11	4	1	2
12	4	2	2
13	5	2	2
14	5	1	1
15	7	1	1
16	3	1	1
17	3	0	2
18	1	1	1
19	3	1	1
20	2	0	0
21	4	1	1
22	1	1	1

Hodina	PO - PA	SO	NE
4	0	0	0
5	5	0	0
6	11	3	0
7	1	2	2
8	4	2	1
9	3	1	1
10	4	0	1
11	2	3	2
12	3	1	1
13	4	1	1
14	12	3	2
15	6	0	1
16	3	2	2
17	2	1	1
18	4	1	4
19	3	1	1
20	1	1	1
21	1	0	0
22	5	1	1

Obr. 3. Počet denních spojů ve směru Napajedla a Kvítkovice

Spuštěním IDS přibýlo několik spojů, bylo třeba upravit jízdní řády. Na každé zastávce v Napajedlích jsou kromě jízdních řádů dopravců i nové jízdní řády IDS. Tyto řády jsou poměrně přehledné a hlavně jsou větší, takže se v nich snáze orientují i starší lidé. Kapesní verze těchto jízdních řádů je k dispozici v informačním centru v Napajedlích a na internetu na webových stránkách města Napajedla. V jízdních řádech je vyznačeno, ve které dny a hodiny jezdí nízkopodlažní autobus. Do budoucna by bylo vhodné časy spojů ustálit. Aby byly pro občany snadno zapamatovatelné, spoje by měly jezdit v pravidelných časových intervalech (např. každých 15, 30, ... minut) nebo vždy ve stejné časy každou hodinu. Ale vzhledem k tomu, že se na IDS Napajedla spolupodílí tři krajští dopravci, bylo by řešení spojů v pravidelných časech mnohem složitější. Zatím je to částečně možné pouze o víkendech, kdy dopravu mezi Napajedly a Otrokovicemi zajišťuje především nízkopodlažní autobus. Vše ostatní bude záležet na dalším vývoji IDS ale také spolupráci s MHD Zlín – Otrokovice.

Dalším úkolem IDS je sjednocení cen jízdného všech tří dopravců. V současnosti se ceny jízdného liší, což je způsobeno jednak odlišnou tarifní vzdáleností mezi jednotlivými zastávkami a samotné jízdné je regulované státem, tzn. že cena se upravuje na základě cenového výměru stanoveným Ministerstvem financí ČR. Rozdíly jsou patrné v následující ta-

bulkách 7 a 8, ve kterých porovnávám ceny a tarifní vzdálenost všech tří dopravců IDS. Dopravci mají zájem na tom, aby se jízdné sjednotilo, tím by bylo možné pokračovat v dalších krocích – zavedení jednotné jízdenky a předplacené měsíční karty.

Tab. 7. Ceny obyčejného jízdného, které cestující platí v pracovní dny při cestě autobusem

Výchozí zastávka	Cílová zastávka	ČSAD Vsetín		ČSAD Uh. Hradiště		HOUSACAR	
		cena	vzdálenost	cena	vzdálenost	cena	vzdálenost
Napajedla, spořitelna	Otrokovice, Kvítkovice	8 Kč	3 km	8 Kč	4 km	9 Kč	3 km
Napajedla, spořitelna	Otrokovice, náměstí	11 Kč	6 km	12 Kč	6 km	12 Kč	6 km
Napajedla, spořitelna	Otrokovice, AS	11 Kč	7 km	14 Kč	8 km	16 Kč	8 km
Napajedla, hosp. škola	Otrokovice, Kvítkovice	11 Kč	5 km	12 Kč	5 km	9 Kč	4 km
Napajedla, hosp. škola	Otrokovice, náměstí	15 Kč	8 km	12 Kč	7 km	nejede přímý spoj	
Napajedla, hosp. škola	Otrokovice, AS	15 Kč	9 km	14 Kč	9 km	nejede přímý spoj	

Tab. 8. Cenníky dopravců podle dosažené tarifní vzdálenosti

ČSAD Vsetín		ČSAD Uh. Hradiště		HOUSACAR	
Tarifní vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné (Kč)	Tarifní vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné (Kč)	Tarifní vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné (Kč)
1-2	7,00	1-4	8,00	1-2	8,00
3-4	8,00	5-7	11,00	3-4	9,00
5-7	12,00	8-10	15,00	5-7	12,00
8-10	14,00	11-13	18,00	8-10	16,00

Jednotné jízdné by mělo fungovat v tarifní zóně Napajedla, která bude vymezena hraničními zastávkami: Prusinky, spořitelna, autobusová stanice u Fatry, Kvítkovice, vlakové nádraží v Otrokovicích. Mimo tuto zónu bude i nadále platit jízdné dle ujetých kilometrů. V praxi bude cesta autobusem probíhat asi takto - lidé zaplatí jednotnou sumu a budou moci v uvedené zóně cestovat bez ohledu na to, kolik zastávek ujedou a jakého provozovatele spoje si vyberou. Obdobný systém, jaký znají z MHD Zlín - Otrokovice. V současnosti nebylo uzavřeno připomínkování, ve kterém se mají vyjádřit jednotliví dopravci, kraj, Koordinátor veřejné dopravy ve Zlínském kraji a město Napajedla. Šance, že by jednotné jízdné začalo platit už od května 2008, jak zněly původní plány, jsou nyní minimální. Reálnější varianta je, že bude jednotné jízdné zavedeno nejdříve od září 2008.

S jednotnou jízdenkou souvisí i zavedení předplacené měsíční karty, opět obdoba toho, co již lidé znají z MHD Zlín - Otrokovice. V tomto případě by se jednalo o elektronickou ver-

zi měsíční karty, tzv. čipovou kartu. Řada cestujících, kteří jezdí autobusem pravidelně, už mají tuto čipovou kartu mnohdy i několik let, není to tedy žádná novinka. Město by na tento systém navázalo, protože autobusy jsou vybaveny čtecím zařízením, které umožňuje sledovat počet vykonaných jízd tím kterým dopravcem (z důvodu přerozdělení tržeb). Pro cestujícího by to znamenalo takřka neomezené cestování v rámci tarifní zóny Napajedla. Kartu by si cestující předplatil na jeden měsíc (30 dnů, čtvrt roku, půl roku, ...) a mohl by s ní cestovat podle svých potřeb. Při nástupu do autobusu by si kartu musel označit na čtecím zařízení u řidiče, proto by byl nástup možný jen předními dveřmi. Podobně systém funguje například u příměstské autobusové dopravy ve Vsetíně a ve Valašském Meziříčí. Odbavení cestujících se značně urychlí. O čipovou kartu budou mít zájem především ti, kteří cestují autobusem pravidelně nebo několikrát do týdne.

Co se týče dopravců z jiných krajů, ti budou i nadále zastavovat na zastávkách podle jízdního řádu, ale nebude u nich platit jednotné jízdné ani čipová karta. Aby cestující tyto spoje nepletly, nejsou vyznačeny v jízdních řádech IDS. Autobusy IDS jsou navíc jednotně označeny, aby je cestující poznali a věděli, ve kterých bude platit jednotné jízdné a čipová karta.

V budoucnu by se IDS Napajedla mělo integrovat s MHD Otrokovice – Zlín, ale vše závisí na termínu výběru odbavovacího systému ve vozidlech MHD.

6 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

6.1 Stanovní cílů průzkumu

Jedním z úkolů mé diplomové práce je zjištění spokojenosti občanů města Napajedel s kvalitou dopravní obslužnosti do Otrokovic a Zlína. Z tohoto důvodu jsem zvolila dotazníkové šetření jako objektivní nástroj, který má prezentovat názory občanů města na problematiku dopravní obslužnosti. V loňském roce byl v Napajedlích spuštěn integrovaný dopravní systém proto je cílem průzkumu zjistit, jak jsou občané spokojeni s autobusovou dopravou a jaké změny by do budoucna uvítali. V dotazníku se rovněž ptám, jakou cenu jednotné jízdenky by byli cestující ochotni v rámci tarifní zóny Napajedla zaplatit a zda by uvažovali o pořízení měsíční časové jízdenky v rámci tarifní zóny Napajedla a za jakou cenu.

6.2 Použitá metoda šetření

Pro zjištění spokojenosti občanů s kvalitou dopravní obslužnosti jsem použila metodu analýzy z dotazníkového průzkumu.

Dotazník jsem se snažila sestavit tak, aby výsledky sloužili nejen k další části diplomové práce (návrh projektu), ale současně aby výsledná data mohla být užitečná pro Městský úřad v Napajedlích, který je hlavním iniciátorem myšlenky IDS Napajedla.

Dotazník obsahuje celkem patnáct jednoduše formulovaných otázek, u dvou otázek bylo připsáno stručné vysvětlení, aby respondenti otázku správně pochopili a mohli na ni odpovědět. Na většinu otázek mohli respondenti odpovídat výběrem z nabízených možností. U některých otázek mohli upřesnit své odpovědi tak, že je vepsali do vyznačených polí nebo v otázce č. 15, která byla otevřená a respondenti měli příležitost se vyjádřit k problematice dopravní obslužnosti Napajedla – Otrokovice – Zlín.

Respondentů jsem se kromě samotného dotazníku ptala na jejich názory, jak by si představovali další vývoj veřejné dopravy z Napajedel do Otrokovic a Zlín. Při průzkumu jsem se snažila respondentům zodpovědět jejich dotazy týkající se dopravní obslužnosti.

6.3 Charakteristika vybraného vzorku respondentů

V Napajedlích v současnosti žije přibližně 7 470 obyvatel. Aby bylo dotazníkové šetření objektivní, oslovila jsem celkem 100 respondentů. Respondenti byli oslovováni náhodně a snažila jsem se vybírat ze všech věkových kategorií, z obou pohlaví i možného sociálního zařazení. Odpovědi a připomínky respondentů jsem zaznamenávala do připravených dotazníků. Ochota občanů zodpovídat na otázky z dotazníku byla vesměs kladná, poskytnutí informací mi odmítli pouze dva muži.

Předpokládám, že respondenti odpovídali na otázky v dotazníku pravdivě. Věřím, že údaje zjištěné v dotazníkovém šetření mohou naznačit, kde jsou případné slabiny veřejné linkové dopravy.

6.4 Vlastní dotazníkový průzkum

Otázka č. 1: Pohlaví

Na dotazník odpovídalo celkem **100 respondentů**, z toho bylo **70 žen** a **30 mužů**, vyjádřeno procenty – 70 % žen a 30 % mužů.

Původně jsem zamýšlela dotazovat se u obou pohlaví rovnoměrně, ale to se mi nepodařilo, v době dotazování jsem setkala s větším počtem žen. Může to být pouze náhoda, ale myslím si, že obecně ženy cestují veřejnou dopravou častěji a více než muži. Jedním z vysvětlení může být fakt, že ženy (hlavně ve věkové skupině 41 - 65 let) nemají řidičský průkaz na osobní automobil nebo řídí pouze výjimečně.

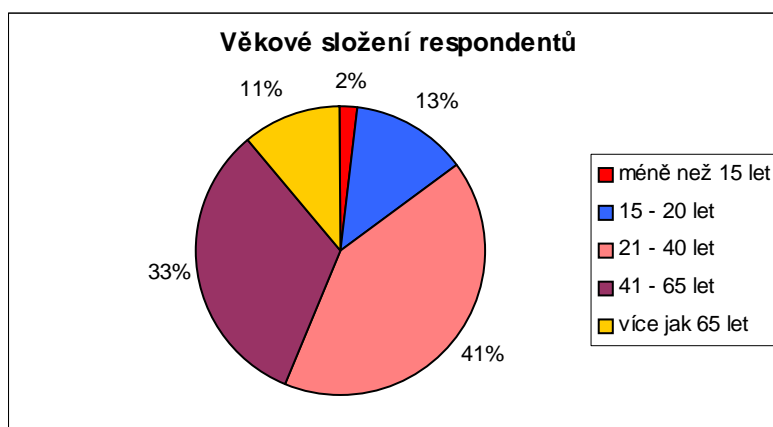
U většiny otázek jsem se proto uváděla v tabulkách nejen počty ale také procenta, jak na kterou otázku odpověděli ženy a muži. Pak je možné celkem snadno jejich odpovědi porovnat.

Otázka č. 2: Věk

Druhá otázka byla jasně definovaná, respondentů se ptala na jejich věk, respektive do které z uvedených věkových kategorií se řadí – tabulka 9. Jak se dalo předpokládat, nejvíce respondentů je v produktivním věku. Téměř stejnou skupinu dotázaných představují mladší 15 let a lidé ve věku 15 – 20 let (13 %) a starší 65 let (11 %).

Tab. 9. Věkové složení

věk	celkem	ženy	v %	muži	v %
méně než 15 let	2	2	3%	0	0%
15 - 20 let	13	11	16%	2	7%
21 - 40 let	41	21	30%	20	67%
41 - 65 let	33	29	41%	4	13%
více jak 65 let	11	7	10%	4	13%
	100	70	100%	30	100%



Obr. 4. Věkové složení

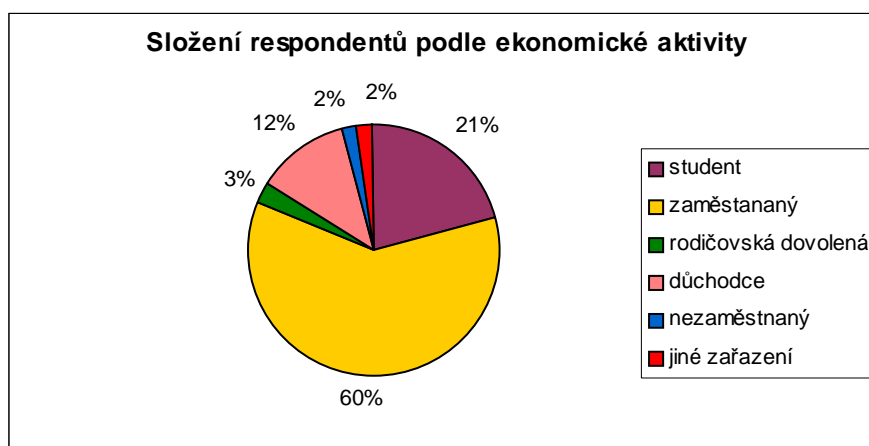
Otázka č. 3: Patříte do skupiny

V této otázce jsem se respondentů dotazovala na jejich současnou ekonomickou aktivitu. Mohli si zvolit z celkem pěti jasně definovaných skupin (student, zaměstnaný, rodičovská dovolená, důchodce, nezaměstnaný), jedna skupina neměla jasně stanovené zařazení. Pro upřesnění, oba respondenti této skupiny uvedli, že jsou osoby samostatně výdělečně činné.

Jak vyplývá z tabulky 10 a obrázku 5 celkem 60 % dotázaných jsou ekonomicky aktivní, dalších 21 % jsou žáci a studenti. Třetí významnější skupinu tvoří penzisté. Maminky na mateřské dovolené představují pouze 3 % všech dotázaných. Podle jejich slov je cestování s kočárkem docela obtížné, proto pokud mají možnost, preferují cestování automobilem.

Tab. 10. Složení podle ekonomické aktivity

ekonomická aktivita	celkem	ženy	v %	muži	v %
student	21	16	23%	5	17%
zaměstnaný	60	40	57%	20	67%
rodičovská dovolená	3	3	4%	0	0%
důchodce	12	9	13%	3	10%
nezaměstnaný	2	1	1%	1	3%
jiné zařazení	2	1	1%	1	3%
	100	70	100%	30	100%



Obr. 5. Složení podle ekonomické aktivity

Otázka č. 4: Při cestě z Napajedel do Otrokovic Zlína nebo okolních obcí (nebo opačně) upřednostňujete cestování

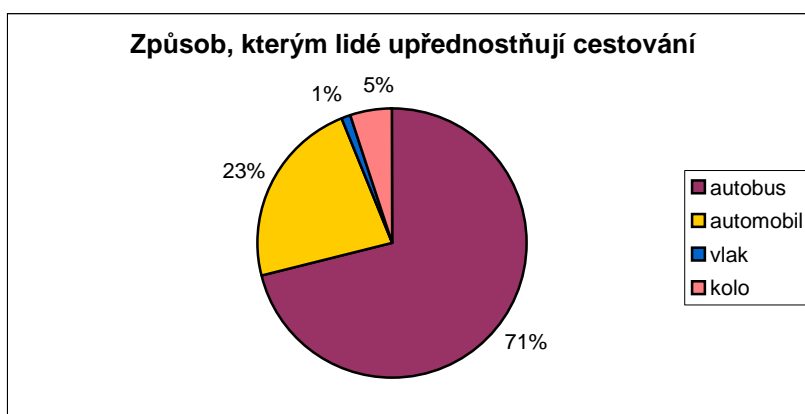
Na tuto otázku respondenti opět vybírali z uvedených možností: upřednostňují cestování buď autobusem, automobilem, vlakem, na kole, pěšky nebo jiným způsobem. Možnost „pěšky“ nebo „jiným způsobem“ neuvedl ani jeden muž ani žena, dále tedy pracuji pouze s odpověďmi, které byly uvedeny alespoň jedenkrát.

