

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA PEDAGOGICKÁ

CENTRUM BIOLOGIE, GEOVĚD A ENVIGOGIKY

**KONKURENCE VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ V RÁMCI
PLZEŇSKÉHO KRAJE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Jakub Loub

Přírodovědná studia, obor Geografie se zaměřením na vzdělávání

Vedoucí bakalářské práce: *Doc. PaedDr. Jaroslav Dokoupil, Ph.D.*

Plzeň 2017

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a zdrojů informací.

V Plzni 18. dubna 2017

.....
vlastnoruční podpis

Rád bych poděkoval svému vedoucímu práce panu Doc. PaedDr. Jaroslavu Dokoupilovi, Ph.D. za odborné vedení a cenné připomínky, které mi pomohly zpracovat tuto bakalářskou práci. Dále bych chtěl poděkovat celé rodině za podporu a trpělivost, kterou mi věnovali během studia a při zpracování této práce.

ZDE SE NACHÁZÍ ORIGINAL ZADÁNÍ KVALIFIKAČNÍ PRÁCE.

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK	3
ÚVOD	4
1 CÍLE PRÁCE	6
2 ROZBOR LITERATURY	7
3 METODIKA	10
3.1 METODY ZÍSKÁVÁNÍ DAT	10
3.1.1 Primární data	10
3.1.2 Sekundární data	10
3.2 METODY UTRÍDĚNÍ DAT	10
3.3 METODY VYHODNOCENÍ DAT	11
4 VYMEZENÍ ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ- PLZEŇSKÝ KRAJ	12
4.1 ZÁKLADNÍ INFORMACE	12
4.2 VYBRANÉ SOCIO-EKONOMICKÉ CHARAKTERISTIKY KRAJE	14
4.2.1 Obyvatelstvo	14
4.2.2 Ekonomika	14
4.2.3 Dopravní infrastruktura	16
5 POČET DOJÍŽDĚJÍCÍCH A VYJÍŽDĚJÍCÍCH CESTUJÍCÍCH Z JEDNOTLIVÝCH OKRESŮ V PLZEŇSKÉM KRAJI	19
6 ZAJIŠTĚNÍ VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY V JEDNOTLIVÝCH OKRESECH V PLZEŇSKÉM KRAJI	22
6.1 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ V JEDNOTLIVÝCH OBCÍCH V PLZEŇSKÉM KRAJI	22
6.2 VEŘEJNÍ DOPRAVCI A DOPRAVNÍ SÍŤ OKRESU ROKYCANY	23
6.3 VEŘEJNÍ DOPRAVCI A DOPRAVNÍ SÍŤ OKRESU PLZEŇ-MĚSTO	25
6.4 VEŘEJNÍ DOPRAVCI A DOPRAVNÍ SÍŤ OKRESU PLZEŇ-JIH	27
6.5 VEŘEJNÍ DOPRAVCI A DOPRAVNÍ SÍŤ OKRESU PLZEŇ-SEVER	29
6.6 VEŘEJNÍ DOPRAVCI A DOPRAVNÍ SÍŤ OKRESU DOMAŽLICE	31
6.7 VEŘEJNÍ DOPRAVCI A DOPRAVNÍ SÍŤ OKRESU TACHOV	33
6.8 VEŘEJNÍ DOPRAVCI A DOPRAVNÍ SÍŤ OKRESU KLATOVY	35
6.9 POROVNÁNÍ VEŘEJNÝCH DOPRAVCŮ V JEDNOTLIVÝCH OKRESECH	37
7 VEŘEJNÁ DOPRAVA V PLZEŇSKÉM KRAJI	38
7.1 INTEGROVANÁ DOPRAVA PLZEŇSKÉHO KRAJE	39
7.1.1 Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	41
7.1.2 ČSAD Autobusy Plzeň a.s.	42
7.1.3 České dráhy, a.s.	43
7.1.4 Autobusová doprava-Miroslav Hrouda, s.r.o.	44
7.1.5 PROBO BUS a.s.	45
7.1.6 Město Blovice	45
7.2 VEŘEJNÍ DOPRAVCI NEZAŘAZENÍ DO INTEGROVANÉ DOPRAVY	46
7.2.1 ČSAD STTRANS	46
7.2.2 Autobusy Karlovy Vary	46
7.2.3 Autobusy VKJ	46
7.2.4 Společnost GW TrainRegio a.s.	47
8 TERÉNNÍ ŠETŘENÍ S CÍLEM POROVNÁNÍ VYTÍŽENÍ VEŘEJNÝCH DOPRAVCŮ NA TRASE ROKYCANY-PLZEŇ	48
8.1 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČSAD A ČD NA SOUBĚŽNÉ TRASE ROKYCANY-PLZEŇ	48
8.2 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČSAD A PROBO BUS NA SOUBĚŽNÉ TRASE ROKYCANY-PLZEŇ	50
8.3 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČD A ČSAD NA SOUBĚŽNÉ TRASE PLZEŇ-ROKYCANY	52
8.4 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ PROBO BUS A AD-MIROSLAV HROUDA NA SOUBĚŽNÉ TRASE ROKYCANY-PLZEŇ	53

8.5	POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČD A PROBO BUS NA SOUBĚŽNÉ TRASE PLZEŇ-ROKYCANY	56
9	VÝSLEDKY Z TERÉNNÍHO ŠETŘENÍ.....	58
9.1	POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČSAD A ČD NA SOUBĚŽNÉ TRASE ROKYCANY-PLZEŇ.....	58
9.2	POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČSAD A PROBO BUS NA SOUBĚŽNÉ TRASE ROKYCANY-PLZEŇ	59
9.3	POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČD A ČSAD NA SOUBĚŽNÉ TRASE PLZEŇ-ROKYCANY.....	60
9.4	POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ PROBO BUS A AD-MIROSLAV HROUDA NA SOUBĚŽNÉ TRASE ROKYCANY-PLZEŇ	61
9.5	POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČD A PROBO BUS NA SOUBĚŽNÉ TRASE PLZEŇ-ROKYCANY	62
10	DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ	63
10.1	JAK ČASTO POUŽÍVÁTE VEŘEJNOU DOPRAVU?	63
10.2	KAM JEZDÍTE VEŘEJNOU DOPRAVOU NEJČASTĚJI?	64
10.3	JAKOU VEŘEJNOU DOPRAVU POUŽÍVÁTE NEJČASTĚJI?	65
10.4	JAKÉHO KONKRÉTNÍHO VEŘEJNÉHO DOPRAVCE NEJVÍCE PREFERUJETE?	66
10.5	CO JE PRO VÁS ROZHODUJÍCÍM FAKTOREM PŘI VOLBĚ VEŘEJNÉHO DOPRAVCE?	67
11	DISKUSE	68
12	ZÁVĚR.....	70
	RESUMÉ	72
	SEZNAM LITERATURY	73
	SEZNAM TABULEK, GRAFŮ, OBRÁZKŮ A KARTOGRAMŮ	73
	PŘÍLOHY	I

SEZNAM ZKRATEK

ČD-České dráhy

AD-MIROSLAV HROUDA–Autobusová doprava Miroslav Hrouda

ČSÚ-Český statistický úřad

IDOS-Jízdní řády

PMDP-Plzeňské městské dopravní podniky

POVED-Plzeňský organizátor veřejné dopravy

MHD-Městská hromadná doprava

RDS-Rozvojová dopravní společnost

ČSAD-Československá státní automobilová doprava

č.-Číslo

Sb.-Sbírka

a.s.-Akciová společnost

s.r.o.-Společnost s ručením omezeným

SRN-Spolková republika Německo

Nast.-nastupující

Vyst.-vystupující

Úvod

Předmětem této práce je analýza konkurenceschopnosti železniční a silniční dopravy, které jsou nejdůležitějšími dopravními módy České republiky. Konkurenceschopnost je posuzována na linkách veřejné osobní železniční a autobusové dopravy mezi jednotlivými obcemi v okrese Rokycany a na trase Rokycany-Plzeň.

Formulovat přesnou definici pojmu konkurence není vzhledem k jeho vágnosti jednoduché. „*Konkurenceschopnost je schopnost prosadit se v určitém oboru v porovnání s ostatními. Pojem konkurenceschopnost je obvykle spojován s podnikáním.*“ (WikiKnihovna 2016)

Pro hodnocení konkurenceschopnosti jednotlivých dopravních módů je nutné vzít v potaz faktory podmiňující jejich schopnost být konkurenceschopným. Determinujícími faktory konkurenceschopnosti jednotlivých dopravních módů jsou (Kvizda, 2010):

- náklady na výstavbu a údržbu infrastruktury,
- provozní náklady,
- způsob subvencování,
- systémy poplatků (např. za využívání dopravní infrastruktury),
- cenové tarify,
- charakteristika trasy, po níž je veřejná doprava realizována.

Dopravní obslužnost, jako součást dopravní struktury, je trvalým tématem, který se mění s vývojem dané společnosti. V roce 2010 vyšel zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících:

„Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy pro všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, do zaměstnání, do zdravotních zařízení poskytujících základní zdravotní péči k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.“

Po roce 1989, kdy Československo mělo jednu z nejhustších sítí veřejné dopravy, nastalo masivní omezování počtu spojů. Tato hustota byla dána mimo jiné faktory související s malým stupněm automobilizace.

Do roku 1958 byly na koupi osobních aut přidělovány poukazy, avšak uvolnění trhu v dalších letech situaci podstatně změnilo (Marada, Květoň, 2010).

Rovněž změna struktury organizace státní správy, přenesením odpovědnosti za veřejnou dopravu z okresních úřadů na úřady krajské, došlo v dopravní obslužnosti k určité optimalizaci. Protikladem bylo snížení počtu linek a tím i celé dopravní obslužnosti (Marada, Květoň, 2010). Lze říci, že se to děje i dnes. Mnohé obce nebo městské části jsou bez spojení, nebo mají spojení nedostatečné. S prodlužující se délkou života a lepší zdravotnickou péčí se tato problematika dotýká lidí seniorského věku i zdravotně postižených. Problematika se bude rozšiřovat v závislosti na vybavenosti sídlišť, průmyslových zón, a dokonce i vlivem podnebí a klimatických podmínek. Jiné podmínky, zejména v horských oblastech, jsou v letním a zimním období. Množství dopravních příležitostí obyvatel z venkova závisí na několika faktorech:

- Populační velikost a celkový charakter osídlení. Větší region je předpokladem efektivity dopravy. Jenže ani to nemusí platit tehdy, pokud obec leží na důležité dopravní cestě a lze ji tak využít.
- Poloha sídla v dopravní síti, ta se může měnit budováním průmyslových či obchodních center.
- Automobilizace domácností, kdy v minulé i současné době dynamicky narostl počet aut v domácnostech a mnoho lidí využívá tuto přepravu.

Lze tedy říct, že dopravní obslužnost lze zvýšit a zlepšit zkvalitněním veřejné hromadné dopravy:

- Kvalitní silniční hromadnou dopravou, vybavením dopravních prostředků a jejich zázemím (nástupiště, čekárny) a kvalitní vlastní silniční sítí, stavem silnic a dálnic včetně jejich modernizace (přejezdy, obchvaty a povrchy silnic).
- Kvalitní železniční hromadnou dopravou s lepším vybavením souprav s poskytováním služeb a modernizací nádraží.

1 CÍLE PRÁCE

Prvním cílem je zjištění vyjížděky a dojížděky pro jednotlivé okresy v Plzeňském kraji.

Druhým cílem je detailní zjištění poskytování služeb jednotlivými veřejnými dopravci v okrese Rokycany. Tento okres je vybrán z toho důvodu, že zde vede komunikace, kterou obsluhuje nejvíce veřejných dopravců v Plzeňském kraji. Dále bude zjištěn počet osob dojíždějících a vyjíždějících z jednotlivých obcí pro jednotlivé okresy v Plzeňském kraji.

Třetím cílem je zjištění názoru obyvatel regionu na jejich preference v rámci veřejné hromadné dopravy.

Výzkumné otázky:

Jakou veřejnou dopravu používají cestující nejčastěji?

Co je pro cestující rozhodujícím faktorem při volbě veřejného dopravce?

Jaké je vytížení dopravců na souběžné trase Rokycany-Plzeň?

Jaký je počet dojíždějících a vyjíždějících pro jednotlivé okresy v Plzeňském kraji?

Jaké je vytížení veřejných dopravců v jednotlivých okresech v Plzeňském kraji?

2 ROZBOR LITERATURY

V základní literatuře byly použity publikace, které se zabývají geografii dopravy i dopravou obecně. Publikace, které se zabývají geografii dopravy, je celkem velké množství. Naopak je těžší nalézt publikaci obsahující problematiku konkurence ve veřejné dopravě. K získání informací o geografii dopravy v Plzeňském kraji byla vybrána práce Ludvíka Mištery (1996), který napsal publikaci „Geografie západočeské oblasti“. Ve svém díle popisuje geografii regionu, silniční a železniční dopravu v západočeské oblasti. Přestože je publikace celkem stará, čtenář díky ní získá všeobecný přehled o dopravě v západočeské oblasti.

Metodicky bylo nejvíce čerpáno z publikací, které se zabývají geografii dopravy, byly použity: Geografie dopravy I. (1993) a Geografie dopravy II. (2000) od Stanislava Mirvalda. Geografie dopravy I. vysvětluje postavení a význam dopravy. Dále je zde řešena obecná část geografie dopravy v teoretické a metodologické úrovni. Množství relevantních informací však přinesla zejména publikace Geografie dopravy II., která se podrobně zabývá silniční a železniční dopravou. U těchto druhů dopravy je uvedena historie a jejich postavení a podmínky v České republice. Tyto dvě díla napomohla k vytvoření všeobecných informací o silniční a železniční dopravě v České republice. Některé informace byly zastaralé, proto musely být zaktualizovány, aby odpovídaly současnosti.

Inspirovající byl článek od autorů: Marada, Květoň (2010) Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v Českých obcích a sociogeografických mikroregionech. Tento článek hodnotí dopravní obslužnost v České republice a konkurenci mezi individuální a hromadnou dopravou na venkově.

Novější publikace „Geografie města Plzně“, jejímž autorky jsou Alena Matušková a Marie Novotná (2007), popisují dopravní polohu a dostupnost města Plzně, např. vývoj silničního spojení v minulosti, dopravní polohu a dopravní zázemí a postavení Plzně v dopravní síti.

Zahraniční publikace: „Competition for Public Transport Services: Institutional Framework and Empirical Evidence of Bus Services in Germany“ od autora Beck Arne (2012) hodnotí úspěchy, neúspěchy a faktory, které ovlivňují konkurenci pro služby ve veřejné autobusové dopravě.

Narůstající roli dopravy v každodenním životě popisuje Tomáš Hudeček (2010) v díle „Dostupnost v Česku v období 1991-2001: Vztah k dojížděcí do zaměstnání a do škol“. Autor uvádí, že lepší dostupnost jakéhokoliv místa na Zemi je základem pro jeho kvalitativní růst, rozvoj a množství kontaktů s okolím. Dále se zabývá analýzou změn dostupnosti v Česku v období 1991–2001 při využití individuální automobilové dopravy. Hodnocen je vztah této změny k počtu kontaktů mezi významnými středisky v Česku.

Zahraniční autor Jean-Paul Rodrigue (2013) se snaží vysvětlit, jak je mobilita spojená s geografii, podrobné vysvětlení je obsaženo v díle „The geography of transport systems“. Nejvíce bylo čerpáno z kapitoly, která se zabývala dopravou a ekonomikou. V publikaci autor popisuje, že mobilita je základem společenských a ekonomických aktivit, jako je dojíždění, výroba a zásobování.

Autor: Seidenglanz, D. (2008) ve svém článku: Transport relations among settlement centres in the eastern part of the Czech Republic as a potential for polycentricity. Popisuje fakt, že doprava patří k důležitým faktorům, které ovlivňují uspořádání prostorových vztahů a vytváření prostorových interakcí ve společnosti.

Autoři Květoň, V., Chmelík, J., Vondráčková, P., Marada, M. (2012) se ve své práci: „Developments in the public transport service ability of rural settlements with examples from various types of micro-regions“ zabývali vývojem nabídky dopravní obslužnosti na venkovské úrovni. Výsledkem článku bylo, že veškerou veřejnou dopravu ve venkovských obcích vykonává autobusová doprava.

Výzkumná zpráva od autorů Kučerová, S., Mattern, T., Štych, P., Kučera, Z. (2011): „Changes in the Accessibility of Elementary Schools in Czechia as a Factor of Disadvantage Impacting Regions and Localities“ popisuje každodenní dojížděku za prací a do škol v České republice.

Kraft, S., Halás, M., Vančura, M. (2014) uvedli v „The delimitation of urban hinterlands based on transport flows: A case study of regional capitals in the Czech Republic“ myšlenku, že hlavním cílem je vymezení zázemí nejvýznamnějších středisek osídlení České republiky založené na dopravních tocích.

Z internetových zdrojů bylo nejvíce čerpáno z databáze Českého statistického úřadu (ČSÚ), ze které byla použita data pro charakteristiku jednotlivých území. Další důležité internetové zdroje byly jízdní řády (IDOS) a Plzeňský organizátor veřejné dopravy (POVED), ze kterého byla využita data pro teoretickou část.

3 METODIKA

3.1 METODY ZÍSKÁVÁNÍ DAT

3.1.1 PRIMÁRNÍ DATA

Primární data byla získána terénním výzkumem v okrese Rokycany. Prováděla se zde metoda pozorování a dotazování. Metoda pozorování a dotazování byla prováděna nejvíce při jízdě v hromadných prostředcích a na zastávkách, na kterých čekali cestující. Dále bylo prováděno dotazníkové šetření u cestujících, kteří čekali na zastávkách, nebo jeli přímo v hromadných prostředcích.

3.1.2 SEKUNDÁRNÍ DATA

Sekundární data byla čerpána nejvíce ze statistických ročenek. Nejvíce bylo čerpáno z Českého statistického úřadu. Zde byla použita data pro počet vyjíždějících a dojíždějících cestujících z jednotlivých okresů v Plzeňském kraji. Dále také pro popis jednotlivých okresů v Plzeňském kraji.

3.2 METODY UTŘÍDĚNÍ DAT

Pro metodu utřídění dat byly nejvíce použity tabulky, grafy a následně mapky. Tabulky byly převážně vytvářeny z vlastního získávání dat z terénního výzkumu z veřejných prostředků. Dále byly tabulky vytvářeny z dat z Českého statistického úřadu.

Grafy byly tvořeny převážně z dat, které byly získány z internetových stránek (IDOS). Například procentuální zastoupení jednotlivých dopravců pro jednotlivé okresy bylo tvořeno z těchto stránek. Pro jednotlivé obce v jednotlivých okresech byly vyhledáni dopravci, kteří je obsluhují na trasách do okresního města. Pro názornou ukázkou si ukážeme příklad na trase Strašice-Rokycany. Do internetových stránek (IDOS) byla zadána počáteční stanice Strašice a cílová stanice Rokycany, zadaný čas byl vždy od 5 hodin do 23:59 hodin. A ukázali se nám dopravci, kteří danou trasu obsluhují. Poté byli dopravci zadáni do tabulek. Tak byly vytvářeny tabulky a grafy pro jednotlivé obce v daných okresech.

Z dat, které byly poskytnuty ze školního zařízení, byly vytvářeny tematické mapy v ArcMapu.

3.3 METODY VYHODNOCENÍ DAT

Při metodě vyhodnocení dat, byla použita komparativní analýza. Byly zjištěny informace o počtu vyjíždějících a dojíždějících cestujících pro dané okresy. Data byla převzata z Českého statistického úřadu. Z následných dat byly vytvořeny tabulky a grafy. V grafech byl vidět počet vyjíždějících a dojíždějících cestujících. Ve výsledném grafu bylo vidět, ve kterém okrese převládá kladné saldo.

Dále byly zjištěny informace o procentuálním zastoupení dopravců pro jednotlivé okresy v Plzeňském kraji. Grafy pro procentuální zastoupení dopravců v okresech byly vytvořeny tak, že byly vyhledány trasy z jednotlivých obcí do okresního města. Pro každou trasu z dané obce do okresního města byl vyhledán dopravce a následně zaznamenán do tabulky. Z tabulky byl vytvořen výsledný graf. Z dat byl vypočítán podíl zastoupení jednotlivých dopravců a následné procentuální zastoupení jednotlivých dopravců.

V práci byla použita prostorová analýza při porovnání jednotlivých dopravců na trase Rokycany-Plzeň. Metodou pozorování byla zjištěna data o počtu přepravených cestujících jednotlivými dopravci. Z těchto dat byly vytvořeny tabulky.

4 VYMEZENÍ ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ-PLZEŇSKÝ KRAJ

4.1 ZÁKLADNÍ INFORMACE

Plzeňský kraj leží na jihozápadě České republiky. Hranice území kraje na západě tvoří státní hranice se Spolkovou republikou Německo. Délka státní hranice je přibližně 70 km. Rozlohou 7561 km² je Plzeňský kraj třetím největším krajem České republiky, ale počtem obyvatel 571 709 se nachází až na místě devátém (ČSÚ 2016).

Tabulka 1: Ukazatele obvodů obcí s rozšířenou působností v kraji k 1. 1. 2014

Správní obvod ORP	Počet obyvatel	Rozloha ORP (km ²)	SO	Obce (počet)
Blovice	11 759	222,5		19
Domažlice	40 296	763,1		58
Horažďovice	12 010	258,7		20
Horšovský Týn	14 276	288,7		18
Klatovy	50 751	906,3		44
Kralovice	22 283	659,2		44
Nepomuk	11 713	308,7		26
Nýřany	53 949	627,5		54
Plzeň	185 275	261,4		15
Přeštice	22 203	271,2		30
Rokycany	47 770	575,2		68
Stod	22 774	259,1		24
Stříbro	16 901	430,7		24
Sušice	24 579	780,6		30
Tachov	36 148	947,9		27

(Zdroj dat: vlastní zpracování dle dat ČSÚ, 2016)

Plzeňský kraj tvoří 7 okresů-Domažlice, Klatovy, Plzeň-město, Plzeň-jih, Plzeň-sever, Rokycany a Tachov. Celý kraj se vyznačuje velmi různorodou geografickou polohou měst a obcí, různou nadmořskou výškou a různým počtem obyvatel, tedy různou hustotou obyvatel viz obrázek 1.

