

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
FAKULTA EKONOMICKÁ

Bakalářská práce

Dopravní obslužnost SO ORP Tachov

Transport serviceability in SO ORP Tachov

Denisa Kuchynková

Plzeň 2019

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
Fakulta ekonomická
Akademický rok: 2018/2019

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Denisa KUČYŇKOVÁ**
Osobní číslo: **K16B0561P**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Ekonomická a regionální geografie**
Název tématu: **Dopravní obslužnost SO ORP Tachov**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

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

1. Stanovte osnovu a cíle práce v souladu se zadáním.
2. Prostudujte odbornou literaturu k zadané práci.
3. Stanovte metody zpracování.
4. Získejte data (primární, sekundární).
5. Utříďte informace včetně grafického i kartografického zpracování získaných dat.
6. Formulujte dílčí závěry na základě geografické analýzy.
7. Proveďte syntézu získaných poznatků, formulujte závěry.
8. Průběžně konzultujte zpracování práce.

Rozsah grafických prací:

Rozsah kvalifikační práce: 40 - 60 stran

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- Brinke, J. (1999). Úvod do geografie dopravy. Praha: Karolinum.
- Kraft, S., & Vančura M. (2008). Dopravní systém České republiky: efektivita a prostorové dopady. Brno.
- Marada, M., et al. (2010). Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Praha: Česká geografická společnost.
- Mirvald, S. (1999). Geografie dopravy I. Plzeň: Západočeská univerzita.
- Rodrigue, J., Comtois C., & Slack B. (2017). The geography of transport systems. New York: Routledge.
- Toušek, V., et al. (2008). Ekonomická a sociální geografie. Plzeň: Aleš Čeněk.

Vedoucí bakalářské práce:

Doc. PaedDr. Jaroslav Dokoupil, Ph.D.

Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: 23. října 2018

Termín odevzdání bakalářské práce: 23. dubna 2019



Doc. Ing. Michaela Krechovská, Ph.D.
děkanka



Doc. PaedDr. Alena Matušková, CSc.
vedoucí katedry

V Plzni dne 23. října 2018

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

„Dopravní obslužnost SO ORP Tachov“

vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

Plzeň dne

.....

podpis autora

Poděkování

Poděkování patří Doc. PaedDr. Jaroslavu Dokoupilovi za odborné vedení, cenné rady, věcné připomínky, vstřícnost a trpělivost při konzultacích a vypracování bakalářské práce.

Obsah

Úvod.....	7
1 Cíle práce	9
2 Rozbor literatury	10
3 Metodika	12
4 Charakteristika území	15
4.1 Školská zařízení - střední školy	16
4.1.1 Střední průmyslová škola Světce, Tachov, Světce 1	16
4.1.2 Gymnázium Tachov	16
4.1.3 Střední škola živnostenská a Základní škola Planá	16
4.1.4 Střední škola Bor	17
4.2 Zdravotnická zařízení - nemocnice, poliklinika	17
4.2.1. Nemocnice Swiss Med Clinics.r.o.	17
4.2.2Nemocnice následné péče Svatá Anna, s.r.o.	17
4.2.3 Poliklinika Tachov	18
4.2.4 Poliklinika Planá	18
4.2.5 Poliklinika Bor	18
4.3 Firmy.....	18
4.3.1 Grammer CZ, s.r.o.	18
4.3.2 Rotarex Praha, spol. s r.o.	19
4.3.3 KDK Automotive Czech s.r.o.	19
4.3.4 Novasport spol. s r.o.	19
4.3.5 Ideal automotive Bor, s.r.o.....	19
4.3.6 Loxxess Bor s.r.o.	20
4.3.7 Technické pružiny Scherdel s.r.o.	20
4.3.8 Eissmann Automotive Česká Republika s.r.o.....	20
4.3.9 Panasonic Industrial Devices Czech s.r.o.	21

5	Doprava.....	23
5.1	Autobusová doprava.....	24
5.1.1	O firmě ČSAD Autobusy Plzeň, a.s.	24
5.1.2	O firmě VrbaBus s.r.o.....	25
5.2	Železniční doprava	25
5.2.1	O společnosti České dráhy.....	26
10	Dopravní obslužnost SO ORP Tachov	26
	Závěr	40
	Literatura a další zdroje:	42
	Seznam tabulek	
	Seznam map	
	Seznam použitých zkratk	

Úvod

Je tomu již od dob prvních civilizací, kdy byla využívána doprava, jakožto jedna ze základních potřeb života obyvatel, na území určitého regionu. Sloužila a slouží i dnes například k přemísťování osob, nákladů, různých velikostí a hmotností, a využíváme ji i přenosu energie, zpráv či informací.

Dopravu lze definovat několika způsoby. Otázky týkající se dopravy řeší nejen technické a ekonomické vědní obory, zabývá se jí i geografie, přesněji obor geografie dopravy. Je řazena do humánní geografie, do věd syntetických. Objektem studia tohoto oboru se rozumí: „dopravní objekty, jevy a procesy sledované v prostoru a v čase ve vzájemných interakcích s ostatními složkami krajinné sféry“ (Mirvald 1999, s. 12).

Z pohledu ekonomického rámce lze rozlišit dopravu dle typu přepravy- osobní a nákladní. V práci je stěžejní kategorie osobní přepravy (Brinke 1999). V rámci této kategorie jde o pohyb lidí - cestující, kteří jsou díky dopravním prostředkům přemísťováni z výchozího bodu do cílového. Účel a důvody těchto cest je nespočet mnoho. Pro danou práci jsou stěžejními důvody: zaměstnání, zdravotnická péče, studium. Případně jsou to i osobní důvody, administrativní a jiné.

Doprava je prostředkem tzv. „regionální komplementarity“ (Mirvald 1999, s. 5). Tento pojem popisuje vazby vzájemně propojených lidských činností a regionů.

Dopravu lze členit, například, na individuální a veřejnou hromadnou dopravu. Základním rozdílem jsou subjekty zajišťující přepravu osob. Tato práce se bude zaměřovat na přepravu osob pomocí veřejné hromadné dopravy, která je uskutečňována pro nejširší záběr zájemců, na základě pevně stanovených přepravních podmínek a specifických tarifů.

Dopravní geografii lze charakterizovat i na základě vztahů uvnitř. Tyto vztahy popisují tři základní složky: uzly, sítě, poptávka. Mohou stát samostatně, v celku jsou však úzce spjaté a jsou jedním z hlavních pilířů pro fungování dopravy (Rodrigue 2017)

Dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění zákona č. 135/2016 Sb., a zákona č. 183/2017 Sb. se dle §2 dopravní obslužností rozumí: „zabezpečení dopravy pro všechny dny v týdnu především do školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytující základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a

společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu“ (Ministerstvo dopravy ČR 2017, s. 25).

V rámci dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou je potřeba zohlednit dopravní dostupnost (akcesibilita), na základě které lze následně určit úroveň dopravní obslužnosti. Vyjadřují ji základní tři typy dostupnosti. *Časová dostupnost*, která hodnotí celkový čas, nutný k dosažení vzdálenosti mezi dvěma body, nejčastěji udávaná v minutách. *Frekvenční dostupnost* je zaměřena na počet spojů mezi body za určitý časový interval a posledním typem je *vzdálenostní dostupnost*, ta hodnotí celkovou vzdálenost mezi dvěma body a je určovaná pomocí jednotek délky, nejčastěji jde o kilometry (Mirvald 1999).

1 Cíle práce

Hlavním cílem bakalářské práce je zhodnotit dopravní obslužnost správního obvodu obce s rozšířenou působností Tachov (dále jen SO ORP Tachov).

Pro určení úrovně dopravní obslužnosti v dané oblasti je potřebné nejprve zhodnotit dopravní dostupnost. Dílčím cílem je tedy zmapování železniční dopravy SO ORP Tachov, dále analyzovat dopravní obslužnost veřejnou hromadnou autobusovou dopravou do třech zájmových institucí. Jedná se o: střední školy, zdravotnická zařízení (nemocnice, poliklinika) a oblast/areál poskytující pracovní příležitosti pro více než 300 zaměstnanců. Dále se jedná o analýzu dopravní obslužnosti veřejnou autobusovou dopravou, ve třech oblastech (Bor, Planá, Tachov), které zastávají funkci správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem (dále jen SO POÚ). Analýza je provedena pomocí tzv. kvocientu dopravní obslužnosti.

2 Rozbor literatury

K bakalářské práci byla použita odborná literatura a zdroje týkající se geografie dopravy, dopravní obslužnosti či dopravy obecně.

Studijním materiálem pro analýzu dopravní obslužnosti byl článek *Analýza dopravní obslužnosti s důrazem na dopravu jako významný faktor rozvoje regionu* (Pova 2009). Článek vyšel v Elektronickém odborném časopise o technologii, technice a logistice v dopravě, na Dopravní fakultě Jana Pernera v Pardubicích. Studie je zaměřena na hodnocení úrovně veřejné autobusové a vlakové dopravy v několika okresech České republiky. Stěžním prvkem je kvocient dopravní obslužnosti (KDO) díky němuž, na základě vzorce, lze zhodnotit úroveň dopravní obslužnosti pro danou oblast.

K tématice týkající se geografie dopravy jsem použila literaturu od autora S. Mirvalda. Dopravě se věnuje v několika svých publikacích. Pro náplň této práce jsem využila publikaci *Geografie dopravy I* (Mirvald 1999), která je zaměřena na charakteristiku tohoto klíčového pojmu, na jednotlivé přístupy k dopravě a značná část je věnována dopravní dostupnosti, ze které jsem čerpala pojmy jako: časová, frekvenční avzdálenostní dostupnost. Popisuje však i typologii, regionalizaci či vývoj dopravy. Navazující prací je *Geografie dopravy II* (Mirvald 1993)- Silniční a železniční doprava, jak je patrné z titulu, literatura zachycuje informace týkající se především silniční a železniční dopravy, konkrétně se jedná o informace o historii, parametrech a typech či popis v rámci České republiky i vybraných zemí světa.

Dalším zdrojem byla publikace *Úvod do geografie dopravy* (Brinke 1999). Tématika dané knihy si je velice blízká s náplní S. Mirvalda - *Geografie dopravy I*. Autor komplexně popisuje všeobecnou geografii dopravy. Od jejího počátku, definice, termíny, přes konkrétní klasifikace a popis jednotlivých druhů dopravy.

Publikace Marada M., et al. (2010) *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*, zabývající se dopravními vztahy v geografické organizaci, hierarchií středisek a jejich vzájemnou interakcí v různých měřítkových úrovních v Česku, byla také užita pro pochopení klíčových témat bakalářské práce. Konkrétně se jednalo o názorné příklady sociogeografických mikroregionů - vztah středisek a zázemí z dopravněgeografických hledisek.

Zahraničním zdrojem, jenž byl použit ke zpracování problematiky tématu, je kniha *The geography of transport systems* (Rogrique, Comtois, Slake 2017). Zachycuje komplexní

a novodobý pohled na problematiku týkající se dopravy, propojení geografe s mobilitou cestujících a nákladní dopravou. Čítá celkem deset kapitol, které charakterizují dopravu (celek i specifické části), dopady na životní prostředí a obsahují konkrétní a aktuální problémy.

