

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Pedagogická fakulta

Katedra geografie

**PROSTOROVÁ MOBILITA OBYVATEL
ČESKOBUDĚJOVICKA
(VYUŽÍVÁNÍ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY)**

Lukáš Bajt

Bakalářská práce

Vedoucí práce: RNDr. Stanislav Kraft

České Budějovice, 2011

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 29. 4. 2011

.....
Lukáš Bajt

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval RNDr. Stanislavu Kraftovi, vedoucímu mé bakalářské práce na téma „Prostorová mobilita obyvatel Českobudějovicka (využívání městské hromadné dopravy)“ za trpělivost a čas, který mi při zpracování bakalářské práce věnoval, za jeho cenné rady a připomínky. Zároveň bych také rád poděkoval všem účastníkům průzkumu a lidem, jejichž pomoc přispěla k napsání této práce.

Anotace:

Bajt, L. (2011): Prostorová mobilita obyvatel Českobudějovicka (využívání městské hromadné dopravy), Bakalářská práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, 48 stran.

Bakalářská práce pojednává o prostorové mobilitě obyvatel Českých Budějovic, zejména tedy o využívání městské hromadné dopravy. Úvod práce se zabývá rozborem geografické literatury o dopravě a dále pak charakteristikou dopravních vztahů Českých Budějovic a charakteristikou městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích. Dále navazuje průzkum a jeho vyhodnocení. Průzkum byl prováděn ve čtyřech různých oblastech města a zabývá se tím, kdo, jak často a kam cestuje městskou hromadnou dopravou a také řeší, jaké alternativní dopravní prostředky lidé využívají pro pohyb ve městě. V závěru práce jsou vyhodnocena data a rozdíly mezi jednotlivými skupiny obyvatel a jednotlivými oblastmi průzkumu.

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Stanislav Kraft

Klíčová slova: geografie dopravy, prostorová mobilita, využívání městské hromadné dopravy, průzkum, České Budějovice

Annotation:

Bajt, L. (2011): Spatial mobility of Citizens of the town České Budějovice (using of urban public transport), Bachelor thesis, University of South Bohemia, Pedagogical faculty, Department of Geography, 48 pages.

This Bachelor thesis deals with spatial mobility of Citizens of the town České Budějovice, particularly with using of the urban public transport. Prologue is dedicated to analysis of geographical literature about transport and then to characteristic of transport relationship of České Budějovice and characteristic of urban public transport in České Budějovice. Further the research and its evaluation follows. The research was conducted in four different areas of the town and it deals with who, how often and where travels by

urban public transport and it also solves which alternative conveyances use people for moving in the city. Data and differences between groups and areas are evaluated in the end.

The leader of Bachelor thesis: RNDr. Stanislav Kraft

Key words: geography of transport, spatial mobility, using of the urban public transport, research, České Budějovice

Obsah

1. Úvod a cíle práce.....	3
2. Rozbor literatury k problematice	4
2.1. Doprava.....	4
2.1.1 Postavení a význam dopravy v národním hospodářství	4
2.1.2 Přemísťování v prostoru.....	5
2.1.3 Prostorová mobilita.....	6
2.1.4 Veřejná doprava.....	8
2.2. Dopravní vztahy na Českobudějovicku	8
2.2.1 Dopravní vztahy Českých Budějovic na nadregionální úrovni	8
2.2.2 Dopravní vztahy Českých Budějovic na regionální úrovni.....	10
2.2.3 Dopravní vztahy Českých Budějovic na mikroregionální úrovni.....	12
3. Metodika práce	14
3.1. Charakteristika sledovaného území	14
3.1.1 Sídliště Vltava.....	14
3.1.2 Pražská čtvrť.....	15
3.1.3 Obec Litvínovice.....	16
3.1.4 Mladé	17
3.2. Dotazník.....	19
3.3. Sběr dat	20
3.4. Vyhodnocení dat.....	20
3.5. Hypotézy	21
4. Městská hromadná doprava v Českých Budějovicích	22
4.1. Historie	22
4.2. Současnost.....	23
4.3. Organizace MHD v Českých Budějovicích	23
5. Průzkum prostorové mobility obyvatel Českobudějovicka .	26
6. Vyhodnocení průzkumu prostorové mobility na Českobudějovicku	27
6.1. Celková data.....	27
6.1.1 Genderové rozdíly.....	29
6.1.2 Skupinové rozdíly	32
6.2. Data pro jednotlivé oblasti průzkumu	34
6.2.1 Sídliště Vltava.....	34

6.2.2.	Pražská čtvrť	36
6.2.3.	Obec Litvínovice.....	38
6.2.4.	Mladé	41
7.	Závěr	44
8.	Seznam literatury	45

1. Úvod a cíle práce

Hlavním důvodem pro volbu tématu Prostorová mobilita obyvatel Českobudějovicka (Využívání městské hromadné dopravy) je můj zájem o dění v mém rodném městě. České Budějovice jsou známé dobrým pivem, krásným čtvercovým náměstím, svou polohou uprostřed malebné přírody jižních Čech a bohužel také špatnou dopravní situací ve městě. Chybí zde jak dálniční spojení s hlavním městem, tak hlavně obchvat města a další důležité silniční spoje a mosty, které by ulevily dopravě ve městě. Na první pohled se může zdát, že tyto věci s městskou hromadnou dopravou nesouvisejí, ale pokud se podíváme blíže, tak tyto skutečnosti znamenají, že veškerá transitní doprava směřuje téměř do centra města a provoz, nejen v dopravních špičkách, je velmi hustý a zhoršuje tak i mobilitu obyvatel uvnitř města a zpomaluje prostředky městské hromadné dopravy. Dopravě ve městě může prospět nejen obchvat města a dálnice v jednom, ale i dobře organizovaná městská hromadná doprava, která tak může výrazně zlepšit mobilitu obyvatel města a zpříjemnit jim každodenní cestování za prací, školou, kulturou, zájmy či přáteli.

Cílem této práce je průzkum, který řeší využívání městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích, jeho vyhodnocení a možnosti případných změn pro větší využívání MHD v jednotlivých oblastech města České Budějovice a jeho okolí. Oblasti průzkumu jsou záměrně různorodé, ať už z hlediska vzdálenosti od centra města, strukturou obyvatelstva, automobilizací, druhem zástavby či frekvencí a rozmanitostí spojů MHD. Průzkum neřeší pouze to, zda obyvatelé městskou hromadnou dopravu využívají, ale řeší také jak často, z jakých důvodů a kdy respondenti jezdí MHD. Dále se zabývá i tím, jakými dopravními prostředky lidé městskou hromadnou dopravu nahrazují a jak vnímají její kvalitu.

V úvodu práce bude rozebrána příslušná literatura o dopravě. Posléze bude přiblížena dopravní situace ve městě a dopravní vztahy Českých Budějovic na makroregionální, regionálních a mikroregionální úrovni. Jedna kapitola se bude věnovat městské hromadné dopravě v Českých Budějovicích a její organizaci. Závěrem budou vyhodnocena data z průzkumu a porovnány výsledky s hypotézami.

2. Rozbor literatury k problematice

2.1. Doprava

Doprava je nedílnou součástí každodenního života snad každého člověka už od jeho počátků. Od pračlověka, který se pohyboval ve svém revíru a lovil zvěř, aby uživil sebe a svou tlupu, přes Feničany, kteří za obchodem na svých lodích obepluli celé Středozemní moře, až k dnešnímu člověku, který v současnosti dennodenně využívá dopravních prostředků, aby se dostal na kole, autobusem či tramvají do práce a do školy, o víkendu autem na chatu a o prázdninách letadlem na svou vytouženou dovolenou k moři. Doprava se nás netýká jen tím, že se jí přímo účastníme, ale i nepřímo tak, že se k nám přepravují z celého světa produkty, které si pak můžeme koupit v našem sídle nebo si je v pohodlí domova objednat přes internet.

Z odborného hlediska je doprava definována jako záměrné a organizované přemístění věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách, jak píše Brinke (1999). Dopravu pak můžeme také chápat jako součást komunikace. Komunikaci pak dělíme právě na dopravu a spoje. Tato dvě základní odvětví spolu úzce souvisí a prolínají se. Zatímco doprava zahrnuje veškerou činnost umožňující přemístování osob, zvířat a věcí, spoje zajišťují odesílání a přijímání zpráv a informací (Brinke, 1999).

„Doprava představuje odvětví, které se v posledních desetiletích velmi dynamicky vyvíjí. Přitom se mění jak rychlost a kapacita dopravních prostředků, tak i organizace a prostorové uspořádání celého dopravního systému. Probíhající změny se týkají jak jednotlivých druhů dopravy zvláště (železniční, silniční, vodní, letecká a potrubní doprava), tak i jejich vzájemné součinnosti.“ (Seidenglanz, 2008, s. 231)

2.1.1. Postavení a význam dopravy v národním hospodářství

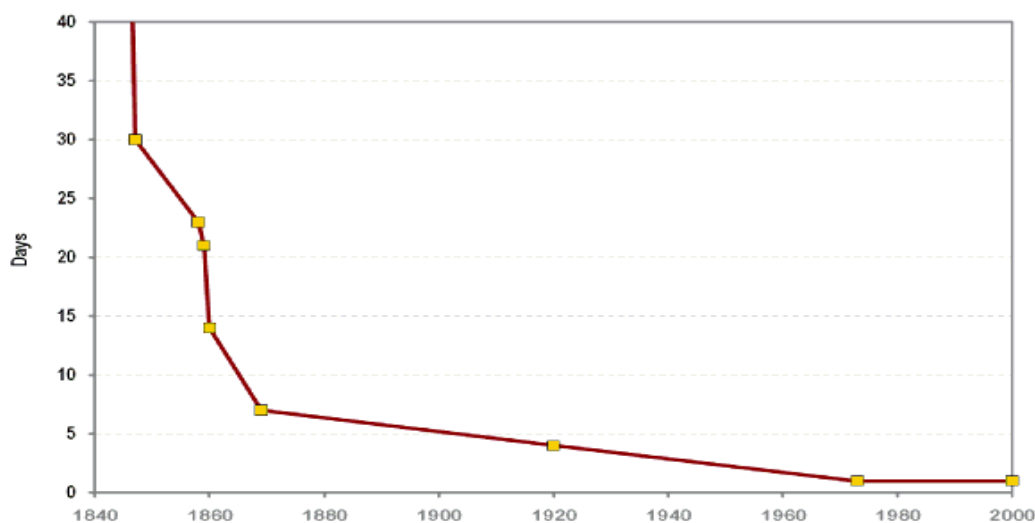
„Doprava představuje jednu z nejrozsáhlejších sfér ekonomiky a podle svého významu a úlohy v národním hospodářství je rovnocenným partnerem průmyslu a zemědělství. Je již od počátku existence lidstva nerozlučnou součástí činnosti člověka a s postupujícím vývojem lidské společnosti v ní hraje stále významnější úlohu.“ (Brinke, 1999, s. 7)

Doprava je prostředkem regionální komplementarity. Tento pojem uvádí Mirvald (1999). Každý region má svůj potenciál a je něčím specifický. Doprava vytváří mezi těmito regiony s různými předpoklady pro život a lidské aktivity vazby a v souvislosti s tím ovlivňuje prostorovou organizaci socioekonomických objektů a procesů. Pokud máme v regionu dobrou dopravní vybavenost, má tento region velký potenciál pro další hospodářský rozvoj. V opačném případě se pak špatná a nekvalitní dopravní vybavenost stává bariérou prostorových vazeb (Mirvald, 1999).

2.1.2. Přemísťování v prostoru

V překonávání vzdáleností máme dvě hlavní proměnné – jednou je čas a druhou je prostor. V praxi to znamená, jakou vzdálenost dokážeme překonat v rámci určitého časového intervalu. O kolik se pohybujeme rychleji, o to větší je vzdálenost, kterou urazíme za stejný časový interval. Zejména technický vývoj v dopravě změnil vztah mezi časem a prostorem. Během 18. a 19. století se díky rozvoji železnice a stejně tak námořní dopravy zjednodušil, zrychlil a zlevnil přístup mezi jednotlivými místy. Tento proces je popisován jako časoprostorová konvergence a dále pokračoval ve 20. století v silniční a zejména v letecké dopravě. Stále jsou na světě však značné rozdíly v časoprostorových vztazích, zvláště pak mezi vyspělými a rozvojovými státy (Rodrigue, 2002).

Graf 1: Doba pro doručení pošty mezi městy New York a San Francisco v letech 1840 – 2000 (ve dnech)



Zdroj: Rodrigue, 2009

Brinke (1999) definuje přemísťování jako cílevědomou lidskou činnost, jež je výsledkem složitých teritoriálních vazeb mezi jednotlivými lokacemi a regiony. Díky přemísťování se mohla naše společnost stát společností moderní, kde převládá moderní dělba práce a člověk není závislý pouze na surovinách, službách a práci, která je dostupná v jeho blízkosti. Díky společenské dělbě práce je možné zvyšovat její produktivitu. Dělba práce nám také umožňuje specializaci, kooperaci a efektivnější využívání potenciálu krajiny. Dnes není problém, aby člověk dojížděl za prací i mimo svůj region desítky kilometrů daleko, kde se stává článkem či fází výroby určitého finálního produktu. Suroviny jsou dovezeny z opačného koutu státu či dost možná z opačné strany světa, aby mohly být právě zde zpracovány na meziprodukt, který je dále převezen stovky kilometrů daleko, kde je smontován do finálního produktu.

Pokud byla řeč o vazbách mezi jednotlivými regiony a lokacemi, tak tyto vazby můžeme dělit na vazby výrobní, distribuční, pracovní a informační (Mirvald, 1999). Už podle jejich názvu odvodíme, že výrobní vazby jsou vyvolané potřebou přepravy surovin, materiálů a výrobků, vazby distribuční pak vyplývají z potřeby dodání finálních výrobků ke spotřebiteli. U vazeb pracovních vzniká potřeba dopravit obyvatele do zaměstnání a vazby informační jsou vyvolané potřebou šíření informací z center do jejich okolí. Brinke k těmto vazbám ještě přidává vazby rekreační (přemísťování lidí za účelem využití volného času) a sociální (prosté přemísťování obyvatelstva z různých důvodů).

2.1.3. Prostorová mobilita

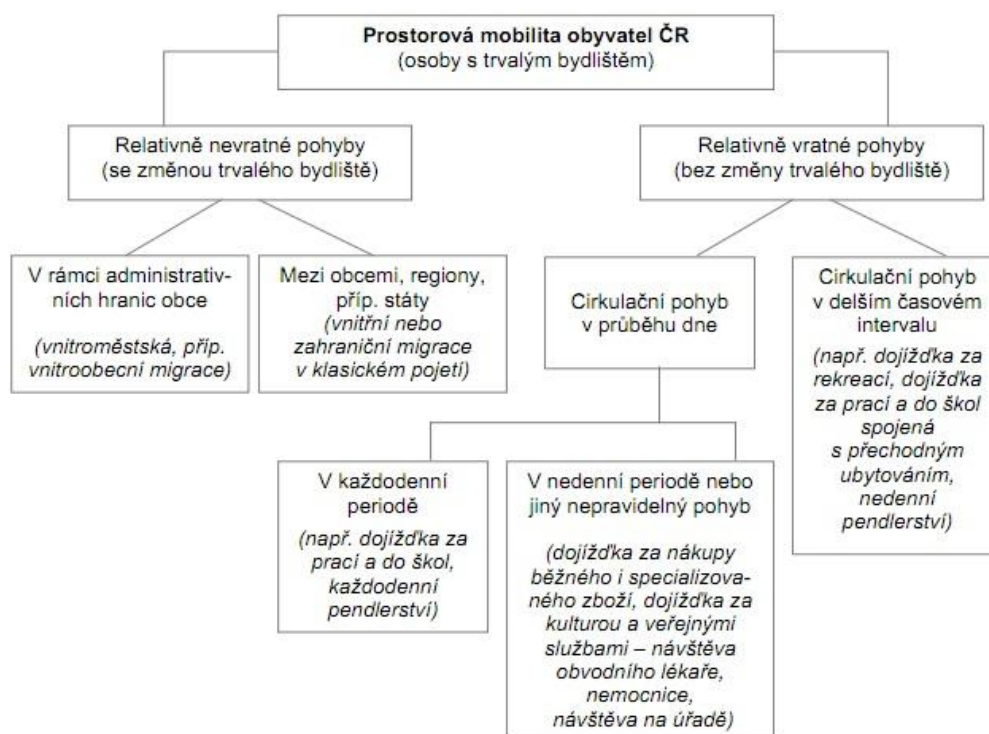
Mobilitou v geografii označujeme jakýkoliv pohyb osob nebo věcí na Zemi. Na schématu níže je znázorněno hlavní členění prostorové mobility obyvatel České republiky, avšak může se to vztahovat na jakéhokoliv člověka na Zemi.