Obrázek 1: Geografická mapa Plzeňského kraje

Geografická mapa Plzeňského kraje
Geographical map of the Plzeňský Region



(Zdroj dat: převzato z ČSÚ, 2016)

4.2 VYBRANÉ SOCIO-EKONOMICKÉ CHARAKTERISTIKY KRAJE

4.2.1 OBYVATELSTVO

Plzeňský kraj je s počtem obyvatel 571 709 osob (k roku 2016) devátým nejmenším krajem v České republice. Rozložení obyvatel v Plzeňském kraji je značně nerovnoměrné viz obrázek 2. Z této reality vyplývá i složitá dopravní obslužnost. Počet obyvatel se v zásadě rok od roku téměř nemění. Poněkud větší úmrtnost, či nižší porodnost je vyrovnána migrací cizinců (ČSÚ 2016).

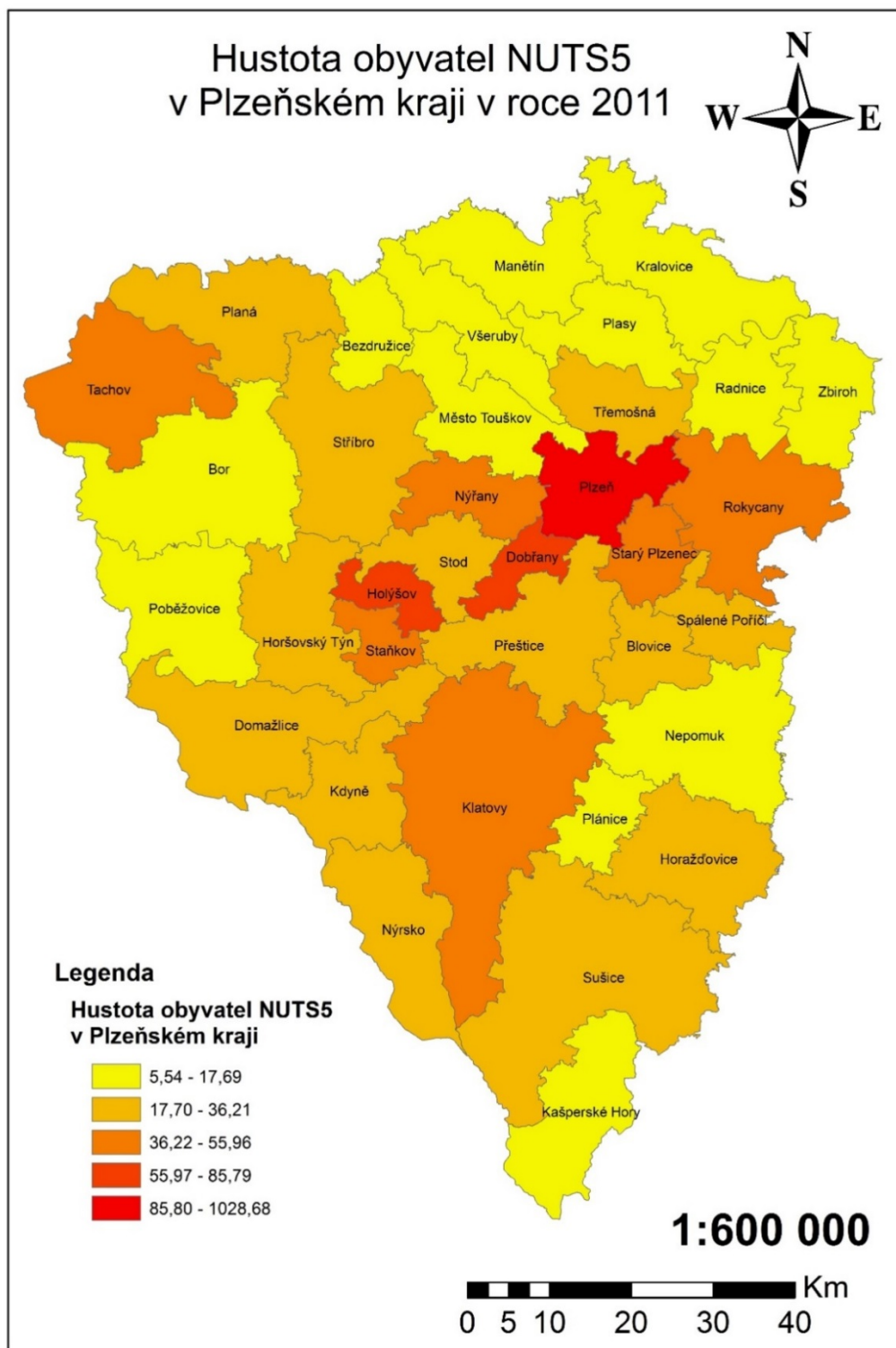
4.2.2 EKONOMIKA

Plzeňský kraj patří v ekonomice a také v ostatních oblastech mezi přední kraje České republiky. Z průmyslových podniků a ze zemědělské výroby je mnoho výrobků úspěšně vyváženo na zahraniční trhy. Mezi nejvýznamnější patří strojírenský průmysl, a to světoznámá firma Škoda. Firma Škoda vyrábí pro dopravu: kolejové dopravní prostředky, trolejbusy a kompletní elektrické pohony (ČSÚ 2016).

K nejvýznamnějším potravinářským podnikům patří Plzeňský Prazdroj. Největší a také nejznámější exportér českého piva. Své produkty vyváží téměř do 50 ti zemí světa. Největším výrobcem lihovin v České republice je podnik Stock Plzeň (ČSÚ 2016).

Závěrem je nutno doplnit a zdůraznit, že tak rozsáhlá průmyslová odvětví a zemědělská produkce a k tomu nutné služby, obchody, zdravotnictví a školství i rekreační a kulturní využití, kladou zcela mimořádné a složité požadavky na dopravu (železniční, silniční, individuální i hromadnou).

Obrázek 2: Hustota obyvatel na km2 v obcích s rozšířenou působností v Plzeňském kraji v roce 2011



(Zdroj dat: vlastní zpracování dat v ArcGIS10, 2016)

4.2.3 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Poloha České republiky se nachází v průmyslovém středu Evropy. Plzeňský a Karlovarský kraj, při západní hranici činí tranzitní území do ostatních území republiky, ale i do států východní i západní Evropy. Nároky a požadavky jsou v tomto směru zcela mimořádné a doprava má nad regionální charakter (Mištera, 1996).

Plzeňský kraj má významnou dopravní polohu. Délka silniční sítě v Plzeňském kraji je 5130 km. Z toho dálnice tvoří 109 km, silnice 1. třídy tvoří 417 km, silnice 2. třídy 1506 km a silnice 3. třídy tvoří 3098 km (ČSÚ 2016). Plzeň leží na trase dálnice D5. Dokončení dálnice D5 se uskutečnilo 6. října 2006 (RDS, 2016). Dnes tato dálnice spojuje v délce 151 km Prahu s Plzní a německými hranicemi u Rozvadova.

Město Plzeň je rovněž křižovatkou třech dopravních tepen evropské dopravní sítě:

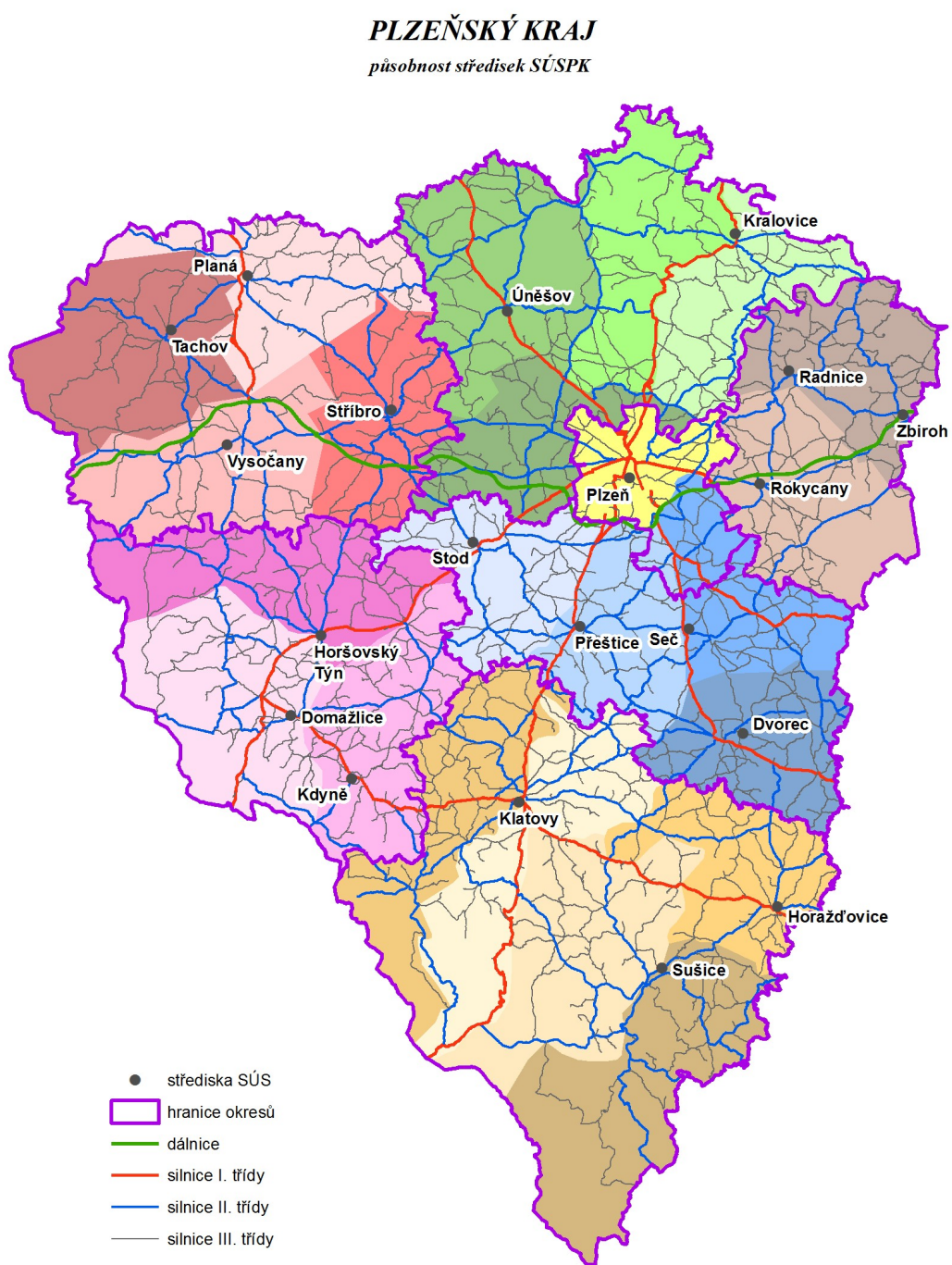
- E49 - SRN, Vojtanov, Karlovy Vary, Plzeň, České Budějovice, Rakousko
- E50 - SRN, Rozvadov, Plzeň, Praha, Slovensko
- E53 – SRN, Železná Ruda, Plzeň, Praha, Cínovec

Veřejnou autobusovou dopravu v Plzeňském kraji zajišťuje z největší části dopravce ČSAD a potom skupina „menších 13 dopravců“. Provozují v současnosti 304 linek a dále 7 linek mezinárodních. Organizací a řízením veřejné dopravy je pověřena společnost „POVED“-Plzeňský organizátor veřejné dopravy, ať už jde o železnici, linkové autobusy či MHD. Rozsah služeb je neustále rozšiřován. V roce 2002 byly zabezpečovány spoje v okruhu 15 km od středu města, v roce 2012 byl již rozsah v okruhu 35 km od centra (POVED, 2016). Integrovaná doprava Plzeň má 25 tarifních zón. Součástí dopravních sítí jsou i cyklostezky, v provozu je 24 km. Rovněž také stezky pro pěší, v provozu je 25 km (POVED 2016).

V Plzeňském kraji se nachází vysoký počet malých sídel. Chybí zde města střední velikosti. Z celkového počtu obyvatel bydlí na venkově 67,4 % obyvatel (ČSÚ 2016). V České republice je takové rozložení zcela atypické. Proto i dopravní obslužnost je velice komplikovaná a složitá a musí vést ke specifickým řešením. Jednou z variant je alternativní doprava-minibusy, mikrobusey, vozidla malých podniků a sdružení. Při rozvoji menších podniků, rozvoji řemesel a rozvoji nutných sociálních a zdravotních služeb může tento trend být lépe organizován k dosažení dobré efektivity.

V oblasti železniční dopravy bude modernizace trvale pokračovat. Příkladem je budovaný tunel na trati č. 170 na trase Rokycany-Plzeň. Tunel má být dlouhý 4150 m. Na této trati by měly vlaky dosahovat rychlosti 160-200 km/h. Zkrátí se délka trati, ale hlavně se zkrátí doba jízdy z 18 minut na 8 až 10 minut u rychlíků a doba jízdy u osobních vlaků z 30 minut na 15 až 20 minut. Po zprovoznění bude trať tvořit součást páteřní transevropské dopravní sítě a vnitrostátního koridoru (ČD 2016).

Obrázek 3: Dopravní síť Plzeňského kraje



Data: Silniční databanka Ostrava - RSD a.s., CEDA a.s.
Tisk: Plzeňský kraj, Odbor informatiky gis@kr-plzensky.cz

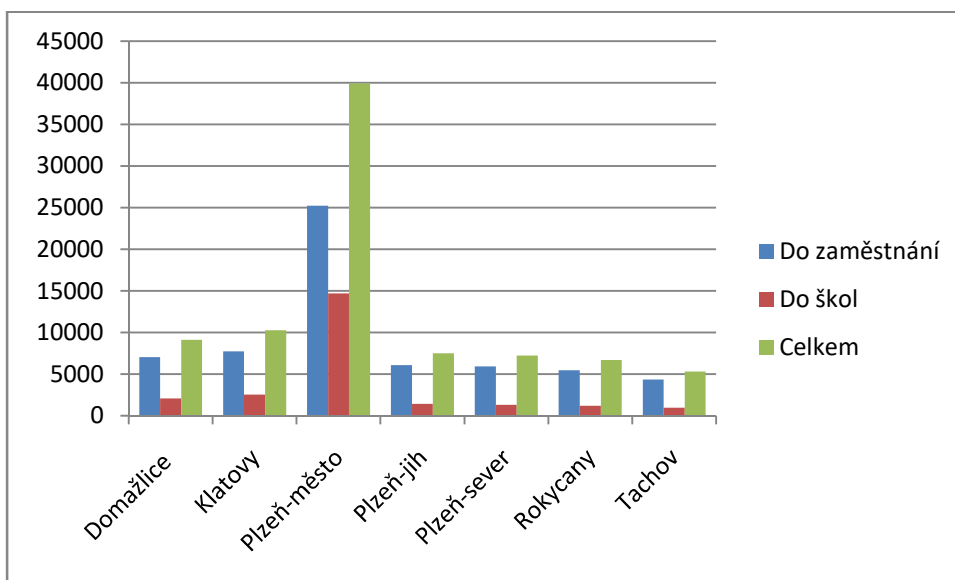
(Zdroj dat: www.suspk.eu, 2016)

5 POČET DOJÍŽDĚJÍCÍCH A VYJÍŽDĚJÍCÍCH CESTUJÍCÍCH Z JEDNOTLIVÝCH OKRESŮ V PLZEŇSKÉM KRAJI

Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání v Plzeňském kraji je ovlivněna věkovou, sociální a profesní skladbou populace. Dále také ekonomickou aktivitou, rozmístěním a druhem pracovních příležitostí a strukturou osídlení (ČSÚ 2016).

Vyjíždějící osoby do zaměstnání a do škol jsou osoby, které mají místo pracoviště na jiné adrese, než mají adresu trvalého bydliště. V Plzeňském kraji za zaměstnáním vyjíždí celkem 68 935 osob. Převážná část cestujících vyjíždí mimo obec svého bydliště 85,8% (ČSÚ 2016).

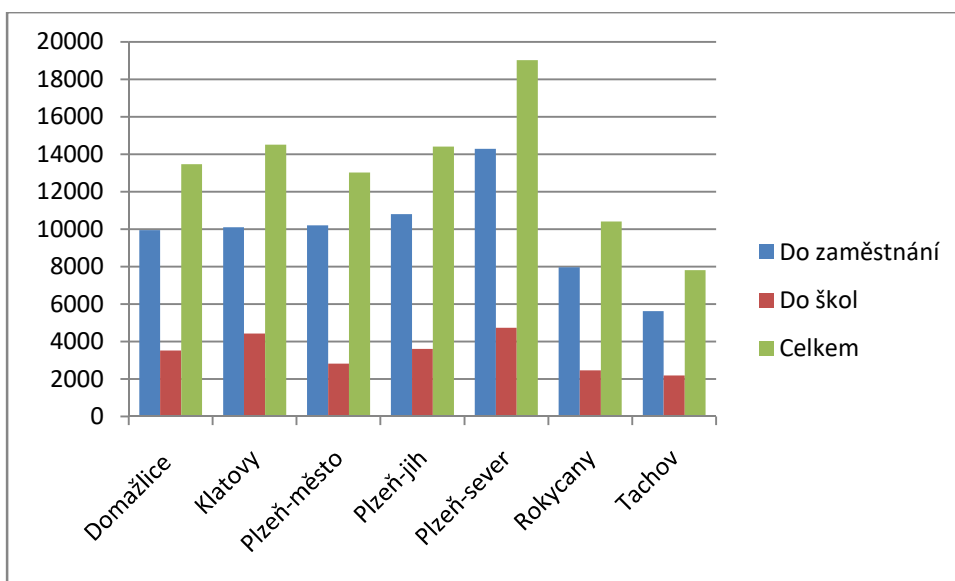
Graf 1: Počet dojíždějících cestujících do okresů v Plzeňském kraji v roce 2011



(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z ČSÚ, 2016)

Z grafu je patrné, že nejvíce cestujících dojíždí do okresu Plzeň-město. Tento výsledek je celkem logický. Většina cestujících jezdí do Plzně za prací. Mladší věkové skupiny jezdí do Plzně do školních zařízení. Dále se také do Plzně vyjíždí z okolních obcí za zábavou a nákupem. Ostatní okresy jsou z hlediska dojíždění velice vyrovnané.

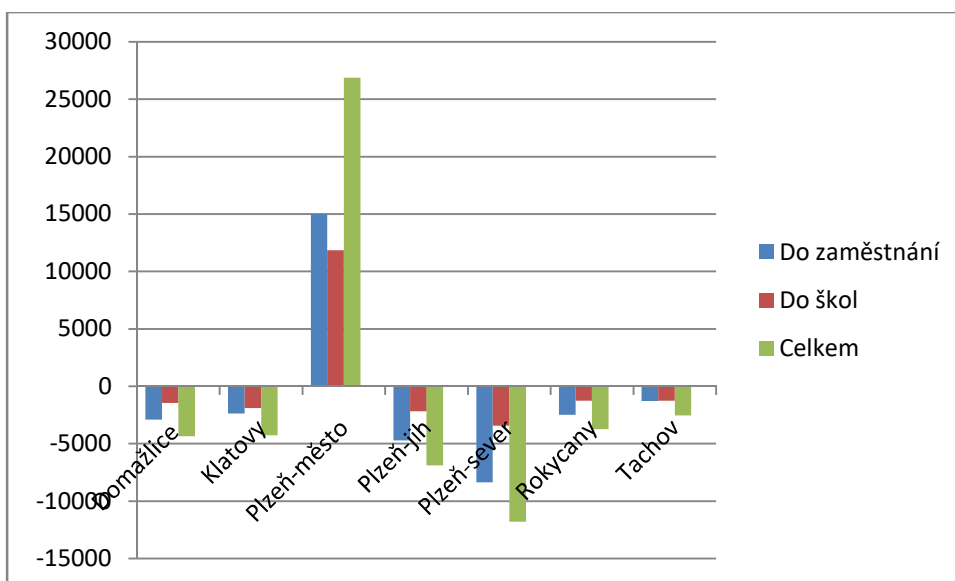
Graf 2: Počet vyjíždějících cestujících z okresů v Plzeňském kraji v roce 2011



(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z ČSÚ, 2016)

Z grafu 2 vychází, že nejvíce cestujících vyjíždí z okresu Plzeň-sever. Ostatní okresy si jsou celkem rovni a jsou v rozmezí 14% - 16%. Nejméně cestujících vyjíždí z okresů Rokycany a Tachov.

