

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Návrh na zvýšení poskytované kvality v osobní
železniční přepravě na území Jihomoravského kraje

Marcela Cejpková

Bakalářská práce
2009

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra technologie a řízení dopravy
Akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Marcela CEJPKOVÁ**

Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**

Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy-Technologie a řízení dopravních systémů**

Název tématu: **Návrh na zvýšení poskytované kvality v osobní železniční dopravě na území Jihomoravského kraje**

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

Úvod
1 Analýza území
2 Současný stav osobní železniční přepravy
3 Návrhy na zvýšení stupně kvality
Závěr

Rozsah grafických prací: 2-5
Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

- (1) MOJŽÍŠ, V.-DRDLA, P.-KLEPRLÍK, J.-MATUŠKA, J.-MOLKOVÁ, T.-SOUŠEK, R., Kvalita dopravních a přepravních procesů
- (2) VONKA, J.-DRDLA, P.- BÍNA, L.-ŠIROKÝ, J., Osobní doprava
- (3) KORDIS JMK, Prognóza výhledového rozsahu regionální a meziregionální železniční dopravy v Jihomoravském kraji

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Pavel Mazač**
Katedra technologie a řízení dopravy

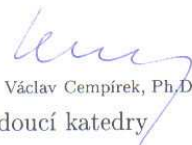
Datum zadání bakalářské práce: **31. prosince 2008**

Termín odevzdání bakalářské práce: **25. května 2009**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.



prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. ledna 2009

Prohlašuji:

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

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 1. června 2009

Marcela Cejpková

ANOTACE

Práce je věnována kvalitě osobní přepravy v Jihomoravském kraji. Je zde uvedena analýza území kraje. Hlavní částí práce jsou návrhy na zlepšení úrovně kvality dopravy na základě informací, získaných pomocí anketního dotazování zákazníků.

KLÍČOVÁ SLOVA

Jihomoravský kraj, osobní přeprava, kvalita dopravy, železniční doprava, cestující

TITLE

The proposal for increasing of provided quality at passenger railway service in South Moravian territory

ANNOTATION

The bachelor thesis describes quality of passenger traffic in South-moravian region. It also contains analysis of region territory. The main parts of thesis consists of proposals for improvement of traffic quality level based on customer's checklists.

KEYWORDS

South Moravian territory, passenger traffic, quality of transport, railway service, passenger

Poděkování

Ráda bych touto formou poděkovala všem, kteří přispěli k vytvoření práce. Obzvláště bych chtěla poděkovat Ing. Pavlu Mazačovi za odborné vedení bakalářské práce.

Mé poděkování patří v neposlední řadě i mé rodině za finanční i psychickou podporu během celého studia na Univerzitě Pardubice.

OBSAH

ÚVOD.....	10
1 ANALÝZA ÚZEMÍ.....	11
1.1 Administrativní členění.....	11
1.1.1 Okres Znojmo.....	11
1.1.2 Okres Brno-venkov.....	12
1.1.3 Okres Hodonín.....	13
1.1.4 Okres Břeclav.....	13
1.1.5 Okres Vyškov.....	14
1.1.6 Okres Blansko.....	14
1.1.7 Okres Brno-město.....	15
1.2 Demografická charakteristika.....	15
1.3 Hospodářství.....	16
1.3.1 Průmysl.....	16
1.3.2 Zemědělství.....	16
1.3.3 Cestovní ruch a kultura.....	16
1.4 Sociální odvětví.....	17
1.4.1 Školství.....	17
1.4.2 Zdravotnictví.....	18
1.5 Doprava.....	18
2 SOUČASNÝ STAV OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVY.....	20
2.1 Kvalita dopravy.....	20
2.2 Infrastruktura.....	20
2.2.1 První železniční koridor.....	21
2.2.2 Druhý železniční koridor.....	21
2.2.3 Regionální tratě.....	22
2.3 Vozový park.....	22
2.3.1 Motorové lokomotivy.....	22
2.3.2 Elektrické lokomotivy.....	23
2.3.3 Elektrické jednotky.....	23
2.3.4 Motorové jednotky.....	24
2.3.5 Motorové vozy.....	24
2.3.6 Řídící vozy.....	25

2.3.7	Přípojný vozy	25
2.4	Železniční stanice, zastávka a jejich zařízení	26
2.5	Cena za jízdné a slevy	27
2.6	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje	28
2.7	Dotazníky	28
3	NÁVRHY NA ZVÝŠENÍ STUPNĚ KVALITY	30
3.1	Vozový park	30
3.2	Železniční stanice, zastávka a jejich zařízení	31
3.3	Cena za jízdné a slevy	31
3.4	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje	32
	ZÁVĚR	34
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	35
	SEZNAM OBRÁZKŮ	36
	SEZNAM TABULEK	37
	SEZNAM TABULEK	37
	SEZNAM ZKRATEK	38
	SEZNAM PŘÍLOH	39

ÚVOD

Přeprava je přemístění osob a věcí jako výsledek dopravy, přičemž pojem doprava můžeme chápat jako odvětví hospodářství, které obstarává přepravu a uskutečňuje přemístění osob a nákladu. K uskutečnění osobní železniční přepravy je potřebný vznik smlouvy o přepravě osob. Touto smlouvou vzniká cestujícímu, který za stanovené jízdné použije dopravní prostředek, právo, aby ho dopravce přepravil na místo určení řádně a včas. Vznikem této smlouvy je dopravce zároveň povinen starat se při přepravě zejména o bezpečnost a pohodlí cestujících. S tímto faktem je úzce spojeno téma kvalita dopravy.

Cílem této bakalářské práce je zhodnocení a návrh na zlepšení úrovně kvality těchto jednotlivých služeb v osobní železniční přepravě na území Jihomoravského kraje, přičemž celková úroveň kvality bude hodnocena na základě úrovně služeb poskytovaných dopravcem České dráhy a.s.

Pro získání informací bude uskutečněno měření kvality pomocí anketního dotazování zákazníků. Podkladem pro práci budou údaje získané přímo od uživatelů dopravy, tedy od cestujících. Jedná se o metodu orientovanou na zákazníky a umožňuje zjistit informace o subjektivním hodnocení kvality. V osobní dopravě probíhá hodnocení kvality během celého procesu poskytování služby. A proto nestačí hodnotit pouhou kvalitu přemístění. Je nutné hodnotit i kvalitu dílčích složek, které ovlivňují celkovou kvalitu dopravy. Cílem průzkumu je zjistit, jak cestující vnímají kvalitu dopravy na území Jihomoravského kraje.

V poslední části této práce bude uvedeno vyhodnocení průzkumu a zhodnocení jednotlivých částí dotazníku. V neposlední řadě budou uvedeny návrhy na zvýšení úrovně kvality jednotlivých kritérií kvality dopravy.

1 ANALÝZA ÚZEMÍ

Jihomoravský kraj je se svou rozlohou 7196 km² (1) čtvrtým největším krajem České republiky (ČR). Nachází se v jihovýchodní části České republiky. Jižní hranice území je tvořena státní hranicí s rakouskou spolkovou zemí Dolní Rakousy a Trenčínským a Trnavským krajem Slovenské Republiky. Jihomoravský kraj sousedí s dalšími 5 kraji ČR. Na západě sousedí s Jihočeským krajem, jenž se svou rozlohou 10 057 km² (1) je druhým největším krajem ČR, na severozápadě s Vysočinou, na severu s Pardubickým, na severovýchodě s Olomouckým krajem a na východě se Zlínským krajem. V kraji jsou různorodé přírodní podmínky, jež mají vliv na způsob využívání krajiny a na způsob života v konkrétní lokalitě.

1.1 Administrativní členění

Dříve se Jihomoravský kraj skládal ze 7 okresů. Rozlohou zaujímal největší území okres Znojmo, dále pak okresy Brno-venkov, Hodonín, Břeclav, Vyškov, Blansko a Brno-město. Od 1. ledna 2003, kdy zanikly okresní úřady a samosprávné kraje, vzniklo 21 správních obvodů obcí s rozšířenou působností. Jsou to okresní města Znojmo, Brno, Hodonín, Břeclav, Vyškov, Blansko a dále pak města Moravský Krumlov, Ivančice, Mikulov, Pohořelice, Veselí nad Moravou, Bučovice, Kyjov, Boskovice, Hustopeče, Kuřim, Tišnov, Slavkov u Brna, Šlapanice, Rosice, Židlochovice. V Jihomoravském kraji je dále zřízeno 34 správních obvodů obcí s pověřeným úřadem a 48 obcí má status města. (1)

1.1.1 Okres Znojmo

Okres Znojmo se nachází na jihozápadě Jihomoravského kraje. Svou rozlohou patří mezi největší okresy České republiky. Na ploše 1590,50 km² (1), činící 22 % plochy z celkové rozlohy kraje, najdeme národní park, několik chráněných území, vodní plochy vhodné k rekreaci. Z nichž nejoblíbenějším cílem milovníků vodních sportů je Vranovská přehrada. Okres Znojmo je branou do České republiky. Na jihu tvoří 105 km dlouhou hranici s Rakouskem, již je možno překročit na silničních hraničních přechodech Hatě, Hevlín, Hnanice, Vratěnín a na železničním hraničním přechodu v Šatově. Okresní město Znojmo je vzdáleno 230 km od Prahy, 90 km od Vídně, kde se nachází významné mezinárodní letiště, a 60 km od krajského města Brna. Počet obyvatel je 112 828 (1). Díky nízkému poměru průmyslu, absenci velkých podniků a sezónnosti některých činností, je v okrese Znojmo vysoká nezaměstnanost. Míra nezaměstnanosti dosahuje hodnoty 11,53 %, přičemž průměrné mzdy patří k nejnižším v kraji. Na území okresu leží Národní park Podyjí, který je svou

rozlohou 63 km² (2) nejmenším národním parkem v ČR. Až do roku 1989 byl součástí hraničního pásma a byl tedy turistické veřejnosti nepřístupný. Vzhledem k této skutečnosti dnes patří Národní park (NP) Podyjí k nejzachovalejším krajinám střední Evropy. Podnebí okresu je teplé a suché. Nejvýznamnější řekou okresu je Dyje, jejíž povodí se zasahuje na většinu území okresu. Na řece se nachází několik vodních nádrží. V okrese Znojmo je to Vranovská nádrž, jež vyrábí elektrickou energii, vyrovnává průtok na střední části toku a je zásobárnou vody pro okres Znojmo a Třebíč a na okraji města Znojma nádrž sloužící jako zdroj pitné vody pro město. V kraji se nachází nejstarší údolní přehrada ležící na řece Jevišovce. Hospodářství je zaměřeno na zemědělskou a hospodářskou výrobu. V kraji se nachází nespočet historických památek, které spolu s klimatem a přírodním prostředím jsou dobrým předpokladem k rozvoji rekreace.

1.1.2 Okres Brno-venkov

Okres Brno – venkov se nachází ve středo-západní části Jihomoravského kraje. Tvoří pás, o rozloze 1238 km² (1) obklopující město Brno. Z klimatického hlediska převládá teplejší podnebí a v porovnání s okolními okresy je území Brno-venkov sušší. Okres nemá vlastní okresní město. Počet obyvatel je 175 151, z níž 5927 obyvatel jsou nezaměstnaní (1). Míra nezaměstnanosti dosahuje 4,53 % (1) patří dlouhodobě mezi nejnižší v kraji. Za prací z místa bydliště vyjíždí 48 tisíc obyvatel. Přes 60 % obyvatel, vyjíždějících z obce bydliště za prací nebo školou, dojíždějí do krajského města Brna. V posledních letech došlo k nárůstu obyvatel, k čemuž přispělo především stěhování z okresu Brno-město. Brno-venkov je okresem průmyslově zemědělským. Zemědělství je zaměřeno na výrobu obilovin, okopanin a pěstování ovoce zeleniny i vinné révy. 81,1 % tvoří fyzické osoby a 18,9 % právnické osoby (1). V kraji je evidováno 38 409 ekonomických subjektů, viz Tabulka 1.

Tab. 1: Počet ekonomických subjektů podle převažující činnosti

Průmysl	6 390
Stavebnictví	5 319
Zemědělství (včetně rybolovu)	2 813
Služby	23 869
Celkem	38 409

Zdroj: Ročenka Jihomoravského kraje 2007

Na severu okresu protékají dvě velké řeky Svratka a Svitava. Mezi další významné toky patří Jihlava, Rokytná a Oslava. Okres Brno-venkov je turisticky vyhledávaný pro množství stavebně-historických památek a v první řadě pro množství přírodních

zajímavostí. V okrese leží devět přírodních parků a padesát chráněných krajinných oblastí (CHKO), z nichž nejnavštěvovanější je CHKO Moravský kras.

1.1.3 Okres Hodonín

Okres Hodonín o celkové rozloze 1086 km² (1), ležící v jihovýchodní části Jihomoravského kraje při hranici se Slovenskou republikou, zaujímá 15,3 % rozlohy území kraje. Středem území prochází úrodný Dolnomoravský úval, díky němuž je území využíváno zejména k zemědělství. Okres Hodonín náleží k povodí řeky Moravy. I přes mírný až silný stupeň znečištění povrchových toků se na území okresu nachází několik zdrojů minerálních vod. Okres leží v nejteplejší a nejsušší oblasti České republiky. V okrese je rozvinut těžební průmysl, především díky četným ložiskům ropy a plynu, na severu území. Významná jsou i ložiska lignitu, zásoby cihlářských surovin a šterkopísku. V okrese hodonín žije 157 176 osob (1). Míra registrované nezaměstnanosti dosáhla 10,70 % (1), jenž je jednou z nejvyšších v České republice. Vysoká míra nezaměstnanosti byla zapříčiněna zánikem velkých průmyslových podniků. Okres Hodonín přitahuje návštěvníky kulturními památkami, ale hlavně všude přítomnými vinicemi a vinnými sklepy.

