

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

**Marketingový průzkum dopravní obslužnosti osobní dopravy  
v regionu Jesenicko**

**Bc. Helena Kurejová**

Diplomová práce

2009

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky  
Akademický rok: 2008/2009

## **ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE**

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Helena KUREJOVÁ**  
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**

Název tématu: **Marketingový průzkum dopravní obslužnosti osobní  
dopravy v regionu Jesenicko**

Z á s a d y   p r o   v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Teorie marketingových průzkumů dopravní obslužnosti
2. Analýza současného stavu osobní dopravy na Jesenicku
3. Návrhy na vylepšení osobní dopravy na Jesenicku
4. Vyhodnocení přínosu navrženého řešení

Závěr


Rozsah grafických prací: dle doporučení vedoucího  
Rozsah pracovní zprávy: 50 - 60 stran  
Forma zpracování diplomové práce: tištěná  
Seznam odborné literatury: dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Rudolf Kampf st., CSc.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: 28. listopadu 2008  
Termín odevzdání diplomové práce: 25. května 2009

  
prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

  
prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 28. listopadu 2008

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s uveřejnění této diplomové práce v knihovně Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 15. května 2009



Helena Kurejová

## **Poděkování**

Na tomto místě bych ráda poděkovala doc. Ing. Rudolfu Kampfovi, CSc. za cenné připomínky a odborné rady, kterými přispěl k vypracování této diplomové práce.

## **SOUHRN**

Diplomová práce je zaměřena na osobní dopravu v regionu Jesenicko. V první části je objasněna teorie marketingu, marketingových průzkumů a základní pojmy. V druhé části je popsána charakteristika Jesenicka a stav osobní dopravy v regionu. Třetí kapitola popisuje metodiku vlastního průzkumu a zpracovává marketingový průzkum osobní dopravy na Jesenicku a na základě jeho výsledků se snaží navrhnout opatření k vylepšení osobní dopravy v regionu. Závěrečná kapitola pak obsahuje vyhodnocení přínosů navrhovaných řešení.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

dopravní obslužnost, marketingový průzkum, region, osobní doprava, závazek veřejné služby

## **TITLE**

Marketing survey of passenger traffic service in the Jesenicko region

## **ABSTRACT**

The diploma paper is focused on passenger services in the Jesenicko region. In the first part is explained the theory of marketing, marketing researches and basic concepts. The second part is based on Jesenicko regional label and on the state of passenger services in the region. The third part contains the methodology of the research and processes information from the Marketing survey of passenger traffic service in the Jesenicko region. On basis of results I am trying to suggest the measures to improvement of passenger services in the region. The last part contains the assessment of contributions from the suggestions.

## **KEYWORDS**

transport service, marketing research, region, passenger traffic, commitment of public service

# Obsah

Úvod .....	9
<b>1 Teorie marketingových průzkumů dopravní obslužnosti .....</b>	<b>10</b>
<b>1.1 Marketing .....</b>	<b>10</b>
<b>1.2 Marketingový průzkum .....</b>	<b>11</b>
1.2.1 Cíle marketingového výzkumu .....	11
1.2.2 Druhy marketingového výzkumu .....	11
1.2.3 Kroky marketingového průzkumu .....	12
<b>1.3 Metody sběru informací .....</b>	<b>13</b>
1.3.1 Metody pozorování .....	13
1.3.2 Metody šetření .....	14
1.3.3 Metody experimentální .....	16
1.3.4 Metody kvalitativní .....	17
<b>1.4 Marketing služeb .....</b>	<b>17</b>
1.4.1 Služby .....	17
<b>1.5 Marketing dopravních služeb .....</b>	<b>18</b>
1.5.1 Kvalita dopravních služeb .....	18
<b>1.6 Dopravní obslužnost .....</b>	<b>19</b>
1.6.1 Legislativa vztahující se k veřejné dopravě .....	19
1.6.2 Základní pojmy .....	19
<b>1.7 Význam marketingových výzkumů v osobní dopravě .....</b>	<b>20</b>
<b>2 Analýza současného stavu osobní dopravy na Jesenicku .....</b>	<b>22</b>
<b>2.1 Charakteristika regionu .....</b>	<b>22</b>
2.1.1 Zaměstnanost .....	23
2.1.2 Nejvýznamnější podniky regionu .....	24
2.1.3 Zaměstnanost a světová ekonomická krize .....	25
2.1.4 Školská zařízení .....	25
2.1.5 Infrastruktura .....	26
2.1.6 Stav silnic a nehodovost na Jesenicku .....	27
<b>2.2 Současný stav osobní dopravy na Jesenicku .....</b>	<b>28</b>
2.2.1 Veolia Transport Morava, a. s. ....	28
2.2.2 České dráhy, a. s. ....	30
<b>2.3 Integrovaný dopravní systém olomouckého kraje .....</b>	<b>31</b>
2.3.1 Tarif IDSOK .....	32
2.3.2 IDSOK a ČD, a. s. ....	32
2.3.3 IDSOK a Veolia Transport Morava, a. s. ....	33
<b>2.4 Dopravní obslužnost regionu .....</b>	<b>34</b>
<b>2.5 Návaznost osobní dopravy na ostatní regiony ČR .....</b>	<b>35</b>
2.5.1 Drážní osobní doprava .....	35
2.5.2 Dálková autobusová doprava .....	36
<b>2.6 Městská hromadná doprava Jeseník .....</b>	<b>37</b>
<b>2.7 Cyklistická doprava .....</b>	<b>38</b>
<b>3 Návrhy na vylepšení osobní dopravy na Jesenicku .....</b>	<b>40</b>
<b>3.1 Metodika marketingového průzkumu .....</b>	<b>40</b>
3.1.1 Sběr kvantitativních dat .....	40
3.1.2 Sběr kvalitativních dat .....	40
3.1.3 Pozorování .....	40

3.1.4	Tvorba dotazníku .....	41
3.1.5	Předvýzkum .....	41
3.1.6	Návratnost.....	41
3.1.7	Vypovídací schopnost a rovnoměrnost vzorku dotazovaných.....	42
<b>3.2</b>	<b>Vyhodnocení marketingového průzkumu .....</b>	<b>43</b>
3.2.1	Četnost využívání jednotlivých druhů dopravy .....	44
3.2.2	Četnost využívání hromadné dopravy .....	44
3.2.3	Nejčastější důvody použití hromadné dopravy.....	45
3.2.4	Návaznost jednotlivých používaných spojů.....	46
3.2.5	Obvyklá doba cestování.....	47
3.2.6	Otázky nástupu a výstupu .....	47
3.2.7	Docházkový čas na zastávku z domova a docházkový čas na zastávku při cestě zpět .....	48
3.2.8	Spokojenost s dodržováním jízdních řádů .....	49
3.2.9	Časové rozložení spojů v pracovní dny a o víkendech .....	50
3.2.10	Pocit bezpečí při cestování hromadnou dopravou .....	52
3.2.11	Spokojenost s dopravní obslužností v regionu.....	53
3.2.12	Připomínky, názory a výhrady.....	53
<b>3.3</b>	<b>Návrhy oblastí na vylepšení dopravní obslužnosti na Jesenicku.....</b>	<b>54</b>
<b>4</b>	<b><i>Vyhodnocení přínosu navrženého řešení.....</i></b>	<b>56</b>
<b>4.1</b>	<b>Návrhy obslužnosti okrajových částí obcí .....</b>	<b>56</b>
<b>4.2</b>	<b>Návrhy na zrychlení meziregionální dopravy .....</b>	<b>57</b>
<b>4.3</b>	<b>Návrh trasování určitých autobusových spojů .....</b>	<b>59</b>
<b>4.4</b>	<b>Koordinace jízdních řádů drážní a autobusové dopravy .....</b>	<b>59</b>
<b>4.5</b>	<b>Zvyšování kultury cestování .....</b>	<b>60</b>
<b>4.6</b>	<b>Návrhy na zlepšení frekvence spojů.....</b>	<b>60</b>
<b>4.7</b>	<b>Návrhy na zavedení nočního provozu .....</b>	<b>61</b>
<b>4.8</b>	<b>Informační systém o zpoždění .....</b>	<b>61</b>
<b>4.9</b>	<b>Návrhy na vylepšení cyklistické dopravy .....</b>	<b>62</b>
	<b><i>Závěr.....</i></b>	<b>64</b>
	<b><i>Seznam použité literatury .....</i></b>	<b>65</b>
	<b><i>Seznam tabulek .....</i></b>	<b>67</b>
	<b><i>Seznam obrázků.....</i></b>	<b>68</b>
	<b><i>Seznam zkratk .....</i></b>	<b>69</b>
	<b><i>Seznam příloh .....</i></b>	<b>70</b>



# Úvod

Zabezpečení dopravní obslužnosti území je v současnosti velmi frekventovanou úlohou, o kterou se zajímají úřady veřejné správy. Úroveň dopravní obslužnosti ovlivňuje rozvoj obcí, je důležitá pro investory v podnikatelské sféře i pro občany, rozhodující např. o místě svého trvalého bydliště. Důležité je tedy sledovat, kam místní občané cestují nejčastěji za prací, vzděláním, za lékařskou péčí, kulturou, sportovní vyžitím, nakupováním a na úřady. Proto je nutné sledovat situaci v této oblasti a podnikat kroky k udržení a případně zlepšení dopravní obslužnosti území.

Současná situace ve veřejné osobní dopravě se vyznačuje trvalým poklesem cestujících, omezováním spojů, využíváním hromadných dopravních prostředků převážně v dopravních špičkách a chybějícími finančními prostředky na provozování ztrátových, ale potřebných spojů. Tyto skutečnosti by měly přimět úřady, aby se systematicky zabývaly problematikou optimalizace veřejné dopravy ve svém regionu. Vhodným řešením může být zpracování projektů optimalizace veřejné dopravy. Tato úloha se ovšem nedá řešit bez dostatečně kvalitních a reálných dat poskytujících obraz současné situace dopravní obslužnosti daného území.

Nejlepším nástrojem k získání informací o současném stavu dopravní obslužnosti je buď podrobná analýza spojů, spojení, dopravních návazností, apod. a následné sčítání a sledování obsazenosti a využití jednotlivých spojů, nebo marketingový průzkum dopravní obslužnosti založený na dotazníkovém šetření obsahující vzorek občanů zkoumaného území. Při těchto průzkumech a analýzách je zpravidla nutná znalost místní situace.

Zpracováním takového marketingového průzkumu se bude zabývat i tato diplomová práce. Zaměření vlastního průzkumu se bude orientovat na osobní dopravu v regionu Jesenicko, který leží na severu Olomouckého kraje za masivem Hrubého Jeseníku při hranicích s Polskem.

Cílem této práce je analyzovat současný stav dopravní obslužnosti na Jesenicku navrhnout na základě provedeného marketingového průzkumu určitá opatření, která by mohla vést ke zlepšení osobní dopravy, resp. dopravní obslužnosti v regionu Jesenicko a následně vyhodnotit, jakým přínosem by tyto návrhy řešení byly pro zlepšení dopravní obslužnosti ve zmiňovaném regionu.

# 1 Teorie marketingových průzkumů dopravní obslužnosti

Pro správné pochopení následujících kapitol je nutné si nejdříve vysvětlit, co marketing znamená a jak je možné provádět marketingové průzkumy. Dále budou vysvětleny pojmy související s osobní dopravou a dopravní obslužností.

## 1.1 Marketing

Definice marketingu existuje celá řada. Jednou z nich je také: „*Marketing je způsob řízení a podnikání, který orientuje podnik na uspokojování potřeb zákazníků a dosahování cílů podniku.*“ [3]

Všechny definice marketingu mají zpravidla jeden společný subjekt, jímž je zákazník a uspokojení jeho potřeba přání tak, aby bylo dosaženo spokojenosti všech, kteří jsou na směně zainteresováni.

Podstatou marketingu je způsob řízení, které zajišťuje poznání, předvídání, ovlivňování a v konečné fázi uspokojování potřeb zákazníků. To, že cíle podniku může být dosaženo jen tehdy, jsou-li poznány přání a potřeby zákazníků, je základem marketingu. Všechny podnikové činnosti se potom odvíjejí od znalostí těchto potřeb a přání. V každém oboru podnikání je však nutné, aby podnik uspokojil potřeby a přání zákazníka lépe než konkurence.

Marketing je práce s trhem, je to podnikatelská filosofie, která vychází z potřeb zákazníka a snaží se tyto potřeby uspokojit a přeměnit ve specifickou poptávku. Je to systém podnikatelských aktivit, přístupů a metod, které prostupují prakticky každé podnikatelské rozhodnutí: o výrobním programu, o produktu, inovačních a investičních záměrech, personálních, nákupních i organizačních otázkách. Je však velmi důležité odlišovat potřeby a přání zákazníka od poptávky. Lidská potřeba je stav pociťovaného nedostatku. Potřeby nejsou utvářeny společností nebo trhem, jsou dány podstatou lidské existence. Poptávka znamená přání mít nebo používat specifické produkty, která jsou podložena schopností a ochotou je koupit.

Důležitou součástí marketingu je právě zkoumání poptávky. Podniková rozhodnutí vznikají na základě znalosti poptávky po produktu, jak současné, tak i budoucí. Rozlišujeme poptávku trhu a poptávku po produktech firmy, pro jejichž odhadování existují různé přístupy a metody. Úkolem marketingu tedy je tedy zjistit, jakou tendenci má a bude mít vývoj poptávky. K tomuto účelu také slouží marketingové průzkumy.

## 1.2 Marketingový průzkum

*„Moderní marketing se neobejde bez profesionálního výzkumu. Marketingový výzkum tvoří základnu řízení marketingové činnosti firem. Předpokladem úspěšného řízení marketingové činnosti se v moderních podmínkách stále více stává zabezpečení pracovníků účelnými a aktuálními informacemi.“ [5]*

Marketingový výzkum můžeme definovat jako souhrn všech aktivit, které zkoumají všechny jevy a vztahy na trhu a vlivy marketingových nástrojů na ně. Jde hlavně o průzkum trhu, průzkum propagace, výrobků, distribučních cest, cen, chování zákazníka a marketingových komunikací.

Průzkum trhu nelze zaměňovat s marketingovým výzkumem, je pouze jednou z jeho částí, a to pravděpodobně známější a nejvíce používanou. Na rozdíl od průzkumu trhu, který je chápán především jako jednorázová záležitost, zjišťující zvolenou výzkumnou technikou aktuální situaci na trhu poskytující zadavatelům především základní popis této situace, je marketingový výzkum dlouhodobější prací, kombinující hned několik výzkumných postupů, uplatňující náročnější postupy statistického zpracování, porovnávající a vyhodnocující výsledky získané z různých zdrojů a docházející k hlubším poznatkům a souvislostem.

### 1.2.1 Cíle marketingového výzkumu

Marketingový výzkum spočívá ve specifikaci, shromažďování, analýze a interpretaci informací, které umožňují:

- porozumět trhu, na kterém firma podniká nebo na kterém hodlá podnikat,
- identifikovat problémy spojené s podnikáním na tomto trhu,
- identifikovat příležitosti, které se na trhu vyskytují nebo mohou vyskytnout,
- formulovat směry marketingové činnosti,
- hodnotit výsledky marketingové činnosti.

### 1.2.2 Druhy marketingového výzkumu

Marketingový výzkum může být:

- monitorovací – znamená permanentní shromažďování a analýzu informací,
- explorační – když není dostatek předběžných znalostí; je uskutečňován v malém rozsahu, má neformální charakter, nestandardní metodický postup,
- deskriptivní - má za úkol přesně popsat všechny jevy a procesy,

- kausální - je zaměřen na zkoumání příčin určitých problémů.

### 1.2.3 Kroky marketingového průzkumu

Marketingový průzkum obecně probíhá v těchto krocích:

1. Definování předmětu a cílů marketingového výzkumu - znamená všestranné objasnění účelu a přesné vymezení cílů marketingového výzkumu.
2. Specifikace potřebných informací – informacemi mohou být fakta, znalosti, názory, motivy, záměry, apod.
3. Identifikace zdrojů informací – představuje zdroje, ze kterých jsou čerpány informace potřebné ke zpracování marketingového výzkumu.
4. Stanovení metod sběru informací – existuje mnoho metod sběru informací a jsou různě klasifikovány (popsány v následující podkapitole).
5. Vypracování projektu marketingového výzkumu (plán marketingového výzkumu) – obsahem plánu je účel studie, cíl výzkumu, použitá metodologie, časový rozvrh, předpokládané náklady výzkumu, přílohy a dodatky.
6. Sběr informací – představuje realizační část plánu marketingového výzkumu.
7. Zpracování a analýza informací – zpracování zahrnuje úpravu údajů, klasifikaci a třídění údajů, kódování údajů, sestavení tabulek a grafů; analýza spočívá v rozdělení četnosti daného znaku, určení úrovně a variability znaků a ve zkoumání závislostí.
8. Interpretace a prezentace výsledků – závěry a doporučení podepřené výsledky výzkumu prezentované ústně nebo písemně (závěrečná zpráva).

V prvních pěti krocích se jedná o přípravu marketingového výzkumu, v posledních třech o jeho realizaci. Shrnutím výše uvedeného vyplývá, že pro každý marketingový výzkum musí být především určen jeho cíl. Průzkum bez uvědomění si cíle, ke kterému se má dojít na základě marketingového výzkumu je časově, nákladově a logicky zbytečný. Je nutné si také stanovit, které informace a informační zdroje jsou k vlastnímu výzkumu potřeba. Informace získávané výzkumem mohou být primární (získané vlastním marketingovým výzkumem) nebo sekundární (shromážděné někým jiným), interní nebo externí, kvantitativní (vyjádřené v číselné podobě) nebo kvalitativní (vyjádřené slovně nebo písemně). Rozhodnutí o metodě sběru informací pak probíhá na základě toho, jaké informace a od jakých informačních subjektů jsou získávány. Před vlastní realizací průzkumu je nutné vypracovat marketingový plán, což v podstatě představuje administrativní část a shrnutí předchozích kroků, obsahuje také časový rozvrh a předpokládané náklady průzkumu. Získané informace je třeba analyzovat, rozčlenit do tříd a kategorií, vyloučit zjevně špatné a irelevantní údaje.

Výsledky výzkumu jsou interpretovány a vyúsťují v závěry a doporučení k rozhodnutím týkajících se zkoumaného problému.

### **1.3 Metody sběru informací**

Základní třídění sběru informací:

- metody sběru sekundárních informací,
- metody sběru primárních informací jsou:
  - ⇒ metody pozorování,
  - ⇒ metody šetření,
  - ⇒ metody experimentální,
  - ⇒ metody kvalitativní.

V následujících dílčích kapitolách budou metody získávání primárních informací podrobněji popsány.

#### **1.3.1 Metody pozorování**

Pozorování spočívá v záměrném, cílevědomém a plánovitém sledování smyslově vnímatelných skutečností (jevů nebo procesů), aniž by pozorovatel do pozorovaných skutečností nějak zasahoval. Pozorování je možné členit na:

- nestandardizované (určen je pouze cíl pozorování),
- standardizované (je určeno plánem, co přesně a všechno se má pozorovat).

Dále můžeme členit pozorování na:

- skryté (bez zjevné přítomnosti pozorovatele) - používá tehdy, kdy by zjevná přítomnost pozorovatele narušovala průběh pozorované skutečnosti.
- zjevné (za účasti pozorovatele).

Dále se rozlišuje pozorování na zúčastněné, kdy je pozorovatel sám součástí pozorovaného jevu, a na nezúčastněné.

Z procesu pozorování musí po jeho dokončení být vyhotoven záznam. Pozorování je sběr primárních údajů pozorováním relevantních lidí, činností a situací. Při této metodě se průzkumník pohybuje mezi zákazníky. Výhodou této metody je, že předmět zkoumání (zákazník) se chová přirozeně. Na druhou stranu průzkumník musí čekat na zákaznickou reakci a nemůže jeho projev nijak ovlivňovat. Pozorování je možné použít k získání těch informací, které lidé nejsou ochotni nebo schopni poskytnout. Touto metodou však nelze sledovat motivy, postoje a pocity.

### 1.3.2 Metody šetření

Metoda šetření je jednou z nejrozšířenějších postupů marketingového výzkumu. Uskutečňuje se pomocí dotazování, kladením záměrně cílených otázek, proto jsou označovány také jako metody dotazování. Při této metodě je nutné vhodně zvolit kontakt s dotazovaným (respondentem). Kontakt může být:

- přímý (bezprostřední), v případě písemného zodpovídání otázek,
- zprostředkovaný tazatelem, který vstupuje mezi výzkumníka a respondenta, při osobním (ústním) dotazování, včetně dotazování telefonického.

Šetření může být vyčerpávající, kdy jsou zjišťovány informace u všech jednotek základního souboru, nebo výběrové, kdy jsou údaje získávány pouze u části základního souboru. Metody používají různé techniky šetření, ty mohou být:

- písemné dotazování,
- osobní dotazování (standardizované, nestandardizované),
- telefonické dotazování,
- elektronické dotazování
- škálování.

#### **Písemné dotazování**

Technika písemného dotazování představuje činnost, kdy dotazovaný (respondent) písemně odpovídá na otázky na předloženém formuláři (dotazník, anketa). Písemné dotazování je vhodné pro výzkumy, kdy je potřeba získat velké množství dat od mnoha respondentů při relativně nízkých nákladech. Výhodou této techniky je, že nedochází k ovlivňování dotazované osoby tazatelem a respondent si může zpravidla sám určit dobu pro zodpovězení otázek. Nevýhoda písemného dotazování spočívá v nízké návratnosti, mnohem nižší než u osobního dotazování. Dotazovaný také má mnohem větší prostor k rozmyšlení si odpovědi, tím se snižuje spontánnost odpovědí. U tohoto typu dotazování není nikdy jisté, zda dotazník vyplnila osoba, které byl původně určen, zda odpovídal pravdivě, apod. Písemný kontakt je zpravidla zprostředkováván pomocí dotazníku nebo ankety.

#### ***Dotazník***

Dotazník je formulář určený k pokud možno přesnému a úplnému zaznamenávání zjišťovaných informací. Dříve než začne být dotazník formulován, je nezbytné znát účel a cíle výzkumu, vypracovat seznam informací, které musí být zjištěny a mít koncept plánu analýzy. Dotazník musí odpovídat technice dotazování.

*Struktura dotazníku* - (1) úvodní otázky, (2) filtrační otázky, (3) zahřívací otázky, (4) specifické otázky a (5) identifikační otázky.

*Otázky a jejich formulace* - při formulování otázek je třeba dbát určitých pravidel, a to: používat jednoduchý jazyk, používat známý slovník, vyloučit dlouhé věty, dodržet konkrétnost, vyloučit víceznačná slova, vyloučit dvojité otázky, vyloučit sugestivní, zavádějící a nepřímé otázky. Musí být formulovány tak, aby jim respondent rozuměl a byl schopný a ochotný na ně odpovědět.

Existují následující typy otázek:

- otevřené (respondentovi je ponechána volnost při odpovědi, není omezen variantami odpovědí),
- uzavřené (odpovědi jsou standardizovány, mohou být dichotomické, trichotomické, výčtové a polytomické),
- kombinace otevřených a uzavřených, tzv. polootevřené (polouzavřené) otázky,
- výběrové (respondent vybírá jednu z několika odpovědí),
- škály (umožňují převod kvalitativních informací na kvantitativní).