Graf 3: Saldo dojížděky a vyjížděky v roce 2011 v okresech Plzeňského kraje



(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z ČSÚ, 2016)

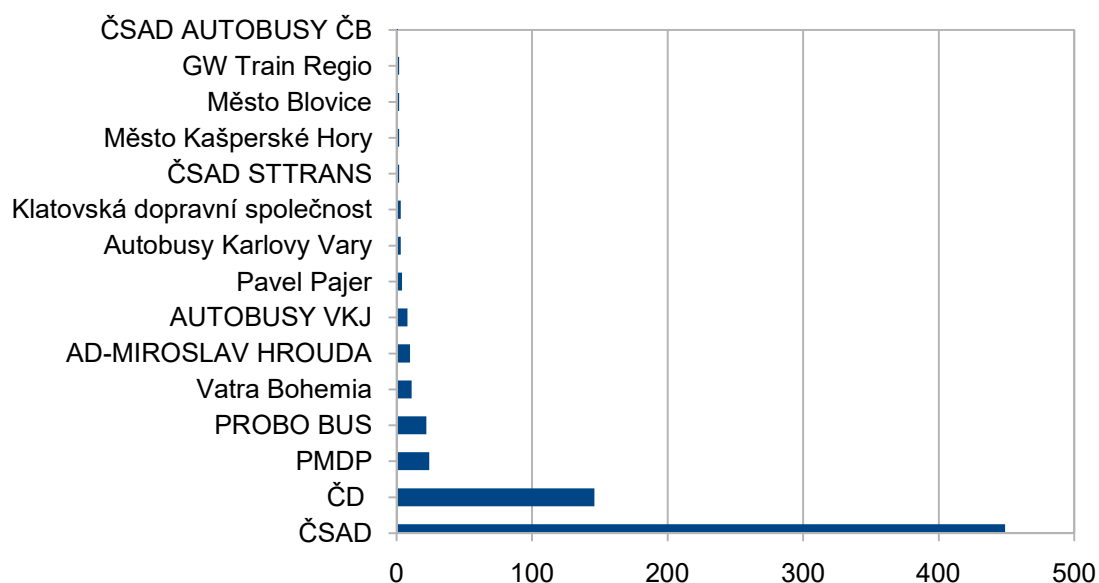
Na grafu 3 si můžeme prohlédnout, že jediný okres Plzeň-město nemá záporné saldo dojíždějících a vyjíždějících cestujících. Zbýlých 6 okresů vykazuje záporné saldo. Jak již bylo řečeno, Plzeň město má oproti ostatním okresům velké množství dojíždějících cestujících. Obyvatelé, kteří bydlí v okrese Plzeň-město, jezdí většinou za prací přímo do Plzně. To samé se dá říct i o studentech.

6 ZAJIŠTĚNÍ VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY V JEDNOTLIVÝCH OKRESECH V PLZEŇSKÉM KRAJI

6.1 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ V JEDNOTLIVÝCH OBCÍCH V PLZEŇSKÉM KRAJI

Při vytváření grafu pro jednotlivé obce v Plzeňském kraji, byly vyhledány data pro každou obec zvlášť. Poté byli nalezeni veřejní dopravci, kteří své služby v daných obcích poskytují. Nejdříve byly vyhledány všechny obce v Plzeňském kraji. Data byla čerpána z internetových stránek (IDOS 2016). Většina obcí je obsluhována dopravcem ČSAD, viz graf 4. Při hledání dat nejčastěji vycházelo, že své služby pro jednotlivé obce nejvíce vykonávají dopravci ČSAD a ČD. Občas k nim přibyl ještě jeden dopravce. Dopravce ČSAD opravdu figuroval téměř v každé obci.

Graf 4: Zastoupení dopravců v jednotlivých obcích v Plzeňském kraji



(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z IDOS, 2016)

Z grafu je patrné, že největší dopravní obslužnost v obcích v Plzeňském kraji vykonává dopravce ČSAD Plzeň. Tento výsledek nebyl překvapující. Dopravce ČSAD je největším, co se týče obsluhování veřejných linek a počtem zaměstnanců. Dopravce ČSAD obsluhuje 432 obcí. Druhým největším dopravcem v kraji jsou České dráhy obsluhující 109 obcí.

Nevýhodou pro České dráhy je fakt, že nemůžou obsluhovat obce, které nemají postavenou železniční trať.

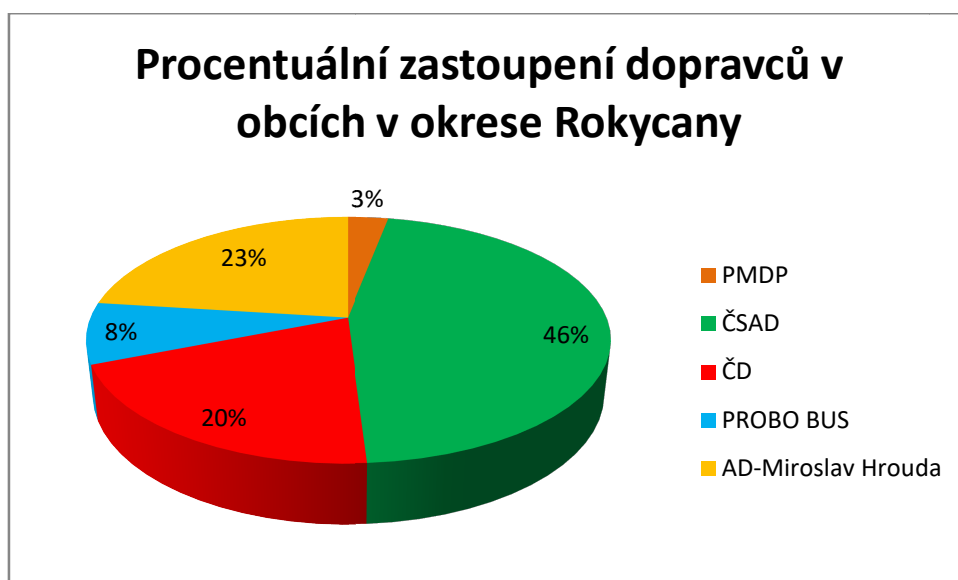
Mezi ostatní dopravce patří: ČSAD Autobusy České Budějovice, PTÁČEK-AUTOBUSY, ČSAD Autobusy Karlovy Vary, Pavel Pajer, obec Chanovice a RDS bus.

6.2 VEŘEJNÍ DOPRAVCI A DOPRAVNÍ SÍŤ OKRESU ROKYCANY

Okresem prochází dálnice D5 mezi Plzní a Prahou. Dálnice D5 byla severně od města otevřena 27. října 1993 (ŘSD 2016). Celková délka silnic je 486 km, z toho 0,1% tvoří silnice I. třídy a 28,5% silnice II. třídy (ČSÚ 2016). Velice důležitá je železniční trať ve směru Praha-Plzeň. Železniční síť je dále tvořena tratěmi: Rokycany-Nezvěstice a Chrást u Plzně-Radnice (ČSÚ 2016).

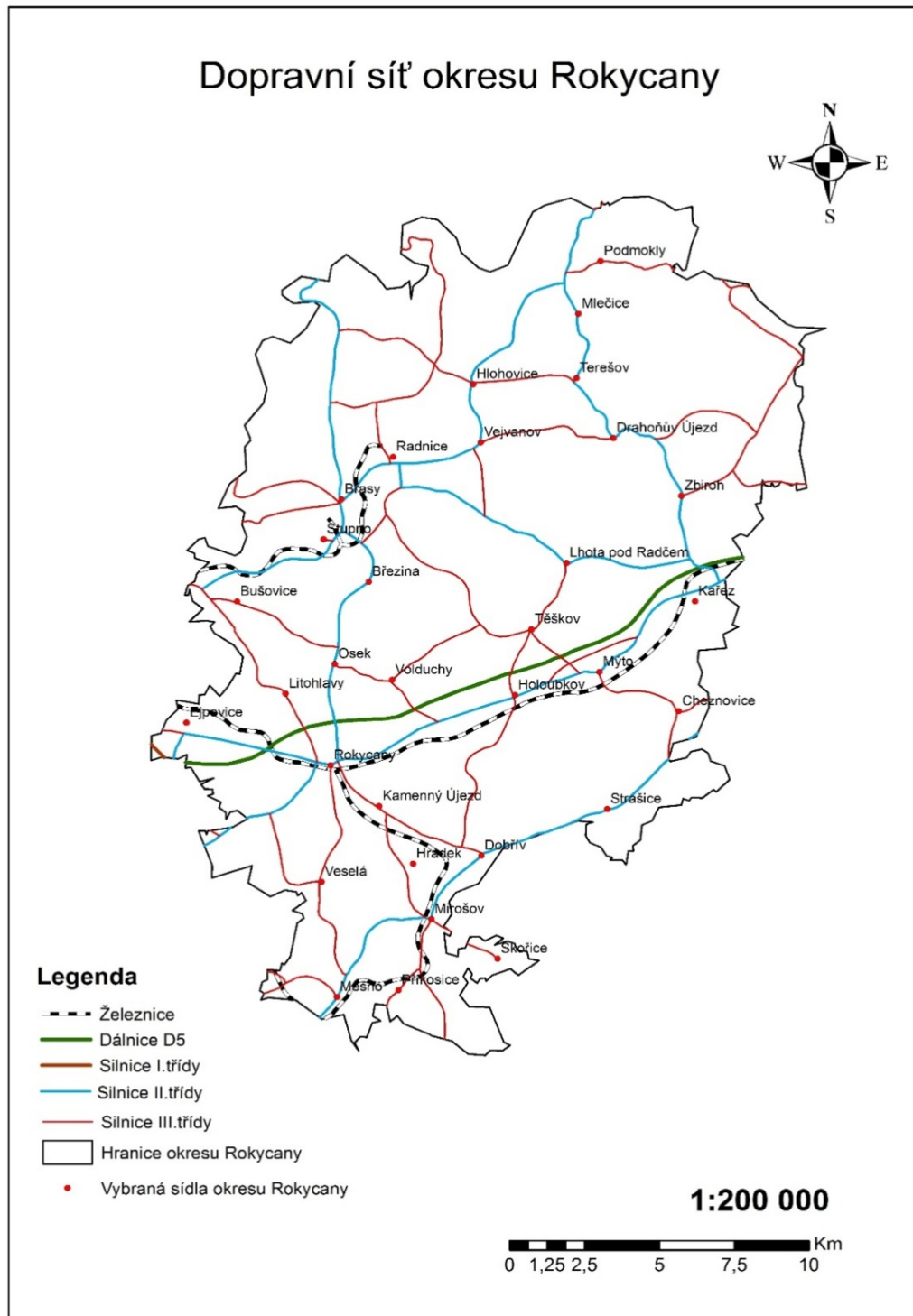
Mezi dopravce, kteří provozují v daném okrese své služby, patří: PROBO BUS, ČSAD Plzeň, AD Miroslav Hrouda, ČD a PMDP. Donedávna, zde figuroval ještě jeden dopravce Jiří Zýka, ale ten v roce 2015 skončil podnikatelskou činností. Charakteristika jednotlivých dopravců bude rozepsána v další kapitole. Na grafu 5 můžeme vidět procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Rokycany.

Graf 5: Procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Rokycany



(Zdroj: vlastní zpracování dle dat IDOS, 2016)

Obrázek 4: Dopravní síť okresu Rokycany



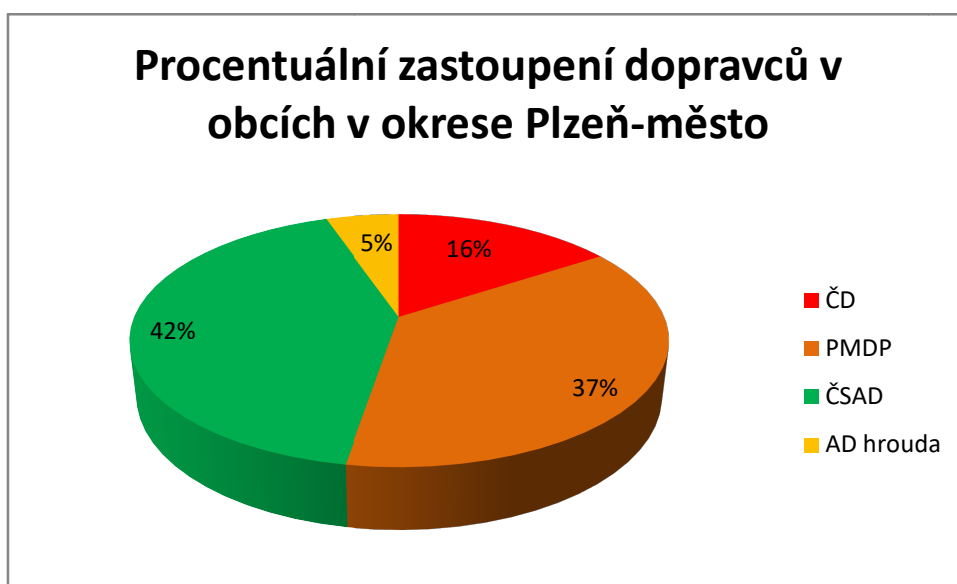
(Zdroj dat: vlastní zpracování datArcGIS10, 2016)

6.3 VEŘEJNÍ DOPRAVCI A DOPRAVNÍ SÍŤ OKRESU PLZEŇ-MĚSTO

Silniční síť v okrese Plzeň-město si můžeme prohlédnout na obrázku 5 na následující straně. Silniční síť v roce 2010 měřila 250 km, z toho dálnice měřili 12 km, silnice I. třídy 65 km, silnice II. třídy 56 km a III. třídy 117 km (ČSÚ 2016). Okres protínají železniční tratě celostátního a regionálního charakteru. Celkem 6 celostátních tratí přímo vyjíždí z Plzně do Prahy, Českých Budějovic, Klatov a Železné Rudy, Domažlic, Chebu a Žatce (ŘSD 2016). Systém PMDP zahrnuje přepravu po městě i po jeho blízkém okolí tramvajemi, trolejbusy a autobusy.

Mezi dopravce, kteří provozují v daném okrese své služby, patří: PMDP, ČSAD Plzeň, AD Miroslav Hrouda a ČD. Na grafu číslo 6 můžeme vidět procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Plzeň-město.

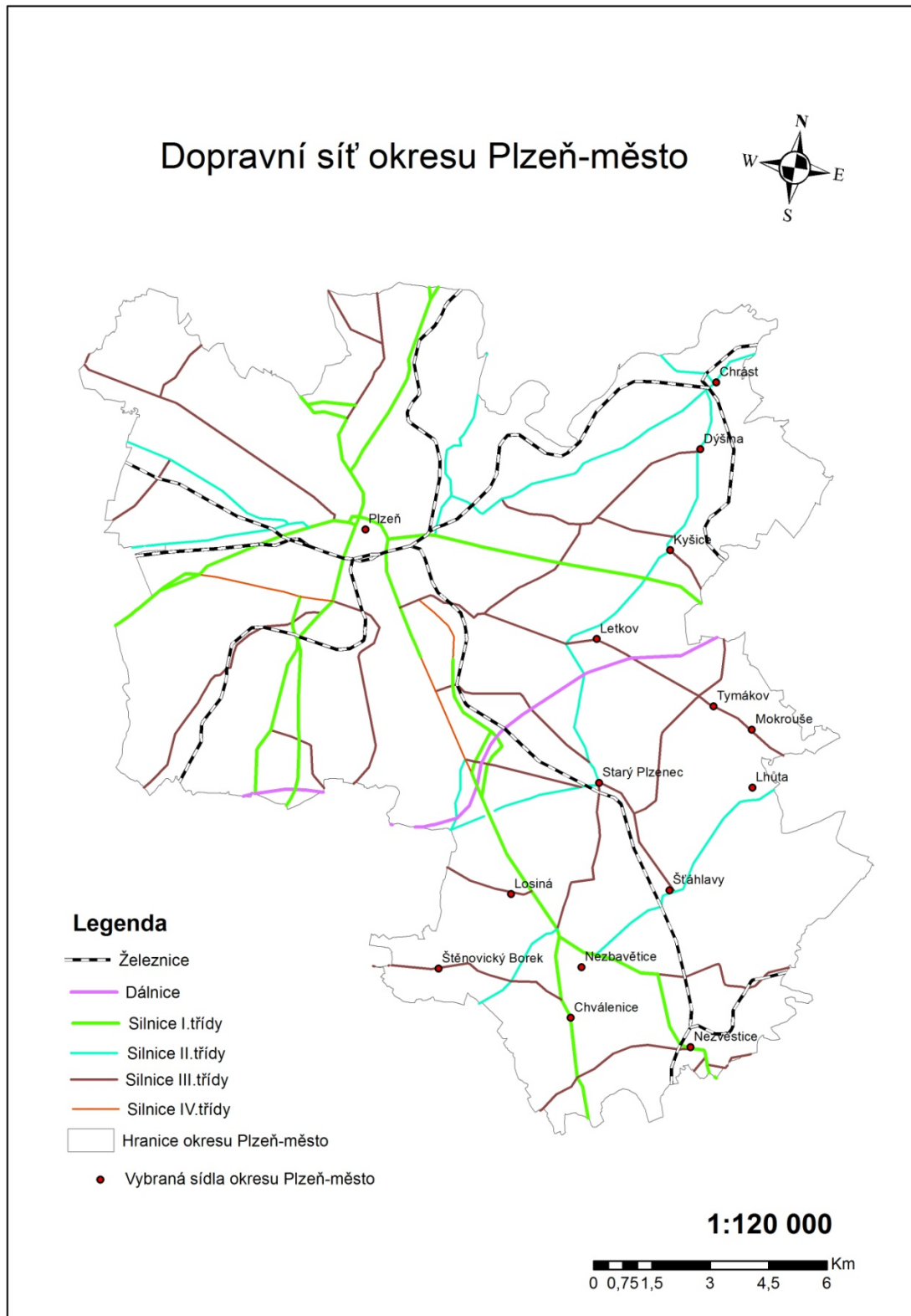
Graf 6: Procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Plzeň-město



(Zdroj: vlastní zpracování dle dat IDOS, 2016)

Z grafu je patrné, že největší dopravní obslužnost v obcích v okrese Plzeň-město vykonává dopravce ČSAD Plzeň. Celkem překvapivé zjištění, protože zde bychom čekali dopravce PMDP, který vykonává své služby v Plzni. Jenže většinou provozuje své služby pouze v centru města, nikoliv v obcích v okolí Plzně. České dráhy se umístily na třetím místě, protože většina obcí v okrese Plzeň-město je obsluhována autobusovou dopravou kvůli krátké vzdálenosti do Plzně. Nejmenší procentuální zastoupení má dopravcem Miroslava Hroudy, který obsluhuje pouze malé množství obcí.

Obrázek 5: Dopravní síť okresu Plzeň-město



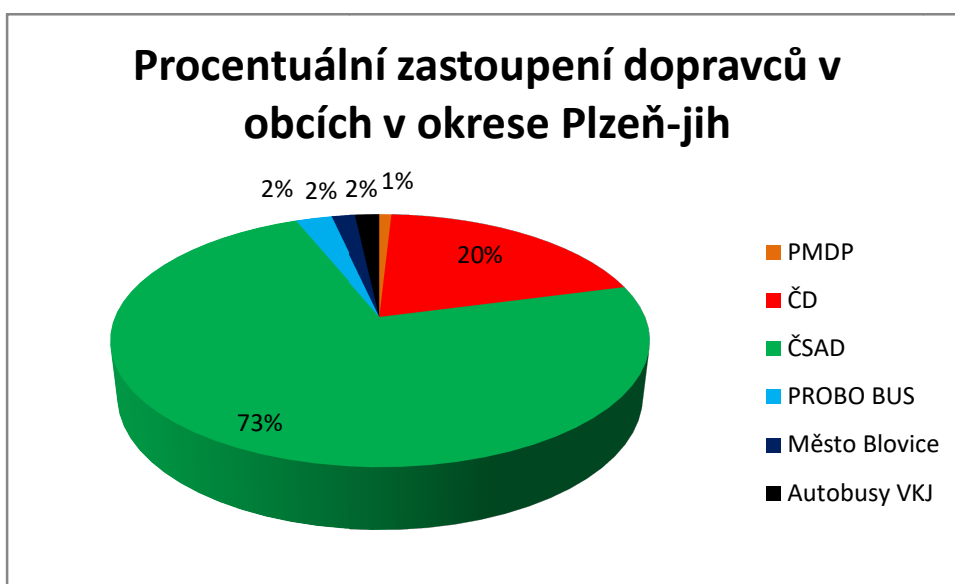
(Zdroj dat: vlastní zpracování datArcGIS10, 2016)

6.4 VEŘEJNÍ DOPRAVCI A DOPRAVNÍ SÍŤ OKRESU PLZEŇ-JIH

Okresem probíhá několik důležitých dopravních tras. V železniční dopravě je to nejvíce vytěžovaná trať Plzeň-České Budějovice. Tato trať významně ovlivňuje rychlost dopravy a příznivě zlepšuje životní prostředí. Další významné tratě jsou Plzeň-Klatovy (Železná Ruda) a Plzeň-Domažlice v návaznosti na přechody do Německa. Přes okres vedlo v roce 2009 celkem 788 km silnic. Z toho je 8 km dálnic, 83 km silnic I. třídy a to ve směrech na České Budějovice, na Klatovy a na Domažlice. Silnic II. třídy bylo v okrese 210 km a III. třídy 488 km (ČSÚ 2016).

Mezi dopravce, kteří provozují v daném okrese své služby, patří: PROBO BUS, ČSAD Plzeň, Město Blovice, Autobusy VKJ, ČD a PMDP. Na grafu 7 můžeme vidět procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Plzeň-jih.

