



Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích  
Ústav technicko-technologický

# Vliv dopravy na rozvoj území s nízkým osídlením

Autor diplomové práce: Bc. Tomáš Opat

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Vladislav Biba, Ph.D.

Oponent diplomové práce: Ing. Jan Vrabel, PhD.

České Budějovice, červen 2018

# Důvody k řešení problému

- ▶ Osobní zájem o danou problematiku
- ▶ Aktuálnost
- ▶ Detailnější poznání regionu z pohledu veřejné dopravy

# Cíl práce

- ▶ Cílem práce je zjištění vlivu veřejné dopravy na rozvoj oblasti s nízkým osídlením. V rámci práce budou analyzovány faktory, které byly ovlivněny fungující veřejnou dopravou.

# Metodika práce

- ▶ Sběr dat
- ▶ Analýza socioekonomických a demografických faktorů
- ▶ Hodnocení vlivu dopravy pomocí hodnotících kritérií
- ▶ SWOT analýza
- ▶ Dotazníkové šetření
- ▶ Tvorba návrhů na zlepšení

# Charakteristika oblasti



# Dopravní obslužnost regionu

Obec	Počet spojů do Kralovic	Počet spojů z Kralovic	Celkový počet spojů	Průměrná doba jízdy (min)	Počet spojů do Plzně	Počet spojů z Plzně	Celkový počet spojů	Průměrná doba jízdy (min)
Mariánský Týnec	7 (5)	6 (5)	<b>13 (10)</b>	3	7 (9)	8 (8)	<b>15 (17)</b>	85
Bukovina	2 (0)	2 (0)	<b>4 (0)</b>	11	2 (0)	1 (0)	<b>3 (0)</b>	87
Trojany	2 (2)	4 (2)	<b>6 (4)</b>	10	3 (4)	5 (4)	<b>8 (8)</b>	89
Řemešín	2 (0)	2 (0)	<b>4 (0)</b>	18	1 (0)	1 (0)	<b>2 (0)</b>	87
Hradecko	2 (0)	3 (0)	<b>5 (0)</b>	7	3 (0)	2 (0)	<b>5 (0)</b>	90
Mladotice	6 (3)	7 (3)	<b>13 (6)</b>	30	6 (5)	8 (4)	<b>14 (9)</b>	73
Černá Hať	-	-	-	-	-	-	-	-
Velká Černá Hať	-	-	-	-	-	-	-	-
Strážíště	1 (0)	4 (0)	<b>5 (0)</b>	45	1 (0)	4 (0)	<b>5 (0)</b>	83
Chrást'ovice	4 (0)	4 (0)	<b>8 (0)</b>	51	3 (1)	5 (0)	<b>8 (1)</b>	82
Žihle	3 (6)	4 (8)	<b>7 (14)</b>	33	6 (15)	6 (12)	<b>12 (27)</b>	70
Přehořov	5 (0)	4 (0)	<b>9 (0)</b>	58	4 (0)	5 (0)	<b>9 (0)</b>	84
Odlezly	4 (0)	4 (0)	<b>8 (0)</b>	52	4 (1)	5 (0)	<b>9 (1)</b>	83
Kalec	-	-	-	-	-	-	-	-
Hluboká	1 (0)	1 (0)	<b>2 (0)</b>	46	1 (0)	0 (0)	<b>1 (0)</b>	67
Nový Dvůr	1 (0)	1 (0)	<b>2 (0)</b>	56	1 (0)	0 (0)	<b>1 (0)</b>	80

# Kritéria hodnocení vlivu veřejné dopravy na rozvoj území

- ▶ Kritérium počtu obyvatel
- ▶ Kritérium nezaměstnanosti
- ▶ Počet spojů v závislosti na zařazení území do IDP

# Návrhy na zvýšení kvality VHD

## I. Víkendové spoje

- ▶ Úprava linky 460790 Kralovice – Mladotice – Manětín
- ▶ Návrh nové linky 460795 Mladotice žel. st. – Mladotice, žel. st.
- ▶ Návrh nových autobusů Stratos LE37

## II. Navýšení počtu spojů v pracovní dny na lince 460790

## III. Obnovení železnice 162 Mladotice – Kralovice u Rakovníka

- ▶ Zastávka Mariánská Týnice
- ▶ Cyklostezka



# Zhodnocení návrhu I.

- ▶ Úprava linky 460790 Kralovice – Mladotice – Manětín
  - ▶ Denní nájezd na lince ... 100 km → 177 km
  - ▶ Doba jízdy na lince ... 43 min → 52 min
- ▶ Návrh nové linky Mladotice, žel. st. – Mladotice, žel. st.
  - ▶ Denní nájezd na lince 97,6 km a doba jízdy na lince 44 min
- ▶ Návrh nových autobusů