Celá zpracovávaná práce propojuje informace z vybrané literatury s internetovými zdroji, které poskytují sekundární zdroj informací. Z těchto zdrojů byla čerpána především číselná data a prostorové údaje. Použitým zdrojem byl IDOS, ze kterého byly čerpány informace o autobusových a železničních spojích. ArcČR 500, jenž poskytl kartografické data pro práci s programem ArcMap 10.6. Dalšími zdroji byly webové stránky Ministerstva dopravy, databáze Českého statistického úřadu, Administrativního registru ekonomických subjektů registrovaných v ČR a další.

3 Metodika

Pro použitou metodiku práce jsem vycházela z metodického postupu v článku *Analýza dopravní obslužnosti s důrazem na dopravu jako významný faktor rozvoje regionu* (Pova 2009). Tento článek hodnotí úroveň dopravy, konkrétně se jedná o dopravu veřejnou autobusovou a vlakovou, ve vybraných okresech České republiky. Analýza byla provedena pomocí koeficientu dopravní obslužnosti (dále jen Kdo) dle několika vybraných ukazatelů. Autor ve své práci zkoumal trasy od okresních měst a obcí, které mají statut města na území zvoleného okresu. Dále pak trasu okresní město a krajské město nebo hlavní město Praha. Pro tuto práci však byla určitá kritéria pro výpočty upravena. Zpracována byla oblast SO ORP Tachov, přesněji propojení obcí s městem ve třech SO POÚ (POÚ Planá, POÚ Bor a POÚ Tachov). Kritériem pro vyhledávání jednotlivých spojů veřejnou autobusovou dopravou bylo zvolení trasy z obcí do obcí SO POÚ, zmíněné cesty byly mapovány v obou směrech. Cílovým bodem byla hlavní autobusová nádraží města Tachov, Bor a Planá. Byly vybrány spoje v pracovní den, 20. 2. 2019 (středa), v časovém intervalu od 5:00 do 23:00 hodin, tento časový údaj byl zvolen na základě zajištění pokrytí přepravy osob do zaměstnání v brzkých ranních hodinách i v pozdních večerních hodinách. Zahrnuty jsou linky přímé, anebo spoje s maximálně jedním přestupem. Data o členění území, o jednotlivých správních celcích (názvy) byla čerpána z webových stránek Českého statistického úřadu (dále jen ČSÚ). Zdrojem dat byl také internetový server elektronických jízdních řádů IDOS, který nejdostupněji nabízí komplexní zdroj informací pro analýzu dopravní dostupnosti. Sbírala jsem data o vzdálenostech (jednotky v km), o časových délkách (jednotky v min) a o počtu spojů jednotlivých tras v obousměrném provozu. Následně jsem zpracovala získané informace a výsledky do tabulek, pomocí tabulkového procesoru od firmy Microsoft, tzv. Excel (verze 2007).

Kvocient dopravní obslužnosti

$$KDO = \frac{H}{18} * 60 * \frac{d_i}{t_i} \quad (1.1)$$

$$\text{Rychlost přepravy: } 60 * \frac{d_i}{t_i} \text{ (km/h)} \quad (1.2)$$

$$\text{Počet spojů za hodinu: } \frac{H}{18} \quad (1.3)$$

Kde: KDO ... Kvocient dopravní obslužnosti

d_i ... vzdálenost (v km) mezi zkoumanými cílovými body

t_i ... doba jízdy (v min) mezi zkoumanými cílovými body

60 ... 60 min

18 ... počet hodin v intervalu 5:00 až 23:00 hodin

H ... počet spojení (v čase od 5:00 do 23:00 hodin)

(upraveno dle Pova 2009)

Pro daný kvocient je platné: „úroveň dopravní obslužnosti je přímo úměrný k délce a k počtu spojení, nepřímo úměrný k době trvání jízdy“ (Pova 2009, s. 169).

Tento kvocient není vyjadřován pomocí intervalu, které by mohly pomoci ke srovnání jednotlivých oblastí. Obecně tedy platí, čím vyšší je výsledné číslo kvocientu, tím je dopravní obslužnost lepší. Zohledňuje pro výpočty kritéria, jako je časová dostupnost, počet spojů mezi cílovými body a také vzdálenost, což má výhodu v komplexním zhodnocení výsledné obslužnosti území.

V této práci byly, na základě vzorce KDO, zjištěny dva druhy výsledků dopravní obslužnosti SO ORP Tachov. Jedním výsledkem byla obslužnost veřejnou autobusovou dopravou v rámci minimální časové dostupnosti na obousměrné trase mezi obcemi jednotlivých třech správních oblastí POÚ a na druhé straně výsledek obslužnosti s maximální časovou dostupností v totožných spojeních. Výpočet kvocientu jsem následně převedla do podoby kartogramu pomocí desktopové verze ArcMap 10.6 systému ArcGIS. Propojila jsem data získaná z digitální vektorové geografické databáze České republiky ArcČR® 500, která je vytvořena v podrobnosti měřítka 1:500 000. Tato databáze mi umožnila získat data o území SO ORP Tachov a následně jsem lokalizovala a vyčlenila potřebnou oblast, ke které jsem připojila data z tabulky vytvořené v programu Excel. K propojení jsem využila konkrétní kódy obcí, pod nimiž jsou hodnoty přípustné pro práci v programu ArcMap 10.6 i Excel 2007. Dále jsem, pro vyobrazení finálních dvou kartogramů, přidružila data v textové i číselné podobě do jednoho souboru ve formě shapefile a pomocí funkcí properties - symbology - quantities. Pro rozčlenění barevné škály, ve které se odráží úroveň dopravní obslužnosti oblasti, jsem použila klasifikaci, dle vlastního rozčlenění. Na základě maximálního a minimálního výsledku míry obslužnosti jsem nadefinovala pět tříd s intervaly po 13,1 pro maximální časovou dostupnost a pro

minimální časovou dostupnost byl použit interval 17,3. Intervaly jsou jednotné s výjimkou páté (nejvyšší třídy), zde došlo k malému zkreslení intervalu z důsledku navyšování jednotlivých tříd, aby bylo dodrženo členění a zároveň hraniční výsledek, vypočítaný ze vzorce KDO.

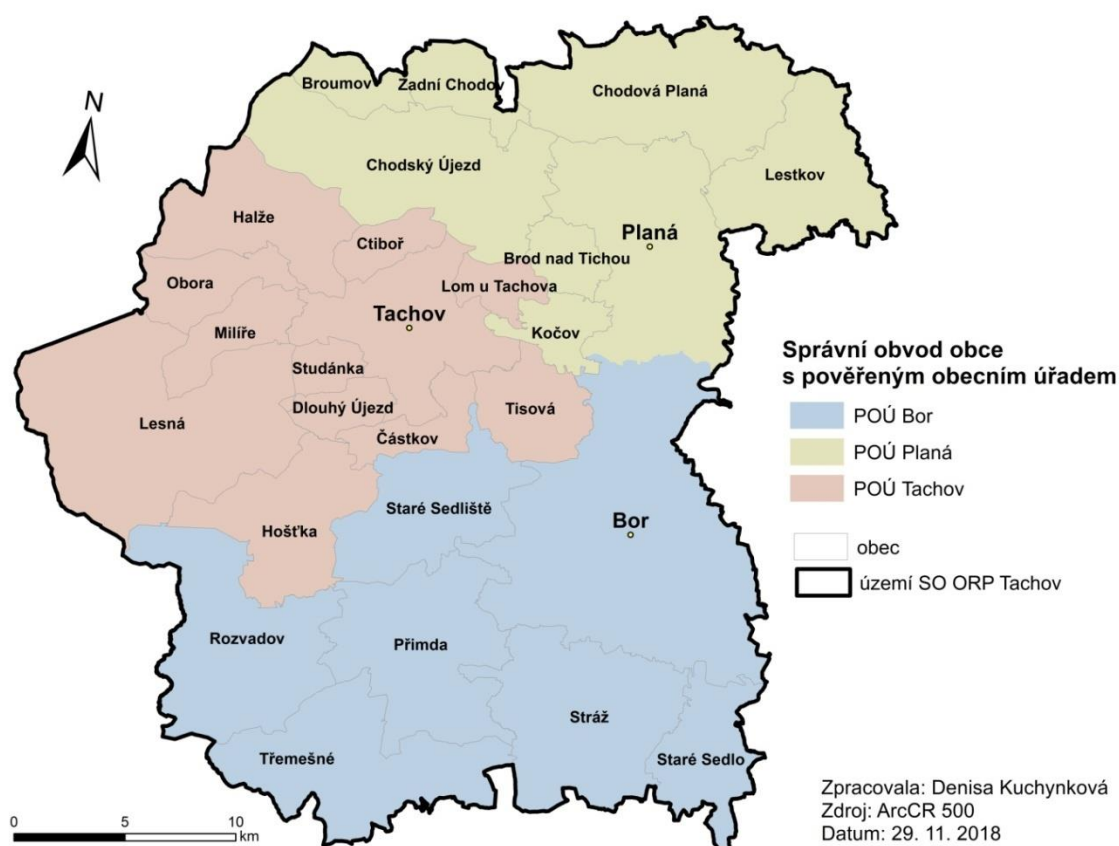
Mapový výstup je tedy zhotoven ve formě kartogramu s typickým rozlišením jednotlivých obcí dle barev, charakterizujících úroveň kvocientu dopravní dostupnosti, komplexně nejlépe dostupného intervalu.

Všechna data, utříbená do mapových výstupů, jsou vlastním zpracováním pomocí ArcGIS na základě dostupných dat z jednotlivých portálů. Sekundární data byla získávána i pomocí veřejných databází či registrů (Administrativní registr ekonomických subjektů, Veřejný rejstřík podle subjektů Ministerstva spravedlnosti České republiky) a zpracována do tabulek, pro lepší přehlednost dat.

4 Charakteristika území

Správní obvod obce s rozšířenou působností Tachov se nachází na území příhraničního okresu Tachov a leží tedy v severo-západní části Plzeňského kraje. Na západě sousedí s Německem, v severní části s Karlovarským krajem a oblast na jihu a východě tvoří hranice správního obvodu Domažlice, Horšovský Týn a Stříbro. Rozloha této oblasti činí 94778 ha a zabírá 12,4% území v regionu, z toho to ukazuje vyplývá, že se jedná o největší správní obvod v Plzeňském kraji. V roce 2017 (k 31. 12.) byl součet obyvatel 36 314 s hustotou obyvatel 33,3 obyvatel na 1 km² (ČSÚ 2017).

Správní obvod čítá 27 obcí, přičemž obec Tachov, Planá, Bor a Přimda mají statut měst. Celé území je členěno do tří oblastí vedených jako správní obvod obce s pověřeným obecním úřadem (dále jen SO POÚ), jedná se o SO POÚ Bor, SO POÚ Tachov a SO POÚ Planá (ČSÚ 2017). V regionu se také nachází několik typů obslužných míst, mohou to být školská, zdravotnická zařízení či podniky nabízející pracovní příležitosti.



