

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra humanitních věd



Diplomová práce

**Doprava Ústeckého kraje a její přínos pro rozvoj
regionu**

Bc. Tomáš Chytrý

© 2024 ČZU v Praze

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Tomáš Chytrý

Veřejná správa a regionální rozvoj – c.v. Most

Název práce

Doprava Ústeckého kraje a její přínos pro rozvoj regionu

Název anglicky

Transport of the Ústí Region and its contribution to the development of the region

Cíle práce

Cílem diplomové práce je na základě analýzy zhodnotit přínosy jednotného dopravního systému v rámci Ústeckého kraje, vyslovit vlastní doporučení a návrhy, které by mohly vést ke zkvalitnění dopravního systému v rámci přeshraniční spolupráce a k rozvoji regionu.

Metodika

Teoretická část, charakteristika regionu a analýza současného stavu práce bude používat metodu studia dokumentů. Kvantitativní sociologické šetření bude pomocí dotazování mezi veřejností Ústeckého kraje bude zjišťovat spokojenost s dopravním systémem v rámci přeshraniční spolupráce. Kvalitativní sociologické šetření bude zaměřeno na vize dopravního systému mezi aktéry dopravy Ústeckého kraje, které budou zjišťovány pomocí polostrukturovaných rozhovorů. Výsledky budou zhodnoceny, diskutovány a budou stanovena doporučení a závěr. Osnova práce: 1 Úvod, 2 Cíl práce a metodika, 3 Teoretická východiska, 4 Praktická část, 5 Výsledky a diskuse, 6 Závěr, 7 Seznam použitých zdrojů, 8 Přílohy

Doporučený rozsah práce

60-80 stran

Klíčová slova

Doprava Ústeckého kraje, rozvoj, region

Doporučené zdroje informací

DISMAN, M. Jak se vyrábí sociologická znalost: příručka pro uživatele. Praha: Karolinum, 2000. ISBN 80-246-0139-7.

DRDLA, P. Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu. Pardubice: Polygrafické středisko Univerzity Pardubice, 2021. s. ISBN 978-80-7560-361-6.

Krajský úřad Ústeckého kraje – Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022 – 2026 [online]. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1762508

MAIER, K. Udržitelný rozvoj území. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4198-7.

Ministerstvo dopravy ČR – Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050. [online]. Dostupné z:

<https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled>

Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) – Dopravní společnost [online]. Dostupné z:

<https://www.vvo-online.de/de/index.cshtml>

WOKOUN, R. Regionální rozvoj: (východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování). Praha: Linde, 2008. ISBN 978-80-7201-699-0.

Předběžný termín obhajoby

2022/23 LS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Sylvie Kobzev Kotásková, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra humanitních věd

Elektronicky schváleno dne 27. 3. 2024

prof. PhDr. Michal Lošťák, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 27. 3. 2024

doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 28. 03. 2024

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci " Doprava Ústeckého kraje a její přínos pro rozvoj regionu " jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne datum odevzdání

Poděkování

Rád bych tímto poděkovat Ing. Sylvii Kobzev Kotáskové, Ph.D. za vedení diplomové práce, za její vstřícnost a podnětné připomínky, kterými přispěla k vypracování této diplomové práce. Rovněž děkuji všem respondentům za spolupráci při vyplňování dotazníků a pracovníku Dopravy Ústeckého kraje za poskytnutý rozhovor.

Doprava Ústeckého kraje a její přínos pro rozvoj regionu

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá Dopravou Ústeckého kraje a je rozdělena na dvě části. První teoretická část je zaměřena na pojmy veřejná doprava, dopravní obslužnost, integrovaný dopravní systém, regionální rozvoj, udržitelný rozvoj, dále se věnuje charakteristice pojmů, jako je přeshraniční veřejná doprava, druhy veřejné hromadné dopravy, socioekonomická a demografická struktura obyvatel. V praktické části je představena společnost Doprava Ústeckého kraje, ve které byl zkoumán současný stav dopravních služeb a dále dopravních služeb v rámci přeshraniční dopravy. Cílem práce je zhodnotit stávající stav přeshraniční dopravy a stanovit návrhy a doporučení, které by současný stav zlepšily. Výzkum probíhal s náhodně vybranými respondenty z řad široké veřejnosti pomocí dotazníkového šetření a strukturovaného rozhovoru s pracovníkem Dopravy Ústeckého kraje. Na základě získaných dat, byly vypracovány návrhy, které mohou současný stav dopravní obslužnosti v rámci přeshraniční dopravy zlepšit.

Klíčová slova: Doprava Ústeckého kraje, rozvoj, region, dopravní obslužnost, přeshraniční doprava

Transport of the Ústí Region and its contribution to the development of the region

Abstract

The diploma thesis deals with the transport of the Ústí Region and is divided into two parts. The first theoretical part focuses on the concepts of public transport, transport service, integrated transport system, regional development, sustainable development, then it deals with the characteristics of concepts such as cross-border public transport, types of public transport, socio-economic and demographic structure of the population. In the practical part, the company Transport of the Ústí Region is presented, in which the current state of transport services and also transport services within the framework of cross-border transport were examined. The aim of the thesis is to assess the current state of cross-border transport and to identify proposals and recommendations that would improve the current situation. The research was carried out with randomly selected respondents from the general public by means of a questionnaire survey and a structured interview with a Transport Officer of the Ústí nad Labem Region. Based on the data collected, suggestions were made that could improve the current state of cross-border transport services.

Keywords: Transport of the Ústí Region, development, region, transport services, cross-border transport

Obsah

1	Úvod	10
2	Cíl práce a metodika	12
2.1	Cíl práce	12
2.2	Metodika	12
3	Teoretická východiska	14
3.1	Regionální rozvoj	14
3.2	Legislativní ukotvení dopravy v rámci veřejné správy	15
3.2.1	Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050	16
3.2.2	Zákony o veřejné hromadné dopravě ve Svobodném státu Sasko	16
3.3	Veřejná doprava a hromadná doprava, druhy veřejné dopravy, dopravní obslužnost	17
3.3.1	Doprava a veřejný zájem	17
3.3.2	Dopravní obslužnost	19
3.4	Integrovaný dopravní systém	19
3.4.1	Účastníci integrovaného dopravního systému	20
3.4.2	Přínosy integrovaného dopravního systému	21
3.5	Demografická a socioekonomická struktura obyvatelstva v Ústeckém kraji	22
3.6	Hranice a veřejná hromadná doprava	24
3.6.1	Veřejná hromadná doprava v pohraničí	25
4	Praktická část	27
4.1	Charakteristika veřejné dopravy Ústeckého kraje	27
4.2	Charakteristika veřejné dopravy ve Svobodném státu Sasko	27
4.2.1	Standardy pro dopravu s přesahem mimo území Ústeckého kraje	28
4.2.2	Tarif mezinárodní dopravy a mezinárodní síťové jízdenky	29
4.2.3	Plán nových tarifních nabídek Dopravy Ústeckého kraje	32
4.3	Vlastní analýza dopravní obslužnosti Dopravy Ústeckého kraje	32
4.3.1	Vnitřní faktory ovlivňující Dopravu Ústeckého kraje	32
4.3.2	Vnější faktory ovlivňující Dopravu Ústeckého kraje	33
4.3.3	Zhodnocení vlastní analýzy	36
4.4	Projekt	36
4.4.1	Charakteristika sběrného místa dotazníkového šetření	36
4.4.2	Zastávky mobilní kanceláře DÚKmobilu	39
4.4.3	Specifikace vybraných měst a obcí pro dotazníkové šetření	40

4.4.4	Průběh dotazníkového šetření a výběr respondentů	41
4.4.5	Charakteristika místa a průběh strukturovaného rozhovoru	42
5	Výsledky a diskuse	44
5.1	Dotazníkové šetření	44
5.2	Strukturovaný rozhovor s pracovníkem Dopravy Ústeckého kraje	58
5.3	Návrhy a doporučení	64
6	Závěr	69
7	Seznam použitých zdrojů	72
8	Seznam obrázků, tabulek, grafů a zkratk	75
8.1	Seznam obrázků	75
8.2	Seznam tabulek	75
8.3	Seznam grafů	75
8.4	Seznam použitých zkratk	75
9	Přílohy	77

