

UNIVERZITA PARDUBICE
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2017

LUKÁŠ FORMÁNEK

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Zavedení alternativních systémů do dopravní
obslužnosti ve vybrané příměstské aglomeraci
Lukáš Formánek

Bakalářská práce
2017

ZADÁNÍ PRÁCE

ZADÁNÍ PRÁCE

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Byl jsem seznámen 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.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 2. 6. 2017

Lukáš Formánek

PODĚKOVÁNÍ

Chtěl bych zde poděkovat vedoucímu práce doc. Ing. Pavlovi Drdlovi Ph.D. za poskytnuté konzultace a odborné vedení této bakalářské práce.

ANOTACE, KLÍČOVÁ SLOVA

Anotace

Ve vybrané oblasti (Vyškovsko) jsou určeny lokality se slabou poptávkou po přepravě hromadnou dopravou. V těchto případech je zajišťování obslužnosti klasickou veřejnou dopravou neekonomické. V práci je pro tyto lokality navrženo zavedení alternativního dopravního systému. Návrh je vyhodnocen podle vlivu rozhodování cestujících, rozvoje regionu apod.

Klíčová slova

Alternativní systémy, doprava, osobní doprava, veřejná doprava

Title

Introduction of alternative systems to traffic service in a selected sub-urban agglomeration

Annotation

In the selected area Vyškov there are identified locations with a weak demand of public transport. In these cases, it is uneconomical to provide the service by means of conventional public transport. The aim of this work is to design an alternative transport system. The proposal is evaluated on the base of the influence of passenger decisions, regional development etc.

Key words

Alternative system, passenger transport, public transport, transport

OBSAH

Seznam obrázků	8
Seznam tabulek	9
Seznam použitých zkratk	10
Úvod	11
1. Analýza současného stavu dopravní obslužnosti	12
1.1 Charakteristika okresu Vyškov	12
1.2 Parametry	12
1.3 Obce na území obce s rozšířenou působností Vyškov	13
1.4 Vojenský újezd Březina	14
1.5 Přírodní podmínky	14
1.6 Ekologie	14
1.7 Mikroregiony	14
1.8 Turistika	17
1.9 Obyvatelstvo	17
1.10 Zhodnocení oblasti	18
1.11 Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje	18
1.12 Linky Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje na území obce s rozšířenou působností Vyškov	21
1.13 Další možnosti dopravy	22
1.14 Linky s nízkou nabídkou veřejné dopravy	22
2. Charakteristika alternativních dopravních systémů	24
2.1 Taxibus	24
2.2 Sběrné taxi	24
2.3 Příklady ze zahraničí	25
2.4 Příklady z České republiky	28
3. Varianty zavedení alternativního dopravního systému	31
3.1 Základní parametry systému	31
3.2 První varianta	34
3.3 Druhá varianta	38
4. Výběr výsledné varianty	43
Závěr	45
seznam použitých informačních zdrojů	46
Seznam příloh	48

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Správní území ORP	12
Obr. 2 Mapa mikroregionů Vyškovského okresu.....	15
Obr. 3 Mercedes – Benz Sprinter Mobility	27
Obr. 4 Radiobus turista s přívěsem pro přepravu kol	29
Obr. 5 Trasy vybraných linek	31
Obr. 6 Ford Transit pro 9 osob	34
Obr. 7 Jízdní řád linky 751 var. 1	35
Obr. 8 Jízdní řád 752 linky var. 1	36
Obr. 9 Jízdní řád linky 756 var. 1	37
Obr. 10 Jízdní řád linky 751 var. 2.....	39
Obr. 11 Jízdní řád linky 752 var. 2.....	40
Obr. 12 Jízdní řád linky 756 var. 2.....	41

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Seznam obcí ORP Vyškov	13
Tab. 2 Obce dle rozlohy	13
Tab. 3 Struktura věkových skupin.....	17
Tab. 4 Obce dle počtu obyvatel	18
Tab. 5 Rozdělení linek.....	19
Tab. 6 Seznam linek na území okresu Vyškov.....	21
Tab. 7 Linky MHD Vyškov	22
Tab. 8 Linky železniční dopravy.....	22
Tab. 9 Počty spojů na linkách	23
Tab. 10 Jízdy vozidel.....	38
Tab. 11 Ujeté vzdálenosti na linkách.....	44

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ČSÚ	Český statistický úřad
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
MHD	městská hromadná doprava
ORP	obec s rozšířenou působností
PHM	pohonné hmoty

ÚVOD

V okrajových lokalitách okresů se nachází území s nízkou hustotou osídlení. Jsou zde obce s nízkým počtem obyvatel a větší vzdáleností od okresních center a větších měst. V těchto oblastech bývá menší poptávka po veřejné dopravě. Je však nutné tuto poptávku uspokojit. Provozování klasické linkové veřejné dopravy bývá v časech přepravních sedel a o víkendech neekonomické a často dochází k jízdám prázdných autobusů. Čekací doby mezi spoji do těchto lokalit bývají dlouhé a často přesvědčí potencionálního zákazníka k použití vlastního dopravního prostředku.

Pro vyřešení této problematiky se nabízí využití alternativního dopravního systému.

Vybraná lokalita je správní území obce s rozšířenou působností Vyškov. A to převážně z důvodu bydliště autora v tomto okrese a jeho zkušenostem s místní nabídkou klasické veřejné dopravy. Z důvodu slabé nabídky veřejné dopravy je autor velmi často nucen využít individuální způsob dopravy.

Cílem práce je charakteristika vybrané oblasti za účelem vytipování lokalit s nízkou poptávkou po veřejné dopravě, analýza stávajícího systému dopravní obslužnosti, charakteristika alternativních dopravních systémů v zahraničí a na území České republiky, navržení možností zavedení alternativního dopravního systému a výběr výsledné varianty.

1. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Jak již bylo zmíněno v úvodu, autor si pro svoji práci vybral správní území obce s rozšířenou působností (ORP) Vyškov.

1.1 Charakteristika okresu Vyškov

Okres Vyškov je jeden ze sedmi okresů Jihomoravského kraje, leží v jeho východní části na hranici s Olomouckým a Zlínským krajem. Vyškovsko sousedí s 6 okresy. (1) Z Jihomoravského kraje to jsou Brno – venkov, Hodonín, Břeclav, Blansko, ze Zlínského kraje je sousední okres Kroměříž a z kraje Olomouckého je to okres Prostějov.

1.2 Parametry

Vlastní rozlohou 876 km² se vyškovský okres řadí mezi menší okresy Jihomoravského kraje. Srovnatelnou rozlohu má okres Blansko (863 km²). Více než polovinu území okresu zabírá zemědělská půda.

Klimatická oblast je mírně teplá s roční průměrnou teplotou okolo 8 °C, vyjma výše položené oblasti v západní části okresu s teplotou 6–7°C.

Vyškovský okres je rozdělen do tří správních území obce s rozšířenou působností (ORP). Toto rozdělení je znázorněno na mapě správních obvodů ORP (Obr. 1). Největší z nich je správní obvod Vyškov (547 km²), do kterého patří 42 obcí. Následují Bučovice (171 km²) s 20 obcemi a Slavkov u Brna (158 km²) s 18 obcemi. Hranice okresu, správních území ORP a obcí jsou zobrazeny na mapě administrativního rozdělení okresu Vyškov v Příloze A.

Správní obvod obce
s rozšířenou působností



Obr. 1 Správní území ORP

Zdroj: (2)

1.3 Obce na území obce s rozšířenou působností Vyškov

V katastrálním území ORP Vyškov leží 42 obcí, z toho jsou 3 města. Konkrétně Vyškov, Rousínov a Ivanovice na Hané. Úplný seznam obcí je uveden v tabulce 1. Obce jsou seřazeny abecedně, města jsou vyznačena tučně. Obce se dále dělí na 74 částí. Město Vyškov má 14 částí.

Tab. 1 Seznam obcí ORP Vyškov

Bohdalice-Pavlovice	Křižanovice u Vyškova	Pustiměř
Březina	Kučerov	Račice-Pístovice
Dětkovice	Luleč	Radslavice
Drnovice	Lysovice	Rostěnice-Zvonovice
Dryšice	Medlovice	Rousínov
Habrovany	Moravské Málkovice	Ruprechtov
Hlubočany	Nemojany	Rybníček
Hoštice-Heroltice	Nové Sady	Studnice
Hvězdlice	Olšany	Švábenice
Ivanovice na Hané	Orlovice	Topolany
Ježkovice	Podbřežice	Tučapy
Komořany	Podivice	Vážany
Kozlany	Podomí	Vyškov
Krásensko	Prusy-Boškůvky	Zelená Hora

Zdroj: (3)

V tabulce 2 jsou uvedeny tři největší a tři nejmenší obce dle rozlohy. Průměrná rozloha obce je 1 086 ha. (2)

Tab. 2 Obce dle rozlohy

Obce s největší rozlohou	Rozloha [ha]	Obce s nejmenší rozlohou	Rozloha [ha]
Březina	14 962	Rybníček	210
Vyškov	5 047	Nové Sady	242
Rousínov	2 304	Křižanovice u Vyškova	247

Zdroj: (2)

1.4 Vojenský újezd Březina

Nedílnou součástí území je Vojenský újezd Březina. Se svojí výměrou 14 962 ha zabírá značnou část celkové rozlohy. (4) Tento prostor je volně nepřístupný. Většinu vojenského újezdu pokrývají zalesněné plochy. Ve vojenském újezdu je několik vodních nádrží nebo rybníků. Ostatní plochy jsou střelnice, výcvikové plochy, výcvikové budovy a další.

1.5 Přírodní podmínky

Region Vyškovsko se nachází na úpatí dvou horských systémů. Konkrétně Karpat a Českého masivu. Hranice mezi nimi se nazývá Vyškovská brána nebo též Vyškovský úval. Další nedílnou součástí je Drahanská vrchovina prvohorního stáří, která ve svých okrajích přechází v četná údolí, jako jsou například Rakovecké údolí, Malá Haná a Velká Haná. Na hranicích těchto údolí se v dřívějších dobách nacházely štěrkové kamenolomy. Do dnes se zachovaly pouze dva.

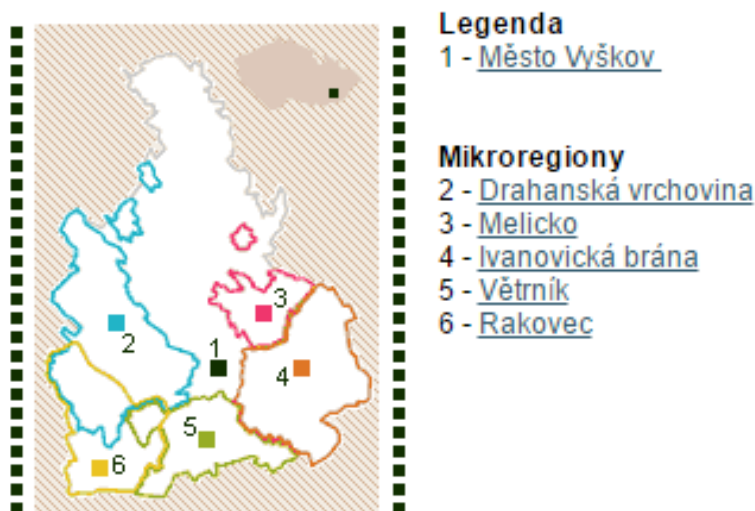
1.6 Ekologie

Díky velkým plochám lesů, téměř 300 km², má okres Vyškov dobré ekologické podmínky. Horší situace je pouze v oblasti vytížené dálnice D1. Dalším ovlivňujícím faktorem je plynofikace domácností na úrovni 77 %.

1.7 Mikroregiony

Snahou obcí je „nalákání“ turistů do jejich oblasti. Samotná obec má však omezené možnosti. Proto často spolupracují s obcemi v okolí a vytvářejí tak zajímavé turistické lokality, přírodní parky, rezervace, naučné stezky, cyklostezky a další.

Mikroregiony sdružují několik sousedních obcí se společným zájmem. Většinou to bývá z důvodu přírodních vlastností dané oblasti, společných projektů a spolupráce. Vyškovský okres má na svém území 6 mikroregionů. (5) Rozmístění mikroregionů je na obrázku 2.