Jako dopravní prostředek, kterým nejčastěji upřednostňují cestování, uvedli jak ženy tak i muži autobus – celkem 71 %. Domnívám se, že je to částečně ovlivněno tím, že jsem průzkum prováděla nedaleko autobusové zastávky na náměstí v Napajedlích. Druhou nejčastější odpovědí byl „automobil“, který uvedla obě pohlaví stejně (v procentuálním vyjádření). Při bližším zkoumání jsem ale zjistila, že se buď nejedná o pravidelné cestující nebo pravidelně využívají služeb veřejné dopravy, ale v případě možnosti volby by dali přednost cestě právě automobilem. Z respondentů, kteří uvedli, že preferují cestování vlakem nebo

na kole, převládají muži, pouze jedna žena dává přednost cestě na kole. Tito cestující, dle svých slov, dopravu obvykle kombinují s jiným dopravním prostředkem, v cestě dál pokračují buď autobusem, automobilem nebo využijí MHD.

Tab. 11. Dopravní prostředek, kterým lidé upřednostňují cestování

dopravní prostředek	celkem	ženy	procenta	muži	procenta
autobus	71	53	76%	18	60%
automobil	23	16	23%	7	23%
vlak	1	0	0%	1	3%
kolo	5	1	1%	4	13%
	100	70	100%	30	100%



Obr. 6. Způsob, kterým lidé upřednostňují cestování

Otázka č. 5: Autobusovou dopravu využíváte nejčastěji k přepravě

Zde si mohli lidé vybírat z odpovědí: do školy, do zaměstnání, k lékaři, na úřady nebo jiných státních a soukromých institucí, do obchodu, za kulturou, rekreací, trávení volného času nebo mohli uvést vlastní důvod cesty. Jak se dalo předpokládat, nejčastěji cestují lidé autobusem do zaměstnání – téměř polovina dotázaných a téměř 20 % jezdí do škol. Hlavní důvod je ten, že v Otrokovicích a ve Zlíně je více pracovních příležitostí. Například nemají střední školy a učiliště, proto musí studenti dojíždět za vzděláním – nejčastěji do uvedených měst.

U odpovědí mužů a žen je u varianty „do zaměstnání“ rozdíl 11 %. Rozdíl to není velký, přesto může potvrzovat moji domněnku, že ženy cestují veřejnou dopravou častěji než muži.

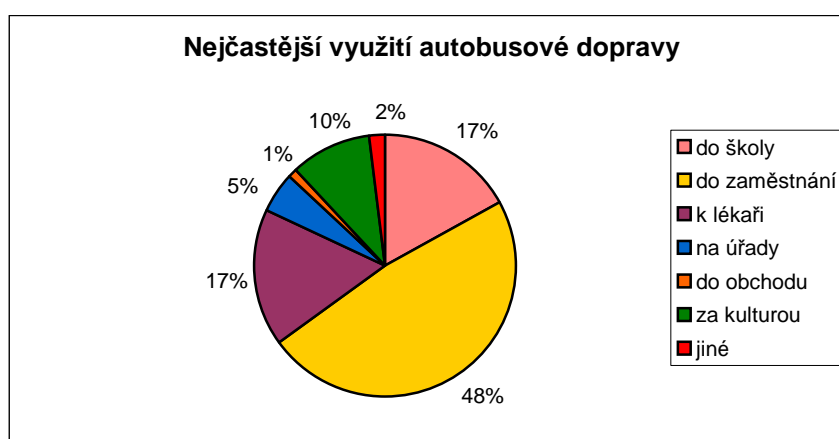
Jako možnost odpovědi „do obchodu“ uvedla pouze jedna žena v penzi. Dva respondenti zatrhli možnost „jinam“ a slovně dopsali, že autobusem nejčastěji cestují do zájmového kroužku (dívka ve věku méně než 15 let, cestuje 4x měsíčně) a na dovolenou (muž ve věku 20 – 41 let, zaměstnaný, cestuje 1x – 2x ročně).

Kromě penzistů uvedli možnost „k lékaři“ nejčastěji lidé, kteří autobusem pravidelně necestují a pokud cestují, tak právě k lékaři.

Odpověď „za kulturou“ odpovědělo překvapivě vysoké procento mužů. Při dalším zkoumání souvislostí jsem zjistila, že tito respondenti jsou ve věku 21 – 40, necestují autobusem pravidelně (frekvence je asi 4x za měsíc) a využívají autobusovou dopravu zejména ve večerních hodinách. Zároveň se u těchto mužů nejčastěji objevila připomínka k neexistujícím nočním spojům ve směru Napajedla – Kvítkovice.

Tab. 12. Využití autobusové přepravy

cíl cesty	celkem	ženy	v %	muži	v %
do školy	17	13	19%	4	13%
do zaměstnání	48	36	51%	12	40%
k lékaři	17	13	19%	4	13%
na úřady	5	2	3%	3	10%
do obchodu	1	1	1%	0	0%
za kulturou	10	4	6%	6	20%
jiné	2	1	1%	1	3%
	19	70	100%	30	100%



Obr. 7. Využití autobusové přepravy

Otázka č. 6: Uvítal(a) byste v Napajedlích další zastávky autobusu?

Odpověď na tuto otázku byla jednoznačná. Respondenti mohli uvést, že jim počet a rozmístění zastávek vyhovuje, nebo do vymezeného prostoru vepsali, kde by si přáli další zastávku. Dalo se předpokládat, že většina bude s rozmístěním zastávek spokojená – podle tabulky 13 je to celkem 89 % všech dotázaných.

Nespokojeni s rozmístěním zastávek jsou především ti, kteří bydlí v okrajových částech Napajedel (jako je Zámoraví, vlakové nádraží, ul. Příční) a na nejbližší autobusovou zastávku musí jít pěšky. Několik respondentů, kteří bydlí na Lánech na Malině by uvítali více autobusových spojů ze zastávky hospodářská škola. Často musí zvolit jinou autobusovou zastávku (buď autobusovou stanicí u Fatry nebo na náměstí), protože některé spoje touto trasou neprojdí.

Tab. 13. Spokojenost s rozmístěním zastávek v Napajedlích

	celkem	ženy	v %	muži	v %
počet zastávek mi vyhovuje	89	62	89%	27	90%
zastávka na ul. Příční	3	2	3%	1	3%
zastávka u vlakového nádraží	3	2	3%	1	3%
zastávka na ul. Komenského	1	0	0%	1	3%
zastávka na křižovatce	2	2	3%	0	0%
zastávka na Zámoraví	1	1	1%	0	0%
zastávka na ul. Husova	1	1	1%	0	0%
	100	70	100%	30	100%

Otázka č. 7: Kam cestujete autobusem nejčastěji?

V této otázce měli respondenti uvést, jakým směrem cestují autobusem nejčastěji. Měli na výběr celkem čtyři možnosti, z toho tři byly předepsané (Napajedla – Otrokovice, Napajedla – Zlín, Napajedla – Kvítkovice) a jedna z možností byla otevřená, cestující měli uvést jiný směr cesty. Poslední možnost, zvolily tři cestující, studentky ve věku 15 – 20 let, z nichž dvě pravidelně cestují do Uherského Hradiště a jedna dojíždí do školy do Kroměříže.

Údaje jsou stručně popsány v tabulce 14 a procentuální zobrazení jednotlivých směrů je znázorněno v obrázku 8.

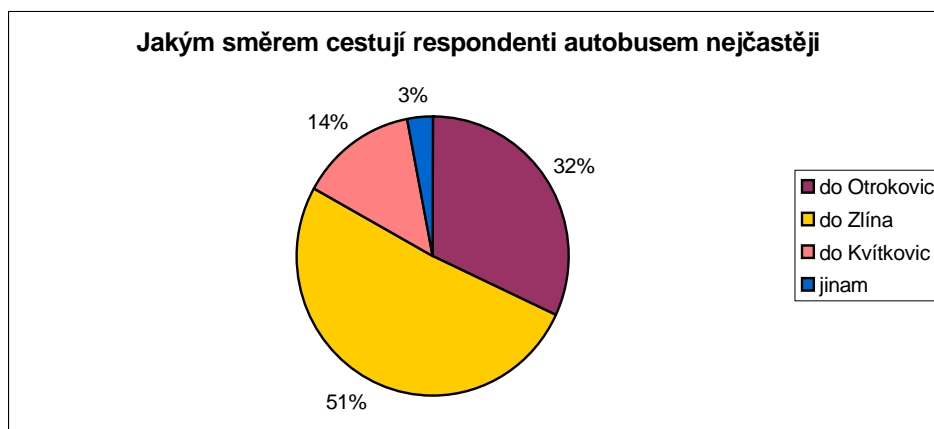
Podrobněji k jednotlivým směrům. Směr Otrokovice uvedlo celkem 32 tazatelů, z toho na autobusové nádraží cestuje 8 mužů a 9 žen (zpravidla pracující a školáci), na zastávku náměstí cestují 4 muži a 11 žen (k lékaři).

Směr Zlín uvedla polovina dotázaných, z toho na autobusové nádraží jede 12 mužů a 28 žen (práce, škola, lékař), na zastávku Šrámkova cestuje 1 muž a 3 ženy, zastávku Louky uvedli 2 muži, zastávku Zahradnická uvedly 2 ženy a na zastávku Malenovice cestují 2 ženy.

Směr Kvítkovice cestují celkem 3 muži a 11 žen. Pokud pokračují v cestě, pak jsou pěšky nebo využijí MHD.

Tab. 14. Jakým směrem cestují lidé autobusem nejčastěji

směr	celkem	ženy	v %	muži	v %
do Otrokovic	32	20	29%	12	40%
do Zlína	51	36	51%	15	50%
do Kvítkovic	14	11	16%	3	10%
jinam	3	3	4%	0	0%
	100	70	100%	30	100%



Obr. 8. Nejčastější směr jízdy autobusem

Otázka č. 8: Pokračujete dál v cestě z Napajedel do okolních obcí?

Tuto otázku jsem do dotazníku zařadila z toho důvodu, že přes Napajedla projíždí většina spojů jedoucích z blízkých obcí – Pohořelice, Komárov, Oldřichovice, Žlutava, Halenkovičky a Spytihněv. Některé autobusy jedou z těchto obcí přímo do Otrokovice a Zlína, na jiné musí cestující přestoupit v Napajedlích a pokračovat v cestě. V současnosti není neobvyk-

lé, že lidé, kteří cestují z těchto obcí pravidelně sjedou do Napajedel autem, které zaparkují na náměstí a pokračují směr Otrokovice nebo Zlín. Nejsou tak nuceni čekat na navazující spoj. Pro Napajedla to má ale negativní efekt, protože se z náměstí postupně začíná stávat parkoviště automobilů.

Také pro starší cestující nebo pro ženy na mateřské dovolené je cestování s přisedáním velmi nepraktické a mnohdy se neobejde bez pomoci dalších cestujících.

Na otázku, zda tazatelé dále pokračují v cestě do okolních obcí, odpovědělo záporně celkem 82 (82 %). V cestě pokračuje zbylých 18 respondentů (18 %), z toho 6 do Pohořelic, 3 na Komárov, 4 na Žlutavu, 1 na Halenkovice a 4 do Spytihněvi. Procentuálně je tento stav zachycen na obrázcích 9 a 10.

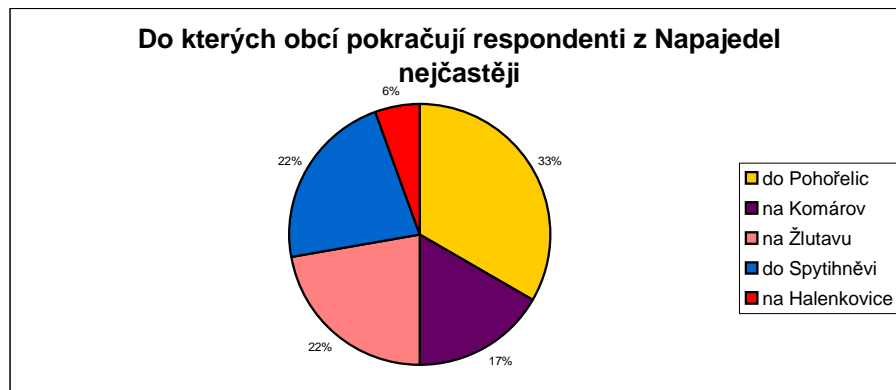
V podotázce mělo těchto 18 respondentů uvést, jestli z nebo do Napajedel jedou autobusem nebo individuální dopravou. 14 z nich odpovědělo, že pokračuje v cestě autobusem, 4 uvedli, že cestují automobilem (jeden respondent uvedl, že v létě cestuje na kole).

Tab. 15. Kolik respondentů pokračuje do okolních obcí

pokračují v cestě	celkem	ženy	muži
do Pohořelic	6	5	1
na Komárov	3	3	0
na Žlutavu	4	2	2
do Spytihněvi	4	4	0
na Halenkovice	1	0	1
nepokračují v cestě	82	56	26
	100	70	30



Obr. 9. Počet cestujících do okolních obcí



Obr. 10. Kam pokračují respondenti z Napajedel nejčastěji

Otázka č. 9: Jak často cestujete autobusovou dopravou?

Autobusovou dopravu pravidelně využívá 59 % dotazovaných, z toho 44 žen (13 do školy a 31 do zaměstnání) a 15 mužů (3 do školy a 12 do zaměstnání). Žádný z respondentů nevedl možnost, že autobusovou dopravu vůbec nevyužívá.

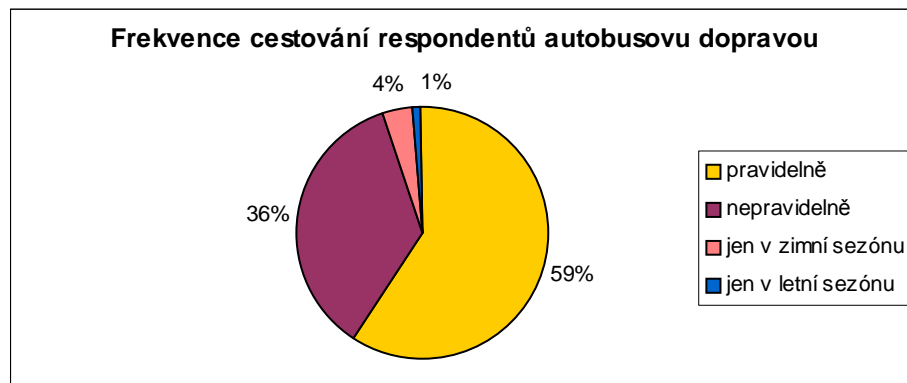
Zajímavá je odpověď respondentů, kteří necestují autobusem pravidelně. Proto jsem rozdělila frekvenci cestování do několika skupin:

- 1x – 2x za měsíc cestuje 5 žen
- 3x – 4x za měsíc cestuje 10 žen a 2 muži
- 5x – 10x za měsíc cestuje 9 žen a 5 mužů
- zřídka několikrát za rok cestuje 5 mužů

Jsou to především ti cestující, kteří využívají autobus při cestování k lékaři, na úřady, za kulturou nebo také do zaměstnání.