### **Anketa**

Anketa je nejvhodnější pro sběr popisných informací. Anketa je zpravidla tvořena jen několika málo otázkami na určité téma. Může se použít ke sběru různých informací. S anketami se často setkáváme v tisku, na internetových stránkách, v tištěné podobě na různých veřejných místech apod. Hlavním cílem ankety je získat informace od velkého počtu lidí. K základním nedostatkům ankety patří malá návratnost a tzv. samovýběr účastníků. Proto se také anketa se označuje jako neadresné písemné dotazování (je na rozhodnutí člověka, zda se rozhodne anketní lístek vyplnit nebo ne, a tudíž dochází k tzv. samovýběru).

### **Osobní dotazování**

Osobní dotazování klade důraz na zkušenosti a přístup tazatelů, na tom totiž závisí kvalita i kvantita získaných informací. Touto technikou lze lépe dosáhnout důvěry dotazovaného. Pro lidi, kteří se lépe a snáze vyjadřují ústně, je tato forma osobního dotazování mnohem vhodnější než dotazování písemné. Oproti písemnému dotazování je osobní dotazování finančně, časově i organizačně náročnější, lze při něm ale získat kvalitnější výsledky.

Rozlišujeme následující způsoby rozhovoru:

- standardizovaný rozhovor - je připraven předem a je přesně stanoveno, jaké otázky a jakým způsobem budou pokládány,
- nestandardizovaný rozhovor - není předem určena forma a pořadí otázek.

Základními typy osobního rozhovoru je interview a skupinový rozhovor. Interview je rozhovor tazatele jen s jedním respondentem, kdežto skupinový rozhovor je tvořen skupinou lidí (2-10 osob) a vyškoleným, zkušeným tazatelem (moderátorem), který s dotazovanými diskutuje o řešeném problému.

### **Telefonické dotazování**

Výhodou telefonického dotazování je jeho rychlost, respondent navíc může poskytnout upřímnější a otevřenější odpovědi, protože je skryt v určité anonymitě. Nevýhodou této techniky je, že kontakt s dotazovaným není bezprostřední a dotazování nesmí být příliš dlouhé. V současnosti panuje velmi nízká ochota lidí odpovídat na otázky právě po telefonu.

### **Elektronické dotazování**

Elektronické dotazování je moderní formou šetření. Může fungovat podobně jako anketa nebo dotazník, za použití elektronické pošty (e-mailu). V současnosti jsou využívány také formy jednoduchých anket na internetových stránkách různých provozovatelů.

### **Škálování**

Škálování je technika, jejíž pomocí respondenti promítají své postoje na stupnici, která může být vyjádřena verbálně nebo graficky. Postojové škály mohou být:

- hodnotící - postoj je zaznamenán určitou pozicí na stupnici,
- grafická hodnotící škála - postoj je vyjádřen bodem na grafické stupnici,
- škála pořadí - postoj vyjádřený podle referenčního pořadí respondenta,
- škála konstantní sumy - rozdělení fixní sumy bodů nebo procent,
- specifické škály.

#### **1.3.3 Metody experimentální**

Experimentální metody jsou založeny na studiu vztahů mezi dvěma nebo více proměnnými za kontrolovaných podmínek. Snaží se zachytit a vysvětlit reakce na novou situaci.



Existují experimenty:

- laboratorní, které se uskutečňují v prostředí umělém (laboratorním),
- experimenty terénní (přirozené), které se uskutečňují v přirozeném prostředí.

#### **1.3.4 Metody kvalitativní**

Kvalitativní metody umožňují získat informace vysvětlující příčiny určitého chování spotřebitelů za určitých podmínek, které nelze získat konvenčními metodami. Patří k nim:

- individuální hloubkové rozhovory,
- skupinové rozhovory.

Rozhovory mohou být řízené a neřízené. Používají se zejména u exploračního výzkumu (výzkum motivací).

Všechny výše zmíněné metody a techniky se používají také k provádění marketingových průzkumů dopravy. Důležitou součástí plánu marketingového výzkumu je stanovení cíle průzkumu, na tomto základě je pak možné volit vhodné metody k provedení samotného průzkumu.

### **1.4 Marketing služeb**

*„Služba je jakákoliv činnost nebo schopnost, kterou může jedna strana nabídnout druhé. Služba je svou podstatou nehmotná a nevytváří žádné hmotné vlastnictví. Poskytování služby může (ale nemusí) být spojeno s hmotným produktem.“ [3]*

#### **1.4.1 Služby**

Sektor služeb patří v současné době mezi nejdynamičtější oblasti ekonomiky vyspělých států. Služby mohou tvořit podstatnou nebo relativně malou část celkové tržní nabídky firmy. Z tohoto hlediska rozlišujeme pět kategorií tržní nabídky:

- čistě hmotné zboží,
- hmotné zboží spolu se službou,
- hybrid,
- služba spolu s malým podílem hmotného produktu,
- čistá služba.

#### **Další dělení služeb:**

- služby závislé na lidech a zařízeních pro poskytování služeb,
- služby poskytované v přítomnosti nebo nepřítomnosti zákazníka,

- služby uspokojující osobní potřeby nebo potřeby podnikání,
- podle cílů dělíme na služby ziskových a neziskových organizací,
- podle vlastnictví existují služby soukromých a veřejných organizací.

Veškeré marketingové aktivity v oblasti služeb musí být prováděny s ohledem na jejich specifické vlastnosti, kterými jsou: nehmotnost, nedělitelnost, proměnlivost a neskladovatelnost.

## 1.5 Marketing dopravních služeb

Dopravní marketing je specifickou oblastí marketingu služeb, aplikovanou v podmínkách dopravy. Zákaznickovy potřeby a přání mohou vystupovat v hmotné a nehmotné formě. Hmotné požadavky představují např. bezpečnost, rychlost, aj. Nehmotné požadavky zahrnují psychologické a emocionální potřeby jako je značka služby, společenská přijatelnost aj. Celý systém podnikatelských aktivit podniku je orientovaná na zákazníka, jehož přání musí být zajištěna a efektivně uspokojena.

### 1.5.1 Kvalita dopravních služeb

Požadavky na kvalitu dopravních služeb mohou být posuzovány z pohledu:

- konkurence – vytvoření konkurenční výhody,
- společnosti – veřejný zájem, ekologické aspekty, bezpečnost,
- firmy – na straně firmy může jít o kvalitu deklarovanou a kvalitu skutečnou,
- zákazníka – jedná se kvalitu očekávanou (vlastní a cizí zkušenosti, individuální náročnost, stupeň očekávání) a kvalitu vnímanou (výsledek subjektivního procesu – působení podnětu, motivace, nálada, osobnost).

Důležitým faktorem v hodnocení kvality dopravní služby je spokojenost zákazníka, což je výsledek psychologického procesu, nebo-li porovnání mezi vnímanou realitou služby a očekáváním spojeným s touto službou. K měření spokojenosti zákazníka jsou používány subjektivní metody:

- **Znakově orientované metody** - analýza globálního názoru zákazníků,  
- analýza ztracených zákazníků.
- **Metody orientované na zážitek** - metoda kritických událostí,  
- metoda fiktivního zákazníka,  
- analýza připomínek a stížností.

Evropská norma kvality služby ve veřejné osobní dopravě (ČSN EN 13816) uvádí pro hodnocení kvality služeb následující ukazatele: dostupnost, přístupnost, informace, doba přepravy, péče o zákazníka, komfort, bezpečnost, dopad na životní prostředí.

## 1.6 Dopravní obslužnost

Zajišťování dopravní obslužnosti patří k důležitým úkolům veřejné správy, která se při této činnosti musí řídit určitými pravidly.

### 1.6.1 Legislativa vztahující se k veřejné dopravě

Základními právními předpisy vztahujícími se k uvedené problematice jsou:

- Zákon č. 111/94 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 266/94 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů,
- návazné nařízení vlády č. 493/2004 Sb. kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě a kterým se konkretizuje způsob výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě nad financováním dopravní obslužnosti a vyhláška č. 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy.

Legislativně teoretická základna organizace veřejné dopravy je regulovaná také vyhláškami, a to v oblasti jízdních řádů, celostátního informačního systému, upřesňujících podmínek provozu na komunikacích, prokazování finanční způsobilosti a přepravních řádů. Jednotlivé zákony, vyhlášky a předpisy užívají ve svém výkladu určité pojmy, které při provozování veřejné osobní dopravy musí být správně pochopeny, některé z nich popisuje také následující podkapitola.

### 1.6.2 Základní pojmy

**Linka** je v případě autobusové dopravy interpretována jako množina všech spojů autobusů se stejnou nebo podobnou trasou.

**Městská hromadná doprava (MHD)** je činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, ručních zavazadel, spoluzavazadel a živých zvířat pro zajištění obecných přepravních potřeb na území města, případně jeho příměstských oblastí.

**Pravidelná přeprava osob** je přeprava podle předem zveřejněného jízdního řádu, tarifu a smluvních přepravních podmínek.

**Veřejná drážní osobní doprava** je činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, zavazadel, věcí a živých zvířat vozidly na dráze celostátní a regionální.

**Veřejná silniční linková osobní doprava** je činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, zavazadel, věcí a živých zvířat vozidly veřejné linkové dopravy včetně městské autobusové dopravy.

**Spoje** je možné popsat jako posloupnost zastávek autobusů při jízdě jednoho autobusu. Spoj má určitá omezení, může být provozován pouze v určité dny.

**Závazek veřejné služby** - Dopravce zajišťuje přepravu cestujících nejen jako podnikatelskou činnost, ale také jako veřejnou službu na základě uzavřené závazkové smlouvy, jejímž předmětem je přijetí závazku zajistit základní dopravní obslužnost v určeném území za úhradu prokazatelné ztráty. Smluvní vztah uzavírá přímo kraj s dopravci, nejčastěji na dobu neurčitou. Rozsah provozu stanovuje kraj, ostatní smluvní podmínky odbory dopravy Krajských úřadů, jízdní řády stanovuje většinou dopravce, někdy ve spolupráci s krajem.

## 1.7 Význam marketingových výzkumů v osobní dopravě

Marketingové výzkumy jsou důležitou součástí každého podnikání. Výsledky získané z průzkumů jsou zohledňujícím faktorem manažerského rozhodování a plánování. Na jejich základě v podnicích vznikají nové technologie a postupy, nové cenové přístupy, apod. Pak můžou podniky poskytovat kvalitní produkty.

Neméně důležitou roli mají průzkumy i v dopravě. Kvalitně fungující dopravní systém může vzniknout pouze na základě poznání potřeb a přání zákazníků, resp. cestujících. Požadavky na osobní dopravu se stále zvyšují a zároveň s nimi roste i potřeba získávání informací, proto je u průzkumů dopravy důležitá jejich permanentnost.

V oblasti osobní dopravy jsou potřebné zejména informace o:

- kvalitě přepravy,
- kvantitě přepravy,
- struktuře trhu cestujících,
- poloze přepravního trhu, apod.

Zjištěním těchto informací může teprve poskytovatel závazku veřejné služby zajistit odpovídající dopravní prostředky na jednotlivých linkách, určit správné trasování jednotlivých linek či nabídnout vyhovující intervalové rozložení odjezdů spojů.

Potřeby a přání cestujících jsou konkretizovány v přepravní poptávce. Úkolem marketingu v dopravě je tuto poptávku nejen uspokojovat, ale i vytvářet. Nejdůležitější faktorem marketingu v osobní dopravě je tedy znát potřeby cestujících. Zjišťování těchto potřeb, chování cestujících, jejich přání a očekávání se realizuje pomocí marketingových průzkumů.

## 2 Analýza současného stavu osobní dopravy na Jesenicku

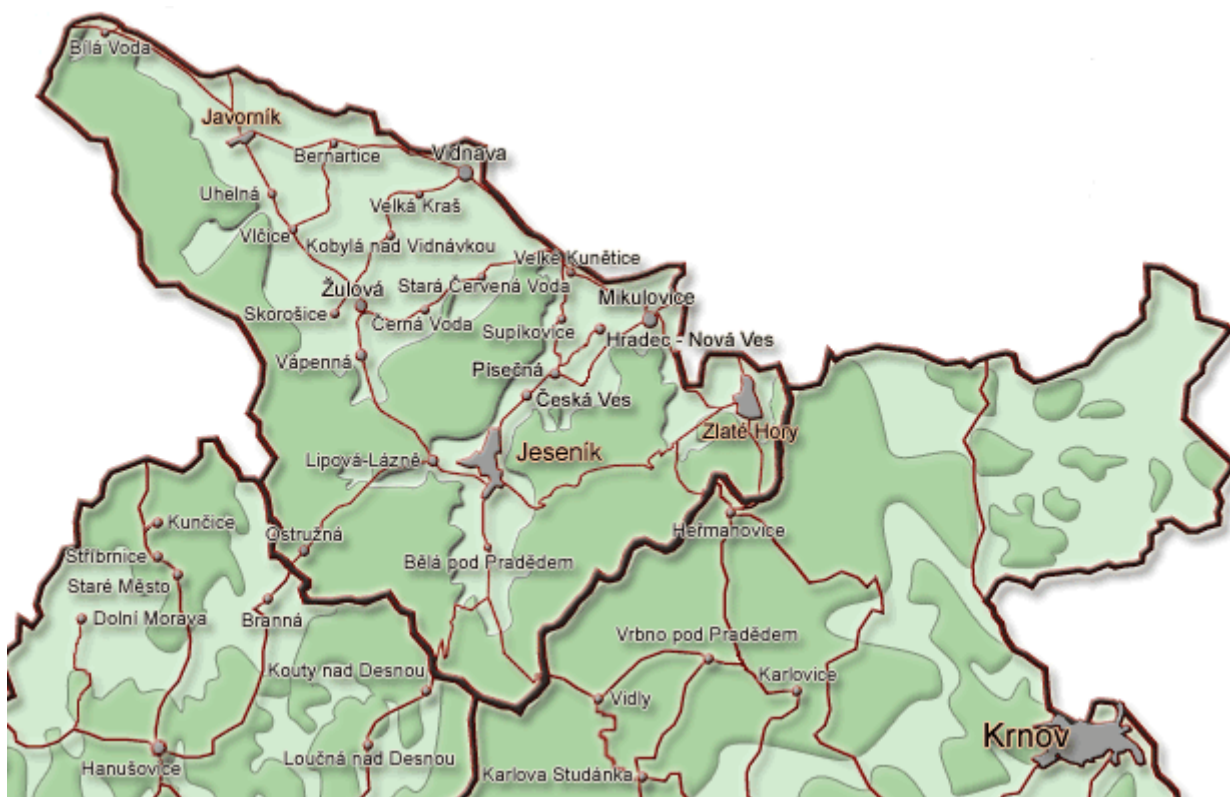
Tato kapitola se zabývá charakteristickými rysy Jesenicka a poskytuje informace o aktuálním stavu dopravní obslužnosti v tomto regionu.

### 2.1 Charakteristika regionu

Region Jesenicko leží na severu Olomouckého kraje za masivem Hrubého Jeseníku při hranicích s Polskem, území je ohraničeno Zlatohorskou vrchovinou, masivem Hrubého Jeseníku a Rychlebskými horami. V době okresů býval Jeseník nejmenším okresem v ČR. V tomto regionu bydlí cca 42 000 obyvatel. Z územně správního pohledu je okres rozdělen na 24 obcí, z nichž 5 má statut města. Na území leží spíše menší sídla do 1000 obyvatel. Katastrální území Jesenicka měří 719 km<sup>2</sup> s hustotou osídlení 58 obyvatel/km<sup>2</sup>. Pro účely této práce byly hranice regionu vymezeny bývalým okresem Jeseník.

Lepší orientaci v regionu a přehled o tom, ve které části České republiky se region Jesenicko nachází a jaká je jeho velikost, umožní následující mapka.

Obrázek č. 1: Orientační mapa regionu Jesenicko



Zdroj: <[http://www.jesenicko.eu/index.php?option=com\\_searchobce&Itemid=382&lang=cs](http://www.jesenicko.eu/index.php?option=com_searchobce&Itemid=382&lang=cs)>

Hranice regionu určuje silná černá čára v levé horní části mapky. Ze severu a západu region hraničí s Polskem, z východní strany s Moravskoslezským krajem, a z jihu Jesenicko hraničí s okresem Šumperk.

Obce regionu tvoří čtyři dobrovolné svazky obcí - mikroregiony:

- Jesenicko s počtem asi 20 000 obyvatel, 5 obcí (Bělá pod Pradědem, Česká Ves, Jeseník, Lipová Lázně, Ostružná)
- Javornicko s počtem asi 5 000 obyvatel, 5 obcí (Bernartice, Bílá Voda, Javorník, Uhelná a Vlčice)
- Zlatohorsko s počtem asi 10 000 obyvatel, 6 obcí (Hradec – Nová Ves, Mikulovice, Písečná, Supíkovice, Velké Kunčice a Zlaté Hory)
- Žulovsko s počtem asi 7 000 obyvatel, 8 obcí (Černá Voda, Kobylá nad Vidnávkou, Skorošice, Stará Červená Voda, Vápená, Velká Kraš, Vidnava a Žulová)

Rozdělení jednotlivých mikroregionů je uvedeno v příloze č. 1 a rozdělení obcí s počtem obyvatel a vzdáleností od okresního města v příloze č. 2.

Jak již bylo zmíněno, v regionu převažují sídla s počtem obyvatel do jednoho tisíce. Jediným větším městem, co do počtu obyvatel, je bývalé okresní město Jeseník s počtem obyvatel okolo 12 000.

**Tabulka č. 1: Obce regionu podle počtu obyvatel, stav k 31.12. 2007**

<b>Počet obcí</b>	<b>24</b>
<b>v tom s počtem obyvatel:</b>	
<b>0 - 199</b>	1
<b>200 - 499</b>	4
<b>500 - 999</b>	8
<b>1 000 - 4 999</b>	10
<b>5 000 - 19 999</b>	1

Zdroj: vlastní

V regionu dlouhodobě panuje rovnoměrnost mezi pohlavími, již minimálně 15 let vždy převyšuje počet žen počet mužů maximálně o 1 – 2 %.

### **2.1.1 Zaměstnanost**

Okres Jeseník se dlouhodobě řadí k okresům s poměrně vysokou mírou registrované nezaměstnanosti, která v lednu 2009 dosahovala 13,6 %, což představuje druhou nejvyšší míru nezaměstnanosti mezi okresy v České republice. Počet uchazečů o zaměstnání v tomto období byl nejvyšší v ČR, a to 54,8 uchazečů na jedno pracovní místo.

Okres Jeseník lze z pohledu ekonomicky aktivních obyvatel označit za převážně průmyslový region s vyšším zastoupením zemědělství, strojírenství a stavebnictví. Značné množství lidí je zaměstnáno také ve službách včetně školství, zdravotnictví apod.

### 2.1.2 Nejvýznamnější podniky regionu

V září roku 2008 bylo na Jesenicku registrováno celkem 10 912 ekonomických subjektů. Z toho bylo 10 510 fyzických osob, 561 právnických osob a 37 družstev. Ve stejném měsíci úřady evidovaly 33 akciových společností, 506 společností s ručením omezeným, 19 veřejných obchodních společností a 2 státní podniky.<sup>1</sup>

Největší význam pro zaměstnanost v regionu mají těžební a strojírenský průmysl. Z hlediska počtu zaměstnanců zachycuje nejvýznamnější podniky v regionu tabulka č. 2:

**Tabulka č. 2: Nejvýznamnější podniky regionu**

Společnost	Sídlo	Zaměstnanci - kategorie	Obor	Odvětví
<b>Slezský kámen, a. s.</b>	Jeseník (provozovna Mikulovice a Zlaté hory)	250 - 499	těžba a zpracování kamene	těžební průmysl
<b>Řetězárna, a. s.</b>	Česká Ves	250 - 499	výroba řetězů, obrábění	strojírenský průmysl
<b>Plastkon product, s. r. o.</b>	Mikulovice	250 - 499	výroba plastů	strojírenský průmysl
<b>HARD CZ, a. s.</b>	Jeseník	do 249	výroba a stavba rodinných domů, ocelové konstrukce	strojírenský průmysl
<b>Priessnitzovy léčebné lázně, a. s.</b>	Jeseník	do 249	lázně, wellnes	zdravotnictví
<b>Jesenická nemocnice, s. r. o.</b>	Jeseník	do 249	lékaři, nemocniční péče	zdravotnictví
<b>Warex, s. r. o.</b>	Supíkovice	do 249	výroba kontejnerů	strojírenský průmysl
<b>Česko-slezská výrobní, s. r. o.</b>	Zlaté Hory	250 - 499	výroba obytných a sanitárních kontejnerů	strojírenský průmysl

Zdroj: vlastní

Ještě v roce 2007 byla velká část obyvatel regionu zaměstnána v textilním průmyslu, který však vzhledem k velké konkurenci z asijských zemí začal upadat. Dnes jsou majetky bývalého Moravolenu, a. s. likvidovány a rozprodávány.

<sup>1</sup> Zdroj: Úřad práce Jeseník



Vzhledem k rozmístění nejvýznamnějších zaměstnavatelů by dopravní obslužnost měla být nejlepší v obcích Jeseník, Zlaté Hory, Česká Ves, Supíkovice a Mikulovice, a to hlavně v návaznosti na začátek a konec pracovní doby.

### **2.1.3 Zaměstnanost a světová ekonomická krize**

Během předchozího půl roku, od vzniku světové ekonomické krize, přibylo na Jesenicku více než 400 lidí bez práce. V regionu ukončilo svou činnost více než 115 živnostníků, a to hlavně z oborů, které se orientují na sezónní práce například v lese. Větší masové propouštění však Jesenicku nehrozí, protože v něm žádná velká firma nesídlí. Největší podniky mají okolo 300 zaměstnanců, ty však propouštět nechtějí. Mají obavy, že za propuštěného kvalifikovaného pracovníka nenajdou náhradu. Proto tento problém řeší zkracováním pracovních dob nebo dočasným snižováním mezd. Předpokládá se také, že se firmy mohou se svými zaměstnanci dohodnout na výpovědi s tím, že je příjmu, až krize přejde.<sup>2</sup>

### **2.1.4 Školská zařízení**

Na území okresu Jeseník jsou pouze 3 obce, které nemají žádnou školskou organizaci. Jedná se o obec Bílá Voda, Hradec - Nová Ves a Ostružná. Na Jesenicku je celkem 28 mateřských škol, 19 základních škol a 2 speciální základní školy.

#### **Základní školy**

Ve většině obcí regionu se nachází základní školy, někdy také speciální základní školy. Obce, kde se vzhledem k malému počtu obyvatel ZŠ nenachází jsou: Bílá Voda, Hradec - Nová ves, Kobylá nad Vidnávkou, Ostružná, Uhelná, Velká kraš a Velké Kunětice. Děti z těchto obcí dojíždějí (někdy i dochází) do školy většinou do nejbližší obce se ZŠ. Ve městě Jeseníku se nachází 3 základní školy, i když fakticky dochází ke sloučení tří škol v jeden právní subjekt.