Mapa č. 1: SO ORP Tachov, 2019

4.1 Školská zařízení - střední školy

4.1.1 Střední průmyslová škola Světce, Tachov, Světce 1

Střední průmyslová škola Světce se nachází v oblasti města Tachov - část obec Světce. Nabízí obory studia ukončené maturitou (Informační technologie, Technická zařízení budov, Strojírenství, Mechanik seřizovač, Podnikání), výučním listem (Strojní mechanik, Obráběč kovů, Zedník, Truhlář, Elektrikář - silnoproud) a nástavbový obor ukončený maturitou dálkovou formou studia (Podnikání). Pedagogický sbor tvoří třicet jedna pracovníků, zaměřených na teoretické vyučování či odborný výcvik. Celkově poskytuje škola vzdělání zhruba 250 až 280 studentům (maximální kapacita je 410 studentů). Mgr. Jana Hračková stojí ve funkci ředitele se svým zástupcem Mrg. Milanem Klimešem (www.sps-tachov.cz).

4.1.2 Gymnázium Tachov

Střední škola Gymnázium, Tachov má již dlouhodobou tradici, byla založena ve školním roce 1957/58. Poskytuje žákům všeobecné denní šestileté vzdělání ukončené maturitní zkouškou. Vedení školy zastupuje ředitelka Mgr. Irena Volkovinská a pedagogický sbor tvoří celkem sedmáct učitelů. Celé prostory školy se nachází v jedné budově na adrese Pionýrská 1370, Tachov. Škola má vlastní vzdělávací program „Naše škola je jednička“, specifickým prvkem jsou volitelné předměty, které je možné volit v průběhu celého studia a možnost specializace v maturitním ročníku - zaměření přírodovědné či humanitní. V současné době čítá škola necelých dvě stě studentů (maximální kapacita školy je 360, včetně zaměstnanců), místní i dojíždějící děti z okolních obcí (Planá, Přimda, Kladruby a další) (www.gymnazium-tachov.cz).

4.1.3 Střední škola živnostenská a Základní škola Planá

Střední škola živnostenská nabízí střední vzdělání pro obory zakončené získáním výučního listu (9 oborů) a také nástavbové studium - obor Podnikání (denní i dálkové studium). Škola živnostenská začala fungovat již roku 1868, původně se jednalo o měšťanskou školu s odbornou výukou pro děti živnostníků. Funkci ředitele školy vykonává Mgr. Josef Mára. Hlavní budova se nachází v Kostelní ulici 129 v Plané, avšak k provozu, vyučování využívá i jiné budovy. Jednotlivé učební obory jsou tříleté: Spojový mechanik pro IT, Kuchařské práce, Malířské a natěračské práce, Pečovatelské služby, Zednické práce, Cukrář, Operátor skladování a Ošetřovatel, popřípadě dvouletý obor Provozní služby - pokojská/ý. školní vzdělávací program tedy není jednotný, ale odlišuje

se pro každý, výše zmíněný, studijní obor. V letošním roce se zde vzdělává kolem 230 žáků (www.sszplaná.cz).

4.1.4 Střední škola Bor

Střední škola v Boru ulici Plzeňská 231, dříve známá jako zemědělské učiliště (1960/1961) funguje pod tímto nomen od 1. 1. 2008. Vedení školy zastává ředitelka Mgr. Zdeňka Valečková. Nabízí tříleté obory s výučním listem: Kuchař - číšník, Mechanik opravář motorových vozidel- automechanik a oborem opravář zemědělských strojů a od roku 2010 umožňuje absolventům nástavbové studium v učebním oboru Podnikání (dálkové i denní), které je ukončeno maturitní zkouškou. V závislosti na oborech škola umožňuje, jako jediná na území SO ORP Tachov, absolvovat autoškolu či svářečskou školu za zvýhodněné ceny. V současnosti zde studuje necelých dvě stě studentů a pedagogický sbor čítá 18 pracovníků (www.ssbor.cz).

4.2 Zdravotnická zařízení - nemocnice, poliklinika

Zájmová oblast nemá vlastní plnohodnotnou státní nemocnici, jako jediný okres v České republice nemá tzv. vlastní akutní lůžkovou péči. Funkci spádové nemocnice zastává nemocnice ve Stodu. Zdravotnickou péči - zdravotnické ambulantní služby a lékařské služba první pomoci (LSPP) zajišťují zdravotnická zařízení jednotlivých měst - Poliklinika Tachov, Poliklinika Planá, Poliklinika Bor.

4.2.1. Nemocnice Swiss Med Clinics.r.o.

Tato nemocnice patří do sdružení soukromých nemocnic ČR, je tedy privátní nemocnicí. Klinika se nachází v Plané u Mariánských Lázní, na adrese Bezdrůžická 274 a ředitelem je MUDr. Dan Romportl. Poskytuje nemocniční péči: otorhinolaryngologie, všeobecná chirurgie, elastická chirurgie, ortopedie, urologie, endoskopie a endoskopie, poskytuje i ambulantní péči, u které je k dispozici navíc oftalmologie. Disponuje kapacitou přibližně 50 lůžek (www.klinikasmc.cz).

4.2.2 Nemocnice následné péče Svatá Anna, s.r.o.

Zřizovatelem zdravotnického zařízení je Plzeňský kraj od roku 2004. Nemocnice poskytuje hospitalizovaným následnou péči: individuální ošetrovatelskou péči, rehabilitační péči či sociální služby. Čítá kolem 65 zaměstnanců, disponuje 100 lůžek a nachází se v části města Planá (svataanna.nemocnicepk.cz).

4.2.3 Poliklinika Tachov

Dané zdravotnické zařízení vzniklo v roce 1991 a je příspěvkovou organizací, zřizovatelem je Město Tachov. Poliklinika je soustředěna v oblasti centra města Tachov, přičemž některé ambulance se nachází i v areálu bývalé nemocnice v Plané. Nabízí služby všeobecné ambulantní péče, dále pak laboratorní, sonografické, urologické a další vyšetření či službu první pomoci a dopravu pacientů. Funguje, zde třicet tři různých oddělení s počtem zaměstnanců 50-100. Ředitelem je Ing. Petr Tuháček (www.poltc.cz).

4.2.4 Poliklinika Planá

Poliklinika Planá nedisponuje vlastními webovými stránkami. V rámci vlastního průzkumu lze shrnout, že její náplň poskytovaných služeb se minimálně liší od služeb na Poliklinice Tachov a Poliklinice Bor.

4.2.5 Poliklinika Bor

Tato příspěvková organizace vznikla roku 1991 a sídlí ve městě Bor, ulice Přimdská. Zajišťuje širokou škálu ambulantních zdravotních služeb, dermatologické centrum a služby domácí a pečovatelské služby. Poliklinika umožňuje zdravotnickou péči na osmnáct různých oddělení, pro dospělé i děti. Zároveň zajišťuje specializované provozy (laboratoř OKBH, RTG, fonograf, zubní laboratoř a fyzioterapeut). Počet zaměstnanců se pohybuje 26-100 zaměstnanců a na pozici ředitele stojí Hana Bultasová (www.poliklinikabor.cz).

4.3 Firmy

4.3.1 Grammer CZ, s.r.o.

Závod Grammer CZ s.r.o se nachází v Tachově, pobočka byla vybudována v roce 1995. Společnost začala fungovat již v letech 1880 jako německá firma Williband Grammer v Ambergu a věnovala se oboru sedlářství. Nyní se zaměřuje na vývoj a výrobu pro automobilový průmysl (výroba sedaček do kamionů, vlaků, oblast Offroad a komponenty a systémy pro interiér vozidel - hlavové a loketní opěrky, středové konzole) a komerční průmysl. Nabízí 1000 až 1499 pracovních míst v rámci regionu je jedním z předních zaměstnavatelů. Firma má dvě divize: Automotive a Seating Systems, provoz funguje ve dvaceti zemích světa (Evropa, Amerika, Asie, Afrika) s více než 43 výrobních a distribučních míst (www.grammer.com).

4.3.2 Rotarex Praha, spol. s r.o.

Společnost, s výrobním areálem v Tachově, funguje od roku 2000. Původ firmy Rotarex pochází z roku 1992, kdy jej založil A. T. Schmitz v Lucembursku. Jedná se o světovou firmu, jejíž závody se nachází nejen v Evropě, ale i po celém světě (severní Amerika, Mexiko, Rusko, Střední východ, Indie, Austrálie a další). Závod v Tachově zajišťuje výrobu pro ostatní společnosti skupiny Rotarex Group Lucemburk, zaměřuje se na montáž plynových ventilů, regulátorů tlaku, přístrojového vybavení a jejich podsestavy. Počet zaměstnanců se pohybuje 250 až 499. Jednatel je pan Richard Hölzmer (www.rotarex-praha.cz).

4.3.3 KDK Automotive Czech s.r.o.

Pobočka německé firmy KDK Automotive GmbH se nachází na území města Tachov, část Vítkov. Další dvě pobočky sídlí v Německu a jedna ve Španělsku. Společnost byla založena roku 1995 a jejím oborem podnikání je výroba a prodej plastových dílů pro automobilový průmysl, specializuje se na výrobu loketních opěrek, trupových systémů a sestav pro automobily. Celková plocha provozního areálu je 24 000 m² a počet zaměstnanců se pohybuje od 250 až 499. Na pozici generálního ředitele stojí Chang Mo Park (www.kdkautomotive.com).

4.3.4 Novasport spol. s r.o.

Zakladatelem firmy a majitelem značky LEKI je pan Klaus Lenhart, vznikla v roce 1992. Sídlí ve Vítkově, část obce Tachov. Hlavní výroba je zaměřena na trekové, sjezdové a běžecké hole a Nordic Walkingové a Trial runningové hole, dále se zaměřuje na výrobu skládacího outdoorového nábytku, sportovních rukavic a jiných doplňků. Všechny výrobky jsou určené pro rekreační či vrcholové sportovce pod značkou LEKI. Výrobní plocha čítá 9400 m². Nabízí 250 až 499 pracovních míst. Funkci jednatele zastává Robert Reiss, stejně tak pro LEKI Immobilien s.r.o. se sídlem na stejné adrese (www.knamdoprace.cz).

4.3.5 Ideal automotive Bor, s.r.o.

Daná pobočka byla založena v roce 1999, původní firma vznikla již roku 1964 jako Schaeffler Teppichboden GmbH v bavorském Bambergu, jejíž činností byla výroba textilních dílů pro automobilový průmysl. Další pobočky, celkem sedmnáct, lze najít po celém světě (Německo, Česká republika, Polsko, Slovensko, Mexiko, Čínská lidová republika). Závod sílí v průmyslové zóně Nová hospoda, v části obce Bor. Její

specializací je výroba a vývoj tvarových výlisků, výroba dílů a vkládacích rohoží. Produkty jsou textilní, plastové součásti obložených pro interiér, exteriér i zavazadlový prostor vozidel, nebo vyrábí výrobky, které potahují (vpichovaná rouna, Tuft aj.). Ideál automotive Bor, s.r.o. je nejvýznamnější firmou, z hlediska nabídky počtu pracovních míst, spadá do kategorie 1500 až 1999 zaměstnanců (www.ideal-automotive.com).