Tab. 16. Frekvence cestování autobusovou dopravou

frekvence	celkem	ženy	v %	muži	v %
pravidelně	59	44	63%	15	50%
nepravidelně	36	24	34%	12	40%
jen v zimní sezónu	4	1	1%	3	10%
jen v letní sezónu	1	1	1%	0	0%
	100	70	100%	30	100%



Obr. 11. Jak často cestují respondenti autobusem

V podotázce jsem se pravidelných cestujících ptala na čas, kdy obvykle vyjíždí z Napajedel a kdy se vrací. Podle jejich odpovědí jsem si stanovila časová pásma. 9 cestujících (7 žen a 2 muži) pracuje na směny a cestují nepravidelně podle toho, jakou mají zrovna směnu, proto jsem je nezapočítala ani do jedné ze skupin.

Z Napajedel vyjíždí mezi:

- 5. – 6. hodnou: 5 mužů a 6 žen
- 6. – 7. hodinou: 3 muži a 14 žen
- 7. – 8. hodinou: 4 muži a 17 žen
- po 8. hodně: 1 muž

Do Napajedel se vrací mezi:

- 14. – 15. hodinou: 6 mužů a 8 žen
- 15. – 16. hodinou: 2 muži a 16 žen
- 16. – 17. hodinou: 5 mužů a 10 žen
- po 17. hodině: 3 ženy

Otázka č. 10: Vyhovuje Vám současná cena jízdného ve směru, který využíváte nejčastěji?

U této otázky se měli respondenti jasně vyjádřit, zda jsou spokojeni s výší ceny jízdného ve směru, kterým cestují nejčastěji. Spokojeno je celkem 65 dotázaných (65 %), z toho 22 mužů (10 z nich cestuje autobusem pravidelně) a 43 žen (24 z nich cestuje autobusem pravidelně).

Ostatní tazatelé by si přáli nižší cenu. Pro srovnání příkládám tabulku 17, kde je zobrazena cena, kterou by si cestující v daném směru přáli a jaká skutečnost. Výchozí zastávkou je vždy Napajedla, spořitelna.

Tab. 17. Představa cestujících o výši jízdného

výchozí stanice	cílová stanice	cena podle respondentů	skutečná cena
Napajedla	Otrokovice, nám.	7, 8 nebo 10 Kč	11, 12, 12 Kč
Napajedla	Otrokovice, AN	10 Kč	11, 14, 16 Kč
Napajedla	Kvítkovice	5, 6, 8 nebo 10 Kč	8, 8, 9 Kč
Napajedla	Malenovice ZPS	10 Kč	12, 11, 12 Kč
Napajedla	Zlín, Srámkova	10 Kč	14, nezastavuje, 16 Kč
Napajedla	Zlín, Zahradnická	15 Kč	18, 18, 19 Kč
Napajedla	Zlín, AN	11, 12, 15, 16 18 a 20 Kč	22, 21, 23 Kč

pozn.

Ceny platné u jednotlivých dopravců od 1.1.2008

Spoje dopravce ČSAD Vsetín

Spoje dopravce ČSAD Uherské Hradiště

Spoje dopravce HOUSACAR

Otázka č. 11: Jaká cena jednotné jízdenky v rámci tarifní zóny Napajedla by pro Vás byla přijatelná?

K této otázce jsem v dotazníku připsala krátké vysvětlení, na jakém principu by jednotná jízdenka fungovala a vymezila jsem tarifní zónu Napajedla hraničními zastávkami.

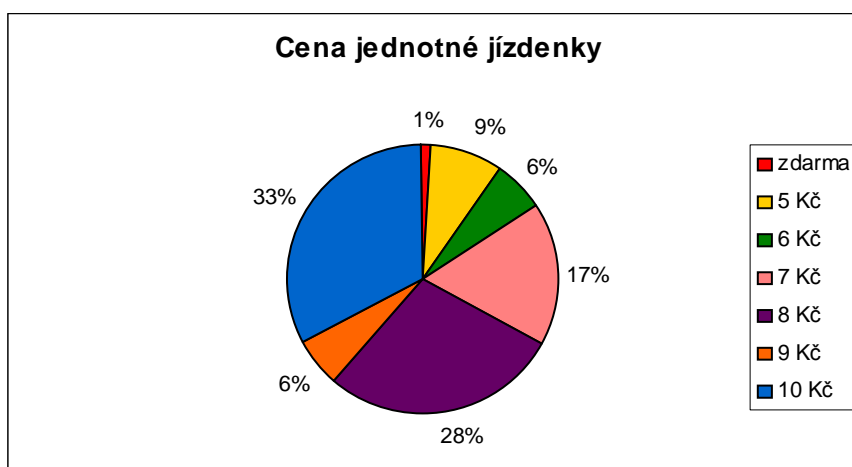
Zvolila jsem formu otevřené otázky, protože si myslím, že kdybych napsala několik variant na výběr, lidé by vždy uvedli tu nejnižší cenu. Tímto jsem chtěla docílit, aby se respondenti zamysleli nad cenou, kterou by za tuto jízdenku byli skutečně ochotni zaplatit. Lidé, až na několik výjimek, uváděli ceny, které na této trase platí v současnosti nebo cenu zaokrouhli-li na rovných 10 Kč.

Nejčastěji uvedli cenu do 10 Kč (vyjádřeno procenty jsou na tom ženy i muži velmi podobně, rozdíl je pouze 4 %). Druhou nejčastější odpovědí byla cena 8 Kč (více preferovali

muži). Jeden z respondentů si dokonce přál cestování zdarma. Je to paradoxní, ale město Napajedla má představu jednotného jízdného 9 Kč, tedy cenu, kterou uvedlo pouze šest respondentů.

Tab. 18. Jakou cenu by respondenti zaplatili za jednotné jízdné

	celkem	ženy	v %	muži	v %
zdarma	1	0	0%	1	3%
5 Kč	9	7	10%	2	7%
6 Kč	6	5	7%	1	3%
7 Kč	17	12	17%	5	17%
8 Kč	28	18	26%	10	33%
9 Kč	6	4	6%	2	7%
10 Kč	33	24	34%	9	30%
	100	70	100%	30	100%



Obr. 12. Představa cestujících o ceně jednotné jízdenky

Otázka č. 12: Vyhovovala by Vám měsíční časová jízdenka v tarifní zóně Napajedla?

I tato otázka obsahuje krátké vysvětlení, jakým způsobem předplacené jízdenka funguje a že s ní mohou cestovat takřka neomezeně. Respondenti měli na výběr dvě možnosti a to, že o předplacenou jízdenku nemají zájem nebo mají zájem. Ve druhém případě měli uvést, kolik by byli ochotni do měsíční časové jízdenky investovat. I zde jsem nechala otevřenou odpověď, aby respondenti v nejvyšší možné míře odpověděli pravdivě.

O časovou jízdenku nemá podle průzkumu zájem 70 respondentů (z toho 67 % žen a 77 % mužů). Je to poměrně vysoké číslo, ale myslím si, že by to byla pro cestující novinka. Či-

povou kartu by si pravděpodobně pořídili časem, ale ne v okamžiku zavedení tohoto systému. Dále si myslím, že někteří postrádali další využití čipové karty v MHD, protože většina cestujících (50 %) cestuje až do Zlína, proto se zřejmě domnívali, že by pro ně tato karta neměla takový význam. Zřejmě by museli znát cenu měsíční jízdenky, aby více uvažovali o pořízení předplacené karty.

Těch respondentů, kteří by byli ochotni koupit si předplacenou měsíční kartu, bylo celkem 30 (z toho 33 % žen a 23 % mužů) – 23 žen (pravidelně z nich cestuje autobusem 21, zbylé 2 cestují autobusem několikrát týdně), 7 mužů (z toho pravidelně cestuje všech sedm). Zajímavá byla představa, kolik by byli ochotni do karty investovat. Představa o ceně předplacené karty, uvedené v tabulce 19 a grafické srovnání je zobrazeno na obrázku 13, se značně liší, ale je to dáno také tím, že studenti měli zřejmě na mysli studentské jízdné (částky 100 a 150 Kč), které jsou o 25 % nižší než cena obyčejného jízdného.

Nejčastěji respondenti uvedli, že by si byli ochotni časovou jízdenku poříditi do 300 Kč (37 % respondentů). Na druhém místě uvedli respondenti (respektive ženy) cenu měsíční karty ve výši do 250 Kč.

Tab. 19. Představa cestujících o ceně měsíční časové jízdenky

	celkem	ženy	v %	muži	v %
100 Kč	3	1	4%	2	29%
150 Kč	1	1	4%	0	0%
200 Kč	5	4	17%	1	14%
250 Kč	7	7	30%	0	0%
300 Kč	11	8	35%	3	43%
350 Kč	1	0	0%	1	14%
400 Kč	2	2	9%	0	0%
	30	23	100%	7	100%



Obr. 13. Představa cestujících o ceně měsíční časové jízdenky

Otázka č. 13: Ve kterém denním čase nejvíce postrádáte spoje autobusové dopravy pro obyvatele Napajedel?

Respondenti měli na výběr několik možností: časy hromadné dopravy mi vyhovují, chybí mi časy v pracovní dny mezi 8 – 11 hodinou, mezi 16 – 18 hodinou nebo mezi 19 – 22 hodinou, mohli uvést jiný denní čas nebo jiný čas o víkendu.

Časy autobusové dopravy vyhovují 35 dotazovaným, 23 ženám (z toho 16 cestuje pravidelně) a 12 mužům (z toho 6 cestuje pravidelně).

Tab. 20. Spokojenost s časy autobusů

	celkem	ženy	v %	muži	v %
časy autobusů vyhovují	35	23	33%	12	40%
mezi 8 - 11 hodinou	15	12	17%	3	10%
mezi 16 - 18 hodinou	8	7	10%	1	3%
mezi 19 - 22 hodinou	17	14	20%	3	10%
jiný čas	25	14	20%	11	37%
	100	70	100%	30	100%

V některých časových intervalech postrádá autobusové spojení 65 dotázaných. Mezi 8 – 11 hodinou dopoledne uváděli chybějící spojení zejména penzisté. Když už spojení v tomto rozmezí jede, tak ne přímo do Otrokovic k poliklinice (příp. na náměstí). Starší lidé musí úsek z Kvítkovic až na polikliniku dojít pěšky. Čas objednání k lékaři nemohou vždy ovlivnit, pokud se do Otrokovic nedostanou mezi 7 – 8 hodinou ráno (poslední spoj jede tímto směrem v 7.51 hod, další až v 11.06), pak nemají jinou možnost než dojít úsek pěšky, případně se jednu zastávku svést MHD, ale zde by museli zaplatit za jízdenku 9 Kč. Bylo by vhodné na tento úsek nasadit alespoň jeden spoj za hodinu ve všední dny.

Čas mez 16 – 18 hodinou nevyhovuje 8 % dotázaných. Jsou to především cestující ze zaměstnání nebo ze škol. V tomto čase by uvítali více autobusových spojení. Nebo zachovat stávající počet, ale aby autobusy jezdily v pravidelnějších časových intervalech. Často se stává, že jedou tři autobusy během 15 minut a po zbytek hodiny nejede žádný spoj. Uvědomují si, že přes Napajedla projíždí celkem tři regionální dopravci, tím se vysvětlují časové proluky mezi autobusovými spoji. Přesto by do budoucna bylo vhodné zvážit lepší rozmístění spojů, alespoň u jednotlivých dopravců.

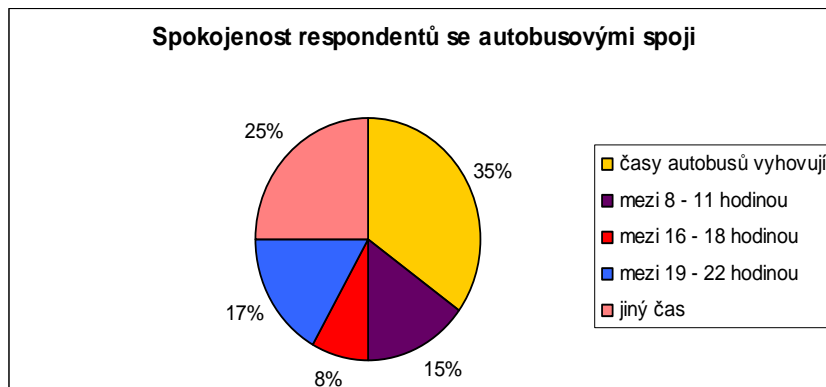
Další sedlový čas v pracovní dny je mezi 19 – 22 hodinou, kdy postrádají autobusové spoje především pracující. Myslím si, že je zajištěna přeprava cestujících na odpolední směnu jak

ve směru Otrokovice, autobusové nádraží tak ve směru Zlín, autobusové nádraží. Přesto by lidé uvítali více spojů.

V možnosti „jiný“ čas respondenti nejčastěji uváděli spoje po 22. hodině ve všední dny a v nočních hodinách o víkendu (respektive v pátek a v sobotu v noci). Chybějící spoje po 22. hodině uváděli lidé pracující na směny. Důvodem je, že mnohdy spoje z odpolední směny stíhají jen velmi těsně (např. pokud se chvíli zdrží v práci), proto by uvítali ještě jeden spoj jedoucí mezi 22. a 23. hodinou.

V nočních hodinách o víkendu se ze Zlína a Otrokovice mohou lidé do Kvítkovic dopravit trolejbusem. Ale úsek mezi Kvítkovicemi a Napajedly často absolvují pěšky po silnici I/55, případně je odveze automobilem někdo z příbuzných nebo si mohou najmout taxislužbu. Tento problém trápí mladé už několik let a zdá se, že ani v budoucnu nebude tato situace jiná. Důvodem této situace je už i tak malý počet řidičů dopravních společností, kteří se na těchto úsecích střídají a musí dodržovat předpisy na povinnou přestávku mezi dvěma směny. Najmout dalšího řidiče pouze na tyto spoje by bylo pro objednavatele velmi nákladné (zaplacení noční směny, příplatky za víkendy a svátky). Řidič by úsek mezi Napajedly a Kvítkovicemi ujel pouze několikrát za noc. Nelze odhadnout, kolik cestujících v tento čas skutečně pravidelně cestuje. Proto zatím není jiný způsob, jak situaci vyřešit.

Domnívám se, že by bylo dostačující, aby mezi Napajedly a Kvítkovicemi vedl chodník, aby lidé nemuseli chodit při krajnici I/55 a zbytečně tak ohrožovat své životy a nezpůsobovat řidičům nepříjemné situace. Úsek mezi Napajedly a Kvítkovicemi, tzv. průmyslová zóna Napajedly, je poměrně hustě zastavena podniky, proto by asi nebyla výstavba chodníku úplně jednoduchá. Myslím si, že tento problém mělo vyřešit město Napajedly již dříve. Pozemky leží na jeho katastrálním území, proto mělo více regulovat vývoj tohoto území.



Obr. 14. Spokojenost s časy autobusů

Otázka č. 14: Jak jste spokojen(á) se službami autobusové dopravy ve směru z Napajedel do Otrokovice (Zlína)?

Respondenti mohli na tuto otázku vybírat z následujících možností: velmi spokojen, spíše spokojen, odpovídá mým požadavkům, méně spokojen, nespokojen. U varianty nespokojen měli napsat důvod.

Z níže uvedené tabulky 21 a obrázku 15 je zřejmé, že respondenti nejčastěji volili prostřední možnost „odpovídá mým požadavkům“ (téměř polovina dotázaných). Celkově je možné říct, že jsou relativně spokojeni, přesto by uvítali některé změny (např. přidání nové zastávky, více autobusových spojů, nižší jízdné,...). Důležité je poznamenat, že ze 45 těchto odpovědí jsou pravidelnými cestujícími autobusové dopravy 27 respondentů (20 žen a 7 mužů).

Druhou nejčastější odpovědí bylo, že jsou spíše spokojeni. Z 36 dotázaných cestuje autobusem pravidelně 21 (17 žen a 4 muži).