Graf 7: Procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Plzeň-jih

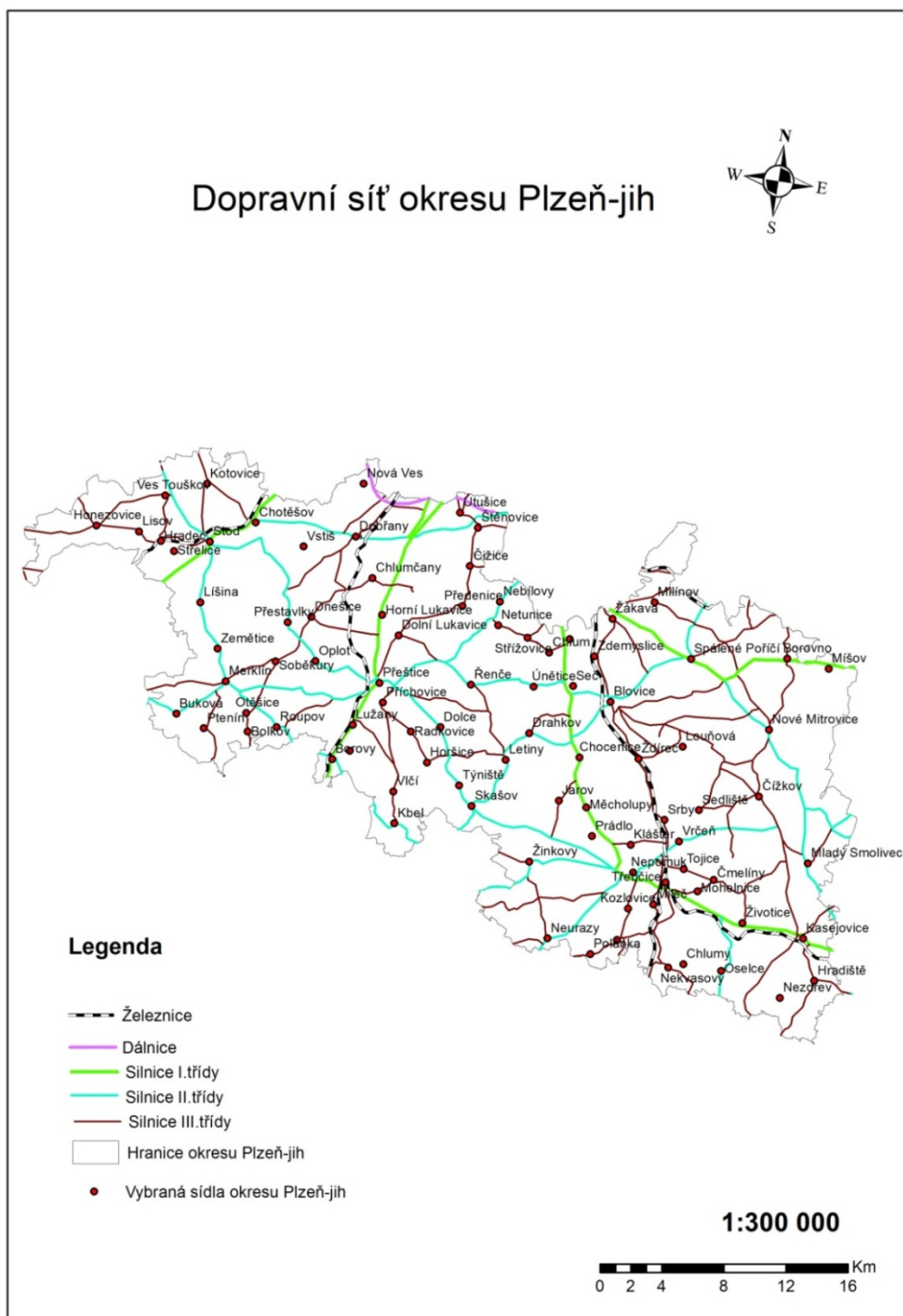


(Zdroj: vlastní zpracování dle dat IDOS, 2016)

Z grafu vyplývá, že největší dopravní obslužnost v obcích v okrese Plzeň-jih vykonává dopravce ČSAD Plzeň. Tento dopravce v tomto okrese obsluhuje téměř všechny obce a z grafu je patrné, jaké velké má procentuální zastoupení. Na druhém místě se umístil dopravce České dráhy. V tomto okrese měly značnou nevýhodu, protože je zde mnoho obcí, které nemají vybudovanou železniční síť.

Na třetím místě se umístili dopravci PROBO BUS, Město Blovice a Autobusy VKJ. Nejmenší procentuální zastoupení má dopravce PMDP, který je od Plzně vzdálený a obsluhuje jen obce v těsné blízkosti Plzně.

Obrázek 6: Dopravní síť okresu Plzeň-jih



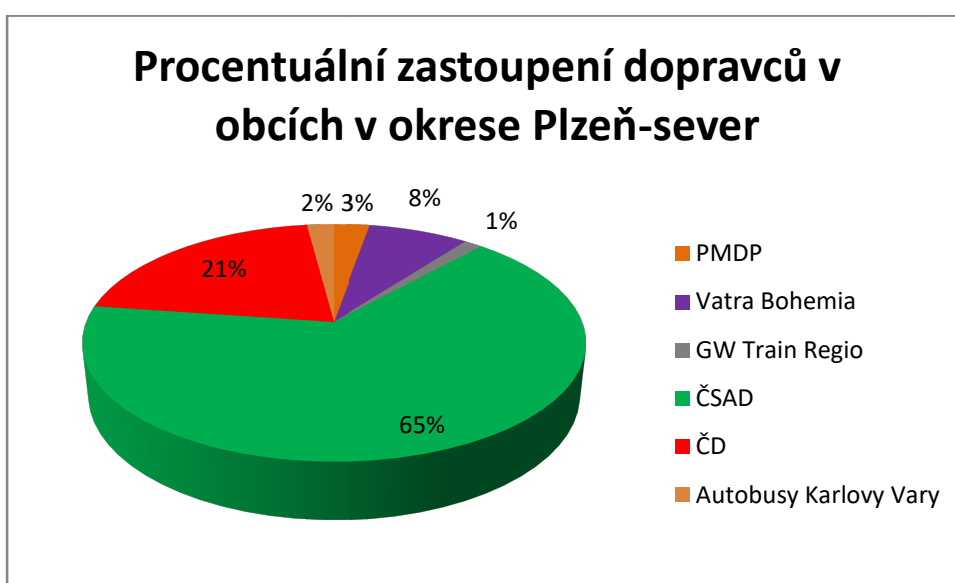
(Zdroj dat: vlastní zpracování datArcGIS10, 2016)

6.5 VEŘEJNÍ DOPRAVCI A DOPRAVNÍ SÍŤ OKRESU PLZEŇ-SEVER

V roce 2009 měřila silniční a dálniční síť okresu 892 km. Dálnice celkem 19 km, silnice I. třídy 80 km, II. třídy 266 km a III. třídy 528 km. Okresem procházejí železniční tratě celostátního charakteru: Plzeň-Domažlice, Plzeň-Cheb a Plzeň-Žatec (ČSÚ 2016).

Mezi dopravce, kteří provozují v daném okrese své služby, patří: PMDP, ČSAD Plzeň, Vatra Bohemia, GW Train Regio, ČD a Autobusy Karlovy Vary. Na grafu 8 můžeme vidět procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Plzeň-sever.

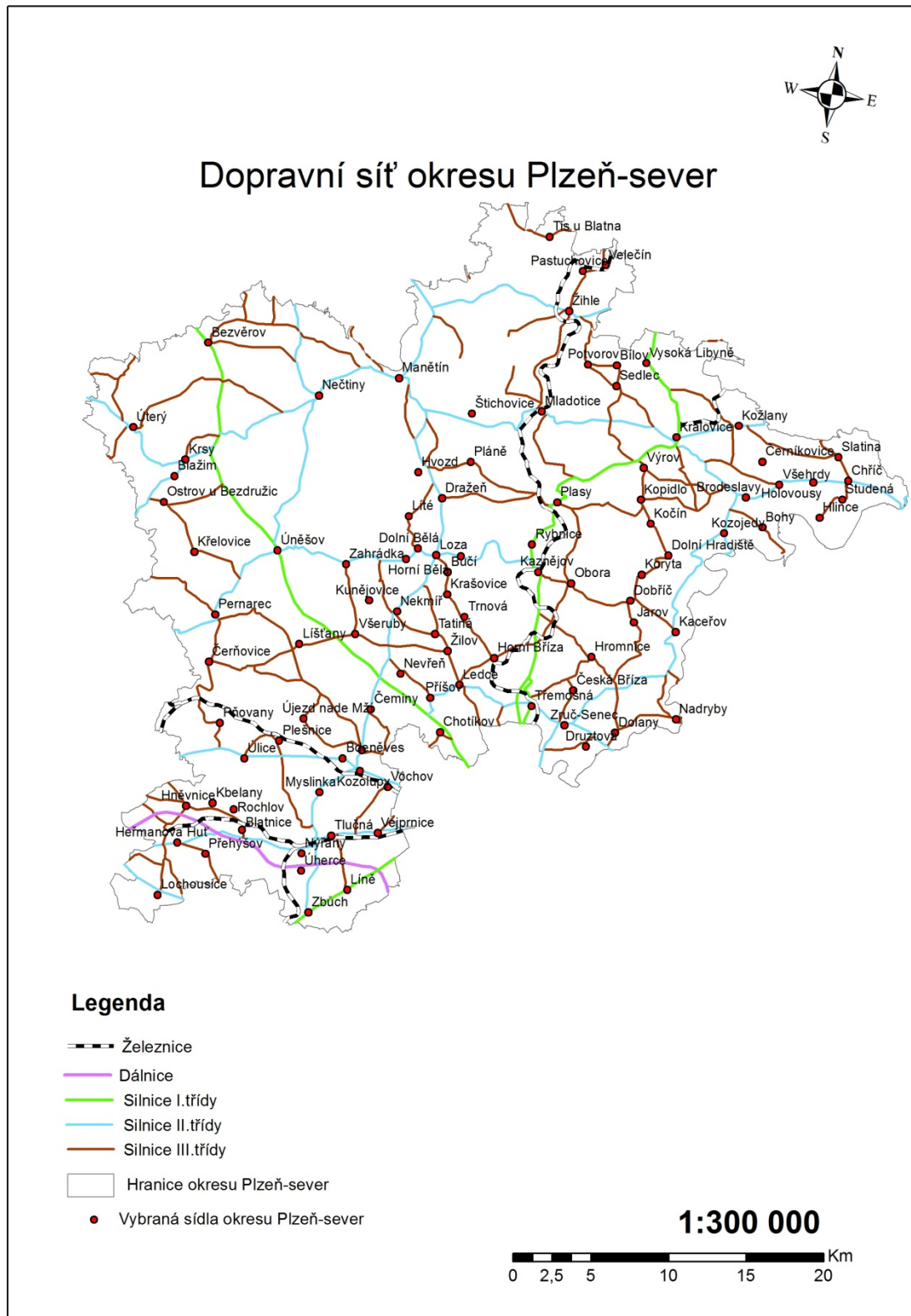
Graf 8: Procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Plzeň-sever



(Zdroj: vlastní zpracování dle dat IDOS, 2016)

Na grafu si můžeme prohlédnout celkem 6 odlišných dopravců. Zajímavostí je dopravce GW Train Regio, který vznikl na konci roku 2016 a konkuruje dopravci ČD. Můžeme si, ale všimnout, že procentuálně dopravce ČD nijak neohrožuje. Největší dopravní obslužnost vykonává dopravce ČSAD Plzeň. Na druhém místě se nachází dopravce ČD. Na třetím místě se nachází dopravce Vatra Bohemia, který obsluhuje převážně menší obce. Dále zde figuruje dopravce Autobusy Karlovy Vary, který obsluhuje obce, které se nacházejí blízko Karlovarskému kraji.

Obrázek 7: Dopravní síť okresu Plzeň-sever



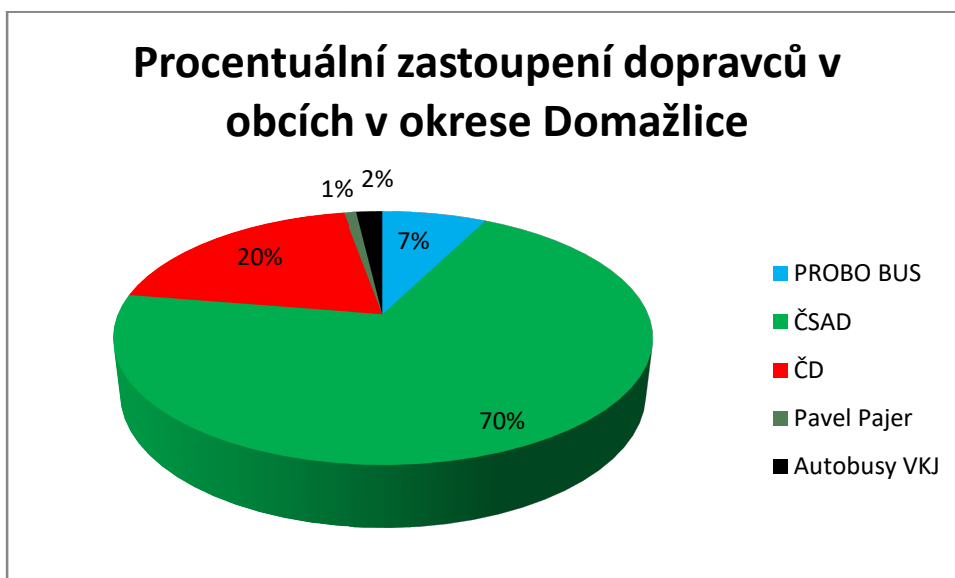
(Zdroj dat: vlastní zpracování datArcGIS10, 2016)

6.6 VEŘEJNÍ DOPRAVCI A DOPRAVNÍ SÍŤ OKRESU DOMAŽLICE

Silniční síť okresu v roce 2014 měřila 755,1 km. Z toho délka silnic: I. třídy 66,9 km, II. třídy 203,8 km a III. třídy 484,3 km. Mezi velice významné silniční spojení mezinárodního charakteru patří trasa z Plzně do Folmavy. Železniční síť v tomto okresu je málo rozvinutá. Nejvíce je frekventované železniční spojení na trase Plzeň a Domažlice, které dále pokračuje až do Německa. Tato trať sloužila v minulých letech převážně pro nákladní železniční dopravu (ČSÚ 2016).

Mezi dopravce, kteří provozují v daném okrese své služby, patří: ČSAD Plzeň, ČD, PROBO BUS, Pavel Pajer a Autobusy VKJ. Na grafu 9 sledujeme procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Domažlice.

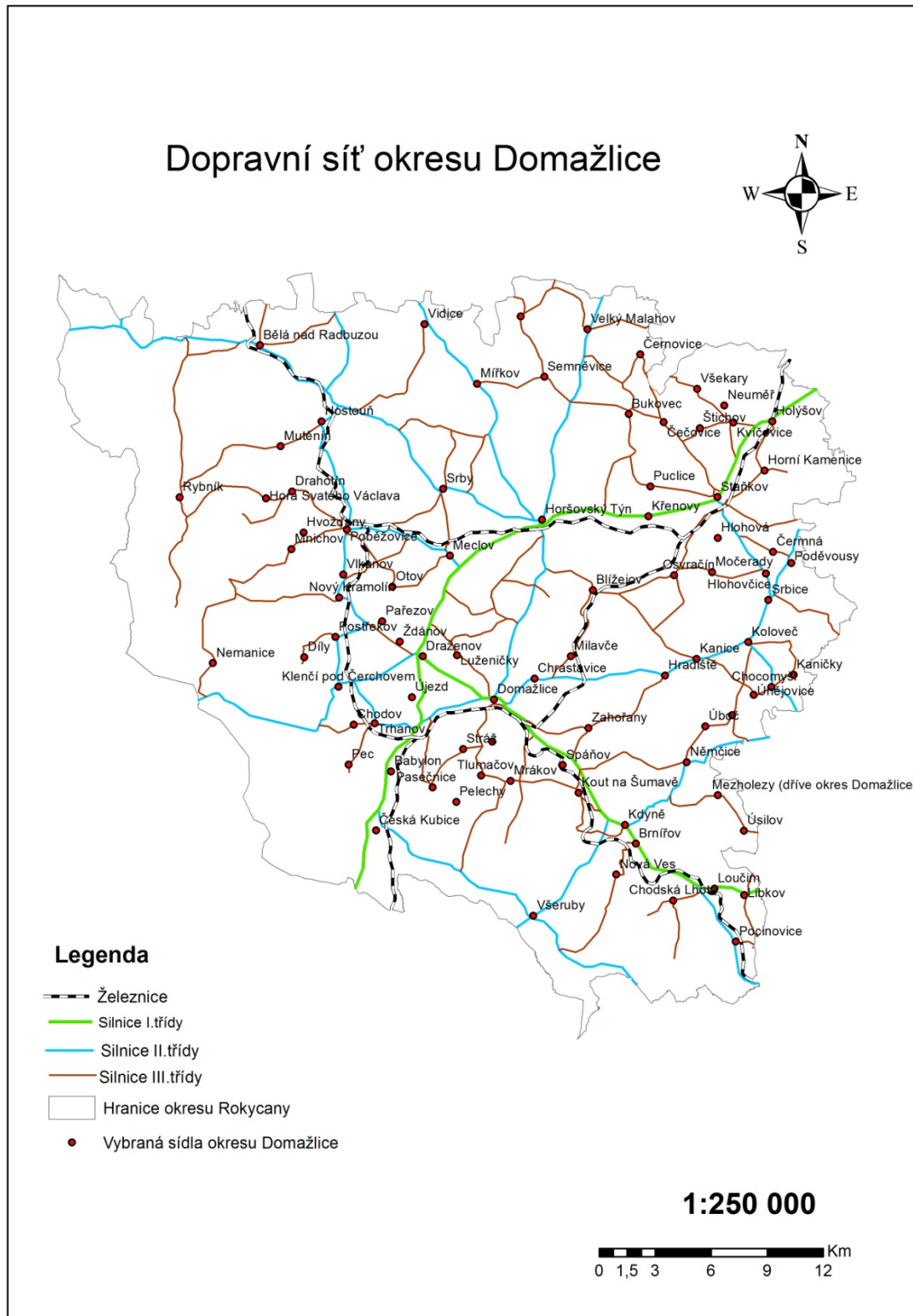
Graf 9: Procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Domažlice



(Zdroj: vlastní zpracování dle dat IDOS, 2016)

Na grafu můžeme vidět 7% zastoupení dopravce PROBO BUS. Toto zjištění je celkem zajímavé, protože dopravce uvádí na svých stránkách, že provozuje své služby blízko Středočeského kraje. Na prvním místě se znovu umístil dopravce ČSAD Plzeň.

Obrázek 8: Dopravní síť okresu Domažlice



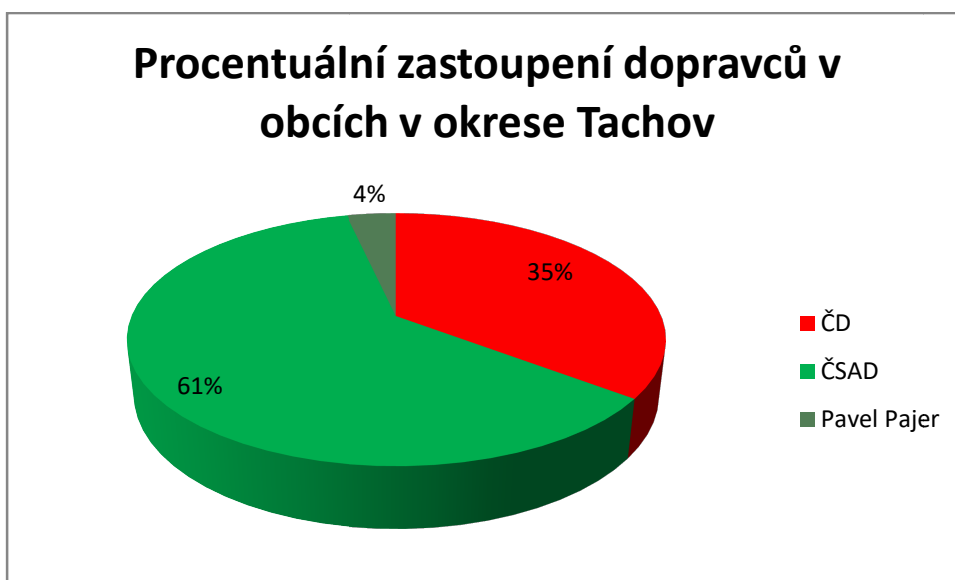
(Zdroj dat: vlastní zpracování dat v ArcGIS10, 2016)

6.7 VEŘEJNÍ DOPRAVCI A DOPRAVNÍ SÍŤ OKRESU TACHOV

V okrese Tachov v roce 2009 měřila silniční a dálniční 829 km. Z toho dálnice 45 km, silnice I. třídy 23 km, II. třídy 274 km a III. třídy 487 km. Okresem prochází železniční spojení, které má celostátní charakter z Plzně do Chebu. Velice významné je také železniční spojení z Plané přes Tachov až do Domažlic (ČSÚ 2016).

Mezi dopravce, kteří provozují v daném okrese své služby, patří: ČSAD Plzeň, ČD a Pavel Pajer. V tomto okrese se nachází nejmenší zastoupení veřejných dopravců v celém Plzeňském kraji. Na grafu 10 lze pozorovat procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Tachov.