1.1.4 Okres Břeclav

Okres Břeclav se nachází v nejnižnější části Moravy. Hraničí s Rakouskou a Slovenskou republikou. Přes jeho území protékají řeky Jevišovka, Jihlava a Svatka. Na území okresu se rozkládá soustava rybníků o rozloze přes 1000 ha, využívaných k chovu ryb. V okrese byla vybudována soustava vodních děl Nové mlýny o celkové rozloze vodní plochy 3232 ha. Na rozloze 103 825 ha (1), na niž se okres rozprostírá, má bohatou tradici zemědělství, které je zaměřeno na výrobu obilovin, okopanin a pěstování zeleniny, ovoce a vinné révy. Okres leží v teplé klimatické oblasti a patří k nejteplejším oblastem Jižní Moravy. Největší městem okresu, jak počtem obyvatel, tak rozlohou, je Břeclav, jenž je zároveň i okresním městem. V okrese Břeclav žije 113 171 osob (1). Je zde poměrně vysoká míra nezaměstnanosti, která dosahuje 7,46 % (1). Je rozvinut průmysl gumárenský a plastikářský, v nichž pracuje největší procento aktivních obyvatel okresu, dále je to průmysl chemický, strojírenský, polygrafický a potravinářský. Na území okresu se nachází ložiska nafty a plynu a zdroje písku a vápence. Většina zdravotnických, školských, kulturních a sportovních zařízení jsou soustředěny ve městech. V posledních letech se zlepšila kvalita vody a ovzduší okresu, mimo jiné díky výstavbě čističek odpadních vod. Krajina je ovlivněna tokem řeky Dyje, ale i chráněnou krajinnou oblastí Pálava, zapsanou na listinu UNESCO.

Dalším komplexem, na území okresu zapsaném do světového kulturního dědictví UNESCO, je Lednicko – valtický areál. Okres Břeclav má dlouhodobou vinařskou tradici.

1.1.5 Okres Vyškov

Okres Vyškov leží na východě Jihomoravského kraje. Svou rozlohou 87 605 ha (1) patří k menším okresům Jihomoravského kraje. Území okresu leží v mírně teplém klimatické oblasti. Celkové rozlohy 35 % plochy okresu pokrývají lesy, čímž okres Vyškov zaujímá první místo v zalesněných plochách kraje. Hospodářství je zaměřeno na průmysl a zemědělství. V okrese Vyškov žije 87°519 osob (1). Existencí snadné dopravní dostupnosti brněnských podniků, míra nezaměstnanosti dosáhla hodnoty 4,88 % (1), což je 2. nejnižší v kraji. Nejvíce obyvatel je zaměstnáno v průmyslu (29,9 %), dále pak ve stavebnictví (10,5 %) a zemědělství (6,1 %). (1) Díky velké ploše lesů patří okres k ekologicky zachovalým okresům. Okres není typickou rekreační oblastí. Rekrece je soustředěna na vodní plochy a zalesněné prostředí. Okres Vyškov je turisticky zajímavý architektonickými a kulturními památkami. Nejzajímavější technickou památkou jsou větrné mlýny holandského typu.

1.1.6 Okres Blansko

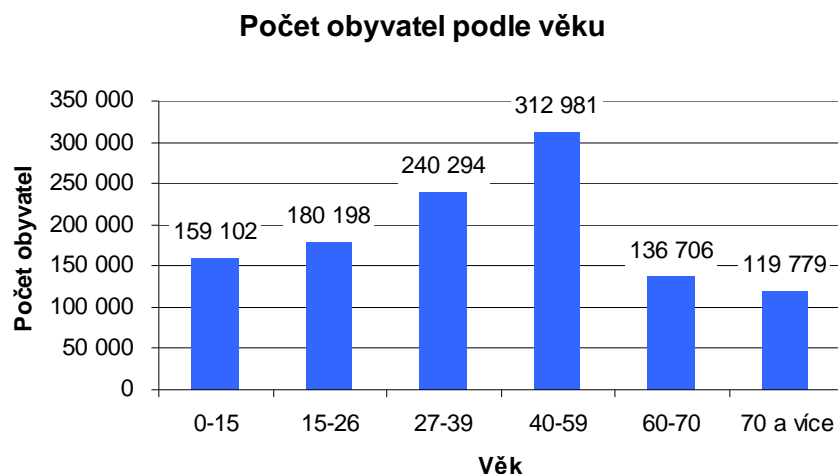
Okres Blansko je nejsevernějším územím Jihomoravského kraje. Přes území se táhne 3 až 5 kilometrů dlouhá chráněná krajinná oblast Moravský kras. Jedná se o nejvýznamnější krasovou oblast ve střední Evropě. Největším tokem okresu je Svitava, která protíná území od severu k jihu. Okres Blansko se svou rozlohou 862,65 km² (1) řadí k menším okresům Jihomoravského kraje. Území okresu náleží převážně k mírně teplé klimatické oblasti. Okres Blansko má 105 663 obyvatel, z nichž 52,8 % žije ve městech. (1) Z celkového počtu obyvatel je 42,2 % (1) ekonomicky aktivních. Nejvíce obyvatel je zaměstnáno ve stavebnictví (8,1 %) a v zemědělství (5,6 %). (1) Díky snadné dostupnosti brněnských podniků, dosahuje míra nezaměstnanosti hodnoty 5,59 %, (1) což je po okrese Brno-venkov nejnižší míra nezaměstnanosti v Jihomoravském kraji. Hospodářství v okrese má průmyslově – zemědělský charakter. Z průmyslových odvětví má nejdůležitější postavení strojírenství. Díky rozsáhlým lesním plochám patří okres Blansko k ekologicky nejčistším okresům v republice. Okres je z hlediska cestovního ruchu zajímavý kulturními památkami a přírodními krásami. Nejzajímavější krajinou blanenského okresu je již vzpomínaný moravský kras.

1.1.7 Okres Brno-město

Sídlem okresu Brno-město je město Brno. Jedinou obcí okresu je statutární město Brno, které je druhým největším městem České republiky a zároveň je centrem Moravy. Na území okresu žije 368 533 obyvatel (1), jenž tvoří téměř třetinu obyvatel celého Jihomoravského kraje. Brno, o rozloze 23 019 hektarů (1), leží v příjemných klimatických podmínkách pro rekreaci a bydlení. Protéká jím řeky Svitava a Svratka, jenž vytváří rekreační nádrž – Brněnskou přehradu. Brno leží v centrální části Evropy a díky své výhodné poloze je důležitou křižovatkou obchodních cest. Patří k nejstarším průmyslovým střediskům ve střední Evropě. Město je nejen střediskem průmyslu a obchodu, školství a kultury, ale také i přirozeným administrativním centrem Jižní Moravy. 194,4 tisíc obyvatel jsou ekonomicky aktivní, z čehož vyplívá nízká ekonomická nezaměstnanost 5,98 %. (1) Velké procento ekonomicky aktivních obyvatel je zaměstnáno v odvětví služeb (63,6 %), dále pak průmyslu a stavebnictví (28,5 %) a pouhé 1 % obyvatel je zaměstnáno v zemědělství. (1) Brno je druhým největším centrem vzdělávání v České republice, je sídlem 11 vysokých škol. Město Brno má také velké ubytovací, nákupní a stravovací možnosti. Je sídlem Nejvyššího soudu ČR, Nejvyššího správního soudu, Ústavního soudu ČR, Nejvyššího státního zastupitelství, Úřadu na ochranu hospodářské soutěže a Kanceláře veřejného ochránce práv.

1.2 Demografická charakteristika

Počtem obyvatel se Jihomoravský kraj řadí na čtvrté místo v republice. V kraji žije 1 132 563 obyvatel. (1), (*obr. 1*) Průměrný věk obyvatel dosahuje 40,5 roků. Průměrná hustota obyvatelstva dosahující 157,4 osob na km² je vyšší než v jiných oblastech země. V Jihomoravském kraji je nejvyšší věkový průměr 41,8 roků v okrese Brno-město a naopak nejnižší věkový průměr 39,5 roků je v okrese Znojmo. Centrem Jihomoravského kraje je město Brno, v němž žije třetina obyvatel kraje. (1)



Obrázek 1: Složení obyvatelstva podle věku

Zdroj: Statistická ročenka Jihomoravského kraje 2007

1.3 Hospodářství

V odvětví hospodářství Jihomoravského kraje (JMK) dochází k rozvoji technologicky náročných oborů. Zemědělství je na vysoké úrovni, i přes špatnou ekonomickou situaci zemědělských podniků. Průměrná mzda 19 893 Kč (1).

1.3.1 Průmysl

Průmysl tvoří v Jihomoravském kraji významnou složku hospodářství. Mezi nejvýznamnější odvětví průmyslu patří strojírenství a kovo výroby. Více než stoletou tradici má v kraji elektrotechnický průmysl, jehož hlavním centrem je město Brno. V jižních a východních okresech kraje je vysoce rozvinutý potravinářský průmysl. Chemický a farmaceutický průmysl je zastoupen především ve městech Břeclav, Brno a Vyškov.

1.3.2 Zemědělství

Zemědělská půda tvoří 60 % z celkové rozlohy kraje, z níž 83 % je orná půda (1). Jihomoravský kraj zaujímá přední místo v zemědělské výrobě České republiky. Zemědělství v kraji je specializováno především na obiloviny, řepku a cukrovku. Specialitou jižní Moravy je vinohradnictví, které dosahuje evropské úrovně, a pěstování ovoce a zeleniny. Z celkové plochy vinic ČR se 90 % nachází v Jihomoravském kraji. V rámci živočišné výroby se kraj zaměřuje hlavně na chov prasat a drůbeže.

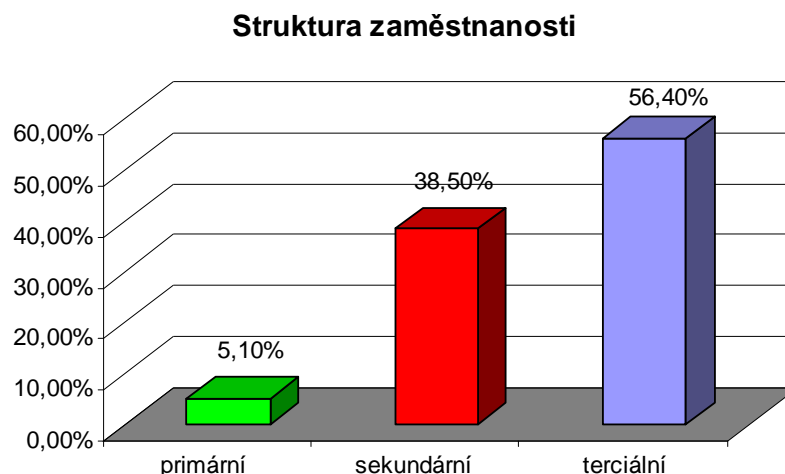
1.3.3 Cestovní ruch a kultura

V Jihomoravském kraji se rozvíjí turistika v rámci krajinných a kulturně historických památek. Mezi nejnavštěvovanější areály patří Lednicko-valtický areál, Moravský kras, NP Podyjí, ale i metropole Brno. Kraj přitahuje návštěvníky hlavně vinařskou turistikou,

folklórními tradicemi a lidovou kulturou. V rozvoji cestovního ruchu hraje důležitou roli cykloturistika a to i v mezinárodním kontextu. Nejvýznamnější cyklotrasa je stezka z Brna do Vídně. Jihomoravský kraj má zastoupení téměř ve všech odvětvích sportu. Každoročně přiláká velké množství našich i zahraničních turistů automobilové a motocyklové závody na Masarykově okruhu v Brně. Brno je centrem veletržní a kongresové turistiky. V kraji se nachází celkem 489 ubytovacích zařízení. Z celkového počtu ubytovaných bylo 37,2 % cizinců (1).

1.4 Sociální odvětví

Z celkového počtu obyvatel je 58,1 % ekonomicky aktivních. Nejvíce obyvatel je zaměstnáno ve stavebnictví a tržních službách. Jihomoravský kraj se skladbou zaměstnanosti blíží vyspělým evropským zemím. Terciární sféra, jež zahrnuje veškeré služby, jako jsou např. zdravotnictví, školství, doprava, kultura, stravování, atd., zaměstnává 56,4 % (3) všech zaměstnaných na území Jihomoravského kraje. Na druhém místě je to sekundární sféra, zahrnující zpracovatelské obory průmyslu především strojírenský a stavebnický, a v poslední řadě je to primární sféra, která zahrnuje zemědělství, lesnictví a těžební průmysl. (obr. 2) Míra registrované nezaměstnanosti dosahuje hodnoty 8,82 % (1), jenž patří mezi největší v České republice a Jihomoravský kraj se řadí na 10. místo ze čtrnácti krajů.