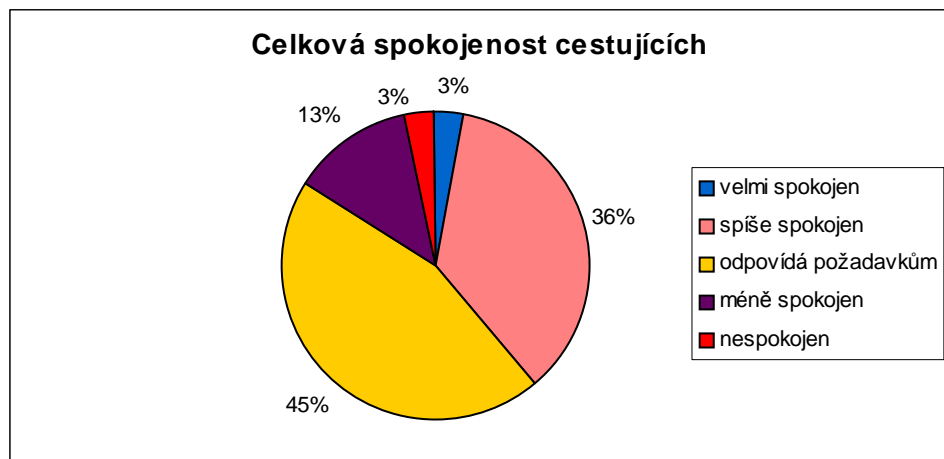
Na třetím místě je odpověď „méně spokojen“, kterou zvolilo 13 respondentů, z toho pravidelně cestuje autobusem 5 žen a 4 muži.

Stejný počet respondentů odpovědělo, že jsou velmi spokojeni (2 ženy a 1 muž – autobusem necestují pravidelně) a nespokojeni (2 ženy – autobusem cestují pravidelně a 1 muž – necestuje pravidelně). Jako důvody nespokojenosti uváděli: málo autobusových spojů od hospodářské školy, řidiči nezastavují na všech zastávkách (respondentka měla na mysli zastávku na ulici Dr. E. Beneše v Napajedlích, kde podle jízdních řádů všechny autobusy

nezastavují, řešením by mohla být zastávka na znamení), podle jednoho respondenta jezdí autobusy příliš pomalu.

Tab. 21. Spokojenost s autobusovou dopravou

spokojenost	celkem	ženy	v %	muži	v %
velmi spokojen	3	2	3%	1	3%
spíše spokojen	36	25	36%	11	37%
odpovídá požadavkům	45	33	47%	12	40%
méně spokojen	13	8	11%	5	17%
nespokojen	3	2	3%	1	3%
	100	70	100%	30	100%



Obr. 15. Spokojenost cestujících s autobusovou dopravou

Otázka č. 15: Na tomto místě se vyjádřete, prosím, k problematice dopravní obslužnosti Napajedla – Otrokovice – Zlín

Poslední otázka v dotazníku byla otevřená. Respondenti měli dostatek prostoru vyjádřit své připomínky a názory na autobusovou dopravu v uvedeném směru. K otázce se nevyjádřilo celkem 40 žen a 20 mužů. Ostatní respondenti (30 žen a 10 mužů) uvedli připomínky (některé se opakovaly), z nichž jsem vybrala následující:

- levnější jízdné pro matky na mateřské dovolené
- levnější jízdné pro důchodce
- více nízkopodlažních autobusů
- malá informovanost

- častá změna jízdních řádů
- některé spoje nejezdí včas nebo přijíždí na cílovou zastávku se zpožděním (např. v dopravní špičce, když je dopravní zácpa na I/49)
- často jede více autobusů za sebou, pak je dlouhá proluka mezi dalšími spoji
- autobus nezastavuje na všech zastávkách
- více autobusových spojů ze zastávky hospodářská škola
- celkově zavést více spojů, hlavně spoje v pracovní dny v dopoledních hodinách a nočních hodinách o víkendech, v neděli nejede žádný spoj na ranní směnu (mezi 5 – 7 hodinou)
- rychlejší autobusy do Zlína (respondentka měla na mysli časté zdržení autobusu v dopravní zácpě)
- častější spoje do Pohořelic
- vlídnější chování řidičů (někdy jsou neohleduplní, nepočkají, když vidí dobíhajícího, dělají problémy s bankovkami vyšší hodnoty)
- ohleduplnost školáků k ostatním cestujícím
- jednotné jízdné u všech dopravců
- zavedení časové jízdenky (jako MHD) a připojení k MHD Zlín - Otrokovice

6.5 Závěry z dotazníkového šetření

Na základě provedeného dotazníkového šetření a následného vyhodnocení odpovědí respondentů jsem dospěla k těmto závěrům:

- lidé jsou, až na několik výjimek, s kvalitou dopravní obslužnosti z Napajedel do Otrokovic a Zlína spokojeni.
- pravidelně autobusem cestuje 59 % náhodně oslovených lidí, dalších 14 % cestuje autobusem víckrát týdně. Pravidelní cestující nejčastěji jezdí do zaměstnání (dále školy nebo k lékaři).
- oslovení lidé nejčastěji cestují autobusem do Zlína (51 %).

- současná cena jízdného ve směru, kterým cestují nečastěji se zdá příliš vysoká 35 respondentům, pro ostatní je cena jízdného přijatelná, přesto by si nepřáli další zdražování a přáli by si zavedení jednotného jízdného.
- za jednotnou jízdenku v tarifní zóně Napajedla by byli ochotni zaplatit do 10 Kč, do měsíční časové jízdenky by byli ochotni investovat do 300 Kč. Předplacenou měsíční jízdenku by si pořídilo až 30 respondentů.
- cestující by uvítali více spojů jejich rovnoměrnější rozvržení, jak vyplynulo z vyhodnocení otázky č. 13. Spoje cestujícím chybí zejména ráno mezi 8 – 11 hodinou, ve večerních hodinách a o víkendech mezi 22 – 5 hodinou.
- rychlejší odbavení cestujících.

7 NÁVRH PROJEKTU

7.1 Úvod

V předchozích kapitolách praktické části diplomové práce byla provedena analýza dopravní obslužnosti z Napajedel do Otrokovic a Zlína. Byl popsán způsob fungování IDS na tomto území a nastíněn jeho další vývoj.

Zároveň bylo provedeno dotazníkové šetření, jehož cílem bylo zjištění spokojenosti občanů Napajedel s kvalitou dopravní obslužnosti do Otrokovic a Zlína. Na základě tohoto průzkumu bych chtěla navrhnout několik bodů, které by mohly cestování v uvedených směrech zlepšit a zkvalitnit.

Myslím si, že je důležité nabídnout cestujícím služby, které odpovídají jejich potřebám. Pokud někdo cestuje pravidelně ať už do zaměstnání nebo do školy, určitě by uvítal možnost cestování pohodlněji a v konečném výsledku i levněji. Takové výhody přináší pravidelným cestujícím například předplacená jízdenka, kdy mohou cestovat takřka neomezeně v rámci stanovené tarifní zóny. Pro ty, kteří dojíždí pravidelně do Otrokovic nebo Zlína, ale necestují veřejnou dopravou pravidelně by měla být cena jízdného lákavější v porovnání s automobilovou dopravou.

V následujících kapitolách se podrobněji zaměřím na možnost řešení:

- vymezení tarifních zón IDS Napajedla
- cenu jednotné jízdenky
- předplacených měsíčních jízdenek v IDS Napajedla
- čipových karet v IDS Napajedla
- SMS jízdenek v IDS Napajedla
- způsob zúčtování plateb mezi dopravci
- budoucí rozvoj IDS Napajedla

7.2 Vymezení tarifních zón a návrh jednotné ceny jízdenky

Prvním předpokladem pro používání předplacených jízdenek, čipových karet a SMS jízdenek, je zavedení **jednotné jízdenky**. Důvodem, proč město Napajedla usiluje o zavedení jednotné ceny jízdného je ten, že v současnosti cestující zaplatí při cestě autobusem takovou cenu, která je závislá na počtu ujetých zastávek (respektive kilometrů) a na využití služby toho kterého dopravce. Lidé si tak obvykle vybírají spoje, které jsou cenově výhodnější.

V předchozích kapitolách jsem uváděla srovnání rozdílů cen a tarifních vzdáleností, které se u jednotlivých dopravců liší. Cílem je sjednocení cen tak, aby cestující při cestě autobusem neřešil, kterého z dopravců si vybere. Navíc bude moci ujet libovolný počet zastávek ve vymezené tarifní zóně. Zaplatí cenu jízdenky bez ohledu na to, jestli pojedje jen jednu zastávku nebo jestli pojedje až na konečnou zastávku v dané tarifní zóně. Autobusovou dopravu by tak mohli začít využívat i ti, kteří by jinak daný úsek absolvovali jiným dopravním prostředkem, na kole nebo pěšky. Důležité je, aby byla stanovena taková cena jízdenky, která by byla pro zákazníky motivující.

Jednotné jízdné bude sloužit především zákazníkům, kteří nepoužívají autobusovou dopravu pravidelně. Z dotazníkového průzkumu vyplynulo, že lidé by byli ochotni zaplatit za jednotnou jízdenku (viz tab. 18 a obr. 12) nejčastěji 10 Kč, tak opovědělo celkem 33 % respondentů. Tarifní zóna „N“, ve které by jednotná jízdenka platila, byla vymezena hraničními zastávkami Prusinky, spořitelna, Kvítkovice, Otrokovice, vlakové nádraží. Město Napajedla uvažuje cenu jednotné jízdenky v této zóně 9 Kč.

Přestože je pro obyvatele Napajedel stěžejní doprava především do Kvítkovic (zde už mají cestující možnost přesednout na MHD), navrhuji vytvoření dvou tarifních zón: Napajedla – Otrokovice a Otrokovice - Zlín, protože většina cestujících dojíždí podle dotazníku do Zlína (51 %) a do Otrokovic (32 %). Ti, kteří dojíždějí pouze do Kvítkovic většinou v cestě pokračují MHD (mají předplacenou kartu MHD Zlín – Otrokovice) nebo pěšky.

První tarifní zónu bych vymezila hraničními zastávkami Prusinky, Napajedla-spořitelna, Kvítkovice, Otrokovice-náměstí a Otrokovice –Bahňák (Štěrkoviště) a cena jednotné jízdenky by byla **10 Kč**. Tuto tarifní zónu bych nazvala „O“ (obrázek 16).



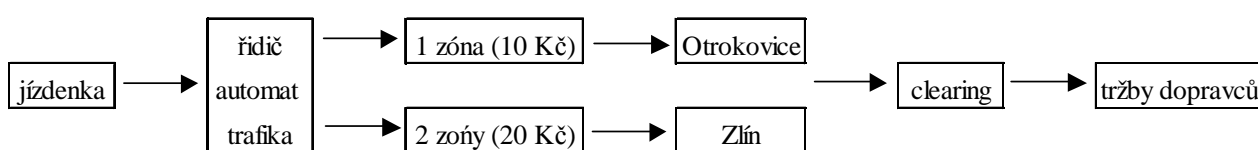
Obr. 16. Tarifní zóna 1 Napajedla - Otrokovice

Druhou tarifní zónu bych vymezila z Otrokovic z vlakového nádraží (respektive z Kvítovic) do Zlína na autobusové nádraží. Cena jednotné jízdenky by byla rovněž **10 Kč**. Cestující z Napajedel do Zlína by zaplatil nejvýše 20 Kč. Současná cena jízdenky je v průměru 22 Kč (zastávky Napajedla, spořitelna – Zlín, autobusové nádraží). Tuto tarifní zónu bych nazvala „Z“ (obrázek 17).



Obr. 17. Tarifní zóna 2 Otrokovice – Zlín

Zpočátku by se jízdenka kupovala u řidiče. Buď by to byla jízdenka na jednu zónu za 10 Kč (do Otrokovic) nebo jízdenka na dvě zóny za 20 Kč (do Zlína). V budoucnu by bylo možné uvažovat o jízdence, kterou si cestující zakoupí v automatu na jízdenky nebo na novinovém stánku, u řidiče pouze ve výjimečných případech (např. pokud by si před cestou nestihli zakoupit jízdenku). Jízdenku by si cestující při nástupu do autobusu označili na přístroji, který by byl zároveň čtečkou čipových karet. Důležité je, aby tento přístroj dokázal zaznamenat, kolik cestujících autobus přepraví a dopravci si pak mohli rozpočítat tržby, ale také by mohli sledovat statistiku spojů a přepravní proudy cestujících. Na základě těchto údajů mohou potom reagovat na potřeby cestujících.



Obr. 18. Průběh cesty od nákupu jízdenky až po vyúčtování tržeb

K zavedení jednotné jízdenky je nezbytný souhlas všech zúčastněných stran:

- města Napajedel
- dopravců, kteří IDS provozují – ČSAD Vsetín, ČSAD Uherské Hradiště a HOUSACAR
- Zlínský kraj
- Koordinátor veřejné dopravy ve Zlínském kraji

Zúčastněné strany měly začátkem dubna 2008 vyjádřit své připomínky týkající se sjednocení jízdného, aby mohl být stanoven jednotný právní rámec. Je třeba stanovit tarify a dohodnout se, kdo co bude financovat a jakou kdo bude mít zodpovědnost. Pak by bylo možné začít s realizací jednotné jízdenky a dalších možných způsobů placení.

7.3 Typy jízdenek a způsoby placení

7.3.1 Jednotná jízdenka

Jednotná jízdenka je základním prvkem v IDS Napajedla. Sjednotí se ceny jízdného, které jsou v současnosti závislé na počtu ujetých zastávek a dopravci, který spoj provozuje. Proto je třeba stanovit takovou cenu jízdenky, aby se cestující nerozhodoval z cenového hlediska jízdenky, kterého dopravce si zvolí pro cestu autobusem. Jednotnou cenu jízdenky jsem navrhla 10 Kč. Tato cena by platila v zóně „O“ a v zóně „Z“. Cestující do Otrokovice by tak zaplatili jízdenku ve výši 10 Kč a do Zlína 20 Kč. Cena by byla jednotná bez ohledu na to, kolik zastávek cestující ujede. Jízdenka by byla v papírové podobě a cestující by si ji koupili u řidiče. V budoucnu by bylo vhodné jízdenky prodávat zejména v automatech nebo na novinových stáncích tak, aby řidič nepřicházel do kontaktu s penězi. Znamenalo by to rychlejší odbavení cestujících a menší zdržení autobusu na zastávkách. Řidič by mohl jízdenku prodat cestujícím pouze ve výjimečných případech, pokud by si ji cestující nestihl zakoupit doklad před jízdou autobusem.

7.3.2 Předplacená jízdenka

Hlavní výhodou předplacené jízdenky (karty) je možnost cestovat takřka neomezeně ve vymezené tarifní zóně. Záleží pouze na potřebách cestujícího, jak často bude kartu využívat, zda ji použije pouze na cestu do a z práce (k lékaři, do školy), nebo jestli kartu bude používat např. ve volném čase při cestě za kulturou, sportem. Jde o to, aby se zákazník autobusem dopravil vždy tam, kam zrovna potřebuje, aniž by použil individuální dopravu.

Pokud cestující dojíždí autobusem pravidelně, pak je pro něj využití předplacené karty mnohem výhodnější, než kdyby měl platit za každou jednotlivou jízdu.

Doprovce může cestujícím nabídnout několik variant předplacených jízdenek, obvykle mohou být měsíční, čtvrtletní, půlroční, roční nebo jiné. Obvykle je sleva výraznější, když si cestující předplatí kartu na delší období (např. na půl roku).

Předplacená jízdenka může mít podobu papírové kartičky nebo čipové karty.

7.3.3 Čipová karta

Je jednou z forem předplacených karet a je určena především pro ty cestující, kteří využívají hromadnou dopravu pravidelně. Díky předplacené kartě mohou při pravidelném cestování veřejnou dopravou ušetřit peníze. Cestování s předplacenou kartou je levnější než cestování za jednotlivé jízdné. Navíc předplacenou kartu mohou cestující v zakoupené tarifní zóně využít kdykoliv se budou potřebovat přepravit autobusovou dopravou. V budoucnu by měla být karta použitelná i v MHD Zlín – Otrokovice.

Využití čipové karty by obdobně jako u jednotné jízdenky bylo buď v zóně 1 (Napajedla – Otrokovice) nebo zóně 2 (Otrokovice – Zlín, respektive Napajedla – Zlín), záleželo by na potřebách každého z cestujících. Nejen z výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že většina cestujících dojíždí právě do Zlína (pracovní příležitosti, školy, zdravotnická zařízení), na druhém místě pak do Otrokovic.