Prostorová mobilita se dělí na dvě hlavní „větve“, a sice na pohyby relativně vratné a relativně nevratné. Relativně nevratné pohyby jsou spojeny se změnou trvalého bydliště dotyčného člověka z jednoho místa na druhé. Může se jednat o stěhování uvnitř obce, například z bytu v centru do rodinného domu na předměstí nebo o změnu bydliště větší, ať už do jiné obce v regionu nebo třeba za hranice státu.

Druhou „větvi“ prostorové mobility jsou relativně vratné pohyby, které jsou běžnější a častější. Tyto pohyby se dále dělí na cirkulační pohyby v průběhu dne, které jsou buď každodenní, jako je dojíždka do škol a zaměstnání nebo jsou v tzv. nedenní periodě a sem patří například dojíždka za nákupy, za kulturou, za zdravotnickými službami či návštěvy úřadů.

Cirkulační pohyby v delším časovém intervalu pak zahrnují dojíždku za rekreací nebo dojíždku za prací a do škol s přechodným ubytováním. Příkladem mohou být vysokoškolští studenti, kteří jsou přes týden v místě vysoké školy a na víkendy se vrací do místa svého trvalého bydliště.

Obrázek 1: Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility obyvatelstva České republiky



Zdroj: www.czso.cz

2.1.4. Veřejná doprava

Veřejná doprava je veřejnou službou, na které se podílí stát. „Úlohou veřejné hromadné dopravy je zajištění přepravy obyvatel především mezi sídly různé hierarchické úrovně k zajištění základních potřeb obyvatel.“ (Kraft, 2009, s. 115) Rozvoj veřejné dopravy nastal s rozvojem železnic v polovině 19. století. K vlakům dále přibývaly tramvaje, které obsluhovaly městské oblasti. Zprvu se jednalo o koněspřežné a parní, které byly později nahrazeny elektrickými. Od počátku 20. století doplnily železniční dopravu autobusy. Nejdříve byly tyto služby poskytovány množstvím menších provozovatelů, ale od poloviny 20. století se tyto společnosti sjednocovaly a vznikaly celonárodní železniční a autobusové společnosti. Od 50. let 20. století byla železniční doprava v Československu provozována ČSD a autobusová doprava ČSAD. Městská hromadná doprava pak byla provozována vždy jedním dopravním podnikem ve městě. V 90. letech došlo k privatizaci autobusové dopravy a opět začaly vznikat menší i větší dopravní společnosti. Nynější České dráhy byly převedeny na akciovou společnost v roce 2003. I u železniční dopravy došlo ke vzniku nových dopravních společností avšak v podstatně menším měřítku¹.

Do veřejné dopravy patří jistě také letecká doprava, ta však na našem území, vzhledem k jeho velikosti, není moc rozvinuta. Pravidelné linky létají pouze na trase Praha – Ostrava a Praha – Brno. Z Prahy do Brna (a z Brna do Prahy) se jedná o jeden spoj ve všední dny. Mezi Prahou a Ostravou jsou letové spoje častější. Ve všední dny letí oběma směry tři spoje, v sobotu jeden a v neděli dva².

2.2. Dopravní vztahy na Českobudějovicku

2.2.1. Dopravní vztahy Českých Budějovic na nadregionální úrovni

„Současná dopravní poloha a dopravní význam města Českých Budějovic je ovlivňován řadou přírodních a společenských faktorů. Nejvýznamnějším faktorem ovlivňujícím dopravní význam střediska na makroregionální úrovni je jeho poloha vůči hlavním koncentracím obyvatelstva v prostoru střední Evropy. Poloha střediska vůči těmto koncentracím obyvatelstva ovlivňuje existenci i stav nadregionální dopravní infrastruktury

¹ Zdroj: <http://www.archiv.dopravni.net/view.php?nazevclanku=&cislocclanku=2006020704>, 20. 4. 2011

² Zdroj: www.idos.cz, 20. 4. 2011

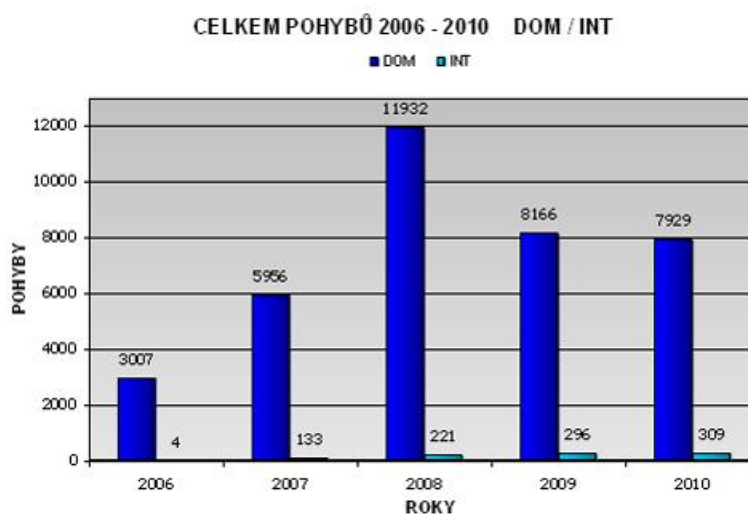
² Zdroj: www.idos.cz, 20. 4. 2011

procházející střediskem (dálnice, železniční koridory atd.). Kvalitní dopravní infrastruktura může přispívat k dalšímu rozvoji střediska, zatímco střediska nevybavená takovouto dopravní infrastrukturou mohou být marginalizována.“ (Kraft, 2009, s. 106 – 107)

Dopravní vztahy na makroregionální úrovni, tedy v makroregionálním měřítku, jsou v Českých Budějovicích zajišťovány leteckou, železniční a silniční dopravou.

Letecká doprava. Pro leteckou dopravu byl hlavním zlomem březen roku 2008, kdy Úřad pro civilní letectví České republiky udělil společnosti Jihočeské letiště České Budějovice licenci pro neveřejné mezinárodní letiště s vnější hranicí. Letiště se nyní rekonstruuje. První etapa rekonstrukce započala v roce 2009 a zahrnovala opravu řídicí věže, rekonstrukci vojenských budov na administrativní a zasílování areálu. Druhá část rekonstrukce je plánovaná na rok 2011 a bude se jednat o mnohem složitější fázi, kdy bude třeba postavit novou odbavovací halu a opravit přistávací dráhy. Náklady na celou rekonstrukci mají dosáhnout zhruba miliardu korun. Investorem je Jihočeský kraj, avšak větší část by měla být financována z evropských strukturálních fondů. Tento plán by společnost Jihočeské letiště České Budějovice a.s. chtěla uskutečnit do dvou až tří let. Zájem o pravidelné lety do Českých Budějovic mají zejména turisté z Holandska a Ruska. Studie prognózuje, že po pěti letech veřejného mezinárodního provozu, by letiště v Českých Budějovicích odbavilo až 300 tisíc cestujících. Na grafu níže je znázorněn vývoj celkových domácích a mezinárodních pohybů na letišti v posledních pěti letech.

Graf 2: Vývoj domácích a mezinárodních pohybů na letišti v Českých Budějovicích



Zdroj: www.airport-cb.cz

Železniční doprava. Českými Budějovicemi prochází IV. železniční koridor, který spojuje Prahu, České Budějovice a Horní Dvořiště a je významnou trans-evropskou železniční trasou sítě TEN-T na severojižní ose Balt – Jadran. Od roku 2005 probíhá modernizace tohoto železničního koridoru a její dokončení je naplánované na rok 2016. V letech 2007 – 2009 probíhaly práce na úseku České Budějovice – Horní Dvořiště a od března 2011 začnou práce na úseku Nemanice – České Budějovice, které přinesou do města velká omezení pro dopravu. Postupně budou uzavřeny jednotlivé viadukty, které spojují východní část města s jeho centrem. Práce na tomto úseku by měly být dokončeny v roce 2013. (www.4-koridor.cz)

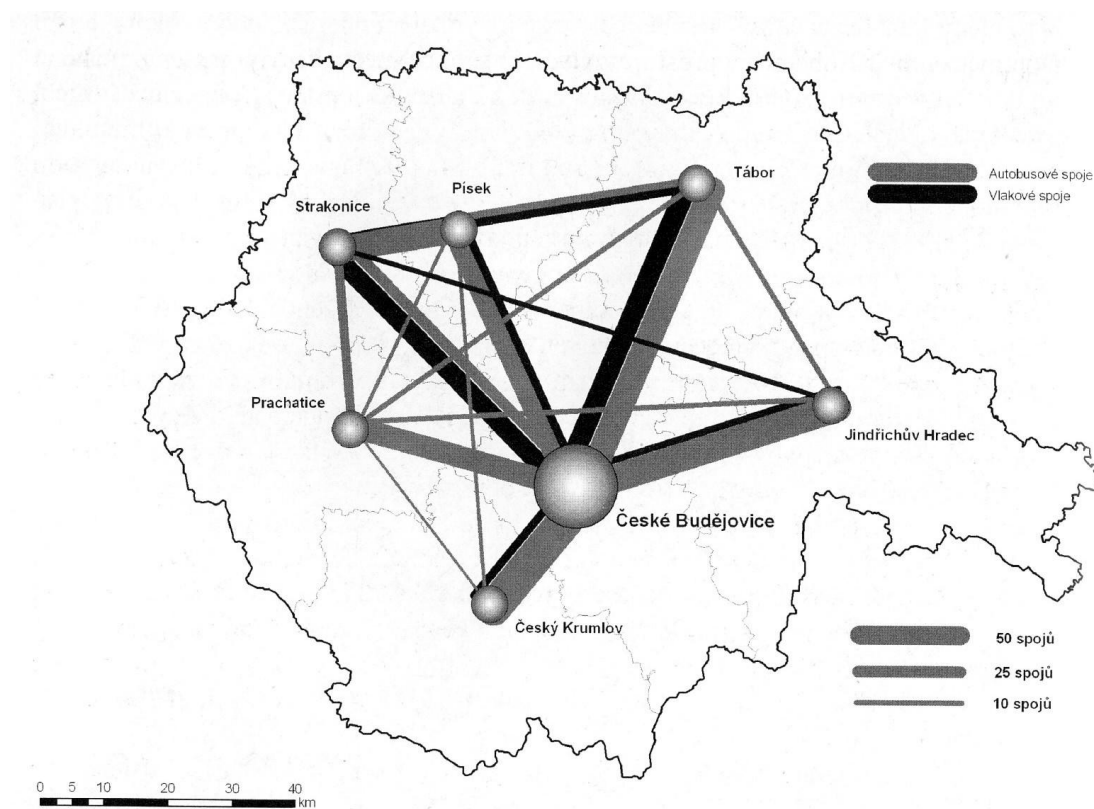
Silniční doprava. Mezinárodní silniční spojení na úrovni 21. století bohužel v Českých Budějovicích stále chybí. Spojení s Rakouskem zatím plní pouze mezinárodní silnice E 55, která je součástí transevropské silniční sítě TEN-T. V budoucnu by ji měla nahradit rychlostní silnice R3, která bude za Českými Budějovicemi, u obce Dolní Třebonín, navazovat na dálnici D3, spojující Prahu, Tábor a České Budějovice. Dokončení dálnice je plánováno mezi lety 2015 – 2018, avšak doposud je hotovo jen pár kilometrů mezi Tábořem a Prahou. Dálnice bude zároveň tvořit obchvat Českých Budějovic a značně tak zlepšit dopravní situaci ve městě, která je v současné době na velmi špatné úrovni, a navíc České Budějovice čeká v letech 2010 až 2013 výstavba IV. železničního koridoru a s tím i značná dopravní omezení ve městě. Denně intravilánem města Českých Budějovic projíždí téměř 110 tisíc vozidel (Kraft, 2009).

2.2.2. Dopravní vztahy Českých Budějovic na regionální úrovni

„Doprava svým působením v prostoru vytváří interakce mezi různými místy zemského povrchu, uplatněním různých druhů dopravy vzniká komplementarita dopravních vazeb. Dopravní interakce mezi těmito místy, zpravidla rozdílné hierarchické úrovně, lze považovat za projev organizace a prostorové struktury dopravních systémů. Fakt, že úlohou veřejné hromadné dopravy je zajištění přepravy obyvatel především mezi sídly různé hierarchické úrovně k zajištění základních potřeb obyvatel (dojížděka za prací, do škol, za službami), dokazuje opodstatněnost geografického výzkumu spádových regionů veřejné hromadné dopravy.“ (Kraft, 2009, s. 115).

Při pohledu na dopravní interakce mezi bývalými okresními městy v Jihočeském kraji, jsou vidět nejvýznamnější interakce na trasách České Budějovice – Tábor a České Budějovice – Písek. Je tomu tak hlavně díky tomu, že tato města leží na trase České Budějovice – Praha. Zatímco u spojení České Budějovice – Písek jednoznačně převládá, autobusová doprava nad železniční, tak u spojení České Budějovice – Tábor je dopravní obslužnost mezi těmito dvěma druhy dopravy vcelku vyrovnaná. Autobusová doprava převládá i u spojů mezi ostatními městy. Výjimku tvoří pouze spojení České Budějovice – Strakonice, kde převládají vlakové spoje a Jindřichův Hradec – Strakonice, kde jsou pouze vlakové spoje. Porovnání intenzity vlakových a autobusových spojů můžeme sledovat na mapě 1.

Mapa 1: Počet spojů veřejné hromadné dopravy mezi okresními městy Jihočeského kraje (2007/2008)



Zdroj: Kraft, 2009.

2.2.3. Dopravní vztahy Českých Budějovic na mikroregionální úrovni

Tyto dopravní vztahy jsou důležité zejména pro komplexní zajištění přepravních služeb obyvatelstva, které je intenzivně (většinou každodenně) svázáno s městem České Budějovice. V rámci těchto dopravních vazeb je zajišťována zejména dojíždka obyvatelstva za prací a do škol, čímž úroveň mikroregionálních dopravních vazeb ovlivňuje regionální působnost města České Budějovice. Intenzitu dopravních vazeb lze měřit pomocí intenzity individuální automobilové dopravy nebo podle počtu spojů veřejné hromadné dopravy.

Pomocí prosté intenzity spojů veřejné hromadné dopravy můžeme hodnotit spádové regiony veřejné hromadné dopravy. Tuto problematiku na mikroregionální úrovni Českých Budějovic řeší ve své studii S. Kraft (2009). V této studii byl vymezen spádový region veřejné hromadné dopravy do Českých Budějovic, který byl porovnán s hranicí správního obvodu ORP České Budějovice³. Ze studie vyplynulo, že řešená dopravněgeografická regionalizace je relativně ve velké shodě se zdejší administrativním členěním. Výjimky pak tvořil sever správního obvodu ORP České Budějovice, který vykazoval intenzivnější dopravní vazby k Týnu nad Vltavou, severovýchod k Veselí nad Lužnicí a východ k Třeboni. Naopak větší dopravní působnost České Budějovice vykazovali v oblasti Trhosvinenska. (Kraft, 2009)

„Commuting – The daily journey to work, implying a repetitive daily trip from a fixed home location to a fixed work location.“ (D. Gregory, 2009, s. 104)⁴