Graf 10: Procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Tachov



(Zdroj: vlastní zpracování dle dat IDOS, 2016)

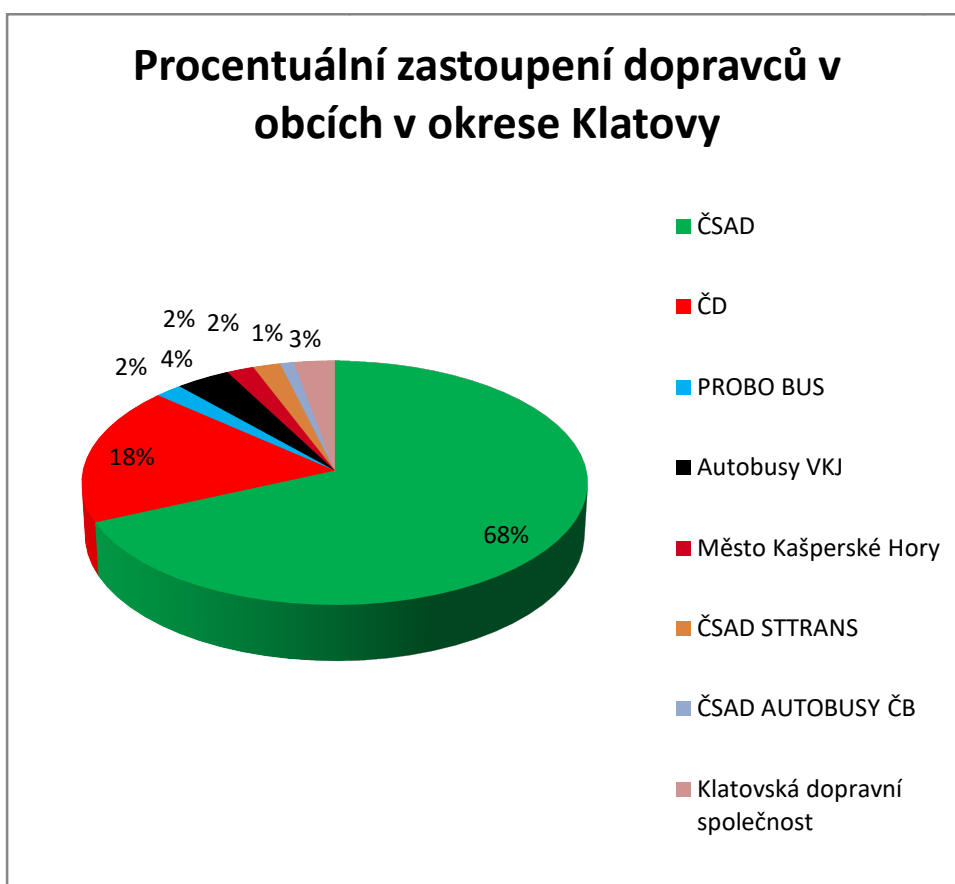
Z grafu vyplývá, že největší dopravní obslužnost v obcích v okrese Tachov vykonává dopravce ČSAD Plzeň. Je to dané tím, že zde není tak hustá železniční síť. Na druhém místě se nachází dopravce ČD. Na třetím místě se nachází dopravce Pavel Pajer, který vykonává své služby v menších obcích a navazuje na dopravce ČSAD Plzeň.

6.8 VEŘEJNÍ DOPRAVCI A DOPRAVNÍ SÍŤ OKRESU KLATOVY

Železniční síť v okrese Klatovy je nejméně hustá ze všech okresů v Plzeňském kraji. Na území téměř celé Šumavy neexistuje železniční spojení. Hlavní železniční trať, která se v okrese nachází, je na trase Plzeň-Klatovy-Železná Ruda, Horažďovice-Klatovy-Domažlice. Silniční síť v roce 2014 měřila 1 136,6 km. Z toho silnice I. třídy 102,2 km, 360,4 km II. třídy a 673,9 km III. třídy (ČSÚ 2016).

Mezi dopravce, kteří provozují v daném okrese své služby, patří: ČSAD Plzeň, ČD, PROBO BUS, Autobusy VKJ, Město Kašperské Hory, ČSAD STTRANS, ČSAD AUTOBUSY ČB a Klatovská dopravní společnost. V tomto okrese se vyskytuje největší zastoupení veřejných dopravců v celém Plzeňském kraji. Na grafu 11 je zobrazeno procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Klatovy.

Graf 11: Procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Klatovy



(Zdroj: vlastní zpracování dle dat IDOS, 2016)

Z grafu je patrné, že v daném okrese vykonává své služby nejvíce dopravců v Plzeňském kraji. Dopravce Klatovská dopravní společnost provozuje své služby v Klatovech a v obcích, které jsou v okolí Klatov. Stejně takhle nastavené to má i dopravce Město Kašperské Hory, který obsluhuje obce v okolí Kašperských Hor. Jako u ostatních dopravců největší zastoupení v jednotlivých obcích má dopravce ČSAD Plzeň a hned po něm dopravce ČD.

Obrázek 10: Dopravní síť okresu Klatovy

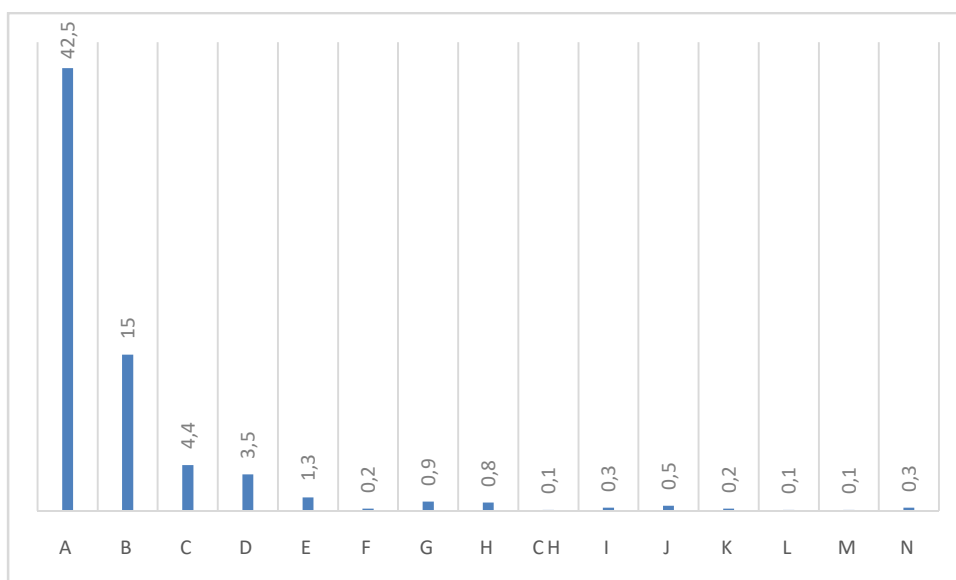


(Zdroj dat: vlastní zpracování dat v ArcGIS10, 2016)

6.9 POROVNÁNÍ VEŘEJNÝCH DOPRAVCŮ V JEDNOTLIVÝCH OKRESECH

Ve všech okresech v Plzeňském kraji naprosto dominuje dopravce ČSAD. Na druhém místě se v pěti okresech nachází dopravce ČD. Pouze v okresech Rokycany a Plzeň-město se na druhém místě nenachází dopravce ČD. V okrese Rokycany se na druhém místě umístil dopravce AD-Miroslav Hrouda. V okrese Plzeň-město se na druhém místě nachází dopravce PMDP. Zastoupení dopravce PMDP v daném okrese je celkem logické, protože cestující po Plzni nejvíce využívají tramvaje a trolejbusy, které spadají pod vlastnictví dopravce PMDP. Pro celkové porovnání všech okresů v Plzeňském kraji byl vytvořen graf 12.

Graf 12: Procentuální obslužnost jednotlivých dopravců v okresech v Plzeňském kraji



(Zdroj: vlastní zpracování dle dat IDOS, 2016)

Kvůli přehlednosti v grafu byla použita písmena místo názvů dopravců. Pro přehlednost byly vytvořeny vysvětlivky ke grafu.

Vysvětlivky ke grafu:

A-ČSAD, B-ČD, C-PMDP, D-PROBO BUS, E-AD Miroslav Hrouda, F-Město Blovice, G-Autobusy VKJ, H-Vatra Bohemia, CH-GW Train Regio, I-Autobusy Karlovy Vary, J-Pavel Pajer, K-Město Kašperské Hory, L-ČSAD STTRANS, M-ČSAD České Budějovice, N-Klatovská dopravní společnost

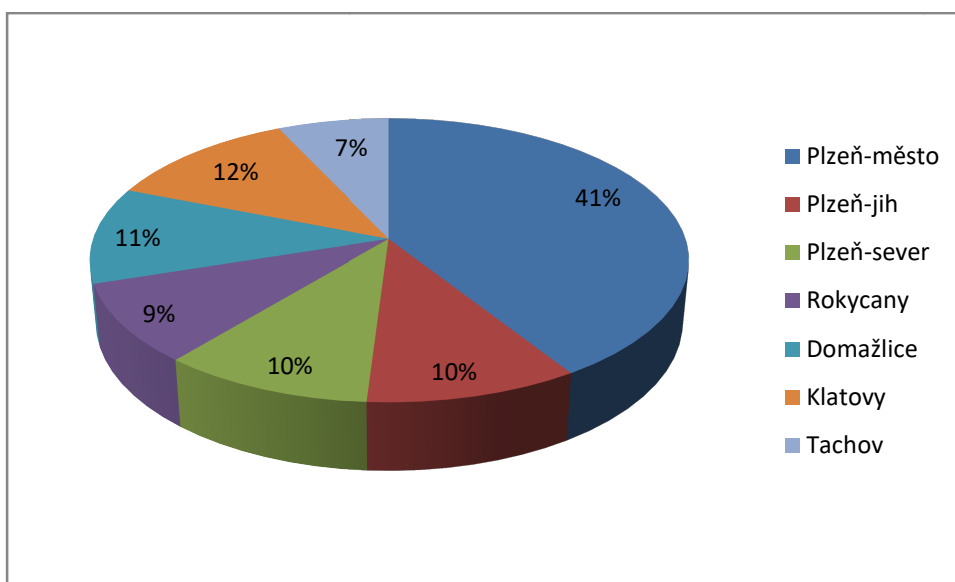
Zastoupení dopravců v jednotlivých okresech je velice různorodé a proměnlivé.

7 VEŘEJNÁ DOPRAVA V PLZEŇSKÉM KRAJI

Veřejná doprava je velice rozsáhlé a složité odvětví. Přitom je nutné, aby celá veřejná doprava vykazovala efektivní skloubení všech požadavků obcí a měst na jedné straně a na straně druhé, aby vyhovovala dopravcům a ti pak vyhovovali a uspokojovali potřeby obyvatel.

Plzeňský kraj je zodpovědný za dopravní obslužnost obyvatel v kraji, dále je zodpovědný za financování a technickou úroveň dopravy. Dále se snaží, aby byli cestující spokojeni s přepravou do zaměstnání, do školních zařízení apod. V Plzeňském kraji v roce 2011 dojíždělo celkem do zaměstnání a do školních zařízení 61 829 cestujících (ČSÚ 2016).

Graf 13: Dojíždějící do zaměstnání a školních zařízení podle okresů v Plzeňském kraji v roce 2016



(Zdroj dat: vlastní zpracování dle dat ČSÚ, 2016)

Doprava v Plzeňském kraji zahrnuje dálkové autobusové linky, příměstské a městské linky, osobní a spěšné vlaky, rychlíky a vlaky kategorie expres. Tyto krajem objednané spoje jsou krajem dotovány a na jejich provoz přispívá Plzeňský kraj ročně více než 800 mil Kč (POVED 2016). Dopravní obslužnost pak doplňují rychlíky a expresy objednávané Ministerstvem dopravy a dálkové autobusové linky, které provozují dopravci na své komerční riziko.

Organizaci veřejné dopravy v Plzeňském kraji zajišťuje dopravní společnost „POVED“, kterou město Plzeň vlastní. Pracovníci společnosti provádí analýzy počtu cestujících, zajištění návaznosti jednotlivých druhů dopravy a návrhy jízdních řádů. Dále se také společnost zabývá jednotlivými veřejnými dopravci, kteří vykonávají své služby v Plzeňském kraji.

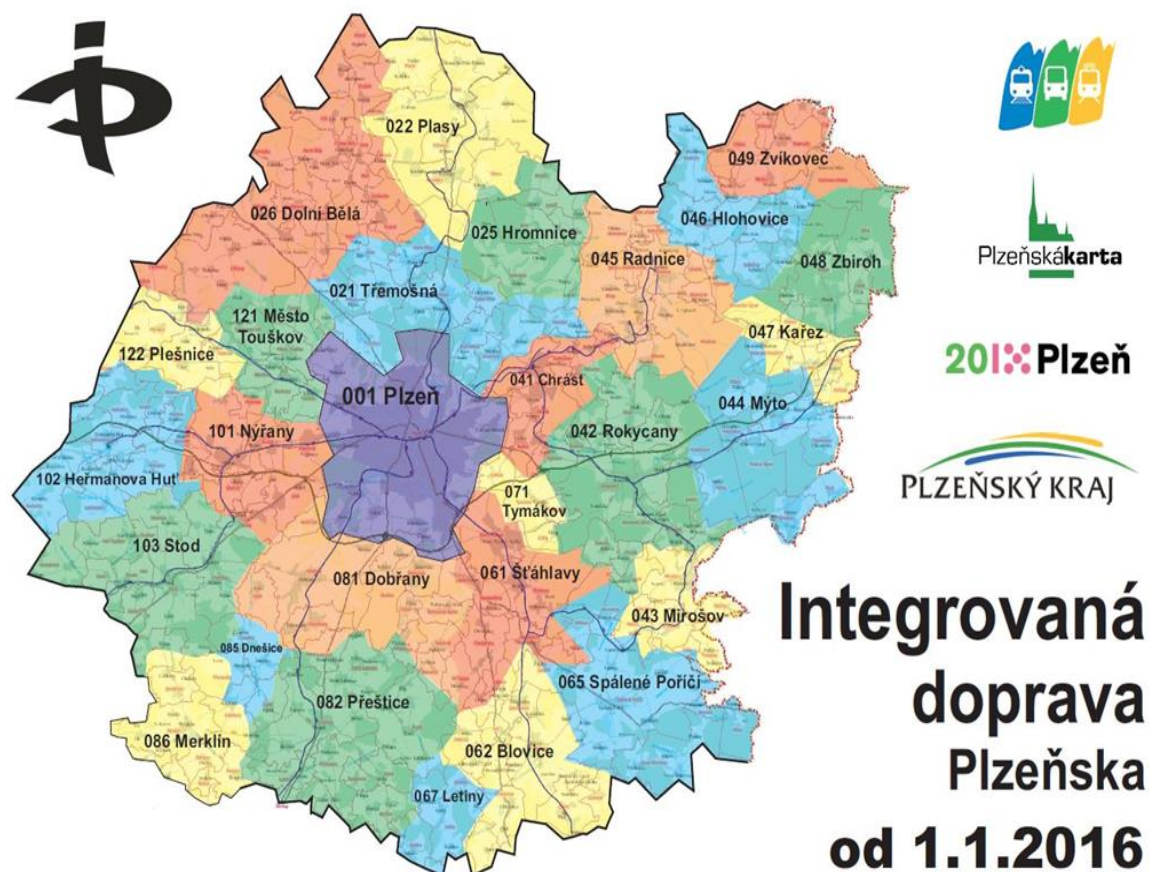
V Plzeňském kraji je veřejná osobní doprava zajišťována regionální železniční dopravou a veřejnou linkovou dopravou. Plzeňský kraj vynakládá ze svého rozpočtu finanční prostředky na zajištění dopravní obsluhy svého území veřejnou osobní dopravou. Částka na zajištění této dopravy je každý rok navyšována. Důvodem je globální ekonomický vývoj a zlepšení dostupnosti sídel na území kraje a zlepšení kvality poskytovaných služeb. Finanční náročnost v roce 2010 činí přibližně 700 milionů Kč. Pro Plzeňský kraj zajišťují dopravu tyto smluvní dopravci: České dráhy, a.s., Autobusová doprava, ČSAD Autobusy České Budějovice a.s., ČSAD autobusy Plzeň a.s., ČSAD STTRANS a.s., Jiří Zýka, Město Kašperské Hory, Autobusová doprava-Miroslav Hrouda s.r.o., RDS bus s.r.o., Obec Chanovice, PROBO BUS a.s., VATRA Bohemia, spol. s r.o., Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., Město Blovice, Autobusy Karlovy Vary, a.s. a Pavel Pajer (POVED 2016).

Veřejní dopravci, kteří jsou do Integrované dopravy Plzeňska zapojeni, jsou: Plzeňské městské dopravní podniky a. s., ČSAD autobusy Plzeň a. s., České dráhy a. s., PROBO BUS a. s., Autobusová doprava – Miroslav Hrouda s.r.o. a Město Blovice.

7.1 INTEGROVANÁ DOPRAVA PLZEŇSKÉHO KRAJE

Integrovaná doprava Plzeňského kraje je systém veřejné dopravy v Plzni a jejím okolí. Do systému je zařazena městská hromadná doprava v Plzni například: tramvaje, trolejbusy a autobusy. Úkol Plzeňské Integrované dopravy spočívá v možnosti zakoupení a aktivací předplaceného časového jízdného na Plzeňské kartě. Předplacené časové jízdné je uznáváno na linkách a spojích všech dopravců zapojených do Integrované dopravy Plzeňska.

Obrázek 11: Jednotlivé zóny integrované dopravy Plzeňska



(Zdroj dat: www.pmdp.cz, 2016)

Obrázek číslo 11 značí jednotlivé zóny integrované dopravy Plzeňska. Dopravci, kteří jsou zařazeni do integrované dopravy Plzeňska:

- a) Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.
- b) ČSAD autobusy Plzeň a.s.
- c) České dráhy, a.s.
- d) Autobusová doprava – Miroslav Hrouda s.r.o.
- e) PROBO BUS a.s.
- f) Město Blovice

7.1.1 PLZEŇSKÉ MĚSTSKÉ DOPRAVNÍ PODNIKY, A.S.



Jsou největším provozovatelem veřejné dopravy v Plzeňském kraji a jsou v celé řadě prvků unikátní například počtem řidičů (561 řidičů a řidiček). Vozy Plzeňských městských dopravních podniků můžeme vidět nejen na území města Plzně, ale některé vybrané linky obsluhují i přilehlá města a obce v okolí krajské metropole (POVED 2016).

Plzeňské městské dopravní podniky zajišťují provoz 365 dní v roce a 24 hodin denně. V roce 2014 bylo do velkého vozového parku uvedeno 7 nových osmnáctimetrových autobusů s názvem „Solaris Urbino 18“, který najednou přepraví až 150 cestujících a to s nízkopodlažním vybavením (POVED2016). Obrázek s logem dopravce uvedený v nadpisu byl použit ze stránek (PMDP 2016).

7.1.2 ČSAD AUTOBUSY PLZEŇ A.S.



Autobusy zelenobílé barvy se staly synonymem pro autobusovou dopravu Západních Čech. Dopravce ČSAD vlastní celkem 410 vozidel. Ty průběžně obnovuje a zajišťují 92% ročního výkonu dopravy. Ve společnosti pracuje přes 400 řidičů, z toho je 8 řidiček. Celkový počet ujetých kilometrů za rok se pohybuje okolo 19 milionů (POVED 2016).

Městské linky provozuje ČSAD od roku 1949. Před tímto rokem v Západních Čechách působili různí soukromí dopravci a Československé státní dráhy. Společnost ČSAD Autobusy Plzeň se současným názvem vznikla na základě privatizace v roce 1993. Postupně se odpojil Dopravní podnik Karlovy Vary a dále také dopravce Autobusy Karlovy Vary. Dopravce ČSAD autobusy Plzeň v roce 2002 patřil k prvním dopravcům zapojeným do systému Integrované dopravy Plzeňska (POVED 2016).

Společnost zajišťuje spojení obcí a měst na 250 běžných linkách a dále provozuje MHD ve Stříbře, Tachově, Domažlicích, Přešticích a Klatovech. Mimo to také provozuje cyklobusy po celém Plzeňském kraji a dále bezplatné linky k nákupním střediskům (například autobus do Tesca), linky smluvní dopravy, i náhradní dopravu pro České dráhy (výluky na tratích ČD). Obrázek s logem dopravce, který je použit v nadpisu, byl použit ze stránek (ČSAD 2016).

7.1.3 ČESKÉ DRÁHY, A.S.



České dráhy jsou jediným železničním dopravcem v kraji, který prostřednictvím Regionálního obchodního centra v Plzni zajišťuje regionální železniční dopravu pro Plzeňský kraj (ČD 2016).

Železniční síť v Plzeňském kraji prochází modernizací, aby nabídla cestujícím spojení s hlavním městem. Celým krajem prochází III. koridor tranzitní z Prahy do Chebu. Budova nádraží prošla velkou a rozsáhlou rekonstrukcí. Tyto práce na železničním uzlu Plzeň začaly v roce 2012. V Plzni se zkrátila cesta z nádraží na zastávky hromadné silniční dopravy a byly vybudovány nové podchody a také nová odbavovací hala (ČD 2016).

V kraji je 16 tratí s délkou 737 km a na těchto tratích je 214 stanic a zastávek. V roce 2015 ujedou regionální spoje 5 milionů kilometrů. V jízdním řádu je 496 regionálních vlaků, o víkendech je vypravováno 236 vlaků a ve dnech pracovních 365 vlaků (ČD 2016).

Železniční doprava má i své negativní stránky. Provoz v Plzeňském kraji je negativně ovlivňován převažujícím počtem úseků jednokolejných tratí (ČD 2016). V provozu to znamená vyšší riziko přenášení zpoždění vlaků při vzájemném křížování vlaků (ČD 2016). Vlaky, které mají zpoždění, nebo vůbec nemohou jet, například kvůli výluce, jsou nahrazovány náhradní autobusovou dopravou z vlakového nádraží. Obrázek s logem dopravce, který je použit v nadpisu, byl použit ze stránek (ČD 2016).

7.1.4 AUTOBUSOVÁ DOPRAVA-MIROSLAV HROUDA, S.R.O.



Majitel autobusové dopravy Miroslav Hrouda začal podnikat ve veřejné linkové dopravě v roce 1994. Ze začátku obsluhoval dopravní síť v oblasti Zbirožska, kterou převzal po dopravci firmy ČSAD v roce 1995. V tom samém roce začal obsluhovat městskou dopravu ve městě Rokycany. V roce 2006 změnila firma právní formu podnikání na společnost s ručením omezením (POVED 2016).

V současné době společnost obsluhuje 8 dopravních linek v oblasti Zbirožska. Z toho na 6 dopravních linek přispívá Plzeňský kraj. Městskou dopravu v Rokycanech zajišťuje a financuje město Rokycany. Dálkovou dopravní linku na trase Radnice – Praha provozuje dopravce na svoje vlastní náklady (POVED 2016).

Ročně autobusy najezdí 460 tisíc kilometrů, což je po společnosti ČSAD, druhým největším číslem v kraji a řadí dopravce Miroslava Hroudu na druhého největšího veřejného dopravce v Plzeňském kraji. Mimo linkovou dopravu provozuje zájezdovou dopravu pro cestovní kanceláře, školy, sportovní kluby a pro další organizace a i jednotlivce.