4.3.6 Loxxess Bor s.r.o.

Společnost čítá celkem dvacet pět provozoven, především v Německu, také v České republice a Polsku. Závod je německé společnosti Loxxess AG, založené v roce 2001 Petrem Ambergerem, se sídlem v Tegernsee v Bavorsku, zajišťuje služby skladové logistiky. Nachází v části obce Bor - Nová Hospoda, kde zahájil činnost roku 2007. Provoz se nachází na dvou různých adresách - CT Park haly B5.3 - B5.6 a novější haly B1 a B1.4: Nová Hospoda. V rámci obou hal nabízí 500 až 999 pracovních pozic. Ve funkci ekonomicko-správního ředitele stojí vedení Martin Kvapil, vedení závodu CT Park spravuje Christoph Schmitt a Markus Kambach vedení závodu provozovaný v halách na Nové Hospodě (www.loxxess.com).

4.3.7 Technické pružiny Scherdel s.r.o.

Jedná se o německou firmu, jejíž počátky se datují k roku 1889, specializující se na vývoj, výzkum a zpracování kovových komponentů i montáž. Provoz Scherdel GmbH zahrnuje třicet výrobních závodů v zemích Evropy, Asie, severní a Jižní Ameriky. V ČR se nachází jeden ze závodů ve Vysočanech v Boru od roku 1996, jehož specializací je výroba technických pružin (tlačené, tažné a zkrutné) a tvářecí, montážní a spojovací techniku. Dále byla, od roku 2011, výroba rozšířena o výrobu montovaných a svařovaných sestav do automobilů. Dnes nabízí 250 až 499 pracovních míst. Jednatel firmou je Marcus Bach (www.scherdel.com).

4.3.8 Eissmann Automotive Česká Republika s.r.o

Tato firma je pobočkou německé světové firmy Eissmann Group Automotive. Firma vznikla již v roce 1964, původně jako firma pro technický vývoj a prodej. Založil ji Helmut Eissmann a synové v Seeburgu v Bádensku - Württembersku. Firma funguje i v Německu, Maďarsku, Slovensku, Mexiku, USA i Číně. Pobočka v ČR se nachází na území správního obvodu POÚ Bor - část obce Bor - průmyslová zóna Vysočany. Vybudována byla roku 1998, v současné době využívá k provozu několik provozních hal - výroba na ploše 13 400 m². Kapacita firmy je 500 až 999 zaměstnanců. Specializuje se

na návrh, vývoj a výrobu interiérových komponentů pro automobilový průmysl. Funkci ředitele zastává František Plachý (www.eissmann.com).

4.3.9 Panasonic Industrial Devices Czech s.r.o.

Tento výrobní závod vznikl v roce 1997 a se nachází v Plané a je součástí firmy Panasonic Electric Works Europe AG, jejíž počátky sahají do roku 1919, kdy vznikla společnost Matsushita Electric Housewares Manufacturing Works, kterou založil pan Konosuke Matsushita. V ČR jedná, tato globálně rozšířená firma, pod organizační složkou Panasonic Marketing Europe GmbH. U nás prodává více než osm set druhů produktů (audio/video, domácí spotřebiče, výrobky pro telekomunikaci a IT technologie. Pobočka v Plané je určen k výrobě elektromagnetických relé, spínačů a konektorů. Jednatel firmy je pan Norbert Kau (2014) a Libor Černý (2004). Počet pracovních míst činí 250 až 499 (www.panasonic.com, www.panasonic-electric-works.com).

Tab. č. 1: Přehled firem na území SO ORP Tachov s více než 300 zaměstnanci, 2019

Obchodní firma/název	sídlo	Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE)	Kategorie počtu zaměstnanců (metodika OECD)
Grammer CZ, s.r.o.	Tachov	Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel	1000-1499
Rotarex Praha, spol. s r.o.	Tachov	Zpracovatelský průmysl; Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel	250-499
KDK Automotive Czech s.r.o.	Tachov - Vítkov	Zpracovatelský průmysl	250-499
Novasport spol. s r.o.	Tachov - Vítkov	Zpracovatelský průmysl	250-499
Ideal automotive Bor, s.r.o.	Bor - Nová Hospoda	Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel	1500-1999
Loxness Bor s.r.o.	Bor - Nová Hospoda	Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel	500-999
Technické pružiny Scherdel s.r.o.	Bor - Vysočany	Zpracovatelský průmysl	250-499
Eissmann Automotive Česká republika s.r.o.	Bor - Vysočany	Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel	500-999
Panasonic Industrial Devices Czech s.r.o.	Planá	Zpracovatelský průmysl	250-499

Zdroj: Výpis z registru ekonomických subjektů, 2019

Zpracovala: Denisa Kuchynková

Na základě tabulky č. 1 vidíme přehled devíti firem, které zaměstnávají více než 300 zaměstnanců. Kategorie počtu zaměstnanců je definována dle metodiky OECD

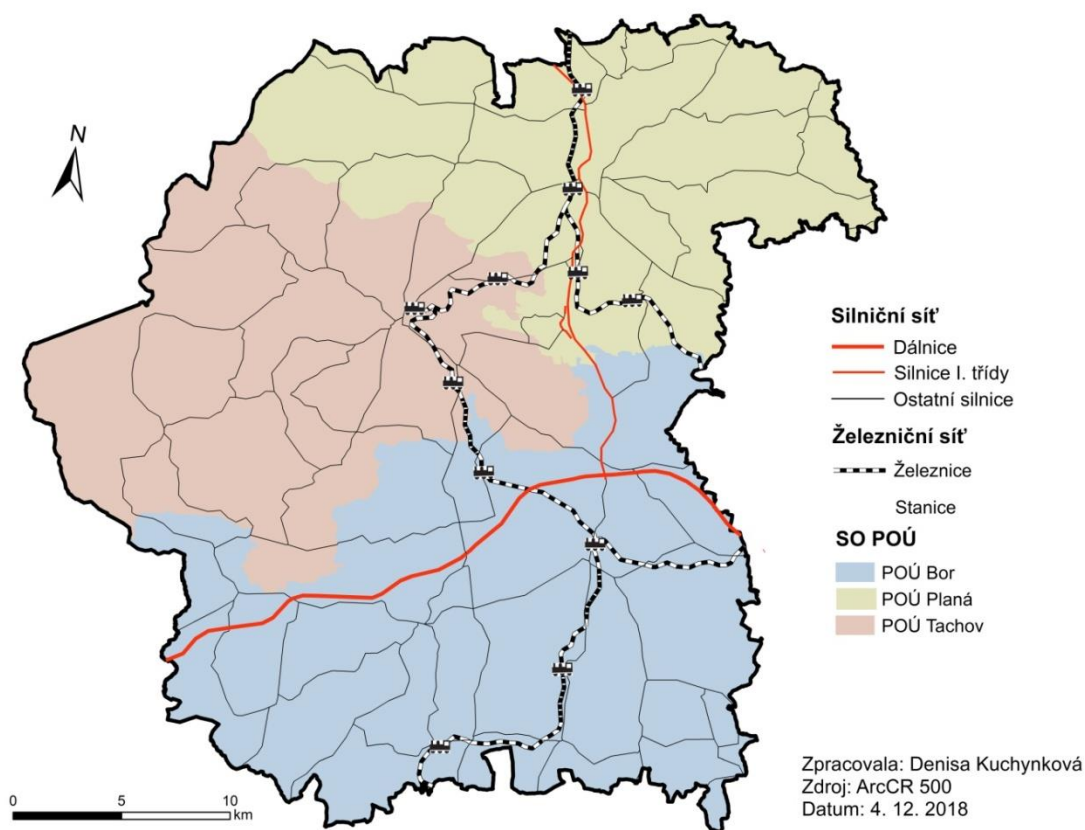
(Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj), jedná se o velké podniky (více než 250 zaměstnanců). Oproti tomu ekonomické činnosti jsou zpracovány pomocí klasifikace -CZ-NACE. Tato klasifikace byla zavedena Českým statistickým úřadem v roce 2008, a nahradila tak Odvětvovou klasifikaci ekonomických činností (OKEČ). Klasifikace ekonomických činností tvoří systém písmen a kódů, podle kterých lze charakterizovat jednotlivá odvětví. Tabulku tvoří firmy spadající, dle CZ-NACE, do oblasti sekce G - velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel a zároveň do sekce C - Zpracovatelský průmysl. Každá hlavní sekce má několik kategorií a podkategorií, charakterizují specializaci těchto firem a zároveň, tím je zajištěna komplexnost služeb, jež poskytují (www.czso.cz).

Pro vymezené území je typický velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel, přičemž nejvíce pracovních příležitostí umožňuje firma Ideal Automitive Bor, s.r.o. (Bor, Nová Hospoda) a společnost Grammer CZ, s.r.o. (Tachov). V rámci regionu tyto firmy umožňují velkou nabídku pracovních míst pro obyvatele ze všech obcí.

5 Doprava

Silniční síť SO ORP Tachov měří přibližně 550 km. Území regionu propojují nejvíce silnice II. a III. třídy. Prochází zde i krátký úsek silnice I. třídy (přibližně 25 km) a významnou komunikací, která prochází oblastí je dálnice D5 o délce cca 32 km. Dálnice propojuje Prahu-Plzeň-Německo (přes hraniční přechod Rozvadov/Waidhaus). Územím prochází také železniční tratě (elektrifikované, neelektrifikované železnice) o délce přibližně 74,5 km.

Poznatky ohledně dopravy na základě, kterých můžeme analyzovat dopravní obslužnost, popisuje i kapitola z knihy Doprava a geografická organizace společnosti v Česku (Marada a kol. 2010). Autor popisuje hierarchii středisek z hlediska veřejné hromadné dopravy, přičemž ve své analýze, která je vztažena k ukazateli BUS, dochází k závěru, že středisko - centrum autobusové dopravy Tachov se nachází na spodních příčkách sestavené tabulky (pořadí 156. až 158. ze 171, na základě elektronického jízdního řádu IDOS k roku 2000).



Mapa č. 2: Dopravní síť na území So ORP Tachov

5.1 Autobusová doprava

Na daném území vymezeném jako SO ORP Tachov fungovalo několik autobusových dopravců. Dnes je nejvýznamnějším a jediným dopravcem, který zajišťuje veřejnou autobusovou dopravu, akciová společnost ČSAD autobusy Plzeň a.s. Další dopravcem je firma VrbaBus s.r.o.

5.1.1 O firmě ČSAD Autobusy Plzeň, a.s.

Společnost funguje již od roku 1949, při vzniku státních závodů ČSAD a do roku 1993 známá pod značkou ČSAD Plzeň, s.p. V rámci privatizačního projektu byl státní podnik rozdělen na samostatné nezávislé společnosti (ČSAD autobusy Plzeň a.s., Četrans Plzeň a.s., Westtransport Plzeň a.s. a ČSAD-MHD Karlovy Vary a.s.). Další organizační změny, týkající se začleňování či oddělování jednotlivých společností probíhaly postupně od roku 1999 až do roku 2002. ČSAD autobusy Plzeň a.s. mají celkem 5 provozních oblastí na území Plzeňského kraje a samostatně je vyčleněno centrální autobusové nádraží (CAN) v Plzni (www.csadplzen.cz).

