ANALÝZA DOPRAVNÍ SITUACE V MĚSTSKÉ
AUTOBUSOVÉ DOPRAVĚ V PROSTĚJOVĚ

diplomová práce

Autor: Bc. Jana Hlochová
Vedoucí diplomové práce: Ing. Markéta Rolčíková, Ph.D.

Ostrava 2009
PROHLÁŠENÍ

- Celou diplomovou práci, včetně příloh, jsem vypracovala samostatně a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

- Byla jsem seznámena s tím, že na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č.121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – využití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a využití školního díla a § 60 – školní dílo.

- Beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠBjTUO) má právo závěrečnou práci nevýdělečně, ke své potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 odst.3).

- Souhlasím s tím, že jeden výtisk diplomové práce bude uložen v Ústřední knihovně VŠB-TUO k prezenčnímu nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že údaje o diplomové práci, obsažené v Záznamu o závěrečné práci, umístěné v příloze mé diplomové práce, budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO.

- Bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavím licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.

- Bylo sjednáno, že užít dílo – diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat příměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše)

V Ostravě 30. 04. 2009

Bc. Jana Hlochová
ANOTACE DIPLOMOVÉ PRÁCE

V diplomové práci je provedena analýza dopravní situace městské hromadné dopravy v Prostějově firmy FTL a. s.. Na základě analýzy je sestaven dotazník a proveden marketingový výzkum mezi zaměstnanci průmyslové zóny, který vede ke zjištění jejich potřeb. Následně jsou navrženy možnosti dopravní obslužnosti, které jsou poskytnuty vedení FTL, a. s..

Klíčová slova:
- marketingový výzkum, dotazník, analýza dopravní situace, městská hromadná doprava, průmyslová zóna

ANOTATION OF DIPLOMA THESIS

Traffic situation analysis in public transport in Prostějov of company FTL a.s. has been effected in diploma thesis. On the basis on analysis a questionnaire has been compiled and made a marketing research among employees in industrial zone that leads to deduction of their needs. As the result possibilities of transport services have been proposed to management of FTL, a.s.

Keyword:
- marketing research, questionnaire, analysis traffic situation, public transport, industrial zone,
OBSAH

OBSAH ....................................................................................................................... 5
1. ÚVOD, CÍL PRÁCE ................................................................................................. 1
   1.1. Profil podniku .................................................................................................. 1
   1.2. Historie průmyslové zóny ............................................................................. 4
2. ANALÝZA SPÁDOVÉHO ÚZEMÍ ...................................................................... 7
   2.1. Základní pojmy ................................................................................................ 7
   2.2. Širší dopravní vazby ..................................................................................... 8
   2.3. Územní členění ............................................................................................. 9
   2.4. Dojížďka do města, vyjížďka obyvatel z města .......................................... 13
   2.5. Demografické údaje .................................................................................... 21
      2.5.1. Obyvatelstvo v Prostějově ................................................................ 22
      2.5.2. Charakteristika sítě městské hromadné dopravy (MHD) ................. 24
      2.5.3. Četnost spojů .................................................................................... 26
   2.6. Průmyslová zóna .......................................................................................... 38
3. PROVEDENÍ MARKETINGOVÉHO VÝZKUMU A JEHO VYHODNOCENÍ ........ 40
   3.1. Cíle marketingového výzkumu .................................................................... 40
      3.1.1. Metody výzkumu .................................................................................... 40
      3.1.2. Dotazník ............................................................................................... 41
      3.1.3. Nedostatky dotazníku ......................................................................... 42
      3.1.4. Zpracování údajů ............................................................................... 42
      3.1.5. Úprava údajů ........................................................................................ 42
      3.1.6. Klasifikace údajů .................................................................................. 42
      3.1.7. Sestavení tabulek a grafů ..................................................................... 43
      3.1.8. Analýza údajů ...................................................................................... 43
      3.1.9. Interpretace výsledků analyzy .................................................................. 43
      3.1.10. Prezentace výsledků výzkumu ........................................................... 44
      3.1.11. Analýza požadavků zaměstnanců průmyslové zóny a definování problému ............................................................................................................. 45
      3.1.12. Metody a zdroje sběru informací ........................................................... 45
   3.2. Vyhodnocení dotazníku ................................................................................. 46
      3.2.1. Vyhodnocení dotazníku ....................................................................... 58
4. NÁVRHY NA OPTIMALIZACI DOPRAVY ......................................................... 60
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

AN  Autobusové nádraží
CNG  Compressed Natural Gas (stlačený zemní plyn)
ČR  Česká republika
ČSAD  Československá automobilová doprava
FTL  First Transport Lines
MHD  Městská hromadná doprava
PZ  Průmyslová zóna
SÍDL.  Sídliště
SLDB  Sčítání lidů, domů a bytů
UL.  Ulice
ZSJ  Základní sídelní jednotky
1. ÚVOD, CÍL PRÁCE

Pro svoji diplomovou práci jsem si vybrala městskou dopravu v Prostějově, kde bydlím a mohu o ní získat potřebné informace. Tuto službu zde zajišťuje místní dopravní společnost FTL-First Transport Lines, a.s.

Cílem diplomové práce nazvané „Analýza dopravní situace v městské autobusové dopravě v Prostějově“ je analyzovat současný stav dopravní situace v oblasti městské hromadné dopravy z hlediska způsobu zajištění dopravní obslužnosti průmyslové zóny.

Práce obsahuje tři části. První část se zabývá celkovou analýzou současného stavu městské hromadné dopravy. Druhá část práce se týká marketingového výzkumu v průmyslové zóně a vyhodnocení současného stavu. Poslední třetí část se zabývá samotnými návrhy na řešení (optimalizaci) dopravy v průmyslové zóně ve městě Prostějov.

1.1. Profil podniku

Firma FTL - FIRST TRANSPORT LINES (dále jen FTL) je akciovou společností se sídlem v Prostějově. Ve firmě FTL pracuje v současné době 416 zaměstnanců, čímž se firma řadí ke středně velkým firmám. Její základní jmění dosahuje 67,3 miliónů Kč a v posledních letech se nezměnilo.

Akciová společnost FTL, a.s. se sídlem v Prostějově má více než padesátiletou tradici podnikání a poskytování služeb především v oblasti dopravních a servisních služeb.

Novou historii akciové společnosti FTL - můžeme hodnotit od 1. 5. 1992, kdy na základě privatizačního projektu byla Fondem Národního Majetku založena akciová společnost ještě pod názvem ČSAD Prostějov a.s.

K zásadní změně došlo po 1. 1. 1993, kdy akciová společnost přijala svůj nový název a logo jako důkaz zvýraznění samostatnosti a odlišení se od ostatních firem ČSAD.
Bc. Jana Hlochová: Analýza dopravní situace

Za nejvýznamnější rok v historickém období je nutno považovat rok 1996, kdy došlo ke strategické výstavbě a zahájení provozu budovy VOLVO Servisu a strategického nákupu pozemků a budov Logistického centra jako klíčové podnikatelské aktivity pro období po roce 2000.

Vysokou profesionální úrovni statutárních orgánů, top managementu, managementu, ale i ostatních výkonných pracovníků se především v posledních letech stala příkladem moderně budované dopravní, servisní a obchodní firmy v tržních podmínkách České republiky.

Akciová společnost FTL získala různá tuzemská a zahraniční ocenění.

Systém této společnosti se skládá ze tří subsystému a to FTL - DIVIZE BUS, FTL – TRANSPORT & LOGISTICS a FTL – DIVIZE SERVIS.

**FTL – DIVIZE BUS**

Svými cca 100 autobusy zajišťuje přepravu osob v:
- městské hromadné dopravě v Prostějově;
- vnitrostátní veřejné linkové dopravě;
- mezinárodní pravidelné dopravě: mezinárodní pravidelné linky jezdí do francouzské Nice, na Slovensko do Spišské Nové Vsi;
- nepravidelné zájezdové dopravě: v tuzemsku i v zahraničí.


Součástí divize je vlastní cestovní kancelář FTL, která nabízí poznávací a pobytové zájezdy v tuzemsku i zahraničí pro rodiny, kolektivy ale i jednotlivce, včetně dalších služeb spojených s cestovním ruchem.

Divize provozuje i vlastní veřejnou plnicí stanici zemního plynu CNG jak pro autobusy, tak i pro ostatní vozidla.
FTL – TRANSPORT & LOGISTICS

V současné době FTL disponuje 59 návěsovými a přívěsovými soupravami, osvědčených vozidel značky VOLVO, převážně s ekologickými motory.

Zajišťuje komplexní logistické a spediční služby pro většinu komodit v ČR i po celé Evropě. Součástí služeb jsou i moderní skladovací prostory pro zákazníky.

FTL – DIVIZE SERVIS

Společnost se mnoho let orientuje na servisní, obchodní a opravárenskou činnost. Díky pracovním podmínkám, vysoké profesionalitě personálu získala firma řadu autorizovaných servisů evropských i tuzemských firem v oblasti péče o nákladní vozidla a autobusy:

- autorizované značkové servisy: DAEWOO AVIA, IRISBUS IVECO, VOLVO, LIAZ, WEBASTO, MOTORPAL Jihlava (vstřikovací čerpadla a zařízení), BREEZE (nezávislá topení);
- střední a generální opravy vozidel LIAZ, IRISBUS IVECO, AVIA, VOLVO;
- karosářské a lakýrnické práce na všech typech vozidel;
- opravy vozidel i po těžkých dopravních nehodách;
- servis olejů OMV a ARAL;
- prodej vozidel DAEWOO AVIA;
- prodej pohonných hmot a mazadel;
- prodej a servis pneumatik BARUM, CONTINENTAL, GOOD YEAR, MICHELIN, FIRESTONE;
- montáž a servis TOLL COLLECT;
- úřední ověřování tachografů;
- aranžérské práce;
- měření emisí vznětových motorů – Stanice emisní kontroly.
1.2. Historie průmyslové zóny

Obr. 1: Celkový pohled na průmyslovou zónu

I. etapa průmyslové zóny

Od roku 1998 zajišťovalo město Prostějov přípravu a realizaci průmyslové zóny (viz. obr. 1) na východní straně Prostějova v prostoru nad Kralickou ulicí. Plocha průmyslové zóny je vymezena železniční tratí a tokem říček Hloučely a Valové. Rozkládá se na území města Prostějova a obce Kralice na Hané. Průmyslová zóna je určena pro rozvoj průmyslové výroby, řemesel, skladového hospodářství a dalších ekonomických aktivit.

V roce 1999 byla průmyslová zóna rozšířena a rozdělena na 6 sektorů podle těchto kritérií: vlastnictví jednotlivých pozemků a umístění budoucí průmyslové komunikace. Každý sektor se skládá z několika pozemků.

Rozšíření průmyslové zóny se plánovalo ve II. etapách. V I etapě byly zainvestovány sektory A, B a G o celkové výměře 40, 55 ha.
V II. etapě rozvoje průmyslové zóny jsou zainvestovány pozemky sektorů D, E a F, které však byly zařazeny do záplavového území řeky Hloučely. Tyto pozemky budou využity pro podnikání za předpokladu použití opatření proti zaplavení.

Obr. 2: Letecký pohled na průmyslovou zónu

V sektoru A sídlí firmy (viz. obr. 2):
1. Toray Textiles Central Europe s.r.o. – tato firma vyrábí od roku 1997 syntetické podšívkoviny a zaměstnává cca 282 pracovníků, připravuje rozšíření sortimentu o speciální textilie pro výrobu airbagů, kde vznikne dalších cca 270 volných míst.
2. HOPI s.r.o. – logistické centrum se zaměřením převážně na potravinářský průmysl (mražené a chlazené potraviny) a mrazíny. Tato firma zaměstnává cca 100 zaměstnanců v Prostějově.
3. KENDRION Binder magnety s.r.o. – firma vyrábějící ventilové elektromagnety s 120 zaměstnanci.
V sektoru B sídlí firmy (viz. obr. 2):
1. **SPEDITION FEICO, spol. s.r.o.** – německá spediční firma s cca 75 zaměstnanci.
2. **BUDERUS** – skladovací, předváděcí a školící areál tepelné techniky. Tato společnost je ve vlastnictví Ile Nore, s.r.o.. Zaměstnává pouze 9 osob.
3. **MICOS spol s.r.o.** – firma zabývající se montáží a opravami telekomunikačních zařízení, kancelářské a reprodukční techniky, výrobou předmětů z plastických hmot, výrobou a instalací elektrických strojů a přístrojů atd. V průmyslové zóně má firma skladový a výrobní areál a zaměstnává cca 100 osob.
4. **Windmöller & Hölscher Czech s.r.o.** – areál na montáž strojů vyrábějících obalový materiál. Firma zaměstnává 125 pracovníků.
5. **DOCO Internacionál s.r.o.** – firma na montáž z dovážených součástek, např. montáž garážových vrat. Holandská firma momentálně zaměstnává 9 osob.