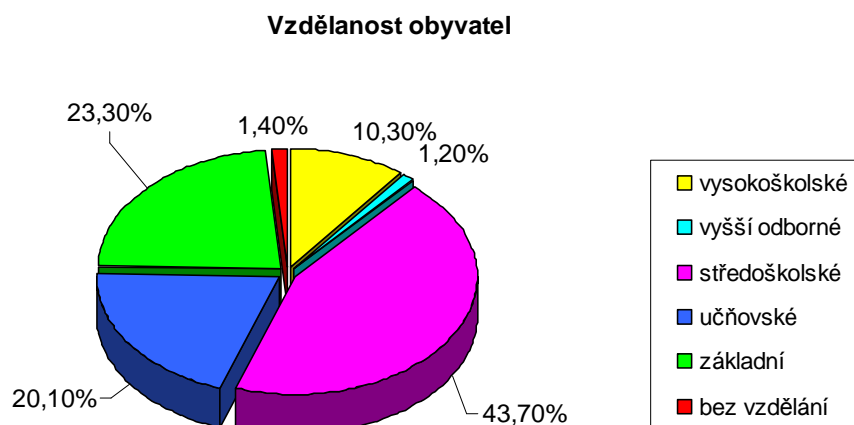
Obrázek 2: Struktura zaměstnanosti v Jihomoravském kraji podle hlavních sektorů

Zdroj: Zdravotnický ústav se sídlem v Brně – Životní podmínky-studie- Jihomoravský kraj

1.4.1 Školství

V kraji je velká síť předškolních a školských zařízení. Jihomoravský kraj je druhým největším centrem vzdělávání v České republice a je nejvýznamnějším centrem vojenského vysokého školství. Ve srovnání s ČR je úroveň vzdělanosti obyvatel kraje

nadprůměrná. (obr. 3) Vysoké školy hrají důležitou roli pro rozvoj vědy, výzkumu a inovací. Kraj je sídlem řady významných výzkumných ústavů.



Obrázek 3: Vzđelanost obyvatel

Zdroj: Jihomoravský kraj, křiřovatky Evropy

1.4.2 Zdravotnictví

Zdravotní péče v kraji je zabezpečena sítí 22 nemocnic. Brno je po Praze největší centrum lékařského vysokého školství, vědy a výzkumu. Významné jsou hlavně dvě brněnské fakultní nemocnice – Fakultní nemocnice U svaté Anny a Fakultní nemocnice Brno v Bohunicích. V posledních letech vzrůstá význam sociální péče o seniory, mentálně postižené a rizikové skupiny obyvatel, díky čemuž dochází k neustálému nárůstu sociálních ústavů, domovů a penzionů pro důchodce, domů s pečovatelskou službou a SOS center.

1.5 Doprava

Z hlediska dopravy patří Jihomoravského kraje k nejvýznamnějším v ČR. Město Brno je druhým nejvýznamnějším dopravním uzlem republiky. Jihomoravský kraj má hustou dopravní síť (tab. 2), která zahrnuje silniční síť včetně dálnic, železniční tratě i dopravu leteckou.

Tab. 2: Délka dopravní infrastruktury (v km)

	Dálnice	Rychlostní silnice	I. třída	II. třída	III. třída	Celkem
Délka						
Jihomoravský kraj	135	29	419	1 481	2 442	4 506
ČR	564	322	5 831	14 666	34 124	55 510

Zdroj: Zdravotnický ústav se sídlem v Brně – Životní podmínky-studie- Doprava

Hustota dálnic je nad průměrem ČR (tab. 3), což umožňuje dobré spojení kraje s ostatními místy v ČR. Páteř silniční sítě tvoří dálnice D1 a D2. Dálnice D1 území kraje protíná od západu na východ a míjí území Brna z jihu, kde se na ní napojuje dálnice D2, jenž dále směřuje na jih až do Bratislavy.

Tab. 3: Hustota dopravní infrastruktury (km/ km²)

	Dálnice	Rychlostní silnice	I. třída	II. třída	III. třída	Celkem
Hustota						
Jihomoravský kraj	1,87	0,40	5,82	20,58	33,94	62,63
ČR	0,72	0,41	7,39	18,60	43,27	70,39

Zdroj: Zdravotnický ústav se sídlem v Brně – Životní podmínky-studie- Doprava

Důležitými tepnami silniční sítě jsou rychlostní silnice R 52, R 43 a dálnice D 47 z Vyškova na Kroměříž.

V Jihomoravském kraji má železnice nejen bohatou historii, ale i nezastupitelné místo v současnosti a budoucnosti. Jedná se o region, který první na území České republiky přivítal parní lokomotivu a dostal první pravidelné železniční spojení. Dnes leží na území, jež protínají dva významné mezinárodní koridory, díky nimž je železnice významná nejen v meziregionálním, ale především v mezistátním kontextu. (4)

Železniční síť tvoří tratě:

- Brno – Břeclav – hranice SR nebo hranice Rakouska,
- Brno – Svitavy – Česká Třebová – Praha,
- Brno – Žďár nad Sázavou – Kolín – Praha
- Brno – Přerov – Ostrava

V neposlední řadě tvoří železniční síť tratě regionální. Velkou výhodou veřejné osobní dopravy je fungující a kvalitně zpracovaný integrovaný dopravní systém (IDS). Leteckou dopravu zajišťuje letiště Brno-Tuřany s mezinárodním statutem veřejného významu. JMK se řadí na třetí místo, za Středočeský kraj a Prahu, v produkci emisí z dopravy. V rámci cykloturistiky je Jihomoravský kraj zapojen do mezinárodní sítě cyklotras.

2 SOUČASNÝ STAV OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVY

2.1 Kvalita dopravy

Kvalitu dopravy je obtížné definovat, ale je velmi citelné když žádná není. Dříve byla kvalita vztahována více méně jen na dopravní prostředky. Kvalita dopravy byla chápána hlavně ve smyslu pohodlí v osobní dopravě a minimalizaci možnosti poškození přepravovaného zboží v nákladní dopravě. V dnešní době však podle doporučení Návrhu evropské normy kvality služby ve veřejné dopravě (CENT/TC 320/WG 5 N75 Přepravní služby – Veřejná doprava osob – Definice kvality služby, stanovení cílů a měření) se kvalita rozděluje do několika kritérií. Celková kvalita veřejné dopravy osob obsahuje velkou řadu kritérií. Kritéria představují pohled zákazníka na poskytovanou službu, která byla v Návrhu evropské normy kvality služby ve veřejné dopravě rozdělena do 8 kategorií. (tab. 4), (5)

Tab. 4: Kritéria kvality veřejné dopravy

Název kritéria:	Definice:
Dostupnost	rozsah nabízené služby z hlediska geografie, času, frekvence a dopravního prostředku
Přístupnost	přístup k systému veřejné dopravy osob, včetně propojení s jinými dopravními prostředky
Informovanost	systematické poskytování poznatků o systému veřejné dopravy osob, které mají pomoci při plánování a uskutečňování cest
Čas	aspekty času důležité pro plánování a uskutečňování cest
Péče o zákazníka	prvky služby zavedené pro to, aby se uskutečnila co možná nejtěsnější shoda mezi standardní službou a požadavky individuálního zákazníka
Komfort	prvky služby zavedené pro to, aby cesty veřejnou dopravou osob byly pohodové a příjemné
Bezpečnost	pocit osobní ochrany, který pociťují zákazníci, plynoucí ze skutečných zavedených opatření a z činnosti určené k tomu, aby se zajistilo, že zákazníci jsou si těchto opatření vědomi
Ekologický dopad	vliv na životní prostředí, který je výsledkem poskytování služby veřejné dopravy osob

Zdroj: Návrh evropské normy kvality služby ve veřejné dopravě (5)

2.2 Infrastruktura

Železniční síť na území Jihomoravského kraje tvoří 750,2 km tratí. Z této celkové délky náleží 165,7 km prvnímu a druhému koridoru a 584,5 km tratím regionálním. Z celkového počtu traťových kilometrů je přibližně 38 % elektrifikováno a 41 % tratí je dvou a více kolejných. (Příloha 1), (6)

2.2.1 První železniční koridor

První železniční koridor protíná územím Jihomoravského kraje od severu k jihu a ztotožňuje se s tratí 250. Ze své celkové délky 458 km prochází územím Jihomoravského kraje 120,3 km. (6)

Provoz na trati Brno – Břeclav, jenž je součástí prvního tranzitního železničního koridoru, byl zahájen právě na území Jihomoravského kraje 6. června 1839 pravidelným spojením mezi Vídní a Břeclaví a poté 7. července byl tento provoz rozšířen až do Brna. Šlo o první železniční trať s využitím parního provozu na území dnešní České republiky. V současnosti jízdní doba tvoří přibližně 3-4 čtvrtiny jízdní doby z roku 1839. (tab. 5) Hlavním rozdílem mezi dnešním prvním koridorem a koridorem tehdejšími bylo vedení hlavního provozu po trati 250 a 230 přes Havlíčkův Brod. Elektrifikace tratě Brno – Česká Třebová proběhla totiž až v roce 1999. (7)

Tab. 5: Srovnání jízdních dob(min)

	rok 1839	rok 2009			
		Os	R	EC	SC
Vranovice - Břeclav	110 min	36 min	28min	24 min	18 min
Vranovice - Brno	60 min	32 min	17min	15 min	15 min
Vídeň - Brno	270 min	-	158 min	92min	92min

Zdroj: KPM Konsult – železniční koridory (7)

Hlavním důvodem výstavby koridorů je rychlé spojení, ideálně až rychlostí 160 km.h⁻¹. Ovšem hlavně z důvodu členitosti povrchu Jihomoravského kraje není v některých částech koridoru možné dosáhnout ani poloviny této rychlosti. Je to například úsek trati Blansko – Brno, kde většinu trati vlak projíždí rychlostí 70 až 80 km.h⁻¹. Dalšími problémovými úseky jsou pak železniční uzel Brno (30 až 40 km.h⁻¹) a železniční uzel Břeclav (40 km.h⁻¹), který je v současné době v rekonstrukci. Jediný úsek prvního tranzitního koridoru postavený na rychlost 160 km.h⁻¹, jenž leží na území Jihomoravského kraje, je 52 km dlouhá trať Brno-Modřice – Břeclav přednádraží. (8)

2.2.2 Druhý železniční koridor

Druhý železniční koridor prochází územím Jihomoravského kraje po trati 330 Břeclav – Přerov. Tento koridor vytváří tranzitní spojení mezi Vídní, popřípadě Bratislavou a Varšavou. Délka celého koridoru, z Břeclavi do Petrovic na Karviné, je 213 km, z čehož 45,4 km prochází územím Jihomoravského kraje.

První pravidelný provoz na tomto koridoru, byl zahájen 1. 5. 1841 a to v úseku Břeclav – Staré Město u Uherského Hradiště. (7)

Současné době je skoro celý úsek koridoru ležící na území Jihomoravského postaven pro rychlost 160 km.h⁻¹. Konkrétně se jedná o 42 km dlouhý úsek Hrušky – Staré Město u Uherského Hradiště. (8)

2.2.3 Regionální tratě

78% celkové železniční sítě, na území Jihomoravského kraje, tvoří regionální tratě o celkové délce 584,5 km. Většina tratí je jednokolejných a neelektrifikovaných. Výjimku tvoří 110,8 km elektrifikovaných tratí zahrnující tratě 248 Znojmo – Šatov, 250 Brno hl. n. – Tišnov – Níhov, 300 Chválkovice na H. – Brno hl. n.; Holubice – Blažovice a 143,4 km dvoukolejných tratí zahrnující trať 250 Brno hl. n. – Tišnov – Níhov, 340 Veselí nad Moravou – Brno hl. n.; Holubice – Blažovice. (Příloha 1), (6)

2.3 Vozový park

Zdrojem informací pro vytvoření této kapitoly byli www stránky železnice. e-metro (10). Obrázky vozového parku jsou uvedeny v Příloze 2

2.3.1 Motorové lokomotivy

Řada 704

Ve stavu DKV Brno se nachází 3 lokomotivy této řady, soustředěných do PJ Maloměřice. Pro potřebu osobní dopravy jsou vyčleněny dvě lokomotivy řady 704. Jejich úkolem je zajištění posunu souprav osobních vozů v Horních Heršpicích.

Řada 714

V DKV Brno se nachází 15 lokomotiv této řady, soustředěných do PJ Maloměřice a nově PP Znojmo, z nichž 11 je turnusováno. Na trati Znojmo – Břeclav jsou nasazeny tři lokomotivy a zbylých 8 je v provozu na osobních vlacích na trati Tišnov – Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou.

Řada 742

Ve stavu DKV Brno je celkem 52 lokomotiv této řady, z čehož 39 patří společnosti ČD Cargo. Z celkového počtu lokomotiv řady 742, jenž připadá na osobní dopravu, jsou turnusovány 2 lokomotivy. Jedna lokomotiva této řady je nasazena na osobní vlaky mezi Brnem a Medovicemi a druhá je zařazena do nepřetržité pohotovosti DKV.

Řada 750

DKV Brno má 5 provozních lokomotiv této řady. V GVD 2008/2009 není žádná lokomotiva řady 750 turnusována, stejně jako tomu bylo již v předešlých dvou GVD. Zaskakují za lokomotivy řady 754 a zejména je můžeme vidět při různých výlukách.

Řada 754

DKV Brno má celkem 27 lokomotiv této řady, z nichž je turnusováno 18. V současné době zajišťují provoz i údržbu vozidel PJ Brno-Maloměřice. Lokomotiva je nasazena převážně na rychlíkových soupravách mezi železničními stanicemi Brno – Jihlava, Brno – Bohumín, Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice, spěšných vlacích na trati 251 a osobních vlacích na trati do Hrušovan nad Jevišovkou.

2.3.2 Elektrické lokomotivy

Řada 210

V DKV Brno je 12 lokomotiv této řady. Osm těchto lokomotiv je určeno pro potřeby osobní dopravy, z nichž turnusovány jsou 2. V GVD 2008/2009 se hlavně podílí na staniční záloze v Brně hl. n. a jsou nasazeny pouze na jediný pár vlaků SP do Vyškova na Moravě.