Obr. 2 Mapa mikroregionů Vyškovského okresu

Zdroj: (5)

Mimo tyto mikroregiony jsou na území okresu další dva dobrovolné svazky obcí. Z okresu Brno – venkov zasahuje svazek obcí Ždánický les a Politaví. Ve východní části okresu v okolí obce Brankovice je to svazek Mezihoří.

Drahanská vrchovina

Tento mikroregion se rozkládá v západní části okresu a je svojí rozlohou největší. Tuto oblast spojují historické památky naznačující období nejstarší osídlení z doby kamenné a zbytky mohutných opevnění a hradisek z doby bronzové a kamenné. (6) Z novodobější historie jsou to například zámky v Račicích, Drnovicích a Habrovanech. Architektonickou dominantou kraje je kostel sv. Martina v Lulči. Tvář mikroregionu doplňuje množství kapliček, zvoníc, křížů a božích muk.

Drahanská vrchovina je propletena sítí dobře značených turistických tras, cyklotras a naučných stezek. Turistickým lákadlem je i Farma Bolka Polívky v Olšanech, kde se po celý rok pořádají různé akce a události.

Melicko

Výrazným znakem toho mikroregionu jsou hluboké lesy se členitým kopcovitým terénem rozdělené výraznými údolími říček a potoků náležící k území drahanské vrchoviny a naproti tomu rovinaté lány úrodné Hané. Nálezy na Hradisku nedaleko Pustiměře dokazují obydlí z mladší doby kamenné. (7) V této obci jsou také pozůstatky rotundy z 12. století a kostel sv. Benedikta.

Mikroregion může nabídnout velké množství dochovaných lidových tradic a folkloru jako jsou například ostatky (průvod masek obcí), krojovaných hodů, kácení a stavění máje a další.

Ivanovická brána

Úrodné území Hané je spíše rovinatou zemědělskou oblastí. Tuto skutečnost doplňuje muzeum zemědělské techniky a nářadí v Hošticích – Herolticích a muzeum ve Švábenicích, které po celý rok nabízí expozice zobrazující život, kulturu a místní tradice na Hané. (8)

K zajímavým historickým památkám patří kostel sv. Michaela ve Švábenicích, renesanční zámek v Ivanovicích na Hané, zámeček a kostel ve Chválkovicích na Hané a zbytky mohutného hradu v Orlovicích.

Větrník

Základem tohoto mikroregionu je Národní přírodní rezervace Větrníky, ležící v jižní části okresu Vyškov. Terén mikroregionu je mírně kopcovitý s velkou škálou botanicky zajímavých rostlin, z nichž je hned 23 druhů chráněných a dalších 43 na seznamu ohrožených druhů. (9) V mikroregionu se nachází další přírodní rezervace Ve Žlabech nedaleko obce Pavlovice, která se vyznačuje listnatými lesy odpovídajícími původnímu porostu oblasti.

Z architektonických památek je nutné zmínit zámek v Bohdalicích a nedaleká kaplička Cyrila a Metoděje. V oblasti mikroregionu je několik žudrových domků z 19. století.

Rakovec

Rakovecký mikroregion se částečně protíná s mikroregiony Drahanská vrchovina a Větrník, jak je vidět na mapě mikroregionů (Obrázek 1). Tím je dána i společná část zajímavých a turisticky oblíbených míst.

Centrem mikroregionu Rakovec je město Rousínov, které je zajímavé svou historií. (10) Založení města se datuje na rok 1222, k tomuto datu se blíží i historie okolních obcí. V Rousínově se nachází židovský hřbitov a synagoga.

1.8 Turistika

Pro turisty v rámci vyškovského okresu jsou kromě přírodních a památkových nabídek mikroregionů zajímavé i další lokality.

Jedno z neznámějších a nejvýznamnějších míst je Slavkovské bojiště, na kterém se odehrála bitva Tří císařů. Toto místo je atraktivní jak pro tuzemské, tak zahraniční turisty. Návštěva toho místa je často spojována s prohlídkou Slavkovského zámku, kde probíhá stálá expozice věnována této známé bitvě.

Centrum kulturního a sportovního dění je město Vyškov. Sportoviště jsou orientována v blízkosti Smetanových sadů. Je zde hokejový stadion, který v době psaní práce prochází kompletní rekonstrukcí, nově vybudovaný atletický stadion s fotbalovými hřišti, víceúčelová hala s lezeckou stěnou, tenisové kurty, hřiště na plážový volejbal a další. Za zmínku jistě stojí ragbyový team JIMI RC Vyškov, který se pravidelně zúčastňuje nejvyšších národních soutěží. Dále jsou zde sportovní organizace jako Orel, Sokol, AHA atletika, Městský fotbalový klub a jiné.

Ve Vyškově je kino, divadlo, sály pro pořádání plesů, nákupní zóna s několika obchodními domy, středisko volného času Maják a aquacentrum.

Mezi velmi vyhledávané atrakce vyškovského okresu patří ZOO Vyškov s Dinoparkem.

1.9 Obyvatelstvo

Podle údajů Českého statistického úřadu (ČSÚ) mělo území ORP Vyškov k 31. 12. 2015 nahlášený trvalý pobyt 51 524 obyvatel. (11) Rozdělení mužů a žen bylo rovnoměrné. Strukturu věkových skupin zobrazuje tabulka 3.

Tab. 3 Struktura věkových skupin

Věkové skupiny	Počet obyvatel
0–14	7 321
15–64	36 131
65+	7 643

Zdroj: (11)

Největší a nejmenší obce podle počtu obyvatel jsou v tabulce 4. Průměrný počet obyvatel jedné obce je 1 135.

Tab. 4 Obce dle počtu obyvatel

Nejvíce obyvatel	Počet	Nejméně obyvatel	Počet
Vyškov	21 250	Březina	0
Slavkov u Brna	6 564	Nové sady	110
Rousínov	4 953	Křižanovice u Vyškova	145

Zdroj: (11)

1.10 Zhodnocení oblasti

Autor se domnívá, že podle polohy obcí i jejich velikosti je vhodné navrhnout alternativního dopravního systému. Obce v blízkém okolí měst jsou podle autorových zkušeností z této oblasti obsluhovány dostatečně. Obce, které jsou vzdálenější, jsou většinou i ty méně osídlené a zde je nabídka menší. Další nevýhodou menších obcí je nutnost dojíždět do školských zařízení a práce.

V ranních hodinách je toto dojíždění pravidelné a dobře pokryté, v odpoledních hodinách je to nepravidelné a mnohdy z důvodu dlouhé čekací doby cestující zvolí vlastní způsob dopravy. Podobná nutnost dojíždění je i v případě kulturního života, sportů a zájmových aktivit. Většina těchto aktivit je soustředěna do Vyškova. Zde jsou dle autora požadované časy dopravy rozdílné a mohla by zde vzniknout poptávka po alternativním dopravním systému.

1.11 Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

Veřejná osobní doprava ve vybrané oblasti je zařazena do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). Mimo tento systém lze na území okresu využít dopravy dálkových linek vedoucích z měst jiných krajů nejčastěji do Brna a zpět.

Integrovaný dopravní systém zahájil provoz 1. 1. 2004 se zařazením 112 obcí Jihomoravského kraje. (12) Další oblasti a obce byly přidávány postupně po etapách. Okres Vyškov byl zařazen ve dvou etapách. V etapě 3A to bylo ke dni 11. 12. 2005 zařazeno 22 obcí Vyškovska, Slavkovska, Bučovicka a městská hromadná doprava (MHD) Vyškov. Zbýlé obce byly zařazeny v etapě 4B dne 28. 6. 2008.

V době psaní práce zahrnoval IDS JMK celkem 673 obcí a 322 linek. Z toho 24 vlakových a 194 regionálních autobusových linek. Zbýlé linky jsou linky MHD měst ležících v kraji. Rozdělení linek je uvedeno v tabulce 5.

Tab. 5 Rozdělení linek

Druh linky	Počet
Regionální autobusové	194
Železniční	24
MHD Brno:	
- tramvajové	11
- trolejbusové	13
- autobusové	47
MHD Adamov	1
MHD Blansko	4
MHD Břeclav	9
MHD Bystřice nad Pernštejnem	1
MHD Hodonín	4
MHD Kyjov	3
MHD Vyškov	4
MHD Znojmo	7
<i>Celkem</i>	<i>322</i>

Zdroj: (12)

Dopravní síť integrovaného systému

Do IDS JMK je zahrnuto celé území a všichni občané kraje. Na tomto území se mohou cestující dopravovat za stejných tarifních a smluvních přepravních podmínek. Mohou využívat všechny tramvaje, trolejbusy, autobusy, všechny osobní a spěšné vlaky a některé zaintegované rychlíkové spojení.

Dopravní systém je zónový, to znamená, že kraj je rozdělen do tzv. tarifních zón. Cestující si tak lehce určí, přes které zóny pojedou a podle toho jednoduše spočítají cenu přepravy. Zónový systém značně zjednodušil orientaci v dopravě po celém kraji. Centrem systému jsou tarifní zóny 100 a 100 na území města Brna. Celkový počet zón je 161. Jejich mapa je v Příloze B.

Vyškovský okres je rozdělen do 15 zón. Konkrétně město Vyškov má zónu číslo 740. Ostatní zóny v okrese: 240, 745, 750, 755, 735, 730, 765, 620, 635, 645, 647, 760, 655 a 657.

Označení linek

Integrovaný dopravní systém má zavedeno jednotné označení linek po celém kraji. Cestujícím to usnadňuje a zrychluje orientaci v systému. Základní informace o lince může cestující získat již podle čísla linky.

Čísla jsou rozdělena do několika skupin:

- jedno a dvoumístné – linky na území města Brna,
- třímístné (100–150) – spojení významných měst s Brnem,
- třímístné (150–200) – spojení významných obcí v regionu,
- třímístné (nad 200) – spojení obcí s regionálním centrem,
- S – osobní vlaky,
- R – spěšné a rychlíkové vlaky.

Všichni dopravci, provozující linky IDS JMK, musí dodržovat jednotné značení vozidel, tak aby cestující našel důležité údaje vždy na stejném místě. Na čele vozidla v horní části musí být číslo linky, trasou a konečnou zastávkou. Stejně tak musí být tyto informace na boční straně vozidla, kde jsou otevírané dveře. Na zadní straně vozidla je pouze číslo linky. Uvnitř vozidla jsou potom smluvní přepravní podmínky, informace o následujících zastávkách, tarif a plán sítě IDS JMK.

Jízdenky

Jednou z velkých výhod zavedení integrovaného dopravního systému je možnost přestupů mezi jednotlivými dopravci nebo linkami na jeden jízdní doklad. V IDS JMK je několik druhů jízdenek, každý cestující si tak může vybrat, která z možností mu nejvíce vyhovuje.

Základní jízdné je určeno pro osoby starší 15 let. Pro děti do 15 let, zavazadla a psy jsou určeny jízdenky zlevněné. Tyto jízdenky mohou za určitých podmínek využívat i studenti do 26 let a důchodci.

Jednorázová jízdenka

Nejjednodušší jízdní doklad je jednorázová jízdenka. Cestující si ji může pořídit přímo u řidiče. Další možností je nákup předtištěné jízdenky například v trafice, jízdenkovém automatu nebo na pokladnách dopravců. Tyto jízdenky jsou platné až po označení v označovači. Označovače jsou umístěny uvnitř vozidel. V případě železniční dopravy jsou na stanicích a zastávkách a je třeba jízdenky označit před nastoupením do vozidla.

Předplatní jízdenka

Po zakoupení předplatní jízdenky může cestující neomezeně využívat dopravu ve všech zónách, pro které si tuto jízdenku zakoupil. Skládá se ze dvou částí. První část

je průkaz, na kterém je fotografie držitele a základní údaje. Druhou částí je kupón, který si cestující postupně dokupuje podle jeho platnosti. Kupony existují s platností na 24 hodin, měsíc, čtvrtletí nebo roční. Předplatní jízdenky se vyplatí zejména cestujícím pravidelně dojíždějícím za prací nebo zaměstnáním. Předplatní jízdenky jsou vždy platné na zónách, které jsou na nich vyznačeny. Tyto jízdenky prodávají zákaznická a informační centra dopravců a pokladny Českých drah.

Univerzální jízdenka

Univerzální jízdenka je alternativa k předplatní jízdence. Je určena pro cestující jezdící na delší vzdálenosti nebo nepravidelně pohybující se po různých zónách. Jízdenka má 24 polí pro označení a cestující si ji označuje podle toho, kolik zón projede.