Pořízení a použití čipové karty:

- bezkontaktní čipová karta je zhotovena z plastu, je opatřena fotografií a jménem majitele.
- bezkontaktní čipovou kartu by si zájemci mohli pořídit pouze na základě žádosti, kterou by získali buď v informační kanceláři dopravce, na webových stránkách dopravce nebo v Městském informačním centru města Napajedla. Součástí žádosti by byla přiložená fotografie žadatele pasového formátu, protože karta bude nepřenositelná a bude sloužit pouze jednomu uživateli.
- každý z cestujících bude evidován pod unikátním číselným kódem, který bude jak na kartě, tak v počítačové databázi cestujících spolu s dalšími informacemi o držiteli karty.
- poplatek za vyřízení žádosti a vytvoření čipové karty by byl 170 Kč (taková je i současná cena). Myslím si, že by bylo vhodné, aby si ji noví zájemci mohli pořídit za zaváděcí cenu 100 Kč, na kterou by se mohlo nalákat více zájemců (akce by mohla trvat např. tři měsíce, pak by pořízení karty stálo plnou cenu 170 Kč). Poplatek za vyřízení karty by zájemci zaplatili předem, současně s podáním žádosti. Samozřejmě by platily i ty karty, které již cestující v současnosti vlastní a používají je při cestě autobusem. Platnost karty by byla 5 let, před uplynutím této doby by si

mohli cestující zdarma prodloužit platnost karty v informační kanceláři dopravce. Cestující by se mohli o platnosti své čipové karty informovat u řidiče autobusu, přiložením karty ke čtecímu zařízení nebo v informační kanceláři dopravce, kde jsou všechny údaje evidovány v počítačové databázi.

- vyhotovenou čipovou kartu by si cestující mohli vyzvednout do pěti pracovních dnů v informační kanceláři dopravce nebo v Městském informačním centru v Napajedlích.
- čipovou kartu by si cestující mohli nabít u řidiče (alespoň zpočátku, než by si lidé zvykli na předplacení čipových karet jiným způsobem), v informační kanceláři dopravce, převodem z účtu, platbou z mobilního telefonu nebo v bankomatu.
- nabití karty by se lišilo podle zvolené tarifní zóny a doby platnosti předplaceného jízdného. V okamžiku nabití karty penězi by bylo možné kartu začít využívat. Její platnost by byla měsíc (tři měsíce, šest měsíců) ode dne nabití – například od 12.4.2008 do 12.5.2008 včetně. Doby platnosti by si cestující mohli ověřit u řidiče přiložením karty ke čtecímu zařízení.
- cena základní (občanské) měsíční čipové karty by byla na úseku Napajedla – Otrokovice 300 Kč a na úseku Napajedla – Zlín 700 Kč. Ceny čipových karet dle zvolené tarifní zóny a doby její platnosti jsou zobrazeny v tabulce 22. Ceny jízdného jsem stanovila takové, aby byly pro cestující výhodnější než zaplacení jednotlivé jízdy. Pokud počítám cenu jízdenky 10 Kč ve směru Napajedla - Otrokovice a 20 Kč ve směru Napajedla – Zlín, pak je cena při pravidelném cestování přibližně 400 Kč a 800 Kč (uvažuji 2 jízdy denně a 20 dní v měsíci). Cena předplacených jízdenek je ve srovnání s cenami MHD Zlín – Otrokovice však stále vysoká. Ale v zájmu města je nabídnout občanům dostatečný počet spojů za reálné jízdné. Pokud by cena jízdného byla příliš nízká, město by muselo doplácet vysokou částku na pokrytí ztráty dopravcům. Jízdné by bylo možné v budoucnu snížit, pokud by začalo autobusovou dopravu využívat více osob.

Tab. 22. Ceník základních předplacených karet

zóna	1 měsíc	3 měsíce	6 měsíců
Napajedla - Otrokovice	300 Kč	900 Kč	1 800 Kč
Napajedla - Zlín	700 Kč	2 100 Kč	4 200 Kč

- náklady na cestu autobusem budou pořád vycházet levněji než na cestu automobilem. Předpokládám, že při 20 jízdách za měsíc vykonaných automobilem z Napajedel do Zlína a zpět, dosažené vzdálenosti 15 km za jednu jízdu a při průměrné spotřebě 8 litrů na 100 km vychází výdaje přibližně na 1 400 Kč. Je třeba zohlednit, jak plně je automobil obsazen a připočítat opotřebení automobilu.

Druhy čipových karet

Čipové karty budou cestujícím vydávány na jméno uživatele včetně fotografie, která je na ní vytištěna. Karet by bylo více typů podle druhu slev, které poskytují. Jednotlivé druhy čipových karet by byly odlišeny barevně, stejně jako je tomu v současnosti.

- **občanská** (béžová) – základní časová jízdenka měsíční, čtvrtletní a půlroční.
- **žakovská** (žlutá) - do 15-ti let, zlevněná časová jízdenka měsíční, čtvrtletní a půlroční.
- **studentská** (oranžová) – mládež od 15 do 26 let, zlevněná časová jízdenka měsíční, čtvrtletní a půlroční. Platí pouze po dobu jednoho školního roku, včetně letních prázdnin, začátkem nového školního roku je třeba doložit nové potvrzení o studiu.
- **důchodci do 70-ti let** (růžová) – zlevněná časová jízdenka měsíční, čtvrtletní nebo půlroční na základě potvrzení o důchodu.
- **rodiče na rodičovské dovolené** (zelená) – zlevněná časová jízdenka měsíční, čtvrtletní nebo půlroční na základě potvrzení o rodičovské dovolené.
- **seniorská** (šedá) – pro důchodce od 70 let bezplatná přeprava na linkách IDS Napajedla.

Zlevněná předplacená čipová karta určená pro žáky, studenty ale i důchodce a ženy (muže) na rodičovské dovolené by byla odvozena od základního jízdného na základě potvrzení, které dokládá nárok na slevu (potvrzení o studiu, důchodu nebo rodičovské dovolené).

Použití čipové karty

Cestující nastoupí do autobusu předními dveřmi a u řidiče přiloží čipovou kartu ke čtecímu zařízení. Čtecí zařízení identifikuje cestujícího a potvrdí platnost karty zvukovým signá-

lem. Neplatná čipová karta (např. pokud zrovna není na daný měsíc předplacená) je světelně i zvukově signalizována.

7.3.4 SMS jízdenka (elektronická jízdenka)

V naší republice je možnost zaplacení jízdného pomocí mobilního telefonu jako elektronické jízdenky zatím novinkou. Tento způsob funguje asi šest měsíců v hlavním městě, kde mohou cestující tento způsob využít při cestě metrem, tramvají, městským autobusem, lanovkou na Petřín nebo vybranými úseky ČD. Pomocí SMS jízdenek cestuje v Praze v průměru až 19 tisíc cestujících denně. Cena jízdenky je stejná jako u klasických papírových jízdenek, navíc cestující mohou cestovat o 15 minut déle než u papírové jízdenky.

Tento systém cestování pomocí SMS jízdenek se pokusím přenést do podmínek Integrovaného dopravního systému Napajedla. Předpokládám, že přibližně 90 % obyvatel Napajedel vlastní mobilní telefon, který dennodenně využívá. Myslím si, že by tuto službu uvítali zejména mladší lidé, kteří mají pozitivní vztah k moderním technologiím, ale také ti, kteří necestují veřejnou dopravou pravidelně a není pro ně výhodné pořídit si předplacenou měsíční kartu. SMS jízdenky by mohli využít také cestující, kteří přijedou do Napajedel na návštěvu, ve volném čase, za kulturou nebo turistikou.

Souběžně s SMS jízdenkami by zpočátku byla možnost zakoupení si papírové jízdenky u řidiče (tzv. jednotná jízdenka) nebo cestování na předplacenou měsíční kartu. Jízdenku u řidiče by si zřejmě kupovali především starší lidé nebo ti, kteří buď mobilní telefon nevládnou nebo jej příliš často nepoužívají a některé funkce, jako je psaní SMS zpráv, jsou pro ně poměrně složité.

Pravidla pro zabezpečení SMS jízdenek:

- cena SMS jízdenky by byla stejná jako u jednotné jízdenky **10 Kč**. Pokud by byla služba dražší, nevyplatila by se. Cestující by odradila vysoká cena, proto je nutné zachovat buď cenu jízdenky nebo, podobně jako je v Praze, prodloužit čas pro cestování nebo prodloužení tarifní zóny „O“ do Malenovic. Přesto si myslím, že kdyby byla cena rozdílná, systém by byl nepřehledný a pro mnohé cestující zbytečně složitý a odradil by je od jeho používání.

- cestování pomocí SMS jízdenek proto musí být jasné a snadné. Jedinou podmínkou by měl být signál v mobilním telefonu. Pokrytí signálem je v Napajedlích a okolí poměrně dobré.

Postup při nákupu SMS jízdenky:

1. v mobilním telefonu napíše zákazník SMS zprávu ve tvaru: **IDS**
 2. poté ji odešle na telefonní číslo **90 90 90**
 3. obratem (nejpozději do jedné minuty) mu bude zaslána SMS jízdenka, která bude cestujícímu sloužit jako cestovní doklad ve veřejné dopravě. Prokáže se jí při nástupu do dopravního prostředku, kde ji zkontroluje řidič autobusu nebo revizor. Cestující je povinen umožnit řidiči/revizorovi kontrolu celého textu jízdenky v mobilním telefonu včetně kontroly telefonního čísla, ze kterého byla SMS zaslána. Tak si ověří, že si cestující SMS jízdenku sám nenapsal nebo mu někdo ze známých nezaslal již jednou zakoupenou SMS jízdenku.
 4. cestující může nastoupit do dopravního prostředku pouze s již přijatou SMS jízdenkou ve svém mobilním telefonu. Pokud neobdrží na svůj mobilní telefon SMS jízdenku včas, musí si zakoupit klasickou papírovou jízdenku. Tím to se poskytovatel služby zavazuje ke spolehlivosti této služby.
- službu by podporovali všichni tři čeští mobilní operátoři
 - jízdenka by byla jednorázová a její platnost by byla 30 minut od přijetí SMS jízdenky

Platná SMS jízdenka, kterou by obdrželi cestující na svůj mobilní telefon, by obsahovala tyto údaje:

- údaje o poskytovateli služby (jméno a adresa společnosti)
- datum platnosti jízdenky – např. 20.4.2008
- čas, po který je jízdenka v tarifní zóně platná (celkem 30 minut) – např. začátek platnosti: 10.30.45 – konec platnosti 11.00.45

Výhody tohoto systému:

- plynulé vydávání jízdenek bez přímé manipulace s hotovostí

- rychlé odbavení cestujících pomocí moderních technologií, které jsou pro dnešní mladou generaci samozřejmé
- cestující nemusí mít u sebe žádnou hotovost, stačí použít pouze mobilní telefon, cestující nemusí kupovat klasickou jízdenku
- SMS jízdenku si může cestující zakoupit kdykoliv a kdekoliv, kde lze použít mobilní telefon
- pro dopravce jsou hlavní výhodou nižší náklady

Nevýhody tohoto systému:

- systém zatím nemyslí na žáky, studenty, kteří autobusu dopravu také využívají, a kteří by měli platit nižší jízdné. Například studenti cestující z Napajedel do Otrokovic a Zlína cestují autobusem ve většině případů pravidelně (dojížděka do škol). Pokud by tuto službu využili, pak by neuplatnili slevu, na kterou mají nárok. Pro tyto skupiny cestujících by musela být varianta, která by zohlednila jejich věk. SMS zprávu by museli posílat v jiném tvaru než je obyčejná jízdenka (např. STUD pro studenty). Také by bylo třeba vytvořit telefonní číslo, na které by tyto zprávy posílali – obdobně jako u klasických SMS jízdenek. Zároveň by se museli při kontrole řidiči prokázat studentskou průkazkou s nárokem na slevu. Ale u těchto skupin se předpokládá, že by využili zejména předplacenou kartu vzhledem k pravidelnosti dopravy.
- nutnost použití nebo vlastnictví mobilního telefonu. Posílání SMS zpráv může být zejména pro starší občany problémem.
- ve chvíli objednání SMS jízdenky je třeba mít signál v mobilním telefonu

7.4 Zúčtování tržeb (clearingové centrum)

Pokud bude zavedena jednotná jízdenka a cestování pomocí čipových karet, dopravci se musí dohodnout na způsobu přerozdělování tržeb.

Autobusovou dopravu v Napajedlích zajišťují tři dopravci: ČSAD Vsetín, ČSAD Uherské Hradiště a HOUSACAR. Za předpokladu, že si cestující může zvolit spoj od libovolného přepravce, musí existovat clearingové centrum, které zajistí rozdělení tržeb jednotlivým přepravcům.

Dopravci dodají clearingovému centru data z odbavovacího systému v jednotném, předem stanoveném formátu. Softwarový program společnosti EM - Test vyhodnotí počty uskutečněných jízd za jeden kalendářní měsíc k vybraným tržbám. Stanoví společností vzájemné vyrovnání plateb. Dopravci se finančně vyrovnají mezi sebou mimo společnost EM - Test.

7.5 Budoucí vývoj IDS Napajedla

V této části bych ráda nastínila možné budoucí řešení některých problémů, které s dopravou v Napajedlích úzce souvisejí. První se týká školy ve Spytihněvi, která již delší čas zaznamenává úbytek svých žáků na 1. stupni, žáci 2. stupně pokračují ve výuce v Napajedlích. Přestože jsou náklady na provoz školy poměrně vysoké, škola nemá možnosti ve vybavení moderní technikou, organizování zájmových kroužků pro žáky. Proto se domnívám, že by tito žáci mohli přestoupit na 2. ZŠ v Napajedlích.

Druhým problémem je zaplněné náměstí automobily. Cestující z okolních obcí se k náměstí svezou autem a dále pokračují v cestě autobusem. Z náměstí, které by mělo sloužit k odpočinku a relaxaci, se tak stalo velké parkoviště.

7.5.1 Zrušení ZŠ ve Spytihněvi a přesun žáků do 2. ZŠ v Napajedlích

Zrušení základní školy ve Spytihněvi a přesun žáků do 2. ZŠ Napajedla navrhuji z těchto důvodů: dlouhodobě malý počet žáků a vysoké provozní náklady. V roce 2006 činily náklady na provoz školy přes 6 miliónů korun, z toho asi 4 milióny byly na platy zaměstnanců. Proto se pokusím nastínit, zda by bylo výhodnější školu uzavřít a žáky přesunout do 2. ZŠ v Napajedlích.

Bylo by třeba doplnit spoj, který by toto žáky do a ze školy vozil. Již v současnosti jezdí jeden „školní autobus“, který vozí žáky 2. stupně do Napajedel. Pokud by se našly finanční prostředky na zřízení dalšího školního autobusu (Zlínský kraj by mohl tento spoj financovat z ušetřených peněz, které byly vynakládány na provoz školy), pak by se dalo dojíždění žáků vyřešit některým ze spojů, který je kolem 7. ranní a 14. hodiny odpoledne nevyužitý. Podle informací, které jsem našla v jízdních řádech, bylo by možné využít spoj dopravce HOUSACAR, který by z Napajedel vyjížděl v 7.10, respektive ze Spytihněvi v 7.20 a do Napajedel na náměstí by žáky přivezl v 7.30. Po výuce by bylo možné žáky odvést do Spytihněvi autobusem ve 14.20 z náměstí a ve Spytihněvi by byli žáci ve 14.30 hodin. Tento dopravce nemá v současnosti licenci na zastávku ve Spytihněvi.

První stupeň základní školy ve Spytihněvi v současnosti navštěvuje 65 žáků, z toho v 1. třídě je celkem 13 žáků, ve 2. třídě je 8 žáků, ve 3. třídě je 14 žáků, ve 4. třídě je 18 žáků a v páté třídě je 13 žáků. Vyučujících je v této škole celkem pět plus ředitel.

Žáci druhého stupně (tj. 6. - 9. třída) navštěvují 2. ZŠ v Napajedlích v celkovém počtu 56. Tito žáci mohou dojíždět do Napajedel „školním autobusem“, tedy spojem, který žáky přepraví do školy a ze školy domů. Ráno vyjíždí ze Spytihněvi v 7.25 (cesta do Napajedel trvá přibližně 10 minut) a po vyučování se domů vrací ve 14.10.