#### **Střední školy**

Na území okresu Jeseník se nachází následující střední školy:

- Odborné učiliště a Praktická škola, Lipová Lázně
- Střední odborná škola a Střední odborné učiliště zemědělské, Bernartice - Horní Heřmanice
- Střední odborná škola a Střední odborné učiliště Strojírenské a stavební, Jeseník

---

<sup>2</sup> Zdroj: <<http://aktualne.centrum.cz/pda/clanek.phtml?id=627115>>

- Střední odborné učiliště potravinářské, Jeseník,
- Soukromá střední odborná škola Jeseník, s. r. o., Jeseník,
- Hotelová škola Vincenze Priessnitze, Jeseník,
- Gymnázium, Jeseník.

Na Jesenicku jsou také školská zařízení pro využití volné času dětí a mládeže:

- Základní umělecká škola Jeseník,
- Základní umělecká škola Javorník,
- Středisko volného času dětí a mládeže DUHA Jeseník.

V Jeseníku působí také pobočka Vysoké školy podnikání, a.s. Ostrava nabízející bakalářské a navazující magisterské studium. Studenti této školy většinou volí formu kombinovaného studia při zaměstnání.

Vzhledem k vybavenosti většiny obcí základními školami není nutné se zabývat dojížděním dětí do základních škol, vyjma obcí, kde se základní škola nenachází. Důležitější je zaměřit se na dopravní obslužnost obcí, ve kterých jsou lokalizovány střední školy a učiliště, kterými v tomto případě jsou: Lipová Lázně, Jeseník a Bernartice.

### 2.1.5 Infrastruktura

Silniční dopravní infrastruktura jesenického regionu se vyznačuje celkem nízkou hustotou silnic a dálnic, a to 41 km/100 km<sup>2</sup>. V regionu se vyskytují převážně silnice II. a III. třídy.<sup>3</sup>

**Tabulka č. 3: Délka silnic a dálnic na Jesenicku**

Délka silnic a dálnic na Jesenicku, stav k 31. 12. 2007 (v km)						
Kraj, okres	Délka silnic a dálnic	v tom				
		dálnice	silnice I. Třídy	z toho rychlostní silnice	silnice II. Třídy	silnice III. Třídy
<b>Olomoucký</b>	3 568	8	438	89	924	2 199
<b>Jeseník</b>	294	-	66	-	124	104

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic; statistická ročenka Olomouckého kraje 2007

Z výše uvedené tabulky je zřejmé, že dálnici ani rychlostní silnici v regionu nenajdeme. Tato skutečnost je způsobena hlavně kopcovitým až horským terénem regionu. Pro pohyb a dopravu v samotném regionu nejsou rychlostní silnice nutností, uvítali by je však hlavně ti, kteří vyjíždějí z regionu do ostatních krajů ČR.

<sup>3</sup>Zdroj:<<http://www.regionalnirozvoj.cz/regstat.html>>

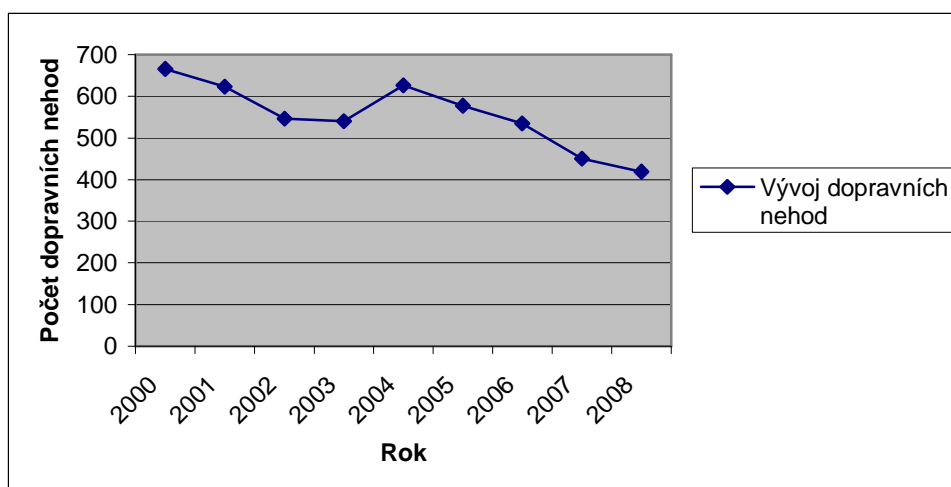
Důležitým faktorem v urychlení meziregionální dopravy je tunel pod Červenohorským sedlem, který je v jednání již několik let a návrhy na jeho vybudování byly již přijaty. Tento projekt se však dosud neuskutečnil z toho důvodu, že tunel nebyl přijat jako „veřejně prospěšná stavba“ a není tedy možné vyvlastnit určité pozemky, které by bylo nutné v případě stavby využít. Prozatím se přistoupilo pouze k rekonstrukci silnice, která spojuje Jesenicko a Šumpersko.

### 2.1.6 Stav silnic a nehodovost na Jesenicku

V dobrém stavu jsou udržovány pouze hlavní spojnice mezi většími obcemi a místy největšího dopravního ruchu. Jedná se také samozřejmě o silnice spojující Jesenicko s ostatními regiony Olomouckého kraje i s krajem Moravskoslezským. Ostatní silnice, většinou III. třídy a nacházející se většinou mezi menšími obcemi, v určitých místech nelze projet ani rychlostí 50 km/h. Jsou to např. silnice spojující Mikulovice se Starou Červenou Vodou, silnice z Vidnavy do Supíkovice, silnice ze Staré Červené Vody do Žulové a některé další úseky. Technický stav těchto méně významných spojníc se postupně zlepšuje, je to ovšem dlouhodobý a opakující se problém v tomto regionu. Po každé zimě je nutné opravit několik kilometrů silnic a než se dostane na tyto zmíněné, „další zima je tu“.

I přes celkově nedostatečnou údržbu stavu silnic v regionu se počet nehod na Jesenicku pohybuje v poměrně nízkých číslech. Z dlouhodobého hlediska se počet nehod snižuje, s výrazným výkyvem v roce 2004. Vývoj dopravní nehodovosti na Jesenicku zachycuje následující graf.

**Obrázek č. 2: Vývoj dopravní nehodovosti na Jesenicku v letech 2000 – 2009**



Zdroj: Data - Český statistický úřad Olomouc; graf – vlastní

Na celkovém počtu dopravních nehod se technický stav silnic podílí na příčinách nehod méně než jedním procentem. Mnoho dopravních nehod je způsobeno také vběhnutím

lesní zvěře do vozovky, což je pro jesenický region typické vzhledem k okolní lesnaté krajině. Nejvíce zavinění však nesou samotní řidiči, a to hlavně z důvodu riskantního způsobu jízdy a nepřiměřené rychlosti. Policisté evidují 6 dopravních nehod na železničním přejezdu a z toho 2 srážky s vlakem.

## **2.2 Současný stav osobní dopravy na Jesenicku**

Dopravní obslužnost na Jesenicku je zajišťována železniční a silniční, dopravou, resp. vlakovou a autobusovou dopravou. Společnosti, které provozují na území Jesenicka veřejnou linkovou osobní dopravu jsou České dráhy, a. s. (také ČD, a. s. nebo ČD) a Veolia transport Morava, a. s. Jednotlivé mikroregiony Jesenicka a jejich obce jsou začleněny do Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (také IDSOK). Na území neprovozuje veřejnou linkovou osobní dopravu žádný jiný soukromý dopravce.

### **2.2.1 Veolia Transport Morava, a. s.**

Veolia Transport Morava, a.s. provozuje osobní autobusovou dopravu na území Olomouckého a Moravskoslezského kraje, částečně působí i na území kraje Zlínského a Pardubického. Společnost Veolia Transport Morava, a.s. je největším autobusovým dopravcem v České republice s 1 400 zaměstnanci a provozuje následující činnosti:

- veřejná linková doprava,
- městská hromadná doprava,
- mezinárodní autobusová doprava,
- příležitostná osobní doprava,
- smluvní doprava zaměstnanců,
- drážní doprava Železnice Desná (Šumperk – Kouty nad Desnou),
- provozování integrovaných dopravních systémů.

Veolia Transport Morava, a.s. je členem skupiny Veolia Transport, která je součástí Veolia Environnement, jenž působí prostřednictvím dceřinných divizí v oblasti dopravních služeb, nakládání s odpady, vodohospodářství a energetiky.

### **Historie Veolia Transport Morava, a. s.**

V roce 1949 byl založen národní podnik ČSAD Ostrava, který byl privatizován v roce 1993 a to dalo vzniknout akciové společnosti ČSAD Ostrava, a.s. Díky kapitálovému vstupu

firmy Connex Transport AB v roce 1999 došlo později ke změně názvu firmy na Connex Morava, a.s. a podnik zahájil provozování drážní dopravy na Železnici Desná. Poslední změnou byla fúze se společností BUS Slezsko, a. s. v roce 2008 a změna názvu na Veolia Transport Morava, a.s.

### **Vozový park Veolia Transport Morava, a. s.**

V současnosti podnik disponuje asi 840 autobusy s průměrným stářím vozového parku 8 let. Těmito autobusy podnik zajišťuje provoz čtyř mezinárodních a 11 dálkových linek, 49 linek MHD a 400 příměstských linek.

Společnost má od roku 1998 zaveden a udržován systém řízení jakosti dle norem EN ISO 9001, což zaručuje úroveň kvality všech linek.

**Veřejná linková doprava (příměstské linky a MHD)** je zajišťována následujícími typy vozidel: Karosa C 734, C 934, C 954, ARES, SOR C 12, SOR C 10,5, SOR C 9,5, MAN SL 222, využívány jsou také kloubové autobusy Karosa B 941, B 961 a C 943 a nízkopodlažní vozidla Renault CITIBUS, SOR a Solaris.

**Obrázek č. 3: Autobus typ SOR C 12**



**Obrázek č. 4: Autobus typ SOR C 10,5**



Zdroj: <[www.veolia-transport.cz](http://www.veolia-transport.cz)>

Autobusy typu SOR C 12 a SOR C 10,5 mají obsaditelnost až 48 míst a jsou nejčastěji využívanými typy autobusů na příměstských linkách na Jesenicku.

**Dálkové linky** jsou zajišťovány vozidly značky Karosa (typ C 935, C 954, C 955, Arway, AXER, atd.), dále pak autobusy typu SOR LH 12, SOR LH 10,5, SOR LC 9,5 Lux, Man Lion's Coach, Mercedes Benz 303, Mercedes Benz 580-15 RHD a Mercedes Benz 350 RHD.

**Obrázek č. 5: Autobus typ Karosa C 954**



Zdroj: <[www.veolia-transport.cz](http://www.veolia-transport.cz)>

Autobus typu Karosa C 954 může obsadit až 50 cestujících. Autobusy tohoto typu jsou nejčastěji nasazovány na dálkové linky obsluhující region Jesenicko.

### **2.2.2 České dráhy, a. s.**

Akciová společnost České dráhy vznikla 1. ledna 2003 na základě zákona 77/2002 Sb. jako jeden z nástupnických subjektů původní státní organizace České dráhy.

Železniční osobní doprava představuje jednu ze základních činností Českých drah, a.s.,. Mezi hlavní odběratele služeb v osobní dopravě patří kraje a stát zastoupený Ministerstvem dopravy ČR. Podnik ČD, a. s. při provozování osobní dopravy předpokládá přístup k trhu na bázi segmentace zákaznického spektra.

#### **Základní segmenty**

- Segment dálkové osobní dopravy s dílčími trhy:
  - a) produkty nadstandardní kvality (vlaky kategorie SC, EC, IC),
  - b) produkty standardní kvality (vlaky kategorie Ex, R).
- Segment regionální osobní dopravy s teritoriálními dílčími trhy přizpůsobenými hranicím regionů, coby objednatelů veřejných služeb. Regionální osobní doprava se dále dělí na:
  - a) příměstskou
  - b) regionální
  - c) rychlou regionální

České dráhy realizují více jak 90 % výkonů v osobní dopravě v rámci tzv. závazku veřejné služby. Tento závazek vzniká při uzavření písemné smlouvy dopravce se státem

zastoupeným Ministerstvem dopravy ČR po dohodě s Ministerstvem financí. Hlavním cílem této smlouvy je zajištění dopravních potřeb státu. V případě zajištění dopravních potřeb regionů, uzavírá tuto smlouvu s dopravcem příslušný kraj – v tomto případě Olomoucký kraj.

### **Vozový park ČD, a. s.**

Největší tuzemský dopravce v osobní dopravě ČD v současnosti disponují vozidlovým parkem s průměrným stářím přibližně 27 let. Tato průměrná hodnota však znamená rozptýl stáří vozového parku od nejnovější soupravy CityElefant až po téměř 50 let staré vozy vyrobené na přelomu 50. a 60. let minulého století. Novějšími vlaky se můžou cestující svést v Praze a středočeském kraji či v Ostravské aglomeraci, naopak ty nejstarší může v provozu vidět na tratích v oblasti Jesenicka.

Vývoj v oblasti regionální osobní dopravy směřuje k vytváření regionálních integrovaných dopravních systémů v rámci hranic dnešních krajů resp. regionů, jako alternativy vůči individuálnímu motorismu.

## **2.3 Integrovaný dopravní systém olomouckého kraje**

Koordinátorem IDSOK je oddělení IDS jako součást Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Olomouckého kraje.

Smluvními přepravními podmínkami Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje jsou definovány následující pojmy:

**Dopravně tarifní zóna** (dále jen „zóna“) je území definované všemi zastávkami, kterým je přiřazeno číslo dané zóny. Cesta veřejnou dopravou v rámci dané zóny mezi jakoukoli kombinací zastávek v této zóně je vykonána za jednotnou cenu bez ohledu na vzdálenosti při dodržení časové platnosti jízdenky. Cesta musí být vykonána dopravním prostředkem smluvního dopravce IDSOK. Cesta mezi dvěma sousedními zónami je vykonána za jednotnou cenu pro dvě zóny při dodržení časové platnosti jízdenky pro jakoukoli kombinaci zastávek mezi těmito zónami, z nichž výchozí zastávka je označena číslem první zóny a cílová zastávka číslem druhé zóny.

**Hraniční zastávka** je zastávka, která ve vybraných případech přísluší dvěma, maximálně třem zónám. Je tedy číselně označena dvěma, maximálně třemi čísly zón.

SPP IDSOK platí na linkách veřejné linkové dopravy (příměstských a dálkových), linkách městské hromadné dopravy zařazených do IDSOK a v zaintegrovaných vlacích Českých drah, a.s. ve druhé vozové třídě kategorie osobní, spěšný vlak a rychlík.

### 2.3.1 Tarif IDSOK

Zavedení tarifu Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje umožňuje široké veřejnosti cestovat dopravními prostředky autobusové dopravy a osobními a spěšnými vlaky na jeden jízdní doklad IDSOK. Dopravci IDSOK si vzájemně jízdní doklady uznávají. Schéma rozdělení jednotlivých zón Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje přikládám v příloze č. 3.

Tarif IDSOK je zónový a časový tarif. Do každé zóny je zařazeno území jedné větší obce či města, nebo více obcí a jejich místních částí. Velikost zón je přibližně stejná. Cena jízdního dokladu v Tarifu IDSOK v rámci jedné zóny je stejná bez ohledu na délku cesty nebo počet přestupů v rámci časové platnosti jízdního dokladu. Cena jízdního dokladu se mění a zvyšuje pouze každým přejetím hranice zóny, nebo při nedodržení časové platnosti. Každé zastávce je přiřazeno číslo zóny. Zastávky, kterým jsou ve vybraných případech přiřazeny dvě, maximálně tři zóny, jsou nazývány hraničními zastávkami. Cena za jízdenku v Tarifu IDSOK z hraniční zastávky do jí přiřazených zón, a opačně, je shodná s cenou jízdenky v těchto zónách. Zavedení hraničních zastávek tak umožňuje, ve většině případů, nezvyšovat cenu u krátkých cest při přejezdu ze zóny do zóny.

### 2.3.2 IDSOK a ČD, a. s.

Vybrané tratě ČD jsou začleněny do stávajících zón IDSOK. Ve vlacích zařazených do IDSOK platí současně Tarif IDSOK (využitelný v obou druzích doprav) a tarif ČD (použitelný jen ve vlacích bez možnosti přestupu na autobusovou dopravu). Cestující má tedy možnost volby cestovat na integrovaných železničních tratích buď v Tarifu IDSOK nebo v tarifu ČD. Rozdělení území a zařazení železničních zastávek do tarifních zón je znázorněno ve schématu v příloze č. 4.

#### **Rozsah provozu**

Na Jesenícku jsou do IDSOK začleněny osobní a spěšné vlaky na tratích:

- č. 292 – Šumperk – Mikulovice,
- č. 295 - Lipová Lázně - Javorník ve Slezsku,
- č. 296 - Velká Kraš – Vidnava.

Jediná železniční trať, jejíž vlaky nejsou zařazeny do IDSOK, je trať č. 297 z Mikulovic do Zlatých Hor, se zastávkami Ondřejovice a Ondřejovice zastávka. Ve Zlatých Horách železniční trať končí a vlaky se z této stanice vrací zpět do Mikulovic a Jeseníku. Do IDSOK



nejsou integrovány ani vlaky tratě č. 831 z Mikulovic do Jindřichova ve Slezsku, a to hlavně z toho důvodu, že je provozována jako peážní trať na území Polska. Tato trať na svém „polském úseku“ přerušuje trať č. 292 ze Šumperka do Krnova a na tomto úseku také přechází katastrální území Olomouckého kraje na Moravskoslezský kraj.

### **Trať č. 292: Šumperk - Mikulovice**

Touto tratí je zajištěna železniční návaznost periferního Jesenického regionu na ostatní regiony Olomouckého kraje. Jsou na ní obsluhovány následující obce a jejich části, popř. zastávky: Ostružná, Ramzová, Horní Lipová, Lipová Lázně, Lipová Lázně zastávka, Jeseník, Česká Ves, Česká Ves bazén, Písečná, Hradec – Nová Ves a Mikulovice. Z Mikulovic dále železniční trať pokračuje do polských Glucholaz nebo do Zlatých Hor.

### **Trať č. 295: Lipová Lázně - Javorník ve Slezsku**

Ze stanice Lipová Lázně odjíždí vlaky do třech směrů:

- Horní Lipová, Ostružná,
- Jeseník, Mikulovice,
- Velká Kraš, Vidnava, Javorník.

Na trati č. 295 jsou osobními vlaky obsluhovány následující obce a jejich části: Lipová Lázně, Lipová Lázně jeskyně, Vápená, Žulová, Tomíkovice, Kobylá nad Vidnávkou, Velká Kraš, Horní Heřmanice, Bernartice a Javorník.

### **Trať č. 296: Velká Kraš – Vidnava**

Z Velké Kraše trať pokračuje jedním směrem do Javorníku a druhým směrem do Velké Kraše zastávky a Vidnavy. V příloze č. 5 přikládám podrobnou obsluhu výše zmíněných tratí - Oblastní vlakový jízdní řád.

Obce a jejich části, do kterých nevede železniční trať, jsou obsluhovány autobusy.

### **2.3.3 IDSOK a Veolia Transport Morava, a. s.**

Autobusové linky, kterými je zajišťována dopravní obslužnost regionu, jsou všechny zařazené do IDSOK. V rámci regionu Jesenícko jsou podnikem Veolia Transport Morava, a. s. provozovány linky přehledně zachycené v tabulce č. 4.

**Tabulka č. 4: Autobusové linky provozované v rámci IDSOK**

Číslo linky	Trasa linky
950111	Jeseník - Bělá pod Pradědem
950112	Supíkovice – Jeseník, Jeseník, Lázně
950113	Jeseník – Lipová Lázně - Ostružná
950115	Jeseník – Hradec-Nová Ves – Velké Kunědice
950116	Jeseník – Mikuovice - Zlaté Hory
950117	Jeseník – Bernartice - Javorník
950118	Jeseník - Stará Červená Voda – Vidnava
950119	Jeseník - Vidnava
950120	Jeseník – Javorník - Bílá Voda
950121	Jeseník – Písečná - Žulová
950122	Jeseník - Loučná, Červenohorské sedlo – Šumperk
950124	Jeseník – Rejvíz - Zlaté Hory
950125	Vidnava - Javorník
950126	Jeseník – Vojtovice – Žulová - Vidnava
950200	Zlaté Hory – Jeseník - Červenohorské sedlo

Zdroj: Veolia Transport Morava, a. s.

Těmito linkami jsou geograficky autobusy obsluhovány všechny obydlené části regionu, ovšem důležité je se zmínit o časové obslužnosti obcí, což je obsahem následující kapitoly.

## **2.4 Dopravní obslužnost regionu**

Analýza dopravní obslužnosti byla z největší části prováděna z hlediska dopravní dostupnosti obcí regionu ve vztahu k bývalému okresnímu městu, jako přirozenému místu největšího poskytování pracovní nabídky, škol, služeb volného času, úřadů i lékařů a které se jeví jako nejdůležitější dopravní uzel v regionu a dá se předpokládat, že z této obce existují spoje do všech ostatních obcí v regionu. Existují však samozřejmě i obce, do kterých by vzhledem k jízdni době byla zajišťka do Jeseníku zbytečná, např. z Vidnavy cestující do Zlatých Hor by zbytečně zajižděli do Jeseníku. Tato eventualita však vzhledem k mnoha variantám není zahrnuta. Spoje a spojení, jejich délka a časové rozložení byly zjišťovány z aktuálních jízdničních řádů.

Dopravní obslužnost obcí byla zjišťována souhrnně za drážni i autobusovou dopravu. Pro celkové zhodnocení situace v okrese Jeseník byly vymezeny oblasti, z hlediska dopravní obslužnosti, na oblasti kritické, oblasti průměrně obslužné a oblasti nejlépe obslužné.

### **Oblasti nejlépe obslužené**

Jako nejlépe obsluhované se jeví obce a jejich části ležící na hlavní spojnici Zlatých Hor a Jeseníku, kterými jsou Ondřejovice, Mikulovice, Široký brod, Hradec – Nová Ves, Písečná a Česká Ves. Všechny tyto obce jsou díky své poloze obsluhovány téměř každé 2 hodiny v denním čase od 4.00 do 22.30, a to v obou směrech. O víkendech se interval dopravní obslužnosti snižuje na 3 – 4 hodiny. Mezi tyto obce se dají zahrnout i Bělá pod Pradědem, Supíkovice, Velké Kunětice a Vápenná.

### **Oblasti průměrně obslužené**

Do oblasti průměrně obslužené byly zařazeny obce, z jejichž částí a zpět se dá do Jeseníku vhodně dojíždět v intervalu 3 – 4 hodin. Jedná se o oblast ve středu okresu, přesněji obce Žulová, Kobylá nad Vidnávkou, Vidnava, Javorník, Stará Červená Voda a Černá Voda. Patří sem i obce na jihu okresu Ostružná a Lipová-lázně. O víkendech jsou tyto obce obsluhovány 3 – 4 páry spojů.