1 Úvod

V době před průmyslovou revolucí se lidé o tom, jak budou hospodařit, rozhodovali na základě zkušeností vlastních a zkušeností svých předků, kdy se tyto znalosti předávali z pokolení na pokolení. Hospodář, který zanedbával základní povinnosti, jako jsou opravy hospodářského stavení, nestaral se řádně o svá pole a zanedbával péči o hospodářská zvířata, po určité době poznal následky svého nedbalostního hospodaření. Tyto důsledky mohl pocítit již tento hospodář nebo následně jeho potomci. Lidstvo postupně přešlo od starší společnosti k průmyslové, kdy se stále zvyšovala vzájemná závislost mezi jednotlivci a komunitami. Rozhodnutí jedinců jsou stále více ovlivňována vnějšími faktory, jako jsou závazné předpisy, konkurenční trh, vliv médií a dostupnost k infrastruktuře. Individuální rozhodnutí jedinců se v kontextu širšího pohledu může jevit jako nepatrný, nicméně zásadní rozhodnutí například o tom, kde se v rámci prostředí postaví průmyslový komplex, vystaví silniční síť, popřípadě páteřní železniční trať může mít vliv na celkový život každého jedince v dotčené oblasti. Obdobně se na kvalitu života jedinců i společnosti projeví, zda se na území vyskytuje například chráněná krajinná oblast. V průmyslové době mají rozhodnutí vliv nejen na samotného původce těchto rozhodnutí, ale i na širší společnost, kdy tato rozhodnutí se mohou projevit zhoršením klimatických podmínek jako je zvýšená prašnost, sucho nebo naopak povodně, kdy zhoršená kvalita půdy nestihne vstřebat dešťové srážky. V dnešní době hovoříme o udržitelnosti, nebo neudržitelnosti rozvoje území.¹

Mezi základní nástroje pro udržitelný rozvoj území patří taktéž kvalitní a atraktivní systém veřejné dopravy, a to bez rozdílu, zda se jedná o město, aglomeraci, nebo celý region. Veřejná doprava, která se ze strany cestujících těší oblibě, dosahuje vysoké ekonomické i energetické efektivity provozu. Veřejná doprava dosti významně přispívá k řešení mobility v daném prostoru a v souladu se zásadami trvale udržitelného rozvoje, vede ke snížení dopadu mobility obyvatel na životní prostředí a v zásadní míře podporuje další ekonomický a společenský rozvoj území.²

V době, kdy dochází v rámci Evropy ke stále bližší spolupráci mezi jednotlivými národními státy, procházejí pohraniční oblasti významnou změnou v rámci tzv. územní

¹ MAIER, Karel a kolektiv. *Udržitelný rozvoj území*. První vydání. Praha: Grada Publishing, a.s. 2012. 256 s. ISBN 978-80-247-4198-7

² Doprava Ústeckého kraje. *Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022–2026* [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1762508

koheze. Lidé ve spolupracující a sjednocené Evropě, jsou stále méně svázáni s prostorem národního státu, jak při zabezpečování životních potřeb jako je práce a bydlení, ale také při trávení volného času. Jednou z podmínek pro tento růst je přizpůsobení nabídky mobility, které jsou utvářeny nikoliv podle hranic národních států, ale podle skutečných požadavků uživatelů. Veřejná hromadná doprava hraje z hlediska trvalé udržitelnosti v tomto procesu významnou roli.³

³ MOLTER, Uli. *Veřejná hromadná doprava překročuje hranice!* První vydání. Praha: Grada Publishing, a.s. 2012. 304 s. ISBN 978-80-247-4576-3

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Hlavním cílem diplomové práce je vyhodnocení současného stavu využití jednotného dopravního systému Dopravy Ústeckého kraje v rámci přeshraniční dopravy a na jeho základě identifikovat přínos pro jeho další rozvoj. Zhodnotit, zda je smysluplné a udržitelné investovat potřebný čas, síly a prostředky pro jeho další rozvoj na podkladě zjištěných poznatků zájmu o tuto službu. Dílčím cílem práce je vyhodnotit stávající stav spokojenosti a využívání služeb Dopravy Ústeckého kraje, která je součástí jednotného integrovaného dopravního systému. Na základě vyhodnocení zmíněných analýz vyslovit vlastní doporučení a návrhy, které by mohly vést ke zkvalitnění dopravního systému a tím i současně většímu využití v rámci přeshraniční spolupráce a k rozvoji regionu.

2.2 Metodika

Teoretická část práce se zabývá charakteristikou základních pojmů souvisejících se základní problematikou jako je udržitelný rozvoj, legislativa v oblasti dopravy, vysvětlením pojmů veřejná hromadná doprava, druhy dopravy, dopravní obslužnost, integrovaný dopravní systém. V teoretické části práce je dále popsána socioekonomická a demografická struktura obyvatel Ústeckého kraje a vliv hranice na veřejnou přeshraniční dopravu. K charakteristice regionu a analýze současného stavu, je použita metoda literární rešerše dostupných dokumentů a publikací.

V praktické části práce je na základě vlastního šetření charakterizována veřejná doprava v Ústeckém kraji principy fungování jednotného integrovaného dopravního systému, zjištění, v čem spočívá její kvalita a základní standardy jako je účelnost, dojíždka, časová flexibilita. Na základě vlastního pozorování, studiem dostupných dokumentů a vedením rozhovoru s vybraným respondentem z řad pracovníků Dopravy Ústeckého kraje byla vytvořena vlastní analýza. Předmětná analýza hodnotí současný stav dopravní obslužnosti a nabízí možnosti k dalšímu rozvoji a zkvalitňování služeb.

V praktické části práce je dále použito kvantitativního sociologického dotazníkového šetření formou dotazníku mezi širokou veřejností Ústeckého kraje, konkrétně s náhodnými občany v oblasti Děčínska a Šluknovského výběžku. Dotazníkové šetření je zaměřeno na zjištění celkové spokojenosti a využívání jednotného integrovaného systému Dopravy Ústeckého kraje, a dále ke zjištění využití a spokojenosti daného systému v rámci přeshraniční

spolupráce. Ke sběru dat dotazníkového šetření byla využita mobilní informační kancelář DÚKmobil. Kvantitativní šetření probíhalo v místech šetření předáním dotazníků respondentům v tištěné podobě, které byly bezprostředně vyplněny a ihned vráceny tazateli. Dalším krokem v dotazníkovém šetření je vyhodnocení sebraných dat z diferencovaného dotazníku, ve kterém základní část byla zaměřena na zjištění spokojenosti a využívání Dopravy Ústeckého kraje jako celku a následná část dotazníku byla vedena již s respondenty se zájmem o využití přeshraniční veřejné hromadné dopravy.

Poslední část vlastního výzkumu je věnována kvantitativnímu sociologickému šetření za pomoci strukturovaného rozhovoru s pracovníkem Dopravy Ústeckého kraje. Rozhovor byl realizován osobně na pracovišti Dopravy Ústeckého kraje, byl nahráván na mobilní telefon v aplikaci diktafon, získané informace z nahrávky byly následně využity jako dílčí část analýzy výzkumu. V rámci diskuze byl nejprve pracovník Dopravy Ústeckého kraje seznámen s výsledky dotazníkového šetření, a následně pracovník dostal prostor prezentovat vlastní stanoviska a vize budoucího rozvoje týkající se dopravní obslužnosti v rámci celého Ústeckého kraje včetně přeshraniční spolupráce.

V závěru práce byla provedena syntéza výsledů z výzkumných šetření, kdy na základě těchto poznatků byly zodpovězeny výzkumné otázky a stanovena doporučení a vlastní návrh, který by mohl směřovat ke zlepšení současného stavu.

3 Teoretická východiska

3.1 Regionální rozvoj

Regionální rozvoj je výsledkem vzájemné spolupráce mezi veřejnou správou, občany a dalšími aktéry regionu, jejich společným cílem je zlepšit celkové vnímání podmínek života v daném regionu a zajistit jeho rovnovážný rozvoj. „*Pro regionální rozvoj jsou důležité takové charakteristiky, které se týkají především ekonomických, ale i sociálních vlastností regionu, nebo charakteristiky administrativní*“.⁴ Jde především o to, aby se region rovnoměrně rozvíjel ve všech oblastech lidské činnosti, jako je například doprava, bydlení, průmysl, vzdělání a zdravotnictví a přitom využil svůj veškerý potenciál.⁵ Regionální rozvoj má dvojí rozdílné pojetí charakteru a to pojetí akademické, které se zabývá aplikací nauk, jako jsou například geografie, ekonomie a sociologie a praktické pojetí, které je chápáno z pohledu činností institucí zejména krajských, městských a obecních úřadů. Východiska z obou těchto pojetí přináší poznatky, které se využívají v regionální politice ovlivňující reálný regionální rozvoj. Regionální politika má za cíl s pomocí územního plánování vytvářet podmínky pro rozvoj výstavby jako jsou nové komunikace a dopravní terminály, ale zároveň chránit a rozvíjet životní prostředí, kdy toto spočívá ve vyváženém vztahu mající za cíl udržitelný rozvoj území.⁶ Žáková uvádí, že „*Bez zásadních opatření, urychlené přestavby, modernizace a realizace nových staveb v dopravní síti a infrastrukturu by byl tento stav v roce 2020 zcela kritický. Zásadní důraz musí být současně kladen na zvýšení kvality veřejné dopravy a udržení reálného poměru mezi veřejnou a individuální dopravou. K tomu musí směřovat nejen modernizace dopravní infrastruktury, technologií a prostředků, ale celková systémová podpora veřejné dopravy včetně přeshraniční spolupráce*“.⁷