Kdyby došlo ke sloučení žáků prvního stupně v Napajedlích a ve Spytihněvi, počty by mohly vypadat následovně: v první třídách by bylo po 23 žácích (1.A = 20+3, 1.B = 19+4, 1.C = 17+6); ve druhých třídách by bylo 25 a 26 žáků (2.A = 21+4; 2.B = 22+4); ve třetích třídách by bylo buď 27 a 28 žáků (3.A = 19+8; 3.B = 22+6) nebo by byla vytvořena nová třída 3.C, pak by bylo 18, 18 a 19; ve čtvrtých by bylo po 26 žácích (4.A = 16+10, 4.B = 18+8) nebo by byla přidána jedna třída a žáků by bylo 16, 18 a 18; v pátých třídách by mohlo být buď ve dvou třídách po 28 žácích (5.A = 21+7, 5.B = 22+6) nebo by přibyla jedna třída a počet žáků by byl 18, 19 a 19. Vycházím z počtů v tabulce 23 a z počtů žáků na 1. stupni ZŠ ve Spytihněvi.

Tab. 23. Počet žáků na 1. stupni

2. ZŠ v Napajedlích

I. stupeň	
Třída	Počet žáků
1.A	20 žáků
1.B	19 žáků
1.C	17 žáků
2.A	21 žáků
2.B	22 žáků
3.A	19 žáků
3.B	22 žáků
4.A	16 žáků
4.B	18 žáků
5.A	21 žáků
5.B	22 žáků

Dá se předpokládat, že zrušením základní školy ve Spytihněvi by došlo k finanční úspoře. Podrobnější propočet a postup při slučování by dalo na samotný projekt. Osobně si myslím, že nelze vždy posuzovat při rozhodování o citlivé záležitosti pouze ekonomické hledisko. Zrušení ZŠ ve Spytihněvi by bylo spíše politické hledisko. Každý starosta obce si však bude školu hájit. Bude si chtít udržet mladé obyvatelstvo obce pro jejich další působení a rozvoj obce. Škola přináší inteligenci a rozvoj, která je pro další vývoj obce tolik významná a důležitá. Mladí lidé obecně odcházejí z venkova do měst především za lepší prací a dochází tak ke stárnutí obyvatelstva na vesnicích. Domnívám se, že aby se nezvětšovaly rozdíly mezi venkovem a městem je třeba, aby vesnice měla obyvatelstvo ve všech věkových skupinách. Protože hlavně mladí lidé mohou ovlivnit budoucí chod a vývoj obce a postarat se o starší spoluobčany.

7.5.2 Přesun parkujících automobilů z náměstí na autobusovou stanici

Napajedelské náměstí nemá tvar klasického náměstí čtverce nebo obdélníku. Tvar ulice je dán historickým vývojem města. I přesto je snahou vedení města vytvořit na náměstí klidnější zónu vhodnou k relaxaci. V současné době je však z náměstí jedno velké parkoviště.

Cílem vedení města je přesunout automobily, které celodenně parkují na náměstí v Napajedlích do jiné části města. Lidé, kteří dojíždějí z okolních obcí (Pohořelice, Komárov, Žlutava,...) často zaparkují svůj automobil na náměstí v Napajedlích a pokračují v cestě autobusem. Důvodem, proč takto cestují, jsou často nevyhovující spoje. Proto dopravu řeší tímto způsobem. Důsledkem je celodenně plné náměstí, které pak připomíná spíš parkoviště.

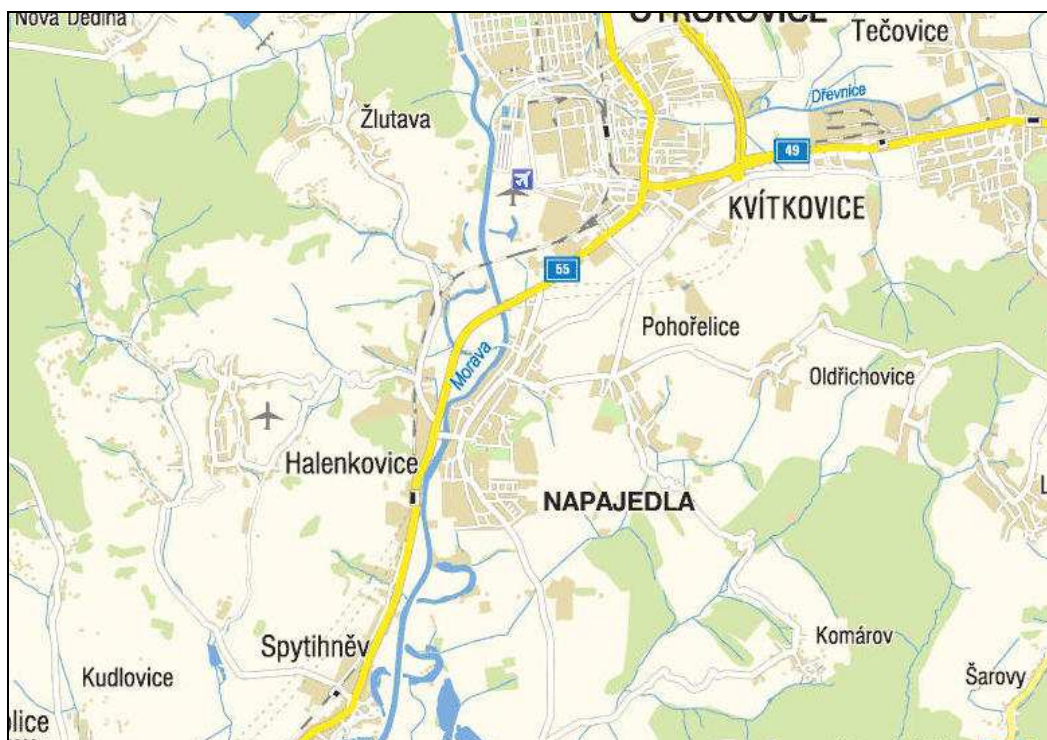
Myslím si, že by bylo vhodnější přesunout tuto parkovací zónu do okrajové části města. Jako jedno z řešení, kde by bylo vhodné přes den odstavit automobil, je plocha v prostorách současného autobusové stanice u Fatry,a.s., která není zcela využita (na jedné části se nachází skatepark). I vedení města má v projektu výstavbu rychlostní silnice č. 55 připravenou variantu vybudování parkoviště u autobusové stanice. Cestující budou moci využít parkoviště pro své automobily a pokračovat v cestě do Otrokovic, Zlína nebo Uherského Hradiště autobusem. Tato varianta je navíc určitě ekonomičtější než zvyšování počtu spojů do okolních obcí.

Z tohoto důvodu bude nutné, aby přes autobusovou stanici projížděly všechny spoje jedoucí na Zlín, Otrokovice nebo do Uherského Hradiště a lidé mohli cestovat jak jsou zvyklí.

Odpoledne by je autobus vysadil opět na autobusové stanici a mohli by v cestě pokračovat osobním automobilem.

V budoucnu má být velké odstavné parkoviště pouze v Otrokovcích u vlakového nádraží, vznikne tak spolu s novým terminálem a bude hlavním přestupním místem pro cestující z okolních obcí, kteří dále pokračují buď vlakem nebo MHD.

Pro cestující z okolních obcí jako jsou Pohořelice, Oldřichovice, Komárov, Halenkovice Žlutava a Spytihněv by nebylo výhodné odstavit automobil v Otrokovcích a pokračovat v další cestě MHD na Bařov nebo do Zlína. Z přiložené mapky (obrázek 19) je patrné, že z hlediska vzdáleností jsou Napajedla pro tyto cestující výhodnější.



Obr. 19. Mapka Napajedel a okolí

8 SHRUTÍ PRAKTICKÉ ČÁSTI

Praktickou část jsem rozdělila do třech okruhů. První okruh popisuje celkově dopravu ve Zlínském kraji. Podrobněji se zaměřuji na současný stav dopravy v Napajedlích a uvádím jak probíhalo řešení autobusové dopravy. Nejprve město zvažovalo připojení k MHD Zlín – Otrokovice, ale vzhledem k vysokým nákladům na provoz od této myšlenky upustilo. Jako nejvhodnější řešení zlepšení autobusové dopravy se ukázalo zavedení Integrovaného dopravního systému, které zajišťují tři vnitrokrajší dopravci – ČSAD Vsetín, ČSAD Uher-ské Hradiště a HOUSACAR. Nastínila jsem budoucí vývoj IDS Napajedla a záměry města na další zlepšování prostřednictvím zavedení jednotných jízdenek a přeplacených jízdenek.

V druhém okruhu se podrobně zabývám analýzou dotazníkového šetření, které jsem prováděla mezi občany Napajedel. Dotazník s patnácti otázkami byl zaměřen na celkovou spokojenost občanů s dopravní obsluhností do Otrokovic a Zlína. Respondentů jsem se ptala na jejich představu o ceně jednotné jízdenky a čipové karty. Odpovědi respondentů jsem pro lepší přehlednost převedla do tabulek a grafů. Respondenti se rovněž mohli vyjádřit, jak si představují budoucí vývoj IDS a mohli uvést své připomínky k současnému stavu. Z dotazníkového šetření vyplynulo, že lidé jsou s autobusovou dopravou, až na několik výjimek, poměrně spokojeni. Dále z odpovědí respondentů vyplynulo, že by nejčastěji byli ochotni zaplatit 10 Kč a za jednotnou jízdenku a do předplacené měsíční čipové karty by byli ochotni investovat do 300 Kč. Ceny jsou podobné těm, které pro jednotnou jízdenku a měsíční čipovou kartu zamýšlí i město Napajedla.

Třetí okruh navazuje na odpovědi respondentů získané v dotazníkovém šetření. Navrhuji zde možnosti řešení jednotné jízdenky včetně vymezení tarifních zón a ceny jízdenky. Dále popisuji, jakým způsobem by bylo možné řešit předplacenou jízdenku, uvažuji používání čipových karet v rámci IDS Napajedla. V souvislosti s použitím čipových karet je třeba dohodnout způsob rozdělení tržeb dopravců, ale také to, kdo bude jaké činnosti zajišťovat. Myslím si, že by bylo vhodné, aby čipové karty zařizoval pouze jeden z dopravců. Všichni dopravci by se podíleli na nákladech na vydávání čipových karet. V projektové části také navrhuji možnost cestování v IDS Napajedla prostřednictvím SMS jízdenky, jejíž cena by byla stejná jako u jednotné jízdenky v papírové verzi. Dále se zabývám budoucím vývojem IDS Napajedla, konkrétně převedení žáků ZŠ ve Spytihněvi do Napajedel a vybudování odstavného parkoviště pro automobily na prostranství dnešní autobusové stanice.

ZÁVĚR

Diplomová práce je rozdělena do dvou částí. V první, teoretické, části diplomové práce se zabývám charakteristikou základních pojmů a názvosloví týkajících se dopravy a dopravní obslužnosti. Věnuji se rozboru jednotlivých druhů dopravy a vymezuji definici integrovaného dopravního systému. Dále popisuji faktory, které ovlivňují poptávku a nabídku po dopravě a faktory, které může nebo nemůže ovlivnit samotný dopravce. V poslední kapitole této části rozebírám možnosti financování dopravy prostřednictvím Státního rozpočtu ČR, rozpočtů krajů a obcí, Státního fondu dopravní infrastruktury, z fondů a operačních programů Evropské unie a v neposlední řadě ze soukromého sektoru.

Druhá část práce, praktická, se skládá ze dvou oddílů – analytického a projektového. V analytické části jsem si nejprve stanovila polohu Napajedel ve Zlínském kraji. Stručně jsem popsala současnou dopravní situaci v kraji z pohledu silniční, železniční, vodní i letecké dopravy. Zároveň jsem nastínila budoucí možný vývoj silniční dopravy v kraji, zejména očekávané napojení na dálniční síť a vybudování rychlostních komunikací. Důležité bude také dobudování rychlostní komunikace na Slovensko.

Charakterizovala jsem město Napajedla, jeho historii, geografické podmínky, obyvatelstvo a nastínila jsem důležitost dopravy v tomto městě. Napajedla se nachází v blízkosti aglomerací Otrokovice a Zlín. Pro obyvatele Napajedel jsou v těchto městech nejen větší pracovní možnosti, ale navíc jsou zde střední školy a učiliště, úřady a jiné soukromé a státní instituce a specializovaná lékařská pracoviště. Proto je zajištění kvalitní a pravidelné dopravní obslužnosti občanům města jednou z priorit Napajedel. Podle původních plánů měla Napajedla navázat na stávající systém MHD Zlín - Otrokovice, které provozuje Dopravní společnost Zlín – Otrokovice. Návrh byl ale nad finanční možnosti města, které by muselo MHD financovat ze svého rozpočtu. Současně by ohrozilo tři stávající dopravce a omezilo dopravní obslužnost do okolních obcí. Proto se rozhodlo pro jinou variantu a to pro zavedení integrovaného dopravního systému, který využívá v maximální míře stávajícího rozsahu dopravní obslužnosti v rámci města Napajedel. Systém je postaven na současných kapacitách autobusů, zajišťujících základní dopravní obslužnost z Napajedel do Otrokovic a Zlína především z okolních obcí - Pohořelic, Oldřichovic, Komárova, Žlutavy, Halenkovic, Spytihněvi a Uherského Hradiště. Výhodou oproti MHD je také to, že na základní dopravní obslužnost dostává obec od kraje dotace, kdežto u financování MHD je nutné mít prostředky z obecního rozpočtu. Jelikož autobusové spoje jsou z velké části pokryty

v rámci základní dopravní obslužnosti, Napajedla přispívají pouze na ostatní dopravní obslužnost, která je již nad rámec základní.

Popsala jsem, jak integrovaný dopravní systém funguje v současnosti a jaké plány má vedení města do budoucna. Hlavními záměry je sjednocení cen jízdného všech tří dopravců (ČSAD Vsetín, ČSAD Uherské Hradiště a HOUSACAR), kteří IDS zajišťují a následně zavedení časových jízdenek. Důležitá bude spolupráce s MHD Zlín - Otrokovice, které by mělo sjednotit tarifní podmínky, aby cestující mohli v budoucnu cestovat na jednotný jízdní doklad jak v rámci IDS tak v MHD.

V šesté kapitole se podrobně zabývám analýzou dotazníkového šetření. Dotazníkového průzkumu, jehož cílem bylo zjistit spokojenost občanů Napajedel s kvalitou dopravní obslužnosti do Otrokovic a Zlína, se zúčastnilo celkem sto náhodně oslovených respondentů, z toho sedmdesát žen a třicet mužů. Analýza dotazníkového šetření je rozčleněna podle jednotlivých otázek dotazníku. Každá z nich je podrobněji komentována a doplněna o tabulky a obrázky. Na základě provedeného průzkumu a rozhovorů s obyvateli Napajedel jsem dospěla k závěru, že oslovení lidé jsou s kvalitou dopravní obslužnosti poměrně spokojeni, nicméně by uvítali některá zlepšení. Nečastěji si stěžovali na vysokou cenu jízdného, která se navíc u každého dopravce liší. Dále by si přáli, aby autobusy jezdily v pravidelných časových intervalech, více autobusů v dopoledních hodinách v pracovní dny a zavedení nočních spojů o víkendech. Pouze jedna třetina dotázaných by si byla ochotna pořídit předplacenou časovou jízdenku. Pokud by ovšem předplacená jízdenka zahrnovala alespoň částečné zvýhodnění, domnívám se, že by bylo pouze otázkou času, kdy by zájem po předplacené jízdence vzrostl. Lidé jsou zpočátku nedůvěřiví k novinkám. Věřím, že město Napajedla bude pokračovat ve svých plánech, kdy bude postupně zavedeno jednotné jízdné a předplacené jízdné, které urychlí odbavení cestujících a v konečném důsledku i usnadní cestování.