1.12 Linky Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje na území obce s rozšířenou působností Vyškov

Na území ORP Vyškov je možno využít 23 linek zařazených do systému IDS JMK. (13) Linky jsou vyznačeny v Příloze B.

Autobusové linky IDS JMK na území ORP Vyškov jsou uvedeny v tabulce 6. V tabulce 6 jsou uvedeny pouze části linek, které obsluhují obce analyzovaného území.

Tab. 6 Seznam linek na území okresu Vyškov

Číslo linky	Zařazené obce
107	Vyškov – Luleč – Tučapy – Komořany – Rousínov
156	Vyškov – Hlubočany – Kučerov – Bohdalice – Pavlovice – Kozlany
157	Vyškov – Drnovice – Račice – Pístovice
166	Vyškov – Hlubočany – Bohdalice – Pavlovice – Kozlany
167	Vyškov – Drnovice – Ježkovice – Ruprechtov – Podomí – Krásensko
602	Rousínov – Komořany – Podbřežice
631	Rousínov – Komořany – Tučapy – Luleč – Vyškov
650	Bohdalice – Pavlovice – Kozlany
731	Olšany – Habrovany – Rousínov
732	Rousínov (MHD)
750	Vyškov – Studnice – Nové Sady
751	Vyškov – Rostěnice – Lysovice
752	Vyškov – Křižanovice u Vyškova – Topolany – Prusy-Boškůvky – Vážany
753	Vyškov – Křižanovice u Vyškova – Hoštice-Heroltice – Rybníček – Medlovice – Ivanovice na Hané – Švábenice – Dětkovice
754	Orlovice – Moravské Málkovice – Medlovice – Ivanovice na Hané – Hoštice-Heroltice – Křižanovice u Vyškova – Vyškov
755	Vyškov – Pustiměř – Drysice
756	Vyškov – Pustiměř – Radslavice – Zelená Hora – Podivice

Zdroj: (13)

Na území města Vyškov jsou zavedeny 4 linky městské hromadné dopravy. (Tab. 7). Tyto linky spojují dopravní uzly jako jsou autobusové nádraží a železniční stanice s důležitými místy jako jsou: nemocnice, školská zařízení, úřady, nákupní zóna, průmyslové zóny a další.

Tab. 7 Linky MHD Vyškov

Číslo linky	Zařazené obce
741	Vyškov MHD
742	Vyškov MHD
743	Vyškov MHD
744	Vyškov MHD

Zdroj: (13)

Z železniční dopravy jsou do IDS JMK zavedeny 2 linky (Tab. 8). Linka R8/R12 je primárně určena pro regionální dopravu z Vyškova do Brna a zpět. Na území okresu ji lze využít pouze v jednom večerním spoji, kdy zastavuje ve stanici Rousínov.

Tab. 8 Linky železniční dopravy

Číslo linky	Zařazené obce
R8/R12	Rousínov – Vyškov (pouze jeden večerní spoj)
S71	Vyškov – Hoštice-Heroltice – Ivanovice na Hané – Chválkovice

Zdroj: (13)

1.13 Další možnosti dopravy

Mimo linky zavedené do systému IDS JMK lze využít nabídky dalších dopravců meziregionální dopravy. Nejčastěji je tomu tak na páteřních tratích spojující hlavní body regionu, například mezi městy Vyškov a Rousínov lze využít hned několika dálkových spojů, z nichž někteří zastavují i v obcích mezi nimi. Tyto spoje bývají zpravidla využívány pro nepravidelnou dopravu. V případě pravidelného dojíždění se vyplatí využít integrovaného dopravního systému a koupě předplacených jízdenek.

1.14 Linky s nízkou nabídkou veřejné dopravy

Při pohledu na mapu linek (Příloha B) je evidentní, že některé linky tvoří páteřní trasu území kopírující dálnici D1 spojující města Rousínov, Vyškov, Ivanovice na Hané a obce ležící na této trase. Autobusovou dopravu v části této trasy podporuje železniční linka S71. V obcích okolo této trasy je dopravní spojení dostatečné. Naopak nedostatečná nabídka dopravních spojení je v oblastech vzdálenějších od této trasy. V tabulce 9 jsou počty spojů na lince ve směru tam a zpět. V práci je uvažována nabídka v pracovní dny mimo víkendy a svátky.

Tab. 9 Počty spojů na linkách

Číslo linky	Spojů TAM	Spojů ZPĚT	Souběhy
107	35	31	631
156	16	18	166, 650
157	16	16	
166	13	11	156, 650
167	17	16	
602	20	21	
631	22	20	107
650	5	7	156
731	17	25	732
732	8	6	731
750	29	31	
751	9	9	
752	13	13	
753	20	20	Z části 754 + S71
754	18	19	Z části 753 + S71
755	11	12	
756	13	13	

Zdroj: (14)

Z tabulky 9 je evidentní že špatná situace je na lince číslo 751, kde je nabídka veřejné dopravy s 9 spoji tam a 9 spoji zpět vůbec nejhorší, dále na linkách 752 a 756. Linka číslo 755 by se s 11 spoji tam a 12 spoji zpět mohla řadit mezi zmiňované linky, ale obce na její trase jsou obsluhovány současně dopravci z Prostějovského okresu. (14)

Pro účely Bakalářské práce budou v kapitole 3 navrhovány možnosti zavedení alternativních systémů v oblastech linek 751, 752 a 756.

2. CHARAKTERISTIKA ALTERNATIVNÍCH DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ

Alternativními dopravními systémy jsou většinou myšleny tzv. poptávkové systémy veřejné dopravy. Jak už tento název napovídá, jedná se o systémy, které jsou řízeny aktuální poptávkou po dopravě. Ve světě i na území ČR je, nebo byla zavedena celá řada alternativních dopravních systémů.

Alternativní dopravní systémy jsou zpravidla určeny pro příměstské aglomerace a oblasti s nízkou hustotou osídlení. Dalším společným znakem je využívání pro potřeby dopravy malých autobusů a osobních automobilů. Z důvodu lepších jízdních vlastností, spotřeby pohonných hmot (PHM), komfort jízdy a další. Alternativní dopravní systémy by neměly konkurovat klasické veřejné dopravě. Naopak by se tyto dva systémy měly doplňovat, a právě alternativní dopravní systémy by měly být řešením neekonomického provozu klasické veřejné dopravy v době dopravních sedel a slabé poptávky po dopravě. Dalším společným znakem je uskutečnění samotné jízdy pouze v případě očekávání skutečné poptávky po přepravě, a to alespoň jedním cestujícím.

Provoz systému řídí dispečer, který zpracovává objednávky zákazníků a určuje použitý dopravní prostředek podle počtu cestujících. V případě objednávky početnější skupinou lze vypravit i klasický autobus.

2.1 Taxibus

Nejčastěji využívanou formou alternativního dopravního systému je Taxibus a jeho modifikace. (15 s. 351) Jedná se o systém zajišťování dopravy mikrobusy nebo osobními automobily v časech dopravního sedla.

System pracuje na základě objednávek přepravy od cestujících. Tato objednávka musí být uskutečněna před dopravou (zpravidla 30–45 minut) nejčastěji telefonicky nebo vyplněním formuláře na stránkách dopravce. Možnosti výběru spojení jsou dána jízdním řádem a bývají periodická. Zákazník si vybere požadovanou nástupní a výstupní zastávku dle jízdního řádu.

2.2 Sběrné taxi

System sběrného taxi funguje na podobném principu jako taxibus. Odlišnost je v možnosti vystoupení „přede dveřmi“, tedy na místě, které si zákazník zvolí sám.

Sběrné taxi nemusí být provozováno dle jízdního řádu. Dopravce může určit obsluhované lokality a cestující si může v těchto lokalitách libovolně vybírat start a cíl cesty.

Sběrné taxi pro společenské účely vzniká zacílením sběrného taxi na určité společenské události. Tím může vzniknout poptávka po dopravě z jednoho místa, což vede ke sloučení několika jízd a výhodnějšímu provozu systému.

2.3 Příklady ze zahraničí

V zahraničních zemích jsou alternativní dopravní systémy využívány již několik let. Jelikož jsou všechny tyto systémy přesně koncipovány na danou oblast, jsou méně či více odlišné. Každý má své klady a zápory. (16)

Treintaxi – Nizozemsko

Treintaxi je systém spojující autobusovou a železniční dopravu. Čas objednání je 30 minut před jízdou. Nevýhodou systému je nutnost kombinace jízdenky s jízdenkou na železniční dopravu, což zmenšuje možnosti využití systému. Systém pracuje v blízkém okruhu železničních uzlů, je tedy výhodný spíše pro oblasti, kde jsou železniční stanice na okraji města. Pro využití v okrajových částech regionu je tento systém nevhodný.

Pro vybranou lokalitu je tento systém nevhodný z důvodu nutnosti návaznosti na železniční dopravu.

Taxitub Bretagne – Francie

Ve francouzské Bratagnii je zaveden systém Taxitub. Tento systém má dobrý telematický program, který spojuje objednávky zákazníků do skupin a tím zmenšuje potřebný počet vozidel v provozu. Nevýhodou systému je nutné registrace zákazníků do systému, což může potencionální zájemce o přepravu odradit.

Z důvodu nutnosti registrace by autor tento systém nezvolil. Naopak vhodné by se mohlo jevit využití podobného telematického systému seskupování objednávek.

LÖBAU – Německo

Alternativní dopravní systémy jsou nejpočetněji zastoupené v Německu. Jedním z nich je i systém LÖBAU. Nevýhodou systému může být soustředěnost pouze na denní hodiny, kdy nabídka spojení končí v pracovní dny s šestou hodinou večerní. Další nevýhodou jsou přesně dané linky bez možnosti změny trasy. Naopak výhodou

je opatření, které držitelům dlouhodobých jízdenek zajišťuje cenu srovnatelnou s cenou klasické veřejné dopravy. Ostatní zákazníci si připlatí tzv. příplatek za komfort.

Analogicky fungující systém je zaveden i v oblasti Berlín – Braniborsko s rozdílem v ceně příplatku za komfort, který je zde výrazně vyšší.

Tyto systémy by pro vybranou lokalitu mohly přispět v oblasti tarifního řešení.

Shaumburg – Německo

Tento systém není provozován podle jízdního řádu, přepravu je možné si objednat v čase omezeném pouze provozní dobou. Další výhodou je možnost využití osobami na vozíku a rodiči s kočárky. Systém pracuje na principu „door to door“. Zajímavostí tohoto systému je členění jízdného dle věkových skupin, skupinové jízdné, nebo předplatné jízdné na 10 jízd.

Wolfsburg – Německo

Provoz tohoto systému je velmi omezený a cílený na skupinu mladých cestujících. Provozní doba systému je v noci z pátku na sobotu (21:00 – 5:00) a ze soboty na neděli (21:00 – 2:00). Tento systém má značný příplatek za komfort, ale zůstává levnější než použití klasického taxi. Systém vznikl za účelem snížení nepříznivých statistik dopravních nehod zapříčiněných alkoholem právě během víkendových nocí.

Dial-a-bus Monrou – Spojené státy americké

V USA je situace poptávkové veřejné dopravy zcela odlišná. Američané považují alternativní systémy dopravy za služby pro občany, kteří nemohou využít klasickou veřejnou dopravu. Často tyto služby mívají přezdívku „autobusů pro důchodce“. Tuto službu je třeba objednat minimálně den předem.

Obecně systémy provozované v USA nejsou pro evropské podmínky vhodné. Poměr využívání vlastní a veřejné dopravy je diametrálně odlišný. Zacílení poptávkové dopravy na jednu skupinu cestujících, například školní, mládež, starší apod. Mohlo by to v evropském systému klasické dopravy znamenat ztrátu početné skupiny cestujících a tím ohrožení existence klasického systému veřejné dopravy.

Brantford – Kanada

Tento systém poptávkové nabídky má nevýhodu v době přistavení vozidla. Dopravce si pro větší možnosti slučování a seskupování jízd vyhrazuje právo přistavení vozidla 15 minut před i po sjednaném čase. Pro cestující to může být nevhodné v případě návaznosti na klasickou veřejnou dopravu, nebo například pro školní mládež, kdy mají pevně daný začátek vyučování.

Díky tomuto řešení není příliš vhodné zavedení podobného systému v České republice.