⁴ MAIER, Karel a kolektiv. *Udržitelný rozvoj území*. Strana 171. První vydání. Praha: Grada Publishing, a.s. 2012. 256 s. ISBN 978-80-247-4198-7

⁵ MAIER, Karel a kolektiv. *Udržitelný rozvoj území*. První vydání. Praha: Grada Publishing, a.s. 2012. 256 s. ISBN 978-80-247-4198-7

⁶ WOKOUN, René, Malinovský, Jan, Damborský, Milan, Blažek, Jiří a kolektiv autorů. *Regionální rozvoj, východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. Linde Praha, a. s., 2008. 480 s. ISBN 978-80-7201-699-0

⁷ ANZDOC. ŽÁKOVÁ, Libuše. *Návrh dopravní a technické infrastruktury nadmístního významu*. [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: <https://adoc.pub/b6-navrh-dopravni-a-technicke-infrastruktury-nadmistniho-vyz.html>

3.2 Legislativní ukotvení dopravy v rámci veřejné správy

Postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících upravuje zákon č. 194/2010 Sb. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále jen „zákon č. 194/2010 Sb.“), který je koncipován v návaznosti na přímo použitelný předpis Evropské unie (nařízení Evropského parlamentu a rady č. 1370/2007 ze dne 23. 10. 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici). Samotný zákon vykládá pojem dopravní obslužnost v ustanovení § 2, kde je uvedeno, že: *„Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu“*.⁸ V daném zákoně je dále upraveno, kdo a v jakém rozsahu zajišťuje dopravní obslužnost, a tím jsou dány kompetence státu, krajů a obcí. V ustanovení § 3 odstavci 1 zákona č. 194/2010 Sb. Je uvedeno: *„Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením,“* přičemž další kompetence dané krajským samosprávám v rámci dopravní obslužnosti jsou uvedeny v následujícím odstavci b) předmětného zákona, kde je uvedeno: *„Kraj zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu. Kraj může zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou v sousedícím územním obvodu jiného státu po předchozí dohodě s příslušným orgánem veřejné moci jiného státu, pokud je to potřeba pro zajištění dopravní obslužnosti kraje.“* Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, definuje v ustanovení § 24 odst. 2 veřejnou drážní dopravu jako dopravu provozovanou dopravcem k uspokojování obecných přepravních potřeb podle předem vyhlášených přepravních podmínek, zveřejněného jízdního řádu a tarifu. Provozovat veřejnou drážní dopravu na dráze může právnická nebo fyzická osoba na základě platné licence, přidělené dopravní cesty, platného osvědčení dopravce a uzavřené smlouvy o provozování drážní dopravy s provozovatelem dráhy.⁹

⁸ ZÁKON Č. 194/2010 Sb. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů

⁹ ZÁKON Č. 266/1994 Sb., o drahách

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, který upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání. Ve vztahu k dopravní obslužnosti zákon upravuje podmínky pro dopravce provozující veřejnou linkovou autobusovou dopravu. Dopravce k provozování této dopravy musí vlastnit licenci, koncesi a splňovat podmínky dobré pověsti, odborné a finanční způsobilosti. Zákon také upravuje vztah mezi dopravcem veřejné linkové autobusové dopravy a cestujícím.¹⁰

3.2.1 Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050

Vize dopravy vychází z koncepce, která je zaměřena na životní prostředí, jejíchž cílem je udržitelná mobilita, územní soudržnost, rozvoj, údržba a provoz dopravní infrastruktury. Tato koncepce je ukotvena v dokumentu Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050, kde je uvedeno, že: „*Dopravní politika České republiky je v kompetenci Ministerstva dopravy České republiky. Zásadním dokumentem, který předkládá Ministerstvo dopravy České republiky ke schválení Vládě České republiky je Dopravní politika České republiky pro dané období, kdy v současné době byl schválen dokument pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050. Tento dokument vždy stanovuje zásadní vize a hlavní cíle na období šesti let a určuje kroky, kterými se má daných cílů dosáhnout.*“¹¹ Koncepce přímo navazuje na předešlý dokument Dopravní politika České republiky pro léta 2014–2020 s výhledem do roku 2050.

3.2.2 Zákony o veřejné hromadné dopravě ve Svobodném státu Sasko

Zákon o veřejné osobní dopravě ve Svobodném státu Sasko, obsahuje ustanovení týkající se silniční a železniční veřejné hromadné dopravy. V ustanovení § 2 jsou objasněny všeobecné záměry zákona a tím politiky veřejné hromadné dopravy Svobodného státu Sasko, kdy zákon definuje veřejnou hromadnou dopravu jako zajišťování životních potřeb, které je zaměřené na potřeby obyvatelstva. V uvedeném ustanovení § 2 odst. 2 je uvedeno že: „*Organizátoři dopravy spolupracují během plánování, organizace a tvorby veřejné*

¹⁰ ZÁKON Č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

¹¹ Ministerstvo dopravy ČR. *Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050*. [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z:

https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni_Politika_CR_CZ.pdf.aspx

hromadné dopravy a slad'ují svou činnost. To platí také pro veřejnou hromadnou dopravu překračující státní hranice.“¹²

Předmětný zákon tedy podporuje také spolupráci mezi saskými a zahraničními organizátory dopravy, kdy však tuto spolupráci blíže nekonkretizuje.

3.3 Veřejná doprava a hromadná doprava, druhy veřejné dopravy, dopravní obslužnost

Veřejná doprava je služba, umožňující občanům pohybovat se bez vlastního dopravního prostředku po celém území státu, regionu nebo města, přičemž tato se provozuje zejména jako drážní (železniční, dopravy metrem, tramvajová, trolejbusová a na lanových drahách), silniční linková doprava (zejména autobusová), taxislužba, letecká doprava a vodní doprava. Veřejná hromadná doprava je určena k přepravě osob na území města případně v jeho spádovém území a je důležitou součástí dopravního systému. Její úlohou je zabezpečovat přepravu osob pomocí drážní dopravy, silniční linkové dopravy, taxislužby či letecké a vodní dopravy.

Za přeshraniční veřejnou hromadnou dopravu je označována ta její část, která je ze strany dopravců provozována jako silniční nebo drážní, překračuje státní hranice a je k dispozici dle jízdního řádu tedy plánovaná, s přepravní a tarifní povinností. Přeshraniční doprava vykazuje různé stupně kvality nabídky, a to dle míry zapojení jednotlivých aktérů zajišťujících dopravu. Výše a nastavení cenových tarifů v jednotlivých oblastech jsou utvářeny většinou kooperujícími partnery na obou stranách hranice.¹³

3.3.1 Doprava a veřejný zájem

Mezi nejdůležitější prvky veřejné osobní dopravy patří povinnost zajistit potřebný, vhodný, ekonomický a bezpečný pohyb lidí. V případě potřebného, je nutno chápat tuto potřebu jako povinnost zajistit přepravu osob, neboť tato povinnost vyplývá obcím a krajům ze zákona. V případě vhodného, je třeba posoudit, jaký druh a typ veřejné dopravy má být zajištěn, například zda autobusová doprava nebo doprava železniční. Pokud hovoříme o ekonomickém prvku, tak je potřeba zohlednit cenu dopravy, a to jak pro objednavatele

¹² Saský zemský sněm. *Zákon o veřejné osobní dopravě ve Svobodném státě Sasko. ÖPNVG z 29. ledna 2008*

¹³ MOLTER, Uli. *Veřejná hromadná doprava překračuje hranice!* První vydání. Praha: Grada Publishing, a.s. 2012. 304 s. ISBN 978-80-247-4576-3

dopravy (například obce), zřizovatele dopravy (například kraje), tak samotného provozovatele dopravy a v neposlední řadě koncového zákazníka, tedy cestujícího. V případě bezpečnosti je potřeba zajistit takové služby, které by byly bezpečné pro přepravu osob, a to zejména kvalitu vozového parku, ale taktéž řádně profesně proškolené zaměstnance, jako jsou řidiči vozidel a vlakový personál. V otázce přepravy nejde jen o zajištění přístupu do zaměstnání, do školských zařízení, zajištění dostupnosti ke zdravotnické péči, ale i o možnost využití veřejné dopravy v rámci volnočasových aktivit nebo na úřady. Taktéž je potřeba zmínit potřebu vyrovnání životní úrovně venkovských a příhraničních oblastí s jádrovými oblastmi, čímž se snižuje jejich vzájemná disparita. Záležitosti veřejné dopravy nelze ponechat na prostém působení tržních sil, ale musí existovat institut veřejného zájmu, který je realizovaný konkrétní veřejnou zakázkou. I přesto, že žijeme v tržním hospodářství a pohybujeme se v oblasti nabídky a poptávky, v některých oblastech existuje nezastupitelná funkce státu. Stát v nemalé míře odpovídá za péči o životní úroveň obyvatelstva a z tohoto důvodu musí mít určitou možnost do jisté míry zasahovat do tržního systému. Rozsah zásahu ze strany státu určují v osobní dopravě zejména potřeby a finanční možnosti obyvatelstva a objednavatelé veřejných služeb, přičemž co se týče volby druhu a způsobu přepravy, tak ta bude závislá nejen na kvalitě, ale taktéž na ceně přepravy. Všechny obory dopravy musí zajistit co nejhospodárnější provoz a zvýšit kvalitu svých služeb, kdy rychlost přepravy nesmí být na úkor kultury cestování, ale zejména bezpečnosti. Z důvodu možnosti volby mezi způsoby dopravy, a to zejména mezi silniční a drážní dopravou, vzniká konkurenční boj mezi jednotlivými obory dopravy, ale taktéž mezi jednotlivými dopravci.¹⁴