V sektoru G (viz. obr. 2):
Výstavba firem **METECH, Mubea IT Spring Wire s.r.o., Dulwich Trade, Galva, Modřanská potrubí** a **FTL** zatím ještě nebyla zahájena.[viz. příloha 5]
2. ANALÝZA SPÁDOVÉHO ÚZEMÍ

2.1. Základní pojmy

Základní pojmy jsou nezbytnou součástí technologie městské hromadné osobní dopravy, která slouží ke srozumitelnému dorozumívání mezi institucí zajišťující MHD, objednatelem přepravní obslužnosti a osobami využívajícími prostředků MHD.

MHD

Veřejná hromadná osobní doprava určená k přepravě osob ve městě a v jeho zájmovém území. Musí být zajištěna návaznost na linkovou osobní dopravu a železniční dopravu po stránce funkční i prostorové.

Funkce MHD

Základní funkcí je přepravit maximálně možné množství osob na požadované kvalitativní úrovni a s vynaložením minimálního množství práce s použitím silničních dopravních prostředků. Další funkcí je zabezpečení kvalitní dopravní obslužnosti území v koordinaci se železniční dopravou.

Linka

Je to fyzické spojení po dopravní cestě, komunikaci, mezi dvěma místy. Je charakteristická identifikačními údaji jako např. číslo linky či označení konečné zastávky.

Spoj

Je to jízdním řádem určené jednotlivé přepravní spojení mezi určitými místy v dopravní síti. Jako spoj se chápe jízda vozidla z místa na lince, kde je určen první nástup cestujících do vozidla, do jiného místa na lince, kde je určen výstup všech cestujících.
**Průmyslová zóna**

Ucelené území vymezené v závazné části schváleného územního plánu velkého územního celku jako území současně zastavěné převážně objekty pro průmyslovou výrobu, obchod, služby nebo jako zastavitelné území vhodné převážně pro umísťování průmyslové výroby, obchodu, služeb.

**2.2. Širší dopravní vazby**

Město Prostějov má dobrou dopravní obslužnost v rámci regionu střední Moravy. Doprava je zajištěna jak po pozemních komunikacích, tak po železnici.

**Silniční doprava**


**Obr. 3: Schéma silniční sítě**

Pramen: [www.mestopv.eu]
Železniční doprava


Obr. 4: Schéma železniční dopravy

2.3. Územní členění

Pro komplexní (celkový) pohled na dopravní obsluhu města Prostějova uvádím další doplňující (potřebné) údaje. Město Prostějov patří do Olomouckého kra-
je, ten je tvořen 397 obcemi. Hustotou zalidnění 121,4 obyvatel/km$^2$ se přibližuje průměrné hustotě zalidnění za celou ČR (130 osob/km$^2$). Nejnižší zalidněnost je v okrese Jeseník 58,3 obyvatel/km$^2$ a nejvyšší v okrese Přerov 158,9 obyvatel/km$^2$.

Celková výměra kraje dosahuje 526,678 ha (tj. 6,7 % z celkové rozlohy ČR) s počtem obyvatel 639 161 (tj. 6,2 % z celkového počtu obyvatel ČR). Olomoucký kraj patří mezi kraje s nejvyšší nezaměstnaností v republice, míra nezaměstnanosti dosahuje 9,8 % což je nadprůměr České republiky 7,7 %. Z ekonomického hlediska je Olomoucký kraj oblastí průmyslovou s rozvinutými službami.

Obec s rozšířenou působností Prostějov se skládá ze 75 obcí, s výměrou 59 170 ha (11,2 % rozlohy kraje) a s počtem obyvatel 97 946 (15,3 % z obyvatel kraje). Samotné město Prostějov představuje podle počtu obyvatel zhruba 48 % správního obvodu.
Městské části

Město Prostějov je tvořeno celkem 7 městskými částmi (viz. obr. 5):
- Čechovice 1 050 obyvatel (linky 4, 6, 15, 16, 41 a 74)
- Čechůvky 163 obyvatel (linky 5 a 10)
- Domamyslice 1 056 obyvatel (linky 4, 6, 15, 16, 41 a 74)
- Krasice 1 726 obyvatel (linky 6, 7, 15, 16 a 19)
- Prostějov 39 177 obyvatel (všechny linky)
- Vrahovice 3 402 obyvatel (linky 5 a 10)
V závorkách jsou uvedeny čísla linek MHD, které jíždí do zmínované městské části.

V grafu č. 1 můžeme vidět zastoupení počtu obyvatelstva podle městských částí města Prostějov (viz. graf. 1).

**Graf 1: Městské části**

![Graf Městské části](image_url)

Pramen [vlastní zpracování]

2.4. Dojížďka do města, vyjížďka obyvatel z města


Největší dojížďka do Prostějova je z následujících obcí:

- Kostelec na Hané 658 osob
- Plumlov 573 osob
- Mostkovice 489 osob
- Smržice 459 osob
- Kralice na Hané 412 osob
- Určice 365 osob
- Bedíhošť 314 osob
- Brodek u Prostějova 298 osob
- Otaslavice 289 osob
- Konice 244 osob
- Čelechovice na Hané 237 osob
- Vrbátky 222 osob
- Ptení 219 osob
Počet spojů na jednotlivých linkách je zajištěn obousměrně. Pro vyhodnocení tabulek jsem použila jak autobusové tak vlakové spojení a to pouze spoje v ranní a odpolední dopravní špičku a jejich intervaly.

Popis linek

*Kostelec na Hané – Prostějov*

V následující tabulce je uvedeno jak autobusové tak vlakové spojení mezi Kostelcem na Hané a Prostějovem. Spojení je uvedeno pouze v ranní dopravní špičku z Kostelce na Hané a odpolední dopravní špičku z Prostějova.

**Tabulka 1: Četnost spojů Kostelec n. Hané – Prostějov**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>05:00 – 09:00</th>
<th>13:00 – 17:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Kostelec na Hané</td>
<td>33</td>
<td>26</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen [vlastní zpracování]

Z tabulky vyplývá, že Kostelec na Hané je obsluhován 33 spoji v 7minutových intervalech v ranní dopravní špičce. V odpolední dopravní špičku je obsluhován 26 spoji v 9 minutových intervalech (viz. tab. 1).

*Plumlov – Mostkovice – Prostějov*

V následující tabulce je uvedeno pouze autobusové spojení, protože vlakové spojení mezi Plumlovem a Prostějovem neexistuje. Spojení je uvedeno pouze v ranní dopravní špičku z Plumlova přes Mostkovice a odpolední dopravní špičku z Prostějova.

**Tabulka 2: Četnost spojů Plumlov – Prostějov**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>05:00 – 09:00</th>
<th>13:00 – 17:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Plumlov</td>
<td>17</td>
<td>14</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen [vlastní zpracování]

Z tabulky vyplývá, že Plumlov je obsluhován 17 spoji v 14minutových intervalech v ranní dopravní špičce. V odpolední dopravní špičku je obsluhován 14 spoji.
Bc. Jana Hlochová: Analýza dopravní situace

v 17minutových intervalech (viz. tab. 2).

**Čelechovice na Hané – Smržice – Prostějov**

V následující tabulce je uvedeno jak autobusové tak vlakové spojení mezi Čelechovicemi na Hané a Prostějovem se zastávkou ve Smržicích. Spojení je uvedeno pouze v ranní dopravní špičku z Čelechovic na Hané a odpolední dopravní špičku z Prostějova.

**Tabulka 3: Četnost spojů Čelechovice na Hané – Prostějov**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>05:00 – 09:00</th>
<th>13:00 – 17:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Čelechovice na Hané</td>
<td>9</td>
<td>10</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen [vlastní zpracování]

Z tabulky vyplývá, že Čelechovice na Hané jsou obsluhovány 9 spoji v 26minutových intervalech v ranní dopravní špičce. V odpolední dopravní špičku jsou obsluhovány 10 spoji v 24 minutových intervalech (viz. tab. 3).

**Kralice na Hané – Prostějov**

V následující tabulce je uvedeno pouze autobusové spojení, protože vlakové spojení mezi Kralicemi na Hané a Prostějovem neexistuje. Spojení je uvedeno pouze v ranní dopravní špičku z Kralic na Hané a odpolední dopravní špičku z Prostějova.

**Tabulka 4: Četnost spojů Kralice na Hané – Prostějov**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>05:00 – 09:00</th>
<th>13:00 – 17:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Kralice na Hané</td>
<td>9</td>
<td>9</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen [vlastní zpracování]

Z tabulky vyplývá, že Kralice na Hané jsou obsluhovány 9 spoji v 26minutových intervalech v ranní i odpolední dopravní špičku (viz. tab. 4).
Bc. Jana Hlochová: Analýza dopravní situace

**Určice - Prostějov**

V následující tabulce je uvedeno pouze autobusové spojení, protože vlakové spojení mezi Určicemi a Prostějovem neexistuje. Spojení je uvedeno pouze v raní dopravní špičce z Určic a odpolední dopravní špičku z Prostějova.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Tabulka 5: Četnost spojů Určice – Prostějov</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>05:00 – 09:00</td>
</tr>
<tr>
<td>Určice</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen [vlastní zpracování]

Z tabulky vyplývá, že Určice jsou obsluhovány 10 spoji v 24minutových intervalech v ranní dopravní špičce. V odpolední dopravní špičku jsou obsluhovány 7 spoji v 34 minutových intervalech (viz. tab. 5).

**Bedihošť – Prostějov**

V následující tabulce je uvedeno jak autobusové tak vlakové spojení mezi Bedihoštěm a Prostějovem. Spojení je uvedeno pouze v ranní dopravní špičku z Bedihoště a odpolední dopravní špičku z Prostějova.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Tabulka 6: Četnost spojů Bedihošť – Prostějov</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>05:00 – 09:00</td>
</tr>
<tr>
<td>Bedihošť</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen [vlastní zpracování]

Z tabulky vyplývá, že Bedihošť je obsluhován 10 spoji v 24minutových intervalech v ranní dopravní špičce. V odpolední dopravní špičku je obsluhován 13 spoji v 18 minutových intervalech (viz. tab. 6).

**Brodek u Prostějova – Prostějov**

V následující tabulce je uvedeno pouze autobusové spojení, protože vlakové spojení mezi Brodkem u Prostějova a Prostějovem neexistuje. Spojení je uvedeno
pouze v ranní dopravní špičku z Brodku u Prostějova a odpolední dopravní špičku z Prostějova.

**Tabulka 7: Četnost spojení Brodek u Prostějova – Prostějov**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>05:00 – 09:00</th>
<th>13:00 – 17:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Brodek u Prostějova</td>
<td>11</td>
<td>13</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen [vlastní zpracování]

Z tabulky vyplývá, že Brodek u Prostějova je obsluhován 11 spoji v 22minutových intervalech v ranní dopravní špičce. V odpolední dopravní špičku je obsluhován 13 spoji v 18 minutových intervalech (viz. tab. 7).

**Otaslavice – Prostějov**

V následující tabulce je uvedeno pouze autobusové spojení, protože vlakové spojení mezi Otaslavicemi a Prostějovem neexistuje. Spojení je uvedeno pouze v ranní dopravní špičku z Otaslavic a odpolední dopravní špičku z Prostějova.

**Tabulka 8: Četnost spojů Otaslavice – Prostějov**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>05:00 – 09:00</th>
<th>13:00 – 17:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Otaslavice</td>
<td>4</td>
<td>5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen [vlastní zpracování]

Z tabulky vyplývá, že Otaslavice jsou obsluhovány 4 spoji v hodinových intervalech v ranní dopravní špičce. V odpolední dopravní špičku jsou obsluhovány 5 spoji v 48 minutových intervalech (viz. tab. 8).

**Konice – Prostějov**

V následující tabulce je uvedeno jak autobusové tak vlakové spojení mezi Konicí a Prostějovem. Spojení je uvedeno pouze v ranní dopravní špičku z Konice a odpolední dopravní špičku z Prostějova.
Z tabulky vyplývá, že Konice je obsluhována 7 spoji v 34 minových intervalech v ranní dopravní špičce. V odpolední dopravní špičku je obsluhována 12 spoji v 20 minutových intervalech (viz. tab. 9).

**Vrbátky – Prostějov**

V následující tabulce je uvedeno jak autobusové tak vlakové spojení mezi Vrbátkama a Prostějovem. Spojení je uvedeno pouze v ranní dopravní špičku z Vrbátek a odpolední dopravní špičku z Prostějova.