### **Oblasti kritické**

Do kritické oblasti byly zařazeny obce Rychlebského výběžku Bílá Voda, Javorník – Travná, Bernartice, Vlčice, Skorošice, Velká Kraš a Mikulovice – Kolnovice. Tyto obce a jejich části jsou obsluhovány max. čtyřmi spoji denně a to většinou tím způsobem, že tři autobusy obsluhují část obce v čase 7 – 10 hod. a potom až např. v 15 hod. Do této oblasti byly zařazeny i obce, ve kterých o víkendu neexistuje jediný spoj.

Při tomto rozdělení je však nutné upozornit na subjektivní rozdělení těchto obcí do jednotlivých oblastí. V subjektivním vnímání však není možné obsáhnout různé požadavky a přání jednotlivých občanů všech zmiňovaných obcí.

## **2.5 Návaznost osobní dopravy na ostatní regiony ČR**

### **2.5.1 Drážní osobní doprava**

Z Jesenicka vede železniční trať v dvěma směry:

#### **Moravskoslezský kraj**

Na východ železniční trať pokračuje do Krnova, Opavy a Ostravy. Tímto směrem je zajištěna doprava čtyřmi páry spěšných vlaků denně, včetně víkendů. Časové intervaly odjezdů a příjezdů těchto spojů jsou cca 4 hodiny, což znamená dopravní obslužnost během celého dne - celkem rovnoměrné a dostačující spojení s Moravskoslezským krajem.

Dlouhodobým problémem však zůstává jízdní doba těchto vlaků z důvodu provozování peážní tratě na polském území přes železniční stanici Glucholazy. Tato trať zůstává z dlouhodobého hlediska nemodernizovaná a vlaky po ní jezdí velmi nízkou rychlostí. Výhodou tohoto provozu naopak je, že lidé mohou k dopravě do Polska využít železniční dopravu.

Motorové jednotky zajišťující dopravu ve směru Jeseník – Ostrava a zpět jsou v podstatě nejmodernizovanější jednotky provozované na Jesenicku. Na trati jsou v zimním období provozovány sezónní spoje Opole – Ostružná, což má význam největší význam pro lyžaře. Tohoto spoje však využívá nanejvýš několik desítek cestujících denně.

### **Ostatní Olomoucký kraj**

Na jihozápad směrem na Šumperk a Zábřeh na Moravě vyjíždí z Jeseníku více než 10 vlaků denně. Během dne ve čtyřhodinových intervalech vyjíždí 4 rychlíky do Brna. Ostatní vlaky buď zastavují v Olomouci nebo v ní svou jízdu končí a vrací se zpět do Jeseníku. Dá se říci, že vlaky tímto směrem vyjíždějí z Jeseníku co hodinu, avšak pouze v případě, zahrneme-li možnost cestování do Olomouce přes Krnov (objízdnou trasou). Tuto trasu jízdy však volí málo cestujících hlavně z hlediska časového (cesta objízdnou trasou je asi o hodinu delší) i cenového. Ze stanic Zábřeh na Moravě a Olomouc mohou cestující pokračovat do ostatních regionů a krajů ČR.

Takto řešená je návaznost železniční dopravy Jesenicka na ostatní okresy, regiony a kraje ČR.

### **2.5.2 Dálková autobusová doprava**

Firma Veolia Transport Morava, a. s. provozuje dálkové autobusové linky z Jeseníku a zpět celkem pěti směry, a to do měst: Brno, Ostrava, Praha, Jihlava a Přerov. Kromě linek Jeseník – Praha a Jeseník – Jihlava se jedná o spojení Jihomoravského a Moravskoslezského kraje s Olomouckým krajem.

#### **Linka Jeseník – Praha**

Na této lince jsou provozovány 2 spoje denně, včetně neděle, v sobotu pouze jeden spoj. V pátek je naopak na této trase přidán ještě jeden spoj. Tyto spoje do Prahy přijíždí v 10 a ve 12 hodin a do Jeseníku pouze ve večerních hodinách, ve 18 hod a 21 hod. Tuto linku je možné také použít při cestování do/z Králík, Žamberku a Hradce Králové a ostatních méně dopravně významných obcí, které leží na trase.

### **Linka Jeseník – Brno**

Z Jeseníku do Brna a zpět je možné jet po dvou trasách, z nichž jedna vede přes Šumperk, Olomouc a Prostějov, a druhá přes Šumperk a Jevíčko. Každá trasa je obsluhována jedním párem spojů, sedm dní v týdnu, které do Brna přijíždí v 10 hod. a ve 12 hod. a do Jeseníku se vrací oba spoje kolem 18 hodiny.

### **Linka Jeseník – Zlín**

Na této lince jsou obsluhovány také obce: Karlova Studánka, Rýmařov a Olomouc. Denně jsou na této relaci nasazeny 2 páry spojů, obohacené o jeden spoj v pondělí a v pátek. Cestující se tak mohou do Přerova dostat na 15. a 18. hodinu, v pondělí a v pátek spoj přijíždí v 9 hodin. Do Jeseníku se tyto spoje vrací na 9. a 13. hodinu a v pondělí a v pátek i na 18. hodinu.

### **Linka Jeseník – Jihlava**

Tato linka je trasována přes Šumperk, Mohelnici, Svitavy a Havlíčkův Brod. Je však provozována pouze v pondělí a v pátek. Směrem do Jihlavy jezdí v ranních hodinách a zpět v odpoledních hodinách.

### **Linka Jeseník – Ostrava**

Na této trase je provozováno nejvíce spojů, a to celkem 5 párů denně, včetně víkendů. Na lince jsou obsluhovány také obce Krnov a Opava a některé další. Tyto dálkové spoje vyjíždí z Jeseníku v téměř tříhodinových intervalech, a v těchto se také do Jeseníku vrací, což znamená oboustrannou obslužnost po celý den.

Několik dalších spojů je také provozováno na trase Jeseník – Olomouc, kde je nabízena téměř obdobná obslužnost jako do/z Ostravy. Z Olomouce, hlavního města Olomouckého kraje, pak navazuje bohatší nabídka autobusových spojů do různých obcí a krajů ČR.

## **2.6 Městská hromadná doprava Jeseník**

Bývalé okresní město Jeseník je jedinou obcí v regionu, ve které funguje systém městské hromadné dopravy (také MHD), současně provozovaný také Veolia Transport Morava, a. s. . Tento systém byl zaveden hlavně kvůli Priessnitzovým léčebným lázním, a. s., které jsou významným podnikem Jesenicka z hlediska zaměstnanosti i cestovního ruchu. Od centra města jsou lázně vzdáleny cca 5 km.

Ostatní dopravní obslužnost v rámci města Jeseník by vzhledem k jeho malé rozloze, kde docházková vzdálenost k většině místům občanského ruchu je max. 15 minut, byla naprosto zbytečná. MHD v Jeseníku je zajištěna jedinou linkou, která prochází celým městem. V tomto rámci je zajištěna také doprava z autobusového nádraží na železniční stanici a zpět, ovšem bez bližší návaznosti na jednotlivé vlakové spoje.

Autobusy jezdí v intervalu cca 1 hodina a v době obvyklého začátku a ukončení pracovní doby, tj. kolem 6. – 8. hodiny ráno a 15. – 16. hodiny odpoledne je nasazeno na lince více spojů. Celkem vhodně je zajištěna dopravní obsluha Jeseníku i o víkendech, kdy je provozováno více než 80 % spojů ze všedních dnů. Cesta jedinou linkou MHD Jeseník trvá max. 20 minut a je tak výbornou alternativou individuální automobilové dopravě, ne úplně z hlediska časového, ale rozhodně z hlediska nízké ceny (jízdenka na celé trase stojí 14 Kč).

Důležitým faktorem v tomto směru je také omezená kapacita parkovacích míst v lázních a tomu odpovídající cena za parkovné. Jedna parkovací hodina stojí 15 Kč, ovšem s délkou parkování se neobvykle zvyšuje, např. 3 hodiny stání stojí 55 Kč. Dá se říci, že dopravní obslužnost města Jeseník, z hlediska časového i komfortního, je na výborné úrovni. Jízdní řád MHD Jeseník přikládám k nahlédnutí v příloze č. 6.

## 2.7 Cyklistická doprava

Pro správné pochopení této podkapitoly je nutné rozlišovat pojmy cyklotrasa a cyklostezka.

**Cyklotrasa (cyklistická trasa)** je trasa určená pro cyklisty jakýmkoliv terénem. Cyklotrasy jsou většinou „vyšlapané“ či „vyježděné“ uličky v přírodním terénu. V obytných částech jsou většinou vedeny současně s komunikací určenou pro silniční motorovou dopravu. Cyklotrasy dělíme na místní, regionální a dálkové.

**Cyklostezka (komunikace pro cyklisty)** je komunikace přizpůsobená k jízdě na kole, musí být označená (viz obrázek č. 7), má předepsané parametry (délka rozhledu pro zastavení, povrch, šířka, klesání, oddělení od ostatních pruhů dopravy, apod.). Cyklostezky jsou moderní způsob, jak převést silniční motorovou dopravu na krátké vzdálenosti na nemotorovou. Současným trendem mnoha měst je budovat vybavené cyklostezky jako rovnoprávný druh dopravy.

**Obrázek č. 6: Příklady značení komunikací pro cyklisty**



Region Jesenicko je díky kopcovitému terénu ideálním místem pro cykloturistiku. Rozmanitost a členitost krajiny nabízí zajímavé možnosti – od nenáročných tras vhodných pro rodinné vyjíždky po terény určené zdatným cyklistům. Dobře řešená je návaznost cyklotras s Polskem, v regionu se nachází více než 6 cyklistických hraničních přechodů. Oblast nabízí také nespočet turisticky zajímavých míst, od přírodních objektů po kulturní památky. K těmto účelům je v regionu několik velmi využívaných cyklotras (viz příloha č. 7), strategie budování cyklostezek je však zatím pouze v začátcích.

Komunikací pro cyklisty bychom v regionu mohli počítat jen na desítky kilometrů a to pouze v rámci jednotlivých obcí. Jejich technický stav však neodpovídá požadavkům pro bezpečné cyklostezky. Jsou často poseté puklinami a cyklisté musí mít oči na stopkách. Některé cyklostezky jsou dokonce stanoveny a v zápětí zrušeny na základě zavedení automobilové dopravy, např. cyklostezka spojující Mikulovice (Terezín) a Hradec – Nová Ves.

Některé ze zmíněných cyklotras (v příloze č. 7) jsou však charakteristické náročným kopcovitým terénem s velkým stoupáním/klesáním, proto nejsou určeny pro obyčejnou cyklistiku, ale pro náročnější trekkingová a horská kola. Nedají se proto využít k cyklistické dopravě např. do práce nebo do školy. Ti, kteří rádi využívají kolo jako dopravní prostředek, pak musí využívat silnic určených pro automobily, což může být v dopravní špičce i mimo ni nebezpečné.

### **Cyklobusy a skibusy**

Firma Veolia Transport Morava, a. s. provozuje na Jesenicku také cyklobusy a skibusy, které jezdí jako běžné autobusové linky a mohou je využít k přepravě jak cykloturisté s jízdními koly, lyžaři tak i pěší turisté a všichni ostatní cestující. Těmito linkami jsou obsluhována turisticky významná místa, v zimě lyžařské areály a v létě horská sedla apod. Jejich provoz je však velmi flexibilně přizpůsobován krátkodobé přepravní poptávce, není tedy možné stanovit jejich celoroční pravidelný jízdní řád.

### **3 Návrhy na vylepšení osobní dopravy na Jesenicku**

Kapitola popisuje postup a metodiku vlastního marketingového průzkumu a na základě vyhodnocení průzkumu se snaží navrhnout nová řešení pro provozování osobní dopravy na Jesenicku.

#### **3.1 Metodika marketingového průzkumu**

K samotnému průzkumu dopravní obslužnosti v regionu Jesenicko byla zvolena metoda šetření - dotazování. K získání primárních informací byly použity převážně techniky - písemného a osobního, případně jejich kombinací. Velmi malá část respondentů byla také oslovena elektronickou formou. Pro tyto účely byl sestaven dotazník, který je uveden v příloze č. 8. Tento dotazník vyplňovali náhodně vybraní občané zkoumaného regionu, za asistence tazatelky. V případě elektronického dotazování byly respondentům poskytnuty informace, jak dotazník vyplnit.

Dotazníkové šetření proběhlo ve dvou základních rovinách:

##### **3.1.1 Sběr kvantitativních dat**

V této etapě bylo snahou oslovit co možná největší počet obyvatel Jesenicka. Sběr dat probíhal za pomoci strukturovaného dotazníku, který připouštěl i rozšiřující komentáře. Získaná data byla zpracována za pomoci shrnujících tabulek a grafů, které jsou uvedeny v následující části.

##### **3.1.2 Sběr kvalitativních dat**

V průběhu této etapy sběr dat probíhal formou neformálních rozhovorů na základě připraveného dotazníku. Ačkoliv byl dotazník strukturovaný, jednotlivé otázky byly chápány spíše jako témata k diskuzi. Během realizovaných setkání s občany jednotlivých obcí vyplynulo množství podnětů, které jsou také zahrnuty v navrhovaných řešeních.

##### **3.1.3 Pozorování**

Průzkum byl prováděn také metodou pozorování, avšak jen z velmi malé nevýznamné části a nestrukturovanou formou. Jednalo se pouze o získání „obrázku“ o počtu cestujících a vytíženosti vybraných spojů.



Marketingový průzkum probíhal v průběhu měsíce dubna 2009 a byl zajišťován pouze autorkou této diplomové práce. Finanční náklady na průzkum dopravní obslužnosti Jesenicka se týkají tisku a distribuce dotazníků, tzn. spotřeby benzínu či platby jízdného, což bylo nutností k dopravení dotazníků k dotazovaným. Je zřejmé, že použití jiné metody průzkumu by bylo personálně, časově i finančně náročné.

#### **3.1.4 Tvorba dotazníku**

Dotazník se svou strukturou a otázkami zaměřuje spokojenost občanů Jesenicka s dopravní obslužností týkající se dojíždění do práce, škol, na úřady, k lékařům nebo do jiných míst, např. na návštěvy a výlety. Formulace otázek směřovala ke zjištění problematických částí regionu v návaznosti na to, kde lidé pocítují špatné dopravní propojení jednotlivých obcí, nevyhovující cestovní dobu jak v samotném dopravním prostředku, tak i v docházkové vzdálenosti na zastávku. Další zjišťované údaje se týkaly návaznosti určitých spojů, vnímání občanů dodržování jízdních řádů, zda nabízené intervaly odjezdů a příjezdů jednotlivých spojů vyhovují jejich požadavkům, a to v pracovní dny i o víkendech. Okrajově byla také zjišťována celková spokojenost s dopravní obslužností regionu a informace o tom, jak občané vnímají bezpečnost hromadné osobní dopravy na Jesenicku.

K vytvoření dotazníku byly využity různé otázky – uzavřené (dichotomické, trichotomické i polytomické), otevřené i jejich kombinace, nejvíce se v dotazníku vyskytly výběrové otázky. Nutností k vyhodnocení průzkumu však bylo získat také některé identifikační údaje dotazovaných.

#### **3.1.5 Předvýzkum**

Před fází skutečné realizace marketingového průzkumu byl proveden malý předvýzkum toho, jaká bude návratnost dotazníků v případě jejich volné distribuce do veřejných míst a do poštovních schránek občanů. Zájem o tento způsob průzkumu byl však minimální, návratnost dotazníků touto cestou by byla jeden dotazník z 50 ks, což by představovalo návratnost pouhé 2 %, proto bylo přistoupeno k formě osobní účasti na vyplňování dotazníků.

#### **3.1.6 Návratnost**

Ve fázi realizace marketingového průzkumu bylo osloveno celkem 576 náhodně vybraných občanů z regionu. Důležitým faktorem pro vyplnění dotazníku bylo využití hromadné dopravy alespoň jednou za měsíc. Občané, kteří nevyužijí hromadnou dopravu ani jednou za měsíc, např. cestují pouze osobním automobilem a nepoužijí hromadnou

dopravu ani při poruše nebo ti, kteří setrvávají pouze v místě trvalého bydliště a necestují, nejsou do následného vyhodnocení marketingového průzkumu zahrnuti. Takovýchto občanů se v průběhu realizace průzkumu objevilo 79. Celkovou statistiku fáze realizace průzkumu přehledně zachycuje tabulka č. 5:

**Tabulka č. 5: Návratnost dotazníků**

<b>Počet oslovených občanů</b>	576
<b>Počet odmítnutí spolupráce, nevyužívání hromadné dopravy nebo nevyhodnotitelných dotazníků</b>	401
<b>Počet reálně oslovených občanů a vyhodnotitelných dotazníků</b>	175
<b>Návratnost v procentech</b>	30,4 %

Zdroj: vlastní

Původně předpokládaná návratnost dotazníků byla okolo 40 %, která by zajistila zhruba 250 vyplněných dotazníků. Reálně se však podařilo získat 175 dotazníků vyhodnotitelných dotazníků. Ale vzhledem k neurčitému počtu konečně oslovených občanů to znamená návratnost okolo 30 %. Zde je možné hledat několik příčin:

- Průzkum byl zajišťován pouze jedinou fyzickou osobou.
- Původně předpokládaná distribuce dotazníků do veřejných míst se projevila jako nevhodný způsob průzkumu.
- Čas věnovaný osobním rozhovorům s dotazovanými snižoval kvantitativní schopnost výzkumu.
- Nezahrnutí občanů, kteří nevyužijí hromadnou osobní dopravu alespoň jednou za měsíc.
- Neochota pramenící z:
  - ⇒ časové zaneprázdněnosti dotazovaných,
  - ⇒ špatných zkušeností s podobnými průzkumy nebo nechutí zapojit se,
  - ⇒ strach z osobního ohrožení, kterému přispívá zvyšující se kriminalita na Jesenicku – vpád osob do soukromého domácího prostředí,
  - ⇒ malá informovanost o průzkumu a jeho propagace.

### **3.1.7 Vypovídací schopnost a rovnoměrnost vzorku dotazovaných**

Aby vzorek dotazovaných měl reálnou vypovídací schopnost, bylo snahou autorky práce oslovit několik občanů ze všech obcí Jesenicka. Důležitá je také rovnoměrnost vzorku - bylo třeba dbát na to, aby v jedné obci nevyplňovali dotazníky pouze studenti a v jiné pouze

důchodci nebo maminky na rodičovské dovolené. Na tuto skutečnost se tazatelka zaměřovala v průběhu sběru primárních dat.

### 3.2 Vyhodnocení marketingového průzkumu

Tato kapitola se zabývá vlastním vyhodnocením marketingového průzkumu a jeho grafickým vyjádřením. Je nutné upozornit na to, že v grafech, které jsou vyjádřeny v procentech, jsou údaje pro přehlednost zaokrouhleny na celá čísla. Tím samozřejmě vzniká mírná nepřesnost vůči zjištěným výsledkům, nijak to však nemění vypovídací schopnost průzkumu.

Cílem vlastního marketingového průzkumu bylo zjistit spokojenost občanů Jesenicka s dopravní obslužností týkající se dojíždění do práce, škol, na úřady, k lékařům nebo do jiných míst, např. na návštěvy a výlety. Formulace otázek směřovala ke zjištění problematických částí regionu v návaznosti na to, kde lidé pociťují špatné dopravní propojení jednotlivých obcí, nevyhovující cestovní dobu jak v samotném dopravním prostředku, tak i v docházkové vzdálenosti na zastávku. Další zjišťované údaje se týkaly návaznosti určitých spojů, vnímání občanů dodržování jízdních řádů, zda nabízené intervaly odjezdů a příjezdů jednotlivých spojů vyhovují jejich požadavkům, a to v pracovní dny i o víkendech. Okrajově byla také zjišťována celková spokojenost s dopravní obslužností regionu a informace o tom, jak občané vnímají bezpečnost hromadné osobní dopravy na Jesenicku.

V průzkumu se podařilo získat informace od 70 studentů středních škol a učilišť nebo žáků základních škol, pěti občanů na rodičovské dovolené nebo v domácnosti, 56 zaměstnanců, 12 podnikatelů a živnostníků, 19 občanů v invalidním nebo starobním důchodu a pouze od 13 nezaměstnaných lidí. K vhodnému vyhodnocování marketingového průzkumu posloužily identifikační otázky, které rozdělily jednotlivé dotazované do skupin podle věku a sociálního postavení. Občané, kteří odpovídali na dotazníky, byli roztrženi také podle věku, viz následující tabulka.

**Tabulka č. 6: Segmentace dotazovaných podle věku**

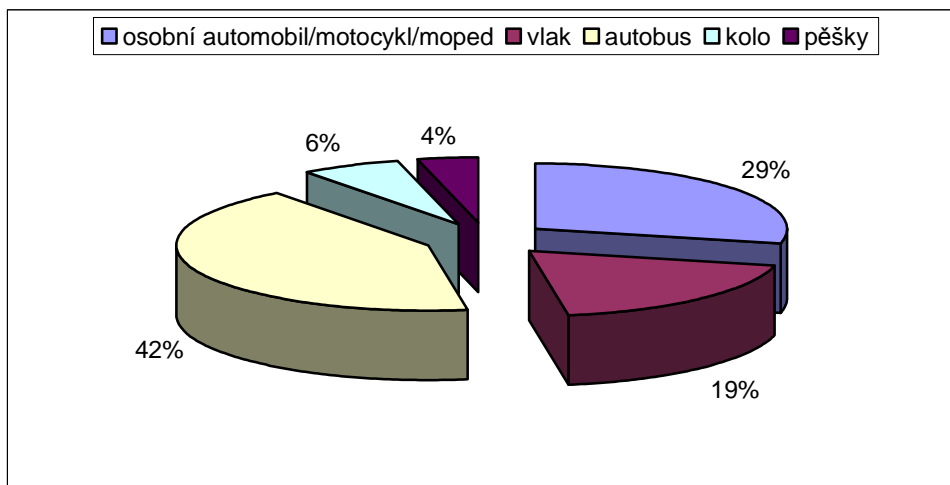
Věk	Počet lidí
méně než 18 let	63
18 - 26 let	40
27 – 60 let	60
61 let a více	12
<b>Celkem</b>	<b>175</b>

Zdroj: vlastní

### 3.2.1 Četnost využívání jednotlivých druhů dopravy

Cílem této otázky bylo vysledovat, kolik lidí z dotazovaných využívá nejčastěji určitý druh dopravy. V následujícím grafu je možné shlédnout vyhodnocení této otázky.