Pro danou práci je nejdůležitější provoz v oblasti Tachov. Zde zajišťuje veřejnou i zvláštní linkovou autobusovou dopravu, městskou hromadnou dopravu (MHD),

nepravidelnou (zájezdová) autobusovou dopravu vnitrostátní i zahraniční. Zajišťují také opravy autobusů a nákladních vozidel, pronájem kanceláří, nebo pronájem krytých i volných parkovacích či manipulačních ploch. Dopravce poskytuje i městskou hromadnou dopravu (MHD) pro oblast centra města Tachov a jeho přilehlých částí (Světce, Oldřichov). Jezdí zde autobusová linka 495001 MHD Tachov: Tachov, sídl. západ-aut. nádr. -poliklinika-Oldřichov.

5.1.2 O firmě VrbaBus s.r.o.

Společnost VrbaBus s.r.o. zprostředkovává dopravu od roku 1994. Zajišťuje především přepravní služby pro firmy, ale i pro soukromé osoby a to přepravu vnitrostátní i mezinárodní. Nabízí služby kompletně i s cenovou kalkulací a dalších poplatků za přepravu. Disponuje dálkovými autobusy (SETRA, IRISHBUS, RENAUT ILLIADÉ, BOVA FUTURA), linkovými autobusy (SOR C 10,5, IRISBUS RECREO), minibusem a třemi mikrobusey (www.vrbabus.cz).

Tato firma se podílí na dopravní obslužnosti v rámci celého správního obvodu obcí s rozšířenou působností. Poskytuje přepravu lidí do zaměstnání. Jedná se o svoz a odvoz zpět z několika vybraných bodů na území, například obce Bor-část obce Nová Hospoda, kde je průmyslová zóna Nová Hospoda a nachází se zde velký počet firem (IDEAL AUTOMOTIVE Bor, s.r.o., IDEAL Strakonice, s.r.o., LOXXESS Bor s.r.o., TPD Servis s.r.o. a další)

5.2 Železniční doprava

První státní dráhy vznikaly společně se vznikem Československé republiky - ČSD. Dnes je celková délka tratí 9 408 km (k 31. 12. 2017) a majitelem železnic je stát (Česká republika), jež zastupuje státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Železniční doprava je zajištěna národním dopravcem, akciovou společností České dráhy (www.szdc.cz).

Železniční doprava na území SO ORP Tachov není příliš rozvinutá. Významnými dopravními tratěmi, které danou oblastí prochází, jsou vnitrostátní neelektrizovaná železniční trať 184 Domažlice-Planá u Mariánských Lázní, vnitrostátní neelektrizovaná železniční trať 178 Svojsín-Bor, mezinárodní elektrizovaná železniční trať 170 Beroun-Plzeň-Cheb. Nejvýznamnější je trať číslo 170, tvoří úsek třetího tranzitního koridoru, který propojuje Spolkovou republiku Německo (Nürnberg), Českou republiku a Slovensko (Žilina). Třetí tranzitní koridrou prochází, přes ČR, městem Cheb, městem

Plzeň, hlavním městem Praha, městem Pardubice, městem Česká Třebová, městem Olomouc a městem Ostrava (zjednodušeně). V dané oblasti je umožněna přeprava pouze po jednokolejných tratích, speciální systém trakční proudové soustavy je na trase trati 170, prochází stanicemi Chodová Planá-Planá u Mariánských Lázní-Brod nad Tichou-Pavlovice a dále. Tento úsek je řazen mezi střídavě frakční soustavu 25 kV, 50 Hz, a odlišuje je tedy od ostatních kolejí vedenými SO ORP Tachov (ArcGIS apps, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace).

5.2.1 O společnosti České dráhy

České dráhy jsou akciovou společností vzniklou v roce 2003. Společnost se věnuje oblasti dopravního podnikání, zajišťuje přepravu nejen přepravu osob ale i zboží. Věnuje se provozu železničních dopravních cest, dráhy celostátního i regionálního významu. Na základě změn ve státní organizaci České dráhy se utvořily tři nástupnické organizace: akciová společnost České dráhy - osobní a nákladní doprava, provoz železničních cest; státní organizace Správa železniční dopravní cesty - správa státního majetku, modernizace dopravní infrastruktury, udělení přístupu na dopravní cestu daným dopravcům; drážní inspekce - typ organizační složky, práce s mimořádnými událostmi (www.ceskedrahy.cz).

10 Dopravní obslužnost SO ORP Tachov

V této kapitole jsem zpracovala dopravní obslužnost na základě výpočtu kvocientu dopravní obslužnosti. Zobrazuje míru obslužnosti jednotlivých obcí SO ORP Tachov, dle správního členění do jednotlivých SO POÚ a tedy i celého správního obvodu obce s rozšířenou působností Tachov. Jedná se o dopravní obslužnost autobusovou dopravou, autobusy i spojení zajišťuje společnost ČSAD a.s. Analýza byla zpracována do dvou odlišných kartogramů. Odlišným kritériem je časový interval - doba trvání jízdy mezi počátečním a koncovým bodem trasy, dle jednotlivých tras. Pro přehlednost a kvalitní výsledky obslužnosti byla samostatně zpracována minimální časová dostupnost (mapa č. 3) a maximální časová dostupnost (mapa č. 4).

Jednotlivé tabulky dokládají data potřebná k výpočtu kvocientu dopravní obslužnosti, ze kterých byly následně vytvořeny kartogramy popisující obslužnost oblasti.

Mapa číslo 3 i číslo 4 vyobrazuje obslužnost autobusy společnosti ČSAD a.s. na základě kvocientu, popsaného v kapitole č. 3. Kartogram, dle barevné škály, popisuje míru obslužnosti v rámci správních obvodů s rozšířenou působností, ve třech samostatných

oblastech. Na základě těchto poznatků však lze zhodnotit i oblast jako celek. Výchozí a zároveň cílová střediska (města se statutem POÚ) nejsou hodnocena, lze však předpokládat, že míru obslužnosti mají vysokou. Nabízejí širokou nabídku služeb, jsou sídlem správy a jiných atraktivit pro občany.

Tab. č. 2: Počet spojů za hodinu pro obce SO ORP Tachov (20. 2. 2019)

Obec	Počet spojů z obce do příslušného POÚ	Počet spojů z příslušného POÚ do obce	Počet spojů celkem	počet spojů za hodinu
Broumov	7	6	13	0,72
Chodský Újezd	8	9	17	0,94
Chodová Planá	12	11	23	1,28
Zadní Chodov	8	6	14	0,78
Lestkov	5	5	10	0,56
Brod nad Tichou	5	5	10	0,56
Kočov	5	5	10	0,56
Halže	9	7	16	0,89
Ctiboř	9	9	18	1,00
Lom u Tachova	-	-	-	-
Obora	2	3	5	0,28
Milíře	6	5	11	0,61
Lesná	7	6	13	0,72
Studánka	7	7	14	0,78
Dlouhý Újezd	6	5	11	0,61
Hošťka	4	5	9	0,50
Částkov	8	11	19	1,06
Tisová	19	16	35	1,94
Staré Sedliště	6	6	12	0,67
Rozvadov	7	5	12	0,67
Přimda	11	8	19	1,06
Třemešné	5	3	8	0,44
Stráž	10	11	21	1,17
Staré Sedlo	3	3	6	0,33

Zdroj: IDOS, 2019

Zpracovala: Denisa Kuchynková, 2019

V následující tabulce jsou zachycena data potřebná pro výpočet kvocientu dopravní obslužnosti. Tyto data slouží k výpočtu první části vzorce KDO - počet spojů za hodinu. Informace byly zjišťovány pro autobusové spoje ze všech obcí do jejich příslušných POÚ

(Bor; Planá; Tachov) a zároveň pro spoje v opačném směru. Pro obec Lom u Tachova nebyla zjištěna data, není zde zajištěna veřejná autobusová doprava.

Tab. č. 3: Rychlost autobusové přepravy pro obce SO ORP Tachov (2019)

obec	Min. vzdálenostní dostupnost (km)	Max. vzdálenostní dostupnost (km)	Min. časová dostupnost (min)	Max. časová dostupnost (min)	Min. rychlost přepravy (km/h)	Max. rychlost přepravy (km/h)
Broumov	27	28	37	60	43,8	28,0
Chodský Újezd	14	19	27	51	31,1	22,4
Chodová Planá	10	10	8	20	75,0	30,0
Zadní Chodov	19	21	28	55	40,7	22,9
Lestkov	22	30	39	55	33,8	32,7
Brod nad Tichou	10	10	13	23	46,2	26,1
Kočov	16	16	23	36	41,7	26,7
Halže	16	16	25	37	38,4	25,9
Ctiboř	10	10	10	16	60,0	37,5
Lom u Tachova	-	-	-	-	-	-
Obora	20	20	37	49	32,4	24,5
Milíře	20	28	38	67	31,6	25,1
Lesná	24	24	43	53	33,5	27,2
Studánka	8	8	16	19	30,0	25,3
Dlouhý Újezd	10	10	20	30	30,0	20,0
Hošťka	38	42	61	72	37,4	35,0
Částkov	16	22	25	61	38,4	21,6
Tisová	14	44	19	71	44,2	37,2
Staré Sedliště	16	40	22	133	43,6	18,0
Rozvadov	39	48	52	71	45,0	40,6
Přimda	20	29	28	47	42,9	37,0
Třemešné	37	40	57	89	38,9	27,0
Stráž	10	13	14	28	42,9	27,9
Staré Sedlo	20	24	32	44	37,5	32,7

Zdroj: IDOS, 2019

Zpracovala: Denisa Kuchynková, 2019

Tabulka č. 3 popisuje rychlost autobusové přepravy pro jednotlivé obce SO ORP Tachov. Jednotlivá data jsou důležitá pro výpočet kvocientu dopravní obslužnosti - tvoří druhou část vzorce KDO. Jak již bylo zjištěno v tabulce č. 2, obec Lom u Tachova nedisponuje autobusovou dopravou a nejsou zde získána data. Z hlediska četných rozdílů v časové a

vzdálenostní dostupnosti jednotlivých obcí se pro zajištění kvalitních výsledků hodnotí spoje s maximální a minimální časovou i vzdálenostní dostupností (přípustný je maximálně jeden přestup v obou směrech).