Společnost jako první v Plzeňském kraji nabídla poptávkovou dopravu. Poptávková doprava je označena jako „spoj na zavolání.“ Cestující zaplatí klasické jízdné a neplatí žádný jiný poplatek. Dopravce chce do budoucna využít tohoto spoje na zavolání hlavně u obcí, kde jezdí cestující jen příležitostně a pro ostatní dopravce je zajiždění do daných obcí neefektivní. Spoj na zavolání využívá 15 až 20 cestujících měsíčně. Taková služba bude jistě rozšiřována i u ostatních dopravců (POVED 2016). Obrázek s logem dopravce, který je použit v nadpisu, byl použit ze stránek (AUTOBYSY-HROUDA 2016).

7.1.5 PROBO BUS A.S.

Tento středočeský dopravce působí jednak v Plzeňském kraji na lince z Hořovic do Plzně a na dopravní lince v okolí Zbirožska. Tohoto dopravce můžeme také vidět na dopravních linkách v Tachově, Sušici a na dálkových linkách do Klatov. Dopravce PROBO BUS a.s. je ještě zapojen do Integrované dopravy Středočeského kraje a Pražské integrované dopravy (POVED 2016).

Denně zajišťuje dopravu v Plzeňském kraji dvanácti vozidly (modrobílé barvy). Vozy jsou velmi kvalitní a nízkého stáří. Jejich stáří se pohybuje okolo 8 let (POVED 2016). Cestující jsou spokojeni nejen s modernizací vozidel, ale také s vystupováním a chováním řidičů.

PROBO BUS byl jeden z prvních dopravců zapojených do systému Integrované dopravy Plzeňska. Tehdejší linka 210127 Hořovice-Plzeň byla do Integrované dopravy Plzeňska zařazena od 1. ledna 2002. V dnešní době společnost provozuje v systému Integrované dopravy Plzeňska celkem 5 linek (POVED 2016). Obrázek, který je použit v nadpisu, byl převzat ze stránek (PROBOBUS 2016).

7.1.6 MĚSTO BLOVICE

Dopravce Města Blovice je jednou ze tří obcí Plzeňského kraje, jež si zajišťuje vlastní veřejnou linkovou dopravu. Jako dopravce působí od roku 1996. Záměrem bylo propojení okolních obcí s městem v době, kdy nejede žádný jiný spoj. Obec tehdy rozhodla o nákupu vlastního vozidla. Záměr se jim podařil. Důkazem je navyšování spojů i zvyšování počtu cestujících (POVED 2016).

Město Blovice se stalo v roce 2002 nejmenším dopravcem zapojeným do systému Integrované dopravy Plzeňska. Dominantou menšího provozu Města Blovice je úzká spolupráce s dopravcem ČSAD autobusy Plzeň. Dopravce Města Blovice využívá zastávky společnosti ČSAD autobusy Plzeň (POVED 2016). Tento netradiční způsob může být vzorem i podnětem pro další obce a města, která nemají dobrou dopravní obslužnost pro obyvatele. Obrázek s logem dopravce, který je použitý v nadpisu, byl použit ze stránek (MESTO-BLOVICE 2016).

7.2 VEŘEJNÍ DOPRAVCI NEZAŘAZENI DO INTEGROVANÉ DOPRAVY

7.2.1 ČSAD STTRANS

Společnost ČSAD STTRANS je dopravní firma s dlouholetou tradicí, systémem a zkušenostmi v oblasti silniční dopravy, která vznikla v roce 1949. V roce 1999 došlo ke sdružení měst a obcí okresu Strakonice a ČSAD JIHOTRANS a.s. Č. Budějovice, založili akciovou společnost ČSAD STTRANS, kde každá ze zakládajících stran vlastní 50% akcií společnosti. Dopravce ČSAD STTRANS se věnuje podnikání ve veřejné silniční dopravě, osobní dopravě, dopravě nákladní, opravárenství a řadě doplňkových služeb. Obrázek s logem dopravce, který je použit v nadpisu, byl použit ze stránek (CSAD-STTRANS 2016).

7.2.2 AUTOBUSY KARLOVY VARY



Společnost Autobusy Karlovy Vary, a.s. vznikla v roce 2001 a historicky navazuje na národní podnik ČSAD. V roce 2015 dopravce registroval 325 zaměstnanců a 210 autobusů. Společnost zajišťuje veřejnou linkovou dopravu v Karlovarském kraji, Ústeckém kraji a částečně v Plzeňském kraji. Dále také zajišťuje systém dálkových linek z Karlovarského kraje do Prahy a zpět. Obrázek s logem dopravce, který je použit v nadpisu, byl použit ze stránek (AUTOBUSY-KARLOVYVARY 2016).

7.2.3 AUTOBUSY VKJ



Společnost působí v oboru autobusové dopravy od roku 1990. Základ společnosti tvořila teorie, poskytovat lidem možnost dostupně cestovat a zpřístupnit jim nepřístupné. Teorie se každoročními několika desítkami tisíc cestujících již dlouhodobě naplňuje, a proto si stanovují cíle další, které posouvají společnost kupředu oproti konkurenci. V současnosti také zajišťují zájezdovou dopravu pro cestovní kanceláře, školy a různé zájmové skupiny, dále provozují několik vnitrostátních a mezinárodních linek, zabezpečují svozy zaměstnanců do firem. Díky zkušenostem, které tato společnost nabyla v průběhu let je schopna rychle a adekvátně posloužit zákazníkovi v kraji.

Dále také zajišťuje systém dálkových linek z Karlovarského kraje do Prahy a zpět. Obrázek s logem dopravce, který je použit v nadpisu, byl použit ze stránek (AUTOBUSY-VKJ 2016).

7.2.4 SPOLEČNOST GW TRAIN REGIO A.S.



V roce 1992 byla založena společnost VIAMONT s.r.o., která roku 1996 přešla na akciovou společnost. V roce 2008 došlo k založení společnosti VIAMONT Regio a.s. Společnost VIAMONT a.s. je jediným akcionářem společnosti VIAMONT Regio a.s. Je nositelem licencí na provozování osobní vlakové dopravy a je držitelem osvědčení dopravce na provozování osobní vlakové dopravy. Důvodem pro založení nové společnosti VIAMONT Regio a.s. bylo soustředit veškeré aktivity v osobní vlakové dopravě do samostatné společnosti (Train-regio 2016).

V prosinci roku 2011 došlo ke změně názvu obchodní firmy společnosti VIAMONT Regio a.s. na GW Train Regio a.s. Dne 24. 4. 2014 došlo k převodu celkem 185 kusů kmenových akcií na jméno představujících 100 % na základním kapitálu společnosti GW Train Regio a.s., ze společnosti IDS building corporation a.s, člen koncernu IDS, na nového vlastníka, společnost ČSAD JIHOTRANS a.s. Nástupnickou společností ČSAD JIHOTRANS a.s. a současně jediným akcionářem GW Train Regio a.s. se stala společnost GW JIHOTRANS a.s. Obrázek s logem dopravce, který je použit v nadpisu, byl použit ze stránek (TRAIN-REGIO 2016).

8 TERÉNNÍ ŠETŘENÍ S CÍLEM POROVNÁNÍ VYTÍŽENÍ VEŘEJNÝCH DOPRAVCŮ NA TRASE ROKYCANY-PLZEŇ

8.1 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČSAD A ČD NA SOUBĚŽNÉ TRASE ROKYCANY-PLZEŇ

Pro porovnání dopravců ČSAD a ČD bylo vybráno spojení okolo 8 hodiny ranní. Autobusové spojení jede v 8:00 z Rokycan a vlakové jede v 8:06 z Rokycan. Autobusové a vlakové spojení bylo měřeno ve středu 11. února a v pátek 13. února. Tato spojení se téměř překrývají, a proto bylo pro měření potřeba ještě jednoho člověka. Na obrázku 13 můžeme vidět autobusové nádraží v Rokycanech.

Rozhodujícím faktorem při výběru dopravce je cena jízdného. Základní cena autobuse je 30 Kč a cena vlaku 40 Kč, což představuje rozdíl 10 Kč, i když jedete pouze 20 km. Dále je rozhodujícím faktorem i časové zpoždění. U autobusových spojení se předpokládá nulové zpoždění, mezitím u vlakového spojení mohou cestující počítat s určitým časovým zpožděním.

Tabulka 2: Porovnání dopravců ČSAD a ČD na trase Rokycany-Plzeň ve středu 11. 2. v 8 hodin

Den	Čas	Dopravce	Název zastávky	Počet nast. cest.	Počet vyst. cest.
11.2.2015		ČSAD			
	8:00		Rokycany	46	
	8:09		Ejpovice	4	1
	8:38		Plzeň		49
		ČD			
	8:06		Rokycany	21	
	8:12		Ejpovice	5	
	8:43		Plzeň		26

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2016)

Tabulka 3: Porovnání dopravců ČSAD a ČD na trase Rokycany-Plzeň v pátek 13. 2. v 8 hodin

Den	Čas	Dopravce	Název zastávky	Počet nast. cest.	Počet vyst. cest.
13.2.2015		ČSAD			
	8:00		Rokycany	38	
	8:09		Ejpovice	1	2
	8:38		Plzeň		37
		ČD			
	8:06		Rokycany	17	
	8:12		Ejpovice	2	
	8:43		Plzeň		19

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2016)

Ve vlaku byl proveden strukturovaný rozhovor s cestujícím (žena 25 let): „Jsem z Rokycan a jezdím pravidelně v týdnu vlakem do školy. Autobusem nejezdím skoro vůbec, to už musí být opravdu výjimečná situace. Na vlaku mi vyhovuje více, že jezdí časově déle. Že jezdí v 8:06 a do Plzně přijíždí v 8:43. Nemusím tak dlouho čekat ve škole na vyučovací hodinu jako když jedu autobusem a za další, autobus je skoro každé ráno plný a ve vlaku si pokaždé sednu, tak proto jezdím každé ráno vlakem. Autobusem jedu jen pokud vím, že má vlak nějaké zpoždění. Jinak ale jezdím vlakem už od střední školy a jsem naprosto spokojená.“

Při jízdě autobusem bylo provedeno dotazníkové šetření, ve kterém cestující nejčastěji uváděli, že vlaky nemají rádi kvůli častému zpoždění. Cestující, kteří jezdí ráno do Plzně na 9 hodinu do práce, tak tam potřebují být v čas. A proto se raději spolehnou na autobus.

8.2 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČSAD A PROBO BUS NA SOUBĚŽNÉ TRASE ROKYCANY-PLZEŇ

Toto autobusové spojení bylo vybráno z důvodu toho, že autobus PROBO BUS jede v 15:00 z autobusového nádraží a autobus společnosti ČSAD jede v 15:10 také z autobusového nádraží. Oba autobusy nejedou pouze do Rokycan, ale pokračují ještě do dalších stanic. Autobus společnosti PROBO BUS má cílovou zastávku v Olešné a autobus společnosti ČSAD má cílovou zastávku v Cheznovicích. Na obrázku 14 můžeme vidět autobusové nádraží v Plzni.

Při měření byla potřeba druhého člověka kvůli měření. Toto autobusové spojení bylo zkoumáno ve středu 4. února a v pátek 6. února. Předpoklad byl, že více lidí pojede autobusem PROBO BUS z toho důvodu, že jízdné do Rokycan stojí tímto autobusem 26 Kč a autobusem ČSAD 30 Kč. Samozřejmě není to žádný velký rozdíl. Rozdíl představuje pouhé 4 Kč. Jenže když jezdíte tímto spojem do školy nebo do zaměstnání dvakrát za den, je rozdíl už 8 Kč a za týden 56 Kč. Předpoklad byl, že více cestujících pojede s dopravcem PROBO BUS.

Tabulka 4: Porovnání dopravců ČSAD a PROBO BUS na trase Rokycany-Plzeň ve středu 4. 2. v 15 hodin

Den	Čas	Dopravce	Název zastávky	Počet nast. cest.	Počet vyst. cest.
4.2.2015		ČSAD			
	15:10		Plzeň	36	
	15:36		Ejpovice		1
	15:47		Rokycany		12
		PROBO BUS			
	15:00		Plzeň	46	
	15:23		Ejpovice		2
	15:35		Rokycany		18

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2016)

Tabulka 5: Porovnání dopravců ČSAD a PROBO BUS na trase Rokycany-Plzeň v pátek 6. 2. v 15 hodin

Den	Čas	Dopravce	Název zastávky	Počet nast. cest.	Počet vyst. cest.
6.2.2015		ČSAD			
	15:10		Plzeň	43	
	15:36		Ejpovice		2
	15:47		Rokycany		15
		PROBO BUS			
	15:00		Plzeň	57	
	15:23		Ejpovice		5
	15:35		Rokycany		23

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2016)

Z dat, která byla zjištěna, vyšlo, že více cestujících jezdí autobusem PROBO BUS. Můžeme vidět v tabulce číslo 5, že v pátek nastoupilo do obou autobusů více lidí. Autobusem jezdili převážně studenti, kteří jeli domů z internátů. Cestující, kteří jeli těmito spoji, byli velice vstřícní a vyplnili hodně dotazníků. Pomocí dotazníkového výzkumu bylo zjištěno, že pro cestující nebyla důležitá cena jízdného. Pro cestující bylo rozhodující časové spojení. Časové spojení bylo důležité i pro studenty, kteří jedou domů ze školy. Navíc většina cestujících má nabitou Plzeňskou kartu, takže jim je „jedno“ kolik autobus a vlak stojí.

V polovině dotazníků vycházelo, že cestující chtějí být doma dříve, ale našli se i tací cestující, co raději jezdili autobusem ČSAD. A důvod? Důvod byl celkem prostý. Nechtěli jezdit prvním autobusem (PROBO BUS), protože s ním jedou skoro všichni cestující. Raději si počkají 8 minut a nasednou do prázdnějšího autobusu, kde mají jistotu, že nebudou muset stát a budou mít větší klid a pohodlí.

8.3 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČD A ČSAD NA SOUBĚŽNÉ TRASE PLZEŇ-ROKYCANY

Zde bylo zkoumáno velice zajímavé autobusové a vlakové spojení. Zajímavé z důvodu toho, že kolem 14 hodiny z Plzně do Rokycan jedou celkem tři spoje: autobus v 14:05, vlak-rychlík v 14:08 a osobní vlak v 14:15. Zde není celkem jasné, proč jsou takové krátké časové intervaly mezi rychlíkem a osobním vlakem. Na obrázku 15 můžeme vidět naplněný autobus cestujícími v 14:05 z Plzně.

Tabulka 6: Porovnání dopravců ČSAD a ČD na trase Plzeň-Rokycany ve středu 2. 2. ve 14 hodin

Den	Čas	Dopravce	Název zastávky	Počet nast. cest.	Počet vyst. cest.
2.2.2015		ČSAD			
	14:05		Plzeň	54	
	14:28		Ejpovice		5
	14:40		Rokycany		28
		ČD (osobní vlak)			
	14:15		Plzeň	41	
	14:34		Ejpovice		1
	14:41		Rokycany		19
		ČD (rychlík)			
	14:08		Plzeň	46	
	14:28		Rokycany		14

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2016)

Ze zjištěných dat je patrné, že osobním vlakem jezdí většinou cestující, kteří jedou do Chrástu u Plzně nebo do Dýšíné. Z důvodu toho, že autobus do následujících zastávek nejede a rychlík tam také nezastavuje. Nejbližší zastávka rychlíku je v Rokycanech. Cestující nemají jinou možnost než využít osobní vlak, když se chtějí v tento časový interval dostat domů. Předpoklad byl, že pojedou nejvíce cestujících rychlíkem, jenže tomu tak nebylo. Nejvíce cestujících jelo opět autobusem.

Autobusem jeli převážně studenti středních škol. Věkově starších v autobuse moc nebylo. Do autobusu nastupovala starší paní a nesla si v ruce kelímek s pitím a řidička autobusu jí řekla: „Pokud chcete jet tímto autobusem, tak to pití vyhodíte.“

Minulý týden jsem vezla cestující, kteří si jeli do Plzně nakoupit a otevřeli si v autobuse víno a mám polité 4 sedačky “. Tak cestující musela vyjít ven z autobusu a kelímek s pitím vyhodit.

8.4 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ PROBO BUS A AD-MIROSLAV HROUDA NA SOUBĚŽNÉ TRASE ROKYCANY-PLZEŇ

Autobusový dopravce PROBO BUS byl zkoumán 26. ledna a v pátek 30. ledna. Autobusový dopravce AD-Miroslav Hrouda byl zkoumán ve středu 28. ledna. Šetření probíhalo z počáteční stanice ve Zbirohu až do cílové stanice do Plzně.

Autobusem dopravce PROBO BUS jezdili převážně studenti. Autobus jel opravdu na čas a neměl žádné zpoždění. V autobuse byly ohraničené přední sedačky provázkem. Na první pohled to působilo dojmem, že jsou sedačky rozbité nebo znečištěné. Jenže řidič na zastávce Dobřív vstal a provázek ze sedaček sundal. Na toto místo si sedly dvě starší dámy. Každé ráno prý drží místo dvěma dámám z Dobříva. Rezervované sedačky si můžeme prohlédnout na obrázku číslo 12. Je celkem nespravedlivé, že staří lidé, kteří by si tam chtěli sednout a nemůžou, tak musí stát a přitom si každý člověk zaplatí stejné jízdné. Proč to tak má být, když to není místenkový autobus.

Obrázek 12: Rezervovaná sedačka



(Zdroj dat: fotografie z terénního šetření, 2016)

Tabulka 7: Porovnání dopravců PROBO BUS a AD-Miroslav Hrouda na trase Rokycany-Plzeň v pondělí 26. 1. v 7 hodin

Den	Čas	Dopravce	Název zastávky	Počet nast. cest.	Počet vyst. cest.
26.1.2015		PROBO BUS			
	7:03		Rokycany	9	10
	7:30		Plzeň		67
		AD-Miroslav Hrouda			
	7:05		Rokycany	11	9
	7:35		Plzeň		69

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2016)

Tabulka 8: Porovnání dopravců PROBO BUS a AD-Miroslav Hrouda na trase Rokycany-Plzeň ve středu 28. 1. v 7 hodin

Den	Čas	Dopravce	Název zastávky	Počet nast. cest.	Počet vyst. cest.
28.1.2015		PROBO BUS			
	7:03		Rokycany	6	8
	7:30		Plzeň		55
		AD-Miroslav Hrouda			
	7:05		Rokycany	9	6
	7:35		Plzeň		59

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2016)

Tabulka 9: Porovnání dopravců PROBO BUS a AD-Miroslav Hrouda na trase Rokycany-Plzeň v pátek 30. 1. v 7 hodin

Den	Čas	Dopravce	Název zastávky	Počet nast. cest.	Počet vyst. cest.
30.1.2015		PROBO BUS			
	7:03		Rokycany	5	11
	7:30		Plzeň		62
		AD-Miroslav Hrouda			
	7:05		Rokycany	13	7
	7:35		Plzeň		64

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2016)

Autobusem od dopravce AD-Miroslav Hrouda jezdili většinou také studenti. Tento spoj je jediný přímý, který jede ze Zbiroha do Plzně v ranních hodinách. Jezdí s ním cestující, kteří se potřebují dostat na 8 hodinu do Plzně do zaměstnání nebo do škol. Pomocí dotazníků bylo zjištěno, že cestující preferují dopravce AD-Miroslava Hroudu z toho důvodu, že se snaží vyjít cestujícím maximálně vstříc, který díky tomu zavedl tranzity. Mnoho cestujících tuto službu využívá a velice si za tuto službu dopravce váží.

Při porovnání obou dopravců byl autobus od dopravce AD-Miroslav Hrouda jako nový. Dopravce má krásně poklizené autobusy a má na sedačkách pořádek. Je vidět, že se řidiči o autobusy opravdu starají a chtějí, aby se v nich cestující cítili co nejpříjemněji.

8.5 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČD A PROBO BUS NA SOUBĚŽNÉ TRASE PLZEŇ-ROKYCANY

Rychlík má počáteční stanici převážně v Železné Rudě nebo v Německu. Cílovou stanici má v Praze. Autobus má počáteční stanici v Plzni a cílovou stanici má v Olešné. Toto vlakové a autobusové spojení bylo zkoumáno v pondělí 16. února a ve středu 18. února. Z důvodu toho, že většina studentů využívá tento spoj k přesunu na vysokoškolské koleje v Praze.

Tabulka 10: Porovnání dopravců ČD a PROBO BUS na trase Plzeň-Rokycany v pondělí 16. 2. v 10 hodin

Den	Čas	Dopravce	Název zastávky	Počet nast. cest.	Počet vyst. cest.
16.2.2015		PROBO BUS			
	10:05		Plzeň	13	
	10:37		Rokycany		4
				16	5
		ČD (rychlík)		51	14
	10:08		Plzeň	92	
	10:29		Rokycany		17

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2016)

Tabulka 11: Porovnání dopravců ČD a PROBO BUS na trase Plzeň-Rokycany ve středu 18. 2. v 10 hodin

Den	Čas	Dopravce	Název zastávky	Počet nast. cest.	Počet vyst. cest.
18.2.2015		PROBO BUS			
	10:05		Plzeň	16	
	10:37		Rokycany		5
		ČD (rychlík)			
	10:08		Plzeň	51	
	10:29		Rokycany		14

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2016)

Na vlakovém nástupišti bylo prováděno dotazníkové šetření. Byl proveden také strukturovaný rozhovor se studentem: „Student (22 let): „Jezdím do Prahy na fakultu ČVUT a chodím do 2. ročníku. Vlák používám rád na dlouhé vzdálenosti, ale na krátké vzdálenosti mám raději autobus. Ve vlaku se mi lépe odkládají zavazadla a je pro mě pohodlnější.