Obrázek č. 7: Četnost využívání jednotlivých druhů dopravy



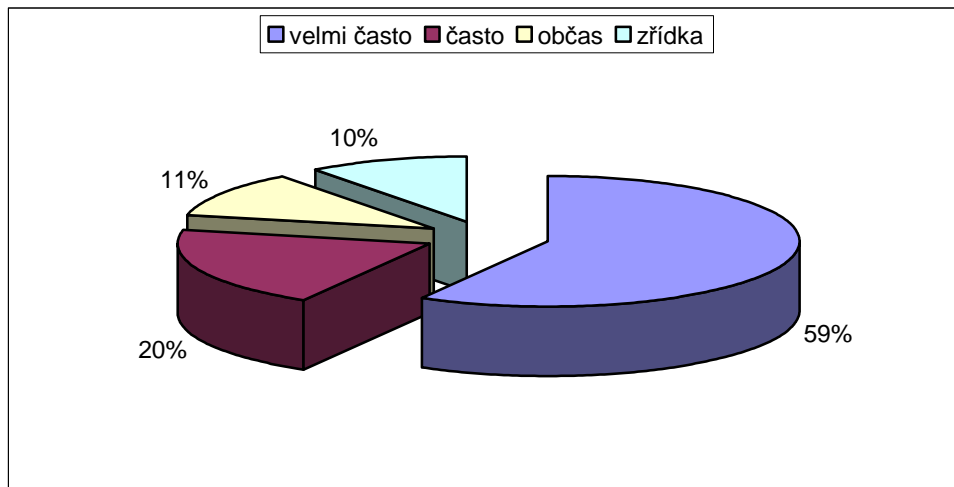
Zdroj: vlastní

Nejvíce z dotazovaných určilo jako nejčastější způsob přepravy autobus, méně než jedna čtvrtina jezdí vlakem a téměř stejná část dotazovaných používá nejčastěji k dopravě osobní automobil. Pouhých 6 % dotazovaných používá nejčastěji jezdí na kole, což může souviset s výrazným nedostatkem cyklostezek v regionu. V různých průzkumech cyklistické dopravy byly také zjišťovány jiné důvody jejího nevyužívání, a to např. nemožnost se po jízdě osprchovat, určité tělesné postižení nebo nevlastnění kola.

### 3.2.2 Četnost využívání hromadné dopravy

Otázka byla směřovaná ke zjištění, jak pravidelně využívají hromadnou dopravu dotazovaní občané. V této otázce byl také zahrnutý bod, který rozhodoval o zařazení do vyhodnocení celého marketingového průzkumu. Pokud dotazovaný označil odpověď, že používá hromadnou dopravu méně než jednou měsíčně, jeho následující odpovědi nebyly při vyhodnocování dotazníkového šetření brány v úvahu. Procentuální vyhodnocení této otázky je vyjádřeno v následujícím grafu.

**Obrázek č. 8: Četnost využívání hromadné dopravy**



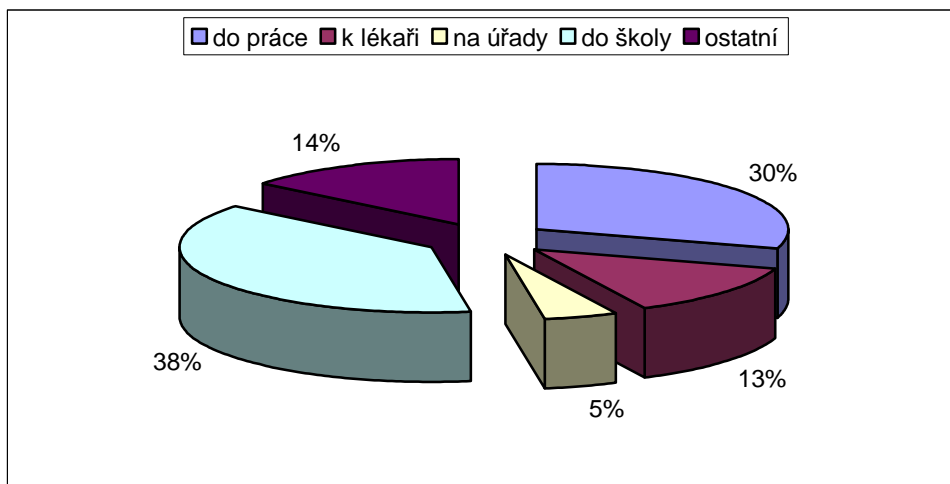
Zdroj: vlastní

Necelých 60 % z dotazovaných používá hromadné prostředky k dopravě velmi často, což podle zadání znamená pravidelnému používání, a to cca 10 a více jízd týdně. V této skupině se octli ti, kteří používají tento způsob dopravy k cestě do práce nebo do školy. Podobně můžeme identifikovat skupinu dotazovaných, kteří označili odpověď „často“, kterých bylo 20 %. Tito občané pravidelně např. do práce a do školy jezdí se svými rodiči či známými a k cestě zpět použijí hromadné prostředky. Odpověď „občas“, což znamená, že hromadnou dopravou dotazovaný cestuje méně než 4krát týdně, označilo celkem 11 % dotazovaných. Občané, kteří cestují minimálně, ale použijí hromadné prostředky alespoň jednou za měsíc, označovali odpověď „zřídka“, z celkového počtu dotazovaných to bylo asi 10 %. Tato skupina obsahuje občany cestující hromadnou dopravou např. na výlety, návštěvy, k lékařům, k úředníkům, při poruše osobního automobilu, apod. V průběhu marketingového průzkumu se vyskytlo 79 lidí, kteří hromadné prostředky nevyužívají téměř nikdy nebo nikdy. Rozhodujícím kritériem pro zařazení do průzkumu bylo cestování vlakem nebo autobusem minimálně jednou za měsíc. Vyloučením těchto oslovených lidí se celkem podstatnou měrou snížila také návratnost dotazníků.

### **3.2.3 Nejčastější důvody použití hromadné dopravy**

Cílem 3. otázky bylo zjistit, kolik procent dotazovaných občanů používá k cestě do práce a do školy hromadnou dopravu. Zbývající možnosti odpovědí byly brány jako alternativa pro občany, kteří nedojíždí do práce nebo školy nebo nepoužívají hromadné dopravní prostředky pravidelně, a pro případ, kdy tito lidé použijí hromadné prostředky k dopravě k různým účelům, např. na návštěvy a výlety. Grafické vyhodnocení této otázky je v následujícím grafu.

**Obrázek č. 9: Nejčastější důvody použití hromadné dopravy**



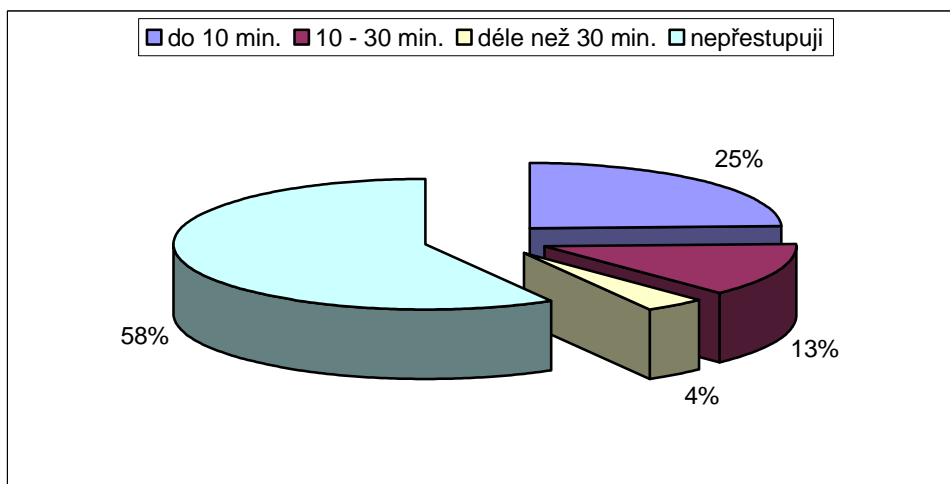
Zdroj: vlastní

Z výše uvedeného grafu je zřejmé, že hromadná doprava je nejvíce využívána k cestě do školy a do práce. Skupina „ostatní“, zahrnující 5 % dotazovaných, je zastoupena občany cestujícími hromadnou dopravou např. na výlety, návštěvy, apod. K lékaři a na úřady jezdí občané, kteří v předchozí otázce označili, že používají hromadné dopravní prostředky zřídka nebo občas.

### 3.2.4 Návaznost jednotlivých používaných spojů

Otázka měla za úkol zjistit, zda v regionu existují vhodné návaznosti na určité spoje, popř. kolik cestujících musí na svých cestách přestupovat a zda doba čekání v některých případech nepřesahuje půl hodiny. Občané se také měli možnost vyjádřit k tomu, zda mají zkušenosti s ujížděním spojů při určitém zpoždění spoje předchozího. Názorné vyjádření otázky je uvedeno v následujícím grafu.

**Obrázek č. 10: Hodnocení návaznosti používaných spojů**



Zdroj: vlastní

Celých 58 % cestujících při svých cestách nepřestupuje, tzn. že jezdí přímými spoji. Těch, kteří přestupují, a čekají na další přípoj do 10 minut, je celá jedna čtvrtina. 13 % občanů musí čekat na svůj přípoj v intervalu od 10 do 30 minut. Čekací doba delší než 30 minut měla identifikovat spoje, které na sebe nemají vhodnou návaznost. Tuto odpověď označily 4 % z dotazovaných, tato odpověď se však týkala všech těch, kteří vyjíždějí z jesenického regionu. Otázkou tohoto typu se tedy nepodařilo identifikovat špatně návazné spoje.

Jediným problémem, který byl zjištěn, byla špatná nebo vůbec žádná návaznost autobusových spojů na vlakové. Jednalo se hlavně o vlakové přípoje ve večerních hodinách, kdy vlak do Jeseníku přijíždí několik málo minut po 21. hodině a lidé tak nestíhají autobusové rozjezdy všemi směry v 21.00 hod. a musí tak často čekat 1,5 hodiny na další a poslední večerní odjezdy autobusů. Několik z dotazovaných se také vyjádřilo k problému příjezdu posledního vlaku do Jeseníku, který je ve 23.23 hod. a nenavazuje na něj už žádný spoj až do ranních hodin. Tento problém je řešen pouze v pátky, avšak pouze vlakovou obsluhou na trati Jeseník – Zlaté Hory, kdy poslední vlaky jezdí až do 24. hodiny.

### **3.2.5 Obvyklá doba cestování**

Otázka byla formulovaná v souvislosti s otázkou následující. Úkolem těchto otázek bylo získat informace o tom, zda existují spoje či spojení s neúměrnou dobou cestování. Jako neúměrná doba cestování byla pro tento účel stanovena 1 hodina, to je neodborným odhadem maximální doba, která je nutná k dopravení se osobním automobilem z jakékoliv obce do jakékoliv obce v regionu.

Nejčastější odpověď na tuto otázku byla 20 až 30 minut. Vyskytly se také odpovědi delší než 2 hodiny, a to celkem u 15 dotazovaných. Tyto odpovědi vypovídají o tom, že více než 8 % z dotazovaných používá hromadné prostředky k vyjížděcí z regionu, a to např. do školy, za pracovními příležitostmi.

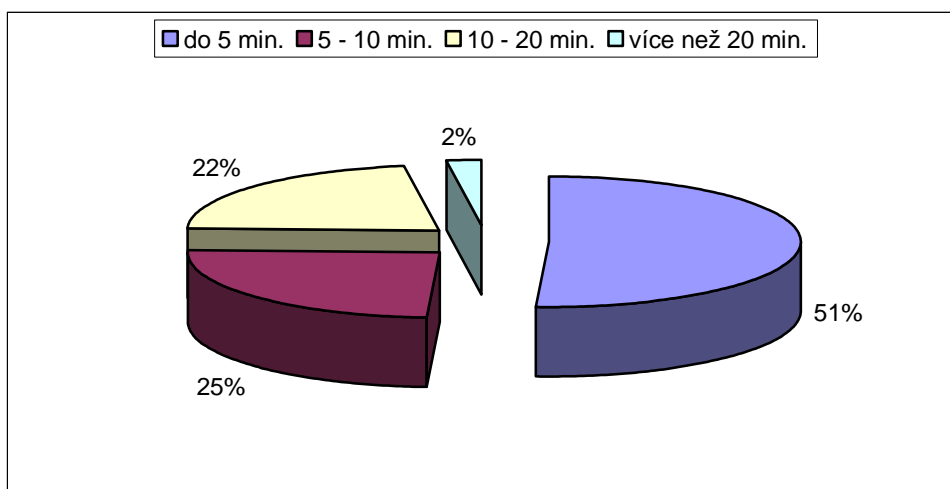
### **3.2.6 Otázky nástupu a výstupu**

Otázka na nejčastější nástup a výstup dotazovaného byla důležitá nejen k upřesnění otázky č. 5, ale také k identifikaci problémových obcí (nebo jejich částí) v souvislosti s ostatními otázkami. Touto otázkou byla také zjištěna následující vyjížděčka z regionu: v 7 případech směr Pardubice, Poděbrady a Praha, ve 4 případech směr Ostrava a ve 4 případech směr Brno a Jihomoravský kraj.

### 3.2.7 Docházkový čas na zastávku z domova a docházkový čas na zastávku při cestě zpět

Na Jesenicku existují místa, kde docházkový čas na zastávku hromadné dopravy je delší než 20 minut. Otázkami tohoto typu je možné tato místa identifikovat. V následujících grafech je vyjádřen nejčastější docházkový čas při cestě z domova na zastávku a při cestě zpět.

**Obrázek č. 11: Docházkový čas z domova na zastávku**

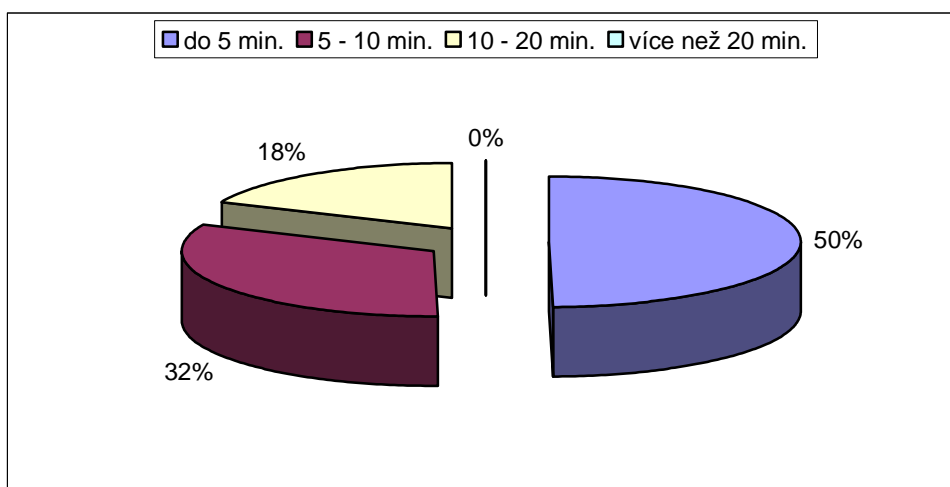


Zdroj: vlastní

Více než 50 % dotazovaných občanů má zastávku od místa bydliště vzdálenou do 5 minut docházky. 20 až 25 % dotazovaných chodí na zastávku 5 – 20 minut, což se dá hodnotit jako celkem přijatelná docházková vzdálenost. V průzkumu se objevili také 4 lidi, kteří musí docházet na zastávku více než 20 minut, a to v obcích Mikulovice, Písečná, Zlaté Hory a Bělá pod Pradědem. Vzhledem k tomu, že v každé této obci existují obydlená venkovská sídla, odkud může být chůze na zastávku hromadné dopravy opravdu dlouhá, bylo by třeba v dalším konkrétně zaměřeném průzkumu zjistit, kolik obyvatel v takových místech žije a zda by mělo význam se dále zabývat přiblížením hromadné dopravy těmto občanům.



**Obrázek č. 12: Docházkový čas při cestě zpět**



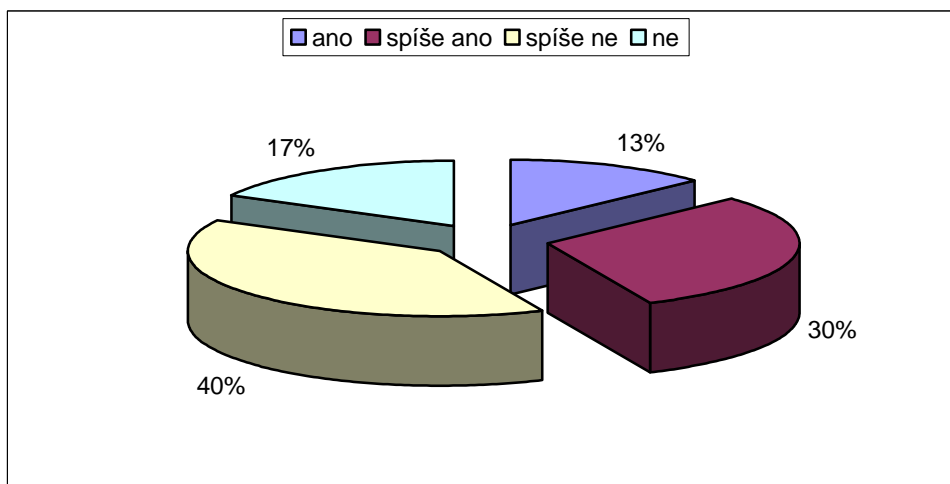
Zdroj: vlastní

Naopak v otázce, jak dlouho trvá cesta na zastávku hromadné dopravy při cestě zpět neoznačil odpověď „déle než 20 minut“ žádný z dotazovaných. To může souviset s tím, že většina obyvatel regionu dojíždí do bývalého okresního města nebo do jiných větších obcí, kde místa občanského ruchu jsou většinou soustředěna do center těchto obcí a je snahou zastupitelů jednotlivých obcí, aby zastávky a stanice byly k těmto centrům co nejbližší. O celých 7 % se ale zvýšil počet těch, kteří dochází na zastávku 10 – 20 minut při cestě zpět, což můžeme odůvodnit rozmanitostí cílových míst jednotlivých cestujících.

### 3.2.8 Spokojenost s dodržováním jízdních řádů

Dodržování jízdních řádů je dlouhodobě řešenou problematikou ve všech regionech ČR. Položením této otázky bylo možné zjistit, kolik občanů je spokojeno s tímto hlediskem kvality osobní dopravy. Spokojenost občanů - viz následující graf.

**Obrázek č. 13: Spokojenost s dodržováním jízdních řádů**



Zdroj: vlastní

Největší část dotazovaných byla s dodržováním jízdních časů podle jízdních řádů spíše nespokojena, celkem to bylo 40 %. Velkou část celku obsáhli také ti, kteří jsou s tímto spíše spokojeni. V průzkumu bylo také zjištěno, že 13 % z dotazovaných je s dodržováním jízdních spokojeno úplně a 17 % dotázaných občanů je zcela nespokojeno. Z ústních interpretací jednotlivých občanů bylo zjištěno, že se v největší části jedná o zpoždování jednotlivých spojů. Vnímáno bylo také dřívější odjíždění určitých dálkových autobusových spojů, a to nejvíce na trase Zlaté Hory – Jeseník. Nedodržování jízdních řádů souvisí z různými okolnostmi. V zimních obdobích je touto problematikou jesenický region charakteristický, vzhledem ke svému kopcovitému terénu. Z hlediska autobusové dopravy se občané vyjadřovali také k silničářům, kteří určité silnice v jejich přípravě na provoz celkem podceňují. Jedná se hlavně o místa, které spojují Jesenícko s ostatními regiony, tzn. Červenohorské sedlo, Ramzovské sedlo a silnice ze Zlatých Hor do Vrbna pod Pradědem.

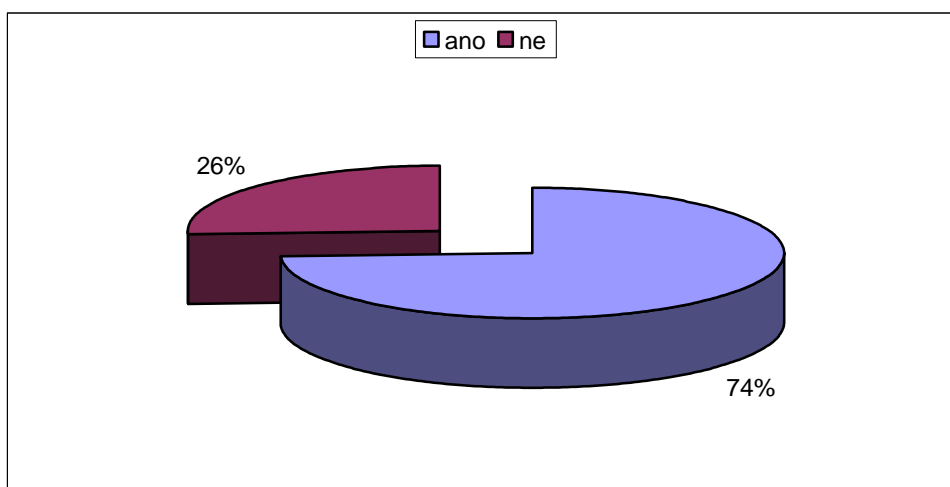
Co se týče drážní dopravy, poukazovalo se nejvíce na stáří vozového parku a každoroční nepřípravenost ČD, a. s. na různé „zpoždovací“ alternativy, kterou jsou údajně na Jesenícku běžné. Občané verbálně popisovali, jak nejednou absolvovali na trati z Mikulovic do Jeseníku až dvouhodinovou cestu, která běžně trvá 20 minut, z toho důvodu, že vlaku podkluzovala kola. V mnoha případech bylo také popisováno, jak vlaky zapadají ve sněhových závějích a je pak nutné dlouhou dobu čekat na odtahovou lokomotivu, s tím souvisí také velmi prudké stoupání železniční trati z Jeseníku na Ramzovou. V letních obdobích zpoždování hromadných prostředků ovlivňují hlavně rekonstrukce a modernizace tratí a silnic, různé objížďky a výluky na tratích.

Z komunikace s dotazovanými bylo zjištěno, že hlavní a největší problém nespočívá v samotném zpoždění, ale v tom, že cestující není informován o jeho existenci nebo délce. V případě drážní dopravy se občané vyjadřovali hlavně k nepravdivosti informací o délce zpoždění.

### **3.2.9 Časové rozložení spojů v pracovní dny a o víkendech**

O vhodnosti rozložení intervalů odjezdů a příjezdů určitých spojů měla pomoci informovat tato otázka. Nejen v pracovní dny je totiž důležitá dopravní obslužnost a nejenže je nutné zajistit určitou dopravní obslužnost pro volný čas občanů, ale existují v regionu i takoví zaměstnavatelé, u kterých pracovní týden neprobíhá jen ve všední dny. Tato spokojenost je vyjádřena v následujících grafech.