Anrufbus Leer – Německo

Jeden z nejstarších dosud fungujícím systémem je systém Anrufbus působící na území německého Leeru. Tento systém často slouží jako základ pro zavádění nových systémů alternativní dopravní obslužnosti. K provozu jsou využívány osobní automobily s 8–14 místy k sezení (Obr. 3).

Služba má vlastní dispečerskou centrálu, která zpracovává objednávky zákazníků, vyhledává vhodné trasy a přidělení řidičů v denní době od 7:30 do 18:00 hod v pracovní dny a od 9:00 do 18:00 hod o víkendech. Mimo tyto časy jsou zákazníci přepojeni přímo na řidiče, na kterém je určené vhodné trasy. Tarif není součástí klasické veřejné dopravy.



Obr. 3 Mercedes – Benz Sprinter Mobility

Zdroj: (17)

Tento systém také dokázal, že alternativní dopravní systémy nejsou konkurencí pro klasickou linkovou dopravu, naopak ji pomáhají zbavit se neekonomických spojů. A také pro taxislužbu, protože není provozován ve večerních a nočních hodinách.

PublicCar – Švýcarsko

PublicCar zaujímá v systému Švýcarské dopravy značné postavení. Působí hlavně v horských, členitých oblastech s nízkou hustotou osídlení. Tento systém nabídl možnost dopravního spojení v místech, kde byla obslužnost velmi slabá nebo dokonce žádná. Systém funguje ve formě „door to door“. Nejsou určeny žádné pevné jízdní řády ani trasy.

Stejně jako u německého Anrufbusu je systém řízen centrálním dispečinkem v denních dobách. Mimo denní doby je řízení převedeno na samotné řidiče.

Zajímavostí je, že systém PublicCar provozuje dceřiná společnost švýcarské pošty, PostAuto. U vozidel je kladen důraz na pohodlí, prostor, bezbariérovost a pohodlnou přepravou stojících cestujících. PublicCar uznává všechny druhy národních jízdenky s nutností doplacení komfortního příplatku.

2.4 Příklady z České republiky

V České republice patří alternativní dopravní systémy k velmi ojedinělým způsobům řešení dopravní obslužnosti. Přesto lze považovat systém Radiobus a jeho několik modifikací Rychnovského dopravce Audibus za systém na podobné úrovni jako v zahraničí.

Radiobus – Rychnovsko

Zpočátku systém Radiobus fungoval pouze v provozu městské hromadné dopravy v Rychnově nad Kněžnou. (18) V době dopravního sedla byly spoje uskutečňovány pouze v případě objednání cestujícím. Tím se eliminovaly jízdy prázdných autobusů. Radiobus také fungoval jako služba rozvozu večerních vlaků, kdy do té doby byly cestující odkázáni na klasickou taxislužbu. Radiobus se snaží pružně reagovat na potřeby cestujících. Sledováním jejich potřeb, zájmů a cílů cest vznikají nadstavbové služby.

Radiobus Partner Služba směřovaná především na potřeby seniorů do lokalit, jakou jsou nemocnice, lékaři, obchodní centra, úřady, ale i zahrádkářské kolonie, hřbitovy apod. mimo přepravní špičku a dopravu školáků v ranních a odpoledních hodinách. Dále pro rozvoz a svoz občanů do zaměstnání.

Radiobus Turista nabízí rekreační cesty s možností přepravy kol (Obr. 4). Tato služba nabízí možnost přepravy osobám upoutaným na lůžko.



Obr. 4 Radiobus turista s přívěsem pro přepravu kol

Zdroj: (19)

Radiobus Asistent je služba, která je určena pro přepravu handicapovaných žáků do škol a zařízení, dopravu seniorů na denní pobyt a zpět, svoz a rozvoz do chráněných dílen apod. Asistentem doprovázená služba umožňuje přepravu osobám, které byly dříve odkázány na pomoc příbuzných.

Další systémy v České republice

Na území české republiky fungují další systémy. Je však nutné podotknout, že jejich služby jsou v malém rozsahu.

Vlakotaxi – Bezručice, Lednice, Mladec

Jedná se o nabídku poptávkové železniční dopravy na lokálních tratích s velmi nízkým využitím provozu. Spoje je možné objednat v době od 10:00 do 12:00 v pracovní dny a dále v pátek po 20:00 hod.

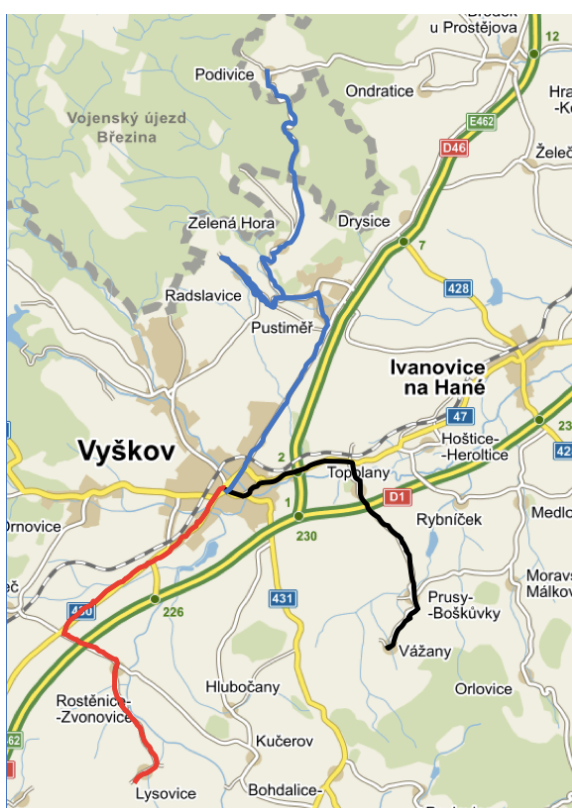
Strupčice

Poptávkový dopravní systém zde nahradil část zrušené linky, která byla neekonomická. Spoj byl uskutečněn pouze po objednání a zajišťoval návaznost na zbylou část linky.

System RegioBus je na území České republiky v podstatě jediným dobře působícím systémem poptávkové dopravní obslužnosti, proto autor využije principu jeho činnosti a zkušeností získaných po dobu provozu.

3. VARIANTY ZAVEDENÍ ALTERNATIVNÍHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

Práce navrhuje dvě varianty zavedení alternativního systému dopravní obslužnosti do tří linek vytipovaných v kapitole 1.14. v pracovní dny. Ve dnech víkendů, státem uznávaných svátků a dnech školních prázdnin, kdy je omezen provoz IDS JMK, tento systém není navrhován. Trasy linek jsou vyznačeny na mapě (Obr. 5), červenou barvou je vyznačena linka 751, černou barvou je vyznačena linka 752 a modrou barvou má linka 756. Po analýze (Obrázek 5) se jeví výhodnější obsluhovat každou linku zvlášť. Návaznost mezi linkami se z důvodu větších přejezdů zdá nevýhodná.



Obr. 5 Trasy vybraných linek

Zdroj: (20)

První varianta je menšího rozsahu s přidáním několika spojů v denních dobách s největší prodlevou. Druhá varianta navrhuje zavedení systému ve větším rozsahu.

3.1 Základní parametry systému

Základním úkolem systému je nabídnout cestujícím možnost přepravního spojení v dobách denních sedel z okrajových částí okresu do Vyškova a zpět. A to prioritně

v dopoledních hodinách směrem do Vyškova, kde je dále možnost přestupu na spoje do Brna, Olomouce, Prostějova a v odpoledních a večerních hodinách zpět.

Nově přidané spoje jsou v jízdních řádech označeny červenou barvou a písmenem „T“ jako označení telefonické objednávky.

Řízení systému

Objednání služby bude probíhat telefonicky minimálně 60 minut předem. Doba 60 minut je odvozena od nejdelší jízdní doby, která je na lince 756, tak aby bylo zajištěno, že vozidlo bude přistaveno na zastávku objednání včas. Objednávky zákazníků, přidělení řidičů a vozidel budou řízeny z dispečerského stanoviště ve Vyškově v době od 6:30 do 18:00. Mimo tuto dobu budou telefonické objednávky přesměrovány přímo na řidiče, který je zpracuje a uskuteční. Podobně jako je tomu v příkladech alternativních dopravních systému v zahraničí (Anrufbus Leer – Německo).

Systém je navržen tak, aby vozidlo začínalo a končilo ve Vyškově, to znamená, že se uskuteční jízda tam i zpět v případě, že bude objednán alespoň jeden cestující na jeden ze směrů dané linky. Ve směru od Vyškova bude linka obsloužena v rozsahu objednávky zákazníka, tak aby se neuskutečňovala zbytečná jízda prázdného vozidla na konečnou a zpět.

Integrace systému

Dle autora by byla ideální úplná integrace do systému IDS JMK zejména z důvodu tarifu. Tato možnost je ale zřejmě nereálná z hlediska ekonomiky provozu.

Úplné oddělení alternativního dopravního systému od stávající nabídky IDS JMK by mohlo znamenat neatraktivitu zejména pro cestující s předplatní nebo univerzální jízdenkou. A také pro cestující, kteří přestupují z jiného spoje a mají zakoupenou jízdenku na více zón.

Nabízí se možnost kompromisu s částečnou integrací a uznáváním jízdních dokladů IDS JMK a zavedením tzv. „příplatku za komfort“, jako je tomu v případě některých alternativních dopravních systémů provozovaných v zahraničí. Tento příplatek za komfort autor odhaduje okolo 30–40 % z ceny tak, aby se tento systém nestal konkurentem pro taxi službu a zároveň byl pro cestující výhodnější než individuální automobilová doprava.

Vozidla

Pro potřeby systému autor vybral malé osobní vozidlo kategorie M1 dodávkového tytu pro přepravu 9 osob včetně řidiče a hmotností do 3,5 tuny. Ze zkušeností zahraničních systémů by tato vozidla měla kapacitně vyhovovat.

Toto vozidlo má následující výhody:

- manévrovatelnost,
- cestovní rychlost,
- postačuje řidičské oprávnění sk. B,
- pořizovací cena,
- spotřeba PHM,
- náklady na provoz.

Nevýhodou je pouze nižší kapacita vozidel.

Trh dodávkových vozidel nabízí množství modelů od různých výrobců:

- Ford Transit, Transit Custom (Obr. 6),
- Volkswagen Caravelle, Transporter,
- Mercedes-Benz Vito,
- Renault Trafic,
- Opel Vitara,
- Hyundai H350,
- a další.



Obr. 6 Ford Transit pro 9 osob

Zdroj: (21)

3.2 První varianta

Tato varianta zavedení alternativního dopravního systému navrhuje přidání celkem 6 spojů tam a zpět v dobách s největší časovou prodlevou. V ranních a dopoledních hodinách se prioritně uvažuje větší poptávka po cestě z okrajových částí do Vyškova a v odpoledních a večerních hodinách naopak z Vyškova zpět.

Linka 751, Vyškov – Lysovice

Na této lince je nejmenší nabídka spojů. V období ranního sedla je časové okno 3,5 hodiny mezi spoji odjíždějící z Lysovic v 7:05 a 10:35 (Obr. 7). Autor vložil spoj odjíždějící v 9:05 z Lysovic a k němu párový spoj v 8:40 z Vyškova tak, aby byl 5minutový čas v Lysovicích na obrat. Odjezdy jsou voleny v již zavedených minutách pro lepší orientaci v jízdních řádech a zapamatování. Tento spoj by měl být využíván pro cesty na úřady, k lékařům nebo například do obchodů, které mají provozní hodiny např. od 9:00 a je tedy zbytečné být ve Vyškově v 7:25.

V období večerního sedla je časové okno 4 hodiny mezi spoji odjíždějící z Vyškova v 18:35 a 22:40. Do tohoto prostoru je navržen spoj odjíždějící v 20:05 a k němu spoj v opačném směru v 20:35. Autor předpokládá poptávku v této době cestujícími mířícími z Vyškova převážně z kulturních akcí, zájmových činností a kroužků a sportovních aktivit.