Tab. č. 4: Kvocient dopravní obslužnosti obcí SO ORP Tachov, při maximální a minimální časové dostupnosti (2019)

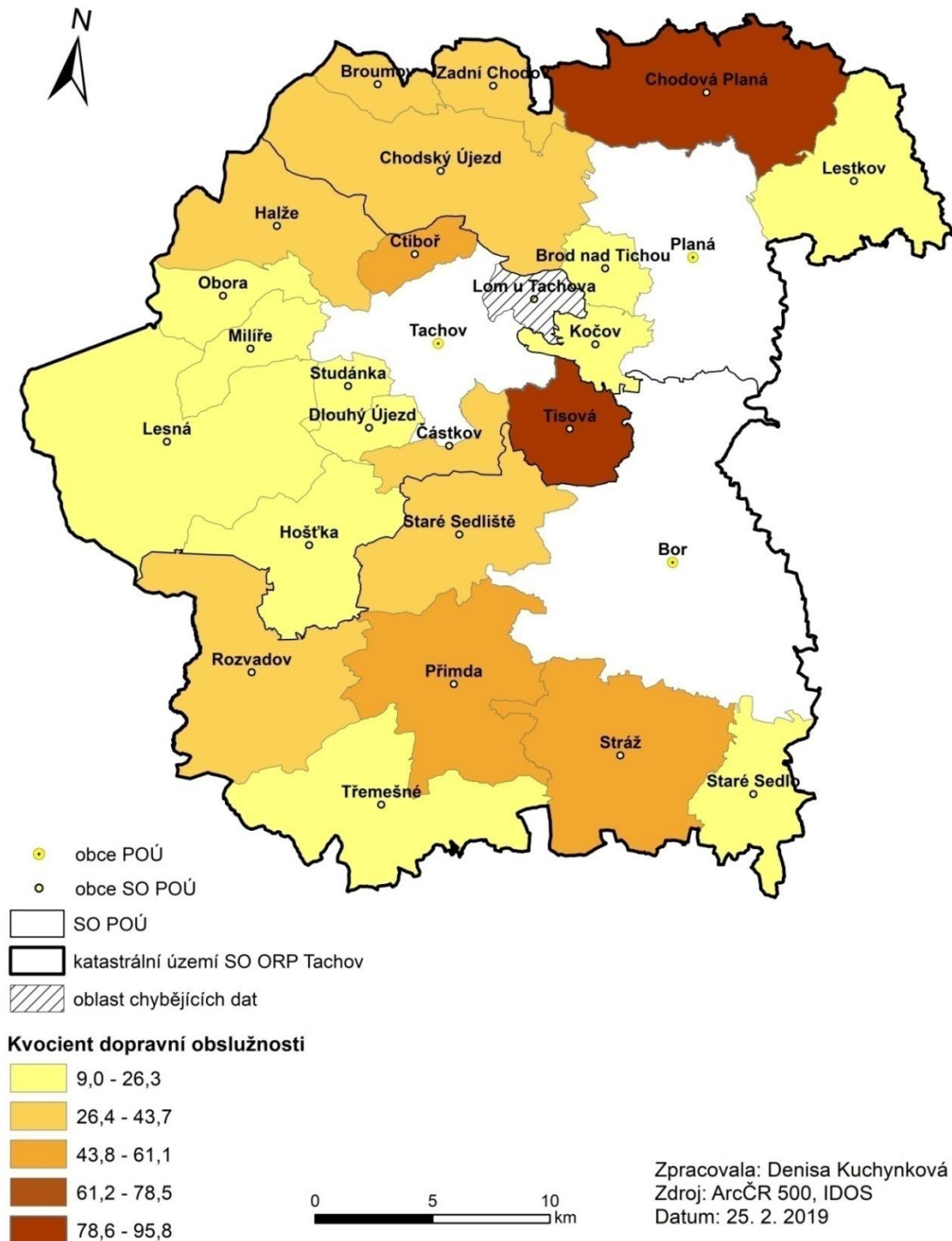
obec	KDO pro minimální časovou dostupnost	KDO pro maximální časovou dostupnost
Broumov	31,6	20,2
Chodský Újezd	29,4	21,1
Chodová Planá	95,8	38,3
Zadní Chodov	31,7	17,8
Lestkov	18,8	18,2
Brod nad Tichou	25,6	14,5
Kočov	23,2	14,8
Halže	34,1	23,1
Ctiboř	60,0	37,5
Lom u Tachova	-	-
Obora	9,0	6,8
Milíře	19,3	15,3
Lesná	24,2	19,6
Studánka	23,3	19,6
Dlouhý Újezd	18,3	12,2
Hošťka	18,7	17,5
Částkov	40,5	22,8
Tisová	86,0	72,3
Staré Sedliště	29,1	12,0
Rozvadov	30,0	27,0
Přimda	45,2	39,1
Třemešné	17,3	12,0
Stráž	50,0	32,5
Staré Sedlo	12,5	10,9

Zdroj: IDOS, 2019

Zpracovala: Denisa Kuchynková, 2019

Následující tabulka popisuje výsledek výpočtu vzorce KDO, na základě dat z tabulky č. 2 a 3. Kvocienty dopravní obslužnosti byly vypočítány pro všechny obce SO ORP Tachov patřících do příslušných SO POÚ. Výsledkem je kvocient dopravní obslužnosti s maximální a zároveň minimální dostupností. Obec Lom u Tachova nelze hodnotit, v obci je využívána pouze železniční doprava.

Nejvyšší míra obslužnosti vyšla u obce Chodová Planá (při minimální časové dostupnosti) a u obce Tisová (při maximální časové dostupnosti), přičemž obec Obora má celkově ze všech obcí nejnižší míru obslužnosti.



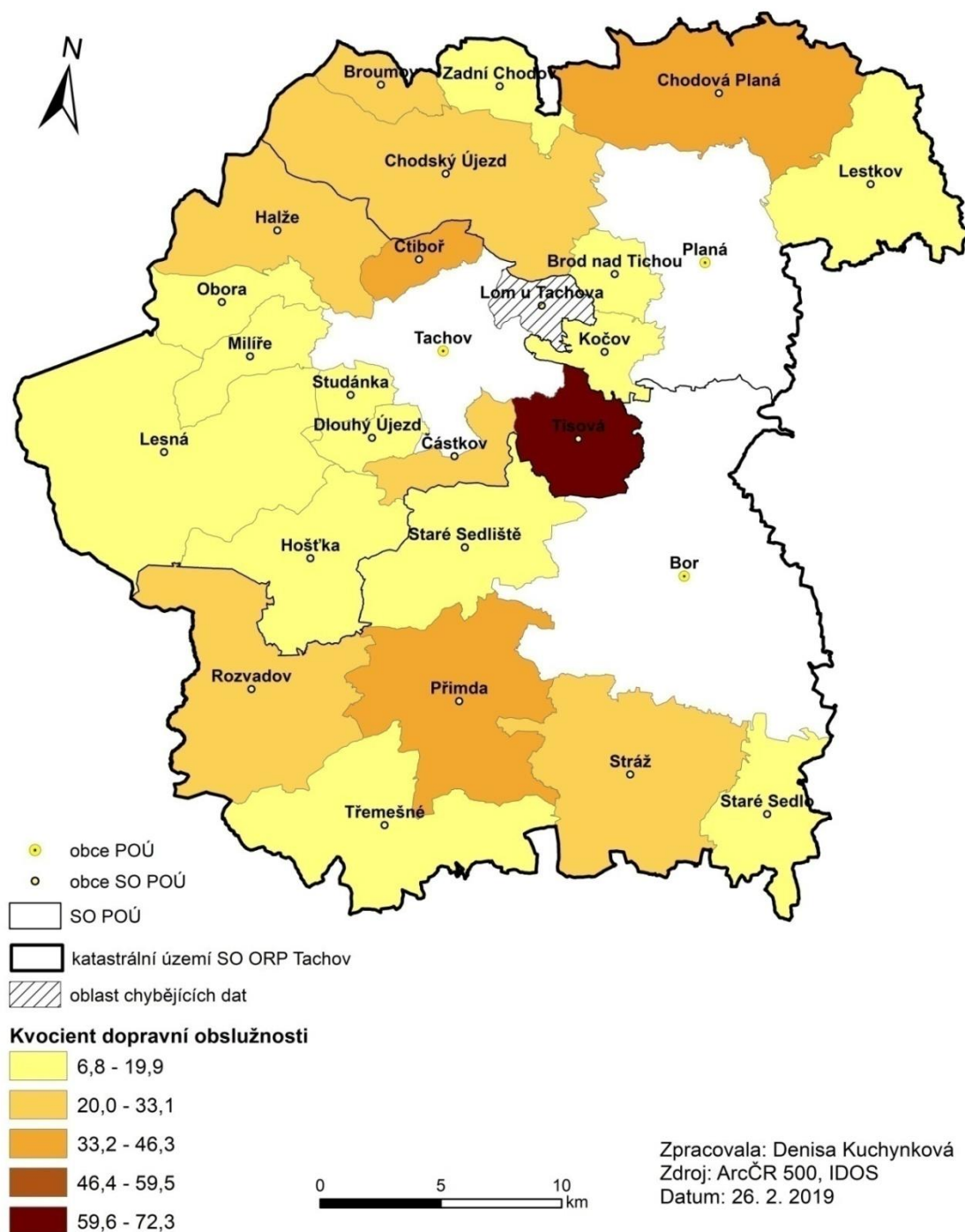
Mapa č. 3: Dopravní obslužnost obcí SO ORP Tachov veřejnou autobusovou dopravou s minimální časovou dostupností k 20. 2. 2019, na základě KDO v jednotlivých SO POÚ

Z daného kartogramu vyplývá, že nejlepší obslužnost s minimální časovou dostupností, v rámci SO POÚ Planá má obec Chodová Planá (95,8) a jako druhá obec s nevyšší mírou obslužnosti, o hodnotě 86,0, je obec Tisová (SO POÚ Tachov). V tomto správním obvodu se však nachází obec Lom u Tachova, která nespadá do hodnocení. Důvodem je nevyvinutá dostupnost pomocí autobusové dopravy, avšak neznamená to nulovou dopravní obslužnost. Tato obec disponuje železniční stanicí a prochází jí důležitý dopravní tah, pro propojení železniční sítě na území SO ORP Tachov (více mapa č. 5). Nejlepší obslužnosti dosáhla obec Chodová Planá, tento výsledek hodnotím jako předpověditelný. Důsledkem vysoké míry obslužnosti (95,8) je malá vzdálenostní dostupnost od města Planá a počet obyvatel, rozloha i úroveň služeb v této obci. Na základě těchto poznatků je město Planá pro obec Chodová Planá výhodným zdrojem pracovních příležitostí, vzdělání či služeb v minimální časové i vzdálenostní dostupnosti s kvalitně zajištěnou obslužností autobusy firmy ČSAD. Obec Tisová nedisponuje velkým množstvím pracovních příležitostí ani jinými zájmovými destinacemi, avšak je pro regionu významnou spojovací obcí. Efektivně propojuje správní obvod POÚ Tachov a Bor, ve kterých se nachází průmyslové zóny, školská zařízení a jiné. Přičemž obce Stráž a Přimda jsou nejdostupnější (z hlediska dojezdové vzdálenosti) do města Bor, které přináší vyšší nabídku pracovních pozic, škol i zdravotnické péče. Autobusové linky jsou tedy frekventovanější, jak lze vyvodit z kartogramu.

Oblast na SZ regionu – obec Chodský Újezd, obec Halže a obec Zadní Chodov vyšly v analýze s poměrně vysokou hodnotou obslužností. Výsledná míra obslužnosti v těchto obcích je pravděpodobně důvodem blízkých hraničních přechodů do Německa., dosahuje lepší obslužnosti. S ohledem na danou skutečnost vykazuje i obec Ctiboř vyšší míru obslužnosti. Jednak se jedná o tranzitní obec, která umožňuje propojení dalších obcí, ležících dále. Kolem obce se lze dostat k hraničnímu přechodu a v dojezdové vzdálenosti 15 km je vzdálen přivaděč na dálnici D5.

Úroveň dopravní obslužnosti lze charakterizovat na základě statistických ukazatelů a zároveň, dle velikosti středisek, v nichž se nachází veřejná doprava. Výsledkem mohou vzniknout různé hierarchické úrovně. V daném mapovém výstupu je tato hierarchie patrná, na základě specifických ukazatelů, pomocí nichž jsou oblasti vyčleněny. Je patrná úroveň nejlépe/nejhůře postavených středisek (pořadí v žebříčku), popřípadě oblasti spadající do středních pozic. Kartogram (mapa č. 3) tedy lze chápat jako zhodnocení hierarchické úrovně obslužnosti na základě času, vzdálenosti, počtu spojů (vzorec KDO).