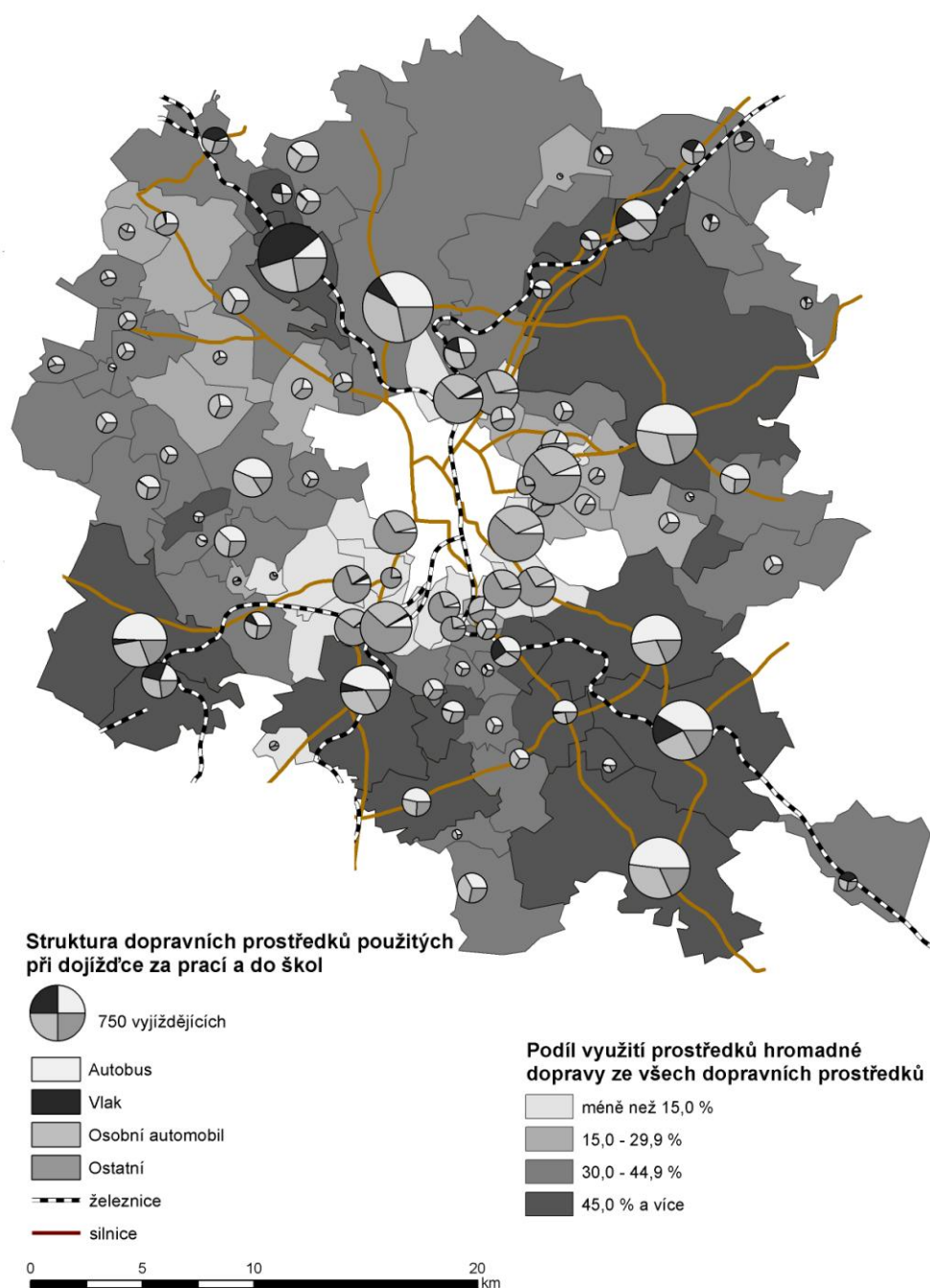
Dojíždku za prací a do škol můžeme asi nejlépe charakterizovat daty ze Sčítání lidí, domů a bytů 2001. I když jsou tyto data již neaktuální a umožňují nám sledovat pouze využití čtyř možností dopravy (autobus, vlak, osobní automobil a jiné), mají stále svou validitu. Nejvíce lidé při dojíždce za prací a do škol do Českých Budějovic, pomineme-li kategorii „ostatní dopravní prostředky“, využívají autobus (28%), což svědčí o výrazné orientaci celého regionu na tento druh dopravy. Téměř stejné část dojíždějících využívá osobní automobil (27%) a nejméně využívaným prostředkem je vlak (9%). Tento fakt je

³ ORP – obec s rozšířenou působností

⁴ „Dojíždka – Denní cesta do práce, zahrnující opakující se denní cestu z místa bydliště do místa práce“ (D. Gregory, 2009, s. 104)

dán zejména nízkou kvalitou železniční dopravy v regionu a špatnou konfigurací železniční sítě na území regionu (Kraft, 2009). Podstatným aspektem při výběru mezi vlakovými a autobusovými spoji pro dojížděku může být i časová dostupnost a rozdílná finanční dostupnost jednotlivých druhů dopravy.

Mapa 2: Dělná přepravní práce v regionu Českých Budějovic při dojížděce za prací a do škol do Českých Budějovic (2001)



Zdroj: Kraft, 2009.

3. Metodika práce

3.1. Charakteristika sledovaného území

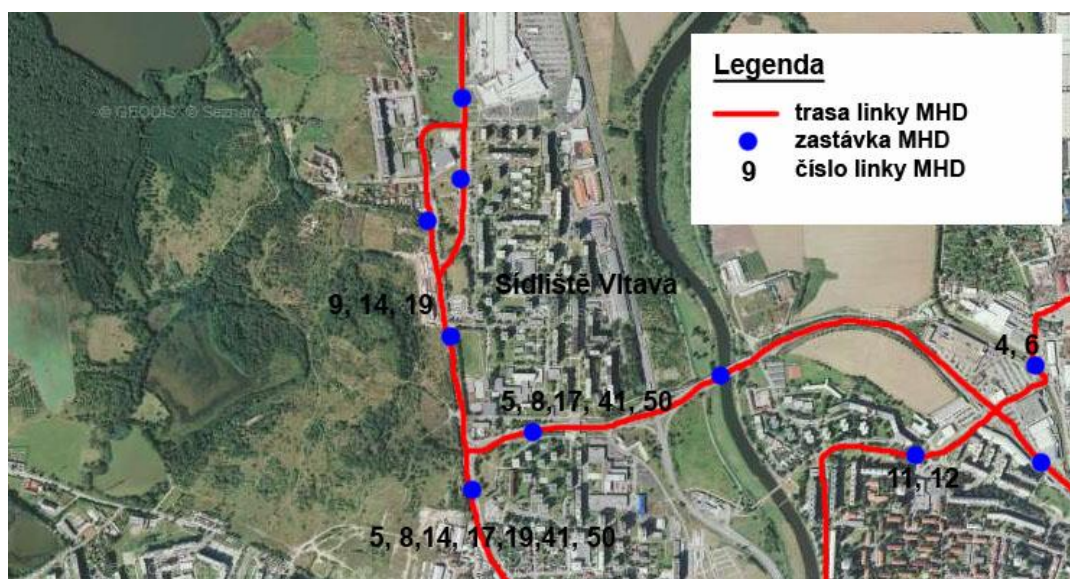
3.1.1. Sídliště Vltava

Sídliště Vltava bylo vybudováno v 70. a 80. letech dvacátého století na levém břehu řeky Vltavy na severním okraji města v blízkosti českovrbenských rybníků. Impulsem této výstavby bylo zejména zahájení prací na Jaderné elektrárně Temelín (Kubeš, 2009). Na sídlišti žije 11911 obyvatel (SLDB 2001), z toho 1581 ve věku od 0 do 14 let a 1040 starších 65 let. Index závislosti dosahuje hodnoty 0,28. Počet obyvatel vlastníci jeden či více osobních automobilů lehce překračuje 65%.

Na sídlišti nebo v jeho nejbližším okolí se nachází mateřská a základní škola, pobočka Jihočeské vědecké knihovny, zdravotnické středisko, dva domovy důchodců, centrum ARPIDA, hypermarket Globus a nákupní centrum Géčko. Občanskou vybavenost můžeme hodnotit tedy na vysoké úrovni.

Dopravní obslužnost zde zajišťuje hned 8 linek městské hromadné dopravy a to linka číslo 5, 8, 9, 14, 17, 19, 41 a noční linka číslo 50. Na sídlišti se nachází čtyři autobusové

Mapa 3: Sít' linek MHD na sídlišti Vltava



Zdroj: vlastní zpracování, mapový podklad online dostupný na www.mapy.cz

zastávky. Hlavní zastávkou by se dala označit zastávka Vltava a Vltava – střed, odkud vyjíždí ve všední dny 209 spojů a o víkendech spojů 96. Sídliště má přímé napojení na nádraží, Dobrou Vodu, Suché Vrbné a nemocnici (Rožnov). Ze zastávky Vltava – střed se cestující dostanou za 15 minut na vlakové a autobusové nádraží.

3.1.2. Pražská čtvrť

Druhou sledovanou oblastí průzkumu je městská část Pražská čtvrť, konkrétně dva okrsky městské části České Budějovice 6 - Za Poliklinikou (sever) a U Pekárenské. Tato oblast sousedí s historickým jádrem města a je součástí města vnitřního. Převažuje zde obytná vícepodlažní ulicově-bloková zástavba, dále zde najdeme, hlavně kolem Pekárenské a Lipenské ulice, panelové domy vybudované v 60. a 70. letech 20. století a minoritní zastoupení zde má obytná jednopodlažní solitérní zástavba rodinných domů, která se nachází u Pekárenské a Nerudovy ulice. V posledních letech zde dochází k procesu gentrifikace obyvatelstva i zástavby a dříve šedá čtvrť určená spíše nižším vrstvám se mění na moderní „barevnou čtvrť“, která si však zanechává svůj historický nádech.

V těchto dvou okrscích žije dohromady 7232 obyvatel, z toho 1067 obyvatel od 0 do 14 let a 1107 obyvatel je starší 65 let, jedná se tedy o oblast s nejvyšším indexem závislosti, který dosahuje hodnoty 0,43. Je zde také nejméně obyvatel vlastnících jeden a více osobních automobilů. V okrsku U Pekárenské je to 62,5% obyvatel a v okrsku Za Poliklinikou (sever) dokonce jen 55,5%.

V této oblasti se vyskytuje mateřská škola, dvě základní školy, tři gymnázia, z toho jedno soukromé, a tři střední odborné školy. V roce 2004 bylo na rohu ulic Pekárenská a Pražská, na místě dřívějších vojenských sýpek a pekáren, otevřeno nákupní centrum IGY, tehdy první nákupní centrum svého druhu v Českých Budějovicích. Centrum oživilo tuto oblast a nabídlo, nejen místním obyvatelům, širokou škálu služeb.

Vybranou oblastí jezdí přímo pouze 4 linky, a to po Pekárenské ulici, avšak po jejím obvodu (na Pražské třídě) je tento počet mnohem větší, jezdí zde celkem 10 linek. Pro statistiku tak nebyla vybrána zastávka na Pekárenské ulici, ale zastávku Družba IGY, která

se nachází na Pražské třídě. Ve všední dny zde jede celkem 413 spojů, o víkendech pak 216. Obslužnost městskou hromadnou dopravou, tak můžeme označit za velmi slušnou.

Mapa 4: Síť linek MHD v Pražské čtvrti



Zdroj: vlastní zpracování, mapový podklad online dostupný na www.mapy.cz

3.1.3. Obec Litvínovice

Obec Litvínovice leží asi 3 kilometry jihozápadně od centra Českých Budějovic. Obec se skládá ze tří sídel – Litvínovice, Šindlovy Dvory a Mokré. V těchto třech sídlech žije 1107 obyvatel (SLDB 2001) a tento údaj nadále roste díky velké oblibě této lokality a nové výstavbě rodinných domů. Index závislosti dosahuje v obci 0,4. Podle sčítání z roku 2001 vlastní 79,2% obyvatel jeden či více osobních automobilů. Obec poskytuje svým občanům základní služby, jako jsou mateřské školy v každé osadě, základní škola do prvního stupně, obecní knihovna s pobočkami ve všech osadách a s přístupem na internet a v neposlední řadě také pohostinství s ubytovací kapacitou a možnosti nakupování nebo sportovního vyžití jak v obci, tak i v blízkém lesoparku Stromovka (www.litvinovice.cz).

Co se týče dopravního spojení a infrastruktury leží obec v těsné blízkosti silnice E 55, tedy hlavního tahu z Českých Budějovic na Kaplici, Český Krumlov a rakouský Linz. Do obce je zajištěna dopravní obslužnost linkou číslo 16 městské hromadné dopravy, která spojuje i jednotlivé osady obce. V obci se nachází celkem 6 autobusových zastávek. Ve všední dny vyjíždí z Mokrého celkem 30 spojů MHD v různých intervalech podle denní doby, o víkendech a o svátcích je pak četnost spojů téměř poloviční. Cesta z Mokrého na nádraží trvá zhruba 17 minut.

Mapa 5: Trasa linky číslo 16 v obci Litvínovice



Zdroj: vlastní zpracování, mapový podklad online dostupný na www.mapy.cz

3.1.4. Mladé

Mladé je součástí městské části České Budějovice 6. Nachází se na jižním okraji města. Ze severu je odděleno od Havlíčkovy kolonie IV. železničním koridorem spojujícím Prahu, České Budějovice a Dolní Dvořiště. Další pomyslnou hranici vytváří na západě řeka Malše a na východě opět železniční trať, a sice do Českých Velenic. Na jihu pak Mladé sousedí s Novými Hodějovicemi. Převažuje zde obytná jednopodlažní solitérní až řadová výstavba, která zde vznikla za původními venkovskými staveními v průběhu minulého století (Kubeš, 2009). Na západním okraji se nachází zahrádkářská kolonie. V Mladém též najdeme nově zrekonstruovanou mateřskou i základní školu s I. stupněm.

Mladé má 1690 obyvatel (SDLB 2001), z toho 261 obyvatel do 14 let a 227 obyvatel je starších 65 let. Index závislosti má hodnotu 0,4. Celkem 74,2% obyvatel pak vlastní jeden či více osobních automobilů.

Mladé obsluhuje pouze jedna linka městské hromadné dopravy. Linka číslo 11 jezdí přes nádraží a zastávku Družba IGY na Pražské předměstí a zpět. Ve špičce jezdí každých 12 minut, o víkendech pak každou půlhodinu. Ve všední dny jede z Mladého celkem 81 spojů, o víkendech necelá polovina - 38 spojů. V Mladém jsou dvě zastávky MHD – Družstevní dům a Mladé - točna. Ze zastávky Mladé - točna na zastávku Nádraží jede autobus 6 minut, na zastávku Družba IGY je to minut 12.

Mapa 6: Síť linek městské hromadné dopravy v Mladém



Zdroj: vlastní zpracování, mapový podklad online dostupný na www.mapy.cz

3.2. Dotazník

Dotazník pro tuto práci byl vytvořen tak, aby obsáhl hlavní informace o dotazovaném, tedy jeho pohlaví, ekonomickou aktivitu, tedy zda se jedná o studenta, důchodce, člověka zaměstnaného nebo nezaměstnaného (popřípadě ženu na mateřské dovolené). Dále se dotazník zabývá tím, zda respondent využívá městskou hromadnou dopravu, jak často ji využívá (denně, ve všední dny, o víkendech, příležitostně) a z jakého důvodu (jezdí do práce, do školy, za kulturou, za sportem, nákupy či zdravotnickými službami). Důležitou informací pro tento průzkum jsou i odpovědi na další otázku v dotazníku, a sice zda účastník průzkumu využívá i jiné dopravní prostředky. V průzkumu bylo zjišťováno, jestli dotazovaný jezdí autem, na kole, na motorce či jiným dopravním prostředkem nebo například chodí pěšky. Poslední otázka se zabývá kvalitou MHD. Tato otázka je spíše doplňková a velmi obecná, avšak má svou vypovídací hodnotu a díky ní bylo zjištěno, jak obyvatelé Českých Budějovic vnímají kvalitu MHD. Pod pojmem kvalita se v této otázce skrývá jak rychlost, čistota vozů, dochvilnost nebo kvalita vozového parku a četnost jednotlivých spojů.

Tabulka 1: Dotazník pro průzkum prostorové mobility obyvatel Českých Budějovic

	Den		Místo		
Pohlaví					
Žena	Muž				
Skupina					
Student	Zaměstnaný	Důchodce	Nezaměstnaný (a žena na mateřské dovolené)		
Jak často využívám městskou hromadnou dopravou?					
Denně	Všední dny	Víkendy	Příležitostně	Nejezdím	
MHD jezdím za:					
Prací	Školou	Kulturou	Sportem	Nákupy	Zdravotnickými službami
Využívám i jiné dopravní prostředky?					
Auto	Moto	Kolo	Chodím pěšky	Ne	Jiné
Kvalitu MHD v Českých Budějovicích považuji za:					
Výbornou	Velmi dobrou	Dobrou	Dostačující	Nedostačující	

Zdroj: vlastní zpracování

3.3. Sběr dat

Dotazníkové šetření probíhalo přímou konfrontací s dotazovanými, tedy tak že byli dotazováni přímo v místě jejich bydliště nebo v jeho blízkosti. Tento fakt je podstatný z důvodu toho, že průzkum by měl postihnout rozdíly chování a rozdíly ve využívání MHD občany v různých oblastech města. Do šetření byly zahrnuty celkem tři městské oblasti a to Pražská čtvrť, sídliště Vltava, Mladé a jedna obec v těsné blízkosti Českých Budějovic, kam jezdí MHD, a to obec Litvínovice. Jak už bylo zmíněno v úvodu, tyto oblasti byly vybrány z toho důvodu, že se liší jak zastavbou, vzdáleností od centra města, nabídkou služeb, automobilizací, tak i nabídkou linek městské hromadné dopravy a frekvencí spojů. Průzkum byl prováděn ve čtyřech dnech v týdnu, a to v pondělí, středu, pátek a v jednom z víkendových dnů od ledna do května roku 2010. Celkem bylo dotázáno 393 respondentů ze všech oblastí. Respondenti se základně dělili do tří, respektive čtyř skupin. Studenti a důchodci tvořili přibližně 40% z celkového počtu dotázaných (21,8% studenti, 20,6% důchodci) a 60% tvořili zaměstnaní a nezaměstnaní (49% zaměstnaní, 8,6% nezaměstnaní). Tento poměr byl vybrán, aby struktura dotázaných osob přibližně kopírovala strukturu osob obyvatel Českých Budějovic a průzkum byl tak co nejvíce reprezentativní.