751 Vyškov - Lysovice											
Zastávka			T							T	
Vyškov, aut. nádr.	5:45	6:40	8:40	10:05	12:05	14:05	15:05	16:35	18:35	20:05	22:40
Vyškov, nem.	5:47	6:42	8:42	10:07	12:07	14:07	15:05	16:37	18:37	20:07	22:42
Vyškov, Drnovská Bioveta	5:51	6:46	8:46	10:11	12:11	14:11	15:11	16:41	18:41	20:11	22:46
Rostěnice - Zvonovice, Rostěnice	5:56	6:51	8:51	10:16	12:16	14:16	15:16	16:46	18:46	20:16	22:51
Rostěnice - Zvonovice, Rostěnice - náves	5:57	6:52	8:52	10:17	12:17	14:17	15:17	16:47	18:47	20:17	22:52
Rostěnice - Zvonovice, Zvonovice	5:59	6:54	8:54	10:19	12:19	14:19	15:19	16:49	18:49	20:19	22:54
Lysovice, kult. dům	6:03	6:58	8:58	10:23	12:23	14:23	15:23	16:53	18:53	20:23	22:58
Lysovice, ObÚ	6:05	7:00	9:00	10:25	12:25	14:25	15:25	16:55	18:55	20:25	23:00

751 Lysovice - Vyškov											
Zastávka				T						T	
Lysovice, ObÚ	4:55	6:05	7:05	9:05	10:35	13:05	14:35	15:45	16:55	20:35	21:05
Lysovice, kult. dům	4:57	6:07	7:07	9:07	10:37	13:07	14:37	15:47	16:57	20:37	21:07
Rostěnice - Zvonovice, Zvonovice	5:01	6:11	7:11	9:11	10:41	13:11	14:41	15:51	17:01	20:41	21:11
Rostěnice - Zvonovice, Rostěnice - náves	5:03	6:13	7:13	9:13	10:43	13:13	14:43	15:53	17:03	20:43	21:13
Rostěnice - Zvonovice, Rostěnice	5:04	6:14	7:14	9:14	10:44	13:14	14:44	15:54	17:04	20:44	21:14
Luleč, rozc.	5:07	6:17	7:17	9:17	10:47	13:17	14:47	15:57	17:07	20:47	21:17
Vyškov, Drnovská Bioveta	5:09	6:19	7:19	9:19	10:49	13:19	14:49	15:59	17:09	20:49	21:19
Vyškov, nem.	5:13	6:23	7:23	9:23	10:53	13:23	14:53	16:03	17:13	20:53	21:23
Vyškov, aut. nádr.	5:15	6:25	7:25	9:25	10:55	13:25	14:55	16:05	17:15	20:55	21:25

Obr. 7 Jízdní řád linky 751 var. 1

Zdroj: Autor

Linka 752, Vyškov – Topolany – Vážany

Na této lince je nabídka spojení o poznání lepší. V dopoledních hodinách jezdí spoje v takřka dvou hodinové periodě.

Horší situace je na této lince v případě večerního spojení, kdy je zejména důležité přepravit cestující z Vyškova do obcí na lince. Mezi večerními spoji z Vyškova do Topolan odjíždějící v 20:16 a 22:42 je rozestup 2,5 hodiny. Do tohoto prostoru autor vložil jeden pár dopravního spojení s odjezdem v 21:36 z Vyškova a zpáteční spoj z Vážan v 22:12. (Obr. 8) Druhý pár spojů byl vložen tak, aby vyplnil 3,5 hodinový prostor mezi spoji z Topolan do Vyškova v 17:12 a 20:47.

752 Vyškov - Topolany - Vážany															
Zastávka													T		T
Vyškov, aut. nádr.	5:16	6:26	6:46	8:06	10:06	12:06	14:08	14:41	15:06	16:36	17:36	18:26	20:16	21:36	22:42
Vyškov, žel. st.	5:17	6:27	6:47	8:07	10:07	12:07	14:09	14:42	15:07	16:37	17:37	18:27	20:17	21:37	22:43
Vyškov, Palánek	/	/	/	/	/	/	/	14:11	/	/	/	/	/	/	/
Vyškov, Tyršova	/	/	/	/	/	/	/	14:12	/	/	/	/	/	/	/
Vyškov, u podchodu	5:21	6:31	6:51	8:11	10:11	12:11	/	14:46	15:11	16:41	17:41	18:31	20:21	21:41	22:47
Vyškov, Tržiště	5:23	6:33	6:53	8:13	10:13	12:13	/	14:48	15:13	16:43	17:43	18:33	20:23	21:43	22:49
Vyškov, Marchanice	5:25	6:35	6:55	8:15	10:15	12:15	14:14	14:50	15:15	16:45	17:45	18:35	20:25	21:45	22:51
Křižanovice u Vyškova, rozc. 0.2	5:26	6:36	6:56	8:16	10:16	12:16	14:15	14:51	15:16	16:46	17:46	18:36	20:26	21:46	22:52
Topolany	5:28	6:38	6:58	8:18	10:18	12:18	14:17	14:53	15:18	16:48	17:48	18:38	20:28	21:48	22:54
Prusy-Boškůvky, Moravské prusy, ZD	5:32	6:42	7:02	8:22	10:22	12:22	14:21	14:57	15:22	16:52	17:52	18:42	20:32	21:52	22:58
Prusy-Boškůvky, Moravské prusy, křiž.	/	6:44	/	8:24	10:24	12:24	14:23	14:59	15:24	16:54	17:54	18:44	/	21:54	23:00
Prusy-Boškůvky, Boškůvky	/	6:47	/	8:27	10:27	12:27	14:26	15:02	15:27	16:57	17:57	18:47	/	21:57	23:06
Prusy-Boškůvky, Moravské prusy, křiž.	5:34	6:50	7:04	8:30	10:30	12:30	14:29	15:05	15:30	17:00	18:00	18:50	20:34	22:00	23:06
Prusy-Boškůvky, Moravské prusy, pošta	5:36	6:52	7:06	8:32	10:32	12:32	14:31	15:07	15:33	17:02	18:02	18:52	20:36	22:02	23:08
Vážany, na Hraničkách	5:37	6:53	7:07	8:33	10:33	12:33	14:32	15:08	15:33	17:03	18:03	18:53	20:37	22:03	23:09
Vážany	5:38	6:54	7:08	8:34	10:34	12:34	14:33	15:09	15:34	17:04	18:04	18:54	20:38	22:04	23:10

752 Vážany - Topolany - Vyškov															
Zastávka													T		T
Vážany	4:42	5:42	6:27	7:12	9:17	11:17	13:02	14:42	15:27	15:42	17:12	18:37	20:47	22:12	
Vážany, na Hraničkách	4:43	5:43	6:28	7:13	9:18	11:18	13:03	14:43	15:28	15:43	17:13	18:38	20:48	22:13	
Prusy-Boškůvky, Moravské prusy, pošta	4:44	5:44	6:29	7:14	9:19	11:19	13:04	14:44	15:29	15:44	17:14	18:39	20:49	22:14	
Prusy-Boškůvky, Moravské prusy, křiž.	4:46	5:46	6:31	/	9:21	11:21	13:06	/	/	/	/	/	20:51	/	
Prusy-Boškůvky, Boškůvky	4:49	5:49	6:34	/	9:24	11:24	13:09	/	/	/	/	/	20:54	/	
Prusy-Boškůvky, Moravské prusy, křiž.	4:52	5:52	6:37	7:16	9:27	11:27	13:12	14:46	15:31	15:46	17:16	18:41	20:57	22:16	
Prusy-Boškůvky, Moravské prusy, ZD	4:54	5:54	6:39	7:18	9:29	11:29	13:14	14:48	15:33	15:48	17:18	18:43	20:59	22:18	
Topolany	4:58	5:58	6:43	7:22	9:33	11:33	13:18	14:52	15:37	15:52	17:22	18:47	21:03	22:22	
Křižanovice u Vyškova, rozc. 0.2	5:00	6:00	6:45	7:24	9:35	11:35	13:20	14:54	15:39	15:54	17:24	18:49	21:05	22:24	
Vyškov, Marchanice	5:01	6:01	6:46	7:25	9:36	11:36	13:21	14:55	15:40	15:55	17:25	18:50	21:06	22:25	
Vyškov, Tyršova	/	/	/	7:27	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Vyškov, u podchodu	5:03	6:03	6:48	7:31	9:38	11:38	13:23	14:57	15:42	15:57	17:27	18:52	21:08	22:27	
Vyškov, žel. st.	5:09	6:09	6:54	7:34	9:44	11:44	13:29	15:03	15:48	16:03	17:33	18:58	21:14	22:33	
Vyškov, aut. nádr.	5:10	6:10	6:55	7:35	9:45	11:45	13:30	15:04	15:49	16:04	17:34	18:59	21:15	22:34	

Obr. 8 Jízdní řád 752 linky var. 1

Zdroj: Autor

Linka 756, Vyškov – Pustiměř – Radslavice – Podivice

Na lince 756 je v dopoledních hodinách největší časové okno mezi spoji vyjíždějící v 10:14 a 13:04 z Podivic do Vyškova (Obr. 9), zde autor vložil jeden pár spojů odjíždějící v 11:29 z Podivic a párový spoj v 10:07 z Vyškova.

Ve večerních hodinách byl prostor mezi spoji vyjíždějící v 18:20 (linka 750 s přestupem na zastávce Vyškov, Dědice kasárna) a 22:42, tento prostor je rozdělen spojem v 19:20 z Vyškova a párovým spojem v 20:04 z Podivic.

S touto linkou má autor největší zkušenosti, jelikož bydlí v Radslavicích. Ve večerních hodinách je často nucen využívat individuální automobilovou dopravu při

cestách ze sportovních aktivit ve Vyškově a také při cestách v případě dojíždění z Brna (Pardubic).

756 Vyškov - Pustiměř - Radslavice - Podivice															
Zastávka						T							T		
Vyškov, aut. nádr.	5:20	6:17	6:47		9:07	10:07	11:07	12:47	14:07	15:07	15:12	16:37	linka 750	19:20	22:42
Vyškov, žel. st.	5:21	6:18	6:48		9:08	10:08	11:08	12:48	14:08	15:08	15:13	16:38		19:21	22:43
Vyškov, u podchodu	5:25	6:22	6:52		9:12	10:12	11:12	12:52	14:12	15:12	15:17	16:42		19:25	22:47
Vyškov, Dukelská nákup. stf.	5:27	6:24	6:54		9:14	10:14	11:14	12:54	14:14	15:14	15:19	16:44		19:27	22:49
Vyškov, Sochorova	5:29	6:26	6:56		9:16	10:16	11:16	12:56	14:16	15:16	15:21	16:46		19:29	22:51
Vyškov, Remagg	5:30	6:27	6:57		9:17	10:17	11:17	12:57	14:17	15:17	15:22	16:47		19:30	22:52
Vyškov, Tovární	5:32	6:29	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Vyškov, Tovární točna	5:33	6:30	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Vyškov, Letiště	5:36	6:33	6:59		9:19	10:19	11:19	12:59	14:19	15:19	15:24	16:49	linka 750	19:32	22:54
Vyškov, Dědice kasárna	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	18:33	/	/
Vyškov, sídl. V. Nejedlého statek	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	18:35	/	/
Pustiměř, u kříže	5:38	6:35	7:01		9:21	10:21	11:21	13:01	14:21	15:21	15:26	16:51	/	19:34	22:56
Pustiměř, rozc.	5:40	6:37	7:03		9:23	10:23	11:23	13:03	14:23	15:23	15:28	16:53	/	19:36	22:58
Pustiměř, náves	5:42	6:39	7:05	8:05	9:25	10:25	11:25	13:05	14:25	15:25	15:30	16:55	/	19:38	23:00
Radslavice	/	6:44	7:10	/	9:30	10:30	11:30	13:10	14:30	/	15:35	17:00	18:41	19:43	23:05
Radslavice, Radslavičky	/	6:46	7:12	/	9:32	10:32	11:32	13:12	14:32	/	15:37	17:02	18:43	19:45	23:07
Pustiměř, kamenolom	5:46	6:50		8:09	9:36	10:36	11:36	13:16		15:29		17:06	18:47	19:49	23:11
Zelená Hora	5:48	6:52		8:11	9:38	10:38	11:38	13:18		15:31		17:08	18:49	19:51	23:13
Podivice, Terezička	5:56	7:00		8:19	9:46	10:46	11:46	13:26		15:39		17:16	18:57	19:59	23:21
Podivice	5:58	7:02		8:21	9:48	10:48	11:48	13:28		15:41		17:18	18:59	20:01	23:23