*„Doprava je sektor ekonomiky, který má mnoho vzájemně provázaných úrovní, které je nutné řešit s ohledem na princip subsidiarity. Dopravní problematika má dále specifickou vlastnost, která je dána existencí více druhů dopravy. S tím souvisí problém, jak k procesu dopravní politiky – buď modálně, tj. podle jednotlivých druhů dopravy s tím, že určité společné záležitosti jsou řešeny separátně, nebo multimodálně, tj. s ohledem na dopravu jako na jednotnou soustavu, která se skládá z jednotlivých segmentů, které vzájemně spolupracují“.*¹⁵

¹⁴ CHLAŇ, Alexander, EISENHAMMEROVÁ, Monika. *Tarify a ceny v dopravě*. Univerzita Pardubice, 2014. 108 s. ISBN 978-80-7395-812-1

¹⁵ WOKOUN, René, Malinovský, Jan, Damborský, Milan, Blažek, Jiří a kolektiv autorů. *Regionální rozvoj, východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. Strana 156-157. Linde Praha, a. s., 2008. ISBN 978-80-7201-699-0

V devadesátých letech byl podíl veřejné dopravy k individuální dopravě 80:20 ve prospěch veřejné dopravy. Tento podíl se však v průběhu následujících let změnil na 50:50, což značnou měrou přispívá ke zhoršení stavu životního prostředí, a to zejména v oblastech s vysokou urbanizací. Hlavním důvodem byl vznik satelitních sídel v okolí jader, kdy při jejich plánování byla zcela opomenutá otázka napojení veřejné hromadné dopravy.¹⁶ V současné době se upřednostňuje multimodální přístup, neboť je zájem, aby jednotlivé spoje v rámci integrovaného dopravního systému na sebe navazovaly, a to s minimem časové prodlevy, a to bez ohledu na to, zda se jedná o silniční, železniční, nebo lodní dopravu. Multimediální přístup by mohl vést k tomu, aby se opět zvýšil poměr veřejné dopravy oproti dopravě individuální.

3.3.2 Dopravní obslužnost

Za jedno ze základních sociálních práv občanů v rámci Evropské unie pokládáme veřejnou dopravu zajišťovanou za účelem územní obsluhy. Pojem dopravní obslužnost znamená, že je ze strany státu, nebo jednotlivých samospráv v rámci krajů a obcí, zabezpečena doprava pro všechny dny v týdnu, a to především do školských zařízení, dále k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení a k uspokojení kulturních, volnočasových a společenských potřeb, a to včetně dopravy zpět. Uvedená služba zásadně přispívá k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu. Kraj, jako samostatný vyšší správní celek, může zajišťovat veřejné služby, spočívající v přepravě cestujících, veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou. Obec, jako samostatný nižší správní celek, zajišťuje dopravní obslužnost ve svém území obvodu, a to nad rámec dopravní obslužnosti kraje. Pro zajištění dopravní obslužnosti mohou stát, kraje a obce poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících, a to buď samy zřízením své vlastní dopravy, nebo mohou uzavírat smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s jinými dopravci.¹⁷

3.4 Integrovaný dopravní systém

Pro většinu občanů, je veřejná hromadná doprava nepostradatelná veřejná služba, která zajišťuje dopravní obslužnost území a občanům umožňuje dosáhnout jejich cílů cest. „*Cílem a funkcí systému dopravní obslužnosti, za níž kraje převzaly zodpovědnost, je zabezpečit*

¹⁶ WOKOUN, René, Malinovský, Jan, Damborský, Milan, Blažek, Jiří a kolektiv autorů. *Regionální rozvoj, východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. Linde Praha, a. s., 2008. 180 s. ISBN 978-80-7201-699-0

¹⁷ CHLAŇ, Alexander, EISENHAMMEROVÁ, Monika. *Tarify a ceny v dopravě*. Univerzita Pardubice, 2014. 108 s. ISBN 978-80-7395-812-1

*účelnou a hospodárnou dopravu, která uspokojí maximum přepravních potřeb obyvatel kraje při kontrolovaném využití přiměřených nákladů veřejných financí. V České republice jsou tyto systémy nazývány integrované dopravní systémy, v zahraničí to jsou dopravní svazy, v případě nižší formě tarifní svazy.*¹⁸

Integrovaný dopravní systém je nejvyšší a nejpropracovanější forma spolupráce ve veřejné hromadné dopravě. Charakteristikou Integrovaného dopravního systému je zavedení jednotného tarifního systému, který se stane jednotným a jediným systémem pro všechny dopravní systémy na vybraném území a nabídne pro cestující celou dopravní síť na jednotný jízdní doklad. Stanovení tarifního řešení pro veřejnou dopravu v integrovaný dopravní systém daného regionu, je plně v kompetenci samosprávných orgánů jednotlivých částí regionů.

Integrovaný dopravní systém přepravy osob je systémem, který sdružuje více druhů hromadné dopravy a směřuje k zabezpečení hospodářské a jednotné dopravní obsluhy určitého územního celku z hlediska ekonomických, ale také volnočasových aktivit a dalších potřeb osob a organizací. Cílem je časová a prostorová koordinace přepravy osob, za použití jednotného cestovního dokladu, a to bez ohledu na provozovatele, který službu zajišťuje, ale také příznivé ovlivnění zájmu společnosti o veřejnou hromadnou dopravu na úkor individuální automobilové dopravy.¹⁹

Integrovaný dopravní systém je budován s cílem zajistit kvalitní dopravní obslužnost území, za podmínek konkurenceschopnost hromadné dopravy vůči dopravě individuální. Rozhodujícími kritérii integrovaného dopravního systému jsou čas, cena, pohodlí, spolehlivost a bezpečnost.²⁰

3.4.1 Účastníci integrovaného dopravního systému

V rámci integrovaného dopravního systému rozpoznáváme několik účastníků, kterými jsou cestující, objednavatelé (kraje, města, obce), dopravce a koordinátor integrovaného dopravního systému. Cestující patří mezi cílovou skupinou, tedy koncové zákazníky, pro které je doprava zřizována a zajišťována a jsou hlavní podmínkou pro tvorbu integrovaného dopravního systému. Cestující, jako zákazník, vždy porovnává očekávanou

¹⁸ DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Strana 163. Vyd. 3, Univerzita Pardubice, 2021. ISBN 978-80-7560-361-6

¹⁹ SUROVEC, P. *Tvorba systému městské hromadné dopravy*. Žilina: Edis, 1999. 143 s. ISBN 80-7100-586-X

²⁰ DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Vyd. 3, Univerzita Pardubice, 2021. 434 s. ISBN 978-80-7560-361-6

kvalitu dopravy a skutečnou kvalitu dopravy, a tímto dává zpětnou vazbu koordinátorovi dopravy. Objednavatelé vypracovávají a následně schvalují koncepci a záměry rozvoje v oblasti veřejné dopravy, stanovují pravidla pro uzavírání smluv tak, aby splnili své závazky v rámci veřejné služby. Taktéž stanovují ceníky služeb a později tarif integrovaného dopravního systému. Koordinátor připravuje, zavádí a organizuje integrovaný dopravní systém s cílem, tento systém uvést do ostrého provozu. Koordinátor dále provádí kontroly výkonů, nákladů a tržeb. Připravuje, uzavírá a koordinuje smlouvy pro provozní, finanční, technické a organizační zabezpečení integrovaného dopravního systému.²¹

3.4.2 Přínosy integrovaného dopravního systému

Užitek ze společného integrovaného systému budou mít obyvatelé měst i regionů, ale rovněž i dopravce. Mezi přínosy integrace pro cestující patří atraktivní jednotná veřejná doprava (1 jízdenka, 1 jízdní řád, 1 tarif, 1 síť), lepší spojení ve městě a v regionu, koordinace jízdních řádů, zajištění návaznosti spojů, jízdní výhody (předplacené jízdenky). Mezi přínosy integrace pro dopravce patří rostoucí poptávka, rostoucí produktivita oběhů vozidel, perspektiva do budoucnosti (relativně jisté dopravní výkony, nízké riziko redukce výkonů způsobeno poklesem poptávky).