Otázky byly pokládány jednotlivým účastníkům a jejich odpovědi byly zaznamenávány do dotazníků. Bohužel velké množství dotazovaných se odmítalo zúčastnit průzkumu a tento fakt velmi ztížil sběr většího množství dat.

3.4. Vyhodnocení dat

Po získání daného počtu dotazníků ve všech oblastech byla data vyhodnocena. Pro vyhodnocení byly vytvořeny čtyři tabulky, každá pro jednu skupinu dotazovaných, tedy pro studenty, důchodce, zaměstnané, nezaměstnané a ženy na mateřské dovolené (dále jen nezaměstnané). Tabulky byly dále ještě rozděleny dle pohlaví a do každé byly vypsány všechny možnosti, na které mohli dotazovaní odpovědět. Do tabulek byly postupně zaneseny odpovědi ze všech dotazníků. Následovalo vytvoření grafů a tabulek pro prezentaci výsledků. Pro pohlaví, frekvenci využívání a hodnocení kvality byl použit graf výšečový, protože zde byla pouze jedna možnost odpovědi a pro otázky ohledně využívání

jiných dopravních prostředků a důvodů využívání MHD byl použit graf sloupcový, jelikož zde dotazovaní mohli zaškrtnout více možností.

3.5. Hypotézy

První otázkou bude, která ze čtyř skupin obyvatel (studenti, zaměstnaní, nezaměstnaní a důchodci) bude nejvíce využívat městskou hromadnou dopravu. Na prvním místě to budou nejspíše studenti. Velké procento z nich bude ve všední dny dojíždět do školy a za svými volnočasovými aktivitami. Vzhledem k tomu, že většina z nich nebude mít zatím řidičský průkaz a pokud ano, tak jistě ještě menší množství bude vlastnit osobní vůz. Druhou nejpočetnější skupinou budou pravděpodobně důchodci, neboť zde bude hrát velkou roli ekonomický faktor, neboť se jedná o nízkopříjmovou skupinu a také to, že důchodci mají od 70 let městskou hromadnou dopravu v Českých Budějovicích zdarma. Z procentuálního hlediska budou tedy nejméně lidé zaměstnaní. U nezaměstnaných obyvatel bude procento obyvatel využívajících městskou hromadnou dopravu nejspíše obdobné, jako u zaměstnaných.

Další otázkou, kterou se bude průzkum zabývat a na kterou se budu snažit pomocí údajů a informací odpovědět, bude, kde ze čtyř vybraných oblastí budou nejvíce jejich obyvatelé využívat MHD, a kde naopak nejméně. Vzhledem k tomu, že v Litvínovicích vlastní téměř 80% obyvatel jeden či více automobilů a je zde nejhorší obslužnost MHD, co se týče počtu spojů ve všední dny i o víkendech, můžeme předpokládat, že zde bude nejmenší procento obyvatel, které bude využívat městskou hromadnou dopravu. Obdobné to bude i v Mladém, kde vlastní jeden či více osobních automobilů téměř 75% obyvatel. V této oblasti je také velké zastoupení rodinných a řadových domů. Naopak nejmenší procento obyvatel, které vlastní jeden nebo více automobilů je v Pražské čtvrti, kde se hodnota pohybuje pouze kolem 60%. Navíc vybrané okrsky Pražské čtvrti jsou v těsné blízkosti jádra města a bude zde větší procento lidí, kteří budou preferovat jízdu na kole nebo chůzi pro pohyb po městě. Dá se tak předpokládat, že největší podíl obyvatel využívajících MHD bude na sídlišti Vltava.

4. Městská hromadná doprava v Českých Budějovicích

4.1. Historie

Historie městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích je velmi zajímavá a píše se už přes 100 let. V roce 1908, kdy bylo dostavěno nové vlakové nádraží, vznikla potřeba jej spojit jak s centrem, tak také s Lineckým a Pražským předměstím a nabídnout tak obyvatelům služby městské hromadné dopravy. Tak se také stalo a od 15. června 1909 byl zaveden provoz na tramvajové lince “P”, která vedla z hlavního nádraží k náměstí, kde u vyústění ulice Karla IV. na náměstí odbočovala vpravo a Krajinskou ulicí pokračovala na Pražské předměstí. Druhá linka “L” byla v omezené míře uvedena do provozu o rok později a vedla z hlavního nádraží k náměstí a u vyústění ulice Karla IV. na náměstí odbočovala vlevo do ulice Dr. Stejskala směrem na Linecké předměstí. Tramvaje jezdily po jednokolejné trati, na které bylo umístěno několik výhyben. Tyto tramvajové linky sloužily obyvatelům Českých Budějovic až do roku 1950, kdy byly tratě po druhé světové válce, kdy neprobíhala žádná údržba, ve velmi špatném stavu a koleje byly po bombardování pouze provizorně opraveny. Jejich oprava a nezbytné rozšíření do ostatních částí města by byly velmi nákladné a pro město neekonomické. Za zmínku také stojí, že v Českých Budějovicích mezi lety 1909 – 1914 jezdily vůbec první trolejbusy na území dnešní České republiky, a to mezi Pražským předměstím, konečná stanice byla u dnešní restaurace Macelis na Pražské třídě, a hřbitovem.

Ještě před ukončením provozu tramvají však Jihočeské elektrárny začaly budovat trolejbusové tratě. První pravidelný provoz byl zahájen 28. října 1948 mezi Senovážným náměstím a Čtyřmi Dvory, o rok později mezi nádražím a Rudolfovem, nádražím a Suchým Vrbným a okruh vnitřním městem (ulicemi Nádražní, Pekárenská, Jírovcova a dále ulicemi U Černé věže, Kanovnická a Rudolfovská). V roce 1950 pak byly vystavěny tratě do Nemanic a Rožnova. Později byla trať z Rudolfovské ulice převedena do Lannovy třídy. V roce 1950 pak byl ustanoven Dopravní komunální podnik JNV České Budějovice a Jihočeské elektrárny na něj převedly správu městské hromadné dopravy. Trolejbusy však postupem času bohužel pomalu začaly mizet z ulic města a nahrazovaly je autobusy. V roce 1971 byl provoz trolejbusů ukončen úplně. Důvodem bylo celostátní rozhodnutí vlády ČSR, které plynulo z dovozu levné ropy z Ruska a provoz autobusů byl tak dvakrát levnější. První autobusy v Českých Budějovicích však vyjely již v roce 1951 a to na lince

mezi Senovážným náměstím a Mladým. Postupně začaly obsluhovat okolní obce a postupem času pronikaly více do města, až nakonec začaly nahrazovat trolejbusy.

Opětovný návrat trolejbusů zaznamenali obyvatelé Českých Budějovic 2. května 1991, a to ze sídliště Máj na nádraží a ze sídliště Vltava taktéž na nádraží. Od té doby se síť trolejbusů stále rozšiřuje a jejich význam stále narůstá. V roce 1992 byla dostavěna nová vozovna a zprovozněny tratě do Nemanic (na Borek) a do Rožnova. Roku 1996 byl zahájen provoz do Suchého Vrbného, k Papírnám a na trati v Branišovské a Opletalově ulici. V roce 2003 byla zprovozněna trať v Pekárenské ulici a zatím poslední, do Českého Vrbného, v roce 2007.

4.2. Současnost

Městská hromadná doprava má v Českých Budějovicích bohatou historii a v roce 2009 město a jeho obyvatelé slavili již 100 let městské hromadné dopravy v jihočeské metropoli. Pro většinu obyvatel je nedílnou součástí každodenního života, neboť se autobusy a trolejbusy dopravují do práce, do školy, za svými koníčky, zábavou, přáteli a rodinou.

V současnosti dopravní podnik provozuje 19 linek o celkové délce 225 kilometrů. Každý den do ulic města vyjede 99 vozů, aby denně přepravili přes 100 tisíc cestujících. Velkou a stále rostoucí roli mají ve městě trolejbusy. Obsluhují celkem 6 linek o celkové délce 59 kilometrů a to hlavně na nejfrekventovanějších úsecích, z předměstí a sídlišť do centra a na nádraží.

V roce 2008 byl odsouhlasen projekt “Elektrifikace tratě číslo 1” ze sídliště Máj do Nového Vráta, avšak realizován bude pouze krátký úsek na sídlišti Máj. Dopravní podnik má k dispozici celkem 54 trolejbusů a 95 autobusů.

4.3. Organizace MHD v Českých Budějovicích

Jak už bylo řečeno, dopravní podnik provozuje celkem 19 linek. Tento počet byl zredukován k 13. prosinci 2009 z původních 21 linek a to hlavně z důvodu snížení dotace města dopravnímu podniku a neekonomičnosti některých spojů. Zrušila se linka číslo 15, která jezdila ze sídliště Vltava, přes sídliště Máj, Šumava, dále kolem výstaviště, obchodního centra IGY, Pekárenskou ulicí na nádraží a odtud přes Senovážné náměstí

k nemocnici a dále do Rožnova. Zrušení postihlo též tři noční linky, které byly nahrazeny noční linkou číslo 50, ve které navíc platí jiný tarif jízdného než v ostatních denních linkách. Každý, bez ohledu na to, zda má předplacenou jízdenku, si musí koupit jednorázovou jízdenku v hodnotě 30 Kč. Zrušení nočních linek vyvolalo mezi obyvateli velkou nevoli. Důvodů pro zrušení však bylo více. Hlavním důvodem byla nutnost ušetřit peníze. Noční linky nemají význam základní dopravní obslužnosti, a tudíž se šetřilo právě zde. Dalšími důvody bylo jak malé využívání ve všedních dnech, tak i velký počet černých pasažerů či příležitostná devastace interiéru trolejbusů.

Z důvodu zrušení linky číslo 15 byla změněna trasa linky číslo 17, která jezdí ze sídliště Máj na nádraží. Původně jezdila přes Mariánské a Senovážné náměstí, dnes uhýbá u obchodního centra IGY do Pekárenské ulice a dále jede po Nádražní ulici. Poslední změnou pak bylo přechíslování linky číslo 104 na číslo 4 a zrušení jejího statutu IDS.

V polovině roku 2010 se na vybraných zastávkách MHD začaly objevovat nové označníky s digitálními displeji. Tyto označníky jsou součástí projektu “Informačního systému pro cestující MHD v Českých Budějovicích”, který byl z velké části financován ze strukturálních fondů Evropské unie v rámci Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad. Sloupky ukazují zbývající čas do příjezdu nejbližšího spoje každé linky, která zastavuje na dané zastávce. Systém předpovídá čas příjezdu podle průjezdu předchozích zastávek, porovnává je s jízdním řádem a s historií jízdy daného spoje za několik posledních měsíců. Systém se sám o sobě “učí” a zpřesňuje dané informace o příjezdu. V současné době se informace o průjezdu zastávkami odesílají pomocí radiové sítě dopravního podniku, avšak v horizontu

Obrázek 2:

Označník s digitálním displejem na zastávce Družba IGY

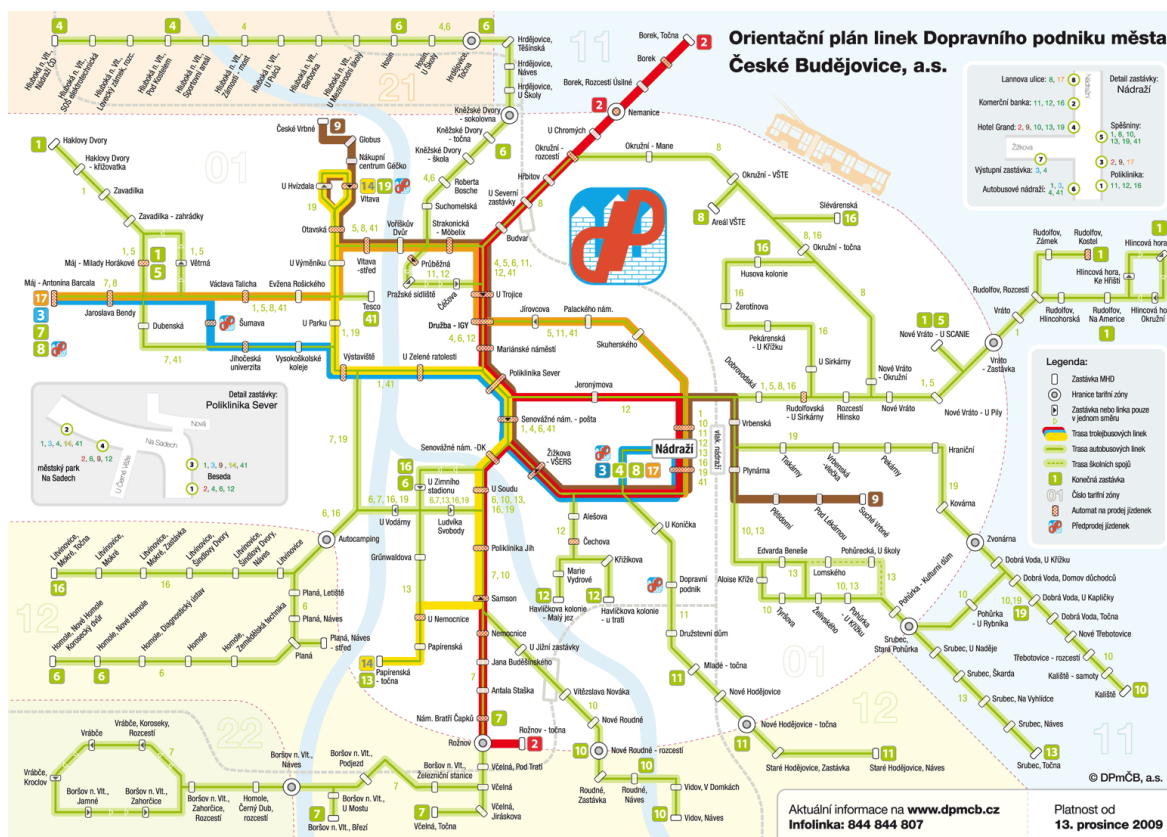


Zdroj: vlastní zpracování

několika měsíců budou nainstalovány GPRS modemy přímo do vozů budou doplněny do systému i GPS body mezi zastávkami např. křižovatky, čímž se značně zpřesní zobrazované informace. Každý označnický umožňuje akustické vyhlášení zobrazovaných informací nevidomým pomocí speciálního vysílače. Na označnický lze poslat libovolnou mimořádnou textovou zprávu o stavu provozu (nehody, odklony, apod.). Označnický jsou napojeny i na systém VISO (Varovný a informační systém obyvatelstva), umožňují IZS zasílání textových a předem nahraných akustických informací v případě nějaké živelné pohromy apod.

Na závěr můžeme říci, že síť linek městské hromadné dopravy pokrývá značnou část města a jeho okolí, což můžeme vidět i na obrázku čís. 1. Město a jeho okolí je rozděleno do celkem 5 tarifních zón, od kterých se pak odvíjí ceny předplatních kupónů. Jednotlivé jízdenky jsou omezeny pouze časovou platností.

Mapa 7: Orientační plán linek Dopravního podniku města České Budějovice, a.s.



Zdroj: www.dpmcb.cz

5. Průzkum prostorové mobility obyvatel Českobudějovicka

Jak už bylo specifikováno v metodice, průzkum prostorové mobility obyvatel Českobudějovicka byl prováděn na čtyřech odlišných místech. Tři z nich jsou městskou částí města České Budějovice a jedna oblast průzkumu je obec v těsné blízkosti města. Oblasti byly vybrány pro svou rozmanitost a to jak svou polohou ve městě, tak i podle počtu spojů MHD, které tudy projíždějí nebo objemovou zonací zástavby. Výsledky šetření nám tedy neřeknou pouze, jak moc a kolik lidí celkově využívá městskou hromadnou dopravu, ale budeme moci sledovat i rozdíly mezi různými oblastmi ve městě a jeho okolí.