756 Podivice - Radslavice - Pustiměř - Vyškov															
Zastávka							T						T		
Podivice		5:01	6:00	7:07		8:29	10:14	11:29	13:04	13:34		15:48	18:04	20:04	21:04
Podivice, Terezička		5:03	6:02	7:09		8:31	10:16	11:31	13:06	13:36		15:49	18:06	20:06	21:06
Zelená Hora		5:11	6:10	7:17		8:39	10:24	11:39	13:14	13:44		15:57	18:14	20:14	21:14
Pustiměř, kamenolom		5:13	6:12	7:19		8:41	10:26	11:41	13:16	13"46		15:59	18:16	20:16	21:16
Pustiměř, náves		/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	16:03	/	/	/
Radslavice, Radslavičky	4:55	/	6:16	/	7:16	8:45	10:30	11:45	13:20	/	14:35	16:10	18:20	20:20	21:20
Radslavice	4:57	/	6:18	/	7:18	8:47	10:32	11:47	13:22	/	14:37	16:12	18:22	20:22	21:22
Pustiměř, náves	5:02	5:17	6:23	7:23	7:23	8:52	10:37	11:52	13:27	13:50	14:42	/	/	20:27	21:27
Pustiměř ZŠ	/	/	/	/	7:24	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Pustiměř, rozc.	5:04	5:19	6:25	7:25		8:54	10:39	11:54	13:29	13:52	14:44	/	/	20:29	21:29
Pustiměř, u kříže	5:06	5:21	6:27	7:27		8:56	10:41	11:56	13:31	13:54	14:46	/	/	20:31	21:31
Vyškov, sídl. V. Nejedlého statek	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	16:18	18:28	/	/
Vyškov, Dědice kasárna	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	16:20	18:30	/	/
Vyškov, letiště	5:08	5:23	6:29	7:29		8:58	10:43	11:58	13:33	13:56	14:48	linka 750	linka 750	20:33	21:33
Vyškov, Remagg	5:10	5:25	6:31	7:31		9:00	10:05	12:00	13:35	13:58	14:50			20:35	21:35
vyškov, Sochorova	5:11	5:26	6:32	7:32		9:01	10:46	12:01	13:36	13:59	14:51			20:36	21:36
Vyškov, Dukelská nákup. stf.	5:13	5:28	6:34	7:34		9:03	10:48	12:03	13:38	14:01	14:53			20:38	21:38
Vyškov, u podchodu	5:15	5:30	6:36	7:36		9:05	10:50	12:05	13:40	14:03	14:55			20:40	21:40
Vyškov, žel. st.	5:18	5:33	6:39	7:39		9:08	10:53	12:08	13:43	14:06	14:08			20:43	21:43
Vyškov, aut. nádr.	5:19	5:34	6:40	7:40		9:09	10:54	12:09	13:44	14:07	14:59			20:44	21:44

Obr. 9 Jízdní řád linky 756 var. 1

Zdroj: Autor

Využití vozidel

Tato varianta počítá s využitím dvou vozidel. Snahou autora bylo vytvořit návrh, který by potřeboval jedno vozidlo. Při vytváření návrhů s jedním vozidlem vznikaly souběžné spoje s již zavedenými jízdními řády. Auto zvolil jako výhodnější variantu

použití dvou vozidel než variantu se souběžnými spoji. V případě souběhů by se alternativní dopravní systém stal konkurencí klasické veřejné dopravy.

Jedno vozidlo, by jezdilo v průběhu celého dne, druhé potom ve večerních hodinách. Jízdy vozidel jsou uvedeny v tabulce 10, časy jsou ve tvaru: odjezd z Vyškova - příjezd do Vyškova. V závorce jsou čísla linek daného páru spoje.

Tab. 10 Jízdy vozidel

Vozidlo 1	Vozidlo 2
8:40 – 9:25 (751)	20:05 – 20:55 (751)
10:07 – 12:09 (756)	21:36 – 22:34 (752)
17:36 – 18:59 (752)	
19:20 – 20:44 (756)	

Zdroj: Autor

3.3 Druhá varianta

Snahou druhé varianty je zavedení spojů alternativního dopravního systému v hodinovém taktu v kombinaci s již zavedenými spoji veřejné linkové dopravy. Návrh upřednostňuje dopravu cestujících v ranních a dopoledních hodinách z okrajových obcí směrem do Vyškova a v odpoledních a večerních hodinách zpět.

Tento návrh zavádí celkem 40 spojů alternativního dopravního systému do tří linek.

Linka 751, Vyškov – Lysovice

Doplněním stávajícího jízdního řádu 8 páry spojů alternativního dopravního systému vznikla poměrně dobrá nabídka dopravy. V ranních a hodinách je v navrženém jízdním řádu (Obr. 10) ve směru Lysovice – Vyškov celkem 5 spojů, z nichž 4 jsou v hodinovém taktu s odjezdy v 6:05, 7:05, 8:05, 9:05, další je již zavedený spoj s odjezdem v 10:35 a následují 4 spoje v hodinovém taktu s odjezdy v 12:05, 13:05, 14:05, 15:05.

Druhá polovina jízdního řádu byla konstruována s prioritou dopravy cestujících v opačném směru. Zde vznikla nabídka 6 spojů v hodinovém taktu s odjezdy v 16:35, 17:35, 18:35, 19:35, 20:35, 21:35. Poslední spoj dne odjíždí z Vyškova v 22:40.

751 Vyškov - Lysovice																	
Zastávka			T	T		T		T				T		T	T	T	
Vyškov, aut. nádr.	5:45	6:40	7:40	8:40	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35	21:35	22:40
Vyškov, nem.	5:47	6:42	7:42	8:42	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:05	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37	21:37	22:42
Vyškov, Drnovská Bioveta	5:51	6:46	7:46	8:46	10:11	11:11	12:11	13:11	14:11	15:11	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41	22:46
Rostěnice - Zvonovice, Rostěnice	5:56	6:51	7:51	8:51	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46	21:46	22:51
Rostěnice - Zvonovice, Rostěnice - návěs	5:57	6:52	7:52	8:52	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47	22:52
Rostěnice - Zvonovice, Zvonovice	5:59	6:54	7:54	8:54	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49	22:54
Lysovice, kult. dům	6:03	6:58	7:58	8:58	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53	21:53	22:58
Lysovice, ObÚ	6:05	7:00	8:00	9:00	10:25	12:00	12:25	14:00	14:25	15:25	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55	23:00

751 Lysovice - Vyškov																	
Zastávka				T	T		T		T				T	T	T		T
Lysovice, ObÚ	4:55	6:05	7:05	8:05	9:05	10:35	12:05	13:05	14:05	14:35	15:45	16:55	17:55	19:55	20:55	21:05	21:55
Lysovice, kult. dům	4:57	6:07	7:07	8:07	9:07	10:37	12:07	13:07	14:07	14:37	15:47	16:57	17:57	19:57	20:57	21:07	21:57
Rostěnice - Zvonovice, Zvonovice	5:01	6:11	7:11	8:11	9:11	10:41	12:11	13:11	14:11	14:41	15:51	17:01	18:01	20:01	21:01	21:11	22:01
Rostěnice - Zvonovice, Rostěnice - návěs	5:03	6:13	7:13	8:13	9:13	10:43	12:13	13:13	14:13	14:43	15:53	17:03	18:03	20:03	21:03	21:13	22:03
Rostěnice - Zvonovice, Rostěnice	5:04	6:14	7:14	8:14	9:14	10:44	12:14	13:14	14:14	14:44	15:54	17:04	18:04	20:04	21:04	21:14	22:04
Luleč, rozč.	5:07	6:17	7:17	8:17	9:17	10:47	12:17	13:17	14:17	14:47	15:57	17:07	18:07	20:07	21:07	21:17	22:07
Vyškov, Drnovská Bioveta	5:09	6:19	7:19	8:19	9:19	10:49	12:19	13:19	14:19	14:49	15:59	17:09	18:09	20:09	21:09	21:19	22:09
Vyškov, nem.	5:13	6:23	7:23	8:23	9:23	10:53	12:23	13:23	14:23	14:53	16:03	17:13	18:13	20:13	21:13	21:23	22:13
Vyškov, aut. nádr.	5:15	6:25	7:25	8:25	9:25	10:55	12:25	13:25	14:25	14:55	16:05	17:15	18:15	20:15	21:15	21:25	22:15

Obr. 10 Jízdní řád linky 751 var. 2

Zdroj: Autor

Linka 752, Vyškov – Topolany – Vážany

Na této lince návrh zavádí 7 párů spojů (Obr. 11). V dopoledních hodinách je stávající situace vhodná pro zavedení hodinového taktu s odjezdy ve směru Vážany – Vyškov v 8:17, 9:17, 10:17, 11:17, 12:17, další je již zavedený spoj 13:07 a následuje nový spoj odjíždějící v 14:17.

V odpoledních a večerních hodinách ve směru Vyškov – Vážany jsou stávající spoje rozloženy v nerovnoměrných časech. Tato situace není vhodná pro zavedení taktového jízdního řádu. Autor zvolil časy odjezdů tak, aby vymezily časová okna mezi stávajícími spoji a zároveň byly v minutách již zavedených spojů, pro lepší zapamatování a orientaci v jízdním řádě. Vznikla tak nabídka dopravního spojení s odjezdy v časech 15:06, 16:36, 17:36, 18:26, 19:26, 20:16, 21:36, 22:42.

752 Vyškov - Topolany - Vážany																				
Zastávka				T		T		T		T				T		T		T		
Vyškov, aut. nádr.	5:16	6:26	6:46	7:46	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:08	14:41	15:06	16:36	17:36	18:26	19:26	20:16	21:36	22:42
Vyškov, žel. st.	5:17	6:27	6:47	7:47	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:09	14:42	15:07	16:37	17:37	18:27	19:27	20:17	21:37	22:43
Vyškov, Palánek	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	14:11	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Vyškov, Tyršova	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	14:12	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Vyškov, u podchodu	5:21	6:31	6:51	7:51	8:11	9:11	10:11	11:11	12:11	13:11	/	14:46	15:11	16:41	17:41	18:31	19:31	20:21	21:41	22:47
Vyškov, Tržiště	5:23	6:33	6:53	7:53	8:13	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	/	14:48	15:13	16:43	17:43	18:33	19:33	20:23	21:43	22:49
Vyškov, Marchanice	5:25	6:35	6:55	7:55	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:14	14:50	15:15	16:45	17:45	18:35	19:35	20:25	21:45	22:51
Křižanovice u Vyškova, rozc. 0.2	5:26	6:36	6:56	7:56	8:16	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:15	14:51	15:16	16:46	17:46	18:36	19:36	20:26	21:46	22:52
Topolany	5:28	6:38	6:58	7:58	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:17	14:53	15:18	16:48	17:48	18:38	19:38	20:28	21:48	22:54
Prusy-Boškůvky, Moravské prusy, ZD	5:32	6:42	7:02	8:02	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:21	14:57	15:22	16:52	17:52	18:42	19:42	20:32	21:52	22:58
Prusy-Boškůvky, Moravské prusy, křiž.	/	6:44	/	8:04	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:23	14:59	15:24	16:54	17:54	18:44	19:44	/	21:54	23:00
Prusy-Boškůvky, Boškůvky	/	6:47	/	8:07	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:26	15:02	15:27	16:57	17:57	18:47	19:47	/	21:57	23:06
Prusy-Boškůvky, Moravské prusy, křiž.	5:34	6:50	7:04	8:10	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:29	15:05	15:30	17:00	18:00	18:50	19:50	20:34	22:00	23:06
Prusy-Boškůvky, Moravské prusy, pošta	5:36	6:52	7:06	8:12	8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:31	15:07	15:33	17:02	18:02	18:52	19:52	20:36	22:02	23:08
Vážany, na Hraničkách	5:37	6:53	7:07	8:13	8:33	9:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:32	15:08	15:33	17:03	18:03	18:53	19:53	20:37	22:03	23:09
Vážany	5:38	6:54	7:08	8:14	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:33	15:09	15:34	17:04	18:04	18:54	19:54	20:38	22:04	23:10