**Tabulka 10: Četnost spojů Vrbátky – Prostějov**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>05:00 – 09:00</th>
<th>13:00 – 17:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Vrbátky</td>
<td>7</td>
<td>7</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Z tabulky vyplývá, že Vrbátky jsou obsluhovány 7 spoji v 34minutových intervalích v ranní i odpolední dopravní špičku (viz. tab. 10).

**Ptení – Prostějov**

V následující tabulce je uvedeno pouze autobusové spojení, protože vlakové spojení mezi Ptením a Prostějovem neexistuje. Spojení je uvedeno pouze v ranní dopravní špičku z Ptení a odpolední dopravní špičku z Prostějova.

**Tabulka 11: Četnost spojů Ptení – Prostějov**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>05:00 – 09:00</th>
<th>13:00 – 17:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Ptení</td>
<td>4</td>
<td>7</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen [vlastní zpracování]
Z tabulky vyplývá, že Ptení je obsluhováno 4 spoji v hodinových intervalech v ranní dopravní špičce. V odpolední dopravní špičku je obsluhováno 7 spoji v 34 minutových intervalech (viz. tab. 11).

Vyjížďka obyvatelstva do zaměstnání

Z SLDB 2001 také vyplývá, že denně vyjíždí z města Prostějova do ostatních obcí 1 194 osob. Největšími cíli jsou obce:
- Mostkovice 217 osob
- Kostelec na Hané 89 osob
- Kralice na Hané 82 osob
- Plumlov 78 osob

Tabulka 12: Vyjížďka obyvatelstva do zaměstnání

<table>
<thead>
<tr>
<th>Celkem vyjíždějící do zaměstnání</th>
<th>19 568 osob</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>v rámci obce</td>
<td>15 544</td>
</tr>
<tr>
<td>v rámci okresu</td>
<td>1 194</td>
</tr>
<tr>
<td>v rámci kraje</td>
<td>1 348</td>
</tr>
<tr>
<td>do jiného kraje</td>
<td>1 067</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [SLDB 2001]

Z tabulky č. 12 vyplývá, že v rámci obce vyjíždí do zaměstnání celkem 15 544 osob což je celých 81 % obyvatel (viz. graf. 2).
Z předchozího textu vyplývá, že významně převažuje dojížďka do města nad vyjížďkou z města. A to 10 662 dojíždějících a 1 194 vyjíždějících obyvatel (viz. graf. 3). Pro obsluhu průmyslové zóny nebudeme občany vyjíždějící za prací počítat.

Pro bližší určení počtu dojíždějících osob v jednotlivých časových úsecích nebylo možno zjistit odpovídající údaje. Podle informací získaných od dopravce FTL se tyto údaje nesledují.
2.5. Demografické údaje

Město Prostějov se nachází v Olomouckém kraji v nadmořské výšce 223 m a jeho katastrální výměra je 46,58 km².

Z celkového počtu obyvatel může používat MHD kdokoliv ať už v doprovodu rodičů tak samostatně. Nezáleží ani na tom zda je ekonomicky aktivní či nikoliv, protože MHD je určena pro všechny obyvatele a návštěvníky města Prostějov.
2.5.1. Obyvatelstvo v Prostějově

Vývoj obyvatelstva

V tabulce můžeme vidět postupně klesající počet obyvatel od roku 1990 a to z 52 061 až po rok 2007, kdy se konalo poslední sčítání lidu města Prostějov. V tomto roce počet obyvatel poklesl na 46 910 (viz. tab. 13).

Tabulka 13: Vývoj obyvatelstva

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Obyvatelé</td>
<td>52 061</td>
<td>49 868</td>
<td>48 705</td>
<td>47 165</td>
<td>46 910</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [SLDB 2001]

Graf 4: Vývoj obyvatelstva

Zde můžeme vidět celkový pohled na vývoj obyvatelstva. Z tohoto vývoje je patrný klesající počet obyvatelstva města Prostějova (viz. graf. 4).
Pro zajištění dopravy do průmyslové zóny je pro nás důležité obyvatelstvo ekonomicky aktivní (SLDB 2001).

Tabulka 14: Obyvatelstvo podle ekonomické aktivity

<table>
<thead>
<tr>
<th>Obyvatelstvo celkem</th>
<th>48 159</th>
<th>Podíl %</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Ekonomicky aktivní celkem</td>
<td>24 390</td>
<td>50,7</td>
</tr>
<tr>
<td>z toho zaměstnaní</td>
<td>21 816</td>
<td>45,3</td>
</tr>
<tr>
<td>nezaměstnaní</td>
<td>2 574</td>
<td>5,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Ekonomicky neaktivní celkem</td>
<td>23 618</td>
<td>49</td>
</tr>
<tr>
<td>z toho důchodci</td>
<td>11 534</td>
<td>24</td>
</tr>
<tr>
<td>žáci, studenti, učni</td>
<td>8 299</td>
<td>17,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Osoby nezjištěné</td>
<td>151</td>
<td>0,3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [www.cszo.cz]

Z uvedené tabulky vyplývá, že 51% obyvatel je ekonomicky aktivních a 49% obyvatel neaktivních. Z toho můžeme očekávat, že městskou hromadnou dopravu používají zaměstnaní obyvatelé, důchodci, žáci, studenti a učni (viz. tab. 14).

Základní sídelní jednotky města

Základní sídelní jednotky (ZSJ) nám přesněji identifikují statické sledování sociálně-ekonomicky aktivních obyvatel, než jakou poskytuje katastrální území a obec. Město Prostějov je tvořeno celkem z 37 ZSJ (viz. příloha 4). Údaje o počtu obyvatel byly převzaty z (SLDB 2001).

Z tabulky vyplývá, že oblasti s nejhustším osídlením a největším počtem ekonomicky aktivních obyvatel jsou pokryty linkami MHD.

Např: linka č. 4 projíždí přes Anenské Předměstí, kde je ekonomicky aktivních obyvatel 2 823. Dále linka č. 15 přes sídliště Hloučela, kde je ekonomicky aktivních obyvatel 3 318 a přes Místní nádraží, kde je ekonomicky aktivních obyvatel 2 262. (viz. příloha 2).
2.5.2. Charakteristika sítě městské hromadné dopravy (MHD)

Městská doprava zajišťuje základní přepravní potřeby obyvatel měst. Jedná se o přepravy do škol, zaměstnání, na úřady, do nemocnic a za kulturou. Ročně se městskou hromadnou dopravou v Prostějově přepraví přibližně 3 miliony cestujících při ujetí 750 tisíc km.


V současnosti je zajišťována městská hromadná doprava celkem devatenácti linkami.
Obr. 6: Schéma sítě linek MHD v Prostějově

pramen: [Jízdní řády MHD]
2.5.3. Četnost spojů

Popis linek

Obsluha řešeného území je zajištěna celkem 19 linkami MHD provozovanými společností FTL, a.s.. Počet spojů na jednotlivých linkách je za celý den zajištěn obousměrně. Pro vyhodnocení tabulek jsem použila pouze pracovní dny jak pro počty spojů, tak pro intervaly v ranní a odpolední špičku. Přesné trasy linek jsou uvedeny v příloze č. 2.

Linka 1

*Prostějov, aut. st. – Prostějov, hřbitov a zpět*

Linka 1 je provozována v pracovní dny, o prázdninách, v sobotu, v neděli a státem uznaný svátek. V pracovní dny je celkem provozováno 10 spojů, provozní délka linky je 4,5 km. Na lince je obousměrný provoz. Linka je provozována v celé provozní délce. Linka je provozována zejména v dopoledních hodinách. V pracovních dnech je provozována 1 spojem v ranní dopravní špičku a 2 spoji v odpolední dopravní špičce.

**Tabulka 15: Četnost spojů na lince 1 v jednotlivém období**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>00:00-05:00</th>
<th>05:00-09:00</th>
<th>09:00-13:00</th>
<th>13:00-17:00</th>
<th>17:00-22:00</th>
<th>22:00-00:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Pracovní dny</strong></td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>7</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Prázdniny</strong></td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>5</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Sobota</strong></td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Neděle</strong></td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [Jízdní řády MHD]

Z tabulky vyplývá, že tato linka nepreferuje žádnou dopravní špičku. Z tohoto důvodu ji nebudu započítávat jak do ranních tak odpoledních časových intervalů (viz. tab. 15).
Linka 11
*Prostějov, aut. st. – Prostějov, Žešov a zpět*

Linka 11 je provozována v pracovní dny, o prázdninách, v sobotu, v neděli a státem uznaný svátek. V pracovní dny je celkem provozováno 24 spojů, provozní délka linky je 6,9 km. Na lince je obousměrný provoz. Linka je provozována v celé provozní délce. 6 spojů v ranní dopravní špičku a v odpolední dopravní špičce 8 spojů.

**Tabulka 16: Četnost spojů na lince 11 v jednotlivém období**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Období</th>
<th>Pracovní dny</th>
<th>Prázdniny</th>
<th>Sobota</th>
<th>Neděle</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>00:00-05:00</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>05:00-09:00</td>
<td>6</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>09:00-13:00</td>
<td>6</td>
<td>5</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>13:00-17:00</td>
<td>8</td>
<td>9</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>17:00-22:00</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>22:00-00:00</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [Jízdní řády MHD]

Z této tabulky vyplývá, že v ranní dopravní špičku je linka provozována 40minutovými intervale a v odpolední dopravní špičku 30minutovými intervale (viz tab. 16).

Linka 2
*Prostějov, aut. st. – Prostějov, nemocnice a zpět*

Linka 2 je provozována v pracovní dny, o prázdninách, v sobotu, v neděli a státem uznaný svátek. V pracovní dny je celkem provozováno 44 spojů, provozní délka linky je 5,3 km. Na lince je obousměrný provoz. Linka je provozována v celé provozní délce. V ranní dopravní špičku 12 spojů a v odpolední 10 spojů v pracovní dny.

**Tabulka 17: Četnost spojů na lince 2 v jednotlivém období**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Období</th>
<th>Pracovní dny</th>
<th>Prázdniny</th>
<th>Sobota</th>
<th>Neděle</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>00:00-05:00</td>
<td>0</td>
<td>12</td>
<td>6</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>05:00-09:00</td>
<td>12</td>
<td>8</td>
<td>6</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>09:00-13:00</td>
<td>8</td>
<td>8</td>
<td>6</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>13:00-17:00</td>
<td>10</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>17:00-22:00</td>
<td>12</td>
<td>10</td>
<td>4</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>22:00-00:00</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [Jízdní řády MHD]
Z tabulky vyplývá, že tato linka je provozována celkem 44 spoji a to z 20minutovými intervaly v ranní dopravní špičku a 24minutovými intervaly v odpolední dopravní špičku.(viz. tab. 17).

**Linka 21**

*Prostějov, aut. st. – Prostějov, nemocnice a zpět*


**Tabulka 18: Četnost spojů na lince 21 v jednotlivém období**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Období</th>
<th>00:00-05:00</th>
<th>05:00-09:00</th>
<th>09:00-13:00</th>
<th>13:00-17:00</th>
<th>17:00-22:00</th>
<th>22:00-00:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Pracovní dny</td>
<td>0</td>
<td>4</td>
<td>8</td>
<td>4</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Prázdniny</td>
<td>0</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Sobota</td>
<td>0</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Neděle</td>
<td>0</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [Jízdní řády MHD]

Z tabulky vyplývá, že v ranní tak odpolední dopravní špičku tato linka jezdí v hodinových intervalech (viz. tab. 18).

**Linka 3**

*Prostějov, aut. st. – Držovice točna a zpět*

Linka 3 je provozována v pracovní dny, o prázdninách, v sobotu, v neděli a státem uznaný svátek. V pracovní dny je celkem provozováno 26 spojů, provozní délka linky je 6,3 km (při zajížďce do Tesla 7,3km). Na lince je obousměrný provoz. Linka je provozována v celé provozní délce. Linka v pracovní dny zajíždí 4 spoji na zastávku Tesco. V ranní dopravní špičku 7 spoji a v odpolední 8.
Tabulka 19: Četnost spojů na lince 3 v jednotlivém období

<table>
<thead>
<tr>
<th>Období</th>
<th>00:00-05:00</th>
<th>05:00-09:00</th>
<th>09:00-13:00</th>
<th>13:00-17:00</th>
<th>17:00-22:00</th>
<th>22:00-00:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Pracovní dny</td>
<td>0</td>
<td>7</td>
<td>4</td>
<td>8</td>
<td>6</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Prázdniny</td>
<td>0</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Sobota</td>
<td>0</td>
<td>6</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
<td>6</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Neděle</td>
<td>0</td>
<td>6</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
<td>6</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [Jízdní řády MHD]

Z tabulky vyplývá, že linka č. 3 jezdí v ranní dopravní špičku v 34minutových intervalech a v odpolední dopravní špičku v 30minutových intervalech (viz. tab. 19).