Přínosy společného integrovaného dopravního systému ocení i města, která jsou centry aglomerace a také obce, které se nacházejí v regionu. Mezi přínosy integrace pro města patří zlepšení dopravní obsluhy na okrajích města (nová rychlá spojení železnicí, kratší intervaly autobusových linek, nové zastávky), a to díky zapojení příměstské dopravy. Dále pak omezení souběhů (efektivnější dopravní obsluha bez financování duplicit), klesající nároky na autobusové terminály a zastávky (použití zastávek městské dopravy také příměstskými linkami), omezení nárůstu individuální dopravy z regionu, lepší spojení okolí města (turistická a rekreační doprava). Mezi přínosy integrace pro regiony patří lepší spojení do města, lepší spojení uvnitř regionu, spolufinancování příměstské dopravy jádrovým městem jako součást městské dopravy, omezení souběhů (efektivnější dopravní obsluha bez financování duplicit), vyšší flexibilita obyvatel (srovnatelná pozice na pracovním trhu), pozitivní ekonomický rozvoj (zvýšení turistického ruchu), vyšší kvalita života v regionu (spojení za kulturou apod.).²²

²¹ DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Vyd. 3, Univerzita Pardubice, 2021. 434 s. ISBN 978-80-7560-361-6

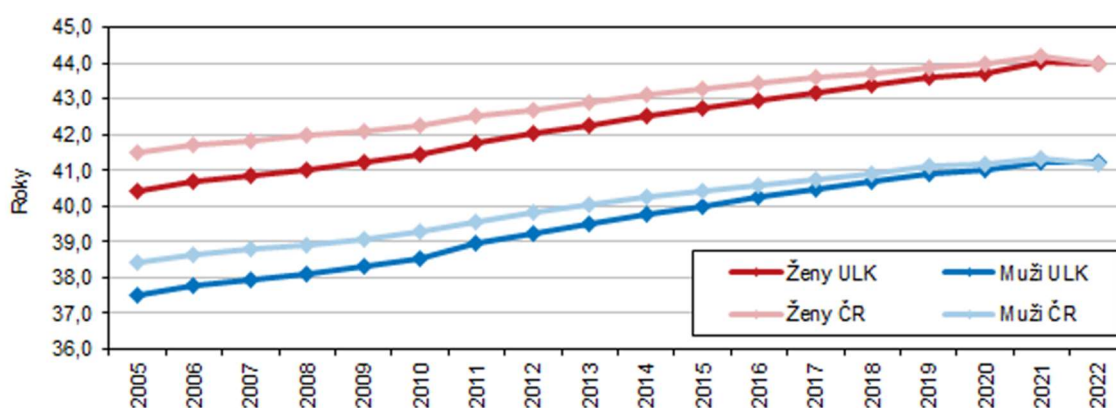
²² JAREŠ, Martin. *Integrovaná doprava v praxi*. Praha: České vysoké učení technické, 2016. 192 s. ISBN 978-80-01-05896-1

3.5 Demografická a socioekonomická struktura obyvatelstva v Ústeckém kraji

Složení a struktura obyvatelstva má zásadní vliv na většinu oblastí života společnosti, včetně dopravy, přičemž počet obyvatel daného území je ovlivňováno nejen přirozenou měnou, tedy počtem narozených a zemřelých, ale také migrací, tedy počtem přistěhovalých a vystěhovalých. Struktura populace podle věku je v posledních několika desetiletích významně ovlivňována demografickým stárnutím obyvatel, kdy dochází ke zvyšování podílu starších obyvatel v populaci, a to na úkor především dětí, ale postupně i ekonomicky aktivních osob.²³

Podle posledního sčítání lidu, domů a bytů, které se uskutečnilo v období od 27. března do 11. května 2021 na celém území České republiky, bylo v Ústeckém kraji přihlášeno k registrovanému pobytu 799 905 obyvatel. Nejpočetnější podíl obyvatelstva měli osoby v produktivním věku 15–64 let, což představovalo 63,3 procent všech obyvatel Ústeckého kraje. Další skupinu tvořili osoby starší 65 let s 20,6 procenty a poslední, současně nejnížší věkovou skupinou, byly osoby ve věku 0–14 let s 16,1 procenty. Průměrný věk obyvatel Ústeckého kraje byl 42,7 let.

Obrázek 1: Průměrný věk obyvatel Ústeckého kraje a ČR



Zdroj: Český statistický úřad, Ústí nad Labem²⁴

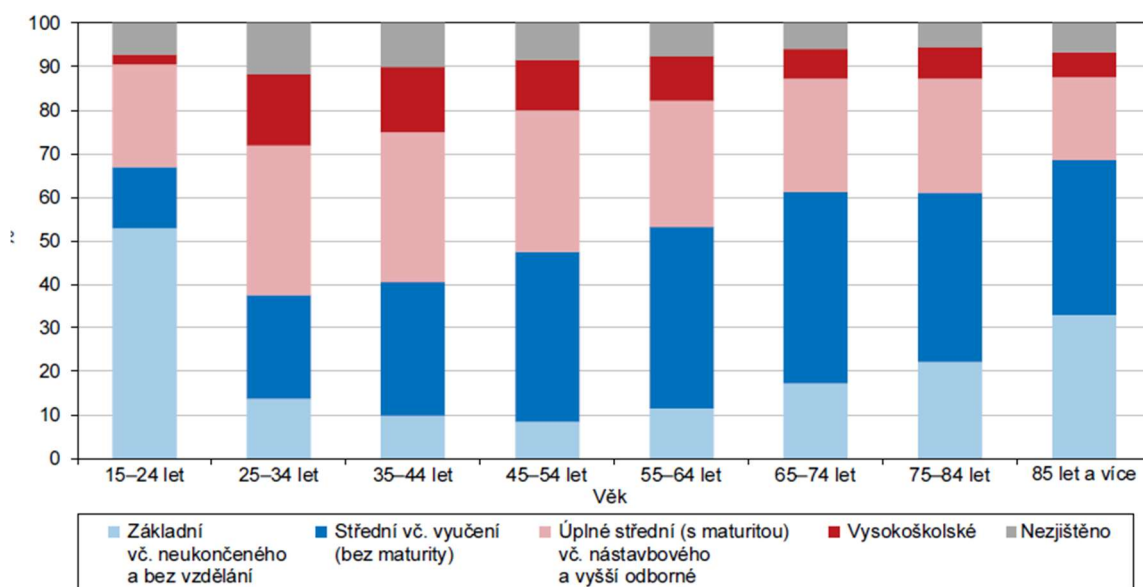
²³ Doprava Ústeckého kraje. *Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022–2026* [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1762508

²⁴ Český statistický úřad – Krajská správa ČSÚ v Ústí nad Labem. *Věková struktura obyvatel Ústeckého kraje v roce 2022* [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xu/vekova-struktura-obyvatel-usteckeho-kraje-v-roce-2022>

Z obrázku č. 1 vyplývá, že průměrný věk žen a mužů se od roku 2005 do roku 2022 stále zvyšuje, jak v rámci Ústeckého kraje, tak i v rámci celé České republiky. Průměrný věk žen v Ústeckém kraji je 44 roků a u mužů 41,2 roků.

Mezi vybrané socioekonomické ukazatele, které jsou v rámci České republiky sledovány, patří dosažená úroveň vzdělání, zaměstnanost, vyjíždka a dojíždka do zaměstnání. Podle údajů z Českého statistického úřadu z roku 2021 tvořili v Ústeckém kraji nepočtenější skupinu obyvatelstva osoby se středním vzděláním bez maturity a osoby s výučním listem, konkrétně 36,7 procent. Naproti tomu 32,5 procent obyvatel mělo ukončeno úplné střední vzdělání s maturitou nebo vyšší odbornou školu případně konzervatoř. Podíl občanů s vysokoškolským vzděláním činil 11,3 procent.

Obrázek 2: Porovnání nejvyššího dosaženého vzdělání obyvatel Ústeckého kraje dle věku



Zdroj: Český statistický úřad, Ústí nad Labem²⁵

Z obrázku č. 2 je zřejmé, že s příchodem mladší generace přibývá osob s vyšším dosaženým vzděláním, jak s ukončeným vysokoškolským vzděláním, tak s ukončeným úplným středním vzděláním s maturitou nebo vyšší odbornou školu oproti starší generaci. Výjimku

²⁵ Český statistický úřad. *Sčítání lidu, domů a bytů – analýza výsledků Ústecký kraj 2021* [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/164986207/17034822.pdf/864e7698-abd5-457c-99a9-5c24da61034d?version=1.3>

tvoří kategorie osob 15–24 let, kde je předpoklad, že většina osob ještě stále studuje nebo jsou žáky základních škol, a proto je zde zastoupena větší míra osob zařazených do kategorie základního vzdělání včetně neukončeného a bez vzdělání.