Řady 242

Tyto lokomotivy jsou určeny výhradně pro osobní dopravu. V DKV Brno jsou soustředěny do PJ Maloměřice. Celkem je zde 32 strojů, z nichž 25 lokomotiv je turnusováno. 7 lokomotiv pokrývá výkony na území Slovenska, 4 lokomotivy jsou nasazeny na osobních vlacích zejména v úsecích Křenovice horní nádraží. – Letovice a Břeclav – Žďár nad Sázavou. 14 lokomotiv se pohybuje od Břeclavi po Čáslav a od Havlíčkova Brodu do Veselí nad Lužnicí.

Řada 263

V DKV Brno se nacházejí jediné dvě lokomotivy řady 263, které jsou v provozu u ČD. Tyto lokomotivy jsou využívány jen v osobní dopravě. Pravidelně se pohybují na trati Břeclav – Žďár nad Sázavou, zejména pak na rychlících mezi Brnem a Břeclaví.

2.3.3 Elektrické jednotky

Řada 560 + vložené vozy řady 060

Elektrické jednotky řady 560 jsou na střídavém napájecím systému u ČD provozována pouze v DKV Brno, konkrétně jsou přiřazeny do PJ Maloměřice. DKV Brno provozuje celkem 10 jednotek, z toho je turnusováno 7 jednotek. Ve stavu je 20 elektrických vozů řady 560 a 40 vložených vozů řady 060. v současné době jsou provozovány v šestidílné soupravě, tedy se dvěma elektrickými vozy řady 560 a čtyřmi vloženými vozy řady 060. Jsou nasazeny na tratích 250 Břeclav – Brno – Žďár nad Sázavou, 260 Brno – Březová nad Svitavou, 300 Brno – Křenovice horní nádraží. Těžištěm výkonů jsou úseky (Šakvice) – Vranovce – Tišnov a Křenovice horní nádraží – Letovice. V ostatních úsecích tzn. Tišnov – Žďár nad Sázavou a Šakvice – Břeclav se tyto jednotky objevují jen v nepracovních dnech.

2.3.4 Motorové jednotky

Řada 814,2

V okolí Brna jezdí 3 tří-vozové jednotky řady 814,2, všechny jsou turnusovány. Jsou nasazeny na lince S1 Tišnov – Brno-Slatina, zajíždějí po trati 251 až do Žďáru nad Sázavou. Jednu motorovou jednotku této řady můžeme zahlédnout i ve Vranovcích. Další 3 tří-vozové jednotky této řady jsou nasazeny v provozním středisku (PS) Veselí nad Moravou. Všechny tři jednotky jsou nasazeny na osobních vlacích mezi Hodonínem, Veselím nad Moravou a slovenskými Vrbovci.

2.3.5 Motorové vozy

Řada 842

DKV Brno má 21 motorových vozů této řady, jež jsou soustředěny do provozního střediska Horní Heršpice. V GVD 2008/2009 je turnusováno 17 motorových vozů řady 842. S těmito motorovými vozy se můžeme pravidelně setkat na tratích:

- 240 Brno – Jihlava
- 244 Brno – Hrušovany nad Jevišovkou / Moravské Bránice – Oslavany
- 246 Znojmo – Břeclav
- 250 Brno – Šakvice
- 254 Šakvice – Hustopeče u Brna
- 300 Blažovice – Holubice – Přerov
- 340 Brno – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště
- 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk
- 343 Veselí nad Moravou – Strážnice

Řada 850

ČD mají ve vlastnictví 12 motorových vozů této řady, z čehož 10 je v DKV Brno. V GVD 2008/2009 nebyl turnusován ani jeden motorový vůz řady 850.

Řada 854

V DKV Brno se nachází 10 motorových vozů této řady, z nichž 7 je turnusováno. Vozy jsou soustředěny do provozního střediska Horní Heršpice. S Vozy řady 854 se můžeme setkat na tratích:

- 225 Jihlava – Havlíčkův Brod
- 238 Havlíčkův Brod – Pardubice hl. n.
- 240 Brno – Jihlava
- 244 Brno – Bohunice

- 340 Brno – Uherské Hradiště
- 341 Kunovice – Staré Město u Uherského Hradiště

2.3.6 Řídící vozy

Řada Bfbrdtn⁷⁹⁴ (bývalá řada 954)

DKV Brno má celkem 8 řídicích vozů této řady, z nichž 7 vozů je turnusováno. Vozy jsou soustředěny do PS Horní Heršpice. S řídicími vozy řady Bfbrdtn⁷⁹⁴ se můžeme setkat na tratích:

- 240 Brno hl. n. - Jihlava
- 244 Brno hl. n. - Bohutice
- 340 Brno hl. n. - Uherské Hradiště
- 341 Staré Město u Uherského Hradiště - Vlárský průsmyk

2.3.7 Přípojné vozy

Řada Bdtn⁷⁵⁶ (bývalá řada 054)

V současném GVD 2008/2009 se v DKV Brno počet turnusovaných vozů řady Bdtn⁷⁵⁶ zvedl na 7 vozů, což je oproti GVD 2007/2008 o 3 vozy více. Inventární počet vozů stoupl na 9 vozů. Vozy jsou směřovány do PS Horní Heršpice. S přípojnými vozy řady Bdtn⁷⁵⁶ se můžeme setkat na tratích:

- 240 Brno hl. n. - Jihlava
- 244 Brno hl. n. - Bohutice
- 340 Brno hl. n. - Uherské Hradiště
- 341 Staré Město u Uherského Hradiště - Vlárský průsmyk

Řada Bmx⁷⁶⁵ (bývalá řada 050)

ČD vlastní celkem 38 vozů této řady, přičemž v DKV Brno je inventárně vedeno 28, z nichž 20 je turnusováno. Vozy jsou v pravidelném provozu na tratích:

- 225 Jihlava - Havlíčkův Brod
- 238 Havlíčkův Brod - Pardubice hl. n.
- 240 Brno - Jihlava
- 244 Brno - Hrušovany nad Jevišovkou, Moravské Bránice - Oslavany
- 340 Brno hl. n. - Uherské Hradiště
- 341 Staré Město u Uherského Hradiště - Vlárský průsmyk

Řada Btx⁷⁶³ (bývalá řada 021)

Ve stavu DKV Brno je celkem 23 vozů, z nichž turnusováno je 23. Vozy jsou soustředěny do PP Znojmo a do PS Veselí nad Moravou. Ve Znojmě je k dispozici 15 vozů, z toho 10 vozů je turnusováno. Ve Veselí nad Moravou je inventárně 8 vozů, z nichž turnusované jsou 2 vozy, které jsou v provozu mezi žst. Veselí nad Moravou – Brno a žst. Staré město u Uherského Hradiště – Vlárský Průsmyk.

Řada Bdtx⁷⁶⁶ (bývalá řada 023)

Jedná se o vozy upravené z řady 022, kde byl vytvořen odpovídající prostor pro jízdní kola. DKV Brno vlastní 5 vozů. Vozy jsou soustředěny do PP Znojmo, kde jsou turnusovány 3 vozy. Vozy jsou v provozu na osobních vlacích mezi železniční stanicí Znojmo a žst Břeclav.

Řada BDdtx⁷⁶⁴ (bývalá řada 022)

V roce 2008 byly tyto vozy staženy z pravidelné dopravy, do níž se již nevrátí. Od 1. 1. 2009 zůstal v DKV Brno jediný vůz.

2.4 Železniční stanice, zastávka a jejich zařízení

Na území Jihomoravského kraje se nachází celkem 85 železničních stanic a 92 zastávek (Příloha 3), (6). Z těchto železničních stanic a zastávek bylo, v rámci kraje, přepraveno 27 422 tisíc osob (9). V současné době dochází k modernizaci železničního uzlu Břeclav, k přestavbě železničního uzlu Brno – odstavné nádraží, jenž je první stavba v rámci přestavby železničního uzlu Brno. Dále také dochází k modernizaci železniční stanice Znojmo, která úzce souvisí s elektrizací tratě Retz – Šatov – Znojmo. Dále probíhá rekonstrukce stanice Nesovice.

Na území Jihomoravského kraje jsou provozovány 4 ČD Centra a to v železniční stanici Brno hl. n., Břeclav, Veselí nad Moravou a Znojmo. Pro zvýšení kvality jsou provozovány doplňkové služby. Hlavním z těchto služeb je ČD Kurýr, jenž je na území JMK provozován ve 14 železničních stanicích (Příloha 4), půjčovny kol, jež jsou provozovány v žst. Břeclav, Veselí nad Moravou, Znojmo, bezhotovostní platby (prostřednictvím platební karty) a platby v EUR za jízdní a rezervační doklady. Pokladny s touto možností platby se nacházejí v Brně, Břeclavi, Znojmě a Veselí nad Moravou, přičemž ve Veselí nad Moravou eury platit nelze. (11)

2.5 Cena za jízdné a slevy

Dříve ceník českých drah připomínal labyrint. Systém tarifů kombinovaných se slevovými kartami a akčními nabídkami byl velmi složitý a pro cestujícího nesrozumitelný. Vše se však změnilo nástupem GVD 2007/2008, kdy došlo k zjednodušení systému. Největší změnou bylo zrušení tarifních pásem. (Tab. 6)

Tab. 6: Ceníky jízdného roku 2006 až 2009 (Kč)

Km	GVD 2006/2007	GVD 2007/2008	GVD 2008/2009
1	10	6	8
2		8	10
3		9	11
4		10	12
5		12	14
6		13	15
7	16	14	16
8		16	18
9		17	19
10		18	20
11	22	20	22
12		21	23
13		22	24
14		23	25
15		25	27
16	28	26	28
17		27	29
18		28	30
19		30	32
20		31	33

Zdroj: České dráhy, a.s. (11)

Nově cestující zaplatili pouze za skutečně ujeté kilometry. Velká změna také nastala při cestování vlaky EuroCity (EC) a InterCity (IC), kde došlo ke zrušení šedesátikorunových příplatků. Došlo však ke zvýšení přírážky za nákup lístku ve vlaku, z 20 Kč na 30 Kč.

Zjednodušení systému spočívá hlavně v existenci jediného ceníku, jenž se stal základem pro výpočet všech slev a dalších nabídek. Každá sleva je stanovena přesnou procentní hodnotou z obvyčejného jízdného. Komplexní cenová nabídka jízdného, poskytovaná dopravcem České dráhy, a.s, je uvedena v tabulce 7.

Tab. 7: Komplexní cenová nabídka jízdného dopravce České dráhy, a.s.

ZÁKLADNÍ JÍZDNÉ				
Jenosměrné	Zpáteční	Týdenní	Měsíční	Čtvrtletní
IN KARTA / RAIL PLUS S APLIKACÍ IN-ZÁKAZNÍK				
1/1 pro každého	1/2 pro děti do 15 let	1/1 pro mládež 15 – 26 let	1/2 pro důchodce	1/4 pro ZTP a ZTP / P
SPECIÁLNÍ NABÍDKY S IN-KARTOU/RAIL PLUS				
In-gold 21 000 Kč	In-senior 990 Kč	In-junior	eLiška 160 Kč	Věrnostní body ČD Bonus
PRO CESTOVATELE A TURISTY (bez průkazu, bez In-karty)				
ČD Net 450 Kč	REGIONet 150 Kč	SONE+ 150 Kč	Skupinová sleva	Kilometrická banka

Zdroj: České dráhy, a.s. (11)

2.6 Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

V Jihomoravském kraji je železniční doprava důležitým dopravním článkem v přepravě občanů do zaměstnání, škol i za rekreací. Proto se již od roku 2004 stala nedílnou součástí IDS JMK. Železniční doprava tvoří páteří systém tohoto dopravního systému. (10) Do IDS JMK je zapojeno 23 vlakových linek (Příloha X), čemuž odpovídá 381 km železničních tratí (48 % tratí na území JMK).

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje vzniká postupně po etapách. Cílem je jeho zavedení na celém území kraje. Poslední rozšíření IDS JMK proběhlo do 14. 12. 2008, kdy došlo k zaintegrování Hodonínska a Břeclavska.

Postupným zaváděním IDS, došlo k zpravidelnění dopravy a zavedení jednotného jízdného. Všechny provozované linky získaly jednotné dvou nebo tří místné provozní označení, vstoupily v platnost nové jízdní řády a došlo ke sjednocení cen jízdného a přepravních podmínek na všech linkách IDS JMK. (12)

K úplnému pokrytí území kraje integrovaným dopravním systémem, by mělo být v roce 2010, kdy by mělo dojít k zaintegrování Znojemska. (10)

2.7 Dotazníky

V průběhu období od 22. 12. 2008 do 5. 4. 2009 proběhlo v železniční stanici Brno, Břeclav a Znojmo dotazování cestujících pomocí písemných formulářů (Příloha 6) na téma kvalita dopravy na území Jihomoravského kraje. Cílem bylo, zjistit jak jsou cestující spokojeni s kvalitou dopravy na území Jihomoravského kraje.

V tomto období bylo osloveno celkem 122 cestujících (62 v žst Brno, 30 v žst Břeclav a 30 v žst Znojmo), z nichž 117 bydlí na území Jihomoravského kraje. Dotazník můžeme

rozdělit do tří částí. První část je zaměřena na osobní údaje cestujícího. V první části přílohy 7 jsou uvedeny souhrnné údaje o všech dotazovaných. Druhá část dotazníku obsahuje 8 otázek zaměřených na spokojenost a důležitost s nabízenými službami. V druhé části přílohy 7 je uvedeno vyhodnocení jednotlivých otázek. Poslední část dotazníku, na rozdíl od části předchozí, která je zaměřena spíše na vnímanou kvalitu služeb¹, obsahuje otázky zaměřené na hledanou kvalitu služeb². S údaji, jež jsme získali z dotazníků, je pracováno v následující kapitole.