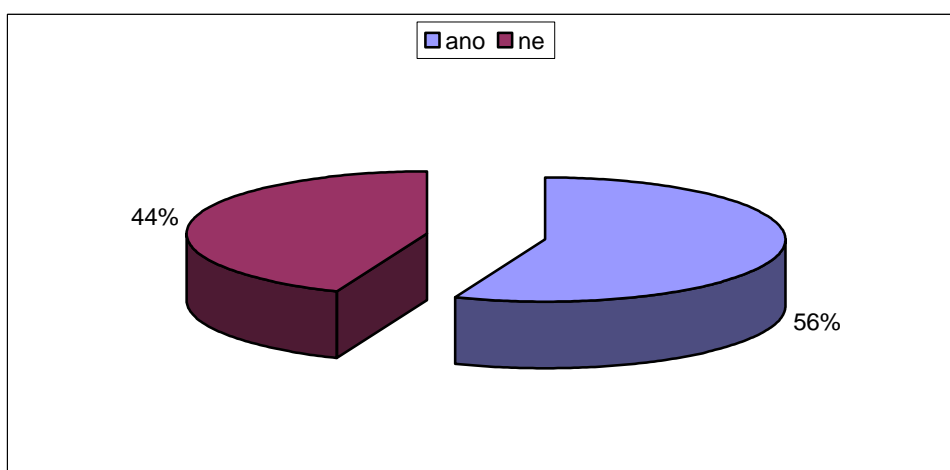
**Obrázek č. 14: Spokojenost s časovým rozložením spojů ve všední dny**



Zdroj: vlastní

S časovým rozložením spojů v pracovní dny bylo spokojeno 74 % dotázaných. Celkem výrazná část, a to 26 %, byla však s tímto řešením nespokojena. Nejvíce těchto případů se orientovalo na noční čas po 23. hodině. Nejčastěji šlo o odjezdy z Jeseníku do různých obcí Jesenicka, zahrnující v podstatě všechny směry. Nespokojenost pramenila také z denních časů. Nejvíce problémovou oblastí ve spojích se projevila část Mikulovice – Kolnovice, kam jezdí poslední autobus ve všední dny v 15. hod. a vzhledem ke vzdálenosti této obce (cca 5 km) by měla být nabídka spojů širší, dále část Bělá pod Pradědem – Adolfovice, kde by uvítali více spojů hlavně v dopravních špičkách kvůli přeplněnosti autobusů, překvapivě se jako nedostačující projevily spoje z Jeseníku a Zlaté Hory, a to hlavně v časech 6 a 14 hodin, posledním z nejvíce zmiňovaných problémů byl obec Stará červená Voda, odkud je možné se do Jeseníku dostat přímými spoji pouze na 6. a 8. hodinu ráno a pak až na 14. odpoledne.

**Obrázek č. 15: Spokojenost s časovým rozložením spojů o víkendech**



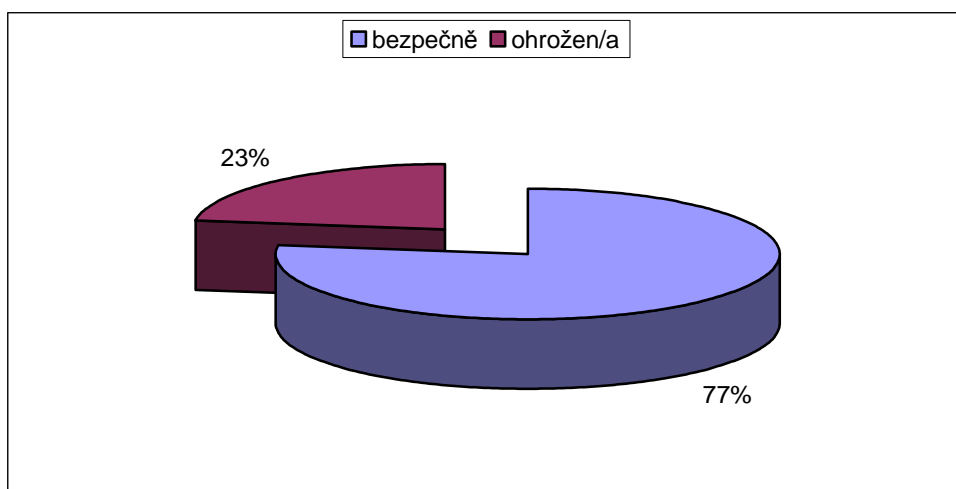
Zdroj: vlastní

Spokojenost se spoji o víkendech už byla daleko nižší, a to o celých 18 % než ve všední dny. Nespokojenost pramenila z neexistence nočních spojů do různých částí regionu mnohem více než v případě všedních dnů. O víkendech si na spojení stěžovalo nejvíce lidí z okolí Vidnavska a Javornicka, kde chybí více přímých spojů do Jeseníku. Problémová je také již zmiňovaná část Mikulovice – Kolnovice, kde o víkendech nenarazíme ani na jedno spojení. Vzhledem k tomu, že o víkendech vyjíždí poslední autobusy různými směry ve 21.00 hod., uvítali by tuto možnost také obyvatelé Supíkovic, kam se po 19. hodině o víkendu už není možné dostat. S celkovou četností spojů o víkendech nebyli spokojení ani obyvatelé části Zlaté Hory – Rejvíz a obyvatelé Žulové a Vápené.

### 3.2.10 Pocit bezpečí při cestování hromadnou dopravou

Jedním ze základních ukazatelů kvality dopravy je bezpečnost. Cílem této otázky bylo zjistit, jak dotazovaní vnímají bezpečnost při cestování hromadnými prostředky. Vyhodnocení této otázky je v následujícím grafu.

**Obrázek č. 16: Vnímání bezpečnosti hromadné osobní dopravy**



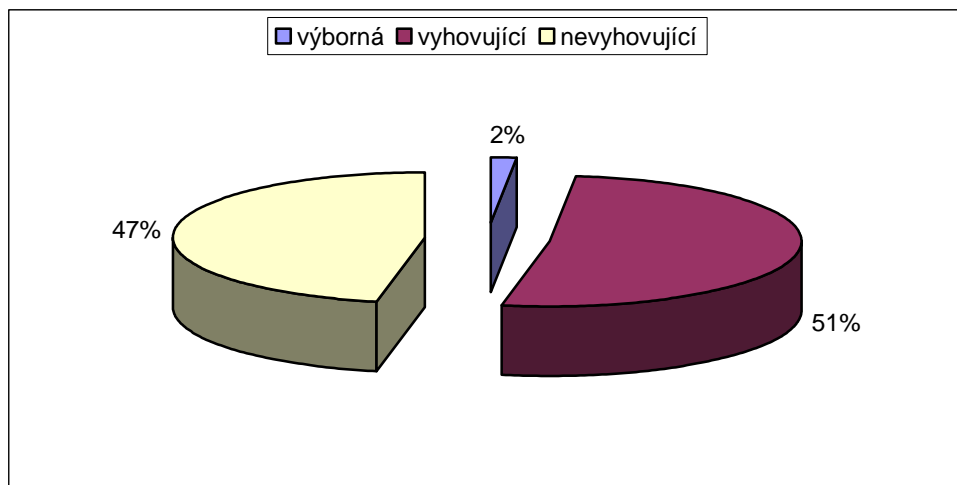
Zdroj: vlastní

Otázka bezpečnosti hromadné dopravy předpokládala větší míru těch, kteří se cítí bezpečně, to bylo splněno ze 77 %. Největší skupinu těch, kteří se v hromadných prostředcích cítí určitým způsobem ohroženi, představovali lidé ve věku 61 a více let, kde zápornou odpověď označilo 7 z 12. Pocit bezpečí souvisel nejvíce s autobusovou dopravou, jednalo se o rychlou a stavu silnice nepřízřivou jízdu.

### 3.2.11 Spokojenost s dopravní obslužností v regionu

Poslední otázka směřovala ke zjištění celkové spokojenosti občanů s dopravní obslužností v regionu. Grafické vyjádření viz následující graf.

**Obrázek č. 17: Celková spokojenost s dopravní obslužností na Jesenicku**



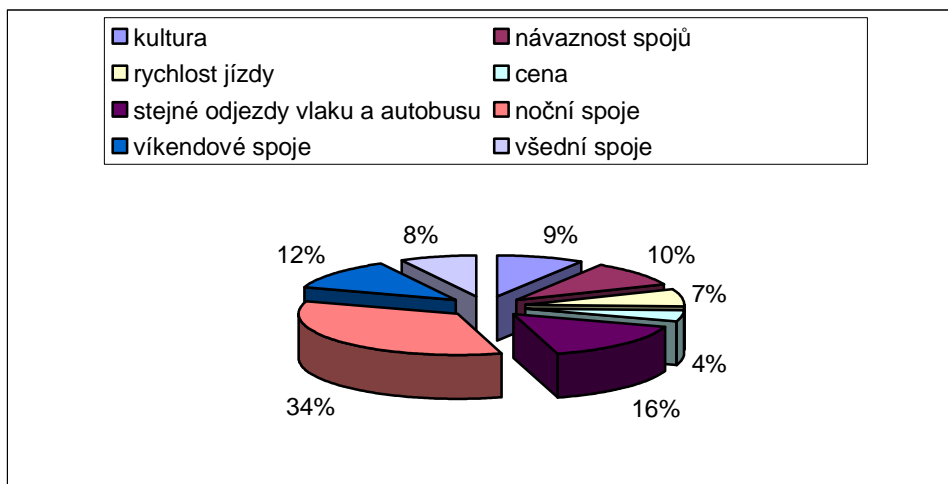
Zdroj: vlastní

Největší zajímavost byla zjištěna v poslední otázce, a to že jako výbornou považují dopravní obslužnost pouze 3 dotazovaní, a to všichni 3 z řad občanů ve věku méně než 18 let. 51 % dotázaných hodnotí dopravní obslužnost Jesenicka jako vyhovující. Ovšem hned za tím stojí skupina těch, kteří jsou s tímto naopak nespokojeni, a to ve velmi podstatné míře – 47 %. Tento fakt je rozhodně ovlivněn subjektivními potřebami každého z dotázaných, kterým kraj, jako zajišťovatel dopravní obslužnosti, nemůže ve každém případě vyhovět. Jistě každý z nich se ve svém životě ocitl v situaci, kdy mu problém s dopravou způsobil byť jen nemalé osobní potíže. A je známou zkušeností, že špatný zážitek ovlivní lidské vnímání na dlouhou dobu. Je dost možné, že takto mohlo být ovlivněno i mnoho dotazovaných.

### 3.2.12 Připomínky, názory a výhrady

Průzkum předpokládal, že veškeré problémy, které by mohly být považované jako aspekty pro zlepšení osobní dopravy na Jesenicku, budou vyjádřeny ve volné prostoru na konci dotazníku. Dotazovaní se k jakémukoliv pocíťovanému problému, týkajícímu se osobní dopravy na Jesenicku, mohli vyjádřit na tomto volném místě. V následujícím grafu je nastíněno několik nejvíce vnímaných problémů.

**Obrázek č. 18: Připomínky k osobní dopravě**



Připomínky ke spojům ve všední dny a o víkendech nesouvisí s předchozími otázkami. Vyhodnocení se týká pouze toho, co dotazovaní vyjádřili v místě určeném pro připomínky. Nejvíce dotazovaných mělo připomínky k neexistenci nočních spojů, 16 % lidí není spokojeno se stejnou časovou obsluhností obcí drážní i linkovou autobusovou dopravou. 12 % vyjádřilo nespokojenost s víkendovými spoji, související téměř vždy s jejich četností a ostatní připomínky se týkaly návaznosti jednotlivých spojů, ceny jízdného, nepřiměřené rychlosti jízdy a kultury cestování. Ke kultuře cestování se vyjádřilo asi 8 % dotazovaných, hlavně z hlediska přeplněnosti některých spojů, cestování s opilými a nepříjemnými lidmi, a připomínky měli také k nehezkému vzhledu zastávek a nádraží, jak autobusových, tak vlakových. Z dotazníkového šetření nebyly zjištěny pouze negativa, ale objevili se také chvály. Nejvýznamnější část vyjadřující optimismus zahrnovala chování řidičů na trase Jeseník – Rejvíz – Zlaté Hory.

Jednotlivé připomínky a výhrady jsou zahrnuty v následující části práce, a to v návrzích na vylepšení osobní dopravy na Jesenicku.

### **3.3 Návrhy oblastí na vylepšení dopravní obsluhnosti na Jesenicku**

Návrhy a postupy řešení, které jsou uvedeny této části 3. kapitoly pramení z výsledků vlastního marketingového průzkumu a z jeho připomínek. Následující návrhy na vylepšení osobní dopravy na Jesenicku jsou podrobněji popsány ve 4. kapitole v souvislosti s přínosy jednotlivých navrhovaných řešení.

Z dotazníkového šetření a výsledků marketingového průzkumu bylo zjištěno, že situace osobní dopravy by byla třeba zlepšit v následujících oblastech:

- Dopravní obslužnost okrajových částí obcí ve všední dny i o víkendech,
- Zrychlení meziregionální dopravy,
- Trasování určitých autobusových spojů,
- Koordinace jízdních řádů drážní a autobusové dopravy,
- Kultura cestování,
- Frekvence nabízených spojů,
- Zavedení nočního provozu,
- Informační systém o zpoždění,
- Systém cyklostezek.

Jednotlivé návrhy řešení vztahující se k výše zmíněným problémovým oblastem jsou uvedeny v souvislosti s vlastními přínosy v poslední kapitole diplomové práce.

## 4 Vyhodnocení přínosu navrženého řešení

Cílem poslední kapitoly je vyhodnocení přínosů jednotlivých navrhovaných řešení, které by mohly přispět ke zlepšení situace v oblasti jesenické osobní dopravy.

### 4.1 Návrhy obslužnosti okrajových částí obcí

Asi nejvíce zmiňovaným problémem celé práce byla dopravní obslužnost okrajových částí určitých obcí. Jednalo se hlavně o části:

- Mikulovice – část Kolnovice,
- Javorník – část Travná,
- Bílá Voda – část Léčebna, a některé další.

Tyto části obcí jsou charakteristické:

- Vzdáleností od spádové obce cca 5 km,
- Počtem obyvatel do 200,
- Neexistence drážní dopravy.

Vzhledem k charakteristikám částí obcí není nutné zajišťovat dopravní obslužnost v častém rozsahu ani velkými autobusy. Vhodným řešením by bylo zajištění obsluhy těchto částí např. minibusy nebo mikrobusey. Na základě provedení hlubšího průzkumu ve spolupráci s jednotlivými občany těchto míst by mohl být stanoven vyhovující jízdní řád, který by zajistil základní dopravní obslužnost dětí do škol a pracujících na nejdůležitější denní časy. Nejdůležitějším krokem by mělo být zajištění dopravy alespoň do spádové obce, odkud už většinou spojení do ostatních měst a obcí existuje. V úvahu by ale rovnou měla přijít také návaznost na jednotlivé spoje, aby se po zavedení takovéto dopravy nemusel tento problém řešit sekundárně. Podobně by mohla být také řešená dopravní obslužnost o víkendech.

V současnosti např. v Kolnovicích neexistuje jediný víkendový spoj a lidé, kteří nevlastní osobní automobil si mohou z víkendového nakupování udělat tak maximálně celodenní vycházku. Co se týče Travné, tam určité víkendové spoje existují, ale pokud se chtějí občané této obce dostat např. do Jeseníku, musí tuto cestu absolvovat jen ve dvou denních časech a navíc s neúměrným počtem přestupů, a to ještě v kombinaci přestupu z jednoho druhu dopravy na druhý. V případě části Bílá Voda – léčebna je situace velmi podobná. Současný stav dopravní obslužnosti těchto obcí nutí jejich občany si pořizovat osobní auta, protože v případě, že pojedou do Jeseníku autem, jsou tam za půl hodiny a nejsou závislí na odjezdu hromadné dopravy. Cesta hromadnými prostředky trvá mnohdy i 1,5



hodiny, bylo by tedy vhodné nasadit i více přímých spojů – toto se týká především obcí Javorník a Bílá Voda, z Mikulovic přímé spoje do Jeseníku jezdí.

### **Hromadná doprava - taxi**

Vhodným způsobem řešení problému okrajových částí Jesenicka by mohl být také systém hromadné dopravy založený na mobilních službách, který funguje prozatím jen asi v jediné obci ČR. Občan, který bude potřebovat dopravu, si přes mobilní telefon objedná něco jako autobus – taxi, a tento je mu na určitou hodinu přistaven na zastávku hromadné dopravy a v ceně odpovídající dopravě hromadnými prostředky, někdy zvýšenou o určitou část. Je zřejmé, že tento systém bude určitě velice nerentabilní, avšak po hlubším zhodnocení situace by mohl v případě pořízení minibusů nebo mikrobusů nahradit pravidelnou linkovou osobní dopravu těchto částí.

### **Přínos**

Přínos těchto řešení spočívá hlavně v lepší občanské dostupnosti do různých míst občanského ruchu, ať už plní funkci dopravy do zaměstnání, do škol nebo pouze na nákupy a míst pro volný čas. Čím je přizpůsobenější osobní doprava, tím jsou spokojenější občané a tím více využívají k cestování hromadnou dopravu. Tato skutečnost v každém případě přispívá k udržení dobrého životního prostředí hlavně z důvodu nezvyšující se individuální automobilové dopravy. Důležité je také brát ohledy na ekonomickou situaci občanů a rodin, kdy mnoho z nich si ani osobní automobil pořídit nemůže, ale vzhledem ke špatné dopravní dostupnosti nemohou přijmout nabídku vhodného zaměstnání v jiné obci. Tím pádem existuje také potenciál zvyšující se nezaměstnanosti. Díky vhodnému přizpůsobení osobní dopravy se tomuto může alespoň z části zabránit.

## **4.2 Návrhy na zrychlení meziregionální dopravy**

Rychlost dopravy do ostatních regionů je velmi ovlivněná ohraničením Jesenického regionu kopcovitým až hornatým terénem. Z Jesenicka se v podstatě žádným směrem nedá vyjet bez překonání dost výrazného stoupání. Výjimku tvoří pouze drážní doprava v návaznosti na Moravskoslezský kraj. Ta je naopak zase zpomalována nemodernizovanou peážní tratí vedenou přes polské Glucholazy.

## **Tunel**

Hlavním aspektem ve zrychlení dopravy do ostatních regionů je výstavba tunelu pod Červenohorským sedlem., který je v jednání již několik let a návrhy na jeho vybudování byly již přijaty. Tento projekt se však dosud neuskutečnil z toho důvodu, že tunel nebyl přijat jako „veřejně prospěšná stavba“ a není tedy možné vyvlastnit určité pozemky, které by bylo nutné v případě stavby využít. V případě jednání zastupitelů Jesenicka je tato stavba již dlouho a opakovaně odkládána, jako neprioritní opatření. Prozatím bylo přistoupeno pouze k rekonstrukci a rozšíření silnice spojující Jesenicko a Šumpersko. Ve vnímání občanů regionu je však výstavba tunelu stále aktuální a důležitá pro rozvoj regionu.

## **Peážní trať**

Železniční dopravu mezi regiony ve směru na Krnov, Opavu a Ostravu by urychlila modernizace a rekonstrukce peážní tratě vedené z Mikulovic do Jindřichova ve Slezsku. Vhodným řešením by bylo přistoupit k rekonstrukci této trati a její přizpůsobení rychlé meziregionální dopravě. Nedá se říci, že by trať z Jeseníku do Mikulovic byla modernizovaná a rychlá, ale svým stavem odpovídá vhodné jízdě vzhledem ke vzdálenosti jednotlivých zastávek na trati.

## **Železniční trať přes Ramzovské sedlo**

Dlouhodobým problémem v rychlosti železniční dopravy ve směru na Šumperk a Zábřeh na Moravě zůstává již zmiňovaný charakter terénu. Ten se projevuje také v jízdě vlaků přes Ramzovské sedlo, stoupání železniční trati je v těchto místech tak výrazné, že vlaky jezdí i rychlostí 20 km/h. Tento problém lze i z dlouhodobého shledávat jako neřešitelný. Shledávat řešení v tomto případě, by se blížilo utopii, hlavně z hlediska ekonomického.

## **Přínos**

Výše zmíněné návrhy řešení zrychlení dopravy mezi regiony jsou velmi investičně náročné a k jejich realizaci by se nemělo v žádném případě přistoupit dříve než by byly zpracovány jednotlivé investiční plány a ekonomické rozvrhy. Už samotné vypracování těchto plánů vyžaduje určitou investici, proto vzhledem k světové ekonomické krizi v nejbližší době o podobných řešeních ani nebude uvažováno.

Přínosem obou navrhovaných řešení by bezpochyby bylo zrychlení dopravy do ostatních regionů. Samozřejmě by to ovlivnilo také rychlost individuální automobilové dopravy, ale v případě výstavby tunelu by přínosem mohlo být proudění nových investorů do regionu. Z důvodu špatné dopravní dostupnosti Jesenicka je totiž region charakteristický svou nepříliš ekonomickou výhodností pro investiční projekty. Pokud by se např. výrobce automobilů rozhodoval, kam umístí výrobní podnik, po zhodnocení Jesenicka by jistě vybral jiné, lépe jak personálně, tak dopravně situované místo.

Oba konstrukční a modernizační návrhy by mohly přispět nejen ke snížení nezaměstnanosti v regionu, z hlediska výstavby tunelu a modernizace železniční tratě, ale také k ekonomickému rozvoji regionu, a to hlavně zpřístupněním regionu v případě tunelu.

### **4.3 Návrh trasování určitých autobusových spojů**

Z marketingového průzkumu se podařilo zjistit i jeden případ nevhodného trasování některých spojů a to v případě obsluhy obcí Stará Červená Voda ve směru Jeseník, kdy autobusy ze Staré Červené Vody jezdí do Jeseníku objízdou trasou přes Černou Vodu, Žulovou a Vápenou. Cesta touto trasou trvá přes hodinu. Pokud by autobusy jezdily opačným směrem na Supíkovice a Písečnou, cestovní doba by se zkrátila asi o půl hodiny.

#### **Přínos**

Přínosem jiného trasování většiny spojů by byla zkrácená doba jízdy ze Staré Červené Vody do Jeseníku a zpět. Toto řešení má však kromě přínosu také negativní stránku, a to tu, že změnou tohoto trasování by se snížila dopravní obslužnost více obydlých obcí, které leží na původní trase.

### **4.4 Koordinace jízdních řádů drážní a autobusové dopravy**

Obce, které jsou obsluhovány jak drážní tak autobusovou dopravou, jsou v mnoha případech v odjezdech vlaků a autobusů stejným směrem shodné, v rozmezí max. 10 minut.

Zdvojováním takových odjezdů ubývá na významu každé z těchto doprav. Při tvorbě grafikonu vlakové dopravy a jízdního řádu autobusové dopravy by měla fungovat spolupráce mezi oběma dopravci.

#### **Přínos**

Přínos koordinace jízdních řádů drážní a autobusové dopravy spočívá v následně vhodnějším rozvržení odjezdů jednotlivých spojů a častější dopravní obslužností obcí, kudy

vede železniční trať. V konečném výsledku by se při zachování stávajícího počtu vlaků a autobusů mohlo stát, že tyto obce budou obsluhovány každou hodinu, což by byl naprosto ideální stav dopravní obslužnosti.

Velkým přínosem takové spolupráce by byla také návaznost vlaků na autobusy a opačně, což by obyvatelé regionu přivítali hlavně ve večerních hodinách.

#### **4.5 Zvyšování kultury cestování**

Kultura cestování je chápána v širokém kontextu, z největší části se jedná o chování řidičů, strojvedoucích a vlakvedoucích a technologické základny využívané v osobní dopravě.

Z hlediska technologické základny si nejvíce lidé stěžovali na vzhled a stav zastávek a stanic, kde by mohla napomoci postupná rekonstrukce a modernizace těchto objektů. Důležitým ukazatelem „kulturní dopravy“ jsou také moderní vlaky, kterým se nemůže stát, že by jim v zimním období netopilo topení, nebo by se po kolejích v mírném stoupání nerozjely kvůli zvýšené vlhkosti vzduchu.