Dalším sledovaným socioekonomickým ukazatelem je zaměstnanost. Z celkového podílu osob na trhu práce v Ústeckém kraji pracuje 92,3 procent, zbylých 7,7 procent obyvatel bylo nezaměstnaných. Na celkovém počtu pracujících se 11,8 procenty podíleli pracující důchodci.

Zaměstnané osoby zpravidla vyjíždí za prací mimo svojí trvalou adresu v rámci obce, v případě dojížděky zaměstnanec pracuje mimo obec svého pobytu. Do zaměstnání se pracující dopravují těmito způsoby, kdy nejčastěji je využíván osobní automobil řízený vyjíždějícím, a to v 60,8 procentech, dále převládá chůze v 10,2 procentech a městskou hromadnou dopravu využívá 9,5 procent pracujících. Ostatní pracující využívají k dopravě například linkové autobusy, vlaky, jízdu na kole, jízdu na motocyklu, nebo jiný dopravní prostředek.²⁶

3.6 Hranice a veřejná hromadná doprava

Ústecký kraj v rámci státních hranic České republiky sousedí se Spolkovou republikou Německo konkrétně na jihozápadě s Bavorskem a na severozápadě se Svobodným státem Sasko. Státní hranice má vliv na působnost přeshraniční veřejné hromadné dopravy, a to zejména Dopravy Ústeckého kraje a její spolupráci s partnery na druhé straně hranice. Tato spolupráce je nutná z důvodu rozvoje přeshraničního styku a rozvoje v oblasti života obyvatel. V případě hraničních regionů se rozlišují čtyři pojmy hranice:

- Politická hranice je většinou pevně definovaná, odděluje od sebe území jednotlivých subjektů na nejrůznějších úrovních, kdy je možné ji v některých případech spatřovat přímo v přírodě, kdy se jedná například o vodní toky, které tvoří přirozenou hranici.
- Kulturní hranice na rozdíl od hranice politické, není jasně daná a vymezená. Kulturní hranice, dána atributem stejné řeči, vyznačuje pouze určité oblasti kulturních přechodů mezi dvěma kulturami.

²⁶ Český statistický úřad. *Sčítání lidu, domů a bytů – analýza výsledků Ústecký kraj 2021* [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/164986207/17034822.pdf/864e7698-abd5-457c-99a9-5c24da61034d?version=1.3>

- Funkční hranice ohraničuje oblast vlivu centrálních míst, institucí nebo firem. Nelze v daném případě hovořit o jasném ohraničení, protože se tyto hranice stále mění z důvodu politických nebo hospodářských cílů. Kromě toho se také oblasti vlivu jmenovaných aktérů v daném území překrývají a navzájem ovlivňují.
- Hranice v plánovaném území je obzvláště relevantní, neboť veškeré formální nástroje plánování a pravomoci se vztahují k administrativním jednotkám (viz. Politická hranice)

Pro tuto práci je důležité hlavně pojetí politické a funkční hranice. Politická hranice a z ní vyplývající hranice územního plánování vedou takřka nutně k chybějící shodě mezi vymezeními územních subjektů a kompetencemi („politické hranice“; ve veřejné hromadné dopravě na straně nabídky) a reálnými spádovými a funkčními územími („funkční hranice“; ve veřejné hromadné dopravě na straně poptávky). Kulturní hranice mohou hrát při konkrétním utváření spolupráce důležitou roli, pokud na sebe narazí odlišné kulturní jednání.²⁷

3.6.1 Veřejná hromadná doprava v pohraničí

Zásadní otázkou v případě veřejné hromadné dopravy v pohraničí je to, proč by se různí aktéři v blízkosti hranice měli snažit zajistit nabídku přeshraniční hromadné dopravy. V případě, že by každý z aktérů zůstal ve své jasně ohraničené zájmové oblasti a příslušnosti, nebyl by problém jednoznačně stanovit jízdní řády, tarify, příjmy a financování, kdy tyto podmínky jsou zvládnutelné v národním právním kontextu.

Přeshraniční spolupráce většinou nebývají samoučelné, stojí za nimi síla, která jim dává impuls. Většinou je lze označit za „hraniční rozdíly“ nebo „rozdíl potenciálu“. Jsou to například rozdíly v cenách zboží nebo služeb, ale také různé otvírací doby obchodů nebo služeb, nebo také nabídka práce či volnočasových aktivit. Tyto rozdíly většinou hrají důležitou roli na straně poptávky po dopravních službách.

Pro veřejnou hromadnou dopravu to znamená, že v některých případech se přece jen vyplatí vytvořit z hlediska tarifů a jízdních řádů přeshraniční nabídky, neboť díky rozdílům na obou

²⁷ MOLTER, Uli. *Veřejná hromadná doprava překročuje hranice!* První vydání. Praha: Grada Publishing, a.s. 2012. 304 s. ISBN 978-80-247-4576-3

stranách hranice využívá služeb veřejné hromadné dopravy více pasažérů. Efektivní systém přeshraniční veřejné dopravy může být důležitým lokálním faktorem a vizitkou regionu.²⁸

²⁸ MOLTER, Uli. *Veřejná hromadná doprava překročuje hranice!* První vydání. Praha: Grada Publishing, a.s. 2012. 304 s. ISBN 978-80-247-4576-3

4 Praktická část

4.1 Charakteristika veřejné dopravy Ústeckého kraje

Veřejnou dopravu v Ústeckém kraji obstarává integrovaný dopravní systém s názvem Doprava Ústeckého kraje. Jedná se o systém dopravních linek a služeb, zajišťovaný Ústeckým krajem a jeho partnery. V rámci Dopravy Ústeckého kraje platí jednotný tarif, který umožňuje jednoduché cestování prostřednictvím autobusové, železniční, městské i lodní dopravy. S jednou jízdenkou Dopravy Ústeckého kraje je možnost přestupovat mezi autobusy, vlaky, městskou hromadnou dopravou a turistickými loděmi dle potřeby v rámci její místní a časové platnosti. Dále je možnost si pořídit elektronickou bezkontaktní čipovou kartu. Doprava Ústeckého kraje je založená na integraci různých druhů veřejné dopravy v jeden celek za účelem zajištění efektivní a kvalitní dopravní obsluhy území Ústeckého kraje.

Kvalita v dopravní obslužnosti spočívá ve vedení linek, v jízdním řádu, dostatečné dopravní kapacitě, v rychlosti a spolehlivosti provozu. Doprava Ústeckého kraje plánuje v období 2022–2026 nadále posilovat a rozšiřovat dopravní obslužnost i nad rámec hranic Ústeckého kraje, avšak významnou komplikací v tomto snažení přinesla pandemie nemoci Covid-19 v letech 2020 a 2021, která zásadně ovlivnila způsob cestování v kraji, ale také důvěru lidí ve veřejnou dopravu, jež byla ze strany veřejných autorit často označována jako místo možné nákazy. V neposlední řadě vnímání veřejné dopravy zásadně ovlivnila nutnost mít zakryté dýchací cesty, což veřejnou dopravu proti dopravě individuální v očích cestujících znevýhodnilo.²⁹

4.2 Charakteristika veřejné dopravy ve Svobodném státu Sasko

Veřejnou dopravu na Saské straně zajišťuje Dopravní svaz Horního Polabí (Verkehrsverbund Oberelbe – VVO). Úkolem VVO je co nejvíce zjednodušit využívání lokální hromadné dopravy (sdružuje 14 lokálních dopravců), zlepšovat přípoje mezi autobusy a vlaky a má na starost jednotný tarifní systém.³⁰

²⁹ Doprava Ústeckého kraje. *Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022–2026* [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1762508

³⁰ Dopravní svaz Horního Polabí (VVO). [online] [cit. 19. 03. 2024]. Dostupné z: <https://www.vvo-online.de/cs/vvo/portret/index.cshtml>

4.2.1 Standardy pro dopravu s přesahem mimo území Ústeckého kraje

Pro linky veřejné dopravy přesahující hranice Ústeckého kraje platí v principu shodné standardy jako pro linky zajišťující obslužnost pouze uvnitř kraje, to značí vysokou míru kvality spočívající ve vedení linek, v jízdním řádu, dostatečné dopravní kapacitě, v rychlosti a spolehlivosti provozu. Administrativní (politická) hranice může hrát roli zejména v případě cest za úřady, částečně u cest do/ze škol, a to z důvodu horší dostupnosti a četnosti navazujících spojů v případech, kdy ze strany administrativních celků nedochází k vzájemné domluvě a kooperaci při zajišťování veřejné hromadné dopravy. Nemalou úlohu může taktéž hrát jiná cenová politika a podpora veřejné dopravy ze strany různých administrativních celků. V případě zaměstnání, nákupů, volnočasového využití a částečně i školní dojížděky je však pro občany hlavní vzájemná vzdálenost sídel a reálná nabídka poptávaných služeb (cílů cest) bez ohledu na to, zda se nachází zdroj a cíl cesty ve stejném kraji.