**Linka 31**

*Prostějov, aut. st. – Držovice točna a zpět*

Linka 31 je provozována v pracovní dny, o prázdninách. V pracovní dny je celkem provozováno 10 spojů, provozní délka linky je 4,7 km (při zajížďce do Tes-lya 5,7km). Na lince je obousměrný provoz. Linka je provozována v celé provozní délce, dvěma spoji zajíždí na zastávku Tesco. Linka je provozována zejména v ranních hodinách.

Tabulka 20: Četnost spojů na lince 31 v jednotlivém období

<table>
<thead>
<tr>
<th>Období</th>
<th>00:00-05:00</th>
<th>05:00-09:00</th>
<th>09:00-13:00</th>
<th>13:00-17:00</th>
<th>17:00-22:00</th>
<th>22:00-00:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Pracovní dny</td>
<td>1</td>
<td>5</td>
<td>0</td>
<td>3</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Prázdniny</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [Jízdní řády MHD]

Z tabulky vyplývá, že v ranní dopravní špičce linka č. 31 jezdí v 48minutových intervalech a v odpolední v 80minutových intervalech. Z důvodu velké prodlevy mezi intervaly tuto linku nebudu započítávat do konečného hodnocení (viz. tab. 20).

**Linka 32**

*Prostějov, aut. st. – Prostějov, nemocnice a zpět*

Linka 32 je provozována v pracovní dny, o prázdninách, v sobotu, v neděli a
státem uznaný svátek. V pracovní dny je celkem provozováno 8 spojů, provozní délka linky je 5,6 km. Na lince je obousměrný provoz. Linka je provozována v celé provozní délce. V ranní dopravní špičce 2 spoji.

Tabulka 21: Četnost spojů na lince 32 v jednotlivém období

<table>
<thead>
<tr>
<th>Období</th>
<th>00:00-05:00</th>
<th>05:00-09:00</th>
<th>09:00-13:00</th>
<th>13:00-17:00</th>
<th>17:00-22:00</th>
<th>22:00-00:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Pracovní dny</td>
<td>0</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
<td>0</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Prázdniny</td>
<td>0</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
<td>0</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Sobota</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>6</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Neděle</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>6</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [Jízdní řády MHD]

Jak je patrné z tabulky tak tato nepreferuje žádnou dopravní špičku. Proto ji nebudu započítávat do konečného hodnocení (viz. tab. 21).

Linka 4

Prostějov, aut. st. – Prostějov, Domamyslice a zpět

Linka 4 je provozována v pracovní dny, o prázdninách, v sobotu, v neděli a státem uznaný svátek. V pracovní dny je celkem provozováno 66 spojů, provozní délka linky je 6,1 km. Na lince je obousměrný provoz. Linka je provozována v celé provozní délce. V ranní dopravní špičku 14 spojů a v odpolední dopravní špičce 22 spojů.

Tabulka 22: Četnost spojů na lince 4 v jednotlivém období

<table>
<thead>
<tr>
<th>Období</th>
<th>00:00-05:00</th>
<th>05:00-09:00</th>
<th>09:00-13:00</th>
<th>13:00-17:00</th>
<th>17:00-22:00</th>
<th>22:00-00:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Pracovní dny</td>
<td>0</td>
<td>14</td>
<td>14</td>
<td>22</td>
<td>14</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Prázdniny</td>
<td>0</td>
<td>10</td>
<td>9</td>
<td>17</td>
<td>14</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Sobota</td>
<td>1</td>
<td>9</td>
<td>12</td>
<td>10</td>
<td>12</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Neděle</td>
<td>1</td>
<td>9</td>
<td>12</td>
<td>10</td>
<td>12</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [Jízdní řády MHD]

Z tabulky vyplývá, že linka č. 4 je v ranní dopravní špičku provozována v 17minutových intervaloch a v odpolední v 10minutových intervaloch (viz. tab. 22).
Linka 41
_Prostějov, aut. st. – Prostějov, Domamyslice a zpět_

Linka 41 je provozována v pracovní dny, o prázdninách. V pracovní dny je celkem provozováno 16 spojů, provozní délka linky je 5,4 km. Na lince je oboustranný provoz. Linka je provozována v celé provozní délce. Linka je provozována zejména v ranních hodinách.

Tabulka 23: Četnost spojů na lince 41 v jednotlivém období

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>00:00-05:00</th>
<th>05:00-09:00</th>
<th>09:00-13:00</th>
<th>13:00-17:00</th>
<th>17:00-22:00</th>
<th>22:00-00:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Pracovní dny</td>
<td>1</td>
<td>10</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Prázdniny</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [Jízdní řády MHD]

Z tabulky č. 23 vyplývá, že v ranní dopravní špičce tato linka jezdí v 24minutových intervalech a v odpolední pouze v dvou hodinových intervaloch. Z důvodů velkých intervalů na lince nebudu tuto započítávat do konečného hodnocení (viz. tab. 23).

Linka 5
_Prostějov, Čechůvky. – Prostějov, nemocnice a zpět_

Linka 5 je provozována v pracovní dny, o prázdninách, v sobotu, v neděli a státem uznaný svátek. V pracovní dny je celkem provozováno 56 spojů, provozní délka linky je 7,1 km. Na lince je obousměrný provoz. Linka je provozována v celé provozní délce. V ranní i odpolední dopravní špičku 16 spojů v pracovní dny.

Tabulka 24: Četnost spojů na lince 5 v jednotlivém období

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>00:00-05:00</th>
<th>05:00-09:00</th>
<th>09:00-13:00</th>
<th>13:00-17:00</th>
<th>17:00-22:00</th>
<th>22:00-00:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Pracovní dny</td>
<td>0</td>
<td>16</td>
<td>10</td>
<td>16</td>
<td>14</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Prázdniny</td>
<td>0</td>
<td>12</td>
<td>10</td>
<td>10</td>
<td>10</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Sobota</td>
<td>0</td>
<td>8</td>
<td>8</td>
<td>8</td>
<td>9</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Neděle</td>
<td>0</td>
<td>8</td>
<td>8</td>
<td>8</td>
<td>9</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [Jízdní řády MHD]

Z tabulky vyplývá, že tato linka jezdí jak v ranní tak odpolední dopravní špičku v 15minutových intervaloch (viz. tab. 24).
Linka 6
*Prostějov, aut.st. – Prostějov, Domamyslice a zpět*

Linka 6 je provozována v pracovní dny, o prázdínách, v sobotu, v neděli a státem uznaný svátek. V pracovní dny je celkem provozováno 30 spojů, provozní délka linky je 6,4 km. Na lince je obousměrný provoz. Linka je provozována v celé provozní délce. Počet spojů v ranní dopravní špičce je 8 a v odpolední 10.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pracovní dny</th>
<th>00:00-05:00</th>
<th>05:00-09:00</th>
<th>09:00-13:00</th>
<th>13:00-17:00</th>
<th>17:00-22:00</th>
<th>22:00-00:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Prázdniny</td>
<td>0</td>
<td>8</td>
<td>6</td>
<td>10</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Sobota</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Neděle</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [Jízdní řády MHD]

Z tabulky vyplývá, že tato linka v ranní dopravní špičku jezdí v půl hodinových intervalech a v odpolední dopravní špičku v 24minutových intervalech (viz. tab. 25).

Linka 7
*Prostějov, Krasice – Prostějov, OP a zpět*

Linka 7 je provozována v pracovní dny. V pracovní dny je celkem provozováno 6 spojů, provozní délka linky je 6,6 km. Na lince je obousměrný provoz. Linka je provozována v celé provozní délce. V ranní dopravní špičce 2 spoji a v odpolední 4 spoji.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pracovní dny</th>
<th>00:00-05:00</th>
<th>05:00-09:00</th>
<th>09:00-13:00</th>
<th>13:00-17:00</th>
<th>17:00-22:00</th>
<th>22:00-00:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Prázdniny</td>
<td>0</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>4</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [Jízdní řády MHD]

Linka č. 7 neprojíždí autobusovým nádražím. Proto tuto linku nebudu započítávat do konečného hodnocení (viz. tab. 26).
Linka 9

*Prostějov, aut. st. – Prostějov, nemocnice a zpět*


**Tabulka 27: Četnost spojů na lince 9 v jednotlivém období**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>00:00-05:00</th>
<th>05:00-09:00</th>
<th>09:00-13:00</th>
<th>13:00-17:00</th>
<th>17:00-22:00</th>
<th>22:00-00:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Pracovní dny</strong></td>
<td>1</td>
<td>11</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Prázdniny</strong></td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Sobota</strong></td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Neděle</strong></td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [Jízdní řády MHD]

Z tabulky vyplývá, že tato linka jezdí v ranní dopravní špičku v 21minutových intervalech a v odpolední v hodinových intervalech (viz. tab. 27).

Linka 10

*Prostějov, aut. St. – Prostějov, Čechůvky a zpět*

Linka 10 je provozována v pracovní dny, o prázdninách. V pracovní dny jsou celkem provozovány 4 spoje, spoje jsou provozovány v provozní délce 3,3 km. Na lince je obousměrný provoz. Linka je v ranní i odpolední dopravní špičce provozována 1 spojem.

**Tabulka 28: Četnost spojů na lince 10 v jednotlivém období**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>00:00-05:00</th>
<th>05:00-09:00</th>
<th>09:00-13:00</th>
<th>13:00-17:00</th>
<th>17:00-22:00</th>
<th>22:00-00:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Pracovní dny</strong></td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Prázdniny</strong></td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [Jízdní řády MHD]

Z této tabulky vyplývá, že tato linka nepreferuje jak ranní tak odpolední dopravní špičku. Z tohoto důvodu ji nebudu započítávat do konečného hodnocení (viz. tab. 28).
Bc. Jana Hlochová: Analýza dopravní situace

Linka 15
*Držovice – Prostějov, Domamyslice a zpět*

Linka 15 je provozována v pracovní dny, o prázdninách. V pracovní dny je celkem provozováno 12 spojů, provozní délka linky je 7,5 a 9,2 km při konečné zastávce Tesco a při zajižďce do Tesca pak 10,2 km. Na lince je oboustranný provoz. Linka je provozována ve dvou provozních délších s dvěma konečnými zastávkami, a to Držovice, točna a Tesco. Linka v pracovní dny zajiždí k zastávce Tesco 2 spojo. Linka je provozována v ranní dopravní špičku 6 spojo a v odpolední 4.

**Tabulka 29: Četnost spojů na lince 15 v jednotlivém období**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>00:00-05:00</th>
<th>05:00-09:00</th>
<th>09:00-13:00</th>
<th>13:00-17:00</th>
<th>17:00-22:00</th>
<th>22:00-00:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Pracovní dny</td>
<td>0</td>
<td>6</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Prázdniny</td>
<td>0</td>
<td>6</td>
<td>0</td>
<td>4</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [Jízdní řády MHD]

Linka č. 15 neprojíždí autobusovým nádražím. Proto tuto linku nebudu započítávat do konečného hodnocení (viz. tab. 29).

Linka 16
*Držovice, Tesco – Prostějov, Domamyslice a zpět*


**Tabulka 30: Četnost spojů na lince 16 v jednotlivém období**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>00:00-05:00</th>
<th>05:00-09:00</th>
<th>09:00-13:00</th>
<th>13:00-17:00</th>
<th>17:00-22:00</th>
<th>22:00-00:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Pracovní dny</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Prázdniny</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [Jízdní řády MHD]

Linka č. 16 (viz. tab. 30) stejně jako linka č. 15 neprojíždí autobusovým nádražím, proto ji do svého konečného hodnocení nebudu započítávat.
Bc. Jana Hlochová: Analýza dopravní situace

**Linka 19**

*Prostějov, aut. st. – Prostějov, Krasice a zpět*

Linka 19 je provozována v pracovní dny, o prázdninách, v sobotu, v neděli a státem uznaný svátek. V pracovní dny je celkem provozováno 30 spojů, provozní délka linky je 5,3 km a 4,1 km při konečné na zastávce nemocnice. Na lince je obousměrný provoz. Linka je z části provozována pouze na zastávku Prostějov, nemocnice (6 spojů). V ranní dopravní špičku 8 spojů a v odpolední 9 spojů v pracovní dny.

---

**Tabulka 31: Četnost spojů na lince 19 v jednotlivém období**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Období</th>
<th>00:00-05:00</th>
<th>05:00-09:00</th>
<th>09:00-13:00</th>
<th>13:00-17:00</th>
<th>17:00-22:00</th>
<th>22:00-00:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Pracovní dny</strong></td>
<td>0</td>
<td>8</td>
<td>9</td>
<td>9</td>
<td>4</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Prázdniny</strong></td>
<td>0</td>
<td>8</td>
<td>6</td>
<td>10</td>
<td>4</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Sobota</strong></td>
<td>0</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Neděle</strong></td>
<td>0</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [Jízdní řády MHD]

Z tabulky vyplývá, že tato linka jezdí v půl hodinových intervalech v ranní dopravní špičku a 26minutových intervalech v odpolední dopravní špičku (viz. tab. 31).