V projektové části práce jsem nastínila, jak by bylo možné řešit autobusovou dopravu v budoucnu. Navrhla jsem tarifní zóny a způsob zabezpečení jednotné ceny jízdenky, která by se sjednotila u všech tří dopravců tak, aby se cestující nemuseli rozmyšlet, kterého dopravce využijí. Pro pravidelné cestující do Otrokovic a Zlína doporučuji cestování s předplacenou jízdenkou, která jim přinese jednak rychlejší odbavení a také pro ně bude finančně výhodnější než jednotlivé jízdné. Nabídla jsem cestování pomocí SMS jízdenek jako moderní technologii, kterou by uvítali především mladí lidé. Navrhla jsem možnost

přesunu automobilů, které celodenně parkují na náměstí v Napajedlích, do odlehlejší části města, konkrétně do místa současné autobusové stanice u Fatry, a.s. a pokusila jsem se o rozbor situace v základní škole ve Spytihněvi, která se dlouhodobě potýká s úbytkem žáků. Jedním ze způsobů, jak tento problém řešit, je přesun žáků do 2. ZŠ v Napajedlích. Ale toto rozhodnutí bych přenechala politikům, zejména představitelům Spytihněvi, kteří mají zájem na budoucím vývoji své obce.

Domnívám se, že je nezbytné o všech podstatných krocích a změnách týkajících se dopravy informovat občany Napajedel. Vysvětlit jim, jaké budou možnosti cestování – jednotná jízdenka, SMS jízdenka, výhody předplacené jízdenky a jednoduché použití čipové karty. Město může tyto informace prezentovat prostřednictvím svých internetových stránek, Napajedelských novin, které vycházejí každý měsíc. Přehlednou charakteristiku novinek může umístit do vysílání místního napajedelského infokanálu, nebo může na autobusových zastávkách vylepit plakáty, ze kterých by občané vyčetli vše podstatné. Případně by bylo možné vytisknout letáky, které by byly k dispozici v Městském informačním centru. Důležité bude tyto informace občanům několikrát zopakovat, aby se v systému snáze zorientovali a nebáli se novinky používat. Bude nutné proškolit řidiče autobusů, aby se všichni naučili se systémem zacházet a byli schopni cestujícím zodpovědět jejich případné dotazy týkající se uvedených změn. Důležitý bude také jejich přístup k cestujícím a trpělivost, než si lidé novinky osvojí a naučí se je používat.

Díky této diplomové práci jsem měla možnost podrobněji nahlédnout do problematiky dopravní obslužnosti Napajedel, ale i okolních obcí. Myslím si, že základem kvalitní dopravní obslužnosti v Napajedlích je třeba spolupráce všech zúčastněných stran. Jejich hlavním cílem by mělo být vytvoření takového systému, který bude v souladu s jejich možnostmi (především finančními) a požadavky cestujících. Bylo by vhodné nastavit systém, který by bylo možné aplikovat i v jiných částech Zlínského kraje nebo jednou také na celém území kraje.

Věřím, že se mi podařilo naplnit cíl, který jsem si stanovila v úvodu diplomové práce. Nastínila jsem možnosti řešení dopravní obslužnosti v Napajedlích. Domnívám se, že především jednotná cena jízdenky a možnost cestování na předplacené jízdenky přinese občanům města skutečné zlepšení.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Monografie:

- [1] BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. *Teorie regionálního rozvoje*. Praha: Karolinum, 2002. 211 s. ISBN 80-246-0384-5.
- [2] PŘIBYL, P. *Inteligentní dopravní systémy a dopravní telematika II*. Praha: Nakladatelství ČVUT, 2007. 254 s. ISBN 978-80-01-03648-8.
- [3] EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Oeconomica, 2004. 151 s. ISBN 80-245-0772-2.
- [4] WOKOUN, R. a kolektiv. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2004. 447 s. ISBN 80-864-7380-5.
- [5] ŘEZNÍČEK, B., ŠARADÍN, P. *Marketing v dopravě*. Praha: Grada Publishing, 2001. 197 s. ISBN 80-247-0051-4.
- [6] MELICHAR, V., JEŽEK, J. *Ekonomika dopravního podniku*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. 192 s. ISBN 80-7194-711-3.
- [7] ZAPLETAL, J. *Napajedla*. Napajedla: Město Napajedla, 1998, 232 s.
- [8] WOKOUN, R. HÁJEK, O.: 1. *Sborník referátů z odborné konference na téma Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji*. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2005. 101 s. ISBN 80-7318-351-X.

Elektronické zdroje:

- [9] Centrum dopravního výzkumu [online]. [cit. 14.3.2008]. Dostupný z WWW: <<http://www.cdv.cz/appl/orgstruct/detail.php?id=14>>.
- [10] Ředitelství silnic a dálnic [online]. [cit. 17.3.2008]. Dostupný z WWW: <<http://www.rsd.cz/doc/silnicni-a-dalnicni-sit/rychlostni-silnice/rychlostni-silnice-r49>>.
- [11] Ministerstvo dopravy [online]. [cit. 14.3.2008]. Dostupný z WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/silnicni_doprava.htm>.

- [12] Oficiální stránky města Napajedel [online]. [cit. 17.3.2008] Dostupný z WWW: <<http://www.napajedla.cz>>.
- [13] Oficiální stránky města Otrokovic [online]. [cit. 17.3.2008]. Dostupný z WWW: <<http://www.otrokovice.cz>>.
- [14] Oficiální stránky Zlínského kraje [online]. [cit. 14.3.2008]. Dostupný z WWW: <<http://www.kr-zlinsky.cz>>.
- [15] Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje [online]. [cit. 14.3.2008]. Dostupný z WWW: <<http://www.koved.cz>>.
- [16] Český statistický úřad [online]. [cit. 29.3.2008]. Dostupný z WWW: <<http://www.http://www.czso.cz/sldb/sldb2001.nsf/obce/585513?OpenDocument.cz>>.
- [17] Český statistický úřad Zlín [online]. [cit. 29.3.2008]. Dostupný z WWW: <<http://www.czso.cz/xz/edicniplan.nsf/p/13-7226-07>>.
- [18] Oficiální stránky 2. ZŠ Napajedla [online]. [cit. 29.3.2008]. Dostupný z WWW: <<http://novaskola.napajedla.net/informace.aspx>>.
- [19] Jízdní řády IDOS [online]. [cit. 28.3.2008]. Dostupný z WWW: <<http://jizdnirady.idnes.cz/JRCis.asp>>.
- [20] Oficiální stránky ZŠ Spytihněv [online]. [cit. 28.3.2008]. Dostupný z WWW: <<http://www.zsspytihnev.cz/>>.
- [21] ČSAD Vsetín [online]. [cit. 28.3.2008]. Dostupný z WWW: <<http://www.csadvs.cz/busdoprav/ceniky/cenik.htm>>.
- [22] ČSAD Uherské Hradiště [online]. [cit. 28.3.2008]. Dostupný z WWW: <<http://www.csad.uh.cz/index.php?id=31>>.
- [23] HOUSACAR [online]. [cit. 28.3.2008]. Dostupný z WWW: <<http://www.housa.cz/jr.html1>>.
- [24] Dopravní společnost Zlín - Otrokovice [online]. [cit. 18.4.2008]. Dostupný z WWW: <<http://www.dszo.cz/?section=mhd&file=tarifpodm>>.
- [25] Dopravní podnik Mladá Boleslav [online]. [cit. 19.4.2008]. Dostupný z WWW: <<http://www.dpmb.mlboleslav.cz/karty.html>>.

- [26] Plzeňské městské dopravní podniky [online]. [cit. 19.4.2008]. Dostupný z WWW: <<http://www.pmdp.cz/index.php?menu=4&sub=6&layout=common>>.
- [27] Portál Plzeňská karta [online]. [cit. 19.4.2008]. Dostupný z WWW: <<http://www.plzenskakarta.cz/index.php?id=42>>.
- [28] EM Test [cit. 19.4.2008]. Dostupný z WWW: <<http://www.emlines.com/cz/index.php>>.
- [29] Dopravní podnik hlavního města Prahy. [cit. 20.4.2008]. Dostupný z WWW: <<http://www.dpp.cz/sms-jizdenka/>>.

Zákonné normy:

- [30] Zákon č. 13/97 Sb., o pozemních komunikacích
- [31] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.
- [32] Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách.
- [33] Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě.
- [34] Nařízení vlády č. 493/2004 Sb.
- [35] Cenový výměr Ministerstva financí ČR č. 01/2008 Sb.

Osobní konzultace:

- [36] Ing. Milan Vybíral, místostarosta Napajedel [23.3.2008 a 21.4.2008]
- [37] Ing. Oldřich Holubář, ředitel osobní dopravy ČSAD Vsetín [8.4.2008]
- [38] Ing. František Procházka, jednatel společnosti Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje a Ing. Miroslav Řihák, specialista na IDS [14.4.2008]

Další zdroje:

- [39] Dokument Návrh městské hromadné dopravy pro město Napajedla
- [40] Dokument Integrovaný dopravní systém Napajedla
- [41] Dokument Integrovaný dopravní systém ve Zlínském kraji

- [42] Generel dopravy Zlínského kraje
- [43] Brožura vydaná Ministerstvem dopravy, *ITS – Součást každodenního života*
- [44] Napajedelské noviny č. 4/2007
- [45] Napajedelské noviny č. 6/2007
- [46] Napajedelské noviny č. 7/2007
- [47] Napajedelské noviny č. 9/2007
- [48] Napajedelské noviny č. 12/2007
- [49] Napajedelské noviny č. 4/2008
- [50] Zlínský deník [4.4.2008]
- [51] MF Dnes, Východní Morava [5.4.2008]
- [52] MF Dnes, Východní Morava [16.4.2008]
- [53] Jízdní řády IDS Napajedla
- [54] Rozpočet ZŠ ve Spytihněvi v roce 2006

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
DSZO	Dopravní společnost Zlín - Otrokovice
EU	Evropská unie
IDS	Integrovaný dopravní systém
MHD	Městská hromadná doprava
MÚ	Městský úřad
OP	Operační program
SMS	Short Message Service
ZŠ	Základní škola

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1. Dopravní síť ve Zlínském kraji.....	33
Obr. 2. Znak města.....	35
Obr. 3. Počet denních spojů ve směru Napajedla a Kvítkovice.....	46
Obr. 4. Věkové složení	51
Obr. 5. Složení podle ekonomické aktivity.....	52
Obr. 6. Způsob, kterým lidé upřednostňují cestování.....	53
Obr. 7. Využití autobusové přepravy	54
Obr. 8. Nejčastější směr jízdy autobusem.....	56
Obr. 9. Počet cestujících do okolních obcí	57
Obr. 10. Kam pokračují respondenti z Napajedel nejčastěji.....	58
Obr. 11. Jak často cestují respondenti autobusem	59
Obr. 12. Představa cestujících o ceně jednotné jízdenky.....	61
Obr. 13. Představa cestujících o ceně měsíční časové jízdenky	62
Obr. 14. Spokojenost s časy autobusů	65
Obr. 15. Spokojenost cestujících s autobusovou dopravou	66
Obr. 16. Tarifní zóna 1 Napajedla - Otrokovice	71
Obr. 17. Tarifní zóna 2 Otrokovice – Zlín.....	71
Obr. 18. Průběh cesty od nákupu jízdenky až po vyúčtování tržeb	72
Obr. 19. Mapka Napajedel a okolí.....	83

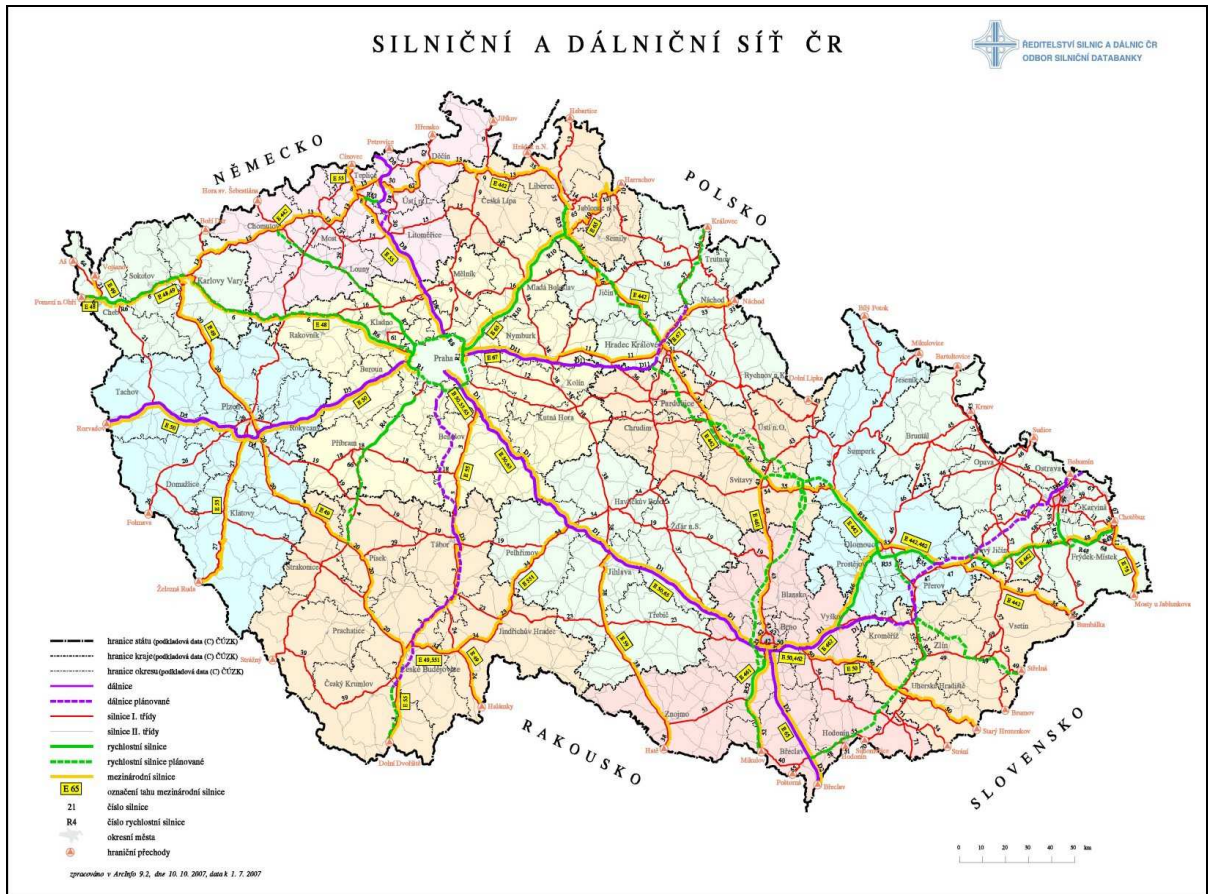
SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Marketingové prostředí firmy	16
Tab. 2. Obyvatelstvo v Napajedlích podle věkových skupin.....	36
Tab. 3. Obyvatelstvo Napajedel podle národnosti	37
Tab. 4. Vyjížděka za prací, do škol a učilišť	37
Tab. 5. Autobusové spoje jedoucí z Napajedel (zastávka spořitelna) do Kvítkovic.....	41
Tab. 6. Autobusové spoje jedoucí z Kvítkovic do Napajedel (zastávka spořitelna).....	41
Tab. 7. Ceny obyčejného jízdného, které cestující platí v pracovní dny při cestě autobusem.....	47
Tab. 8. Cenníky dopravců podle dosažené tarifní vzdálenosti	47
Tab. 9. Věkové složení	51
Tab. 10. Složení podle ekonomické aktivity.....	52
Tab. 11. Dopravní prostředek, kterým lidé upřednostňují cestování	53
Tab. 12. Využití autobusové přepravy	54
Tab. 13. Spokojenost s rozmístěním zastávek v Napajedlích.....	55
Tab. 14. Jakým směrem cestují lidé autobusem nejčastěji	56
Tab. 15. Kolik respondentů pokračuje do okolních obcí.....	57
Tab. 16. Frekvence cestování autobusovou dopravou	58
Tab. 17. Představa cestujících o výši jízdného	60
Tab. 18. Jakou cenu by respondenti zaplatili za jednotné jízdné.....	61
Tab. 19. Představa cestujících o ceně měsíční časové jízdenky	62
Tab. 20. Spokojenost s časy autobusů	63
Tab. 21. Spokojenost s autobusovou dopravou	66
Tab. 22. Ceník základních předplacených karet	75
Tab. 23. Počet žáků na 1. stupni 2. ZŠ v Napajedlích	81