Linka	Autobus	Spotřeba paliva l/100 km	Délka linky	Náklady na jednu jízdu	Počet jízd na lince/den	Celodenní náklady	Celoroční náklady za PHM
460790	SOR C 9.5	20 l/100 km	29,5 km	171,1 Kč	6	1.027 Kč	106.808 Kč
	Stratos LE37	13,1 l/100 km	29,5 km	112,07 Kč	6	672 Kč	69.888 Kč
460795	SOR C 9.5	20 l/100 km	24,4 km	141,52 Kč	4	566 Kč	5.8864 Kč
	Stratos LE37	13,1 l/100 km	24,4 km	92,7 Kč	4	371 Kč	3.8584 Kč

# Zhodnocení návrhu II.

- ▶ Navýšení počtu spojů v pracovní dny na lince 460790
  - ▶ Počet spojů na lince ... 12 spojů → 14 spojů
  - ▶ Denní nájezd na lince ... 300 km → 359 km
  - ▶ 448 Kč

# Zhodnocení návrhu III.

- ▶ Obnovení železnice Mladotice – Kralovice u Rakovníka
  - ▶ Počet párů vypravovaných vlaků ... 1 pár → 3 páry
  - ▶ Prodloužení železnice Rakovník – Mladotice ... 37,7 km → 48,8 km
  - ▶ Přestupní uzel v Mladoticích
  - ▶ 90 mil. Kč

# Shrnutí

- ▶ Region Kralovicka, Mladoticka a Žihelska
- ▶ VHD má vliv na rozvoj regionu
- ▶ Úprava autobusových linek
- ▶ Typ využívaných autobusů
- ▶ Železniční trať 162 Rakovník – Mladotice
- ▶ Cíl práce byl splněn

# Doplňující otázky

## ► Oponent práce

- Na straně 3 Vaší DP popisujete, že mezi veřejnou dopravu se řadí také taxislužba. Je tedy možné, z pohledu pravidel silničního provozu, aby se ve vyhrazeném jízdním pruhu pro autobusy označeném „BUS“ pohybovala vozidla s označením TAXI?
- Na straně 22 píšete, že jste vytvořil dotazník a ten byl distribuovaný přes sociální sítě 40 ti respondentům ze sledovaných obcí. Byli tito respondenti zároveň cestujícími, kteří využívají veřejnou dopravu? Nebylo by vhodnější, svézt se několikrát po vybraných linkách a ptát se přímo cestujících?
- Z grafu 5 vyplývá, že některých spojů z/do Plzně je víc. Co z toho vyplývá? Pokud jeden autobus jede do Kralovic z Plzně, musí se do Plzně i vrátit? Nebo jede jinou trasou zpět? Z předešlých kapitol jsem dospěl k neověřenému závěru, že se jedná o koncové obce (co se týká dopravní obslužnosti).

- ▶ Jakému faktoru připisujete strukturu vzdělanosti obyvatelstva v konkrétní oblasti? Ve SO ORP Kralovice je 20 % obyvatelstva se ZŠ vzděláním, 40,2 % má SOU bez maturity a jen 7,6 % má VŠ vzděláním. Může být tento trend způsoben využíváním půdy, který popisujete v kapitole 4.1.2?
- ▶ Myslíte si, že zavedení nové linky by se pozitivně projevilo v počtu přepravených osob v daném regionu?
- ▶ Konzultoval jste Vaše návrhy s obyvateli konkrétních obcí a měst? Případně, jsou naklonění k vytvoření nové linky i provozovatelé veřejné dopravy?
- ▶ Na straně 8 píšete o „indexu stáří“ jako o indexu, vyjadřující poměr předproduktivního s poproduktivním obyvatelstvem. Je toto tvrzení správné? Zejména pokud budeme dál číst, že se jedná o to, kolik seniorů připadá na děti? Zároveň to vyvrací i graf zobrazený na té samé stránce? Opravte si toto tvrzení při obhajobě svojí DP.

- ▶ Je mapa uvedená na straně 4 (obrázek 1) skutečně v měřítku? Platí toto měřítko i na výšku obrázku? V práci tohoto typu byste měli používat obrázky bez jejich rozrastrování a bez změny měřítka! (toto je hlavně formální připomínka – tedy neničí kvalitu práce po stránce odborné).
- ▶ Na straně 3 v kapitole 3.2 popisujete pokles výkonů veřejné dopravy v řídce osídlených oblastech v 90. letech. Tento trend je možné pozorovat i v dnešní době (citujete literární odkaz z r. 2010). Myslíte si, že je správný postup, aby veřejná doprava byla přístupná jen v čase, kdy je rentabilní? Není náhodou právě to, že má být dostupná široké veřejnosti, její definice (viz kapitola 3.1 Vaší DP)? Jak je chápána veřejná doprava v zahraničí (např. Rakousko, Švýcarsko, příp. Německo)? Není náhodou rušení linek veřejné dopravy jasný způsob komunikace k veřejnosti, aby si kupovala soukromá vozidla a tím podporovala individuální dopravu a tím vytvářela kongesce ve větších městech?

Děkuji za pozornost