¹ Vnímaná kvalita služeb – je úroveň kvality vnímaná zákazníkem. Vnímání poskytované kvality zákazníky závisí na jejich osobních zkušenostech se službou nebo přidruženými službami, na informacích, které o službě dostávají – od poskytovatele nebo jiných zdrojů – nebo na osobním prostředí. (5)

² Hledaná kvalita služeb – Je to úroveň kvality, kterou explicitně nebo implicitně požaduje zákazník. (5)

3 NÁVRHY NA ZVÝŠENÍ STUPNĚ KVALITY

3.1 Vozový park

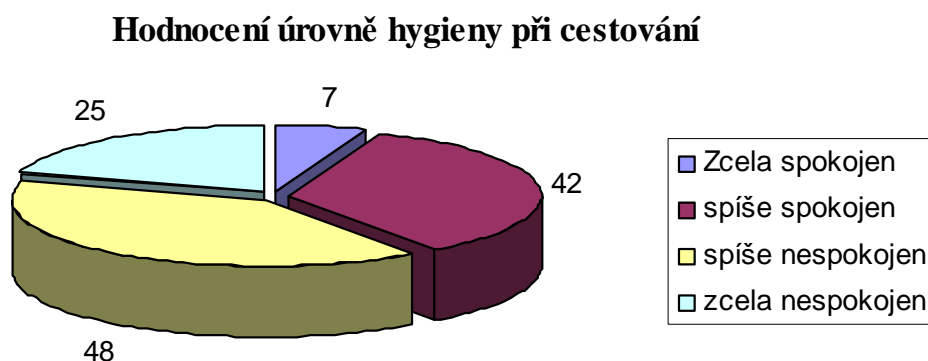
Vozový park na území Jihomoravského kraje je velmi rozmanitý. Infrastruktura je 78 % tvořena regionálními tratěmi, a podle toho je upraven i vozový park. Z dotazníků vyplívá, že cestující jsou s vozovým parkem spíše nespokojeni. (obr. 4) Velký podíl na tak špatně vnímané kvalitě vozového parku nese i fakt že v dopravě regionální stále chybí moderní elektrické jednotky. V současné době jsou provozovány téměř 40 let staré elektrické jednotky řady 560. (4) Velmi příznivě vnímají cestující motorové jednotky řady 814,2 „Regionova“. Když se nejedná o nejpohodlnější vozy, cestující oceňují moderní vybavení (automatické ovládání dveří, moderní toalety, atd.) a úroveň hygieny.



Obrázek 4: Graf hodnocení kvality vozového parku

Zdroj: autor

S kvalitou vozového parku úzce souvisí hygiena při cestování. Až zarážející je, že hygiena při cestování byla dotazovanými cestujícími hodnocena jako jedna z nejneuspokojivějších věcí obsažených v dotazníku. (obr. 5)



Obrázek 5: Graf hodnocení úrovně hygieny při cestování

Zdroj: Autor

Pro zvýšení stupně kvality nehraje roli pouhá modernizace a obnova vozového parku, jenž je velmi finančně náročná, jedná se i o udržování a opravy těchto vozidel. Pro cestující

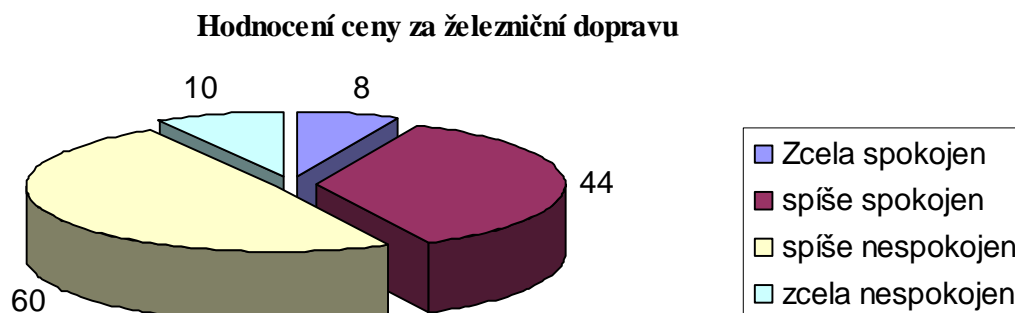
je kultura cestování velmi důležitá a při výběru dopravy se jedná o jeden z rozhodujících faktorů. Ke zvýšení kvality vozového parku přispívá i vybavení vozidel automatickým ovládáním dveří a světelnými informačními tabulemi. Řada vozidel je vybavena vizuálními a dokonce akustickými přístroji, pro podávání základních informací cestujícím během jízdy. Tento fakt však většinou nepřispívá ke zvýšení stupně kvality a to z důvodu nefunkčnosti těchto přístrojů během jízdy, ať už z důvodu nezaškolení personálu či zanedbání jeho povinností v tomto ohledu.

3.2 Železniční stanice, zastávka a jejich zařízení

Jak už bylo dříve zmíněno, na území JMK se nachází celkem 177 železničních stanic a zastávek. 43 % tvoří stanice a zastávky neobsazené. (Příloha 3), (6) Ve více než polovině těchto neobsazených stanicích a zastávkách nalezneme opuštěné budovy, které dříve sloužili k výkonu dopravní služby. I když jsou tyto budovy vybaveny čekárnami, většina těchto prostorů je zdevastovaných nebo uzamčených a tudíž pro cestující zcela nevhodných. Návrh pronájmu nebo odprodeje těchto budov se nejeví nijak efektivním. Budovy se nacházejí povětšinou v menších stanicích a zastávkách a tudíž se jedná o nemovitosti, o které lidé neprojevují zájem. Jedinou efektivní cestou se zdá být v současné době jejich demolice a výstavba jednoduchých přístřešků, jež by nahradili funkci čekáren. Nemusí se jednat o nijak velké a konstrukčně či finančně náročné přístřešky, neboť k vzhledem k velikosti stanic a zastávek, v nichž by měli být přístřešky umístěny, budou využívány průměrně pro 10 cestujících k několika minutovému čekání.

3.3 Cena za jízdné a slevy

Při srovnání cen jízdného GVD 2007/2008 a GVD 2008/2009, dojdeme k zjištění, že ceny za jízdné opět stouply. To velmi citlivě vnímá většina cestujících, kteří podle průzkumu nejsou, ve většině případů, s cenou spokojeni. (Obr. 6)

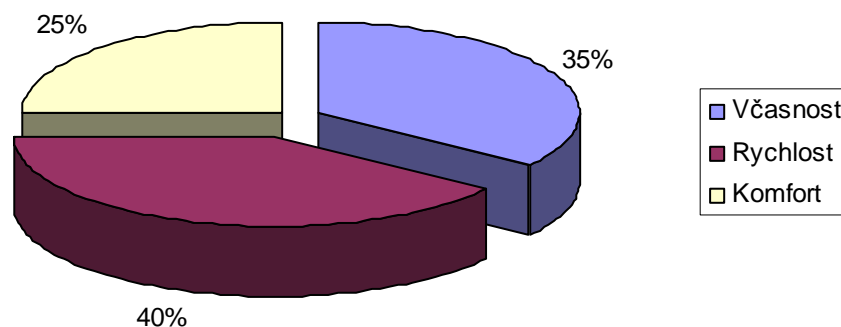


Obrázek 6: Graf hodnocení ceny za železniční dopravu

Zdroj: Autor

Zároveň však byla cestujícím položena otázka, za co by byli ochotni si připlatit. Překvapivé je že pouhých 35 % (42 osob) není ochotno si připlatit. Zbýlých 65 % by si připlatila za komfort, rychlost, nebo včasnost. (Obr. 7)

Srovnání služeb za které by si byli cestující ochotni připlatit

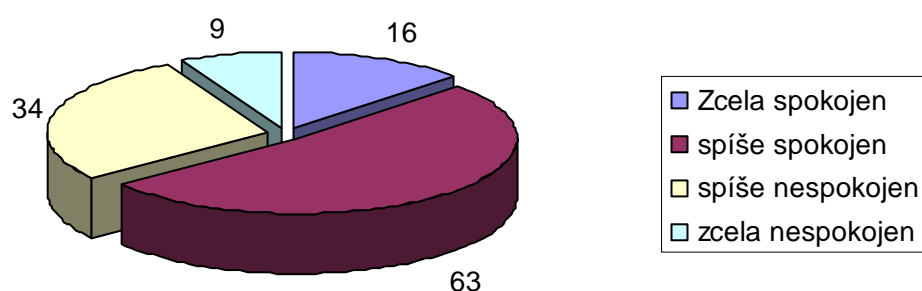


Obrázek 7: Graf srovnání služeb, za které by si byli cestující ochotni připlatit

Zdroj: Autor

Zajímavé je, že více lidí je ochotno si připlatit raději za včasnost než za komfort. Dle pravidelného jízdního řádu, by však včasnost měla být samozřejmostí. A však praxe ukazuje, že v mnohých případech toto tvrzení není pravdivé. Cestující, podle vyhodnocení dotazníku, hodnotí spolehlivost a přesnost, jako spíše neuspokojivou (hodnota 1,42 – 1 = spíše nespokojen, 2 = spíše spokojen). (Obr. 8) Cestující nejvíce oceňují zrušení příplatku za použití vlaků EC a IC. Za nejhorší změnu považují cestující zdražení kilometrické banky, čemuž odpovídá poptávka po tomto typu jízdních dokladů.

Hodnocení přesnosti a spolehlivosti osobní železniční dopravy



Obrázek 8: Graf hodnocení přesnosti a spolehlivosti osobní železniční dopravy

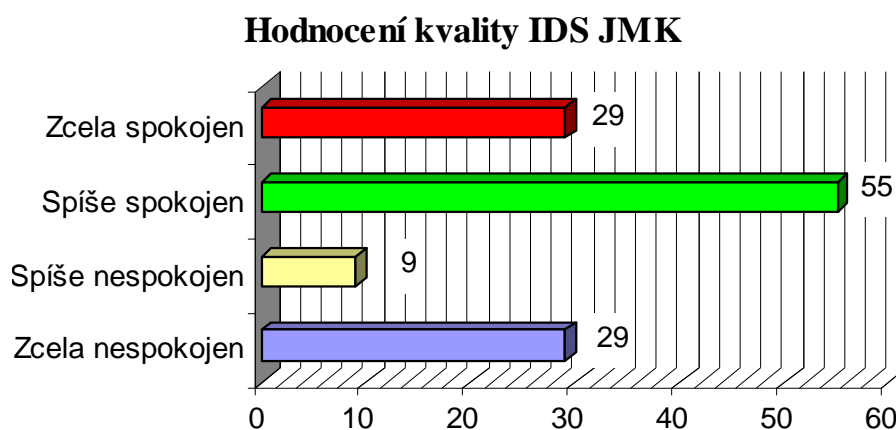
Zdroj: Autor

3.4 Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

Zavedením integrovaného dopravního systému nepřineslo, v železniční dopravě, jen pravidelnost, spolehlivost a zvyšující se kvalitu cestování, ale také modernizaci a výstavbu

infrastruktury a přestupních uzlů. SŽDC v kraji pracuje na zvýšení traťových rychlostí, na elektrifikaci zájmových úseků tratí a instalaci nových zabezpečovacích zařízení. Významný společný cíl členských institucí do roku 2013 je uskutečnění přestavby železničního uzlu Brno, včetně nových přestupních terminálů, s využitím dotací EU. (10)

IDS JMK obsluhuje 1 029 508 (91 %) obyvatel Jihomoravského kraje. Z pohledu cestujících je IDS JMK velmi kvalitně propracovaným systémem, jenž denně využívá přes tisíce lidí. Integrovaný dopravní systém v Jihomoravském kraji velmi zřetelně přispívá ke zvýšení úrovně kvality dopravy, což potvrzuje i vyhodnocení dotazníků (Obr. 9).



Obrázek 9: Graf hodnocení kvality IDS JMK

Zdroj: Autor

Překvapivou pozici v grafu zaujímá sloupec vyznačující zcela nespokojené cestující. Jeho délka je zapříčiněna tím, že 23 dotazovaných cestujících systém integrované dopravy neznalo a nikdy nepoužilo. Jednalo se převážně o cestující ze Znojemska, na jehož území zatím IDS JMK není zavedeno a cestující z Břeclavska, kde IDS JMK bylo zavedeno koncem roku 2008.

ZÁVĚR

V první kapitole byla provedena analýza Jihomoravského kraje, z níž vyplývá, že největší výhodou Jihomoravského kraje je zeměpisná poloha v rámci ČR i střední Evropy a přímé sousedství s dalšími členy evropské unie. Díky této poloze je centrum Jihomoravského kraje důležitou křižovatkou dopravy i obchodu. Vzhledem k přítomnosti krajského města Brna, jež je druhým největším městem České republiky, veletržním centrem střední Evropy a sídlem významných státních i nestátních institucí, včetně několika nejvyšších státních úřadů a diplomatického zastoupení některých zemí, upoutává na sebe Jihomoravský kraj pozornost nejen České republiky ale také států střední Evropy. Technický stav silničních komunikací, hlavně silnic nižších tříd a regionálních železničních tratí je neuspokojivý, což je kompenzováno hustotou dopravní sítě.

Druhá kapitola práce je zaměřena na analýzu současného stavu osobní přepravy. Zde je přiblížena kvalita dopravy, její charakteristika, kritéria a jejich současný stav. Dále zde najdeme rozdělení dotazníku do jednotlivých částí, jejich bližší charakteristiku a informace o jejich vypracování.

Poslední část je věnovaná vyhodnocení průzkumu. Jsou zde uvedeny hodnocení cestujících na vybrané kritéria kvality dopravy. V jednotlivých částech této kapitoly jsou uvedeny návrhy na zlepšení kvality dopravy. Všechna kritéria se nepodařilo analyzovat. Důvodem byl rozsah dotazníků, který by byl, po zahrnutí všech kritérií ovlivňující kvalitu, značný a osloveným cestujícím by působil myšlenkovou i časovou zátěží.