SEZNAM PŘÍLOH

- PŘÍLOHA P I: Silniční a dálniční síť České republiky
- PŘÍLOHA P II: Jízdní řád IDS Napajedla – 1. část
- PŘÍLOHA P III: Jízdní řád IDS Napajedla – 2. část
- PŘÍLOHA P IV: Jízdní řády autobusů ve směru Napajedla – Kvítkovice a opačně
- PŘÍLOHA P V: Dotazník
- PŘÍLOHA P VI: Návrh tarifních zón v Napajedlích a okolí
- PŘÍLOHA P VII: Nízkopodlažní autobus a náměstí v Napajedlích

PŘÍLOHA P I: SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ SÍŤ ČESKÉ REPUBLIKY



PŘÍLOHA P II: JÍZDNÍ ŘÁD IDS NAPAJEDLA – 1. ČÁST

IDS Napajedla - Integrovaný dopravní systém hromadné dopravy													
Napajedla, spořitelna - odjezdy směr Kvítkovice a Pohořelice													
platí od 9.12.2007													
	Pracovní dny								Soboty			Neděle	
0													
1													
2													
3													
4	<u>37*</u>	47	51	52					59 B				
5	08	12	16*	19 I	22	27 N	36 Š	45	50	19		00 C	
6	03	16 P	17	18	46	52	53*			18	22B*		
7	<u>11</u>	12 N	<u>20</u>	22	27 Š	45	49	50 P	51 P	09	<u>35</u>	09 20	
8	24 U	<u>52 P</u>								<u>10</u>	24	<u>10</u> 24	
9										<u>10</u>		<u>10</u>	
10	29	34								30			
11	06	20	55									40	
12	35	54 P	55 L	56*	59					<u>05</u>	54	30 54	
13	11	31*	33	37 P	40	46 Š				45		<u>30</u>	
14	05	11 N	30	44						<u>30</u>		<u>30</u>	
15	04	11	16	<u>30*</u>	32	42				42		42 <u>45</u>	
16	30 N	40U*	46 Š							<u>30</u>		<u>30</u>	
17	10 N	49 T										<u>38</u> 49	
18	<u>35 U</u>									<u>05</u>			
19	<u>00 U</u>	52 P											
20	<u>10 U</u>	30 P											
21	04 U	<u>17 U</u>	17 U	32 U						<u>00</u>		<u>00</u>	
22	<u>17 U</u>									17		<u>17</u>	
23													

směr Otrokovice ČD
 směr Otrokovice aut. st.
 směr Zlín

----- obvykle nasazen nízkopodlažní autobus

* - nezastavuje na všech zastávkách

Š - jede ve dnech školního vyučování

N - nejede od 27.12.07 do 31.12.07

L - jede od 27.12.07 do 2.1.08, 1.2.08, od 3.3.08 do 9.3.08, od 20.3.08 do 21.3.08, od 30.6.08 do 31.6.08, od 27.10.08 do 29.10.08

U - nejede 31.12.07

P - nejede od 27.12.07 do 31.12.07, od 21.7.08 do 15.8.08

I - jede od 22.12.07 do 31.12.07, od 30.6.08 do 31.08.08

B - nejede 29.12.07 a 5.7.08

C - jede také 1.1.08, 24.3.08, 1.5.08, 8.5.08, 28.10.08, 17.11.08, nejede 23.12.07, 30.12.07, 23.3.08, 16.11.08

Tento jízdní řád obsahuje pouze spoje IDS Napajedla. Přesné informace o trase, vedení spojů ve svátky a dalších spojích naleznete v jízdních řádech jednotlivých dopravců.

PŘÍLOHA P III: JÍZNÍ ŘÁD IDS NAPAJEDLA – 2. ČÁST

IDS Napajedla - Integrovaný dopravní systém hromadné dopravy															
Otrokovice, Kvítkovice, st. č. 2 - odjezdy směr Napajedla, spořitelna															
platí od 9.12.2007															
	Pracovní dny								Soboty			Neděle			
0															
1															
2															
3															
4															
5	05	26	32	32	37 Š	42*									
6	01	16 Š	26	30 G	35	43 N	47 P	51	58	08	17 B*	45			
7	00 P	49*								17	52		02	52	
8	16 G	31 P	38	38	50					06*	52		52		
9	03	44*								32			32		
10	09	38	50	50*									17 C*		
11	02	43								01	20	47	01	20	
12	13 P	15	15 P							49			12		
13	23 N	23	42 P	55 Š						48 B*			12		
14	00 Š	13	18 Š	22	33	38	38*	42	44	12	37	48 B*	12	37	48 C*
15	10 N	18 U*	41	45	57 P	58							27		
16	39	41	47							12	47		12	47	
17	15 U	40 U								47			17		
18	27 Š	29 U	42 U	57 U						47			07	22	57
19	09 U	52 U								16 B			16 B		
20	15 P									42			42		
21	17 G														
22	00 U	17 U	26 U	27 U	30 U					00			00		
23															

	směr Napajedla, aut. st.	Tento jízdní řád obsahuje pouze spoje IDS Napajedla. Přesné informace o trase, vedení spojů ve svátky a dalších spojích naleznete v jízdních řádech jednotlivých dopravců.
	Napajedla, hosp. škola přes zast. Slávia	
	směr Topolná a Komárov	
	Napajedla, spořitelna	

-----	obvykle nasazen nízkopodlažní autobus
*	- nezastavuje na všech zastávkách
Š	- jede ve dnech školního vyučování
N	- nejede od 27.12.07 do 31.12.07
U	- nejede 31.12.07
P	- nejede od 27.12. do 31.12., od 21.7. do 15.8.
G	- jede od 27.12.07 do 31.12.07, od 21.7.08 do 15.8.08
B	- nejede 29.12.07 a 5.7.08
C	- jede také 1.1.08,24.3.08,1.5.08,8.5.08,28.10.08,17.11.08, nejede 23.12.07, 30.12.07, 23.3.08, 16.11.08

PŘÍLOHA P IV: JÍZDNÍ ŘÁDY AUTOBUSŮ VE SMĚRU NAPAJEDLA – KVÍTKOVICE A OPAČNĚ

Odjezdy autobusů Napajedla - Kvítkovice				Odjezdy autobusů Kvítkovice - Napajedla			
Hodina	PO - PÁ	SO	NE	Hodina	PO - PÁ	SO	NE
4	37 47 51 52	59		4			
5	08 16 20 22 27 36 45 50	19	00	5	05 26 32 37 42		
6	03 16 18 21 46 52 53	18		6	01 06 16 20 26 35 43 47 51 57 28	08 17 45	
7	11 12 12 20 22 45 49 50 51	09 35	09 20	7	49	17 52	02 52
8	24 52	10 24	10 24	8	31 38 38 50	06 52	52
9	55	10	10	9	03 14 44	32	32
10	29 34	30		10	09 18 50 50		17
11	06 20 53 55	07	07 40	11	02 43	01 20 47	01 20
12	35 54 56 59	05 54	30 54	12	13 15 15	49	12
13	11 31 33 37 40 46	02 45	02 30	13	23 23 42 55	48	12
14	05 11 35 40 44	30	30	14	00 13 18 18 22 33 37 38 38 38 42 44	12 37 48	12 48
15	04 11 16 30 32 42 42	42	45	15	10 18 41 45 57 58		27
16	30 41 46	30	30	16	39 41 47	12 47	12 47
17	10 46 49		38 49	17	15 40	47	17
18	35	05	40	18	27 29 42 57	47	07 22 51 27
19	00 24 52	01	24	19	09 40 52	16	16
20	10 30			20	15	42	42
21	04 17 17 32	00	00	21	17		
22	17	17	17	22	00 17 26 27 30	00	00
pozn.							
Vzorek spojů ve všední dny ze zjištění 4.4.2008, spoje v sobotu 5.4.2008 a v neděli 6.4.2008.							
Spoje dopravce ČSAD Vsetín							
Spoje dopravce ČSAD Uherské Hradiště							
Spoje dopravce HOUSACAR							
Spoje mimokrajského dopravce TOURBUS							

PŘÍLOHA P V: DOTAZNÍK



Vážená paní, vážený pane,

v rámci studia na Fakultě managementu a ekonomiky ve Zlíně UTB ve Zlíně zpracovávám diplomovou práci na téma „**Dopravní obslužnost Napajedla – Otrokovice – Zlín**“. V této souvislosti se na Vás obracím s laskavou žádostí o vyplnění tohoto dotazníku.

Dotazník je zcela anonymní a výsledky budou sloužit pro zpracování mé diplomové práce a pro potřeby Městského úřadu v Napajedlích.

Pokud budete mít jakékoli náměty a připomínky, můžete mi je napsat na e-mail: manasova@fame.utb.cz.

Děkuji Vám za Váš čas a poskytnutí cenných informací.

Hana Maňasová

**Dotazník spokojenosti občanů města Napajedel s kvalitou dopravní obsluhy
do Otrokovic a Zlína**

1. Pohlaví:

žena

muž

2. Věk :

méně než 15 let

41 – 65 let

15 – 20 let

více jak 65 let

21 – 40 let

3. Patříte do skupiny:

student

zaměstnaný(á)

důchodce

nezaměstnaný(á)

na rodičovské dovolené

jinam

4. Při cestě z Napajedel do Otrokovic, Zlína nebo okolních obcí (nebo opačně) upřednostňujete cestování:

autobusem

vlakem

automobilem

na kole

pěšky

jiným způsobem

5. Autobusovou dopravu využíváte nejčastěji k přepravě:

do školy

do zaměstnání

k lékaři

- na úřady nebo jiných státních a soukromých institucí
- do obchodu
- za kulturou, rekreací, trávení volného času
- jinam, napište kam:

6. Uvítal(a) byste v Napajedlích další zastávky autobusu?

- ano, uveďte kde:
- ne, počet a rozmístění zastávek mi vyhovuje

7. Kam cestujete autobusem nejčastěji? Do volných polí, prosím, uveďte zastávky.

- z Napajedel do Otrokovic (nebo opačně)
- z Napajedel do Zlína (nebo opačně)
- z Napajedel do Kvítkovic (nebo opačně)
- jiným směrem, uveďte odkud a kam

8. Pokračujete dál v cestě z Napajedel do okolních obcí?

- ano
- ne

Pokud ano, jedete:

- autobusem
- individuální dopravou, napište, čím:

9. Jak často cestujete autobusovou dopravou?

- pravidelně, uveďte, kolikrát za měsíc:
- nepravidelně, uveďte jak často:

- jen v zimní sezónu
- jen v letní sezónu
- vůbec ji nevyužívám

Pokud využíváte autobusovou dopravu pravidelně, v kolik hodin obvykle vyjíždíte z Napajedel a kdy se vracíte

10. Vyhovuje Vám současná cena jízdného ve směru, který využíváte nejčastěji?

- ano
- ne, moje představa je Kč za jednu jízdu

11. Jaká cena jednotné jízdenky v rámci tarifní zóny Napajedla by pro Vás byla přijatelná?

Bude stanovena jednotná cena jízdenky, kdy jedna cesta autobusem bude stát stejně bez ohledu na to, kolik zastávek cestující ujede a jakého provozovatele spoje si vybere. Tarifní zóna Napajedla je vymezena hraničními zastávkami Prusinky, spořitelna, autobusová stanice, Kvítkovice, pošta (resp.nádraží ČD).

uved'te, prosím, cenu jednotné jízdenky: Kč

12. Vyhovovala by Vám měsíční časová jízdenka v tarifní zóně Napajedla?

Měsíční časová jízdenka funguje jako předplacená čipová karta, která cestujícím umožňuje neomezené cestování v dané tarifní zóně po dobu 30-ti dnů.

- ano, měsíční jízdenku (čipovou kartu) bych si koupil(a). Do měsíční jízdenky bych byl(a) ochotný(á) investovat Kč
- ne

13. Ve kterém denním čase nejvíce postrádáte spoje autobusové dopravy pro obyvatele Napajedel?

V pracovní dny:

- časy hromadné dopravy mi vyhovují
- mezi 8 – 11 hodinou
- mezi 16 – 18 hodinou
- mezi 19 – 22 hodinou
- v jiný denní čas, uveďte jaký:

O víkendech, uveďte den a čas:

14. Jak jste spokojen(á) se službami autobusové dopravy ve směru z Napajedel do Otrokovic (Zlína)?

- velmi spokojen(á)
- spíše spokojen(á)
- odpovídá mým požadavkům
- méně spokojen(á)
- nespokojen(á), uveďte důvod:

15. Na tomto místě se vyjádřete, prosím, k problematice dopravní obslužnosti Napajedla – Otrokovice – Zlín.

.....

.....

.....

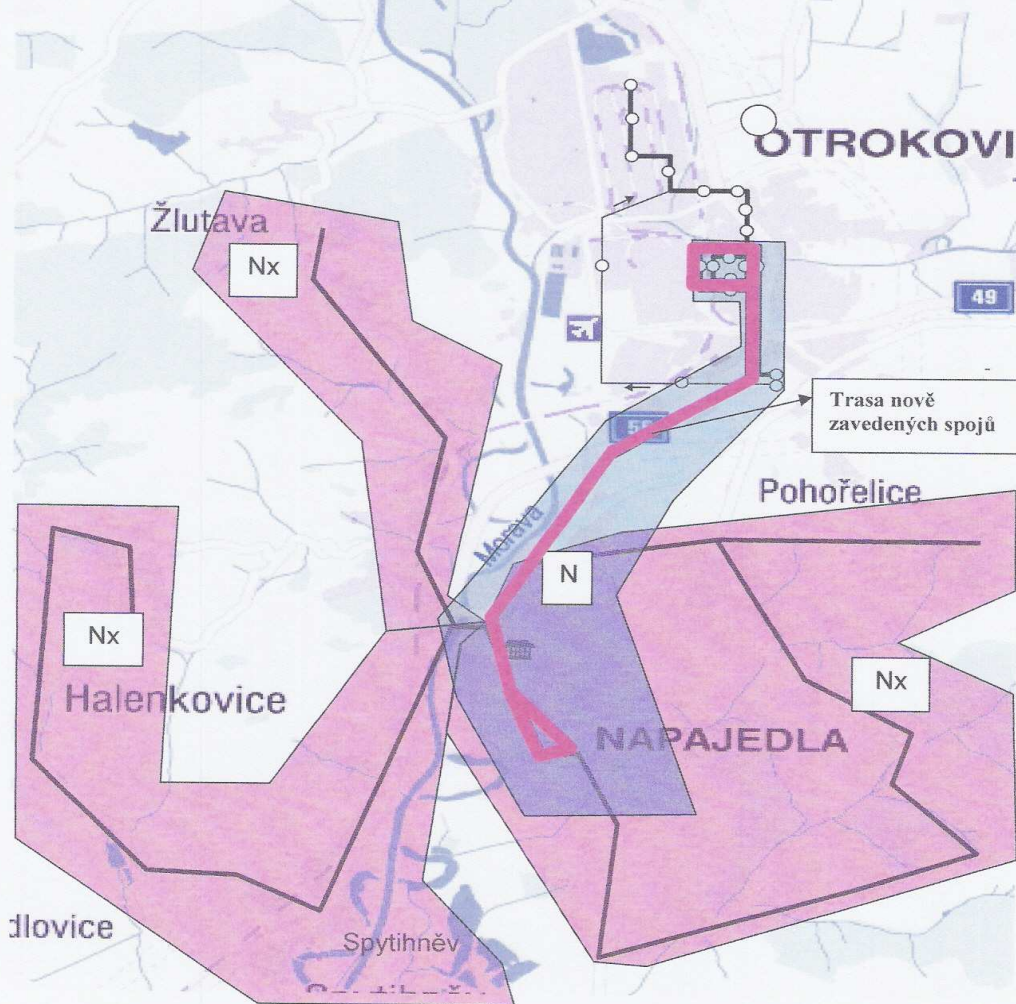
.....

.....

Děkuji Vám za Vaši spolupráci a za čas, který jste věnovali vyplnění dotazníku.

PŘÍLOHA P VI: NÁVRH TARIFNÍCH ZÓN V NAPAJEDLÍCH A OKOLÍ

Příloha č. 3
Teoretický návrh na stanovení tarifních zón



PŘÍLOHA P VII: NÍZKOPODLAŽNÍ AUTOBUS A NÁMĚSTÍ V NAPAJEDLÍCH



Nízkopodlažní autobus IDS Napajedla



Náměstí v Napajedlích