S chováním řidičů a obsluhy prostředků hromadné dopravy je nespokojeno celkem mnoho lidí. Bylo by třeba zavést opatření k tomu, aby zaměstnanci dopravců pochopili, že přístup k cestujícím je rozhodujícím faktorem spokojenosti cestujících. Tato opatření by však měla být součástí podnikové kultury dopravce a neměla by být oddělována od samotné řidičské nebo strojvůdcovské profese. Dopravce by měl v souvislosti s tímto také poskytovat školení na různá témata – důležité je také vnímat rychlost jízdy jako faktor určující úroveň pocitu bezpečí. Zavedení namátkových kontrol řidičů a následné sankcionování těch, kteří jezdí nepřiměřenou rychlostí by přispělo k většímu pocitu bezpečí cestujících.

#### **Přínos**

Přínosem zmíněných opatření je zvyšování kultury cestování a tím i více spokojených cestujících. Důležitým faktorem při cestách je také dobrý pocit cestujícího, kdy je mu např. v autobuse nebo ve vlaku zima, modernější prostředky by přispěly k lépe se cítícímu cestujícímu.

#### **4.6 Návrhy na zlepšení frekvence spojů**

Zlepšení frekvence spojů (hlavně o víkendech) je složitou operací, se kterou by se mělo počítat při každém sestavování nových jízdních řádů. Tato problematika si totiž vyžaduje daleko hlubší rozbor (na každé z linek provést průzkum obsazenosti každý den v týdnu a v různých denních časech, apod.), navíc při sestavování jízdních řádů se musí

počítat s návazností na jednotlivé vlakové a autobusové spoje. Optimalizací a racionalizací jízdních řádů se zabývají různé skupiny odborníků a konkrétní návrhy by přesahovali meze této práce.

#### **4.7 Návrhy na zavedení nočního provozu**

V rámci dopravní obslužnosti by se měl na Jeseníku zavést noční provoz. Pro účely regionu by postačovala jedna okružní linka vyjíždějící ze Jeseníku v 00.00 hod. v pracovní dny. Taková okružní linka by mohla vyjíždět z Jeseníku, pokračovat přes Rejvíz do Zlatých Hor, Mikulovic, Písečné, odsud na Supíkovice, Vidnavu a Javorník, Z Javorníku zpět na Starou Červenou Vodu, Černou Vodu, Žulovou, Vápenou, Lipovou Lázně a zpět do Jeseníku. V takovémto případě by však okružní linka jela asi, neodborným odhadem, 3 hodiny. Cestovní doba by se mohla zkrátit maximálně tím, že by autobus nezastavoval ve všech zastávkách. Lepší alternativou by mohlo být nasazení 2 podobně trasovaných, ale na 2 okruhy rozdělených linek.

#### **Noční linky o víkendech**

Návrhy na zavedení nočních linek o víkendech pramenily hlavně od mladých lidí ve věku 18 – 26 let, často i mladších. Tito lidé shledávají potřebu nočních linek hlavně při návratech z kulturních akcí a “nočního života”, kdy hlavním problémem je všude předražená cena taxíků. Proto často volí cestu osobním automobilem a v některých případech se najde i řidič, který při cestě zpět nezodpovědně usedá za volant pod vlivem alkoholu. Často se také najdou případy, kdy za účelem rychlého odvozu domů mnoho mladých lidí usedne do auta i s pochybnými osobami. Každý si umí představit, jak takové scénáře můžou končit. Proto by bylo vhodné zajistit dopravní obslužnost např. ve 3 – 4 hodiny v sobotu a v neděli ráno, a to hlavně z Jeseníku do různých obcí regionu.

#### **Přínos**

Zavedení nočních linek v pracovní dny by kromě zajištění dopravní obslužnosti mělo vliv i na zvýšení bezpečí obyvatel při noční dopravě v regionu. Zavedení nočních linek o víkendech by mělo za výsledek nižší kriminalitu v regionu a snížení nehodovosti způsobené požitím alkoholu.

#### **4.8 Informační systém o zpoždění**

K problematice zpoždování hromadné osobní dopravy bylo více zmíněno již v kapitole vyhodnocení marketingového průzkumu. Tam bylo také zjištěno, že kromě

zpoždění způsobuje velké osobní problémy také neinformovanost nebo neúplné informace o zpoždění. Informační systém ČD o zpoždění funguje v každé obsazené stanici. Úkolem obsluhy železniční stanice je cestujícím podat informace o zpoždění, pokud je delší než 10 minut, vždy s upozorněním, že uvedená doba zpoždění se může změnit, a ve většině případech se také doba zpoždění změní, většinou k neprospěchu věci. Takovýchto železničních stanic se však v regionu nachází méně než těch neobsazených a proto je důležité vymyslet nějaké opatření ke zlepšení informovanosti cestujících o zpoždění. Významné by to mělo být také v případě, kdy se stane nehoda autobusu nebo má např. v zimě autobus hodinové zpoždění.

Navrhovaným řešením tedy je ve spolupráci s mobilními operátory vymyslet, vyvinout a zavést určitý informační systém, který by fungoval podobně jako při zjišťování spojení. V praxi by to znamenalo, že cestující, který čeká na zastávce déle než 5 po pravidelném odjezdu hromadného prostředku by zaslal krátkou textovou zprávu s číslem spoje nebo časem odjezdu a uvedením zastávky na určené číslo, obratem by mu přišla odpověď s prozatím předpokládanou dobou zpoždění.

### **Přínos**

Je nutné si přiznat, že zpoždění hromadných prostředků mnohdy ovlivňuje situace a chování nás všech, kteří jimi cestujeme. Systém „zpoždění do mobilu“ již byl jistě vyvinut a v podmínkách ČR funguje minimálně ve spojení s Internetem. Z marketingového průzkumu však bylo zjištěno, že na Jesenicku tento produkt zatím neumí využít žádný z dotazovaných. Proto je tento návrh spjat s nutností široké informační kampaně. Se znalostí tohoto systému by pak bylo možné se v případě většího zpoždění zachovat flexibilně a vyřešit osobní situaci např. zvolením jiného druhu dopravy. Umění využít takového řešení by také přispělo k většímu klidu a spokojenosti cestujících.

## **4.9 Návrhy na vylepšení cyklistické dopravy**

Již bylo zmíněno, že systém cyklostezek na Jesenicku v podstatě neexistuje. Pokud už se v některých obcích nějaká cyklostezka nachází, je její budování buď v začátku nebo naopak je stará, v předpisům neodpovídajícím stavu.

Cílem strategického rozvoje Jesenicka by mělo být navržení takových tras cyklostezek, které spojují jednotlivé obce s nejdůležitějšími obcemi občanského ruchu a s obcemi s největší nabídkou zaměstnání a škol. Na základě těchto návrhů postupně vybudovat jednotlivé bezpečné a osvětlené cyklostezky. lidmi, které mohou být v konečném důsledku využívány i lidmi jezdícími na kolečkových bruslích či na jiných moderně řešených „dopravních vymoženostech“ (např. kolečkových lyžích).

### **Přínos**

Přínosem tohoto řešení by bylo zvýšení bezpečnosti na silnicích, sníží se tak počet nehod dopravního prostředku s cyklisty. Vybudováním bezpečných cyklostezek by se jistě zvýšilo využívání této alternativní dopravy, tím pádem by se přispělo k udržování stávajícího výborného životního prostředí. Většina lidí totiž dojíždí do práce maximálně 20 km a tato vzdálenost se dá na kole urazit vzhledem k jesenickému terénu za 60 minut i méně a je zřejmé, že mnoho z nich by se rozhodlo pro tento levnější způsob dopravy.

Region by tímto způsobem mohl přispět ke snížení nezaměstnanosti v souvislosti s výstavbou cyklostezek. V neposlední řadě je důležité zmínit, že jakýkoliv sport, tím i cyklistika, ať už turistická, sportovní nebo využívaná jako způsob dopravy, přispívá k celkovému fyzickému i duševnímu zdraví každého člověka. Zdraví, jako ekonomický ukazatel, zatím není považován jako důležitý, ale se zvyšující se leností a pohodlností obyvatel začne v budoucnu jistě narůstat na významu.

## Závěr

Česká republika je rozdělena do řady územních celků, které mají různou velikost a s tím související různou potřebu dopravní obslužnosti. Lidé žijící v českých městech a obcích mají nestejně požadavky po přepravě. Ale všichni se potřebují dostat do různých míst, nejčastěji do zaměstnání, škol, úřadů a zdravotnických zařízení. Region Jesenicko je charakteristický malou hustotou osídlení a sídly s velmi nízkým počtem obyvatel. Tato skutečnost poukazuje na to, že zajistit neztrátovou osobní dopravu lze v tomto regionu jen těžko. I přesto je však nutné alespoň základní dopravní obslužnost tohoto regionu zajistit.

Cílem práce bylo popsat teoretickou základnu marketingových průzkumů v oblasti osobní dopravy, analyzovat situaci v oblasti dopravní obslužnosti v jesenickém regionu, provést marketingový průzkum osobní dopravy v regionu a na základě vyhodnocení průzkumu navrhnout řešení, které by mohly přispět k optimalizaci daného problému. Důležitým krokem bylo také zhodnocení přínosu navrhovaných opatření. Jednotlivé cíle se podařilo splnit ve čtyřech kapitolách práce.

Nejdůležitější část práce zahrnovala marketingový průzkum dopravní obslužnosti osobní dopravy v jesenickém regionu. Vlastním průzkumem se podařilo odhalit určité problémové oblasti osobní dopravy, které přispívají k nespokojenosti občanů regionu, a proto často přistupují k nepopulárnímu řešení, a to je pořízení a zvyšující se používání osobních automobilů. V prosinci 2007 byl na Jesenicku stupeň automobilizace 290 automobilů/1000 obyvatel, což odpovídá jednomu autu na tří až čtyřčlennou rodinu. Vzhledem k tomu, že v současnosti do práce dojíždějí většinou oba rodiče, je důležité vnímat zajištění vhodné dopravní obslužnosti jako velmi významné pro rozvoj regionu i pro zajištění potřeb rodin i jednotlivých občanů.

Navrhovaná řešení ke zlepšení situace osobní dopravě, pokud by byly po dalším detailním a ekonomickém zpracování převedeny do praxe, by mohla přispět ke spokojenosti občanů a potenciálních cestujících a tím také ke zvyšování použití hromadných prostředků dopravy.



## Seznam použité literatury

- [1] ALSBURY, A.; JAY, R.; SVOBODOVÁ, J. *Marketing*. 1. vyd. Praha: Computer Press, 2002. 280 s. ISBN 80-7226-617-9.
- [2] FORET, M.; STÁVKOVÁ, J. *Marketingový výzkum*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2003. 159 s. ISBN 80-247-0385-8.
- [3] KOTLER, P.; ARMSTRONG, G. *Marketing*. Praha: Grada Publishing, ©2004. 855 s. ISBN 80-247-0513-3.
- [4] KOTLER, Philip. *Marketing Management – Analýza, plánování, využití, kontrola*. 9. přeprac. Vydání. Praha: Grada Publishing, 2000. ISBN 80-7169-600-5.
- [5] KUBÍČKOVÁ, M. *Průzkum trhu*. 1. vydání. Zlín: VOŠE, 1999, s. 20-43.
- [6] NAGYOVÁ, J. *Marketing v dopravě II*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1998. 100 s. ISBN 80-7194-127-1.
- [7] PAYNE, A.: *Marketing služeb*. Grada Publishing 1996, s.129-185. ISBN 80-7169-276-X.
- [8] ŘEZNÍČEK, B., ŠARADÍN P.: *Marketing v dopravě*. Grada Publishing 2001. 200 s. ISBN 80-247-0051-4.

### Elektronické zdroje

- [9] *Český statistický úřad – informace o okresech, městech a obcích* [online]. 2007. [cit. 2009-04-30]. Dostupné z WWW: <<http://www.czso.cz/xb/redakce.nsf/i/okresy>>.
- [10] *Internetové stránky společnosti Veolia Transport Morava, a. s.* [online]. 2009. [cit. 2009-04-30]. Poslední aktualizace 2. 4. 2009. Dostupné z WWW: <<http://www.veolia-tansport.cz>>.
- [11] *Statistiky dopravních nehod* [online]. 2007. [cit. 2009-04-30]. Dostupný z WWW: <<http://www.mvcr.cz/statistiky/nehody.html>>.
- [12] *Situační analýza - Strategie rozvoje jesenické místní akční skupiny 2007 – 2013* [online]. [cit. 2009-04-30]. Dostupný z WWW: <<http://www.jesenicko.eu>>.
- [13] *Ročenka dopravy 2006* [online]. 2006. [cit. 2009-04-30]. Dostupný z WWW: <[http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2006/rocenka/htm\\_cz/obsah6.html](http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2006/rocenka/htm_cz/obsah6.html)>.

- [14] *Smluvní přepravní podmínky Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje* [online]. Poslední aktualizace 3. 4. 2009. Veolia Transport Morava, a. s., 2009. [cit. 2009-04-30]. Dostupný z WWW: <[http://www.connexmorava.cz/tmpl/ExtensionPage\\_\\_\\_\\_\\_39067.aspx?epslanguage=ML#>](http://www.connexmorava.cz/tmpl/ExtensionPage_____39067.aspx?epslanguage=ML#>)
- [15] *Statistický bulletin Olomouckého kraje – 1.-3. čtvrtletí 2008.* [online]. Český statistický úřad Olomouc, 2008. Dostupný z WWW: <<http://www.csu.cz>>.
- [16] *České dráhy, a. s.* [online]. České dráhy, a. s., 2007. [cit. 2009-04-30]. Dostupný z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/cd-CZ/cd>>.
- [17] *Závazky veřejné služby* [online]. Ministerstvo dopravy, 2007. [cit. 2009-04-30]. Dostupný z WWW: <<http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Verejna-doprava/Smlouvy+o+ZVS/>>.
- [18] ZÁKON ze dne 5. února 2007 o akciové společnosti České dráhy, státní organizace Správa železniční dopravní cesty, a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, o zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů Česká republika*. [s.l.] : [s.n.], 2002. Sbírka zákonů č. 77/2007. s. 1681-1713. Dostupný z WWW: <<http://web.mvcr.cz/sbirka/2002/sb034-02.pdf>>.
- [19] VYHLÁŠKA Ministerstva dopravy a spojů ze dne 15. června 2000 o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. In *Sbírka zákonů České republiky*. [s.l.] : [s.n.], 2000. s. 2535-2549. Dostupný z WWW: <<http://www.mvcr.cz/sbirka/2000/sb054-00.pdf>>.
- [20] VYHLÁŠKA ze dne 1. června 2005 o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy. In *Sbírka zákonů České republiky*. [s.l.] : [s.n.], 2005. s. 4838-4841. Dostupný z WWW: <<http://www.mvcr.cz/sbirka/2005/sb089-05.pdf>>.
- [21] VYHLÁŠKA Ministerstva dopravy a spojů ze dne 29. listopadu 2001 o podrobnostech prokazování finanční způsobilosti k provozování dráhy celostátní nebo dráhy regionální, o způsobu prokazování finanční způsobilosti k provozování drážní dopravy na dráze celostátní nebo na dráze regionální a o doplňkových přepravních službách. In *Sbírka zákonů České republiky*. [s.l.] : [s.n.], 2001. s. 9154-9155. Dostupný z WWW: <<http://www.mvcr.cz/sbirka/2001/sb162-01.pdf>>.

## Seznam tabulek

<i>Tabulka č. 1: Obce regionu podle počtu obyvatel, stav k 31.12. 2007 .....</i>	<i>23</i>
<i>Tabulka č. 2: Nejvýznamnější podniky regionu.....</i>	<i>24</i>
<i>Tabulka č. 3: Délka silnic a dálnic na Jesenicku .....</i>	<i>26</i>
<i>Tabulka č. 4: Autobusové linky provozované v rámci IDSOK.....</i>	<i>34</i>
<i>Tabulka č. 5: návratnost dotazníků.....</i>	<i>42</i>
<i>Tabulka č. 6: Segmentace dotazovaných podle věku.....</i>	<i>43</i>

## Seznam obrázků

<i>Obrázek č. 1: Orientační mapa regionu Jesenicko.....</i>	<i>22</i>
<i>Obrázek č. 2: Vývoj dopravní nehodovosti na Jesenicku v letech 2000 – 2009 .....</i>	<i>27</i>
<i>Obrázek č. 3: Autobus typ SOR C 12.....</i>	<i>29</i>
<i>Obrázek č. 4: Autobus typ SOR C 10,5.....</i>	<i>29</i>
<i>Obrázek č. 5: Autobus typ Karosa C 954 .....</i>	<i>30</i>
<i>Obrázek č. 6: Příklady značení komunikací pro cyklisty.....</i>	<i>39</i>
<i>Obrázek č. 7: Četnost využívání jednotlivých druhů dopravy .....</i>	<i>44</i>
<i>Obrázek č. 8: Četnost využívání hromadné dopravy .....</i>	<i>45</i>
<i>Obrázek č. 9: Nejčastější důvody použití hromadné dopravy.....</i>	<i>46</i>
<i>Obrázek č. 10: Hodnocení návaznosti používaných spojů .....</i>	<i>46</i>
<i>Obrázek č. 11: Docházkový čas z domova na zastávku.....</i>	<i>48</i>
<i>Obrázek č. 12: Docházkový čas při cestě zpět.....</i>	<i>49</i>
<i>Obrázek č. 13: Spokojenost s dodržováním jízdních řádů.....</i>	<i>49</i>
<i>Obrázek č. 14: Spokojenost s časovým rozložením spojů ve všední dny.....</i>	<i>51</i>
<i>Obrázek č. 15: Spokojenost s časovým rozložením spojů o víkendech .....</i>	<i>51</i>
<i>Obrázek č. 16: Vnímání bezpečnosti hromadné osobní dopravy.....</i>	<i>52</i>
<i>Obrázek č. 17: Celková spokojenost s dopravní obslužností na Jesenicku .....</i>	<i>53</i>
<i>Obrázek č. 18: Přípomínky k osobní dopravě .....</i>	<i>54</i>

## Seznam zkratek

a. s.	– Akciová společnost
ČD, a. s.	– České dráhy, akciová společnost
ČR	– Česká republika
IDSOK	– Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
Kč	– Česká koruna
MHD	– Městská hromadná doprava
MŠ	– Mateřská škola
ŘSD	– Ředitelství silnic a dálnic
Sb.	– Sbírka (ve smyslu Sbírky zákonů)
SPP IDSOK	– Smluvní přepravní podmínky Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje
s. r. o.	– Společnost s ručením omezeným
ZŠ	– Základní škola

## Seznam příloh

<i>Příloha č. 1: Mikroregiony okresu Jeseník.....</i>	<i>72</i>
<i>Příloha č. 2: Obce Jesenicka s počty obyvatel a vzdáleností od okresního města.....</i>	<i>73</i>
<i>Příloha č. 3: Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje – IDSOK – okres Jeseník .....</i>	<i>74</i>
<i>Příloha č. 4: IDSOK – Integrace železniční dopravy – okres Jeseník.....</i>	<i>75</i>
<i>Příloha č. 5: Oblastní vlakový jízdní řád – okres Jeseník .....</i>	<i>76</i>
<i>Příloha č. 6: Jízdní řád MHD Jeseník.....</i>	<i>79</i>
<i>Příloha č. 7: Současně využívané cyklotrasy na Jesenicku .....</i>	<i>80</i>
<i>Příloha č. 8: Dotazník .....</i>	<i>81</i>







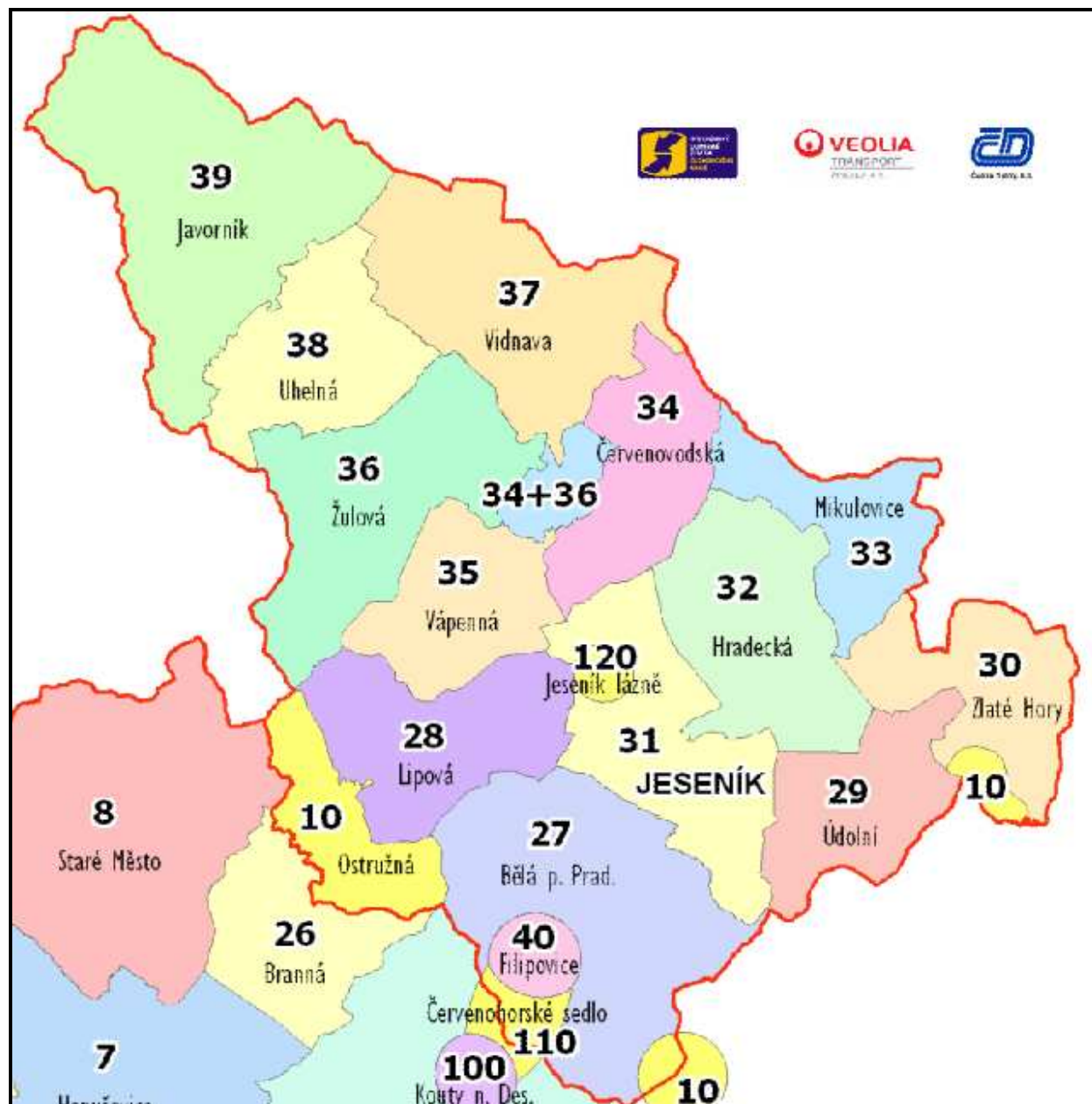
Příloha č. 2: Obce Jesenicka s počty obyvatel a vzdáleností od okresního města