Z vyhodnocení dotazníků vyplynulo, že cestující jsou s kvalitou dopravy, na území Jihomoravského kraje, spokojeni až spíše nespokojeni. Ne však všechny kritéria jsou zcela na stejné úrovni. Bylo zjištěno, že s kvalitou některých kritérií, jako je například kvalita IDS JMK, jsou cestující naprosto spokojeni. Najdou se ovšem i kritéria, jejíž kvalitu cestující hodnotí jako zcela neuspokojivou. Jedná se hlavně o kvalitu hygieny při cestování a kvalitu vozového parku. Právě na tyto kritéria, jež byla cestujícími ohodnocena nepříznivě, by se měli ČD, a.s. zaměřit a věnovat dostatečné úsilí ke zlepšení úrovně kvality těchto kritérií.

Doufám, že tato práce upozorní na nedostatky v kvalitě dopravy poskytované dopravcem ČD, a.s. zákazníkovi, či dokonce přispěje k jejich odstranění.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) *Český statistický úřad* [online]. Praha : Český statistický úřad, 2006 [cit. 2008-12-08]. Dostupný z WWW: <<http://www.czso.cz/>>.
- (2) ŠKORPÍK, Martin. *Správa Národního parku Podyjí : Příroda a péče o území* [online]. 2007 [cit. 2008-12-08]. Dostupný z WWW: <<http://www.nppodyji.cz/pece-o-uzemi>>.
- (3) *Zdravotní ústav se sídlem v Brně : Jihomoravský kraj* [online]. 1.vydání. Brno : Zdravotnický ústav se sídlem v Brně, 2006 [cit. 2008-12-08]. Dostupný z WWW: <<http://www.zubrno.cz/studie/kap02.htm>>.
- (4) *Ročenka 2007/2008 : Skupiny České Dráhy*. Odpovědný redaktor : Mgr. Irena Pospíšilová. Praha : GRAND PRINC, s.r.o., 2008. 159 s. ISBN 978-80-85104-23-3.
- (5) *Návrh evropské normy kvality služby ve veřejné dopravě*, CENT/TC 320 N75 Přepravní služby - Veřejná doprava osob - Definice kvality služby, stanovení cílů a měření
- (6) Pomůcky GVD 2008/2009
- (7) *KPM Consult : Železniční koridory* [online]. c2007 [cit. 2009-02-20]. Dostupný z WWW: <http://www.kpmconsult.cz/index.php?pagename=zeleznicni_koridory>.
- (8) *K-report : železniční koridory ČR* [online]. c2006 , aktualizováno 29.10.2006 [cit. 2009-02-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.k-report.net/koridory/>>.
- (9) *Železniční zajímavosti : Zajímavosti z železničního provozu na Brněnsku* [online], aktualizováno 2009-05-12 [cit. 2009-02-20]. Dostupný z WWW: <<http://zeleznice.e-metro.cz/>>
- (10) *Ročenka dopravy České republiky 2007* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy, [2008] [cit. 2009-05-06]. Dostupný z WWW: <<http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/index.html>>. ISSN 1801-3090 .
- (11) *České dráhy, a.s.* [online]. c2008 [cit. 2009-04-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.cd.cz/>>.
- (12) *Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje : Stručně o IDS JMK* [online]. [cit. 2008-05-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.idsjmk.cz/strucne.aspx>>.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Složení obyvatelstva podle věku	16
Obrázek 2: Struktura zaměstnanosti v Jihomoravském kraji podle hlavních sektorů.....	17
Obrázek 3: Vzdělanost obyvatel	18
Obrázek 4: Graf hodnocení kvality vozového parku	30
Obrázek 5: Graf hodnocení úrovně hygieny při cestování.....	30
Obrázek 6: Graf hodnocení ceny za železniční dopravu.....	31
Obrázek 7: Graf srovnání služeb za které by si byli cestující ochotni připlatit	32
Obrázek 8: Graf hodnocení přesnosti a spolehlivosti osobní železniční dopravy.....	32
Obrázek 9: Graf hodnocení kvality IDS JMK.....	33

SEZNAM TABULEK

Tab. 1: Počet ekonomických subjektů podle převažující činnosti	12
Tab. 2: Délka dopravní infrastruktury	18
Tab. 3: Hustota dopravní infrastruktury	19
Tab. 4: Kritéria kvality veřejné dopravy	20
Tab. 5: Srovnání jízdních dob	21
Tab. 6 : Ceníky jízdného roku 2006 až 2009	27
Tab. 7: Komplexní cenová nabídka jízdného dopravce České dráhy, a.s.	28

SEZNAM ZKRATEK

a.s.	akciová společnost
ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
DKV	Depo kolejových vozidel
EU	Evropská Unie
GVD	Grafikon vlakové dopravy
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IDS	Integrovaný dopravní systém
JMK	Jihomoravský kraj
NP	Národní park
PJ	Provozní jednotka
PP	Provozní pracoviště
PS	Provozní středisko
SOS	Save Our Souls – Zachraňte naše duše
SR	Slovenská republika
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
UNESCO	United Nations Educational – Scientific and Cultural Organization, Organizace Spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu
žst	železniční stanice

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 – Parametry tratí

Příloha 2 – Vozový park - obrázky

Příloha 3 – Seznam železničních stanic a zastávek v Jihomoravském kraji

Příloha 4 – Seznam stanic systému ČD-KURÝR

Příloha 5 – Seznam vlakových linek zahrnutých v IDS JMK

Příloha 6 – Dotazník – Kvalita osobní železniční přepravy na území Jihomoravského kraje

Příloha 7 – Celkové vyhodnocení dotazníků

Příloha 8 – Výsledky dotazníkového průzkumu

PŘÍLOHY

PŘÍLOHA 1

Parametry tratí

Číslo trati	Úsek dráhy	Délka úseku (km)	Trať:		Počet traťových kolejí	
			Elektrifikovaná	Neelektrifikovaná	1	2 a více
240	Brno hl.n. - Zastávka u Brna - Vysoké Popovice - hr. JMK	30,9		x		x
241	Znojmo - Blížkovice - hr. JMK	31,0		x		x
244	Brno hl.n. - Hrušovany nad Jevišovkou; Moravské Bránice - Oslavany	72,3		x		x
245	Hrušovany nad Jevišovkou - Hevlín	6,7		x		x
246	Břeclav - Znojmo	68,7		x		x
247	Břeclav - Lednice	12,2		x		x
248	Znojmo - Šatov	11,0	x			x
250	Lanžhot - Břeclav - Brno hl.n.	68,2	x			x
250	Brno hl.n. - Tišnov - Níhov - hr. JMK	48,6	x			x
251	Tišnov - Nedvědice - hr. JMK	19,0		x		x
253	Vranovice - Pohořelice	8,5		x		x
254	Šakvice - Hustopeče u Brna	6,8		x		x
255	Hodonín - Zaječí	37,5		x		x
260	Brno hl.n. - Letovice - hr. JMK	52,1	x			x
262	Skalice nad Svitavou - Velké Opatovice - hr. JMK	24,1		x		x
300	hr. JMK - Chválkovice na H. - Brno hl.n.; Holubice - Blažovice	62,2	x			x
330	hr. JMK - Moravský Písek zast. - Břeclav	45,4	x			x
340	hr. JMK - Veselí nad Moravou - Brno hl.n.; B.-Čemovice - B.-Židenice	94,8		x		x
342	Moravský Písek - Bzenec	4,2		x		x
343	Veselí nad Moravou - Hodonín	26,9		x		x
343	Javomík nad Veličkou zast. - Veselí nad Moravou	19,1		x		x
Celkem		750,2	287,5	462,7		441,1 309,1

Vozový park - obrázky

Motorová lokomotiva ř. 704



Zdroj: <<http://zeleznice.e-metro.cz/>>

Motorové lokomotivy ř. 714



Zdroj: autor

Motorová lokomotiva ř. 750



Zdroj: <<http://zeleznice.e-metro.cz/>>

Motorová lokomotiva ř. 754



Zdroj: <<http://zeleznice.e-metro.cz/>>

Elektrická lokomotiva řady ř. 210



Zdroj: <<http://zeleznice.e-metro.cz/>>

Elektrická lokomotiva ř. 242



Zdroj: <<http://zeleznice.e-metro.cz/>>

Elektrická lokomotiva ř. 263



Zdroj: <<http://zeleznice.e-metro.cz/>>

Elektrické jednotky ř. 560 + vložené vozy ř. 060



Zdroj: <<http://zeleznice.e-metro.cz/>>

Motorové jednotky ř. 814



Zdroj: <<http://zeleznice.e-metro.cz/>>

Motorové vozy ř. 842



Zdroj: autor

Motorové vozy ř. 850



Zdroj: <<http://zeleznice.e-metro.cz/>>

Motorové vozy ř. 854



Zdroj: <<http://zeleznice.e-metro.cz/>>

Řídící vozy ř. Bfbrdtn⁷⁹⁴

(bývalá řada 954)



Zdroj: <<http://zeleznice.e-metro.cz/>>

Přípojnky vozy ř. Bdtn⁷⁵⁶

(bývalá řada 054)



Zdroj: <<http://www.vlaky.net/>>

Přípojnky vozy ř. Bmx⁷⁶⁵

(bývalá řada 050)



Zdroj: <<http://www.vlaky.net/>>

PŘÍLOHA 3

Seznam železničních stanic a zastávek v Jihomoravském kraji

1.část - Seznam železničních stanic

Stanice:	Trať:	Obsazená / Neobsazená
A		
Adamov	260	O
B		
Blansko	260	O
Blažkovice	300	N
Blažovice	300, 340	N
Boří Les	246, 247	N
Boskovice	262	O
Božice u Znojma	246	O
Brno - Horní Heršpice	240, 244, 250	O
Brno - Královo Pole	250	O
Brno - Maloměřice	250	-
Brno - Slatina	340	N
Brno hl.n.	240, 244, 250, 260, 300, 340	O
Břeclav	246, 247, 250, 330	O
Bučovice	340	O
Bzenec	340, 342	O
Bzenec Přívoz	330	N
C		
Čejč	255	O
G		
Grešlovo Mýto	241	N
H		
Hevlín	245	O
Hodonice	246	O
Hodonín	255, 300	O
Holubice	300	O
Hrušovany nad Jevišovkou	244, 245, 246	O
Hrušovany u Brna	250	O
Hustopeče u Brna	254	O
CH		
Chrlice	300	O
I		
Ivančice	244	O
Ivanovice na Hané	300	O
K		
Kobylí na Moravě	255	O
Komořany u Vyškova	300	O
Křenovice Horní nádraží	300	O

Stanice:	Trat':	Obsazená / Neobsazená
Kuřim	250	O
Kyjov	255, 340	O
L		
Lanžhot	250	O
Lednice	247	N
Letovice	260	O
Lipov	343	O
Luleč	300	O
Lužice	330	O
M		
Mikulov	246	O
Mirotice	244	O
Modřice	250	O
Moravská Nová Ves	330	O
Moravská Písek	330, 342	O
Moravské Bránice	244	O
Moravský Krumlov	244	O
Mutěnice	255	O
N		
Nedvědice	251	O
Nemotice	340	O
Nesovice	340	O
Novosedly	246	O
O		
Olbramkostel	241	N
Oslavany	244	N
P		
Podivín	250	O
Pohořelice	250, 253	N
Poštorná	247	N
R		
Rájec - Jestřebí	260	O
Rakšice	244	O
Rohatec	330, 343	N
Rousínov	300	O
Rykonín	250	O
S		
Skalice nad Svitavou	260	O
Slavkov u Brna	340	O
Sokolnice - Telnice	300	O
Strážnice	343	O
Střelice	240, 244	O
Sudoměřice nad Moravou	343	O
Šakvice	250, 254	O

Stanice:	Trat':	Obsazená / Neobsazená
Šatov	248	N
Šebetov	262	N
Šlapanice	340	O
Šumná	241	O
T		
Tetčice	240	O
Tišnov	250, 251	O
V		
Valtice	246	N
Velká nad Veličkou	343	O
Velké Opatovice	262	O
Velké Pavlovice	255	O
Veselí nad Moravou	340, 343	O
Vlkoš	340	O
Vranovice	250	O
Vyškov na Hané	300	O
Z		
Zaječí	250, 255	O
Zastávka u Brna	240	O
Znojmo	241, 246, 248	O

2.část – Seznam železničních zastávek

Zastávky:	Trat':	Obsazená / Neobsazená
A		
Adamov zastávka	260	O
B		
Babice nad Svitavou	260	N
Bílovice nad Svitavou	260	O
Blansko město	260	O
Blatnice pod Svatým Antonínkem	343	N
Blížkovice	241	N
Bohuslavice u Kyjova	340	N
Bohutice	244	O
Boratč	251	N
Bořetice	255	O
Brankovice	340	N
Brno - Černovice	340	N
Brno - Lesná	250	N
Brno - Řečkovice	250	N
Brno - Židenice	340	O
Brodské	250	O
Brumovice	255	N
Březí	246	N
Břežany	244	N
Budkovice	244	N
Bzenec - Olšovec	342	N
C		
Cetkovice	262	N
Citonice	241	N
Čebín	250	O
Česká	250	N
D		
Dobré Pole	246	N
Dolenice	244	N
Dolní Lhota	260	N
Dolní Loučky	250	N
Doubravice nad Svitavou	260	O
Doubravník	251	O
Dyje	246	N
H		
Hostěřádky - Rešov	300	O
Hoštice - Heroltice	300	N
Hrabětice	245	N
Hradčany	250	O
Hrušky zastávky	330	O