Když jsem jezdil ze začátku do školy, využíval jsem autobus, jenže v něm bylo málo místa na odložení věcí. Tedy pokud nejedete s dopravcem Student Agency. Z toho důvodu jsem začal jezdit vlakem. Staví jen na pár zastávkách a je v Praze celkem rychle. Po příjezdu do Prahy nasednu hned na metro a je to pro mě rychlé a nemusím se nikde tahat se zavazadly“.

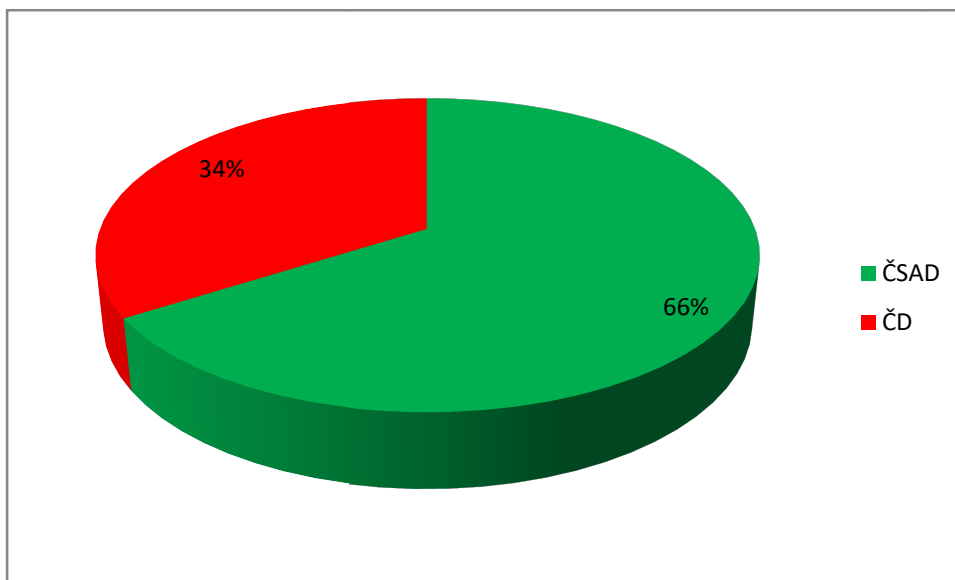
Ve středu jelo vlakem daleko méně cestujících a jezdili většinou starší lidé. Autobus, jak v pondělí, tak i ve středu, využívalo minimum cestujících.

9 VÝSLEDKY Z TERÉNNÍHO ŠETŘENÍ

9.1 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČSAD A ČD NA SOUBĚŽNÉ TRASE ROKYCANY-PLZEŇ

Ze zjištěných dat jezdí více cestujících autobusem. Z dotazníků vyšlo, že cestující nejezdí vlakem především kvůli časovému zpoždění. Většina cestujících přijede autobusem na autobusové nádraží a pokračují dál v cestě autobusem. Téměř žádní cestující, kteří vystoupili z autobusu, nešli na vlakové spojení. Největší počet cestujících využívá dopravce ČSAD. Procentuální zastoupení můžeme vidět v grafu 14.

Graf 14: Podíl osob přepravených dopravci ČSAD a ČD na trase Rokycany-Plzeň



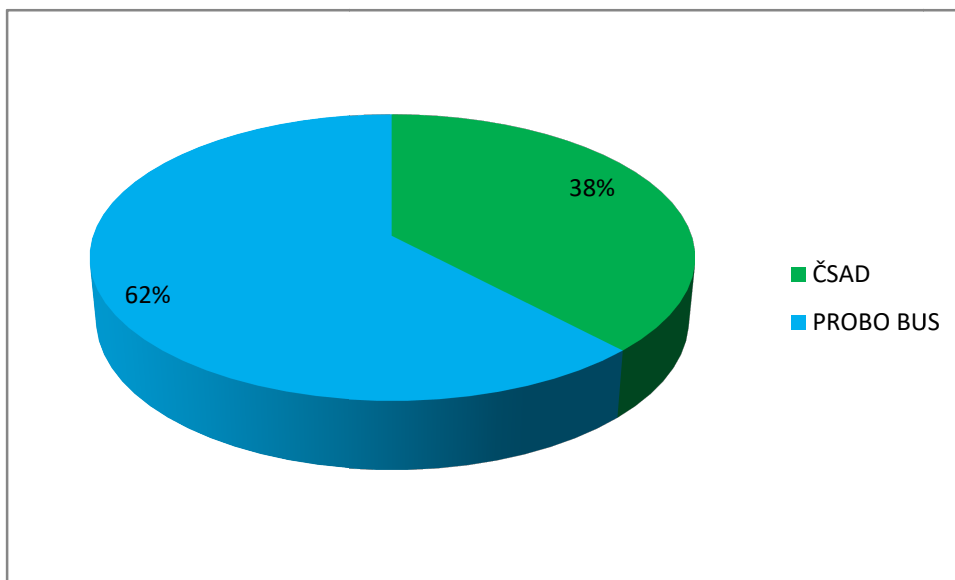
(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2016)

Z grafu je patrné, že dopravce ČSAD přepraví více cestujících než dopravce ČD. Vlak využívali většinou cestující, kteří bydleli přímo v Rokycanech. Při porovnání těchto dvou dopravců, měl dopravce ČSAD velice znečištěné sedačky. Po sedačkách byly poházené papíry od jídla. Při nástupu cestujících do autobusu je řidič ani nepozdravil.

9.2 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČSAD A PROBO BUS NA SOUBĚŽNÉ TRASE ROKYCANY-PLZEŇ

Ze získaných dat vyšel výsledek, že nejdůležitější je pro cestující časové spojení. Většina cestujících skončila po 14 hodině v práci, ve škole a chtěli být raději brzy doma. Dopravce PROBO BUS jede na této trase o 10 minut dříve než dopravce ČSAD, a proto s ním jezdí většina cestujících. Dopravce PROBO BUS jezdí na této trase s lépe vybavenými autobusy. Chování řidičů bylo u toho dopravce slušné k cestujícím. Procentuální zastoupení počtu cestujících ukazuje graf 15.

Graf 15: Podíl osob přepravených dopravci ČSAD a PROBO BUS na trase Plzeň-Rokycany



(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2016)

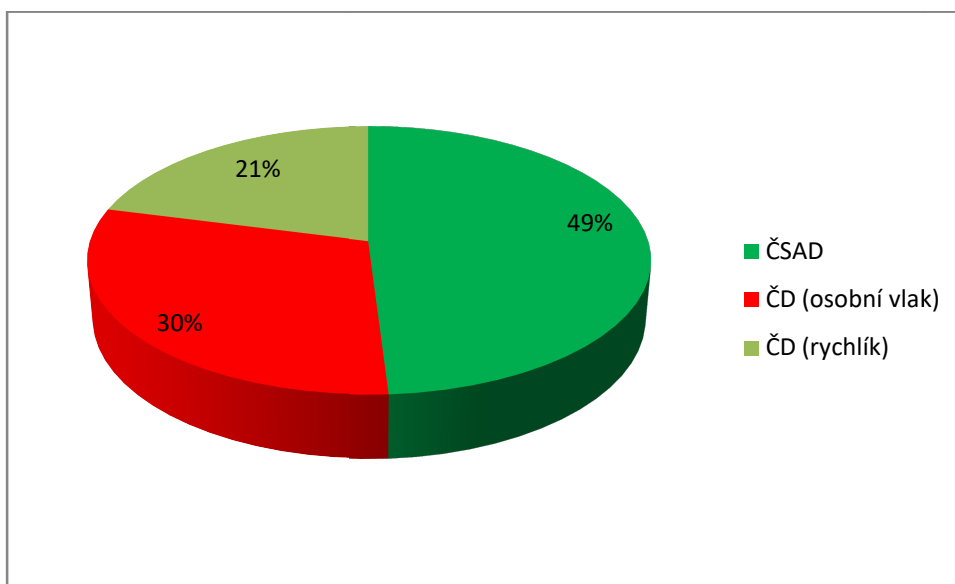
V dotaznících často vycházelo, že cestující jezdí takovým veřejným dopravním prostředkem, který jim přijde nejpohodlnější. Na začátku práce byla stanovena výzkumná otázka, že pro cestující je důležitější cena jízdného nikoliv však doba jízdy.

Většina dotazníků ukázala, že cestujícím jde o pohodlí při cestování. Našli se cestující, kteří chtěli být raději doma dříve, a proto jeli autobusem, který jel dřív. Našli se i cestující, kteří raději počkali 10 minut na další autobus a věděli, že bude prázdný a že se v klidu posadí a budou si moc přečíst knihu.

9.3 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČD A ČSAD NA SOUBĚŽNÉ TRASE PLZEŇ-ROKYCANY

Osobní vlak využívají cestující především ze zastávek, které neobsluhuje rychlík ani autobus. Cestující ze Zbirohu využívají osobní vlak z důvodu přestupu na autobus, který jede ve směru na Zbiroh. Rychlíkem jezdí cestující, kteří většinou bydlí v Rokycanech nebo v Hrádku. Celkový počet cestujících můžeme vidět na grafu 16.

Graf 16: Podíl osob přepravených dopravci ČD a ČSAD na trase Plzeň-Rokycany



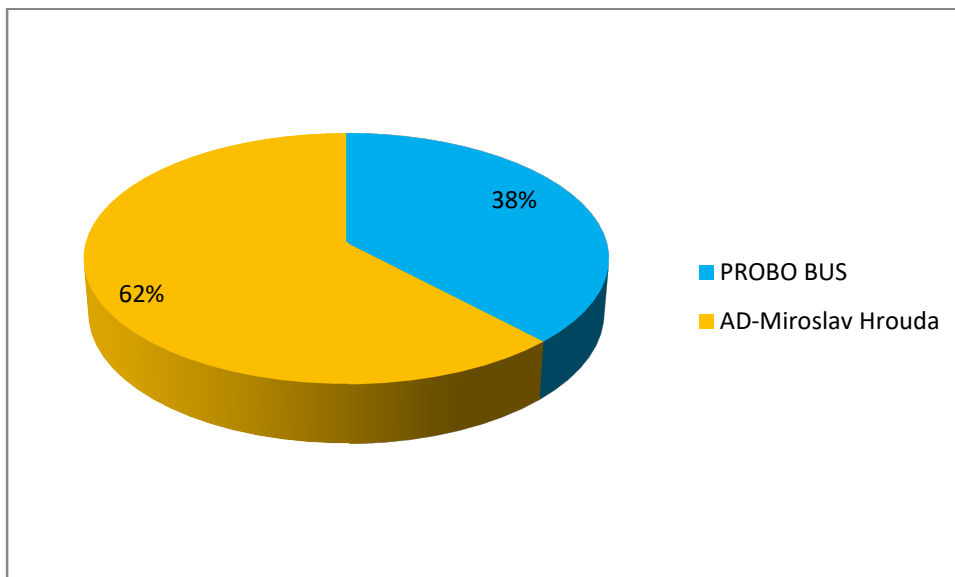
(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2016)

Z hodnot, které vyšly v grafu je patrné, že nejvíce cestujících jezdí na této trase autobusem. Cestující, kteří jezdí autobusem a vystupují v Rokycanech, tak většinou přestupují na jiná autobusová spojení, například do Volduch a Břas.

9.4 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ PROBO BUS A AD-MIROSLAV HROUDA NA SOUBĚŽNÉ TRASE ROKYCANY-PLZEŇ

Porovnání těchto dvou dopravců na trase Rokycany-Plzeň je celkem složité, protože oba dopravci nemají počáteční stanici v Rokycanech. Cestující, kteří jezdí z Rokycan, využívají dopravce podle toho, který z nich přijede dříve na autobusové nádraží v Rokycanech. V jízdních řádech se udává, že by měl být na autobusovém nádraží v Rokycanech jako první autobus od dopravce PROBO BUS. Jenže díky terénnímu šetření bylo zjištěno, že tomu tak není. Celkový počet cestujících přepravovaných těmito dopravci zobrazuje graf 17.

Graf 17: Podíl osob přepravených dopravci PROBO BUS a AD-Miroslav Hrouda na trase Rokycany-Plzeň



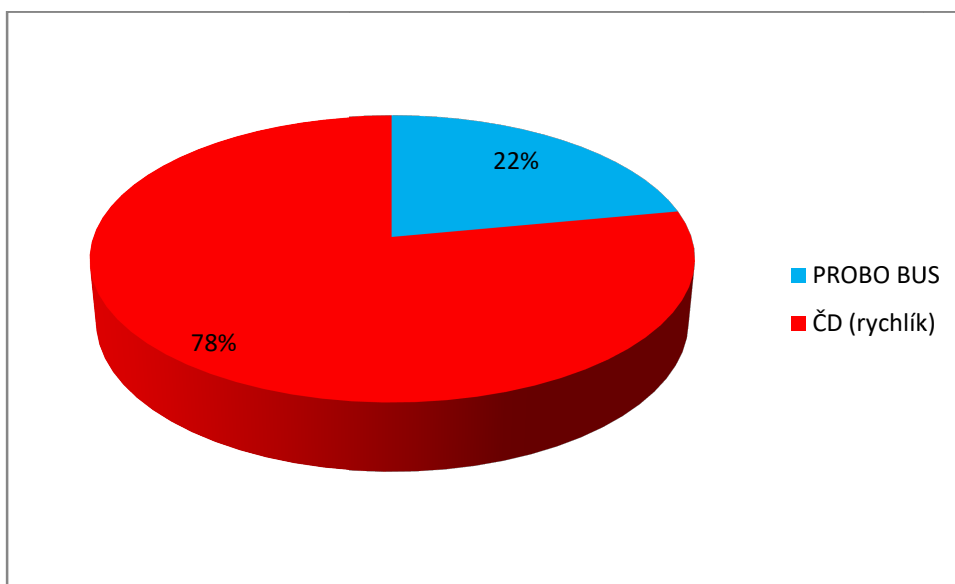
(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2016)

V grafu můžeme vidět, že dopravce AD-Miroslav Hrouda skutečně přepraví více cestujících než dopravce PROBO BUS. Jedním důvodem je příjezd dopravce na autobusové nádraží a druhým důvodem je kapacita autobusu. Když přijedou oba autobusy současně na autobusové nádraží a jeden autobus je plný, tak cestující musí jet s druhým dopravcem.

9.5 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČD A PROBO BUS NA SOUBĚŽNÉ TRASE PLZEŇ-ROKYCANY

Porovnání dopravců PROBO BUS a ČD na této trase bylo celkem jednoznačné. Většina cestujících využívá dopravce ČD. V 10 hodin je většina cestujících ve škole nebo v zaměstnání, proto nebylo tohle autobusové spojení téměř využíváno. V rámci terénního šetření s ním jelo pouze 14 cestujících.

Graf 18: Podíl osob přepravených dopravci ČD a PROBO BUS na trase Plzeň-Rokycany



(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2016)

Z dat vyplývá, že cestující využívají vlak hlavně v dopoledních hodinách, kdy téměř žádní cestující nejezdí autobusem. Naopak v odpoledních hodinách cestující více využívají autobus než vlak.

10 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Během terénního výzkumu bylo prováděno dotazníkové šetření. Dotazník obsahoval celkem 10 otázek, z čehož 8 otázek bylo uzavřených a 2 otázky byly otevřené. Bylo osloveno celkem 83 respondentů. Cílová skupina respondentů byla ve věkové skupině 18-25 let, takže se jednalo převážně o studenty.

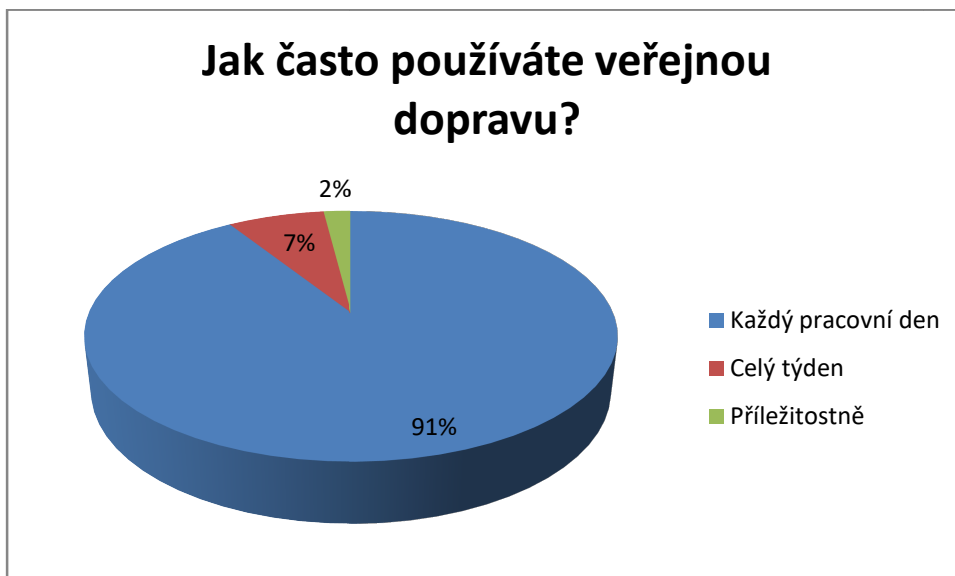
Určitě zde stojí za zvážení, jestli by se nemělo hovořit spíše o sociologické sondě než o dotazníkovém šetření. Pro věrohodné dotazníkové šetření by bylo třeba nejméně 200 až 300 respondentů.

Ze získaných dat byly vytvořeny grafy a následně odpovědi na výzkumné otázky, které byly zadány v cílech práce.

10.1 JAK ČASTO POUŽÍVÁTE VEŘEJNOU DOPRAVU?

Otázku zodpovědělo 83 cestujících, kteří používají veřejnou dopravu každý pracovní den. Dalších 6 cestujících využívá veřejnou dopravu celý týden. Zbylí 2 cestující jezdí příležitostně.

Graf 19: Jak často používají cestující veřejnou dopravu?



(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2016)

10.2 KAM JEZDÍTE VEŘEJNOU DOPRAVOU NEJČASTĚJI?

V této otázce 61 cestujících zodpovědělo, že veřejnou dopravou jezdí nejčastěji do školy. Dalších 19 cestujících do zaměstnání. Výsledné číslo bylo překvapivé, protože v dnešní době většina lidí, využívá vlastní individuální dopravu. Cestující, kteří jezdí do práce veřejnou dopravou, pocházejí nejčastěji z Rokycan. Veřejnou dopravu využívají z důvodu toho, že ušetří peníze. Nabijí si Plzeňskou kartu a vyjde je finančně levněji, než kdyby jezdili každý den vlastním automobilem. Zbýlých 11 cestujících jezdí za přáteli nebo na nákupy.

Graf 20: Kam jezdíte veřejnou dopravou nejčastěji?



(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2016)

10.3 JAKOU VEŘEJNOU DOPRAVU POUŽÍVÁTE NEJČASTĚJI?

Tato otázka byla na začátku práce stanovena jako výzkumná otázka. Předpoklad byl, že z dopravních bodů obsluhovaných železniční a silniční dopravou, budou obyvatelé využívat ve větší míře silniční veřejnou dopravu. Většina cestujících uvedla, že nejčastěji používají autobus (54 cestujících). Kvůli tomu, že autobus má minimální zpoždění. Naopak uváděli, že vlak má často zpoždění. Zbýlých 37 cestujících odpovědělo, že nejčastěji používá vlak.

Někteří cestující si nemohou vybírat dopravce, protože u nich není postavená železniční trať. Nebo je obsluhuje pouze dopravce ČSAD, jako je to v mnoha případech.

Graf 21: Jakou veřejnou dopravu používáte nejčastěji?

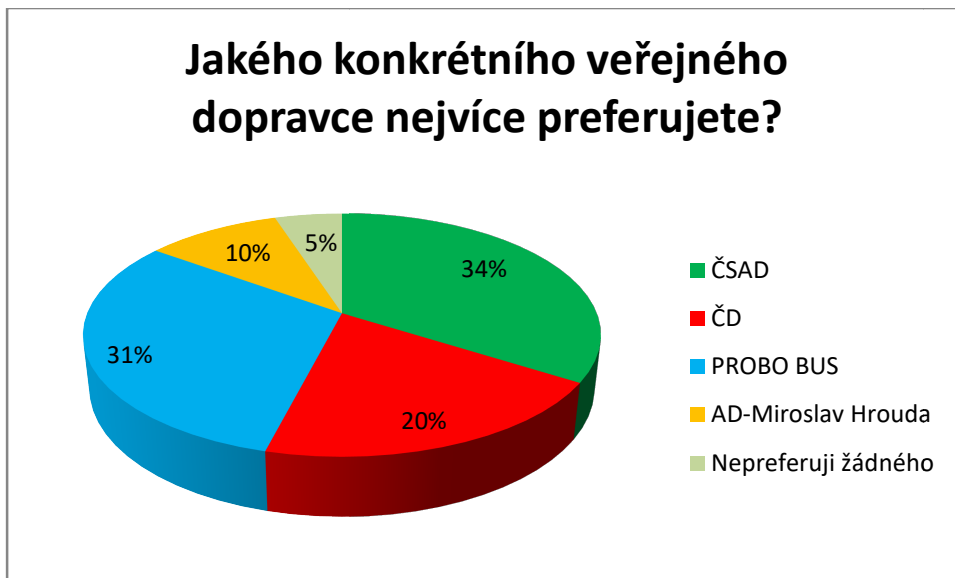


(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2016)

10.4 JAKÉHO KONKRÉTNÍHO VEŘEJNÉHO DOPRAVCE NEJVÍCE PREFERUJETE?

Otázku zodpovědělo 31 cestujících, kteří preferují dopravce ČSAD. Dalších 28 cestujících upřednostňují dopravce PROBO BUS. Dopravci ČD dává přednost 18 cestujících a dopravce AD-Miroslava Hroudy preferuje 9 cestujících. Zbýlých 5 cestujících nezdůvodňují žádného dopravce.