Pro mezikrajské či mezinárodní relace platí poznatky a pravidla navrhovaná pro samotný Ústecký kraj, tedy zejména:

- Má-li být veřejná doprava skutečně zajímavou alternativou individuální automobilové dopravy, je třeba zajistit maximální špičkový interval zhruba odpovídající cestovní době, zpravidla ideálně 30 minut nebo kratší; ve zbytku provozních období je vhodný interval 60 nebo maximálně 120 minut;
- Má-li být umožněna dojížděka do zaměstnání a škol pro různé skupiny cestujících (zaměstnanci různých podniků, žáci/studenti různých škol), je zpravidla nutné zajistit špičkový interval maximálně 60 minut a ideálně též provoz linek v taktu se zajištěním systematických vazeb na další linky veřejné dopravy v oblasti; provoz ve zbytku provozních období je možné přizpůsobit reálné poptávce zdrojů/cílů cest v oblasti (podle toho, zda existuje zajímavá nabídka volnočasových aktivit, podle nákupních možností atd.)
- V ostatních případech se bude jednat převážně o účelové a turistické linky/spoje, pro jejichž provoz nelze navrhnout univerzální standardy a je třeba k nim přistupovat individuálně dle specifických potřeb řešené oblasti.

Nejsilnější místní přepravní vztahy existují se Středočeským krajem, širší vztahy s Prahou. V rámci mezinárodních spojení se velmi úspěšně rozvíjí spolupráce se Saskem, kde nejvýznamnějšími cíli jsou Dresden, Pirna, Heidenau, Chemnitz, Zittau a Bautzen.³¹

Tabulka 1: Seznam autobusových linek v rámci přeshraniční spolupráce

Ústecký kraj + Spolková republika Německo	
Číslo linky	Trasa
360/398	Dresden – Altenberg – Teplice
401	Varnsdorf - Rumburk – Ebersbach
435	Česká Kamenice – Schmilka
452	Ústí nad Labem - Verneřice – Bahratal
521	Litvínov – Olbernhau
590	Kláštorec nad Ohří - Vejprty – Annaberg-Buchholz
585	Jirkov – Chomutov – Kurort Oberwiesenthal
588	Chomutov – Marienberg

Zdroj: Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022–2026³²

V současné době jsou v rámci přeshraniční spolupráce Dopravy Ústeckého kraje provozovány pravidelné autobusové linky uvedeny v tabulce č. 1, kdy se jedná o autobusové linky zařazené do integrovaného dopravního systému. Přeshraniční autobusové linky zahrnují všechny příhraniční oblasti v rámci Ústeckého kraje.

4.2.2 Tarif mezinárodní dopravy a mezinárodní síťové jízdenky

Ke dni 1. 11. 2007 byl v rámci Dopravy Ústeckého kraje zaveden nový tarif integrované dopravy s názvem Labe-Elbe, kdy v počátku bylo problematické stanovení výše ceny jízdenky. Stávající rozdíly mezi cenami a kupní silou obyvatelstva Saska a Česka jsou v oblasti veřejné hromadné dopravy ještě výraznější, proto se hledal vhodný způsob, který by učinil jízdenku cenově atraktivní stejnou měrou pro obě strany. Aby se zabránilo tomu, že němečtí uživatelé budou nakupovat větší množství jízdenek do zásoby, bylo nevyhnutelné stanovit rozdílné ceny, a proto jsou jízdenky za českou cenu prodávány pouze s okamžitou platností. Tímto způsobem bylo zabráněno předzásobením jízdenkami ze strany německých

³¹ Doprava Ústeckého kraje. *Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022–2026* [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1762508

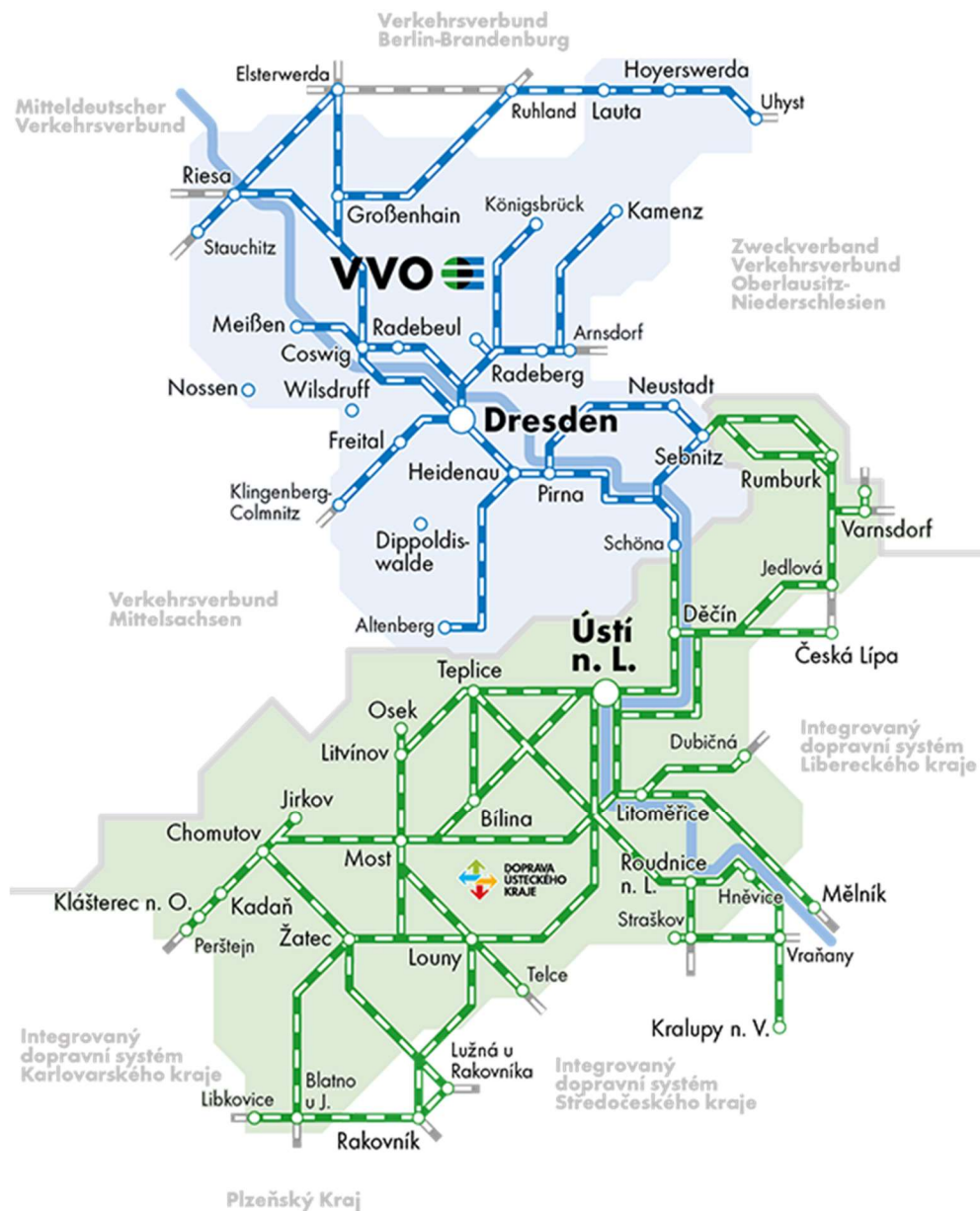
³² Doprava Ústeckého kraje. *Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022–2026* [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1762508

zákazníků a většina uživatelů tak platí cenu přiměřenou ke své kupní síle. Tato pravidla jsou důležitá nejen pro zajištění příjmů dopravců, ale také pro zvýšení a udržení akceptace přeshraničních nabídek zákazníky.

V současné době jsou tak v rámci Dopravy Ústeckého kraje v oblasti mezinárodních jízdních dokladů dostupné pouze mezinárodní síťové jízdenky Labe-Elbe, Euro-Nisa-Ticket a jízdní doklady vydávané dle tarifu DÚK + VVO. Integrovaná jednodenní papírová síťová jízdenka Labe-Elbe platí na celém území Dopravy Ústeckého kraje a na území německého dopravního svazu VVO.³³

³³ Doprava Ústeckého kraje. *Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022–2026* [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1762508

Obrázek 3: Území spadající do platnosti tarifu jízdenky Labe – Elbe



Zdroj: Dopravní svaz Horního Polabí (VVO)³⁴

Obrázek č. 3 zobrazuje celou oblast ve které může zákazník využít jízdenku Labe – Elbe. Jak je z obrázku zřejmé, tak tato jízdenka umožňuje cestovat po velké části Ústeckého kraje, ale také má platnost ve velké oblasti Saska.