Zastávky:	Trat':	Obsazená / Neobsazená
CH		
Charvátská Nová Ves	247	N
Chvalkovice na Hané	300	N
I		
Ivančice Letovisko	244	N
Ivančice Město	244	N
J		
Javorník nad Veličkou zastávka	343	N
Jestřabice	340	N
Jevišovka	246	N
K		
Knínice u Boskovic	262	N
Křenovice Dolní nádraží	340	N
Křižanovice	340	O
Kyjov zastávka	340	N
L		
Ladná	250	N
Lednice Rybníky	247	N
Letovice zastávka	260	O
Louka u Ostruhu	343	N
M		
Marefy	340	N
Mutěnice zastávka	255	N
N		
Našiměřice	244	N
Nevojice	340	N
Níhov	250	N
O		
Omice	240	N
P		
Petrov u Strážnice	343	N
Ponětovice	340	N
Popice	250	O
Popovice u Rajhradu	250	N
Pouzdrány	250	O
Pravice	244	N
Prudká zastávka	251	N
Přibice	253	N
R		
Radostice	244	O
Rajhrad	250	O
Rakvice	250	O
Rohatec kolonie	343	N
Rohatec zastávka	330	N
Rosice u Brna	240	O

Zastávky:	Trat':	Obsazená / Neobsazená
S		
Sedlec u Mikulova	246	N
Silůvky	244	O
Střelice Dolní	240, 244	N
Světlá u Boskovic	262	N
Svitávka	260	O
Štěpánovice	251	O
T		
Troubsko	240, 244	N
U		
Újezd u Brna	300	O
V		
Valtice Město	246	O
Velešovice	300	N
Velké Pavlovice zastávka	255	O
Velký dvůr	253	N
Veselí nad Moravou - Zarazice	343	N
Vnorovy	343	O
Vojkovice nad Svratkou	250	O
Vracov	340	O
Vysoké Popovice	240	N
Z		
Zboněk	260	N
Zbyšov	300	N
Žabčice	250	O

Seznam stanic systému ČD-KURÝR

- Blansko
- Brno hl.n. – InterKurýr
- Boskovice
- Břeclav
- Hodonín
- Ivanovice na Hané
- Kobylí na Moravě
- Kyjov
- Letovice
- Mikulov na Moravě
- Skalice nad Svitavou
- Veselí nad Moravou
- Vyškov na Moravě
- Znojmo

Seznam vlakových linek zahrnutých v IDS JMK

- **linka S1** Tišnov – Kuřim – Brno-Královo Pole – Brno-Židenice – Brno-Slatina
- **linka S2** Letovice – Skalice nad Svitavou – Rájec-Jestřebí – Blansko – Adamov – Brno hl. n. – Sokolnice-Telnice – Křenovice horní nádraží
- **linka S21** Skalice nad Svitavou – Boskovice – Velké Opatovice – Jevíčko
- **linka S22** Letovice – Březová nad Svitavou
- **linka S3** Níhov – Tišnov – Kuřim – Brno hl. n. – Modřice – Rajhrad – Hrušovany u Brna – Vranovce – Šakvice – Zaječí – Břeclav
- **linka S31** Tišnov – Doubravník – Nedvědice
- **linka S4** Brno hl. n. – Střelice – Rosice u Brna – Zastávka u Brna – Kralice nad Oslavou – náměšť nad Oslavou
- **linka S41** Brno hl. n. – Střelice – Moravské Bránice – Moravský Krumlov – Ivančice – Oslavany
- **linka S51** Šakvice – Hustopeče u Brna
- **linka S52** Zaječí – Čejč – Hodonín
- **linka S53** Břeclav – Lanžhot
- **linka S6** Brno hl. n. – Šlapanice – Slavkov u Brna – Bučovice – Nesovice – Nemotice – Kyjov – Bzenec – Veselí nad Moravou
- **linka S61** Bzenec – Moravský Písek
- **linka S71** Vyškov na Moravě – Ivanovice na Hané – Nezamyslice
- **linka S8** Břeclav – Valtice – Mikulov na Moravě
- **linka S9** Břeclav – Moravská Nová Ves – Hodonín – Rohatec – Moravský Písek – Moravský Písek zastávka
- **linka S91** Hodonín – Rohatec – Sudoměřice nad Moravou – Strážnice – Veselí nad Moravou – Velká nad Veličkou – Javorník nad Veličkou zastávka
- **linka R2** Brno hl. n. – Blansko – Skalice nad Svitavou – Letovice – Březová nad Svitavou (spěšné vlaky a rychlíky na trati 260)
- **linka R3** Brno hl. n. – Brno-Královo Pole – Tišnov (rychlíky na trati 250)
- **linka R4** Brno hl. n. – Náměšť nad Oslavou (spěšné vlaky a rychlíky na trati 240)
- **linka R5** Brno hl. n. – Šakvice – Zaječí – Podivín – Břeclav – Hodonín – Moravský Písek (spěšné vlaky a rychlíky na tratích 250 a 330)

- **linka R6** Brno hl. n. – Šlapanice – Slavkov u Brna – Bučovice – Nesovice – Nemošice – Kyjov – Bzenec – Veselí nad Moravou (spěšné vlaky na trati 340)
- **linka R7** Brno hl. n. – Rousínov – Vyškov na Moravě – Ivanovice na Hané – Nezamyslice (spěšné vlaky a rychlíky na trati 300)

Zdroj: ČD, a.s. : <<http://www.cd.cz/index.php?action=section&id=26828>>

Celkové vyhodnocení dotazníků

1. část

Žena	65	Muž	57
Do které patříte věkové kategorie?			
15-26	38	27-39	29
40-59	25	60-70	15
70 a více	15		
Jak často cestujete vlakem?			
téměř každý den	61	1-2 x za týden	34
1-2 x za měsíc	13	výjimečně	11
dnes po mnoha letech	3		
Jaký je nejčastější cíl Vaší cesty?			
zaměstnání	59	škola	24
kultura a zábava	20	ostatní	20
Bydlíte na území Jihomoravského kraje?			
Ano	117	Ne	5

2. část

Jak jste celkově spokojeni s rozsahem nabídky přepravy na území Jihomoravského kraje?	2
Jak jste spokojeni s přesností a spolehlivostí osobní železniční dopravy?	1,65
Jak je pro Vás přesnost a spolehlivost důležitá?	
Jak jste spokojeni s cenou za železniční dopravu?	1,42
Jak je pro Vás cena důležitá?	
Jak jste spokojeni s informacemi poskytovanými ČD, a.s.?	1,95
Jak je pro Vás důležité poskytování informací?	
Jak jste spokojeni s úrovní hygieny při cestování?	1,21
Jak je pro Vás hygiena důležitá?	
Jak jste spokojeni s nabídkou poskytovaných slev a informacemi o nich poskytovanými?	1,82
Je pro Vás důležitá informovanost o těchto slevách?	
Jak jste spokojeni s kvalitou IDS JMK v rámci železniční dopravy?	2,22
Jak je pro Vás důležitá kvalita IDS JMK?	
Jak jste spokojeni s vozovým parkem ČD?	1,42
Jak je pro Vás důležitá kvalita vozového parku?	

3-zcela spokojen, 2- spíše spokojen, 1-spíše nespokojen, 0- zcela nespokojen

3. část

Za co by jste byli ochotni si připlatit?				
Komfort	rychlost	včasnost	nejsem ochoten si připlácet	
25	40	35	42	
Seřad'te následující aspekty podle vašeho subjektivního hodnocení od nejdůležitějšího po nejméně důležité				
komfort	rychlost	včasnost	pravidelnost	cena
3,78	2,5	2,63	3,75	2,28
5	2	3	4	1
Jaké kroky by měly ČD podniknout pro zvýšení úrovně kvality osobní přepravy?				

Výsledky dotazníkového průzkumu

1.část

Brno 22.12.2008						
žena	Muž	15-26	27-39	40-59	60-70	70 a více
10	14	8	5	3	4	4
téměř každý den	1-2 x za týden	1-2 x za měsíc	výjimečně	dnes po mnoha letech		
5	9	4	4	2		
zaměstnání	škola	Kult. a zába.	ostatní		ano	ne
6	7	4	7		20	4

Brno 19.1.2009						
žena	Muž	15-26	27-39	40-59	60-70	70 a více
5	3	4	1	2		1
téměř každý den	1-2 x za týden	1-2 x za měsíc	výjimečně	dnes po mnoha letech		
2	3	3	-	-		
zaměstnání	škola	Kult.a zába.	ostatní		ano	ne
2	2	2	2		8	-

Znojmo 10.1.2009						
žena	Muž	15-26	27-39	40-59	60-70	70 a více
7	7	4	4	2	1	3
téměř každý den	1-2 x za týden	1-2 x za měsíc	výjimečně	dnes po mnoha letech		
9	4	-	-	1		
zaměstnání	škola	Kult. a zába.	ostatní		ano	ne
7	3	4	-		14	-

Břeclav 20.3.2009						
žena	Muž	15-26	27-39	40-59	60-70	70 a více
4	3	2	2	1	1	1
téměř každý den	1-2 x za týden	1-2 x za měsíc	výjimečně	dnes po mnoha letech		
4	2	1	-	-		
zaměstnání	škola	Kult. a zába.	ostatní		ano	ne
4	1	1	1		7	-

Znojmo 23.3.2009						
žena	Muž	15-26	27-39	40-59	60-70	70 a více
2	4	1	2	2	1	
téměř každý den	1-2 x za týden	1-2 x za měsíc	výjimečně	dnes po mnoha letech		
4	1	-	1	-		
zaměstnání	škola	Kult. a zába.	ostatní		ano	ne
3	1	2	-		6	-

Břeclav 29.3.2009						
žena	Muž	15-26	27-39	40-59	60-70	70 a více
5	4	3	2	2	1	1
téměř každý den	1-2 x za týden	1-2 x za měsíc	výjimečně	dnes po mnoha letech		
6	2	1	-	-		
zaměstnání	škola	Kult. a zába.	ostatní		ano	ne
7	2	1	-		9	-

Znojmo 3.4.2009						
žena	Muž	15-26	27-39	40-59	60-70	70 a více
5	5	3	1	3	1	1
téměř každý den	1-2 x za týden	1-2 x za měsíc	výjimečně	dnes po mnoha letech		
6	3	-	1	-		
zaměstnání	škola	Kult. a zába.	ostatní		ano	ne
6	1	2	1		10	-

Břeclav 5.4.2009						
žena	Muž	15-26	27-39	40-59	60-70	70 a více
8	6	4	3	3	2	2
téměř každý den	1-2 x za týden	1-2 x za měsíc	výjimečně	dnes po mnoha letech		
7	4	2	1	-		
zaměstnání	škola	Kult. a zába.	ostatní		ano	ne
6	4	1	3		14	-

Brno 19.2.2009						
žena	Muž	15-26	27-39	40-59	60-70	70 a více
8	7	4	4	3	3	1
téměř každý den	1-2 x za týden	1-2 x za měsíc	výjimečně	dnes po mnoha letech		
8	4	-	3	-		
zaměstnání	škola	Kult. a zába.	ostatní		ano	ne
7	3	3	2		14	1

Brno 14.1.2009						
žena	Muž	15-26	27-39	40-59	60-70	70 a více
11	4	4	5	4	1	1
téměř každý den	1-2 x za týden	1-2 x za měsíc	výjimečně	dnes po mnoha letech		
10	2	2	1	-		
zaměstnání	škola	Kult. a zába.	ostatní		ano	ne
11	-	-	4		15	-

2. část

Brno 22.12.2008

Počet/Otázka č.	1	2	2	3	3	4	4	5	5	6	6	7	7	8	8
1	2	2	3	1	3	3	3	0	3	2	3	0	0	1	3
2	2	0	3	0	2	1	2	0	2	0	3	1	2	1	1
3	2	1	3	2	2	2	3	0	2	2	2	2	3	2	2
4	2	2	3	1	3	3	2	1	3	2	3	2	0	2	0
5	2	1	3	1	3	2	2	1	1	1	2	2	2	1	3
6	2	2	3	2	2	2	3	1	3	2	3	2	3	2	2
7	1	1	3	1	3	2	2	0	3	1	3	2	2	1	3
8	2	2	3	2	2	1	3	2	2	2	2	3	3	1	2
9	3	2	3	2	2	2	1	1	2	2	2	3	3	1	2
10	2	1	3	1	2	1	3	2	2	0	2	1	1	2	2
11	2	2	3	2	3	2	3	0	3	1	2	3	3	2	3
12	3	3	2	3	2	2	0	2	2	3	3	3	2	3	0
13	2	1	3	2	2	2	3	1	3	2	1	2	2	1	3
14	2	2	2	2	2	2	1	2	3	2	0	0	0	2	3
15	1	2	3	1	3	2	3	0	3	2	3	2	0	1	3
16	2	1	3	1	2	1	3	2	3	2	2	2	2	1	3
17	2	2	2	2	3	1	2	1	3	1	2	2	0	3	3
18	2	3	2	2	3	3	1	2	3	2	2	2	0	2	1
19	2	2	2	1	3	2	2	1	3	2	2	2	0	2	2
20	2	1	3	2	3	2	2	1	3	2	2	3	3	1	2
21	2	1	2	1	3	2	2	3	2	3	2	3	3	1	2
22	2	3	2	2	3	2	2	3	2	2	2	2	1	1	2
23	2	2	3	0	3	0	3	1	3	2	3	2	2	1	3
24	2	0	3	0	3	1	3	0	3	1	2	2	2	0	3