Mapa 8: Mapa Českých Budějovic se sledovanými oblastmi



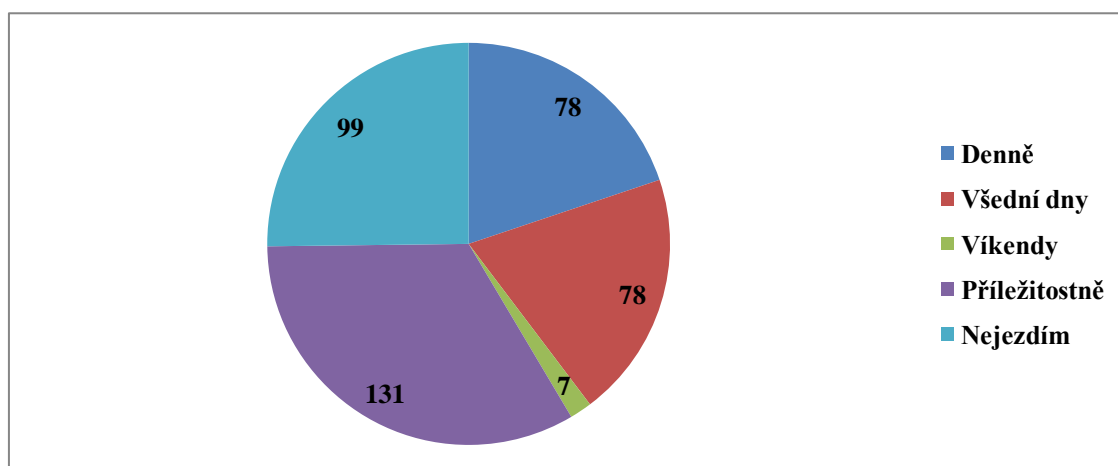
Zdroj: vlastní zpracování, mapový podklad online dostupný na www.mapy.cz

6. Vyhodnocení průzkumu prostorové mobility na Českobudějovicku

6.1. Celková data

Průzkumu se účastnilo celkem 393 respondentů ze čtyř oblastí, z toho bylo 195 mužů a 198 žen. Služeb MHD využívá 294 respondentů, tedy téměř 75% dotazovaných, z toho 78 dotazovaných (26,5%) odpovědělo, že jezdí denně, 78 dotazovaných (26,5%) jezdí ve všední dny, 131 dotazovaných (44,6%) využívá městskou hromadnou dopravu příležitostně a 7 respondentů (2,4%) jezdí pouze o víkendech (viz graf čís. 3 s absolutními hodnotami).

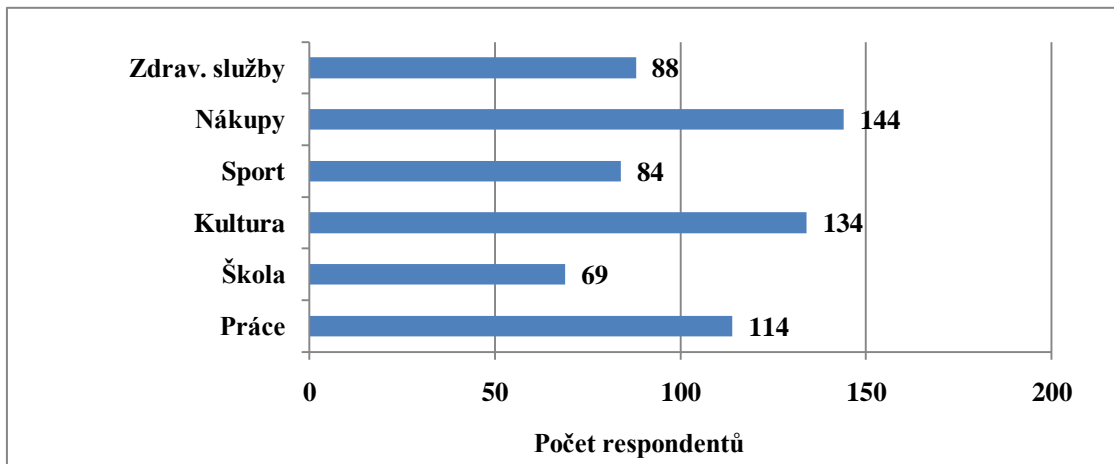
Graf 3: Intenzivnost využívání městské hromadné dopravy



Zdroj: vlastní zpracování

Respondenti, kteří využívají MHD, dále uvedli, za jakým účelem jezdí MHD. Nejčastěji cestující jezdí MHD za nákupy, celkem 144 (49%) z 271 cestujících. Dalším nejčastějším cílem jsou kulturní zařízení. Za kulturou jezdí 134 dotázaných (45,6%). Následuje pak práce, do které jezdí městskou hromadnou dopravou 114 (42%) dotázaných, a zdravotnické služby, za kterými jezdí městskou hromadnou dopravou 88 respondentů (29,9%). Dále uvedlo 84 respondentů (28,6%), že jezdí za sportem a 69 dotázaných (23,5%) jezdí MHD do školy (viz graf čís. 4 s absolutními hodnotami).

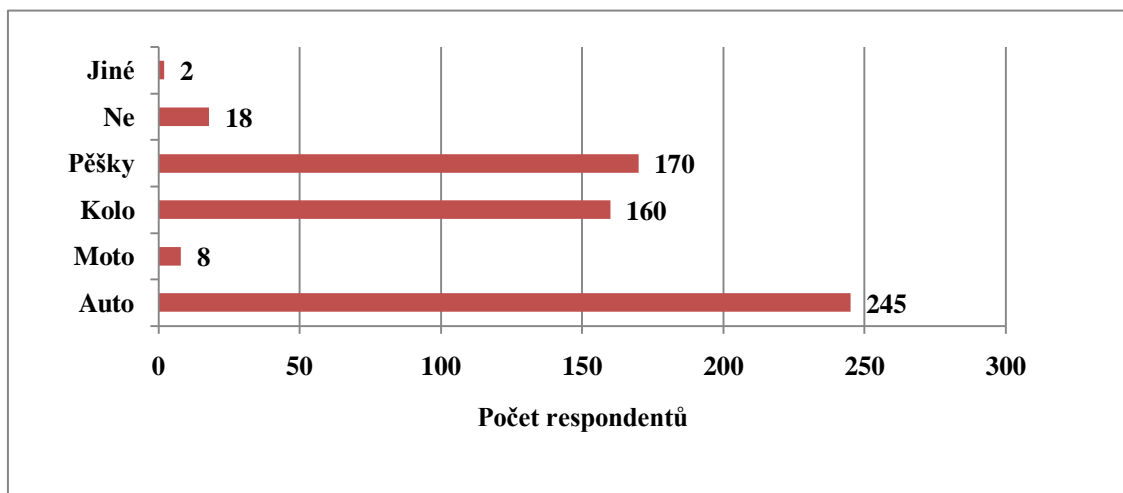
Graf 4: Cíle cesty městskou hromadnou dopravou



Zdroj: vlastní zpracování

Respondenti dále odpovídali na otázku, jaké dopravní prostředky využívají pro pohyb po městě a opět mohli vybrat více možností. Celkem 245 (62,3%) dotazovaných odpovědělo, že používá osobní automobil, 170 (43,3%) respondentů uvedlo, že chodí pěšky, 160 (40,7%) pak po městě jezdí také na kole. Další možnosti dopravy ve městě už měly pouze malé až nepatrné zastoupení. Celkem 18 (4,6%) dotázaných využívá pro pohyb po městě výhradně městskou hromadnou dopravu, 8 (2,0%) využívá motocykl a 2 (0,5%) lidé jiný dopravní prostředek (viz graf čís. 5 s absolutními hodnotami).

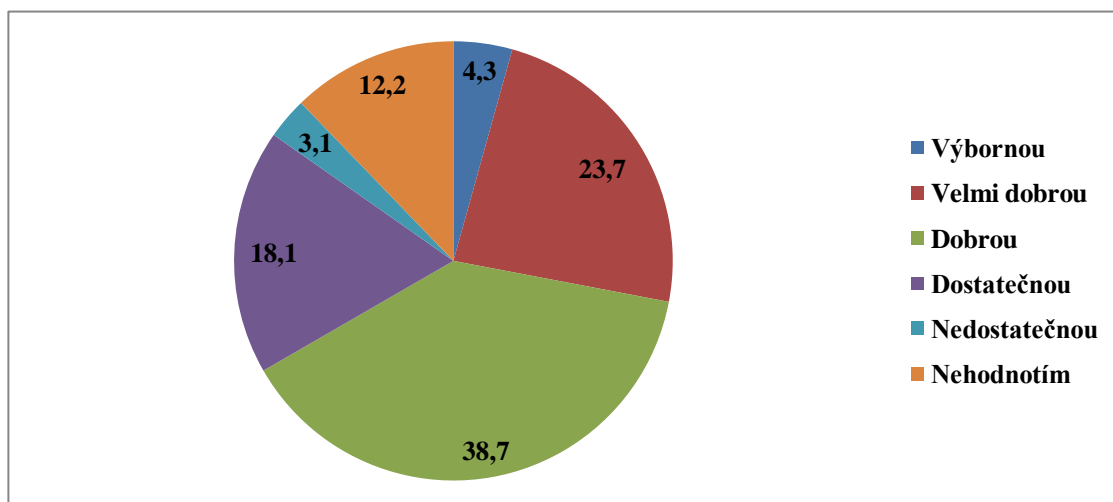
Graf 5: Využívání dopravních prostředků pro pohyb ve městě



Zdroj: vlastní zpracování

Poslední otázka, na kterou byli respondenti dotazováni, byla kvalita městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích. Kvalita byla brána jako souhrn všech faktorů, tedy periodicita spojů, jejich dochvilnost, cena jízdného, čistota, vozů atd. Hodnocení bylo jako ve škole, tedy od výborné po nedostatečnou, výborné bylo hodnocení nejlepší, nedostačující nejhorší. Respondenti mohli také vybrat možnost, že kvalitu nehodnotí, neboť MHD nevyužívají a nedokážou tak kvalitu posoudit. Kvalitu MHD hodnotilo celkem 345 respondentů z 393. Jako výbornou hodnotilo kvalitu MHD 17 dotázaných (4,3%), velmi dobrou 93 dotázaných (23,7%). Nejvíce hodnotili respondenti kvalitu MHD jako dobrou, celkem 152 dotázaných (38,7%), dostatečně pak 71 dotázaných (18,1%) a nedostatečně 12 respondentů (3,1%). Z celkového počtu dotázaných jich 48 (12,2%) nedokázalo kvalitu MHD posoudit. Průměrné hodnocení kvality MHD bylo 3,01 bodu, tedy průměrně lidé vnímají kvalitu MHD jako dobrou (viz graf čís. 6 s relativními hodnotami).

Graf 6: Hodnocení kvality městské hromadné dopravy

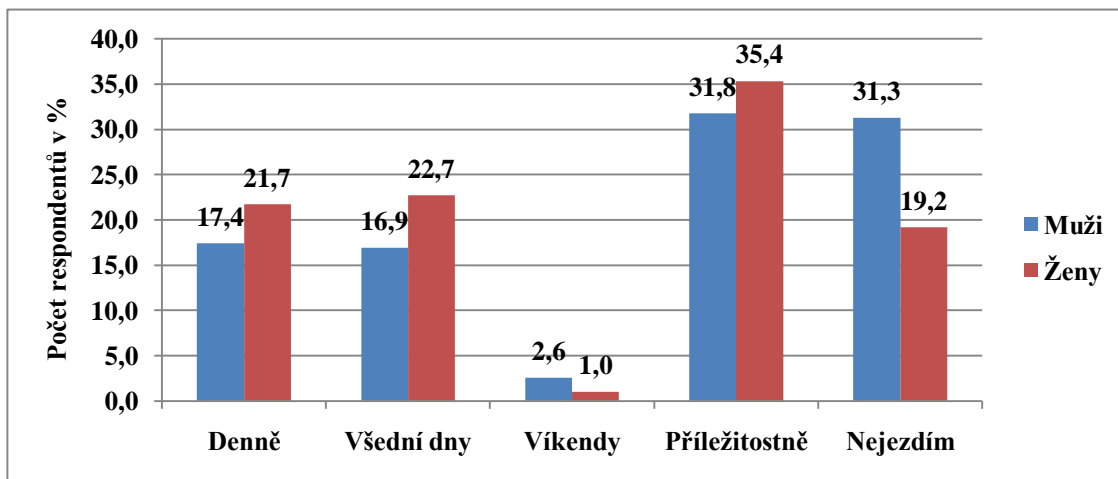


6.1.1. Genderové rozdíly

Průzkumu se zúčastnilo celkem 195 mužů a 198 žen. Rozdíly mezi těmito dvěma skupinami byly často velmi značné. Pokud se podíváme na využívání městské hromadné dopravy, tak zjistíme, že více využívají městskou hromadnou dopravu jednoznačně ženy. Zatímco u mužů, kteří využívají MHD, dosahuje hodnota 69,7% , u žen je to 80,8%. Denně pak jezdí 17,4% (34) dotázaných mužů a 21,7% (43) dotázaných žen. Ve všední dny jsou tyto hodnoty téměř stejné, 16,9% mužů (33) a 22,7% žen (45). Nejvíce respondenti odpovídali, že jezdí pouze příležitostně, celkem 31,8% mužů (62) a 35,4% žen

(70). Pouze o víkendech pak jezdí MHD pouze 2,6% mužů (5) a 1% žen (2). Jak už vyplývá z prvních údajů, tak MHD nevyužívá 31,3% mužů (61) a 19,2% žen (38).

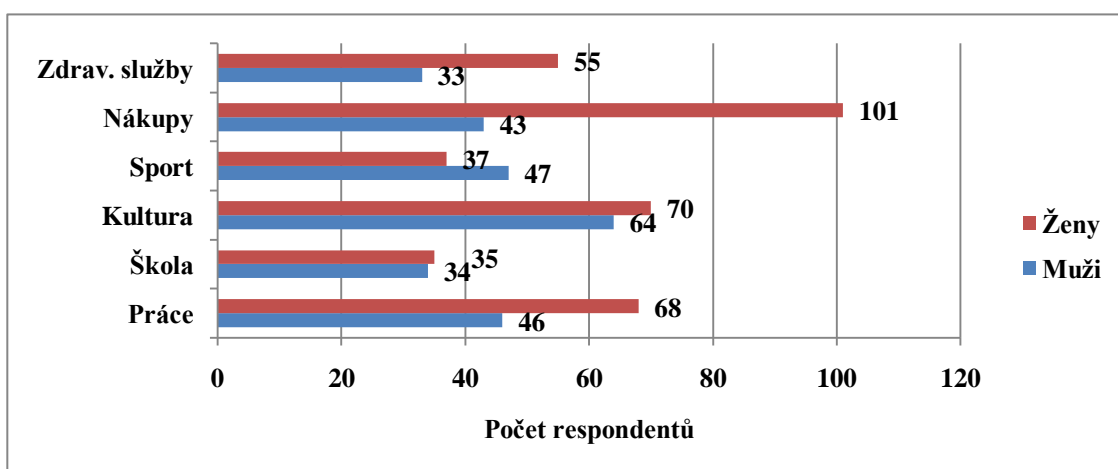
Graf 7: Porovnání využívání MHD mezi muži a ženami



Zdroj: vlastní zpracování

Znatelné rozdíly mezi oběma pohlavími můžeme vidět i u cílů, za kterými jezdí městskou hromadnou dopravou. Ženy, i díky většímu využívání MHD, dominují u všech vybraných cílů, až na sport, za kterým jezdí více muži (24,7%). Nejvíce žen využívá MHD pro cestu za nákupy (51%), u mužů je pak hlavním důvodem jejich cesty kultura (32,8%). Do školy jezdí více méně vyrovnané procento mužů (17,4%) i žen (17,7%), zde se jedná zejména o studenty. Pro cestu do práce využívá MHD 27,8% dotazovaných žen a 16,9% dotazovaných mužů (viz graf čís. 8 s relativními hodnotami).

Graf 8: Porovnání účelu cest MHD u mužů a žen



Zdroj: vlastní zpracování

Pokud budeme porovnávat, jak se liší způsoby dopravy dotazovaných mužů a žen po městě, tak zjistíme, že muži stejně jako ženy využívají nejvíce automobil. U mužů je to 66,2% dotazovaných, u žen je to o něco méně (58,6%). Dále můžeme sledovat, že více mužů využívá pro pohyb po městě raději kolo (50,3%), než aby chodili pěšky (30,9%). U žen je to právě naopak, 47,5% dotazovaných žen chodí pěšky a 31,3% pak využívá i kolo.

V hodnocení kvality jsou ženy i muži více méně stejně kritičtí. Průměrné hodnocení mužů je 2,53 a u žen pak 2,57. Kvalitu nehodnotilo 32 mužů a pouze 16 žen.