Přičemž výsledkem s nejlepším koeficientem obslužnosti jsou obce Chodová Planá, dále pak obec Tisová, a nejhorší postavení připadá obci Obora (9,0) Staré Sedlo (12,5). Tyto obce mají, na základě výpočtu se specifickými veličinami, nižší obslužnost v rámci celého správního obvodu. Špatné hodnoty plynou z postavení dané obce. Obec přináší minimum pracovních příležitostí, zdravotnické péče, vzdělání, kulturních a jiných aktivit, nacházející se v periferní oblasti s malým počtem obyvatel i rozlohou nejsou dostatečně atraktivní a nedisponují vysokou mírou dopravní obslužnosti. Přeprava je zajištěna spíše individuální automobilovou přepravou osob.



Mapa č. 4: Dopravní obslužnost obcí SO ORP Tachov veřejnou autobusovou dopravou s maximální časovou dostupností k 20. 2. 2019, na základě KDO v jednotlivých SO POÚ

Mapa číslo čtyři je obdobnou verzí mapy číslo tři. Postup pro zpracování je jednotný, avšak zobrazuje spoje s maximální časovou dostupností, je zde zohledněna trasa přímá či maximálně jeden přestup. Zachycuje obslužnost obcí, jež jsou dostupné veřejnou autobusovou dopravou, a jedná se o nejdelší dostupný spoj.

Stěžejními obcemi vytvořeného kartogramu je obec Tisová, jakožto nejlépe obslužná. Tento výsledek je dán několika podněty. Jedním rysem je například počet spojů, které jsou v obousměrném provozu uskutečňovány. Celkem je na trasách Tisová a POÚ Tachov a zpět třicet pět spojů. Tento počet spojů je nejvyšší možný ze všech zkoumaných. Vezmeme-li v potaz vzorec, ze kterého byly výsledky vypočítány, je patrný vztah vzorce rychlosti přepravy a počtu spojů. Dalším podnětem pro nejvyšší obslužnost je tedy poměr délky trasy, vyjádřených v kilometrech, a časová délka v minutách, dle které je zajištěn přesun cestujících. V mé analýze byl tento výsledek poměrně překvapivý, porovnáme-li oba kartogramy, zjistíme, že obec Tisová zaujímá pozici skoro nejlépe obslužené obce i u minimální časové dostupnosti. Lze tedy usoudit, že má-li obec dobře zajištěnou frekvenci spojů je tedy dobře obslužná či je důležitým tranzitním místem.

V rámci zkoumání jednotlivých tras a jejich spojení na území SO ORP Tachov usuzují, že obec Tisová má v regionu strategickou polohu a je důležitým územím. Zastává funkci propojovací mezi SO POÚ Tachov a SO POÚ Bor. Trasy veřejné hromadné dopravy využívají průjezd přes obec Tisová, jakož to nejrychlejší možnou trasu do okolních obcí, ve správním obvodu POÚ Bor. Linky lze provozovat i na trasách přes jiné obce, avšak náklady spojené s cestou a časová náročnost trasy by byla méně efektivní. Okolní obce jsou lokalizovány spíše periferně, a jak dokládá výše zpracovaný kartogram, na kterém je viděna poloha obce a poloha měst, je důležité propojit hierarchicky nejvyšší celky, z nichž následně může dojít k postupnému propojování hierarchicky nižších - méně významných celků. Jak je definována dopravní obslužnost a její prvky (zdravotní péče, školská zařízení apod.) vedoucí k zajištění obslužnosti, na které je zaměřena, nacházíme koncentraci těch to prvků vždy v těch nejvýznamnějších středících - městech, a je tak důležité zajistit jejich vzájemné propojení co nejlépe - nejrychlejší, nejfrekventovanější, nejspolehlivější a komfortní. Dalšími v pořadí – dobře obslužené obce, vyšly: Přimda (39,1; SO POÚ Bor), Chodová Planá (38,3; SO POÚ Planá), Ctiboř (37,5; SO POÚ Tachov) a Stráž (32,5; SO POÚ Bor). V porovnání nejhůře obslužná je obec: Obora (6,8) a Dlouhý Újezd (12,2), ležící ve SO POÚ Tachov, či Staré Sedliště (12,0) a Třemešné (12,0), ve správním obvodu POÚ Bor. Přičemž ve SO POÚ Planá nenalezneme obce

dosahující nejnižšího či nejvyššího kvocientu dopravní obslužnosti celé území je obslužné pouze v hodnotách 6,8 až 46,3.

Předpokládaný výsledek, že obce nacházející se v těsné blízkosti těchto měst vyjdou s vyšší mírou obslužnosti, nebyl potvrzen.

Výše zmíněné poznatky jsou vztaženy k autobusové dopravě a její obslužnosti. V regionu nicméně prochází i železniční síť, která sebou přináší obslužnost určitých obcí. Je tedy přípustné, že některé obce vyšly s nízkou mírou autobusové obslužnosti v závislosti na železnici, pomocí které se lidé dopravují do oblastí jejich zájmů.

Následující text hodnotí dopravní obslužnost z hlediska železniční veřejné dopravy. Na území SO ORP Tachov se nachází několik železničních stanic a zastávek. Hlavní stanice se nacházejí ve městech s funkcí POÚ (Tachov, Planá, Bor) a propojují východní část území. Obce nacházející se v příhraničí s Německem nemají železniční síť vybudovanou. Železnice slouží zejména k osobní dopravě, nákladní doprava je však také zastoupena.

Mapa č. 5: Dopravní dostupnost veřejnou železniční dopravou na území SO ORP Tachov



Na základě mapy číslo pět lze provést analýzu dopravní obslužnosti veřejnou železniční dopravou. Mapa zachycuje jednotlivé vlakové stanice a průběh železnic (o délce cca 74,5,

dle ArcČR 500), na území SO ORP Tachov, v rámci obcí. Celkem se zde nachází jedenáct stanic, přičemž jednotlivé názvy stanic jsou totožné s názvem obce, ve které se nacházejí. Z polohy stanic tedy vyplývá, že tyto obce (i jejich přilehlé části) jsou z hlediska železniční dopravy obslužné. Železnice jsou dvojího druhu (elektrifikované a neelektrifikované). Je patrné, že obslužnost vybraného regionu není příliš dobře zajištěna. Není plošně, rovnoměrně rozšířena – spravuje pouze vybrané části území - východní část. Západní část regionu, příhraniční oblast nemá vyvinutou železniční síť. Důvody, jež přispěly k výstavbě železničních tras a stanic mají své opodstatnění, například se jedná o velikost sídel, počtu obyvatel, kteří zde žijí či a ekonomické, pracovní a jiné příležitosti. Dalším faktorem mohou být periferní oblasti, nejsou z hlediska obslužnosti atraktivní. Železnice propojují celou Českou republiku, vybraná velká sídla mají stanice velké s dobrými technologiemi, naproti tomu stojí stanice, které zastávají funkci spíše tranzitní a napomáhají tak k propojení důležitých mezinárodních tras. Ve zpracovávané oblasti se jedná o stanice s místním - lokálním významem, výjimkou je trasa železnice, kde se nachází stanice Chodová Planá, Planá u Mariánských Lázní, Brod nad Tichou a stanice Svojsín. Prochází jimi mezinárodní elektrizovaná železniční trať (170: Beroun-Plzeň-Cheb), která je zároveň součástí III. tranzitního koridoru.

Závěr

Cílem bakalářské práce bylo zhodnocení dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou v oblasti SO ORP Tachov a jednotlivých obcí, které jsou jeho součástí. Nejprve byla zajištěna data týkající se dopravní dostupnosti (dostupnost časová, frekvenční a vzdálenostní) pro jednotlivé obce. Dopravní obslužnost byla hodnocena pomocí vzorce tzv. kvocientu dopravní obslužnosti. Data potřebná k výpočtům byla zjišťována prostřednictvím elektronického jízdního řádu IDOS, který poskytuje komplexní zdroj dat pro předpokládanou práci a v dnešní době je tento vyhledávač lidmi hojně používán. Následně byly vyhotoveny mapové výstupy ve formě kartogramu, pomocí programu ArcMap a map ArcČR 500.

Při hodnocení dostupnosti veřejnou autobusovou dopravou byl zjištěn významný fakt pro výpočet úrovně obslužnosti. Území obce Lom u Tachova nedisponuje autobusovou zastávkou linek autobusů ČSAD. Výsledkem tedy byla nulová dopravní dostupnost i obslužnost pomocí autobusů. Dopravní obslužnost obce je však dostatečně zajištěna železniční dopravou. Jedná se o pravidelné linky spěšnými a osobními vlaky Českých drah (trasa Tachov-Planá).

Z práce vyplynulo, že nejhorší míru dopravní obslužnosti, na základě výpočtů KDO má v minimální i maximální časové dostupnosti obec Obora (9,0;6,8). Tento výsledek je platný pro celé území i pro správní obvod obce s rozšířenou působností Tachov, do jehož správy patří. Důsledkem je nejmenší podíl spojů (celkem 5) a kritérium časové a vzdálenostní dostupnosti vyšlo, v porovnání obcí stejného správního obvodu, mezi jedno z nejhorších.

Obslužnost SO ORP Tachov byla hodnocena především na základě dostupnosti do školských zařízení (střední školy), do zaměstnání (poskytující pracovní místa pro více než 300 zaměstnanců) a do zdravotnických zařízení poskytující základní zdravotní péči (poliklinika, nemocnice), jak uvádí i definice zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. Z vybraných zařízení v regionu, splňujících daná kritéria vyplynulo, že správa dané oblasti je soustředěna především do oblasti města Bor, Tachov a Planá. Z hlediska firem disponuje Tachov i Bor stejným počtem, avšak nabídka počtu pracovních míst je vyšší ve městě Bor. V rámci školských zařízení je oblast města Tachov více významná, nachází se zde dvě střední

školy. Posledním kritériem, kdy byla zjišťována dopravní obslužnost, jsou zdravotnická zařízení, výsledkem nejlépe obslužené oblasti je město Planá a její části.

Na základě analýzy současného stavu dopravní obslužnosti má vybraná oblast nedostatky v efektivním zajištění celé oblasti. Práce nezohledňuje příklady pro odstranění těchto nedostatků ve veřejné autobusové dopravě, přičemž lze předpokládat, že aktuální situace regionu bude v následujícím roce zlepšena. Autobusová doprava, zajištěná společností ČSAD a.s., bude nahrazena novou společností s názvem Arriva (pro celý Plzeňský kraj již v letošním roce), změna dopravce přinese nižší cenu jízdného, novější autobusy a zlepšení autobusových spojů.

Literatura a další zdroje:

Brinke, J. (1999). *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum.