752 Vážany - Topolany - Vyškov																				
Zastávka				T		T		T		T				T	T		T			
Vážany	4:42	5:42	6:27	7:12	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	13:02	14:17	14:42	15:27	15:42	17:12	18:37	20:02	20:47	22:12	
Vážany, na Hraničkách	4:43	5:43	6:28	7:13	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:03	14:18	14:43	15:28	15:43	17:13	18:38	20:03	20:48	22:13	
Prusy-Boškůvky, Moravské prusy, pošta	4:44	5:44	6:29	7:14	8:19	9:19	10:19	11:19	12:19	13:04	14:19	14:44	15:29	15:44	17:14	18:39	20:04	20:49	22:14	
Prusy-Boškůvky, Moravské prusy, křiž.	4:46	5:46	6:31	/	8:21	9:21	10:21	11:21	12:21	13:06	14:21	/	/	/	/	/	20:06	20:51	/	
Prusy-Boškůvky, Boškůvky	4:49	5:49	6:34	/	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:09	14:24	/	/	/	/	/	20:09	20:54	/	
Prusy-Boškůvky, Moravské prusy, křiž.	4:52	5:52	6:37	7:16	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	13:12	14:27	14:46	15:31	15:46	17:16	18:41	20:12	20:57	22:16	
Prusy-Boškůvky, Moravské prusy, ZD	4:54	5:54	6:39	7:18	8:29	9:29	10:29	11:29	12:29	13:14	14:29	14:48	15:33	15:48	17:18	18:43	20:14	20:59	22:18	
Topolany	4:58	5:58	6:43	7:22	8:33	9:33	10:33	11:33	12:33	13:18	14:33	14:52	15:37	15:52	17:22	18:47	20:18	21:03	22:22	
Křižanovice u Vyškova, rozc. 0.2	5:00	6:00	6:45	7:24	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:20	14:35	14:54	15:39	15:54	17:24	18:49	20:20	21:05	22:24	
Vyškov, Marchanice	5:01	6:01	6:46	7:25	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:21	14:36	14:55	15:40	15:55	17:25	18:50	20:21	21:06	22:25	
Vyškov, Tyršova	/	/	/	7:27	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Vyškov, Tržiště	5:03	6:03	6:48	7:31	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:23	14:38	14:57	15:42	15:57	17:27	18:52	20:23	21:08	22:27	
Vyškov, u podchodu	5:06	6:06	6:51	/	8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:26	14:41	15:00	15:45	16:00	17:30	18:55	20:26	21:11	22:30	
Vyškov, žel. st.	5:09	6:09	6:54	7:34	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:29	14:44	15:03	15:48	16:03	17:33	18:58	20:29	21:14	22:33	
Vyškov, aut. nádr.	5:10	6:10	6:55	7:35	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:30	14:45	15:04	15:49	16:04	17:34	18:59	20:30	21:15	22:34	

Obr. 11 Jízdní řád linky 752 var. 2

Zdroj: Autor

Linka 756, Vyškov – Pustiměř – Radslavice – Podivice

Na lince 756 jezdí některé spoje pouze část linky z Radslavic do Vyškova, nepokračují do obcí Zelená Hora a Podivice. (Obr. 12) V případě spojů alternativního dopravního systému je však nabídka spojení v celém rozsahu linky.

V ranních hodinách jsou odjezdy ve směru Podivice – Vyškov v 4:55 z Radslaviček, 5:01, 6:00 a 7:07 z Podivic, 7:16 z Radslaviček s přestupem v Pustiměři na spoj jedoucí v 7:07, 8:29 z Podivic. Další 3 spoje jsou již v hodinovém taktu s odjezdy v 9:14, 10:14, 11:14.

Po odjezdech spojů ve směru Vyškov – Podivice v 12:47, 14:07, 15:07, 15:12 a 16:37, byl navržen spoj v 17:37. Následuje možnost dopravy do Radslavic, Zelené Hory a Podivic linkou 750 v 18:20 z Vyškova a přestupem v 18:33 na zastávce Vyškov, Dědice

kasárna. Obec Pustiměř je v tuto dobu obsluhována linkou 755. Následují navržené spoje s dojezdem v 19:20, 21:07 a stávající spoj v 22:42.

Doba obratu na lince je 81 minut v případě okamžitého odjezdu z konečné zastávky zpět do Vyškova. Díky této době je nemožné s jedním vozidlem vytvořit jízdní řád se spoji v hodinovém taktu. V dopoledních hodinách se podařilo vytvořit hodinový takt proložením se stávajícími spoji. V odpoledních hodinách byly spoje navrženy tak, aby „vypĺňovala“ časová okna a vozidlo zajistilo všechny spoje.

756 Vyškov - Pustiměř - Radslavice - Podivice																		
Zastávka				T		T							T		T	T		
Vyškov, aut. nádr.	5:20	6:17	6:47	8:07	9:07	10:07	11:07	12:47	14:07	15:07	15:12	16:37	17:37		19:20	21:07	22:42	
Vyškov, žel. st.	5:21	6:18	6:48	8:08	9:08	10:08	11:08	12:48	14:08	15:08	15:13	16:38	17:38		19:21	21:08	22:43	
Vyškov, u podchodu	5:25	6:22	6:52	8:12	9:12	10:12	11:12	12:52	14:12	15:12	15:17	16:42	17:42		19:25	21:12	22:47	
Vyškov, Dukelská nákup. stf.	5:27	6:24	6:54	8:14	9:14	10:14	11:14	12:54	14:14	15:14	15:19	16:44	17:44		19:27	21:14	22:49	
Vyškov, Sochorova	5:29	6:26	6:56	8:16	9:16	10:16	11:16	12:56	14:16	15:16	15:21	16:46	17:46		19:29	21:16	22:51	
Vyškov, Remagg	5:30	6:27	6:57	8:17	9:17	10:17	11:17	12:57	14:17	15:17	15:22	16:47	17:47		19:30	21:17	22:52	
Vyškov, Tovární	5:32	6:29	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/		/	/	/	
Vyškov, Tovární točna	5:33	6:30	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/		/	/	/	
Vyškov, Letiště	5:36	6:33	6:59	8:19	9:19	10:19	11:19	12:59	14:19	15:19	15:24	16:49	17:49	L750	19:32	21:19	22:54	
Vyškov, Dědice kasárna	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	18:33	/	/	/	
Vyškov, sídl. V. Nejedlého statek	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	18:35	/	/	/	
Pustiměř, u kříže	5:38	6:35	7:01	8:21	9:21	10:21	11:21	13:01	14:21	15:21	15:26	16:51	17:51	/	19:34	21:21	22:56	
Pustiměř, rozc.	5:40	6:37	7:03	8:23	9:23	10:23	11:23	13:03	14:23	15:23	15:28	16:53	17:53	/	19:36	21:23	22:58	
Pustiměř, náves	5:42	6:39	7:05	8:05	8:25	9:25	10:25	11:25	13:05	14:25	15:25	16:55	17:55	/	19:38	21:25	23:00	
Radslavice	/	6:44	7:10	/	8:30	9:30	10:30	11:30	13:10	14:30	/	15:35	17:00	18:00	18:41	19:43	21:30	23:05
Radslavice, Radslavičky	/	6:46	7:12	/	8:32	9:32	10:32	11:32	13:12	14:32	/	15:37	17:02	18:02	18:43	19:45	21:32	23:07
Pustiměř, kamenolom	5:46	6:50		8:09	8:36	9:36	10:36	11:36	13:16		15:29		17:06	18:06	18:47	19:49	21:26	23:11
Zelená Hora	5:48	6:52		8:11	8:38	9:38	10:38	11:38	13:18		15:31		17:08	18:08	18:49	19:51	21:38	23:13
Podivice, Terezička	5:56	7:00		8:19	8:46	9:46	10:46	11:46	13:26		15:39		17:16	18:16	18:57	19:59	21:46	23:21
Podivice	5:58	7:02		8:21	8:48	9:48	10:48	11:48	13:28		15:41		17:18	18:18	18:59	20:01	21:48	23:23

756 Podivice - Radslavice - Pustiměř - Vyškov																		
Zastávka						T		T					T	T		T		
Podivice		5:01	6:00	7:07		8:29	9:14	10:14	11:14	13:04	13:34		15:48	18:04	18:40	20:04	21:04	22:04
Podivice, Terezička		5:03	6:02	7:09		8:31	9:16	10:16	11:16	13:06	13:36		15:49	18:06	18:42	20:06	21:06	22:06
Zelená Hora		5:11	6:10	7:17		8:39	9:24	10:24	11:24	13:14	13:44		15:57	18:14	18:50	20:14	21:14	22:14
Pustiměř, kamenolom		5:13	6:12	7:19		8:41	9:26	10:26	11:26	13:16	13:46		15:59	18:16	18:52	20:16	21:16	22:16
Pustiměř, náves		/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	16:03	/	/	/	/	/
Radslavice, Radslavičky	4:55	/	6:16	/	7:16	8:45	9:30	10:30	11:30	13:20	/	14:35	16:10	18:20	18:56	20:20	21:20	22:20
Radslavice	4:57	/	6:18	/	7:18	8:47	9:32	10:32	11:32	13:22	/	14:37	16:12	18:22	18:58	20:22	21:22	22:22
Pustiměř, náves	5:02	5:17	6:23	7:23	7:23	8:52	9:37	10:37	11:37	13:27	13:50	14:42	/	/	19:03	20:27	21:27	22:27
Pustiměř ZŠ	/	/	/	/	7:24	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Pustiměř, rozc.	5:04	5:19	6:25	7:25		8:54	9:39	10:39	11:39	13:29	13:52	14:44	/	/	19:05	20:29	21:29	22:29
Pustiměř, u kříže	5:06	5:21	6:27	7:27		8:56	9:41	10:41	11:41	13:31	13:54	14:46	/	/	19:07	20:31	21:31	22:31
Vyškov, sídl. V. Nejedlého statek	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	16:18	18:28	/	/	/	/
Vyškov, Dědice kasárna	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	16:20	18:30	/	/	/	/
Vyškov, letiště	5:08	5:23	6:29	7:29		8:58	9:43	10:43	11:43	13:33	13:56	14:48	L750	L750	19:09	20:33	21:33	22:33
Vyškov, Remagg	5:10	5:25	6:31	7:31		9:00	9:05	10:05	11:05	13:35	13:58	14:50			19:11	20:35	21:35	22:35
Vyškov, Sochorova	5:11	5:26	6:32	7:32		9:01	9:46	10:46	11:46	13:36	13:59	14:51			19:12	20:36	21:36	22:36
Vyškov, Dukelská nákup. stf.	5:13	5:28	6:34	7:34		9:03	9:48	10:48	11:48	13:38	14:01	14:53			19:14	20:38	21:38	22:38
Vyškov, u podchodu	5:15	5:30	6:36	7:36		9:05	9:50	10:50	11:50	13:40	14:03	14:55			19:16	20:40	21:40	22:40
Vyškov, žel. st.	5:18	5:33	6:39	7:39		9:08	9:53	10:53	11:53	13:43	14:06	14:08			19:19	20:43	21:43	22:43
Vyškov, aut. nádr.	5:19	5:34	6:40	7:40		9:09	9:54	10:54	11:54	13:44	14:07	14:59			19:20	20:44	21:44	22:44

Obr. 12 Jízdní řád linky 756 var. 2

Zdroj: Autor

Využití vozidel

Tento návrh počítá s využitím tří vozidel. Časy jednotlivých spojů jsou voleny tak, aby bylo na každé lince provozováno jedno vozidlo a mělo dostatečný čas na obraty v případě plného využití nabízených spojů alternativního dopravního spojení v celém jejich rozsahu.

4. VÝBĚR VÝSLEDNÉ VARIANTY

Alternativní dopravní systémy jsou v České republice poměrně novou záležitostí. V podstatě zde v dnešní době funguje pouze Rychnovský Regiobus, a to v omezené míře, jak bylo popsáno v kapitole 2.4. Je tedy velmi obtížné odhadnout reakce potencionálních zákazníků a tím i celkový zájem o nově nabízenou službu.

Rozvoj regionu

Ze současného trendu stěhování rodin z měst na venkov a satelitní území měst se dá předpokládat narůstající zájem o veřejnou dopravu a tím i možnost pro alternativní dopravní systém v časech, kdy klasická veřejná doprava má slabší nabídku.

Reakce cestujících

Teoreticky může nastat několik variant reakce cestujících na zavedení alternativního dopravního systému.

Nejméně příznivou reakcí může být malý až žádný zájem o tuto službu. Důvodem nízkého zájmu by mohla být nutnost telefonického objednání (nejlépe jako řešení zavedení bezplatné telefonické linky) nebo například nutnost příplatku za službu.

V případě středního zájmu, který by znamenal naplnění kapacity vozidel, ale nedostatečnou poptávku pro zavedení klasické veřejné dopravy, by se dalo uvažovat o použití vozidla s větší kapacitou. To by pro řidiče znamenalo nutnost získání řidičského oprávnění skupiny D.