**Linka 71**

*Prostějov, aut. st. – Prostějov, U spalovny a zpět*

Linka 71 je provozována v pracovní dny. V pracovní dny je celkem provozováno 6 spojů, provozní délka linky je 2,4 km. Na lince je obousměrný provoz. Linka je provozována v celé provozní délce, v ranní dopravní špičku 4 spojů a v odpolední 2 spojů.

---

**Tabulka 32: Četnost spojů na lince 71 v jednotlivém období**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Období</th>
<th>00:00-05:00</th>
<th>05:00-09:00</th>
<th>09:00-13:00</th>
<th>13:00-17:00</th>
<th>17:00-22:00</th>
<th>22:00-00:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Pracovní dny</strong></td>
<td>0</td>
<td>4</td>
<td>0</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [Jízdní řády MHD]

Z tabulky vyplývá, že mezi jednotlivými intervale linky č. 71 jsou velké prodlevy. Proto tuto linku nebude započítávat do konečného hodnocení (viz. tab. 32).
Linka 74  
*Prostějov, Domamyslice – Prostějov, OP a zpět*

Linka 74 je provozována v pracovní dny a o prázdninách. V pracovní dny jsou celkem provozovány 3 spoje, spoje jsou provozovány v provozní délce 7,9 km. Na lince je obousměrný provoz. Linka je provozována v ranní dopravní špičce 1 spojem a v odpolední 2 spoji.

**Tabulka 33: Četnost spojů na lince 74 v jednotlivém období**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>00:00-05:00</th>
<th>05:00-09:00</th>
<th>09:00-13:00</th>
<th>13:00-17:00</th>
<th>17:00-22:00</th>
<th>22:00-00:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Pracovní dny</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Prázdniny</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [Jízdní řady MHD]

Z tabulky vyplývá, že v ranní dopravní špičku jede tato linka pouze jednou a v odpolední dopravní špičce pouze dvakrát. Z tohoto důvodu tuto linku nebudu započítávat do konečného hodnocení (viz. tab. 33)

V tabulce 34 je pro lepší přehled uveden celkový počet spojů na jednotlivých linkách.
Celková délka tras linek MHD je 108,2 km (viz. tab. 34). Nejvíce spojů je na lince 2, 4, 5. Tyto linky pokrývají oblasti s největším počtem obyvatel a jsou to tedy nejdůležitější linky pro dopravní obslužnost města. Provoz v období prázdnin je o 26% nižší než provoz v pracovních dnech během roku. Provoz v sobotu, neděli a státem uznaný svátek je o 56% nižší než v pracovní dny.

Dále musím konstatovat, že stávající linky MHD neobsluhují průmyslovou zónu, protože všechny jsou ukončeny na hlavní nádraží včetně linek 7, 15 a 16.
Do průmyslové zóny žádná linka nezajíždí.

2.6. **Průmyslová zóna**

**Zaměstnavatelé**

Seznam zaměstnavatelů v průmyslové zóně byl poskytnut Úřadem práce v Prostějově. Jedná se o sektory průmyslové zóny A a B a společnosti, které již v průmyslové zóně zaměstnávají pracovníky (viz. tab. 35).

**Tabulka 35: Seznam zaměstnavatelů s počtem zaměstnanců**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Název firmy</th>
<th>Počet zaměstnanců</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Buderus tepelná technika</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>DOCO Internacional s.r.o.</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>HOPI s.r.o.</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>MICOS spol. s.r.o.</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>SPEDITION FEICO spol. s.r.o</td>
<td>75</td>
</tr>
<tr>
<td>Toray Textiles central Europe spol.s.r.o.</td>
<td>271</td>
</tr>
<tr>
<td>Windmöller &amp; Hölscher Czech s.r.o</td>
<td>125</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [www.mestopv.cz]
Dostupnost průmyslové zóny

Oblast velké průmyslové zóny kolem ulice Kojetínská, rozšířené na Kralice na Hané, je MHD obsluhována v západní části. Obsluhu východní části zajišťuje příměstská autobusová doprava prostřednictvím 1 zastávky, vše s docházkovou vzdáleností do 10 minut. Střední část rozvojové plochy není ve sledované kvalitě obsloužena. Obsluhu průmyslové zóny zajišťuje příměstská autobusová doprava ze zastávky Kralice na Hané, U háje linkami 780 660 spoj 1, spoj 7 a spoj 15.

Tyto spoje linky 780 660 obsluhují průmyslovou zónu v ranních hodinách. V čase od 14 hod do 18 hod není zastávka Kralice na Hané, U háje obsluhována příměstskou linkou vůbec.
3. PROVEDENÍ MARKETINGOVÉHO VÝZKUMU A JEHO VYHODNOCENÍ

Marketingový výzkum spočívá ve specifikaci, analýze, shromažďování a interpretaci informací, které umožňují porozumět trhu, na kterém firma podniká nebo na kterém hodlá podnikat, identifikovat problémy spojené s podnikáním na trhu, a identifikovat možnosti, které se na něm pro podnikání vyskytují nebo mohou vyskytnout, formulovat směry marketingové činnosti a hodnotit její výsledky.

Marketingový výzkum je chápan jako souhrn aktivit, které se uskutečňují na podporu marketingového rozhodování. Rozsah aktivit je dán povahou tohoto rozhodování, přičemž každá rozhodovací situace klade specifické požadavky na informace.

Cíl marketingového výzkumu musí být velmi přesně vymezen. Bývá zpravidla vyjadřen formou vědecké hypotézy nebo soustavy několika hypotéz (hypotézou rozumíme přesně formulovanou domněnku).

3.1. Cíle marketingového výzkumu


3.1.1. Metody výzkumu

Výzkumnou metodu, která bude užita, do značné míry určuje vymezení cíle. V podstatě se uplatňují tři přístupy – předběžný, popisný a kauzální výzkum.
Každý z nich je vhodný v určité situaci a vyžaduje odlišný způsob sběru vstupních dat. Ve většině případů na sebe navazují.

1. **Předběžný výzkum** – uplatňuje se v takových situacích, kdy je cíl výzkumu formulován velmi široce. Řešený problém je obecné povahy a prakticky neexistuje předběžná znalost problematiky, o niž by se bylo možné opřít. Výzkum je provezen spíše ve formě kvalitativní studie. Údaje jsou čerpány především z odborných rešerší, eventuálně z rozhovorů vedených s jednotlivými spotřebiteli.

2. **Popisný výzkum** – největší část výzkumných projektů je uskutečňována touto metodou. Účelem je poskytnout přesnou informaci o konkrétních aspektech tržního prostředí. Tento výzkum odpovídá na soustavu přesně formulovaných vědeckých hypotéz. Vstupní data jsou zajišťována většinou prostřednictvím průzkumů organizovaných pomocí dotazníků.

3. **Kauzální výzkum** – užívá se v takových případech, kdy je třeba prokázat existenci příčinného vztahu mezi dvěma proměnnými veličinami. Většinou bývá prováděn formou experimentu, tzn. studiem vlivu změn jedné skupiny faktorů, které jsou považovány za příčinu změny, na druhou skupinu faktorů, za předpokladu stálosti všech ostatních skutečností, jež nejsou předmětem daného výzkumu (jedna změna vyvolá změny dalších faktorů).[1]

### 3.1.2. Dotazník

Dotazník je formulář určený k pokud možno, přesnému a úplnému zaznamenávání zjišťovaných informací. Dobrý dotazník je mnohem více než jen soubor otázek, neboť usměrňuje proces dotazování.


Při sestavování dotazníku jsou východiskem úkoly a cíle výzkumu, které byly
vyjádřeny programovými otázkami. Tyto otázky nelze dotazovaným klást bezprostředně, ale je nutné je rozložit na otázky zjišťovací, které jsou pak uvedeny v dotazníku.

Je třeba brát v úvahu metody, kterými budou později údaje analyzovány. Kdyby nebyly brány v úvahu metody analýzy, mohlo by se stát, že údaje budou shromážděny ve formě, která nebude pro analytickou metodu použitelná.

3.1.3. Nedostatky dotazníku

K nedostatkům dotazníku, patří zejména:
- nesprávně formulované otázky;
- nesprávná sekvence otázek;
- přílišná délka nebo monotónnost dotazníku, která unavuje a nudí;
- špatná formální úprava dotazníku;
- náročnost otázek na paměť nebo na myšlení respondenta;
- zveřejnění zadavatele nebo účelu výzkumu.

3.1.4. Zpracování údajů

Při každé výzkumné akci se zpracování údajů vyznačuje zvláštními problémy. Vždy je nutno informace po jejich shromažďování upravit, určitým způsobem klasifikovat, často i kódovat, a konečně technicky zpracovat, a to formou vhodnou pro následnou analýzu.

3.1.5. Úprava údajů

Úprava údajů spočívá v jejich prověrce z hlediska přesnosti a úplnosti, v doplnění chybějících informací a ve vyloučení jistě nesprávných údajů. Především je nezbytné prověřit údaje, zda skutečně vyjadřují to, co vyjadřoval mají.

3.1.6. Klasifikace údajů

S údaji, které byly získány ve sběru informací, lze manipulovat zpravidla jen tehdy, jsou-li rozděleny do tříd nebo kategorií. Správná klasifikace předpokládá především přesné definování třídních znaků, jednoznačné vymezení tříd, které se musí vzájemně vylučovat, a konečně takové stanovení tříd, aby obsáhly všechny prvky zkoumaného souboru.
Při třídění kvalitativních znaků má prvotní důležitost precizní definování pojmů.

Při třídění kvantitativních znaků je zásadní otázkou především správné stanovení intervalů tříd. To je obvykle věcí úvahy. Z hlediska dalšího statického zpracování je však důležité, aby délka intervalů byla pokud možno stejná.

Pro umožnění detailnější analýzy je účelné rozdělit soubor do více tříd, než má být použito při analýze. V průběhu analýzy je možné jednotlivé třídy sloučit, zatímco třídy jednou sloučené mohou být málokdy od sebe rozděleny, aniž by bylo třeba provést úplně nové třídění.

3.1.7. Sestavení tabulek a grafů

Účelem sestavení tabulek a grafů je podat srozumitelný, názorný a logicky uspořádaný obraz o zkoumaných jevech, o jejich vývoji, závislostech a strukturách. Tabulky se používají na různých stupních zpracování údajů. Nejjednodušší jsou tabulky pomocné, které se sestavují v průběhu zpracování, dílčí výsledky se shrnújí do celkových ukazatelů v tabulkách koncentračních, konečné výsledky zpracování se pak prezentují ve výsledných tabulkách.

Z hlediska obsahu se rozlišují tabulky prosté, které obsahují úhrn zjištěných údajů nebo jejich uspořádání dle velikosti, času, popř. jiného hlediska. Tabulky skupinové, které obsahují údaje v jednostupňovém třídění, a konečně tabulky kombinační (křížové), které obsahují údaje roztříděné podle dvou nebo více třídících znaků. V průběhu zpracování údajů v procesu marketingového výzkumu se používají všechny typy tabulek.

Aplikace grafů umožňuje globální pohled na zobrazované skutečnosti a poskytuje rychlý a názorný přehled o tendencích, strukturách, souvislostech a výrazných zvláštnostech zkoumaných jevů. Grafické znázornění umožňuje pohotově srovnávat různá rozdělení četností a vizuálně zobrazit kvantitativní vztahy mezi proměnnými, které nemusí být zřejmé v numerické podobě.

3.1.8. Analýza údajů

Prvním krokem při analýze údajů je obvykle analýza každé jednotlivé otázky nebo hodnoty znaku zkoumaných jednotek. K numerickému popisu údajů existuje řada přístupů. Zpravidla se vychází z rozdělení četností zjištěných hodnot znaků,
dále bývá charakterizována úroveň a variabilita zkoumaných znaků, a posléze bývají zkoumány závislosti mezi javy.

Provádění analýzy je vysoce závislé na zvláštnostech jednotlivých analyzovaných problémů, metodami se v jednotlivých případech liší, takže neexistuje předpis, jak by měla být analýza prováděna obecně.

3.1.9 Interpretace výsledků analýzy

Na analýzu údajů navazuje interpretace výsledků. Výsledky výzkumu jsou pak uspořádaně prezentovány ve výzkumné zprávě.