Tabulka 2: Korelační tabulka

	Automobilizace	Využívání MHD	Index závislosti	Nabídka spojů MHD
Automobilizace	1,00	-0,67	0,13	-0,96
Využívání MHD	-0,67	1,00	-0,61	0,46
Index závislosti	0,13	-0,61	1,00	0,11
Nabídka spojů MHD	-0,96	0,46	0,11	1,00

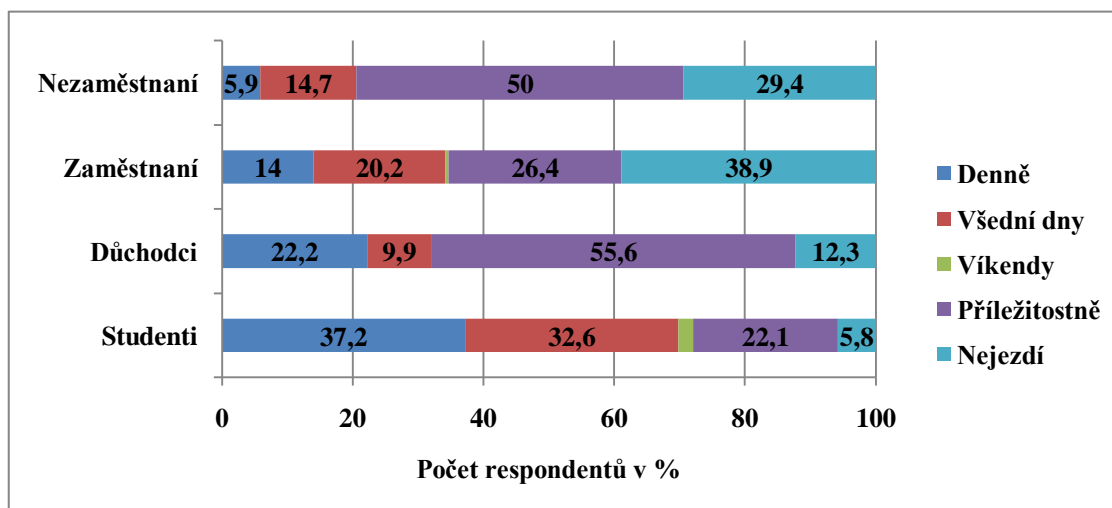
Zdroj: vlastní zpracování

Při pohledu na korelační tabulku můžeme usoudit, že některé proměnné jsou na sobě závislé. Jedná se zejména o automobilizaci a nabídku spojů. Korelační koeficient se blíží -1, což značí téměř zcela nepřímou závislost. Tedy čím je nižší nabídka spojů MHD, tím je vyšší automobilizace. Dalším příkladem nepřímé závislosti je procento automobilizace a využívání městské hromadné dopravy. Korelační koeficient mezi těmito dvěma proměnnými je -0,67, což znamená, že čím vyšší je procento automobilizace, tím méně lidé využívá MHD. U nabídky spojů MHD a využívání MHD můžeme sledovat slabou korelaci. Zde je hodnota korelačního koeficientu kladná, tudíž jde o přímou závislost – čím je vyšší nabídka spojů MHD, tím je vyšší využívání MHD. U dalších proměnných je korelační koeficient příliš nízký a nejedná se tedy o korelaci.

6.1.2. Skupinové rozdíly

Z celkového počtu 394 respondentů je 86 studentů (21,8%), 81 důchodců (20,6%), 193 zaměstnaných (49%) a 34 nezaměstnaných (a žen na mateřské dovolené) respondentů (8,6%). Největšími uživateli městské hromadné dopravy jsou studenti. Městskou hromadnou dopravu využívá 94,2% dotázaných studentů, z toho pouze 22,1% příležitostně. Druhým největším uživatelem MHD jsou důchodci. Celkem 87,7% z dotázaných využívá služeb dopravního podniku, avšak 55,6% z celkového počtu pouze příležitostně. Následují pak nezaměstnaní s 70,6%, ale i zde je velké procento, které jezdí městskou hromadnou dopravou pouze příležitostně – celá polovina dotázaných. Nejméně využívají MHD zaměstnaní lidé. Z celkového počtu dotázaných ekonomicky aktivních obyvatel využívá MHD 61,1%, z toho 26,4% příležitostně.

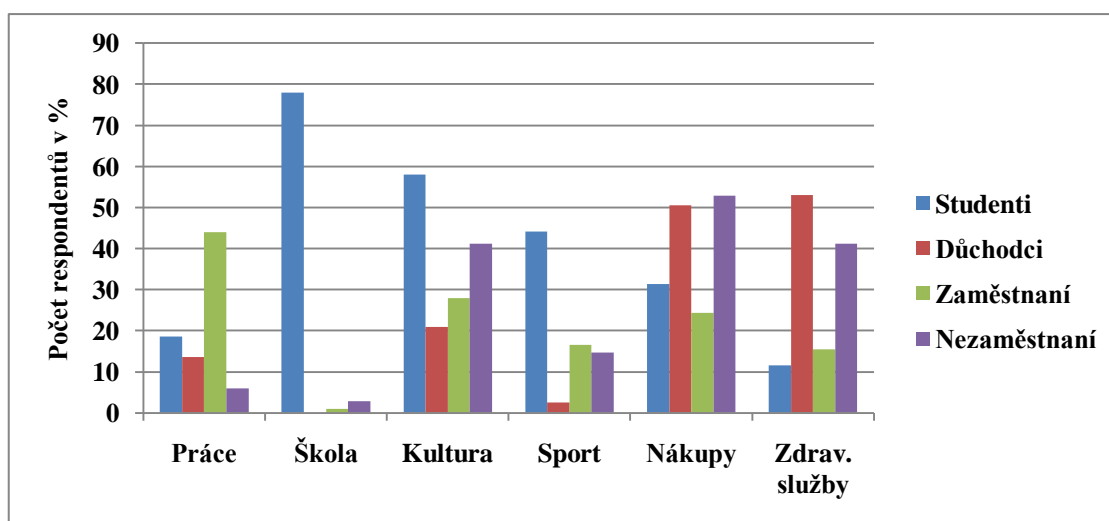
Graf 9: Porovnání využívání MHD mezi jednotlivými skupinami



Zdroj: vlastní zpracování

Pokud se podíváme na účely cest MHD u jednotlivých skupin, zjistíme zde patrné, avšak logické rozdíly. Nejvíce studentů, téměř 80%, jezdí MHD do školy, následuje pak kultura (58,1%), sport (44,2%), atd. Mezi důchodci patří mezi nejčastější cíle jejich cesty MHD zdravotnické služby (53,1%) a více než polovina lidí v důchodovém věku jezdí MHD za nákupy. Zaměstnaní respondenti nejčastěji využívají MHD pro cestu do práce (44%), dále za kulturou (28%) a nákupy (24,4%). U nezaměstnaných respondentů jsou jejich nejčastějším cílem nákupy (52,9% respondentů) a následně kultura a zdravotnické služby (41,2% respondentů).

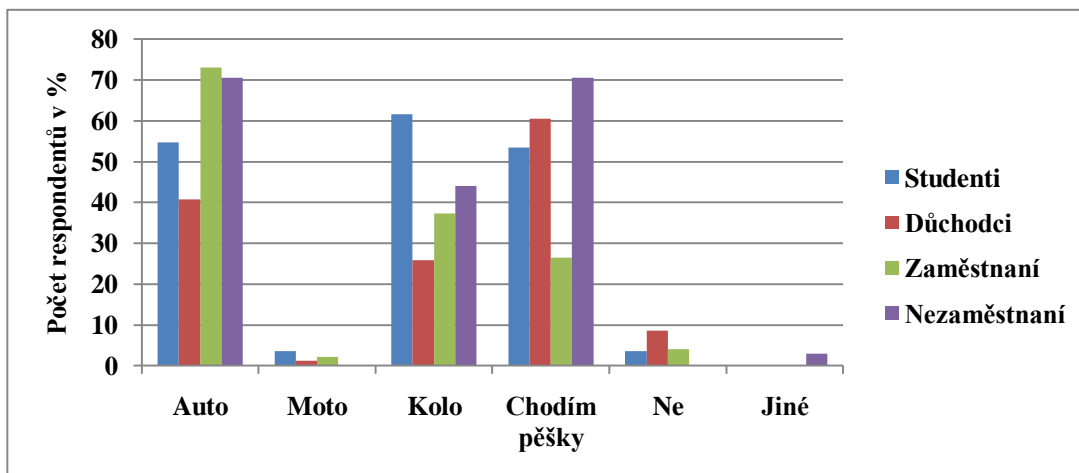
Graf 10: Porovnání cílů cest MHD u jednotlivých skupin



Zdroj: vlastní zpracování

Dalším bodem průzkumu bylo, jaké další dopravní prostředky lidé využívají pro pohyb po městě. Jednoznačně nejoblíbenějším prostředkem byl automobil. Nejvíce ho využívají hlavně zaměstnaní lidé – 73,1% dotázaných, dále nezaměstnaní – 70,6%, studenti – 54,7% a nejméně ho pak využívají důchodci, pouze 40,7%. Druhým nejčastěji zvoleným způsobem pohybu po městě byla chůze. Zatímco u studentů a nezaměstnaných obyvatel dosáhlo procento respondentů, kteří využívají tento způsob dopravy, téměř stejných hodnot jako osobní automobil – u studentů 53,5%, u nezaměstnaných 70,6%, tak u zaměstnaných je tento způsob málo využívaný. Chůzi zvolilo pouze 26,4% zaměstnaných respondentů, naopak u lidí v důchodovém věku více než 60%. Posledním více využívaným dopravním prostředkem je jízdní kolo. Nejvíce ho využívají studenti (61,6%), dále nezaměstnaní (44,1%), zaměstnaní (37,3%) a nejméně důchodci (25,9%). Další možnosti už jsou velmi minoritní. Motocykl využívají nejvíce studenti (3,5%), dále zaměstnaní (2,1%) a důchodci (1,2%). V kategorii nezaměstnaných obyvatel nikdo z dotazovaných tuto možnost nevedl. Za zmínku ještě stojí, že 8,6% důchodců využívá pouze MHD, stejně tak 4,1% zaměstnaných osob a 3,5% studentů. Respondenti měli možnost zvolit, že využívají ještě jiný dopravní prostředek. Tuto možnost zvolil pouze jeden nezaměstnaný respondent.

Graf 11: Srovnání využívání dopravních prostředků pro pohyby ve městě



Zdroj: vlastní zpracování

Kvalitu MHD hodnotili nejlépe důchodci, průměrná známka všech dotazovaných důchodců byla 2,78. Zaměstnaní a nezaměstnaní respondenti hodnotili kvalitu městské hromadné dopravy o trochu hůře než důchodci, v průměru 2,85 respektive 2,86. Nejvíce kritičtí byli studenti, v průměru ohodnotili kvalitu MHD jako dobrou, tedy známkou 3.

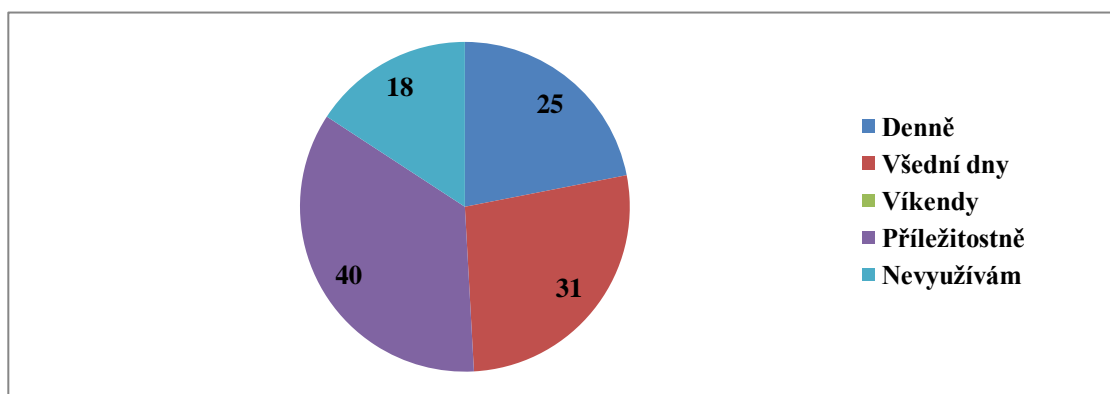
6.2. Data pro jednotlivé oblasti průzkumu

6.2.1. Sídliště Vltava

Na sídlišti Vltava se průzkumu zúčastnilo celkem 114 respondentů, z toho 56 mužů a 58 žen. Co se týče skupinového rozdělení, bylo dotázáno 28 studentů, 56 zaměstnaných osob, 8 nezaměstnaných osob a 22 důchodců.

Na otázku, jak často využíváte MHD, odpovědělo 25 dotazovaných, že denně. Dalších 31 respondentů jezdí MHD ve všední dny a 40 respondentů alespoň příležitostně. Pouze 18 respondentů uvedlo, že MHD vůbec nevyužívá. Možnost pouze o víkendech pak nikdo nevybral. Městskou hromadnou dopravu v této oblasti využívá 84,2% dotazovaných, což je o 9% více než je průměrná hodnota ze všech dotázaných z celého průzkumu.

Graf 12 Intenzivnost využívání MHD na sídlišti Vltava

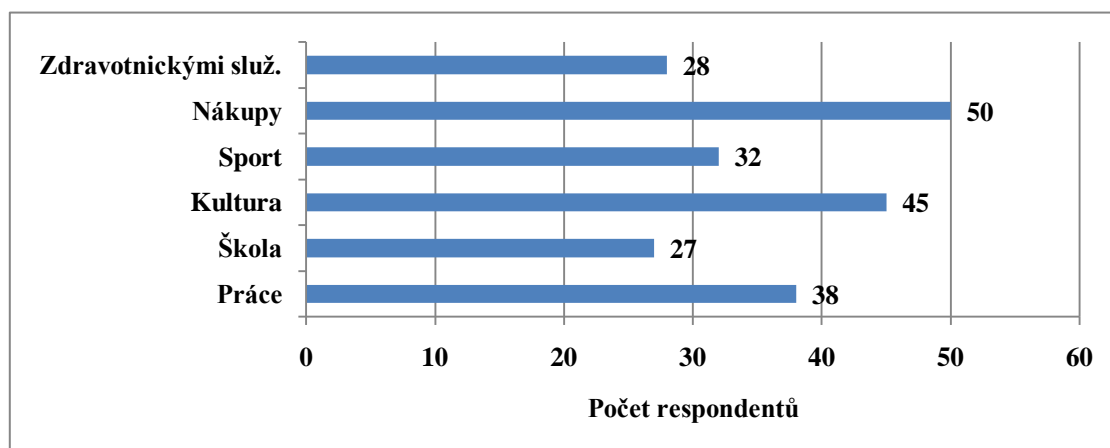


Zdroj: vlastní zpracování

Respondenti na sídlišti Vltava odpovídali také na otázku, za jakým účelem využívají MHD. Nejvíce dotazovaných uvedlo, že jezdí MHD na nákupy – celkem 50 dotazovaných, tedy téměř 40%. Další nejčastější odpovědí, kterou lidé uvedli, byla kultura, za kterou jezdí 39,5% dotazovaných. Následovala pak práce 33,3%, sport 28,1%, škola 23,7%, tedy téměř všichni dotazovaní studenti a nejméně dotazovaných využívá MHD k cestě za zdravotnickými službami (24,6%).

Jako nejčastěji využívaný dopravní prostředek, kromě MHD, pro pohyb po městě zvolilo nejvíce lidí osobní automobil, přibližně 52,6% dotazovaných, avšak nejvíce respondentů nejraději chodí po městě pěšky. Tuto možnost vybralo 66 dotazovaných, tedy téměř 58%. Třetím nejoblíbenějším způsobem pohybu po městě pro obyvatele sídliště Vltava je jízda na kole. Kolo pro pohyb po městě využívá 49 dotázaných (43%).

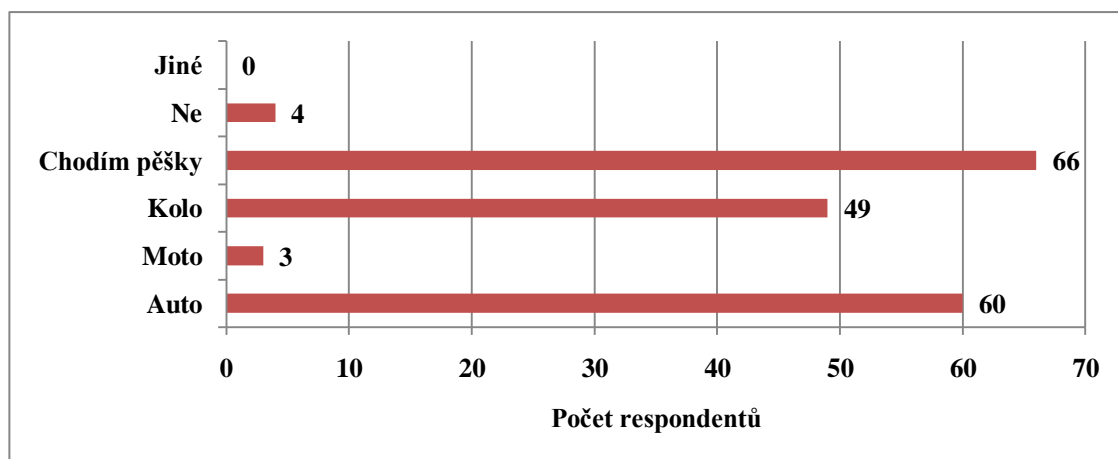
Graf 13: Cíle cesty MHD obyvatel sídliště Vltava



Zdroj: vlastní zpracování

Další možnosti už jsou využívány zřídka. Motocykl využívají pouze 3 respondenti a 4 respondenti využívají pouze vozy městské hromadné dopravy.