Název obce a počet obyvatel	Vzdálenost od Jeseníku a názvy katastrálních území spadajících pod obec
<b>Bělá pod Pradědem 1830</b>	5 km
	Adolfovice
	Domašov u Jeseníka
<b>Bernartice 920</b>	20 km
	Bernartice u Javorníka
	Buková u Bernartic
	Horní Heřmanice u Bernartic
<b>Bílá Voda 340</b>	32 km
	Bílá Voda u Javorníka
	Kamenička u Bílé Vody
<b>Černá Voda 640</b>	10 km
	Černá Voda
	Rokliny
<b>Česká Ves 2550</b>	3 km
	Česká Ves
<b>Hradec - Nová Ves 300</b>	8 km
	Hradec u Jeseníka
	Nová Ves u Jeseníka
<b>Javorník 2970</b>	23 km
	Bílý Potok
	Horní Hoštice
	Hundorf
	Javorník - město
	Javorník - ves
	Travná u Javorníka
	Zálesí u Javorníka
<b>Jeseník 12 500</b>	
	Bukovice u Jeseníka
	Jeseník
<b>Kobylá nad Vidnávkou 500</b>	Seč u Jeseníka
	13 km
<b>Lipová Lázně 2600</b>	Kobylá
	3 km
	Dolní Lipová
<b>Mikulovice 2750</b>	Horní Lipová
	12 km
	Kolnovice
	Mikulovice u Jeseníka
<b>Ostružná 160</b>	Široký Brod
	11 km
	Ostružná

Název obce a počet obyvatel	Vzdálenost od Jeseníku a názvy katastrálních území spadajících pod obec
	Petříkov u Branné
<b>Písečná 1050</b>	7 km
	Písečná u Jeseníka
	Studený Zejř
<b>Skorošice 790</b>	13 km
	Dolní Skorošice
	Horní Skorošice
	Petrovice u Skorošic
<b>Stará Červená Voda 630</b>	12 km
	Dolní Červená Voda
	Nová Červená Voda
	Stará Červená Voda
<b>Supíkovice 710</b>	9 km
	Supíkovice
<b>Uhelná 550</b>	20 km
	Dolní Fořt
	Nové Vilémovice
	Uhelná
<b>Vápenná 1270</b>	10 km
	Vápenná
<b>Velká Kraš 900</b>	16 km
	Fojtova Kraš
	Hukovice u Velké Kraše
	Malá Kraš
	Velká Kraš
<b>Velké Kunětice 615</b>	11 km
	Velké Kunětice
<b>Vidnava 1390</b>	16 km
	Vidnava
<b>Vlčice 465</b>	17 km
	Dolní Les
	Vlčice u Javorníka
	Vojtovice
<b>Zlaté Hory 4380</b>	14 km
	Dolní Údolí
	Horní Údolí
	Ondřejovice
	Rejvíz
<b>Žulová 1300</b>	Zlaté Hory
	12 km
	Tomíkovice
	Žulová

Zdroj: vlastní

Příloha č. 3: Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje – IDSOK – okres Jeseník

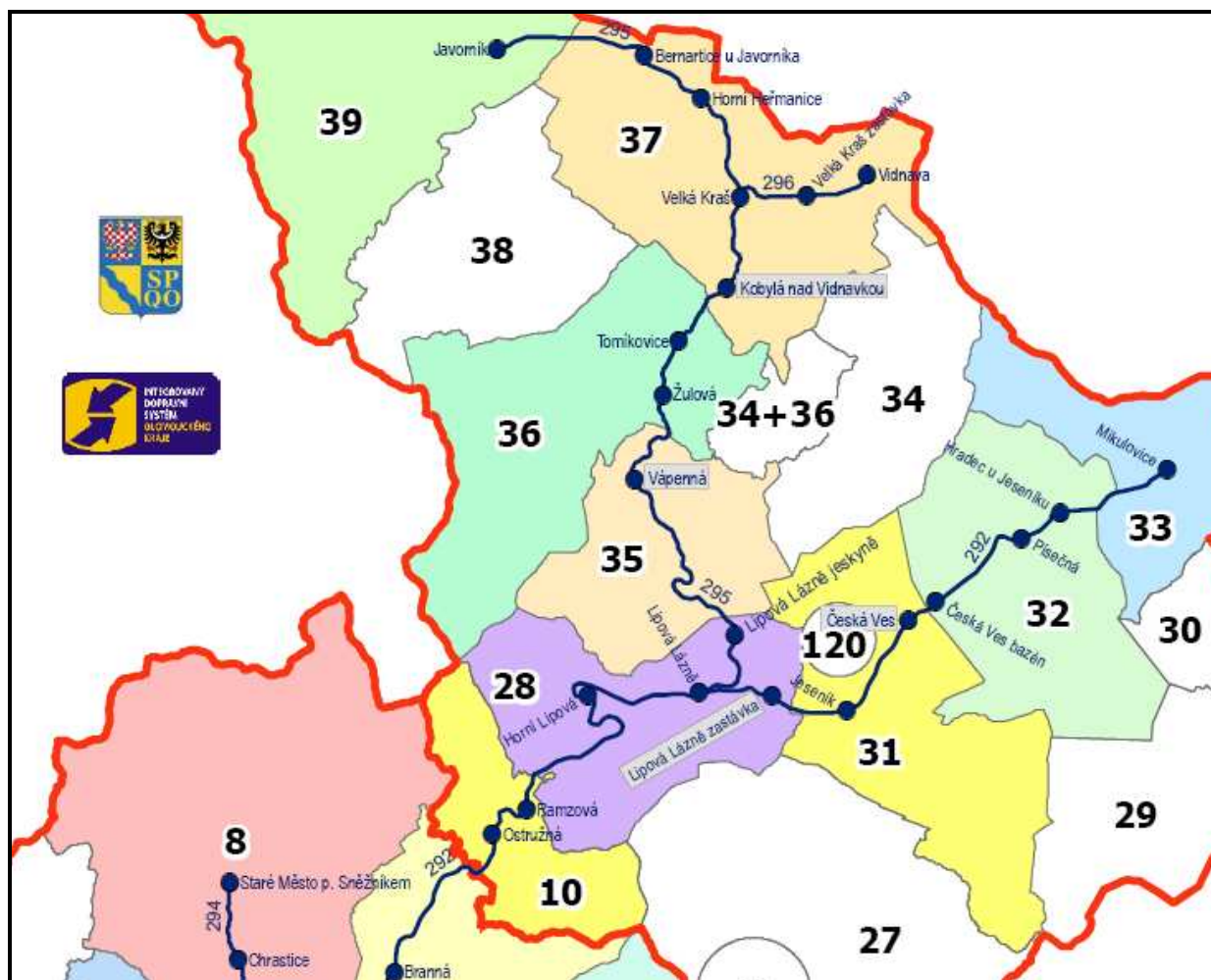


**Legenda:**

- zóna IDSOK
- hranice okresu
- 39** číslo zóny IDSOK
- Javorník** název zóny IDSOK

Zdroj: <[www.idsok.cz](http://www.idsok.cz)>

Příloha č. 4: IDSOK – Integrace železniční dopravy – okres Jeseník



Legenda:

- železniční stanice (zastávka) ČD
- trať ČD zařazená do IDSOK
- hranice okresu
- 3 zóna s žel. trati v IDSOK
- 27 zóna bez žel. trati v IDSOK
- Raškov název zastávky ČD
- Bohutín název hraniční zastávky ČD

Zdroj: <www.idsok.cz>

**Příloha č. 5: Oblastní vlakový jízdní řád – okres Jeseník**

**Jeseník - Lipová Lázně (zastávka - Lipová Lázně)**

Jeseník	6:33	7:47	8:38	9:53	11:07	12:41	13:18
Lipová Lázně, zast.	6:36	7:50		9:56	11:10	12:44	13:21
Lipová Lázně	6:34	7:55	8:47	10:00	11:18	12:49	13:25

**r r**

Jeseník	14:38	14:58	15:46	16:39	17:37	18:59	20:43
Lipová Lázně, zast.		15:06	15:50				20:46
Lipová Lázně	14:45	15:11	15:54	16:48	17:44	19:09	20:50

**Lipová Lázně (zastávka - Lipová Lázně) - Jeseník**

**X 6+**

Lipová Lázně	5:17	6:24	7:18	7:32	8:13	9:08	10:04	11:17	12:28
Lipová Lázně, zast.	5:21	6:27	7:22	7:36	8:17				12:32
Jeseník	5:35	6:31	7:26	7:40	8:20	9:15	10:11	11:25	12:36

Lipová Lázně	13:08	14:18	14:48	15:08	16:12	16:24	17:08	18:02	19:09
Lipová Lázně, zast.	13:11	14:22	14:51		16:15	16:28		18:06	
Jeseník	13:15	14:27	14:55	15:15	16:19	16:32	17:15	18:10	19:16

**Jeseník - Lipová Lázně - Ramzová - Ostružná**

**X**

**r**

Jeseník	6:30	7:37	8:35	9:54	11:05	12:35	14:35	15:43	16:35	17:46	21:00
Lipová Lázně	6:39	7:46	8:44	10:05	11:16	12:43	14:44	15:51	16:44	17:56	21:12
Ramzová	6:59	8:04	9:09	10:25	11:35	13:02	15:07	16:11	17:06	18:15	21:30
Ostružná	7:03	8:08	9:13	10:29	11:38	13:06	15:11	16:15	17:10	18:19	21:33

**Ostružná - Ramzová - Lipová Lázně - Jeseník**

**r r r**

Ostružná	7:05	8:13	9:39	10:50	11:41	13:09	14:39	16:38	17:31	18:42	20:46	22:18
Ramzová	7:08	8:17	9:44	10:55	11:46	13:12	14:43	16:43	17:36	18:48	20:50	22:22
Lipová Lázně	7:27	8:45	10:04	11:15	12:09	13:32	15:03	17:03	17:55	19:07	21:10	22:43
Jeseník	7:35	8:53	10:12	11:24	12:17	13:39	15:10	17:12	18:02	19:15	21:18	22:50



### Mikulovice - Ondřejovice - Zlaté Hory

								<b>r</b>	<b>r</b>	<b>p</b>	<b>p</b>
Mikulovice	6:05	8:12	9:40	11:05	13:10	15:21	16:05	18:33	19:50	21:41	23:11
Ondřejovice	6:12	8:19	9:47	11:12	13:17	15:28	16:12	18:40	19:57	21:48	23:18
Zlaté Hory	6:19	8:28	9:55	11:21	13:26	15:36	16:19	18:48	19:05	21:56	23:26

### Zlaté Hory - Ondřejovice - Mikulovice

									<b>X</b>	<b>r</b>	<b>r</b>
Zlaté Hory	6:45	9:00	10:00	11:45	13:50	15:45	16:45	19:25	20:20		
Ondřejovice	6:50	9:07	10:07	11:52	13:57	15:52	16:52	19:32	20:27		
Mikulovice	6:59	9:15	10:14	12:00	14:04	15:59	16:59	19:40	20:34		

### VYSVĚTLIVKY

- X** pracovní den
- 1-5** pondělí až pátek
- 5-7** pátek až neděle
- 5** pátek
- 6** sobota
- 7** neděle
- †** neděle a svátek
- r** nejede 24.,31.12.
- n** nejede 25.12., 1.1.
- k** jede v 1-5, 7, nejede 24., 25., 31.12., 8.4., 5., 6.7., 28.9.
- p** jede v 5, 4.7., 27.9., nejede 6.7., 28.9.
- w** jede v 6, †, nejede 24., 31.12.

Zdroj: <<http://www.jesenicko.eu/cs/jizdni-rady/oblastni-vlakovy-jizdni-rad-5.html>>

## Příloha č. 6: Jízdní řád MHD Jeseník

## 950112 Jeseník-Jeseník,Lázně (IDSOK)

Platí od 14.12.2008 do 12.12.2009

Přepřevu zajišťuje: Veolia Transport Morava a.s., Vítkovická 3133/5, 702 00 Ostrava - Moravská Ostrava, provozovna Jeseník, tel. 597 827 475, 584 411 427

km	Typ		51	53	55	57	59	61	63	65	67	69	69	71	73	91	75	77	79	81	83	85	87	
0	31	od	Jeseník,,aut.nádr. ....	4.40	5.30	6.15	6.35	7.35	9.00	10.20	11.20	12.20	13.20	13.40	14.00	14.10	14.50	15.55	16.40	17.30	18.10	18.45	20.20	21.50
1	31		Jeseník,,lékárna .....																					
1	31		Jeseník,,Dukelská .....	4.44	5.35	6.20	6.40	7.40	9.05	10.25	11.25	12.25	13.25	13.43	14.05	14.15	14.55	16.00	16.45	17.35	18.14	18.50	20.23	21.53
2	31		×Jeseník,,u rybníčku .....	4.46	5.37	6.22	6.42	7.42	9.07	10.27	11.27	12.27	13.27	13.45	14.07	14.17	14.57	16.02	16.47	17.37	18.16	18.52	20.24	21.55
3	10,31,120		Jeseník,,rozc.k žel.st. ....	4.48	5.40	6.25	6.45	7.45	9.10	10.30	11.30	12.30	13.30	13.47	14.10	14.20	15.00	16.05	16.50	17.40	18.19	18.55	20.26	21.57
4	10,31,120		Jeseník,Lázně,Kalvodova .....	4.50	5.43	6.28	6.48	7.48	9.13	10.33	11.33	12.33	13.33	13.49	14.13	14.23	15.03	16.08	16.53	17.42	18.21	18.58	20.28	21.59
4	10,31,120		Jeseník,Lázně,bytovky .....	4.51	5.45	6.30	6.50	7.50	9.15	10.35	11.35	12.35	13.35	13.51	14.15	14.25	15.04	16.10	16.55	17.44	18.22	18.59	20.30	22.01
5	10,120		Jeseník,Lázně,P.Bezruč .....	4.53	5.48	6.33	6.53	7.53	9.18	10.38	11.38	12.38	13.38	13.53	14.18	14.28	15.06	16.13	16.58	17.46	18.23	19.00	20.32	22.03
5	10,120	pr	Jeseník,Lázně,Priessnitz .....	4.55	5.50	6.35	6.55	7.55	9.20	10.40	11.40	12.40	13.40	13.55	14.20	14.30	15.08	16.15	17.00	17.48	18.25	19.03	20.35	22.05

\* jede v pracovních dnech

| spoj příslušnou zastávkou projíždí

\* zastávka je jen na znamení nebo požádání

**30** nejede 24.12.08**33** nejede 24.12.08, 31.12.08

Na lince platí tarif integrovaného dopravního systému (IDSOK), vyhlášený dopravcem. Informace o tarifu a smluvních přepravních podmínkách jsou zveřejněny ve vozidlech na lince.

## 950112 Jeseník-Jeseník,Lázně (IDSOK)

Platí od 14.12.2008 do 12.12.2009

Přepřevu zajišťuje: Veolia Transport Morava a.s., Vítkovická 3133/5, 702 00 Ostrava - Moravská Ostrava, provozovna Jeseník, tel. 597 827 475, 584 411 427

km	Typ		51	53	55	57	59	61	63	65	67	69	69	71	73	91	75	77	79	81	83	85	87	
0	31	od	Jeseník,,aut.nádr. ....	4.40	5.30	6.15	6.35	7.35	9.00	10.20	11.20	12.20	13.20	13.40	14.00	14.10	14.50	15.55	16.40	17.30	18.10	18.45	20.20	21.50
1	31		Jeseník,,lékárna .....																					
1	31		Jeseník,,Dukelská .....	4.44	5.35	6.20	6.40	7.40	9.05	10.25	11.25	12.25	13.25	13.43	14.05	14.15	14.55	16.00	16.45	17.35	18.14	18.50	20.23	21.53
2	31		×Jeseník,,u rybníčku .....	4.46	5.37	6.22	6.42	7.42	9.07	10.27	11.27	12.27	13.27	13.45	14.07	14.17	14.57	16.02	16.47	17.37	18.16	18.52	20.24	21.55
3	10,31,120		Jeseník,,rozc.k žel.st. ....	4.48	5.40	6.25	6.45	7.45	9.10	10.30	11.30	12.30	13.30	13.47	14.10	14.20	15.00	16.05	16.50	17.40	18.19	18.55	20.26	21.57
4	10,31,120		Jeseník,Lázně,Kalvodova .....	4.50	5.43	6.28	6.48	7.48	9.13	10.33	11.33	12.33	13.33	13.49	14.13	14.23	15.03	16.08	16.53	17.42	18.21	18.58	20.28	21.59
4	10,31,120		Jeseník,Lázně,bytovky .....	4.51	5.45	6.30	6.50	7.50	9.15	10.35	11.35	12.35	13.35	13.51	14.15	14.25	15.04	16.10	16.55	17.44	18.22	18.59	20.30	22.01
5	10,120		Jeseník,Lázně,P.Bezruč .....	4.53	5.48	6.33	6.53	7.53	9.18	10.38	11.38	12.38	13.38	13.53	14.18	14.28	15.06	16.13	16.58	17.46	18.23	19.00	20.32	22.03
5	10,120	pr	Jeseník,Lázně,Priessnitz .....	4.55	5.50	6.35	6.55	7.55	9.20	10.40	11.40	12.40	13.40	13.55	14.20	14.30	15.08	16.15	17.00	17.48	18.25	19.03	20.35	22.05

\* jede v pracovních dnech

| spoj příslušnou zastávkou projíždí

\* zastávka je jen na znamení nebo požádání

**30** nejede 24.12.08**33** nejede 24.12.08, 31.12.08

Na lince platí tarif integrovaného dopravního systému (IDSOK), vyhlášený dopravcem. Informace o tarifu a smluvních přepravních podmínkách jsou zveřejněny ve vozidlech na lince.

Zdroj: <<http://www.jesenicko.eu>>

**Příloha č. 7: Současné využívané cyklotrasy na Jesenicku**

⇒ Jesenicko-orlická magistrála - *Náchod - Dobrošov - Borová - Dlouhé - Olešnice v Orlických horách - Sedloňov - Deštné v Orlických horách - Orlické Záhoří - Vrchní Orlice - Zemská brána - České Petrovice - Králiky - Horní Hedeč - Hanušovice - Jindřichov - Vikantice - Branná - Ostružná - Lipová Lázně – Jeseník*

**Délka trasy: 125 km**

⇒ Cyklotrasa Bílá Voda – *Žulová - Bílá Voda - Růženec - Javorník - Račí údolí - Hraničky - Skorošice - Žulová*

**Délka trasy: 52 km**

⇒ Cyklotrasa č. 6041 - *Bílá Voda - Bílý Potok - Javorník - Javorník-rozcestí - Bernartice - Horní Heřmanice - Vidnava – Mikulovice-rozcestí - Mikulovice-hr. p.*

**Délka trasy: 41 km**

⇒ Cyklotrasa č. 6042 - *Bernartice-hr.p. - Bernartice - Buková - Buková-rozcestí - Tomíkovice – Žulová*

**Délka trasy: 62 km**

⇒ Cyklotrasa č. 6047 - *Vidnava - Velká Kraš - Černá Voda - St. Červená Voda-rozcestí - U Krmelce - Písečná*

**Délka trasy: 23 km**

⇒ Cyklotrasa č. 6071 - *Písečná - U Chebzí - Rejvíz-rozcestí - Rejvíz - Zlaté Hory*

**Délka trasy: 18 km**

⇒ Cyklotrasa č. 6169 - *Skorošice - Petrovice*

**Délka trasy: 3 km**

⇒ Cyklotrasa *Jeseník – Krnov – Jeseník - Rejvíz - Heřmanovice - Město Albrechtic - Krnov*

**Délka trasy: 58 km**

⇒ Okružní cyklotrasa *Jeseník - Písečná - Rejvíz - Pásmo Orlika - Adolfovice - Jeseník*

**Délka trasy: 45 km**

⇒ Okružní cyklotrasa *Jeseník - Mikulovice - Zlaté Hory - Karlova Studánka - Praděd - Červenohorské sedlo - Jeseník*

**Délka trasy: 97 km**

⇒ Moravská cyklostezka – *Jeseník, Hanušovice, Litovel, Olomouc, Kroměříž, Uherské Hradiště, Hodonín, Břeclav a Mikulov*

**Délka trasy: 330 km**



**Příloha č. 8: Dotazník**

**Dopravní obslužnost v regionu Jesenicko**

Mimo otázku č. 4 vyplňte vždy jednu odpověď.

**1. Váš nejčastější způsob přepravy:**

- osobní automobil/motocykl/moped
- vlak
- autobus
- kolo
- pěšky

**2. Jak často využíváte hromadnou dopravu?**

- velmi často (cca 10 a více jízd týdně)
- často (cca 5 – 10 jízd týdně)
- občas (cca 4 a méně jízd týdně)
- zřídka (minimálně 1 jízda měsíčně)
- nevyžívám (méně než 1 jízda měsíčně)

**3. Hromadnou dopravu používáte k cestě:**

- do práce
- k lékaři
- na úřady
- do školy
- ostatní

**4. Jak na sebe navazují jednotlivé spoje, pokud musíte při cestě přestupovat?**

- čekám nejvíce 10 minut
- čekám 10 – 30 minut
- čekám déle než 30 minut
- spoje na sebe občas nečekají
- jezdím přímým spojem, nepřestupuji, nemohu posoudit

**5. Obvyklá doba cestování:.....**

**6. Uveďte zastávky, které využíváte k nástupu a výstupu nejčastěji:**

.....

**7. Docházkový čas na zastávku z domova:**

- do 5 minut
- 5 – 10 minut
- 10 – 20 minut
- více než 20 minut

**8. Docházkový čas na zastávku při cestě zpět:**

- do 5 minut
- 5 – 10 minut
- 10 – 20 minut
- více než 20 minut

**9. Jste spokojen/a s dodržováním jízdních řádů:**

- ano  
 spíše ano  
 spíše ne  
 ne

**10. Vyhovuje Vám časové rozložení spojů v pracovní dny (pokud ne, uveďte hodinu, kdy spoj chybí:**

- ano  
 ne - .....

**11. Vyhovuje Vám časové rozložení spojů o víkendech (pokud ne, uveďte hodinu, kdy spoj chybí:**

- ano  
 ne - .....

**12. Jak vnímáte cestování hromadnou dopravou z hlediska bezpečnosti:**

- cítím se bezpečně  
 cítím se ohrožen/a

**13. Celkovou dopravní obslužnost v regionu považujete za:**

- výbornou  
 vyhovující  
 nevyhovující

Máte-li nějaké výhrady, chvály, názory či připomínky k dopravě na Jesenicku, uveďte je prosím zde:

.....  
.....

**Identifikační údaje:**

**Věk:**

- méně než 18 let  
 18 - 26 let  
 27 – 60 let  
 61 let a více

**Sociální postavení:**

- student/žák  
 v domácnosti/rodičovská dovolená  
 zaměstnanec  
 podnikatel/živnostník  
 důchodce (invalidní/starobní)  
 nezaměstnaný  
 jiné (uveďte).....