Při interpretaci výsledků analýzy je především nezbytné:

- věnovat pozornost zdánlivě méně významným souvislotem, neboť ty mohou ukazovat na dříve neuvážované vztahy;
- dodržovat objektivitu, přikládat správnou váhu jednotlivým zjištěným skutečnostem;
- zobecnovat výsledky výzkumu opatrně, neboť ten se uskutečňuje je vždy zcela určitým způsobem a ve zcela určitých časových a prostorových dimenzích. Zvláštní obezřetnosti je třeba věnovat při aplikaci výsledků šetření malých výběrů na celý základní soubor;
- rozlišovat mezi míněním a fakty;
- hledat příčiny a nezaměňovat je s následky;
- specifikovat, pro jaké časové období a za jakých podmínek závěry výzkumu platí.

Interpretace vyúsťuje v závěry, které jsou zobecněním analytických a interpretací výsledků. Jsou stručným a jasným konstatováním zjištěných skutečností, bez dalších statistických údajů, tabulek nebo grafů, takže jsou snadno a rychle srozumitelné.

Závěry, podepřené výsledky výzkumu, bývají často převáděny na doporučení nejvhodnějšího řešení zkoumaného problému, která spočívají v návrzích na specifické směry činnosti.

3.1.10 Prezentace výsledků výzkumu

Správná prezentace výsledků je velmi důležitá, protože umožňuje překlenout
rozpor, který často existuje mezi výsledky a doporučeními výzkumu a rutinní činností podniku. Pouze účinná prezentace může ovlivnit aktivity podniku. Je třeba mít též na zřeteli, že mnohdy hlavně dle kvality prezentace bývá posuzována kvalita realizovaného výzkumu.[3]

3.1.11. Analýza požadavků zaměstnanců průmyslové zóny a definování problému

Účelem výzkumu je zjistit, zda zaměstnanci firem v průmyslové zóně mají zájem o zavedení pravidelných linek městské hromadné dopravy. Také zjistit o jakou kvalitu služby v dopravní obslužnosti by se mělo jednat např: počty spojů, časové polohy atp. Cílem výzkumu je zjistit odpovídající vypovídající schopnost informací z dotazníků s cílem získat alespoň 50 % jejich návratnosti. Tento počet budeme považovat za vypovídající pro zjištění váhy požadavků zaměstnanců. Jednotlivými cíli výzkumu byly odpovědi na tyto otázky:

1. Ve které firmě pracujete (průmyslová zóna)?
2. Používáte k dopravě do zaměstnání autobusovou dopravu?
3. Pokud ne, za jakých podmínek byste byl (a) ochota použít k dopravě MHD?
4. Odkud dojíždíte?
5. Vyhovuje Vám současně autobusové spojení do zaměstnání a ze zaměstnání?
6. Vaše náměty a připomínky ke zlepšení autobusové dopravy:
7. Akceptovali byste 1 přestup při dojížďce do zaměstnání hromadnou dopravou?
8. V kolik hodin začíná a končí Vaše pracovní doba?

3.1.12. Metody a zdroje sběru informací


Co se týká informací pro účely výzkumu, byly použity pouze informace primární, které byly získány prostřednictvím vybraných zaměstnanců z firem z průmyslové zóny v Prostějově.
Při získávání informací se vrátilo 218 dotazníků z celkového počtu 418. Tyto dotazníky zahrnovaly 8 otázek, týkající se potřebnosti do průmyslové zóny. Výzkum byl prováděn na konci roku 2008.

Firmu Toray Textiles central Europe spol.s.r.o. nebudeme započítávat, protože vchod do areálu této firmy je z ulice Průmyslová. Dopravní obsluha této firmy je zajištěna stávajícím dopravním spojením v rámci MHD ze zastávky A.S.A.

3.2. Vyhodnocení dotazníku

1) Ve které firmě pracujete (průmyslová zóna)?

a) HOPI s. r. o.

Graf 6: Procentuální vyjádření odpovědí na otázku: Ve které firmě pracujete?

![Graf procentuálních odpovědí na otázku: Ve které firmě pracujete.]

Tato firma má celkem 100 zaměstnanců. Z celkového počtu odpovědělo 55 zaměstnanců což je 55 %.
b) **SPEDITION FEICO, spol. s.r.o.**

Graf 7: Procentuální vyjádření odpovědí na otázku: Ve které firmě pracujete?

Firma SPEDITION FEICO, spol. s.r.o. má celkový počet zaměstnanců 75. Z celkového počtu zaměstnanců odpovědělo 30 což je 40 %.

c) **Buderus**

Graf 8: Procentuální vyjádření odpovědí na otázku: Ve které firmě pracujete?
Tato firma má 9 zaměstnanců. Z celkového počtu jich dotazník vyplnilo 6 což je 67 %.

d) MICOS spol. s.r.o.

Graf 9: Procentuální vyjádření odpovědí na otázku: Ve které firmě pracujete?

Firma MICOS spol. s.r.o. má 100 zaměstnanců. Z celkového počtu jich odpovědělo 49 což je 49 %.

e) Windmöller & Hölscher Czech s.r.o.

Graf 10: Procentuální vyjádření odpovědí na otázku: Ve které firmě pracujete?
Tato firma má 125 zaměstnanců. Z celkového počtu jich odpovědělo 70 což je 56 %.

f) DOCO Internacional s.r.o.

Graf 11: Procentuální vyjádření odpovědí na otázku: Ve které firmě pracujete?

Firma DOCO Internacional s.r.o. má 9 zaměstnanců. Z celkového počtu odpovědělo 8 zaměstnanců což je 89 %. 
g) Celkový počet zaměstnanců v průmyslové zóně

Graf 12: Procentuální vyjádření odpovědí na otázku: Celkový počet zaměstnanců

Celkový počet zaměstnanců v průmyslové zóně je 418. Z tohoto počtu odpojilo 218 dotazovaných což je 52 %.

2) Používáte k dopravě do zaměstnání autobusovou dopravu?

Z 218 dotazovaných respondentů jich polovina což je 110 dotazovaných odpověděla, že používají autobusovou dopravu do zaměstnání bez bližšího určení místa výstupu. Z celkového počtu respondentů (218) jich 108 nevyužívá, protože k dopravě do zaměstnání používají vlastní dopravní prostředek (viz. tab. 36).

Tabulka 36: Vyjádření odpovědí na otázku: Používáte k dopravě do zaměstnání autobusovou dopravu?

<table>
<thead>
<tr>
<th>Odpověď</th>
<th>Počet odpovědí</th>
<th>%</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>ANO</td>
<td>110</td>
<td>51</td>
</tr>
<tr>
<td>NE</td>
<td>108</td>
<td>49</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>218</td>
<td>100</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen [vlastní zpracování]
3) Pokud ne, za jakých podmínek byste byl(a) ochotn(a) použít k dopravě MHD?

U této otázky byly jako nejčastějšími důvody udávány nevyhovující spoje k pracovní době, nenavazující spoje, zastávka v okolí bydliště a v neposlední řadě hodně dotazovaných by chtělo tuto linku mít placenou zaměstnavatelem.

4) Odkud dojíždíte?


Tabulka 37: Dojíždějící z Prostějova

<table>
<thead>
<tr>
<th>Prostějov</th>
<th>Počet dojíždějících</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>sídl. Hloučela</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>sídl. Svobody</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>sídl. E. Beneše</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>sídl. B. Němcové</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>ul. Dolní</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>ul. Žeranovská</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>ul. Brněnská</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>ul. Olomoucká</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>ul. Plumlovská</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>ul. Lidická</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Vrahovice</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Hlavní Nádraží</td>
<td>7</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen [vlastní zpracování]
Tabulka 38: Dojíždějící z obcí

<table>
<thead>
<tr>
<th>Obce</th>
<th>Počet dojíždějících</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Určice</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Bedihošť</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Protivanov</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Čelechovice na Hané</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Otaslavice</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Smržice</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Hrubčice</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Kralice na Hané</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Kostelec na Hané</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Ptení</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Mostkovice</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Soběsuky</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Čechy pod Kosířem</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Plumlov</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Konice</td>
<td>4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen [vlastní zpracování]
Obr. 7: Místa s požadavky na přepravu do průmyslové zóny (největší dojížďkou)

Pramen [jízdní řády MHD + vlastní zpracování]
Na obrázku č. 7 jsou zelenými kroužky označena místa s největšími požadavky na přepravu do průmyslové zóny po městě Prostějov.

**Graf 13: Dojížďka do zaměstnání**

![Diagram: Dojížďka do zaměstnání]

Pramen [vlastní zpracování]

Z dotazníku vyplývá, že největší počet dojíždějících do průmyslové zóny jsou obyvatelé Prostějova a to v 64 %. Z okolních obcí dojíždí 36 % pracovníků, kteří by měli mít možnost přestupu na hlavním nádraží.

**5) Vyhovuje Vám současné autobusové spojení do zaměstnání a ze zaměstnání?**

Spojení do zaměstnání a ze zaměstnání vyhovuje pouze 89 dotazovaným což je 41 % z celkového počtu 218. To znamená že, více jak polovina dotazovaných je nespokojena (viz. graf. 14).
Graf 14: Procentuální vyjádření odpovědí na otázku: Vyhovuje Vám současné autobusové spojení do zaměstnání a ze zaměstnání?

Tabulka 39: Vyjádření odpovědí na otázku: Vyhovuje Vám současné autobusové spojení do zaměstnání a ze zaměstnání?

<table>
<thead>
<tr>
<th>Odpověď</th>
<th>Vyjádření odpovědí</th>
<th>%</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>ANO</td>
<td>89</td>
<td>41</td>
</tr>
<tr>
<td>NE</td>
<td>129</td>
<td>59</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>218</td>
<td>100</td>
</tr>
</tbody>
</table>

6) Vaše náměty a připomínky ke zlepšení autobusové dopravy:

U této otázky byli dotazovaní nespokojeni především s vhodným časem příjezdů a odjezdů autobusů vzhledem k pracovní době. Požadovali více odjezdů po 10hod a po 16 hodině z průmyslové zóny.

7) Akceptovali byste 1 přestup při dojížďce do zaměstnání hromadnou dopravou?

Pro 66 % dotazovaných by jeden přestup při dojížďce do zaměstnání hromadnou dopravou vůbec nevadil. Zbývajících 34 % by přestup nechtělo nebo se k této otázce nevyjadřovali (viz. graf. 15).
Graf 15: Procentuální odpověď na otázku: Akceptovali byste 1 přestup při dojížďce do zaměstnání hromadnou dopravou?

8) V kolik hodin začíná a končí Vaše pracovní doba?

Z celkového počtu 110 dotazovaných (viz. tab. 36), kteří používají k dopravě do zaměstnání autobusovou dopravu většina odpovídala, že začátek pracovní doby má od 6 hod. a od 7:30 hodin (viz. graf. 16).

V grafu č. 17 většině zaměstnanců končí pracovní doba v 14:30 hod a v 16:00 hodin.
Graf 16: Grafické vyjádření odpovědí na otázku: V kolik hodin začíná Vaše pracovní doba?

Pramen [vlastní zpracování]
Graf 17: Grafické vyjádření odpovědí na otázku: V kolik hodin končí Vaše pracovní doba?

Pramen [vlastní zpracování]

3.2.1. Vyhodnocení dotazníku

Z celkového počtu dotazovaných 416 odpovědělo 218 zaměstnanců, což je více jak 50 % zaměstnanců v průmyslové zóně. Domnívám se proto, že se jedná o reprezentativní vzorek zaměstnanců a závěry z průzkumu mají dostačující vypovídající hodnotu a váhu. Polovina dotazovaných respondentů odpověděla, že používají autobusovou dopravu do zaměstnání bez bližšího místa výstupu. Ostatní dotazovaní používají vlastní dopravní prostředek, protože jim nevyhovují spoje k pracovní době, nemají zastávku v okolí bydliště nebo by chtěli mít linku do zaměstnání placenou zaměstnavatelem.

Necelá polovina dotazovaných dojíždí do zaměstnání v průmyslové zóně přímo z Prostějova, ostatní z přilehlých obcí a jen malé procento ze vzdálenějších měst.

Více jak polovině dotazovaných nevyhovuje dosavadní autobusové spojení.
do zaměstnání. Jejich nespokojenost byla především s vhodným časem příjezdů a odjezdů autobusů vzhledem k pracovní době, zejména požadovali další spoje po 10 hodině a po 16 hodině.

Přes polovinu dotazovaných by nevadil jeden přestup při dojíždění do zaměstnání.

Zhruba 36% zaměstnanců dojíždí z okolních obcí. Pro tyto zaměstnance je důležitá možnost přestupu z příměstských linek na linky MHD v přestupní zastávce Hlavní nádraží.

Po analýze odpovědí v dotazníku navrhuji dvě varianty na řešení dopravní obslužnosti průmyslové zóny v rámci MHD.
4. NÁVRHY NA OPTIMALIZACI DOPRAVY

Na základě provedeného marketingového výzkumu navrhuji dvě varianty.