Graf 14: Využívání dopravních prostředků pro pohyb ve městě



Zdroj: vlastní zpracování

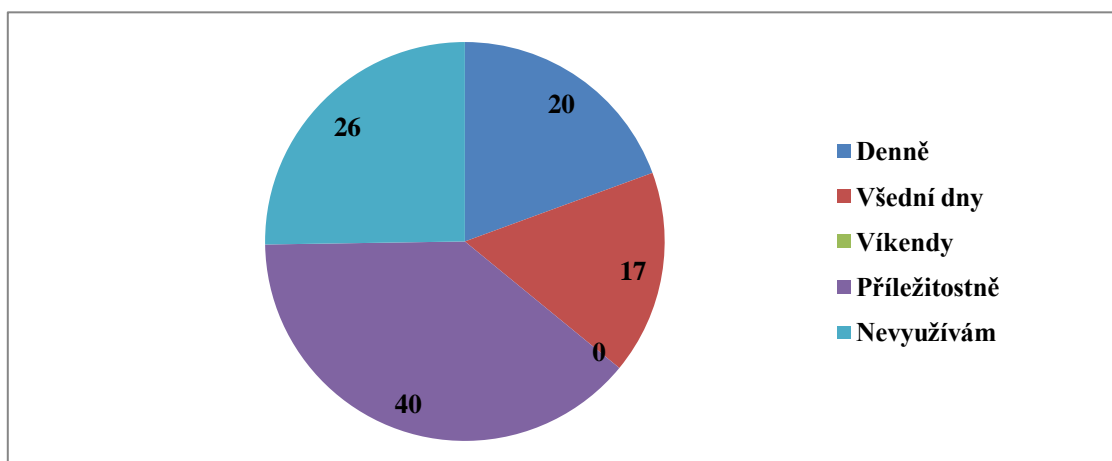
Obyvatelé sídliště Vltava taktéž hodnotili kvalitu MHD v Českých Budějovicích a oproti celkovému průměru byli spíše kritičtí. Průměr hodnocení respondentů z této oblasti dosáhl hodnoty 2,78, tedy o dvě desetiny horšího hodnocení, než průměr všech hodnocení z celého průzkumu. Nejvíce dotazovaných (37,7%) označilo kvalitu MHD jako dobrou, 25,4% jako dostatečnou, 22,8% jako velmi dobrou, 3,5% jako výbornou, 2,6% jako nedostačující a 7,9% ji nedokázalo posoudit (viz graf čis. 10 s absolutními hodnotami).

6.2.2. Pražská čtvrť

V Pražské čtvrti se průzkumu zúčastnilo celkem 103 osob, z toho 50 mužů a 53 žen. Z celkového počtu bylo dotázáno 20 studentů, 46 zaměstnaných, 23 lidí v důchodovém věku a 14 nezaměstnaných.

Na otázku, jak často využívám MHD, odpovědělo 20 dotázaných (19,4%), že jezdí denně. Ve všední dny jezdí 17 dotázaných (16,5%). Nejvíce dotázaných zvolilo možnost, že MHD využívají příležitostně, tuto možnost zvolilo 40 respondentů (38,8%). Naopak nikdo nezvolil možnost, že jezdí pouze o víkendech. Více než čtvrtina (26) dotázaných MHD vůbec nevyužívá. Městskou hromadnou dopravu tedy pravidelně využívá 35,9% respondentů Pražské čtvrti a téměř tři čtvrtiny (74,7%) ji využívá alespoň příležitostně.

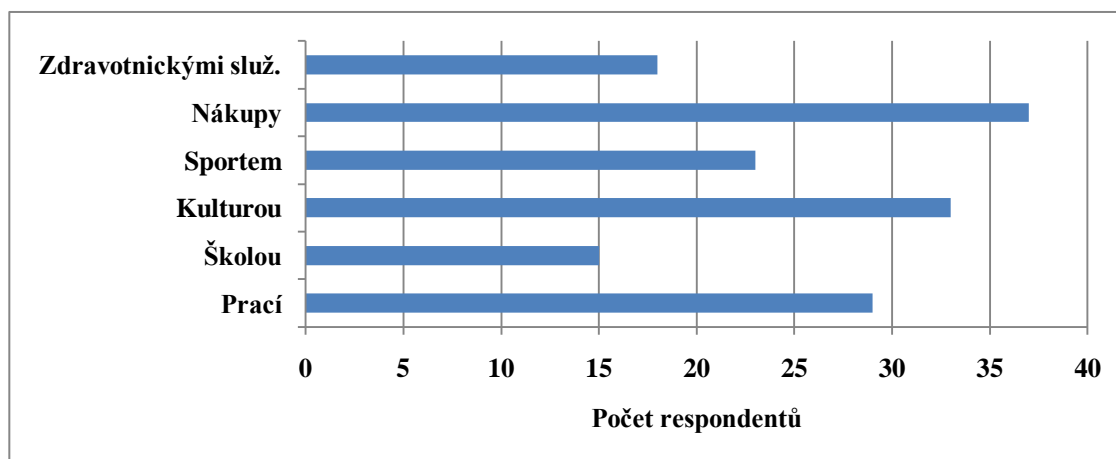
Graf 15: Intenzivnost využívání MHD v Pražské čtvrti



Zdroj: vlastní zpracování

Obyvatelé Pražské čtvrti využívají nejčastěji MHD pro cestu za nákupy, tuto možnost zvolilo 35,9% dotázaných. Druhou nejčastější odpovědí byla kultura (32%), dále pak práce (28,2%) a sport (22,3%). Za zdravotnickými službami jezdí 17,5% respondentů z Pražské čtvrti a do školy jezdí MHD 14,6% respondentů. Jedná se tedy o tři čtvrtiny dotázaných studentů, což je vysoké číslo, vezmeme-li v potaz, že v této oblasti se nacházejí dvě gymnázia, střední odborné školy i škola základní.

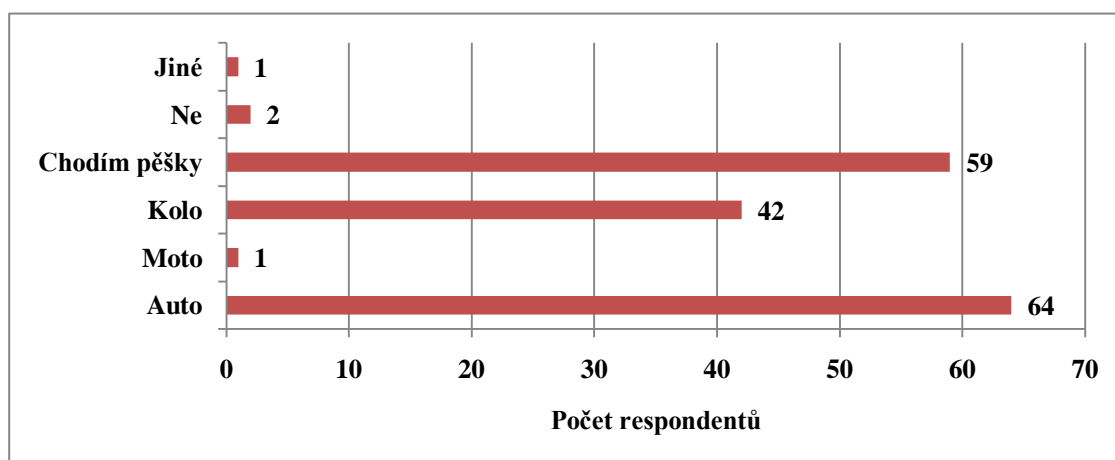
Graf 16: Cíle cesty MHD obyvatel Pražské čtvrti



Zdroj: vlastní zpracování

Nejvíce dotázaných v Pražské čtvrti, jako další dopravní prostředek, využívá osobní automobil (62,1%). Dalším nejvíce využívaným způsobem dopravy ve městě je chůze. Tuto možnost zvolilo 57,3% dotázaných, což je způsobeno zvláště polohou této oblasti, která leží ve vnitřním městě v blízkosti městského jádra. Velké zastoupení má ještě jízdní kolo (40,8%). Další možnosti už jsou zanedbatelné. Motocykl a jiné dopravní prostředky zvolilo pouze 1% dotazovaných. Pouze MHD pak využívají 2% respondentů.

Graf 17: Využívání dopravních prostředků pro pohyb ve městě



Zdroj: vlastní zpracování

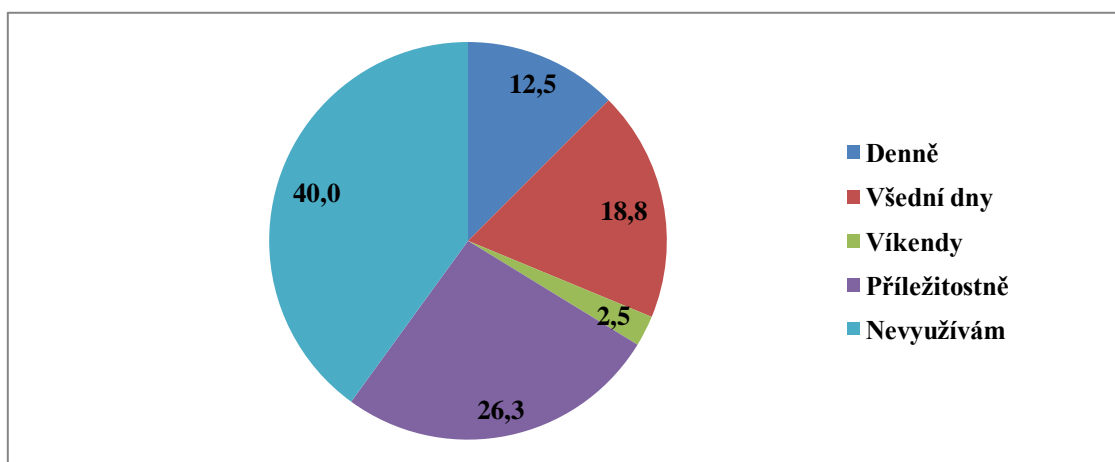
Do hodnocení kvality MHD se zapojilo celkem 87,4% respondentů. Za výbornou považuje MHD 4,9% respondentů Pražské čtvrti. Přes čtvrtinu respondentů (27,2%) považuje kvalitu MHD za velmi dobrou, 41,7% za dobrou, 11,7% za dostačující a 1,9% za nedostačující. Průměrná známka všech hodnocení je 2,75.

6.2.3. Obec Litvínovice

Do průzkumu v obci Litvínovice se zapojilo celkem 80 respondentů z toho 39 mužů a 41 žen. Z hlediska skupinového rozložení bylo dotázáno 15 studentů, 45 zaměstnaných, 15 lidí v důchodovém věku a 5 nezaměstnaných.

V Litvínovicích využívá pravidelně městskou hromadnou dopravu pouze 31,3% obyvatel, z toho 12,5% dotázaných jezdí MHD denně a 18,8% dotázaných ve všední dny. Příležitostně jezdí MHD 26,3% respondentů a o víkendech 2,5% respondentů. V Litvínovicích je největší procento lidí, kteří MHD vůbec nevyužívají. MHD zde nevyužívá 40% dotázaných residentů.

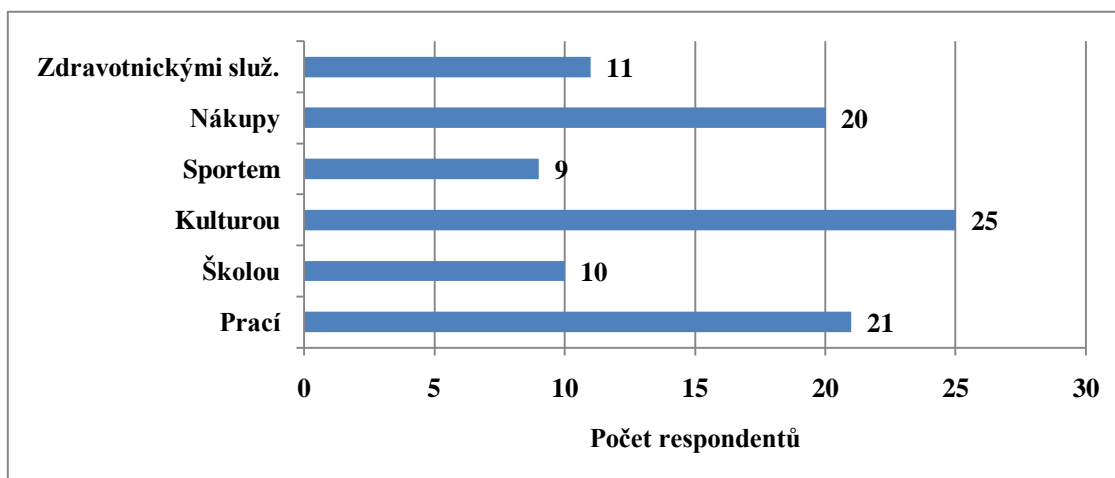
Graf 18: Intenzivnost využívání MHD v obci Litvínovice



Zdroj: vlastní zpracování

Respondenti v Litvínovicích dále odpovídali na otázku, za jakým účelem využívají MHD. Nejvíce dotázaných odpovědělo, že MHD jezdí za kulturou (31,3%). Za prací jezdí MHD 26,3% dotázaných a za nákupy celá čtvrtina dotázaných. Další možnosti už měly podstatně menší zastoupení – zdravotnické služby 13,8%, škola 12,5%, sport 11,3%.

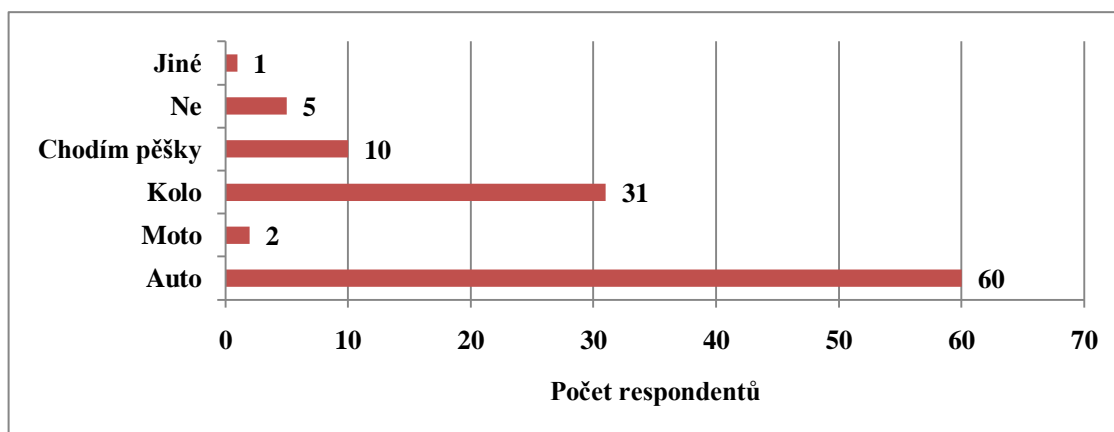
Graf 19: Cíle cesty MHD obyvatel obce Litvínovic



Zdroj: vlastní zpracování

V Litvínovicích vlastní téměř 80% obyvatel jeden nebo více osobních automobilů, což je nejvíce ze všech čtyř sledovaných oblastí, a i proto se předpokládalo, že zde bude největší procento lidí, kteří budou automobil využívat. Z průzkumu vyplynulo, že automobil v Litvínovicích využívá 75% dotázaných osob, což bylo nejvíce ze všech možností. Druhým nejvyužívanějším dopravním prostředkem je pak kolo (38,8%). Dále pak 12,5% dotázaných chodí pěšky, 6,3% dotázaných využívá pouze MHD, 2,5% motocykl a 1,3% jiný dopravní prostředek.

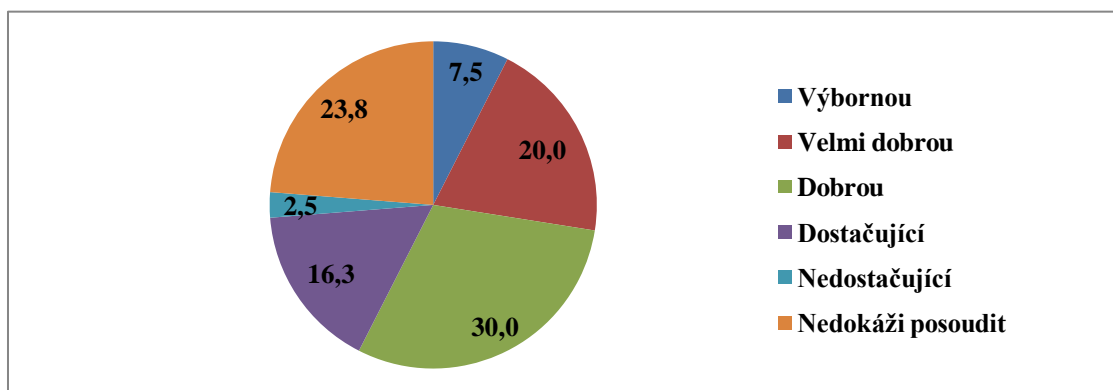
Graf 20: Využívání dopravních prostředků pro pohyb ve městě



Zdroj: vlastní zpracování

V Litvínovicích hodnotilo kvalitu MHD pouze 76,2% dotázaných. Průměrné hodnocení bylo 2,82. Jako výbornou hodnotilo MHD 7,5% dotázaných. Pětina dotázaných pak považuje kvalitu MHD jako velmi dobrou. Nejvíce dotázaných hodnotilo kvalitu MHD jako dobrou (30%). Dále pak – 16,3% dostačující a 2,5% nedostačující. Téměř čtvrtina dotázaných kvalitu MHD nedokázala posoudit.