Graf 22: Jakého konkrétního veřejného dopravce nejvíce preferujete?

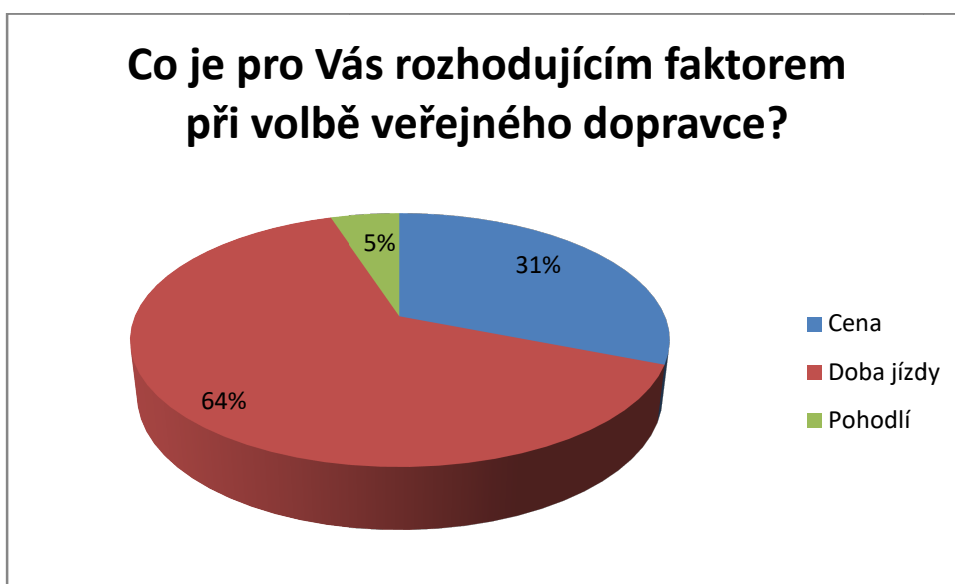


(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2016)

10.5 CO JE PRO VÁS ROZHODUJÍCÍM FAKTOREM PŘI VOLBĚ VEŘEJNÉHO DOPRAVCE?

Tato otázka byla na začátku práce stanovena jako výzkumná otázka. Předpoklad byl, že rozhodujícím faktorem pro volbu veřejného dopravce je pro cestující cena. Z výsledků lze vidět, že se hypotéza nepotvrdila. Pro cestující je rozhodující pro volbu veřejného dopravce doba jízdy, dle šetření pro 58 cestujících. Pouze pro 28 cestujících je důležitá cena jízdného a pro 5 cestujících je podstatné pohodlí.

Graf 23: Co je pro Vás rozhodujícím faktorem při volbě veřejného dopravce?



(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2016)

11 DISKUSE

Na začátku této práce jsem se snažil kontaktovat jednotlivé dopravce. Ptal jsem se jich, zda by mi nemohli poskytnout data o počtu přepravovaných cestujících. Někteří dopravci psali, ať se za nimi zastavím osobně, že se domluvíme. Bohužel mi téměř žádná data neposkytli. Je to prý obchodní tajemství kvůli ostatním dopravcům a navíc, když řeším takovéto téma práce. Na začátku práce jsem měl obavy se získáváním dat, ale když jsem samotný výzkum začal provádět, tak mě to nesmírně zajímalo a těšilo.

Ze získaných dat a rozhovorů jsem byl schopen vyhodnotit závěry. Když jsem prováděl terénní výzkum v okrese Rokycany, tak obtížné získávání dat nastalo, když jsem nemohl sedět na předních sedačkách v autobuse. Neslyšel jsem, kam si cestující kupují jízdenky. Musel jsem dávat větší pozor při vystupování cestujících v jednotlivých obcích. To se mi naštěstí stalo jenom dvakrát.

Dále bych chtěl podotknout, že by data mohla být přesnější, kdybych šetřené trasy zkoumal delší časové období. Čísla o počtu cestujících mohla být naprosto přesná, kdyby mi dali řidiči autobusů přesná čísla o počtu přepravovaných osob, nebo kdyby mi dali samotní dopravci data s počtem cestujících například za týden. Určitě by byla data zajímavější za týden nebo za měsíc. Jak jsem měl možnost vidět, tak se počty cestujících měnily podle pracovních směn. V tomto případě mohlo jezdit méně, nebo více cestujících, než jezdí normálně.

Při výzkumu bylo zjištěno, že se v žádných publikacích a ani statistikách nepočítá s firemními autobusy, přestože převáží velice hodně cestujících. Při rozhovoru pan Jaroslav Stejskal, dispečer dopravce AD-Miroslava Hroudy, prozradil, že hodně cestujících jim sebraly firemní autobusy. Toto tvrzení bylo ověřeno na trase ze Strašic do Hořovic. Byl to sice spoj od dopravce PROBO BUS, ale byl to jediný spoj, který jezdil tímto směrem. Cestující, kteří byli na tomto autobusovém spoji závislí, začali raději využívat firemní autobusy a dopravci PROBO BUS začali na této trase ubývat cestující. V současné době autobus využívá v průměru pouze 15 cestujících.

Firemní autobusy nabízejí cestujícím tu výhodu, že nemusí každý den platit jízdné a že jim zastaví přímo před podnikem. Cestující neplatí každý den jízdné, protože jim ho strhne zaměstnavatel z výplaty. Snažil jsem se dopátrat ceny za měsíc a bylo mi řečeno od zaměstnance společnosti Borgersu, že jim zaměstnavatel strhne za měsíc částku 400 Kč. Když jsem to porovnal s normálním jízdným veřejného autobusu, tak cestující, kteří jezdí veřejným autobusem, zaplatí za měsíc necelých 600 Kč a to jim ještě nezastaví přímo před podnikem. Navíc firemní autobus jezdí celkem na čas, takže cestující přijedou do práce včas a nemusí nikde čekat. Nevýhodou firemních autobusů je fakt, že autobusem jezdí různí cestující a nevíte, co od nich můžete čekat. Dozvěděl jsem se, že ženy, které jedou na noční směnu, se v autobuse bojí.

Tento trend firemních autobusů se začíná velice rozmáhat a mimo autobusů jsem už viděl i firemní tranzity. Jezdí například pro společnosti: Carrier, Mubea, Hutchinson, Borgers a mnoho dalších. Do budoucna si myslím, že firemní autobusy a tranzity začnou velice přibývat a budou velkou konkurencí pro veřejné dopravce.

12 ZÁVĚR

Práce se zabývala konkurenceschopností veřejných dopravců v Plzeňském kraji. Prvním cílem bylo zjištění vyjížďky a dojížďky pro jednotlivé okresy v Plzeňském kraji. Z výsledného salda vyšlo, že všechny okresy kromě okresu Plzeň-město mají záporné saldo. Je to celkem logické, protože hodně obyvatel z venkova dojíždí do Plzně za prací. To samé se dá říci i o studentech. Celkem zajímavý výsledek vyšel u okresu Tachov, který vykazuje nejmenší záporné saldo. Je to dané tím, že má velice malou vyjížďku cestujících z okresu, ale i tak je to překvapivé.

Druhým cílem byla detailní analýza poskytování služeb jednotlivými veřejnými dopravci v okrese Rokycany. Zde byla zkoumaná trasa z Rokycan do Plzně. Cestující nejvíce využívali dopravce, kteří jezdili v nejlepší časový interval a nemuseli na něj dlouho čekat. Cestující, skončili ve 14 hodin v práci, nebo ve škole a spoj jim jel v 14:20. Pouze pár cestujících čekalo na spoj, který jel o něco déle. Důvodem jejich čekání na další spoj bylo víceméně pohodlí, aby se nemuseli nikde mačkat a mohli si v klidu sednout.

Daná trasa je obsluhována velkým množstvím dopravců. Bohužel někteří cestující nemohou využívat jejich služby, protože musí jezdit osobním vlakem, aby se vůbec dostali domů. Naopak cestující, kteří si mohou vybírat, tak nejčastěji volili dopravce PROBO BUS, kvůli komfortu a časové přesnosti. Toto zjištění bylo prokázáno na trase Plzeň-Rokycany, kde jezdí oba dopravci po 10 minutách za sebou a většina cestujících zvolila raději dopravce PROBO BUS. Je opravdu škoda, že více tras v Plzeňském kraji není obsluhováno větším množstvím dopravců, aby si cestující mohl vybrat. Na jednu stranu je to opravdu zbytečné, ale na druhou stranu řešíme konkurenci a na tu potřebujete mít minimálně dva soupeře ve stejný čas na jedné trase.

Třetím cílem bylo zjištění názoru místních obyvatel regionu na jejich preference v rámci veřejné hromadné dopravy. Bylo provedeno dotazníkové šetření, které pomohlo k zodpovězení výzkumných otázek. První otázka se zabývala, zda cestující preferují více autobusové spojení nebo naopak vlakové spojení. Většina cestujících (59 %) preferovalo autobusové spojení před vlakovým spojením.

Důvodem bylo uváděno, že cestující vystoupí z autobusu a přejdou pouze na jinou zastávku na autobusovém nádraží a nemusí chodit nikam na vlakové nádraží.

Otázka, která se zabývala, co je pro cestující rozhodujícím faktorem při volbě veřejného dopravce. Jestli cena jízdného, doba jízdy, nebo pohodlí v dopravních prostředcích. Drtivá většina respondentů zodpověděla, že je pro ně nejdůležitější doba jízdy (64 %) před cenou jízdy (31%) a před pohodlím (5 %).

Jeden z bodů se zabýval zastoupením dopravců v jednotlivých obcích a okresech. Většinu obcí a zároveň okresů obsluhuje dopravce ČSAD. Tento dopravce, jak už bylo často zmíněno, nemá mezi dopravci konkurenci. Své služby nabízí téměř v každé obci v Plzeňském kraji.

Každý okres v Plzeňském kraji obsluhují různí dopravci. Zastoupení dopravců v jednotlivých okresech je velice různorodé. Ve všech okresech poskytují své služby dopravci ČSAD a ČD. Ostatní dopravci jsou velice proměnliví a zároveň specifictí jen pro dané okresy. Jako například Klatovská dopravní společnost. Tento dopravce vykonává své služby jen v okrese Klatovy. Zajímavé zjištění bylo u okresu Plzeň-město. Zajímavé z hlediska toho, že zde nedominuje dopravce PMDP, ale znovu dopravce ČSAD. Je to celkem překvapivé, protože většina cestujících využívá v Plzni služby dopravce PMDP.

Když se zaměříme více do hloubky v konkurenci, tak veřejní dopravci nemají konkurenci jen mezi sebou. Novým trendem v oblasti dopravy jsou tzv. firemní autobusy. Firemní autobusy si zajišťuje firma pro své zaměstnance. Pro firmu je to výhodné z hlediska nákladů, neboť příspěvkem na dopravu jednotlivým zaměstnancům by zvyšovali svoje náklady až několikanásobně. Zajištění dopravy tímto způsobem není ještě tolik rozšířené po Plzeňském kraji, přesto někteří veřejní dopravci zaznamenali úbytek cestujících na trasách, kde je využíván tento způsob dopravy. S postupem času se dá předpokládat, že ztráty cestujících budou dále narůstat.

RESUMÉ

Předmětem bakalářské práce je nastínění konkurence ve veřejné dopravě v rámci Plzeňského kraje. V práci je zmapovaná dopravní síť plzeňského kraje v podobě tematické mapy Plzeňského kraje, ve které jsou zobrazeny tahy veřejné dopravy s přihlédnutím na jednotlivé složky veřejné dopravy. Dále jsou v práci rozepsány jednotlivé podniky integrované dopravy. Součástí práce je také dotazníkové šetření a terénní výzkum, jehož cílem bylo zjištění reálného využití veřejné dopravy obyvateli obcí, jejich preferencemi a kvalitativním hodnocením. Zde jsem se především zaměřil na skupinu obyvatel, kteří jezdí autobusem nebo vlakem pravidelně za prací, nebo do škol na Rokycansku. Měření dat jsem prováděl terénním výzkumem a dotazníkovým šetřením.

The subject of the thesis is to outline competition in public transport in the Pilsen region. The work is mapped transport network Pilsen region in the form of thematic maps Pilsen region, which show the routes of public transport with regard to the individual components of public transport. Furthermore, the work itemized individual enterprises integrated transport. The work also includes a survey and field research, which aimed to determine the actual use of public transport in municipalities, their preferences and qualitative evaluation. Here I was mainly focused on a group of people who take the bus or train regularly for work or school rokycansku. Measurement data, I conducted field research and a questionnaire survey.

SEZNAM LITERATURY

- ArcGISfor Desktop 10.2.2 Help (online). Citováno: 12. 2. 2015. Poslední změna: 28. 9. 2012. Dostupné z: <http://help.arcgis.com/en/arcgisdesktop/10.0/help/>
- Beck, A. Competitionfor Public Transport Services, Institutional Framework and Empirical Evidence of Bus Services in Germany, Berlin: Physica-Verlag Heidelberg, 2012, 238s. ISBN 978-3-7908-2801-6
- Brinke, J., 1981. Úvod do geografie dopravy. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, 98 s.
- CZSO: Charakteristika okresu Rokycany,[online].(citováno: 27. 3. 2015). Dostupné z <https://www.czso.cz/csu/czso/rokycany>
- CZSO: Charakteristika Plzeňského kraje,[online].(citováno: 27. 3. 2015). Dostupné z <https://www.czso.cz/csu/czso/plzensky-kraj>
- CZSO: Statistická ročenka Plzeňského kraje 2014,[online]. (citováno: 27. 3. 2015). Dostupné z <https://www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-plzenskeho-kraje-2014>
- ČSAD. *Csadplzen* [online]. Plzen 2016 [cit. 2017-04-11]. Dostupné z: <http://www.csadplzen.cz/>
- Hudeček, Tomáš. Dostupnost v Česku v období 1991-2001: vztah k dojížděcí do zaměstnání a do škol. Vyd. 1. Praha: Česká geografická společnost, 2010. 141 s. Geographica; sv. 4. ISBN 978-80-904521-4-5
- IDOS.cz, [online]. (citováno 27. 3. 2015) Dostupné z [www: <http://www.idos.cz>](http://www.idos.cz)
- Kraft, S., Halás, M., Vančura, M. (2014): The delimitation of urban hinterlands based on transport flows: A case study of regional capitals in the Czech Republic. *Moravian Geographical Reports*, Vol. 22, No. 1, p. 24–32. DOI: 10.2478/mgr-2014-0003.
- Květoň, V., Chmelík, J., Vondráčková, P., Marada, M. (2012): Developments in the public transport serviceability of rural settlements with examples from various types of micro-regions, *AUC Geographica*, 47, No. 1, pp. 51–63

- Kučerová, S., Mattern, T., Štych, P., Kučera, Z. (2011): Changes in the Accessibility of Elementary Schools in Czechia as a Factor of Disadvantage Impacting Regions and Localities,
- MAPY.cz, [online]. (citováno 27. 3. 2015) Dostupné z www: <<http://www.mapy.cz/>>
- Marada, M., Květoň, V. (2010): Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. *Geografie*, 110, č. 1, s. 21–43
- Matušková, A. Obyvatelstvo. *Geografie města Plzně*, Plzeň: Západočeská univerzita, 2007, s.94-109. ISBN 978-80-7043-558-8
- Mirvald, Stanislav. *Geografie dopravy. I., Obecná část. 1. vyd.* Plzeň: Pedagogická fakulta, 1993. 80 s. ISBN 80-7043-084-2.
- Mirvald, Stanislav. *Geografie dopravy. II, Silniční a železniční doprava. 1. vyd. V Plzni: Západočeská univerzita, 2000. 56 s. ISBN 80-7082-673-8.*
- Mištera, Ludvík. *Geografie západočeské oblasti. Vyd. 2., nezm.* Plzeň: Západočeská univerzita. Pedagogická fakulta, 1996. 156 s. ISBN 80-7082-282-1.
- POVED.cz,[online]. (citováno 27. 3. 2015) Dostupné z www: <<http://www.poved.cz/>>
- Rodrigue, Jean-Paul, Comtois, Claude a Slack, Brian. *The geography of transport systems. [3rd ed.]*. London: Routledge, 2013. xv, 411 s. ISBN 978-0-415-82254-1.
- Seidenglanz, D. (2008): *Geografie dopravy*. In: TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, J. (eds.): *Ekonomická a sociální geografie (231–269)*. Plzeň, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk.
- Walker, Jarrett. *Human transit: how clearer thinking about public transit can enrich our communities and our lives*. Washington: Island Press, 2012. x, 244 s. ISBN 978-1-59726-972-8.

SEZNAM TABULEK, GRAFŮ, OBRÁZKŮ A KARTOGRAMŮ

Tabulka 1: Ukazatele obvodů obcí s rozšířenou působností v kraji k 1. 1. 2014.....	12
Tabulka 2: Porovnání dopravců ČSAD a ČD na trase Rokycany-Plzeň ve středu 11. 2. v 8 hodin	48
Tabulka 3: Porovnání dopravců ČSAD a ČD na trase Rokycany-Plzeň v pátek 13. 2. v 8 hodin	49
Tabulka 4: Porovnání dopravců ČSAD a PROBO BUS na trase Rokycany-Plzeň ve středu 4. 2. v 15 hodin	50
Tabulka 5: Porovnání dopravců ČSAD a PROBO BUS na trase Rokycany-Plzeň v pátek 6. 2. v 15 hodin	51
Tabulka 6: Porovnání dopravců ČSAD a ČD na trase Plzeň-Rokycany ve středu 2. 2. ve 14 hodin	52
Tabulka 7: Porovnání dopravců PROBO BUS a AD-Miroslav Hrouda na trase Rokycany-Plzeň v pondělí 26. 1. v 7 hodin	54
Tabulka 8: Porovnání dopravců PROBO BUS a AD-Miroslav Hrouda na trase Rokycany-Plzeň ve středu 28. 1. v 7 hodin.....	54
Tabulka 9: Porovnání dopravců PROBO BUS a AD-Miroslav Hrouda na trase Rokycany-Plzeň v pátek 30. 1. v 7 hodin.....	55
Tabulka 10: Porovnání dopravců ČD a PROBO BUS na trase Plzeň-Rokycany v pondělí 16. 2. v 10 hodin	56
Tabulka 11: Porovnání dopravců ČD a PROBO BUS na trase Plzeň-Rokycany ve středu 18. 2. v 10 hodin	56
Graf 1: Počet dojíždějících cestujících do okresů v Plzeňském kraji v roce 2011	19
Graf 2: Počet vyjíždějících cestujících z okresů v Plzeňském kraji v roce 2011	20
Graf 3: Saldo dojížděky a vyjížděky v roce 2011 v okresech Plzeňského kraje	20
Graf 4: Zastoupení dopravců v jednotlivých obcích v Plzeňském kraji.....	22
Graf 5: Procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Rokycany	23
Graf 6: Procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Plzeň-město.....	25
Graf 7: Procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Plzeň-jih.....	27
Graf 8: Procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Plzeň-sever.....	29
Graf 9: Procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Domažlice	31
Graf 10: Procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Tachov	33
Graf 11: Procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Klatovy.....	35
Graf 12: Procentuální obslužnost jednotlivých dopravců v okresech v Plzeňském kraji....	37
Graf 13: Dojíždějící do zaměstnání a školních zařízení podle okresů v Plzeňském kraji v roce 2016	38
Graf 14: Podíl osob přepravených dopravci ČSAD a ČD na trase Rokycany-Plzeň	58
Graf 15: Podíl osob přepravených dopravci ČSAD a PROBO BUS na trase Plzeň-Rokycany	59
Graf 16: Podíl osob přepravených dopravci ČD a ČSAD na trase Plzeň-Rokycany	60
Graf 17: Podíl osob přepravených dopravci PROBO BUS a AD-Miroslav Hrouda na trase Rokycany-Plzeň.....	61
Graf 18: Podíl osob přepravených dopravci ČD a PROBO BUS na trase Plzeň-Rokycany62	

Graf 19: Jak často používají cestující veřejnou dopravu?	63
Graf 20: Kam jezdíte veřejnou dopravou nejčastěji?	64
Graf 21: Jakou veřejnou dopravu používáte nejčastěji?	65
Graf 22: Jakého konkrétního veřejného dopravce nejvíce preferujete?	66
Graf 23: Co je pro Vás rozhodujícím faktorem při volbě veřejného dopravce?	67
Obrázek 1: Geografická mapa Plzeňského kraje	13
Obrázek 2: Hustota obyvatel na km ² v obcích s rozšířenou působností v Plzeňském kraji v roce 2011	15
Obrázek 3: Dopravní síť Plzeňského kraje	18
Obrázek 4: Dopravní síť okresu Rokycany	24
Obrázek 5: Dopravní síť okresu Plzeň-město	26
Obrázek 6: Dopravní síť okresu Plzeň-jih	28
Obrázek 7: Dopravní síť okresu Plzeň-sever	30
Obrázek 8: Dopravní síť okresu Domažlice	32
Obrázek 9: Dopravní síť okresu Tachov	34
Obrázek 10: Dopravní síť okresu Klatovy	36
Obrázek 11: Jednotlivé zóny integrované dopravy Plzeňska	40
Obrázek 12: Rezervovaná sedačka	53
Obrázek 13: Hlavní autobusové nádraží v Rokycanech	I
Obrázek 14: Hlavní autobusové nádraží v Plzni	I
Obrázek 15: Jízda s dopravcem ČSAD v 14:05 z Plzně	II

PŘÍLOHY

Fotografická příloha

Obrázek 13: Hlavní autobusové nádraží v Rokycanech



(Zdroj dat: fotografie z terénního šetření, 2016)

Obrázek 14: Hlavní autobusové nádraží v Plzni



(Zdroj dat: fotografie z terénního šetření, 2016):

Obrázek 15: Jízda s dopravcem ČSAD v 14:05 z Plzně



(Zdroj dat: fotografie z terénního šetření, 2016)