Brno 19.1.2009

Počet/Otázka č.	1	2	2	3	3	4	4	4	5	5	6	6	7	7	8	8
1	2	1	3	2	2	3	2	2	2	3	2	3	2	0	2	2
2	2	2	3	1	2	3	2	2	2	2	3	1	2	3	2	2
3	2	1	2	0	3	2	2	2	1	3	2	1	3	2	2	2
4	3	2	3	2	2	3	2	2	2	3	2	1	1	0	3	2
5	2	3	2	2	2	2	2	2	1	3	2	1	2	3	2	2
6	3	2	2	1	3	2	1	2	1	2	1	2	2	3	0	3
7	2	1	3	1	2	2	2	2	1	3	2	2	1	2	2	1
8	2	1	3	1	2	2	2	2	1	3	2	2	1	2	2	1

Znojmo 10.1.2009

Počet/Otázka č.	1	2	2	3	3	4	4	4	5	5	6	6	7	7	8	8
1	2	3	3	2	3	2	2	2	2	3	2	2	-	0	1	2
2	2	0	3	0	3	1	3	3	0	3	1	2	2	2	0	3
3	2	3	2	1	3	2	2	2	1	2	2	1	-	0	1	2
4	2	2	3	2	3	3	2	2	0	3	2	2	1	2	3	2
5	3	1	3	2	2	3	3	3	1	2	1	3	2	1	0	2
6	2	2	2	1	2	2	2	1	2	3	2	1	3	2	2	1
7	3	2	3	1	3	2	2	2	1	3	2	2	2	1	2	1
8	2	3	2	2	3	2	2	3	2	2	2	3	-	0	1	2
9	1	1	2	1	2	2	2	2	0	3	3	2	-	0	2	3
10	3	1	3	2	2	1	2	2	1	3	1	3	-	0	1	3
11	3	3	2	1	3	3	2	2	2	1	2	2	2	1	2	2
12	2	1	2	2	3	2	1	2	2	3	3	2	-	0	3	2
13	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	3	2	0	2
14	2	0	3	1	3	2	2	2	1	3	1	2	3	2	1	2

Břeclav 20.3.2009

Počet/Otázka č.	1	2	2	3	3	4	4	4	5	5	6	6	7	7	8	8
1	3	1	3	2	3	2	2	2	2	3	3	2	3	2	3	2
2	2	3	2	1	3	2	1	2	2	3	2	2	3	3	1	2
3	2	2	3	2	2	2	1	3	2	2	2	3	3	2	3	2
4	3	1	3	2	3	3	2	2	2	2	3	2	2	3	2	2
5	3	2	3	1	3	3	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2
6	2	3	1	1	3	2	2	2	1	3	2	2	3	3	2	1
7	2	2	3	1	2	3	2	2	2	2	3	1	2	0	2	3

Znojmo 23.3.2009

Počet/Otázka č.	1	2	2	3	3	4	4	4	5	5	6	6	7	7	8	8
1	2	2	2	2	3	2	2	1	2	1	2	3	3	0	2	0
2	3	3	2	2	3	2	3	2	1	2	2	2	2	0	2	2
3	2	3	2	2	3	1	2	2	2	3	1	3	1	2	2	2
4	2	2	1	3	2	1	3	2	2	2	3	1	1	3	2	3
5	1	3	2	1	3	2	2	2	0	3	2	2	0	2	0	2
6	2	2	3	2	2	3	2	2	3	2	2	2	1	1	2	1

Břeclav 29.3.2009

Počet/Otázka č.	1	2	2	3	3	4	4	4	5	5	6	6	7	7	8	8
1	2	2	3	2	2	3	2	2	1	2	2	2	3	2	1	2
2	2	2	3	2	2	2	1	2	2	2	2	3	3	3	2	2
3	2	3	2	2	3	2	3	2	2	3	2	2	2	0	2	3
4	2	2	2	2	0	2	1	2	1	2	2	1	3	2	1	2
5	2	2	2	1	2	.	0	2	2	2	.	0	.	0	1	2
6	1	0	3	1	3	1	2	1	1	3	1	2	2	3	1	3
7	2	1	3	0	2	1	2	2	1	2	2	2	2	1	1	2
8	3	2	2	2	3	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2	2
9	2	1	3	1	3	2	3	2	1	2	2	2	3	2	2	2

Znojmo 3.4.2009

Počet/Otázka č.	1	2	2	3	3	4	4	4	5	5	6	6	7	7	8	8
1	3	3	2	3	2	1	1	1	2	2	3	1	2	2	2	1
2	2	2	2	1	3	2	3	3	1	3	2	3	2	2	1	2
3	2	1	3	1	3	3	2	2	0	3	1	2	0	1	1	2
4	1	1	3	1	3	2	3	3	0	3	1	3	2	3	0	3
5	2	2	0	3	3	2	3	3	0	3	2	3	2	2	2	3
6	2	3	2	1	3	3	2	2	0	3	3	1	0	2	1	3
7	1	2	3	1	2	1	2	2	0	2	1	2	2	2	1	1
8	1	2	2	1	3	1	2	2	1	1	0	3	1	3	1	0
9	1	1	3	1	2	2	3	3	0	3	2	3	2	3	0	3
10	1	2	3	1	1	2	3	3	1	2	1	2	-	0	1	2

Břeclav 5.4.2009

Počet/Otázka č.	1	2	2	3	3	4	4	4	5	5	6	6	7	7	8	8
1	2	2	2	3	1	2	2	2	3	2	2	2	2	2	1	2
2	1	1	3	1	3	2	2	2	2	3	2	2	3	3	2	2
3	2	2	1	3	2	2	2	2	3	3	2	2	3	2	1	2
4	2	1	3	2	3	2	2	2	1	2	2	2	2	2	3	2
5	2	2	3	2	0	2	2	2	1	2	1	3	2	2	1	2
6	0	0	2	0	3	1	2	2	0	3	1	3	2	2	1	0
7	3	2	3	2	3	3	3	3	2	2	2	2	3	3	2	2
8	2	1	3	1	3	2	2	2	1	2	1	2	2	3	1	2
9	2	2	3	3	0	2	2	3	2	2	1	2	-	0	1	3
10	1	2	2	1	3	2	2	2	2	3	1	3	3	3	1	2
11	2	2	3	2	3	2	2	1	2	3	1	2	2	2	1	2
12	1	0	3	1	3	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	3
13	2	2	3	1	3	2	2	2	1	2	2	2	2	2	1	2
14	3	2	3	1	3	2	2	2	3	3	2	2	-	0	3	3

Brno 19.2.2009

Počet/Otázka č.	1	2	2	3	3	4	4	4	5	5	6	6	7	7	8	8
1	1	2	3	1	3	2	3	3	0	3	2	3	2	3	3	2
2	2	2	3	2	2	2	3	3	1	3	2	2	2	1	3	3
3	3	2	3	3	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	2	2
4	2	2	3	2	2	1	1	1	1	3	2	2	2	2	1	2
5	1	0	3	1	3	2	2	2	0	3	2	2	2	3	0	3
6	2	1	2	1	3	2	3	3	2	2	2	3	2	2	2	3
7	2	2	3	1	3	2	2	2	1	3	2	2	2	2	1	2
8	3	2	2	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2
9	3	2	2	1	3	2	2	2	1	2	2	2	2	1	1	2
10	2	2	2	1	3	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	2
11	2	2	2	1	3	2	2	2	1	3	1	3	2	2	2	3
12	2	1	3	1	3	2	3	3	1	3	2	2	2	3	1	2
13	2	2	2	1	3	2	2	2	1	3	2	2	2	2	1	2
14	2	1	3	1	3	2	2	2	1	3	1	2	2	2	1	3
15	2	2	2	2	3	2	2	1	1	2	2	1	2	2	1	2

Brno 12.1.2009

Počet/Otázka č.	1	2	2	2	3	3	3	4	4	4	5	5	6	6	7	7	8	8
1	2	2	2	2	1	3	3	1	3	3	2	3	1	3	2	2	1	2
2	2	1	3	3	1	3	3	2	2	2	0	3	2	2	3	3	2	3
3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	1	3	2	2	3	2	2	2
4	1	1	3	2	2	2	2	2	2	1	2	3	3	2	2	1	2	2
5	2	2	3	2	2	3	3	2	3	3	1	3	2	3	2	2	1	2
6	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	1	3	2	1	2	3	1	2
7	2	2	3	1	2	2	3	3	3	3	1	2	3	3	3	3	2	3
8	1	1	3	2	3	2	3	2	3	3	0	2	1	3	2	3	0	3
9	2	2	2	2	1	2	2	2	3	3	1	3	3	3	2	3	2	3
10	2	1	3	1	2	2	2	2	3	3	0	3	1	3	2	3	2	3
11	2	2	3	3	3	3	3	1	3	3	2	3	2	3	3	3	2	2
12	2	2	3	1	2	2	3	2	2	2	2	3	3	3	2	1	2	2
13	2	1	3	2	3	2	3	2	3	3	0	3	2	3	2	3	1	3
14	2	2	2	1	3	2	3	2	2	2	0	3	1	3	1	2	1	2
15	2	2	3	3	3	3	3	1	2	2	1	3	2	2	3	3	2	2

3. část

Brno 22.12.2008

Komfort	rychlost	včasnost	nejsem ochoten si příplácet
2	4	12	9
komfort	rychlost	včasnost	pravidelnost cena
5	4	1	3
2	4	1	5
5	1	3	4
4	1	2	5
5	4	2	3
4	2	1	3
5	1	4	3
4	1	3	5
4	2	1	5
3	4	1	2
4	3	2	5
5	4	3	2
1	2	3	4
3	4	1	5
4	2	1	5
3	1	4	5
3	5	1	4
5	3	2	4
5	3	2	4
5	4	1	3
4	3	1	5
5	1	3	4
3	4	1	5
4	2	3	5
3	1	4	5
4	2	3	5
3,96	2,71	1,96	4,08
			2,29

Brno 19.1.2009

Komfort	rychlost	včasnost	nejsem ochoten si příplácet
1	2	3	2
komfort	rychlost	včasnost	pravidelnost cena
4	1	3	5
5	2	1	4
3	2	4	5
4	1	3	5
4	2	3	5
1	3	5	4
2	3	1	5
2	3	1	5
3,13	2,13	2,63	4,75
			2,38

Znojmo 10.1.2009

Komfort	rychlost	včasnost	nejsem ochoten si příplácet
2	4	2	6
komfort	rychlost	včasnost	pravidelnost cena
5	1	3	4
4	2	3	5
3	2	4	5
5	2	3	4
2	4	3	5
4	2	3	5
3	2	1	5
5	1	4	3
5	2	4	3
4	3	2	5
4	1	3	2
4	5	3	2
3	1	4	5
1	2	5	4
3,71	2,14	3,21	4,07
			1,86

Břeclav 5.4.2009

Komfort	rychlost	včasnost	nejsem ochoten si příplácet
2	6	1	5
komfort			
4	2	5	3
4	1	2	5
5	2	3	4
3	1	4	5
3	4	2	5
4	1	3	5
3	1	2	4
5	4	2	3
4	3	1	5
5	4	2	3
4	1	3	2
4	3	2	5
3	2	4	5
5	4	2	3
4,00	2,36	2,64	4,07
1,93			

Břeclav 29.3.2009

Komfort	rychlost	včasnost	nejsem ochoten si příplácet
2	5	1	2
komfort			
5	1	3	4
5	3	2	4
4	2	5	3
4	1	3	2
3	1	2	5
5	4	3	2
4	3	2	5
5	1	3	4
5	1	3	4
4,44	1,89	2,89	3,67
2,11			

Znojmo 3.4.2009

Komfort	rychlost	včasnost	nejsem ochoten si příplácet
7	8	5	1
komfort			
3	5	4	1
2	5	4	3
5	4	2	3
3	4	2	5
4	5	2	3
4	3	2	1
2	1	4	5
4	2	3	5
3	2	1	4
4	3	1	2
3,40	3,40	2,50	3,20
2,50			

Břeclav 20.3.2009

Komfort	rychlost	včasnost	nejsem ochoten si příplácet
	2	2	3
komfort			
3	2	1	4
4	5	2	3
3	1	2	4
5	3	1	4
5	1	2	4
5	1	4	3
3	4	2	5
4,00	2,43	2,00	3,86
2,71			

Znojmo 23.3.2009

Komfort	rychlost	včasnost	nejsem ochoten si příplácet
2		2	2
komfort			
4	3	5	2
3	4	5	2
5	3	2	4
2	1	4	3
2	1	5	4
5	1	2	3
3,50	2,17	3,83	3,00
2,50			

Brno 14.1.2009

Komfort	rychlost	včasnost	nejsem ochoten si	
			přípláčet	
1	3	5	5	6
komfort	rychlost	včasnost	pravidelnost	cena
5	2	4	3	1
3	4	2	5	1
4	3	1	5	2
3	2	1	5	4
3	2	4	1	5
4	5	1	2	3
5	4	2	3	1
5	4	1	2	3
5	4	1	2	3
2	5	1	4	3
5	4	1	2	3
5	4	2	1	3
2	1	3	4	3
2	2	3	3	1
4	2	3	5	1
3,80	3,20	2,00	3,13	2,47

Brno 19.2.2009

Komfort	rychlost	včasnost	nejsem ochoten si	
			přípláčet	
6	6	2	6	
komfort	rychlost	včasnost	pravidelnost	cena
2	5	3	4	1
4	1	2	3	5
5	3	4	2	1
5	4	1	3	2
5	1	3	4	2
5	4	2	3	1
3	4	2	5	1
4	1	2	3	5
5	2	4	3	1
3	2	4	5	1
1	5	2	4	3
5	2	3	4	1
5	1	4	3	2
2	1	4	5	3
5	3	1	4	2
3,93	2,60	2,73	3,67	2,07