Graf 21: Hodnocení kvality MHD residenty obce Litvínovice



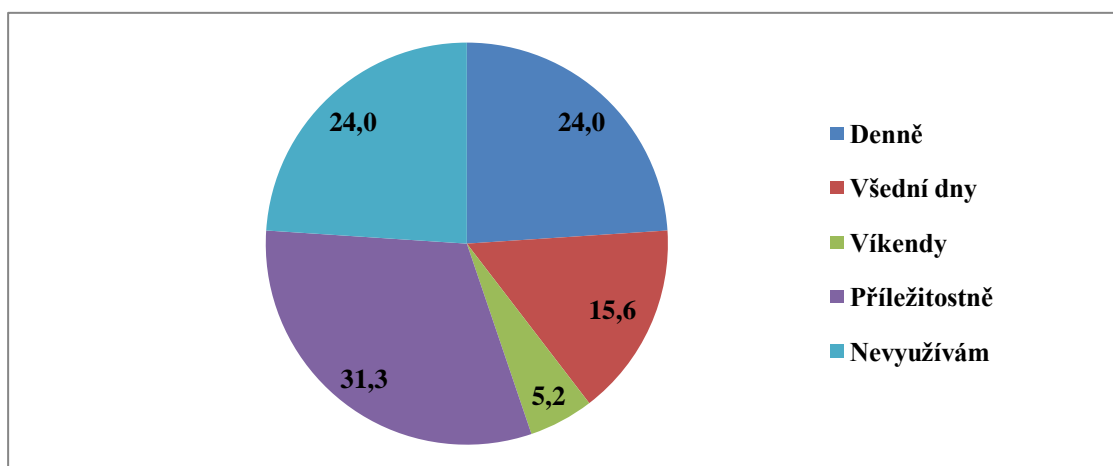
Zdroj: vlastní zpracování

6.2.4. Mladé

Poslední sledovanou oblastí průzkumu prostorové mobility bylo Mladé. V této oblasti se průzkumu zúčastnilo celkem 96 respondentů, z toho 50 mužů a 46 žen. Z celkového počtu dotázaných osob bylo 22 studentů, 46 zaměstnaných, 7 nezaměstnaných a 21 důchodců.

V Mladém využívá MHD 76% dotazovaných, z toho téměř čtvrtina denně (24%). Ve všední dny jezdí MHD 15,6% respondentů. Nejvíce respondentů uvedlo, že využívají MHD příležitostně (31,3%). Naopak nejméně respondentů jezdí pouze o víkendech (5,2%).

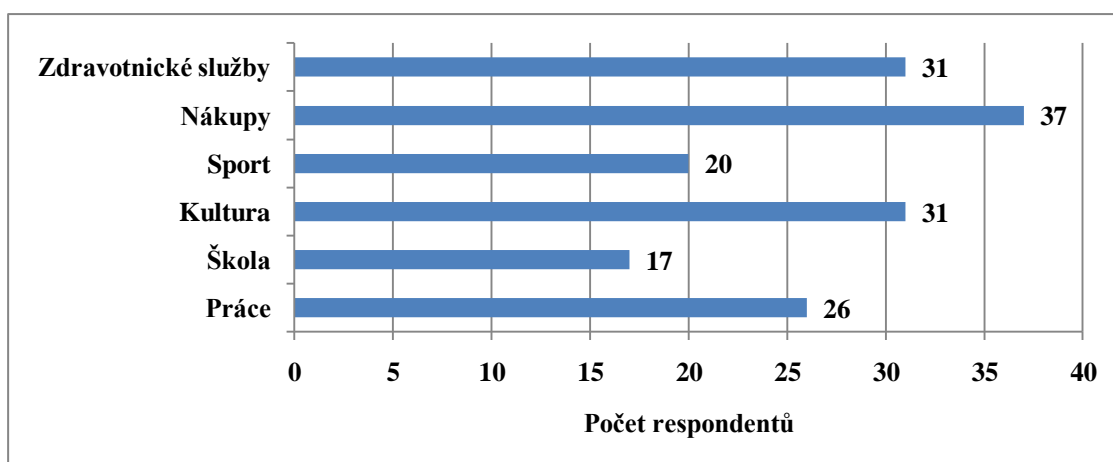
Graf 22: Intenzivnost využívání MHD v Mladém



Zdroj: vlastní zpracování

Co se týče účelu cest MHD, jezdí nejvíce respondentů z Mladého za nákupy (38,5%). Vyrovnané hodnoty pak mají zdravotnické služby a kultura, které zvolilo 32,3% respondentů. O trochu méně respondentů (27,1%) zvolilo, že MHD jezdí do zaměstnání. Více jak pětina respondentů (20,8%) uvedlo, že využívají MHD při cestě za sportem a 17,7% dotazovaných jezdí MHD do školy.

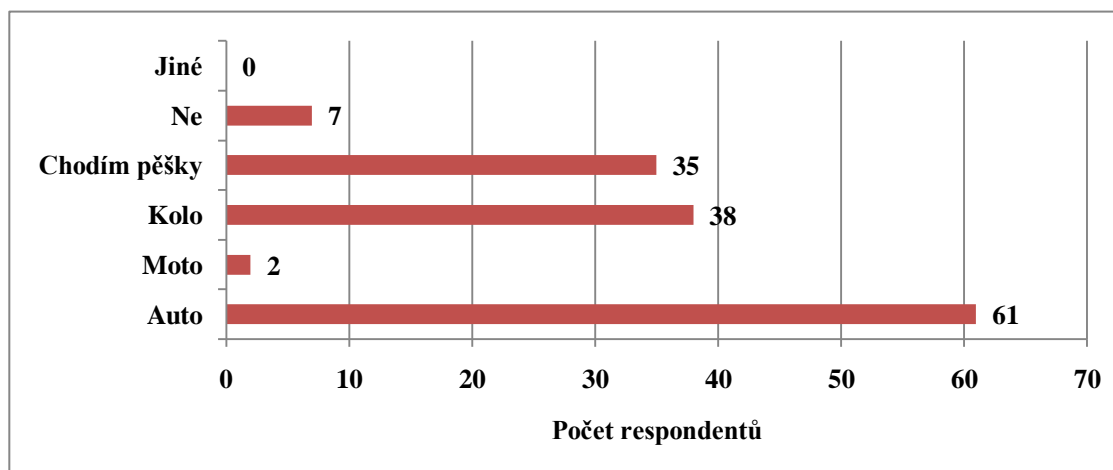
Graf 23: Cíle cesty MHD obyvatel Mladého



Zdroj: vlastní zpracování

Nejvíce využívaným dopravním prostředkem, jako v jiných oblastech, je i v Mladém osobní automobil, který využívá 63,5% dotázaných. Dále se pak umístilo jízdní kolo, na kterém jezdí do města 39,6% respondentů a téměř stejné procento respondentů (36,5%) pak chodí po městě pěšky. Pouze MHD využívá pak 7,3% respondentů a nejméně respondentů (2,1%) jezdí na motocyklu.

Graf 24: Využívání dopravních prostředků pro pohyb ve městě



Zdroj: vlastní zpracování

Závěrem respondenti hodnotili kvalitu MHD. Pouhé 2,1% dotazovaných hodnotilo kvalitu MHD jako výbornou. Téměř čtvrtina (24%) dotazovaných uvedla, že považují kvalitu MHD za velmi dobrou. Nejvíce respondentů hodnotilo kvalitu MHD jako dobrou

(43,8%). Dostačující kvalitu zvolilo 17,7% a pro 5,2% respondentů je kvalita MHD nedostatečná. Pouze 7,3% respondentů nedokázalo kvalitu MHD posoudit. Průměrná známka všech hodnocení byla přesně 3, tedy dobrá.

7. Závěr

Městská hromadná doprava v Českých Budějovicích má více jak stoletou tradici a zvláště v posledních letech dochází k velké modernizaci jak vozového parku, tak i zastávek, na kterých se objevili moderní digitální označnický, které do budoucna slibují velké zlepšení orientace cestujících v jízdním řádu a plánování jejich cesty, návaznosti spojů atd. I přes tyto pozitivní změny hodnotili lidé kvalitu městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích pouze jako dobrou. V dotazníku nebyla specifikována jednotlivá kritéria, tudíž se můžeme pouze domnívat, které aspekty mohou za takové hodnocení.

Z výsledků průzkumu vyplývá, že městskou hromadnou dopravu využívá téměř 75% dotázaných, avšak pouze 38,6% denně nebo alespoň ve všední dny. Nejvíce ze čtyř skupin dotázaných ji využívají studenti, čímž byla potvrzena naše hypotéza. Celkem 94,2% studentů uvedlo, že využívá městskou hromadnou dopravu. Následovali je pak důchodci s 87,8%. Naopak nejméně využívají městskou hromadnou dopravu zaměstnaní. Průzkum nám pak potvrdil i druhou hypotézu, která se týkala toho, ve které ze čtyř sledovaných oblastí budou lidé nejvíce využívat městskou hromadnou dopravu. Podle průzkumu využívají lidé městskou hromadnou dopravu nejvíce na sídlišti Vltava a to téměř o 10% více lidí, než v Mladém a v Pražské čtvrti. Zatímco na sídlišti Vltava zodpovědělo 84,2% dotázaných, že jezdí městskou hromadnou dopravou, v Mladém a v Pražské čtvrti to bylo 76% respektive 74,8%. Nejméně využívají městskou hromadnou dopravu obyvatelé Litvínovic - pouze 60% dotázaných.

Závěrem tak můžeme říci, že velká část obyvatel Českých Budějovic využívá městskou hromadnou dopravu, ale přesto se ve městě tvoří velké zácpy a je třeba zvýšit hlavně počet lidí, kteří ji využívají denně. Zlepšila by se tak dopravní situace ve městě a tím by se i zpříjemnilo a zrychlilo cestování lidí městskou hromadnou dopravou. Od poloviny roku 2011 proběhne velká změna jízdních řádů a změny se dotknou i velkého množství linek. Budou zavedeny tzv. páteční linky, které budou jezdit častěji a obsluhovat hlavní tahy ve městě. Můžeme tedy očekávat, že to městskou hromadnou dopravu zlepší a naláká to další cestující do vozů MHD.

8. Seznam literatury

BRINKE, Josef. Úvod do geografie dopravy. Vyd. 1. Univerzita Karlova v Praze - Nakladatelství Karolinum, 1999. 114 s. ISBN 80 – 7184 – 923 – 5

GREGORY, Derek; JOHNSTON, Ron; PRATT, Geraldine; WATTS, Michael J.; WHATMORE, Sarah. The dictionary of human geography. 5th edition. Blackwell publishers Ltd, 2009. 1072 p. ISBN: 978-1-4051-3287-9

KRAFT, Stanislav. Doprava v Českých Budějovicích a v jejich zázemí. In Urbánní geografie Českých Budějovic a českobudějovické aglomerace II. 2009. Bánská Bystrica: Ústav vedy a výskumu Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici, 2009. s. 105-119.

KUBEŠ, Jan a kol. Urbánní geografie Českých Budějovic a českobudějovické aglomerace II. I. Vyd. 1. Bánská Bystrica: Ústav vedy a výskumu Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici, 2009. 180 s.

MIRVALD, Stanislav. Geografie dopravy I. Vyd 2. ZUČ Plzeň: Tiskové středisko ZČU, 1999. 71 s. ISBN 80 – 7082 – 545 – 6

RODRIGUE, Jean-Paul; COMTOIS, Claude and SLACK, Brian. Geography of Transport System. New York: Routledge, 2009. 352 s. ISBN 978-0-415-48324-7

SEIDENGLANZ, Daniel. Geografie Dopravy. In TOUŠEK, Václav; KUNC, Josef; VYSTOUPIL, Jiří a kol. Ekonomická a sociální geografie. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. s. 231-270 ISBN 978-80-7380-114-4.

Internetové zdroje:

Český rozhlas [online]. 2011-07-05 [cit. 2011-03-16]. Jihočeské letiště chce v budoucnu odbavit přes 300 tisíc cestujících.

Dostupné z WWW: <http://www.rozhlas.cz/cb/zpravodajstvi/_zprava/754609>.

Dopravní web [online]. 2006-02-07 [cit. 2011-04-20]. Obecný přehled o veřejné dopravě.

Dostupné z WWW:

<<http://www.archiv.dopravni.net/view.php?nazevclanku=&cisloclanku=2006020704>>.

Jihočeské letiště České Budějovice a.s. [online]. 2010 [cit. 2011-03-16]. Modernizace.

Dostupné z WWW: <http://www.airport-cb.cz/index.php?art=page&art_id=34&lang=>.

Jihočeské letiště České Budějovice a.s. [online]. 2010 [cit. 2011-04-26]. Historie společnosti.

Dostupné z WWW: <<http://www.airport-cb.cz/cz/page/25/historie-spolecnosti.html?detail=14>>.

Dálnice D3 [online]. 2010 [cit. 2011-03-20]. Základní informace o dálnici D3. Dostupné z

WWW: <<http://www.dalnice-d3.cz/zakladni-informace-o-dalnici-d3>>.

IV. koridor [online]. 2008 [cit. 2011-03-17]. Význam IV. tranzitního železničního

koridoru. Dostupné z WWW: <<http://www.4-koridor.cz/index.php?t=article&n=clanek-vyznam-40>>.

www.czso.cz 16. 4. 2011

www.idos.cz 20. 4. 2011

www.litvinovice.cz 11. 2. 2011

Seznam grafů:

Graf 1: Doba pro doručení pošty mezi městy New York a San Francisco v letech 1840 – 2000 (ve dnech).	5
Graf 2: Vývoj domácích a mezinárodních pohybů na letišti v Českých Budějovicích.....	9
Graf 3: Intenzivnost využívání městské hromadné dopravy.	27
Graf 4: Cíl cesty městskou hromadnou dopravou.....	28
Graf 5: Využívání dopravních prostředků pro pohyb ve městě.	28
Graf 6: Hodnocení kvality městské hromadné dopravy.	29
Graf 7: Porovnání využívání MHD mezi muži a ženami.	30
Graf 8: Porovnání účelu cest MHD u mužů a žen.	30
Graf 10: Porovnání cílů cest MHD u jednotlivých skupin.....	33
Graf 9: Porovnání využívání MHD mezi jednotlivými skupinami.	32
Graf 11: Srovnání využívání dopravních prostředků pro pohyb ve městě.....	34
Graf 12: Intenzivnost využívání MHD na sídlišti Vltava.....	35
Graf 13: Cíle cesty MHD obyvatel sídliště Vltava.	35
Graf 14: Využívání dopravních prostředků pro pohyb ve městě.	36
Graf 15: Intenzivnost využívání MHD v Pražské čtvrti	37
Graf 16: Cíle cesty MHD obyvatel Pražské čtvrti.	37
Graf 17: Využívání dopravních prostředků pro pohyb ve městě.....	38
Graf 18: Intenzivnost využívání MHD v obci Litvínovice.	39
Graf 19: Cíle cesty mhd obyvatel obce Litvínovic.	39
Graf 20: Využívání dopravních prostředků pro pohyb ve městě.	40
Graf 21: Hodnocení kvality MHD residenty obce Litvínovice	40
Graf 22: Intenzivnost využívání MHD v Mladém.	41
Graf 23: Cíle cesty mhd obyvatel Mladého.	42
Graf 24: Využívání dopravních prostředků pro pohyb ve městě.	42

Seznam map:

Mapa 1: Počet spojů veřejné hromadné dopravy mezi okresními městy Jihočeského kraje (2007/2008).....	11
Mapa 2: Dělbba přepravní práce v regionu Českých Budějovic při dojížděce za prací a do škol do Českých Budějovic (2001).	13

Mapa 3: Síť linek MHD na sídlišti Vltava	14
Mapa 4: Síť linek MHD v Pražské Čtvrti	16
Mapa 5: Trasa linky 16 v obci Litvínovice	17
Mapa 6: Síť linek MHD v Mladém	18
Mapa 7: Orientační plán linek Dopravního podniku města České Budějovice, a.s.	25
Mapa 8: Orientační plán linek Dopravního podniku města České Budějovice, a.s.	26

Seznam tabulek:

Tabulka 1: Dotazník pro průzkum Prostorové mobility obyvatel Českých Budějovic.	19
Tabulka 2: Korelační tabulka.....	32

Seznam obrázků:

Obrázek 1: Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility obyvatelstva.	7
Obrázek 2: Označnick s digitálním displejem na zastávce Družba IGY.....	24