1. **varianta: Prodloužení stávajících linek MHD do průmyslové zóny**

   Pro tuto variantu jsem zpracovala analýzu současného dopravního spojení podle jízdních řádů MHD a oblastních jízdních řádů.

   Analýza stávajících jízdních řádů příměstských linek podle otázky č.4. (viz. dotazník).

   Návoz zaměstnanců do průmyslové zóny v ranní dopravní špičce:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Obec</th>
<th>Počty spojů</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Kostelec na Hané</td>
<td>4 6 4 2 0 6</td>
</tr>
<tr>
<td>Plumlov</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Protivanov</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Mostkovice</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Soběsuky</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Smržice</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Čelechovine na Hané</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Kralice</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Hrubčice</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Úrčice</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Bedihošť</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Otaslavice</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Konice</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Čechy Pod Kosířem</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Ptení</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Linky MHD</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Tabulka 40: Časy příjezdů na AN v Prostějově z jednotlivých obcí**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Obec</th>
<th>Počty spojů</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Kostelec na Hané</td>
<td>4 6 4 2 0 6</td>
</tr>
<tr>
<td>Plumlov</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Protivanov</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Mostkovice</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Soběsuky</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Smržice</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Čelechovine na Hané</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Kralice</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Hrubčice</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Úrčice</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Bedihošť</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Otaslavice</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Konice</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Čechy Pod Kosířem</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Ptení</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Linky MHD</td>
<td>3 3 1 1 0 5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Pramen [vlastní zpracování]**

2009
Tabulka 41: Časy příjezdů autobusů MHD na autobusové nádraží

<table>
<thead>
<tr>
<th>Číslo linky</th>
<th>Doba příjezdu na autobusové nádraží</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Linka 2</td>
<td>5:25  6:05  6:43</td>
</tr>
<tr>
<td>Linka 21</td>
<td>5:45  7:00</td>
</tr>
<tr>
<td>Linka 3</td>
<td>5:14  6:40  6:40  7:39</td>
</tr>
<tr>
<td>Linka 5</td>
<td>5:16  5:55  6:20  6:57</td>
</tr>
<tr>
<td>Čas příjezdu na AN</td>
<td>5:25  5:45  6:05  6:43  7:00  7:39</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen [vlastní zpracování]

Z tabulky vyplývá, že první odjezd do průmyslové zóny z autobusového nádraží je možný v čase 5:25 hod po příjezdu všech linek MHD (viz. tab. 40). V tomto čase je možno prodloužit linku MHD č. 2. Dále můžeme touto linkou obslužit i časy 6:05 a 6:43. V čase 5:45 můžeme prodloužit linku č. 21, která může také zajíždět do průmyslové zóny v 7:00. Linku MHD č. 3 můžeme prodloužit v čase 7:39 (viz. tab. 41).

Dále z tabulky vyplývá, že linka č. 5 nebude prodlužována, protože zastávka autobusová stanice je průjezdní a není možno změnit časy příjezdu do zaměstnání pro cestující v druhé polovině linky.
Linky č. 2 a 21 mají téměř stejnou trasu, takže se časově vhodně doplňují.

**Tabulka 42: Začátek pracovní doby dle grafu č. 16**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Začátek pracovní doby</th>
<th>5:45</th>
<th>5:55</th>
<th>6:00</th>
<th>6:30</th>
<th>7:00</th>
<th>7:30</th>
<th>7:45</th>
<th>8:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Pramen</td>
<td>[vlastní zpracování]</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Navrhovaný jízdní řád odjezdů z autobusového nádraží do průmyslové zóny s prodloužením stávajících linek MHD.

**Tabulka 43: Navrhovaný jízdní řád**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Odjezd z AN</th>
<th>5:25</th>
<th>5:45</th>
<th>6:05</th>
<th>6:43</th>
<th>7:00</th>
<th>7:39</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Příjezd do PZ</td>
<td>5:33</td>
<td>5:53</td>
<td>6:13</td>
<td>6:51</td>
<td>7:08</td>
<td>7:47</td>
</tr>
<tr>
<td>Pramen</td>
<td>[vlastní zpracování]</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Z tabulky vyplývá, že první příjezd do průmyslové zóny je 5:33. Musíme také počítat s minimálně 2 minutovou docházkou do zaměstnání ze zastávky v průmyslové zóně. Pro zaměstnance, kterým začíná pracovní doba v 5:45 (viz. tab. 43) je tento čas příjezdu vyhovující.


Předposlední ranní příjezd autobusu do průmyslové zóny je v 7:08. Tento čas vyhovuje všem, kterým začíná pracovní doba v 7:30 a v 7:45. V případě, že by bylo potřeba spoj ze zastávky aut.st opozdít kvůli včasnému příjezdu do průmyslové zóny, bylo by nutno časově posunout spoj linky MHD č. 21.

Poslední ranní spoj v 7:47 vyhovuje těm zaměstnancům, kterým začíná pracovní doba v 8:00.

Jízdní řád je navržen na základě následujících předpokladů:

**Autobusové nádraží – Průmyslová zóna**

- délka trasy je 3,5km;
- podle údajů dopravce má tato vzdálenost 8minutovou jízdní dobu pro auto-
Bc. Jana Hlochová: Analýza dopravní situace

- pěší docházková vzdálenost ze zastávky průmyslová zóna do jednotlivých
  firm jsou minimálně 2minuty.

Odvoz zaměstnanců z průmyslové zóny:

**Tabulka 44: Časy příjezdů na AN v Prostějově z jednotlivých obcí**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Obce</th>
<th>Počty spojů</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Kostelec na Hané</td>
<td>2 7 3 1 3 4 2</td>
</tr>
<tr>
<td>Plumlov</td>
<td>4 1 2 1 3 1 1</td>
</tr>
<tr>
<td>Protivanov</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mostkovice</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Soběsuky</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Smržice</td>
<td>2 2 0 1 1 0 2</td>
</tr>
<tr>
<td>Čelechovine na Hané</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kralice</td>
<td>1 2 1 1 1 1 1</td>
</tr>
<tr>
<td>Hrubčice</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Určice</td>
<td>1 2 1 0 2 0 1</td>
</tr>
<tr>
<td>Bedihošť</td>
<td>1 3 0 2 1 1 1</td>
</tr>
<tr>
<td>Otašlavice</td>
<td>1 1 0 1 1 0 1</td>
</tr>
<tr>
<td>Konice</td>
<td>1 2 1 1 2 1 1</td>
</tr>
<tr>
<td>Čechy Pod Kosířem</td>
<td>1 1 0 1 0 1 1</td>
</tr>
<tr>
<td>Ptení</td>
<td>0 2 1 0 0 1 1</td>
</tr>
<tr>
<td>Linky MHD</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Čas příjezdu z PZ na AN: 14:25 14:48 15:20 15:45 16:15 16:45 17:30

Pramen [vlastní zpracování]

**Tabulka 45: Časy odjezdů autobusů z AN**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Číslo linky</th>
<th>Doba odjezdů z autobusového nádraží</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Linka 2</td>
<td>14:40 15:10 15:40 16:10 16:40 17:10 17:40</td>
</tr>
<tr>
<td>Linka 21</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Linka 3</td>
<td>14:45 15:45 15:45 15:45 16:35 17:45</td>
</tr>
<tr>
<td>Linka 5</td>
<td>14:54 14:54 15:42 15:54 16:19 16:49 17:49</td>
</tr>
<tr>
<td>Čas příjezdu na AN</td>
<td>14:20 14:48 15:25 15:45 16:15 16:45 17:30</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen [vlastní zpracování]
Z tabulky vyplývá, že první příjezd z průmyslové zóny na autobusové nádraží je možný v čase 14:20

**Tabulka 46: Konec pracovní doby dle grafu č. 17**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Konec pracovní doby</th>
<th>14:00</th>
<th>14:25</th>
<th>14:30</th>
<th>14:45</th>
<th>15:00</th>
<th>15:30</th>
<th>16:00</th>
<th>16:15</th>
<th>16:30</th>
<th>17:00</th>
</tr>
</thead>
</table>

Pramen: [vlastní zpracování]

Navrhovaný jízdní řád odjezdů z průmyslové zóny na autobusové nádraží na stávajících linkách.

**Tabulka 47: Navrhovaný jízdní řád**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Odjezd z PZ</th>
<th>14:12</th>
<th>14:40</th>
<th>15:17</th>
<th>15:37</th>
<th>16:07</th>
<th>16:37</th>
<th>17:22</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Příjezd do AN</td>
<td>14:20</td>
<td>14:48</td>
<td>15:25</td>
<td>15:45</td>
<td>16:16</td>
<td>16:45</td>
<td>17:30</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen: [vlastní zpracování]

Z tabulky vyplývá, že první odjezd z průmyslové zóny je 14:12. Musíme také počítat s minimálně 2 minutovou docházkou ze zaměstnání na zastávku v průmyslové zóně. Tento čas vyhovuje zaměstnancům, kteří končí ve 14:00.

Pro zaměstnance, kterým končí pracovní doba v 14:25 a 14:30 (viz. tab. 46) je určen spoj v 14:40. Další čas odjezdu z průmyslové zóny je v 15:17. Pro zaměstnance, kterým končí pracovní doba v časech 14:45, 14:50 a 15:00 je tento čas vyhovující.


Poslední odpolední spoj v 17:22 vyhovuje těm zaměstnancům, kterým končí pracovní doba v 17:00.
Z této varianty vyplývá, že cestující, kteří používají linky MHD číslo 3 a 5 při dojížďce do zaměstnání musí v určitých časech použít dřívější spoje. Obdobná situace je i u příjezdů spojů z obcí Prostějovska. Cestující musí přizpůsobit svou cestu do zaměstnání na stanovené časy odjezdů do průmyslové zóny (viz.tab. 45). Lepší situace je při odjezdech ze zaměstnání jak pro cestující kteří používají linky MHD tak pro cestující do obcí Prostějovska.

V MHD je nedostatečné spojení na lince č. 3 ve dvou časech a to pro odjezdy z autobusového nádraží v 14:48 a v 16:45 hodin.

Pokud se bude průmyslová zóna dále rozšiřovat, měl by dopravce na tuto skutečnost zareagovat a dojíždějícím lidem nabídnout rozšířené dopravní spojení. V úvahu se musí brát i širší vazby na ekonomiku provozu takových linek.

Výhodou této varianty je, že linky 2. 21 a 3 jsou již zavedené a dojde jen k jejich prodloužení.

Nevýhodou této varianty je, že některé časy odjezdů do a z průmyslové zóny nejsou vedeny z hlediska přepravy zaměstnanců v optimálních časových polohách a bylo by nutno časově posunout již zavedené spoje. Tím by mohlo dojít k rozvázání stávajících dopravních vazeb a tím ke snížení kvality cestování dalších zájmových skupin.

2. **varianta: Zavedení nové linky mezi Autobusovým nádražím a průmyslovou zónou**

Pro tuto variantu platí stejné vstupní údaje o příjezdech a odjezdech spojů příměstských linek a linek MHD jako ve variantě č. 1.

**Tabulka 48: Začátek a konec pracovní doby**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Začátek pracovní doby</th>
<th>5:45</th>
<th>5:55</th>
<th>6:00</th>
<th>6:30</th>
<th>7:00</th>
<th>7:30</th>
<th>7:45</th>
<th>8:00</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Konec pracovní doby</td>
<td>14:00</td>
<td>14:25</td>
<td>14:30</td>
<td>14:45</td>
<td>14:50</td>
<td>15:00</td>
<td>15:30</td>
<td>16:15</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen [vlastní zpracování]
Navrhovaný jízdní řád je stanoven na základě předpokladů, že vzdálenost mezi průmyslovou zónou a autobusovým nádražím je 3,5 km což je 8minutová jízdní doba. Docházková vzdálenost ze zastávky v průmyslové zóně do jednotlivých firem je minimálně 2 minuty. Stejná doba tj. 2 minuty je třeba na přestup jednotlivými spoji v zastávce aut.st. Tato zastávka je společná pro všechny linky jak příměstské dopravy tak linek MHD.

Navrhovaný jízdní řád

**Tabulka 49: Jízdní řád Autobusové nádraží - Průmyslová zóna**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>AN</th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>PZ</td>
<td>5:27</td>
<td>5:47</td>
<td>6:17</td>
<td>6:45</td>
<td>7:05</td>
<td>7:42</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen [vlastní zpracování]

**Tabulka 50: Jízdní řád Průmyslová zóna – Autobusové nádraží**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>PZ</th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>AN</td>
<td>14:10</td>
<td>14:38</td>
<td>15:10</td>
<td>15:35</td>
<td>16:10</td>
<td>16:35</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pramen [vlastní zpracování]

Podle počtu cestujících by bylo možno nasadit i nízkokapacitní autobus do 30 cestujících. S výjimkou začátku pracovní doby v 6:00hod (viz graf. č.16), kde z dotazníku vyplývá, že by tento spoj mohlo použít minimálně až 55 cestujících. Po ukončení pracovní doby stačí ve všech časových polohách použití nízkokapacitního autobusu do 30 osob.