Copyright (2019) Nemocnice Plzeňského kraje, a.s. Beneš&Michl. *Nemocnice Svatá Anna*. Cit. 28. 2. 2019, dostupné z:<https://svataanna.nemocnicepk.cz/o-nemocnici/>

České dráhy, a. s. (2008). *Historie*. Cit. 20. 2. 2019, dostupné z:<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/-700/>

Český statistický úřad (2019). *Registr ekonomických subjektů*. Cit. 28. 2. 2019, dostupné z: <http://apl.czso.cz/irsw/dotaz.jsp>

Eissmann Group Automotive (2019). *Internationale Präsenz*. Cit. 1. 3. 2019, dostupné z:<https://www.eissmann.com/standorte.html>

Eissmann Group Automotive (2019). *Standorte – Tschechien*. Cit. 1. 3. 2019, dostupné z: <https://www.eissmann.com/standorte/tschechien.html>

Esri (2019). *Web app viewer*. Cit. 20. 2. 2019, dostupné z:<https://www.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=5020192e2b4141c8999e55322fd25669>

Grammer AG (2019). *History*. Cit. 28. 2. 2019, dostupné z:<https://www.grammer.com/en/company/company-profile/history.html>

Gymnázium, Tachov (2019). *Historie*. Cit. 25. 2. 2019, dostupné z:<http://gymnazium-tachov.cz.uvirt35.active24.cz/o-nas/historie>

Gymnázium, Tachov (2019). *O škole*. Cit. 25. 2. 2019, dostupné z:<http://gymnazium-tachov.cz.uvirt35.active24.cz/o-nas/o-skole>

Hupák, Z. (2006). ČSAD autobusy Plzeň a.s. Cit. 18. 2. 2019, dostupné z:http://www.csadplzen.cz/?ob=historie&ls1=menu_spolecnost

Ideal Automotive GmbH (2019). *Historie*. Cit. 3. 3. 2019, dostupné z:<https://www.ideal-automotive.com/cs/podnik/historie/>

Ideal Automotive GmbH (2019). *Pobočky*. Cit. 3. 3. 2019, dostupné z:<https://www.ideal-automotive.com/cs/podnik/pobocky/#kontakt-bor>

KDK Automotive GMB (2017). *KDK Automotive in Europe*. Cit. 28. 2. 2019, dostupné z:<http://www.kdkautomotive.com/en/locations/>

- KDK Automotive GMB (2017). *Standort Tachov, Tschechien*. Cit. 28. 2. 2019, dostupné z:<http://www.kdkautomotive.com/en/locations/tachov/>
- Kesely, A. (2018). *CZ-NACE*. Cit. 5. 3. 2019, dostupné z:<http://www.nace.cz/>
- Ketnet s.r.o. (2017). *Novasport*. Cit. 3. 3. 2019, dostupné z:<https://www.knamdoprace.cz/novasport.html>
- Ketnet s.r.o. (2017). *Technické pružiny SCHERDEL s.r.o.* Cit. 5. 3. 2019, dostupné z:<https://www.knamdoprace.cz/technicke-pruziny-scherdel-s-r-o.html>
- Ketnet s.r.o. (2019). *Poliklinika Tachov*. Cit. 1. 3. 2019, dostupné z: <http://www.poltc.cz/>
- Kraft, S., & Vančura M. (2008). *Dopravní systém České republiky: efektivita a prostorové dopady*. Brno
- Loxxess (2016). *Bor Nova Hospoda / CZ*. Cit. 5. 3. 2019, dostupné z:<https://www.loxxess.com/cz/bor-nova-hospoda-cz>
- Loxxess (2016). *Historie*. Cit. 5. 3. 2019, dostupné z:<https://www.loxxess.com/cz/historie>
- Loxxess (2016). *Stanoviště*. Cit. 5. 3. 2019, dostupné z:<https://www.loxxess.com/cz/stanovi%C5%A1t%C4%95>
- Marada, M., et al. (2010). *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Praha: Česká geografická společnost.
- Mertensteinke (2019). *History*. Cit. 3. 3. 2019, dostupné z:<https://www.scherdel.com/en/unternehmen/historie/index.php>
- Ministerstvo spravedlnosti České republiky (2012-2015). *Veřejný rejstřík podle subjektů*. Cit. 28. 2. 2019, dostupné z:[https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-\\$firma](https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-$firma)
- Mirvald, S. (1999). *Geografie dopravy I*. Plzeň: Západočeská univerzita.
- Mirvald, S. (1999). *Geografie dopravy II*. Plzeň: Západočeská univerzita.
- Panasonic Electric Works Europe AG (2018). *O nás*. Cit. 5. 3. 2019, dostupné z: <https://www.panasonic-electric-works.com/cz/>
- Panasonic Marketing Europe GmbH (2019). *Historie společnosti*. Cit. 5. 3. 2019, dostupné z: <https://www.panasonic.com/cz/corporate/profil-spolecnosti/history.html>

- Pova, P. (2009). Analýza dopravní obslužnosti s důrazem na dopravu jako významný faktor rozvoje regionu. *Perner's Contacts*, 4(1), 164-174. Dostupné z: http://pernerscontacts.upce.cz/13_2009/pova.pdf
- Rodrigue, J., Comtois C., & Slack B. (2017). *The geography of transport systems*. New York: Routledge.
- Rotarex Praha, spol. s r. o., (2018). *Historie společnosti Rotarex Praha*. Cit. 1. 3. 2019, dostupné z: [dostupné z: http://rotarex-praha.cz/onas.htm](http://rotarex-praha.cz/onas.htm)
- Střední průmyslová škola Tachov, Světce 1. *Kontakty*. Cit. 25. 2. 2019, dostupné z: https://www.sps-tachov.cz/web/cs/pro_uchazece
- Střední průmyslová škola Tachov, Světce 1. *Pro uchazeče*. Cit. 25. 2. 2019, dostupné z: <https://www.sps-tachov.cz/web/cs/skola/kontakty>
- Střední škola Bor (2019). *O škole*. Cit. 25. 2. 2019, dostupné z: <http://www.ssbor.cz/o-skole/>
- SWISS MED CLINIC (2016). *Klinika*. Cit. 25. 2. 2019, dostupné z: <http://www.klinikasmc.cz/klinika.html>
- SWISS MED CLINIC (2016). *Naše nemocnice*. Cit. 25. 2. 2019, dostupné z: <http://www.klinikasmc.cz/nemocnice-plana.html>
- SŽDC (2009-2012). *Základní charakteristika železniční sítě SŽDC*. Cit. 23. 2. 2019, dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/zeleznici-sit-v-cr.html>
- SŽDC (2009-2012). *Železnice ČR*. Cit. 23. 2. 2019, dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr.html>
- Toušek, V. et al. (2008). *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Aleš Čeněk
- Venysoft & Michaela Švejdová (2019). *Vyučované obory; Přehled oborů*. Cit. 25. 2.
- VrbaBus s.r.o., KETNET s.r.o. (2017). *Vrbabus*. Cit. 20. 2. 2019, dostupné z: <http://www.vrbabus.cz/o-nas.html>
- Webmium.cz (2016). *Poliklinika Bor*. Cit. 1. 3. 2019, dostupné z: <https://www.poliklinikabor.cz/>
- Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (2010). *Ministerstvo dopravy ČR*. Cit. 15. 1. 2019, dostupné z: <http://www.mdcz.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni->

doprave/Zakony-v-drazni

doprave?returl=/Dokumenty?mssff=Legislativa%20v%20dr%C3%A1%C5%BE
n%C3%AD%20doprav%C4%9B%26aliaspath=/Dokumenty

ŽDC (2009-2012). *Železniční mapy ČR*. Cit. 23. 2. 2019, dostupné
z:<https://www.szdc.cz/o-nas/zeleznicni-mapy-cr.html>

Seznam tabulek

Tab. č. 1: Přehled firem na území SO ORP Tachov s více než 300 zaměstnanci, 2019

Tab. č. 2: Počet spojů za hodinu pro obce SO ORP Tachov (20. 2. 2019)

Tab. č. 3: Rychlost autobusové přepravy pro obce SO ORP Tachov (2019)

Tab. č. 4: Kvocient dopravní obslužnosti obcí SO ORP Tachov, při maximální a minimální časové dostupnosti (2019)

Seznam map

Mapa č. 1: SO ORP Tachov, 2019

Mapa č. 2: Dopravní síť na území So ORP Tachov

Mapa č. 3: Dopravní obslužnost obcí SO ORP Tachov veřejnou autobusovou dopravou s minimální časovou dostupností k 20. 2. 2019, na základě KDO v jednotlivých SO POÚ

Mapa č. 4: Dopravní obslužnost obcí SO ORP Tachov veřejnou autobusovou dopravou s maximální časovou dostupností k 20. 2. 2019, na základě KDO v jednotlivých SO POÚ

Mapa č. 5: Dopravní dostupnost veřejnou železniční dopravou na území SO ORP Tachov

Seznam použitých zkratek

ArcČR 500	digitální vektorová geografická databáze České republiky
ArcGIS	geografický informační systém
ArcMap 10.6	aplikace ArcGIS Desktop
a.s.	akciová společnost
aut. nádr.	autobusové nádraží
CAN	centrální autobusové nádraží
cca	circa, přibližně
č.	číslo
ČSAD	Československá státní autobusová doprava
ČSD	České státní dráhy
ČSÚ	Český statistický úřad
IDOS	internetový server elektronických jízdních řádů
KDO	Kvocient dopravní obslužnosti
max.	maximální
MHD	městská hromadná doprava
min.	minimální
sídl.	sídlíště
SO ORP Tachov	správní obvod obce s rozšířenou působností Tachov
SO POÚ	Správní obvod obce s pověřeným obecním úřadem
s.r.o.	společnost s ručeným omezením
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
tab.	tabulka

Abstrakt

KUCHYNKOVÁ, Denisa. Dopravní obslužnost SO ORP Tachov. Plzeň, 2019. 45 s. Západočeská univerzita v Plzni. Fakulta ekonomická.

Klíčová slova: Dopravní obslužnost, autobusová doprava, železniční doprava, koeficient dopravní obslužnosti

Předložená práce je zaměřena na analýzu dopravní obslužnosti SO ORP Tachov, která obsahuje zhodnocení úrovně obslužnosti veřejnou autobusovou dopravou. Úroveň je určována pomocí tzv. kvocientu dopravní obslužnosti pro jednotlivé tři oblasti se statutem správní obvod obce s pověřeným obecním úřadem. Dalším kritériem pro zhodnocení je časová a frekvenční dostupnost, autobusovou a železniční dopravou, ze všech obcí a měst SO ORP Tachov. Pro tuto práci se jedná o hodnocení úrovně obslužnosti do školských zařízení (střední škola), do zdravotnických zařízení (poliklinika, nemocnice), do areálů/oblastí s pracovními příležitostmi pro více než 300 zaměstnanců.

Keywords

Transport serviceability, bus transport, rail transport, regions, coefficient of transport service

The presented work is focused on the analysis of the transport service of the SO ORP Tachov, which contains an evaluation of the level of serviceability by public bus transport. The level is determined by means of the so-called quotient of transport services for individual three areas with the status of the administrative district of the municipality with authorized municipal office. Another criterion for evaluation is time and frequency availability, by bus and rail transport, from all municipalities and towns of SO ORP Tachov. For this work, it is the assessment of the level of serviceability to school facilities (secondary school), to health care facilities (health center, hospital), to areas / areas with jobs for more than 300 employees.