Další možností reakce je velký zájem o některé ze spojů. Spoje v určitých hodinách by se mohly stát velmi oblíbenými. V této situaci by bylo vhodné oblíbené spoje zavést do systému klasické veřejné dopravy.

Rozdíl variant podle ujeté vzdálenosti

Zásadní rozdíl mezi variantami práce je v počtu navrhovaných spojů. Tento rozdíl nejlépe vyjádří srovnání ujeté vzdálenosti během jednoho běžného pracovního dne. Toto srovnání je uvedeno v tabulce 11. Uvedené hodnoty jsou v kilometrech. Vzdálenosti linek jsou měřeny podle serveru www.mapy.cz. Z této tabulky vyplývá, že počet ujetých kilometrů za běžný pracovní den je v případě druhé varianty více než trojnásobný. V případě varianty číslo jedna je za den ujetu 150,0 km, v případě varianty dvě je to 468,8 km.

Tab. 11 Ujeté vzdálenosti na linkách

Linka	Vzdálenost	Varianta 1		Varianta 2	
		Počet spojů	Vzdálenost	Počet spojů	Vzdálenost
751	9,5	4	38,0	16	152,0
752	9,2	4	36,8	14	128,8
756	18,8	4	75,2	10	188,0
		<i>Celkem</i>	<i>150,0</i>		<i>468,8</i>

Zdroj: Autor s využitím (20)

V případě zavedení druhé varianty je dále třeba pořízení třetího vozidla a s tím spojené náklady.

Výběr varianty

Autor práce navrhuje pro případ zahájení provozu zavedení první, méně rozsáhlé varianty a v případě zájmu zvážit zavedení druhé varianty s větším počtem nabízených spojů. Tento postup autor práce navrhuje z důvodu nejisté reakce potencionálních zákazníků a vyvarování se ztrátám spojeným s větším počtem ujetých kilometrů druhé varianty.

Otázkou zůstává způsob integrace a postavení k systému ze strany organizátora IDS JMK.

ZÁVĚR

V této bakalářské práci autor charakterizoval vybranou oblast z hlediska přírodních podmínek, obyvatelstva, rozložení obcí a možných cílů cestujících. Dále je v první kapitole analyzován současný stav veřejné dopravy a Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje za účelem vytipování oblastí s nízkou nabídkou veřejné dopravy a prostorem pro zavedení alternativního dopravního systému.

V druhé kapitole práce je uvedena charakteristika alternativních dopravních systémů. Charakterizovány jsou zejména systémy východoevropských zemí (Německo, Nizozemsko, Francie, Švýcarsko), ale i příklady z USA nebo Kanady. Ze systémů provozovaných v České republice je uveden Regiobus působící na Rychnovsku a příklady menších systémů.

Z výstupů první a druhé kapitoly jsou v práci navrženy dvě varianty zavedení alternativního dopravního systému. První varianta je malého rozsahu se spoji v nejkritičtější denní dobu. Druhá varianta je navržena se snahou zavedení jízdního řádu s hodinovým taktem.

Přínosem této práce je zlepšení nabídky dopravní obslužnosti v oblastech, ve kterých je systém klasické veřejné dopravy nedostatečný a jeho rozsáhlejší provoz by byl neekonomický.

Autor bakalářské práce se domnívá, že cíl práce, stanovený v části Úvod, byl splněn.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) Charakteristika okresu Vyškov. *Český statistický úřad* [online]. Brno, 2016 [cit. 2016-12-03]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xb/charakteristika_okresu_vyskov>
- (2) Administrativní rozdělení okresu Vyškov. *Český statistický úřad* [online]. Brno, 2016 [cit. 2016-12-03]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/11280/26584316/mapa_adm_6406.png/3137c9c6-000d-4645-94ed-100483f2505e?version=1.1&t=1477378436955>
- (3) *Územně identifikační registr ČR* [online]. SEAL, 2012 [cit. 2017-05-22]. Dostupné z: <<http://www.uir.cz/orp/1643/Vyskov>>
- (4) Informace o vojenských újezdech. *Ministerstvo obrany a Armáda ČR* [online]. Praha, 2016 [cit. 2016-12-03]. Dostupné z: <<http://www.acr.army.cz/scripts/detail.php?id=215>>
- (5) Mikroregiony. *Vyškov, region Vyškovsko* [online]. Jihlava: Webhouse, 2016 [cit. 2016-12-03]. Dostupné z: <http://www.vyskov-mesto.cz/region/vismo/o_utvar.asp?id_org=100166&id_u=1010&p1=1123>
- (6) Mikroregion Dražanská vrchovina. *Vyškov, region Vyškovsko* [online]. Jihlava: Webhouse, 2016 [cit. 2016-12-03]. Dostupné z: <http://www.vyskov-mesto.cz/region/vismo/o_utvar.asp?id_org=100166&id_u=1011>
- (7) Mikroregion Melicko. *Vyškov, region Vyškovsko* [online]. Jihlava: Webhouse, 2016 [cit. 2016-12-03]. Dostupné z: <http://www.vyskov-mesto.cz/region/vismo/o_utvar.asp?id_org=100166&id_u=1013>
- (8) Mikroregion Ivanovická brána. *Vyškov, region Vyškovsko* [online]. Jihlava: Webhouse, 2016 [cit. 2016-12-03]. Dostupné z: <http://www.vyskov-mesto.cz/region/vismo/o_utvar.asp?id_org=100166&id_u=1014>
- (9) Mikroregion Větrník. *Vyškov, region Vyškovsko* [online]. Jihlava: Webhouse, 2016 [cit. 2016-12-03]. Dostupné z: <http://www.vyskov-mesto.cz/region/vismo/o_utvar.asp?id_org=100166&id_u=1015&p1=1123>
- (10) Mikroregion Rakovec. *Vyškov, region Vyškovsko* [online]. Jihlava: Webhouse, 2016 [cit. 2016-12-03]. Dostupné z: <http://www.vyskov-mesto.cz/region/vismo/o_utvar.asp?id_org=100166&id_u=1016&p1=1123>
- (11) Okres Vyškov. *Český statistický úřad* [online]. Brno, 2016 [cit. 2016-12-03]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xb/okres_vyskov>

- (12) Stručně o IDS JMK. *Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje* [online]. Brno, 2016 [cit. 2016-12-03]. Dostupné z: <<http://www.idsjmk.cz/strucne.aspx>>
- (13) Jízdní řády IDS JMK. *Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje* [online]. Brno, 2016 [cit. 2016-12-03]. <Dostupné z: <http://www.idsjmk.cz/linky.aspx>>
- (14) *IDOS* [online]. Brno, 2016 [cit. 2016-12-13]. Dostupné z: <<http://jizdnirady.idnes.cz>>
- (15) DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2014. ISBN 978-80-7395-787-2.
- (16) Alternativní veřejná doprava na venkově. *Společnost pro veřejnou dopravu* [online]. 2012 [cit. 2016-12-18]. Dostupné z: <<http://spvd.cz/index.php/alternativni-doprava>>
- (17) *Osnabrüecker-busverkehr* [online]. osnabrüecker, 2012 [cit. 2016-12-18]. Dostupné z: <<http://osnabruecker-busverkehr.de.tl/StadtBus--AnrufBus.htm>>
- (18) RadioBus. *Audis* [online]. ebrana.cz, 2016 [cit. 2016-12-18]. Dostupné z: <<http://www.audis.cz/projekty/radiobus.htm>>
- (19) Vozidla systému RadioBus. *Audis* [online]. ebrana.cz, 2016 [cit. 2016-12-18]. Dostupné z: <<http://www.audis.cz/projekty/radiobus/vozidla-systemu-radiobus.htm>>
- (20) *Mapy* [online]. Seznam.cz, 2016 [cit. 2016-12-13]. Dostupné z: <<https://mapy.cz>>
- (21) *Ford: Ford Transit Custom* [online]. Ford, motor company, 2017 [cit. 2017-05-22]. Dostupné z: <<http://www.ford.cz/Commercialvehicles/Transit-Custom/Karoserie>>

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Administrativní rozdělení okresu

Příloha B Mapa linek a zón IDS JMK

PŘÍLOHY

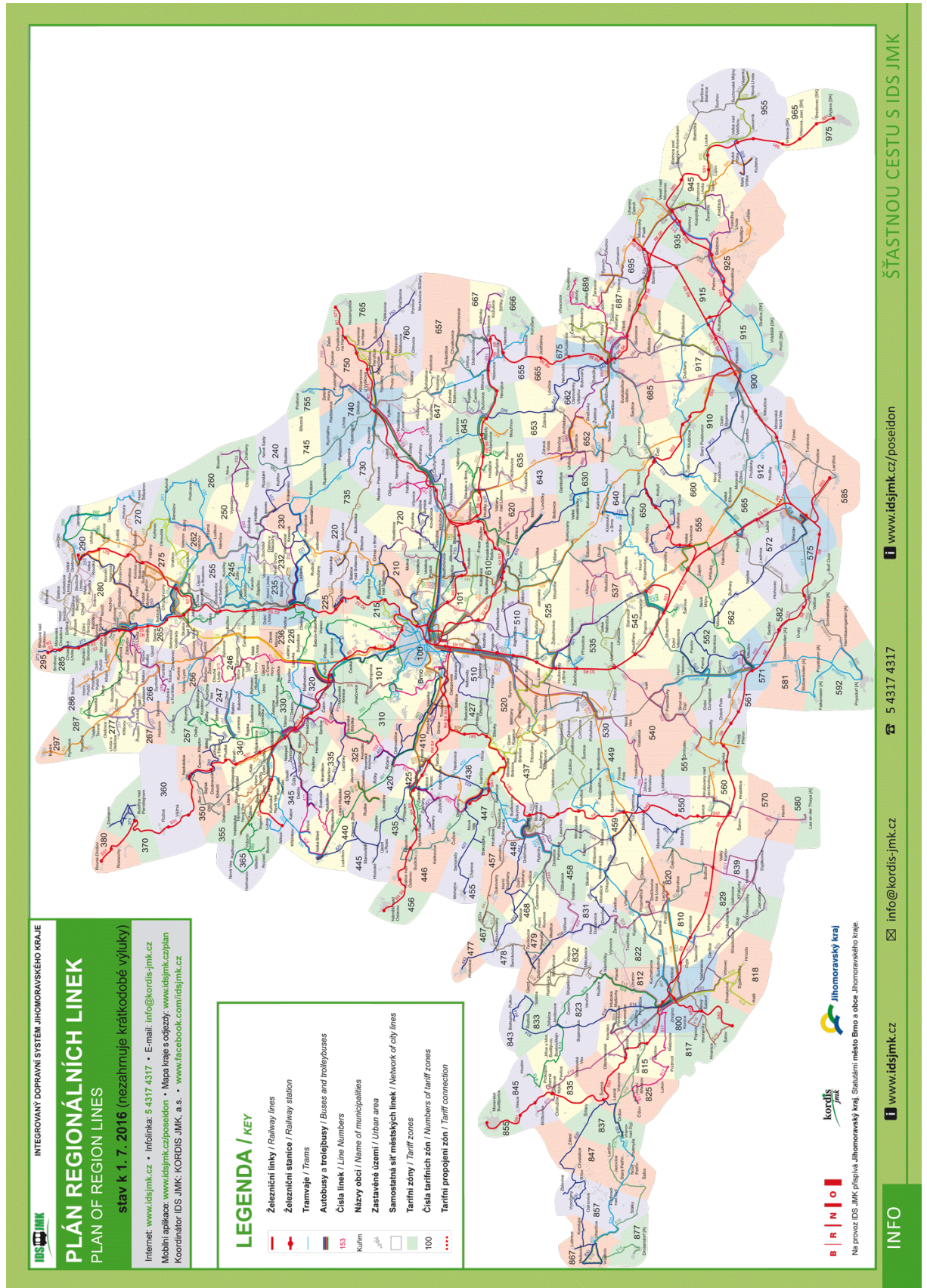
PŘÍLOHA A ADMINISTRATIVNÍ ROZDĚLENÍ OKRESU

ADMINISTRATIVNÍ ROZDĚLENÍ OKRESU VYŠKOV - STAV K 1.1.2016



Zdroj: (2)

PŘÍLOHA B MAPA LINEK A ZÓN IDS JMK



Zdroj: (13)