Výhodou této varianty je, že lze časy příjezdů a odjezdů přizpůsobit požadavkům zaměstnanců průmyslové zóny mnohem lépe, než ve variantě č.1.

Nevýhodou této varianty je pravděpodobná kombinace autobusů o různé kapacitě.
5. ZÁVĚR

Z celkového počtu dotazovaných 416 odpovědělo 218 zaměstnanců, což je více jak 50 % zaměstnanců v průmyslové zóně. Domnívám se proto, že se jedná o reprezentativní vzorek zaměstnanců a závěry z průzkumu mají dostačující vypovídající hodnotu a váhu. Polovina z dotazovaných odpověděla, že používají autobusovou dopravu do zaměstnání. Ostatní dotazovaní používají vlastní dopravní prostředek, protože jim nevyhovují spoje k pracovní době, nemají zastávku v okolí bydliště.

Necelá polovina dotazovaných dojíždí do zaměstnání v průmyslové zóně přímo z Prostějova, ostatní z přilehlých obcí a jen malé procento ze vzdálenějších měst.

Více jak polovině dotazovaných nevyhovuje dosavadní autobusové spojení do zaměstnání. Jejich nespokojenost byla především s vhodným časem příjezdů a odjezdů autobusů vzhledem k pracovní době.

Více jak polovině dotazovaných by nevadil jeden přestup při dojíždění do zaměstnání.

Zhruba 36 % zaměstnanců dojíždí z okolních obcí. Pro tyto zaměstnance je důležitá možnost přestupu z příměstských linek na linky MHD v přestupní zastávce Autobusové nádraží.

Po analýze odpovědí v dotazníku jsem navrhla dvě varianty na řešení dopravní obslužnosti průmyslové zóny.

**Varianta 1:**

V první variantě jsem se zabývala možnostmi prodloužením stávajících linek 2, 21, 5 a 3, které pokrývají svým rozsahem území města podle požadavků pracovníků průmyslové zóny.

Z této varianty vyplýnulo, že cestující, kteří používají linky MHD číslo 3 a 5 při dojíždění do zaměstnání musí v určitých časech použít dřívější spoje. Obdobná je situace i u příjezdů spojů z obcí Prostějovska. Cestující zde musí přizpůsobit svou cestu do zaměstnání na stanovené časy.
Bc. Jana Hlochová: Analýza dopravní situace

Lepší situace nastala při odjezdech ze zaměstnání jak pro cestující kteří používají linky MHD tak pro cestující dojíždějící do obcí Prostějovska.

V MHD je nedostatečné spojení na lince č. 3 ve dvou časech a to pro odjezdy z autobusového nádraží v 14:48 a v 16:45 hodin.

Výhodou této varianty je, že linky 2, 21 a 3 jsou již zavedené a dojde jen k jejich prodloužení.

Nevýhodou této varianty je, že některé časy odjezdů do a z průmyslové zóny nejsou vedeny z hlediska přepravy zaměstnanců v optimálních časových polohách a bylo by nutno časově posunout již zavedené spoje. Tím by mohlo dojít k rozvázání stávajících dopravních vazeb a ke snížení kvality cestování dalších zájmových skupin.

**Varianta 2:**

V druhé variantě jsem se zabývala navržením úplně nové linky mezi autobusovým nádražím a průmyslovou zónou. Navrhovaný jízdní řád je zde stanoven na základě předpokladů, že vzdálenost mezi průmyslovou zónou a autobusovým nádražím je 3,5 km což je 8minutová jízdní doba.

Docházková vzdálenost na zastávky v průmyslové zóně je minimálně 2 minuty. Stejná doba je třeba i na přestup mezi jednotlivými spoji v zastávce aut.st., která je společná pro všechny linky jak příměstské dopravy, tak linku MHD.

U této varianty by bylo možno nasadit i nízkokapacitní autobus do 30 cestujících. S výjimkou začátku pracovní doby v 6:00 hod, kde z dotazníku vyplynulo, že by tento spoj mohlo použít až 55 cestujících.

Po ukončení pracovní doby stačí ve všech časových polohách použití nízkokapacitního autobusu do 30 osob.

Výhodou této varianty je, že lze časy přjezdů a odjezdů přizpůsobit požadavkům zaměstnanců průmyslové zóny mnohem lépe, než ve variantě č. 1. Nově navržené spojení rovněž nezasahuje do stávajících spojů MHD.

Nevýhodou této varianty je pravděpodobná kombinace autobusů o různé kapacitě. Nevýhodou se může zdát i počet nových spojů, který je limitován délkou jízdy ze zastávky aut.st. do zastávky v průmyslové zóně a zpět.
Cílem diplomové práce rovněž nebylo zhodnotit ekonomické dopady navrhu
vaných variant.

S ohledem na očekávané výhody a nevýhody jednotlivých variant navrhuji
ty variantu č. 2 tj. možnost zavést novou linku mezi zastávkou aut.st. a
průmyslová zóna, protože dopady této varianty na změnu stávajících spojů MHD
jsou minimální. Při zavedení nové linky a po vyhodnocení provozu po určité době
je možno znovu reagovat na zpřesněné požadavky případně dalších zaměstnan-
ců, kteří se v první fázi nezapojili do dotazníkové akce.
6. **POUŽITÁ LITERATURA**


Bc. Jana Hlochová: Analýza dopravní situace
Bc. Jana Hlochová: Analýza dopravní situace

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1    CD – ROM Marketingový výzkum v dopravním podniku
Příloha 2    Trasy jednotlivých linek
Příloha 3    Cíle výzkumu
Příloha 4    Základní sídelní jednotky prostějova
Příloha 5    Mapa členění průmyslové zóny
SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Četnost spojů Kostelec n. Hané – Prostějov ...................................................... 14
Tabulka 2: Četnost spojů Plumlov – Prostějov ................................................................. 14
Tabulka 3: Četnost spojů Čelechovice na Hané – Prostějov ................................................. 15
Tabulka 4: Četnost spojů Kralice na Hané – Prostějov ...................................................... 15
Tabulka 5: Četnost spojů Určice – Prostějov ....................................................................... 16
Tabulka 6: Četnost spojů Bedihošť – Prostějov .................................................................. 16
Tabulka 7: Četnost spojení Brodek u Prostějova – Prostějov ............................................. 17
Tabulka 8: Četnost spojů Otaslavice – Prostějov ............................................................... 17
Tabulka 9: Četnost spojů Konice – Prostějov ....................................................................... 18
Tabulka 10: Četnost spojů Vrbátky – Prostějov ................................................................. 18
Tabulka 11: Četnost spojů Ptení – Prostějov ....................................................................... 18
Tabulka 12: Vyjížďka obyvatelstva do zaměstnání .......................................................... 19
Tabulka 13: Vývoj obyvatelstva ......................................................................................... 22
Tabulka 14: Obyvatelstvo podle ekonomické aktivity ..................................................... 23
Tabulka 15: Četnost spojů na lince 1 v jednotlivém období ............................................... 26
Tabulka 16: Četnost spojů na lince 11 v jednotlivém období .............................................. 27
Tabulka 17: Četnost spojů na lince 2 v jednotlivém období ............................................... 27
Tabulka 18: Četnost spojů na lince 21 v jednotlivém období .............................................. 28
Tabulka 19: Četnost spojů na lince 3 v jednotlivém období ............................................... 29
Tabulka 20: Četnost spojů na lince 31 v jednotlivém období .............................................. 29
Tabulka 21: Četnost spojů na lince 32 v jednotlivém období .............................................. 30
Tabulka 22: Četnost spojů na lince 4 v jednotlivém období ............................................... 30
Tabulka 23: Četnost spojů na lince 41 v jednotlivém období ............................................... 31
Tabulka 24: Četnost spojů na lince 5 v jednotlivém období ............................................... 31
Tabulka 25: Četnost spojů na lince 6 v jednotlivém období ............................................... 32
Tabulka 26: Četnost spojů na lince 7 v jednotlivém období ............................................... 32
Tabulka 27: Četnost spojů na lince 9 v jednotlivém období ............................................... 33
Tabulka 28: Četnost spojů na lince 10 v jednotlivém období ............................................. 33
Tabulka 29: Četnost spojů na lince 15 v jednotlivém období ............................................. 34
Tabulka 30: Četnost spojů na lince 16 v jednotlivém období ........................................ 34
Tabulka 31: Četnost spojů na lince 19 v jednotlivém období ........................................ 35
Tabulka 32: Četnost spojů na lince 71 v jednotlivém období ........................................ 35
Tabulka 33: Četnost spojů na lince 74 v jednotlivém období ........................................ 36
Tabulka 34: Počet spojů na jednotlivých linkách .......................................................... 37
Tabulka 35: Seznam zaměstnavatelů s počtem zaměstnanců ...................................... 38
Tabulka 36: Vyjádření odpovědí na otázku: Používáte k dopravě do zaměstnání autobusovou dopravu? ................................................................. 50
Tabulka 37: Dojíždějící z Prostějova ........................................................................ 51
Tabulka 38: Dojíždějící z obcí ..................................................................................... 52
Tabulka 39: Vyjádření odpovědí na otázku: Vyhovuje Vám současné autobusové spojení do zaměstnání a ze zaměstnání? ..................................................... 55
Tabulka 40: Časy příjezdů na AN v Prostějově z jednotlivých obcí ............................. 60
Tabulka 41: Časy příjezdů autobusů MHD na autobusové nádraží ......................... 61
Tabulka 42: Začátek pracovní doby dle grafu č. 16 ............................................... 62
Tabulka 43: Navrhnoutý jízdní řád ............................................................................. 62
Tabulka 44: Časy příjezdů na AN v Prostějově z jednotlivých obcí ............................. 63
Tabulka 45: Časy odjezdů autobusů z AN .................................................................. 63
Tabulka 46: Konec pracovní doby dle grafu č. 17 .................................................. 64
Tabulka 47: Navrhnoutý jízdní řád ............................................................................. 64
Tabulka 48: Začátek a konec pracovní doby ............................................................. 65
Tabulka 49: Jízdní řád Autobusové nádraží - Průmyslová zóna .............................. 66
Tabulka 50: Jízdní řád Průmyslová zóna – Autobusové nádraží .............................. 66
SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Městské části ........................................................................................................ 12
Graf 2: Vyjížďka obyvatelstva do zaměstnání .............................................................. 20
Graf 3: Dojíždějící a vyjíždějící obyvatelé ..................................................................... 21
Graf 4: Vývoj obyvatelstva ............................................................................................... 22
Graf 5: Seznam zaměstnavatelů s počtem zaměstnanců .............................................. 39
Graf 6: Procentuální vyjádření odpovědí na otázku: Ve které firmě pracujete? ...... 46
Graf 7: Procentuální vyjádření odpovědí na otázku: Ve které firmě pracujete? ...... 47
Graf 8: Procentuální vyjádření odpovědí na otázku: Ve které firmě pracujete? ...... 47
Graf 9: Procentuální vyjádření odpovědí na otázku: Ve které firmě pracujete? ...... 48
Graf 10: Procentuální vyjádření odpovědí na otázku: Ve které firmě pracujete? ... 48
Graf 11: Procentuální vyjádření odpovědí na otázku: Ve které firmě pracujete? ... 49
Graf 12: Procentuální vyjádření odpovědí na otázku: Celkový počet zaměstnanců ................................................................. 50
Graf 13: Dojížďka do zaměstnání ........................................................................................... 54
Graf 14: Procentuální vyjádření odpovědí na otázku: Vyhovuje Vám současné autobusové spojení do zaměstnání a ze zaměstnání?................................. 55
Graf 15: Procentuální odpověď na otázku: Akceptovali byste 1 přestup při dojížďce do zaměstnání hromadnou dopravou? ................................................................. 56
Graf 16: Grafické vyjádření odpovědí na otázku: V kolik hodin začíná Vaše pracovní doba? ................................................................. 57
Graf 17: Grafické vyjádření odpovědí na otázku: V kolik hodin končí Vaše pracovní doba? ......................................................................................... 58
SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1: Celkový pohled na průmyslovou zónu.................................................................4
Obr. 2: Letecký pohled na průmyslovou zónu .................................................................5
Obr. 3: Schéma silniční sítě ............................................................................................8
Obr. 4: Schéma železniční dopravy................................................................................9
Obr. 5: Obec s rozšířenou působností Prostějov .............................................................11
Obr. 6: Schéma sítě linek MHD v Prostějově.................................................................25
Obr. 7: Místa s požadavky na přepravu do průmyslové zóny (největší dojížďkou) 53