³⁴ Dopravní svaz Horního Polabí (VVO). *Elbe-Labe-Ticket* [online] [cit. 19. 03. 2024]. Dostupné z: <https://www.vvo-online.de/de/tarif-tickets/tickets/elbe-labe-129.cshhtml>

4.2.3 Plán nových tarifních nabídek Dopravy Ústeckého kraje

V rámci období roků 2022–2026 se plánuje politika Ústeckého kraje zaměřovat zejména na podporu stálých uživatelů veřejné dopravy, přičemž značná pozornost má být věnována i tarifní nabídce pro turisty. Vedle 1-denní celosíťové jízdenky, bude Ústecký kraj zvažovat možnost vytvořit další zajímavé nabídky produktů pro podporu domácího cestovního ruchu, kdy se má jednat například o vícedenní turistické jízdenky.

Další oblastí, které se chce Ústecký kraj dále věnovat, jsou jízdní doklady do německých zón patřících do integrovaného dopravního systému VVO, které jsou obsluhovány linkami objednávanými/spolufinancovanými Ústeckým krajem. V současné době je možné do vybraných zón VVO (například Dresden, Freital, Pirna, Altenberg) koupit pouze papírové jízdní doklady ze zóny Teplice, Dubí a Dubí/Cínovec. Konečným záměrem je, aby bylo možné si z jakékoliv oblasti v působnosti Dopravy Ústeckého kraje, zakoupit jízdní doklad do vybraných míst v Sasku, přičemž nákup takových jízdních dokladů by měl být umožněn i prostřednictvím mobilní aplikace.³⁵

4.3 Vlastní analýza dopravní obslužnosti Dopravy Ústeckého kraje

Na základě vlastního pozorování, studiem dostupných dokumentů a rozhovoru s pracovníkem Dopravy Ústeckého kraje byla vytvořena vlastní analýza. Tato analýza umožňuje pohled na současnou situaci dopravní obslužnosti v rámci Dopravy Ústeckého kraje a na zjištění vnitřních a vnějších faktorů ovlivňujících Dopravu Ústeckého kraje. Vlastní analýza nabízí pohled na možnosti k dalšímu rozvoji a zkvalitňování přeshraniční dopravy.

4.3.1 Vnitřní faktory ovlivňující Dopravu Ústeckého kraje

Pohled na vnitřní faktory ovlivňujících Dopravu Ústeckého kraje může být pozitivní, ale i negativní, Mezi pozitivní faktory patří jednotný centrální dispečink pro celý kraj, zázemí silného organizátora veřejné dopravy. Jednotný integrovaný dopravní systém spočívající v tom, že cestující používají jednotné jízdenky, které lze požit na jakýkoliv dopravní prostředek zařazený v tomto jednotném dopravním systému, bez ohledu na dopravce. K tomuto účelu slouží jednotná vizualizace dopravce, pomocí které jsou spoje

³⁵ Doprava Ústeckého kraje. *Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022–2026* [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1762508

Dopravy Ústeckého kraje snadno rozpoznatelné. Dalším velmi pozitivním faktorem je provázanost jednotlivých jízdnic řádů dopravců, zařazených do integrovaného dopravního systému a jejich kvalifikovaní pracovníci. V neposlední řadě je velmi pozitivním faktorem, finanční zajištění ze strany zřizovatele.

Mezi slabší, až negativní faktory ovlivňující Dopravu Ústeckého kraje patří nutnost spolupráce s jednotlivými dopravci v rámci integrovaného dopravního systému, která vede ke složitější organizaci jako je nejednotnost v dodržování pravidel v rámci integrovaného dopravního systému, způsobená různými dopravci a jejich rozdílnou firemní kulturou. Dělení nákladů mezi různé sjednané dopravce v rámci integrovaného dopravního systému. Nestejnoměrná návratnost nákladů na využití dopravce, která je vyšší tam, kde je vyšší hustota obyvatel v rámci jeho působnosti například aglomerace krajského města Ústí nad Labem, oproti periferiím jako je Šluknovský výběžek. Administrativní zátěž v nutnosti rozúčtování tržeb mezi jednotlivé dopravce spojené v integrovaném dopravním systému. Rozdílné odbavovací systémy jednotlivých dopravců zařazených v rámci integrovaného dopravního systému. Některé odbavovací systémy neumožňují bezkontaktní platbu bez nutnosti další obsluhy ze strany přepravce. Při pohledu na přeshraniční dopravu jsou pak negativními faktory různé právní a zákonné normy v České republice a Sasku. Jejich rozdílnost spočívá například v tom, že v rámci České republiky platí legislativa napříč všemi kraji v přenesené působnosti, oproti tomu Sasko, jako spolková země, si tvoří svoji legislativu v oblasti dopravy v rámci samosprávy.

4.3.2 Vnější faktory ovlivňující Dopravu Ústeckého kraje

Vnějším faktorem, který může pozitivně ovlivnit dopravu v Ústeckém kraji je snaha ze strany zřizovatele Dopravy Ústecké kraje o postupné zapojování městské hromadné dopravy do integrovaného dopravního systému. Městská hromadná doprava má možnost získat zapojením do integrovaného dopravního systému více cestujících, což vede k omezení osobní dopravy v katastrálním území daného města. Vyšší využití hromadné dopravy na úkor individuální dopravy, má pozitivní vliv na životní podmínky obyvatel měst a taktéž pozitivní vliv na životní prostředí obecně.

Zajímavou příležitostí pro Dopravu Ústeckého kraje je spolupráce s různými přepravci v rámci měst a obcí v daném regionu, která přináší vzájemné získávání a předávání poznatků. Spolupráce mezi Ústeckým krajem a Saskem, přispívá k rozvoji regionu

a k upevňování dobrých sousedských vztahů. Spoluprací s dopravci se sousedními státy, získává Doprava Ústeckého kraje zkušenosti se zahraničním dopravním systémem.

Dalším významným faktorem pro Dopravu Ústeckého kraje je podpora rozvoje ze strany kraje a státu ve formě dotací na další rozvoj dopravy v rámci regionu např. z Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR), Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) nebo Státního fondu dopravní infrastruktury (sfdi).

Mezi dotační programy patří například: Integrovaný regionální operační program (IROP), který spravuje Ministerstvo pro místní rozvoj, v novém programovém období spouští dvě výzvy, které cílí na podporu udržitelné multimodální městské mobility.

O podporu mohou žádat obce, kraje, dobrovolné svazky obcí, jimi zřizované nebo zakládané organizace a dopravci ve veřejné dopravě na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících.

„Výzvy podporují propojení více druhů osobní dopravy výstavbou nebo modernizací přestupních terminálů a parkovacích systémů. Nová nebo významně modernizovaná infrastruktura městské a příměstské dopravy zefektivní přestupní vazby, bude dále motivovat cestující k přesunu z individuální automobilové dopravy do veřejné dopravy a podpoří rozvoj aktivní mobility,“ říká místopředseda vlády pro digitalizaci a ministr pro místní rozvoj Ivan Bartoš.³⁶

V daném případě se jedná o následující výzvy:

- 68. výzva IROP je určena pro projekty na území méně rozvinutých regionů a je v ní k dispozici více než 875 milionů korun z EFRR.³⁷
- V 69. výzvě IROP je připravená částka ve výši téměř 530 milionů korun z EFRR a je pro projekty na území přechodových regionů.³⁸

³⁶ ESTAV.cz. *Dotace na propojení více druhů osobní dopravy* [online] [cit. 10. 03. 2024]. Dostupné z: <https://www.estav.cz/cz/11647.dotace-na-propojeni-vice-druhu-osobni-dopravy>

³⁷ Ministerstvo pro místní rozvoj – Integrovaný regionální operační program (IROP). *68. výzva IROP – Multimodální osobní doprava – SC 6.1 (MRR)* [online] [cit. 10. 03. 2024]. Dostupné z: <https://irop.gov.cz/cs/vyzvy-2021-2027/vyzvy/68vyzvairop>

³⁸ Ministerstvo pro místní rozvoj ČR – Integrovaný regionální operační program (IROP). *69. výzva IROP – Multimodální osobní doprava – SC 6.1 (PR)* [online] [cit. 10. 03. 2024]. Dostupné z: <https://irop.gov.cz/cs/vyzvy-2021-2027/vyzvy/69vyzvairop>

Pod záštitou Ministerstva dopravy a Státního fondu dopravní infrastruktury byl vyhlášen Operační program Doprava 2021–2027 (OPD3). Hlavním cílem programu je přispět k zvýšení konkurenceschopnosti ČR prostřednictvím zlepšení dopravní dostupnosti.³⁹

„OPD3 je členěn do třech věcných priorit (doplňených o čtvrtou prioritu zaměřenou na technickou pomoc). První priorita obsahuje zejména intervence na železnici a na silniční síti TEN-T (Transevropská dopravní síť) doplněné intervencemi v oblasti interoperability či inteligentních dopravních systémů. Druhá priorita poté cílí na silniční projekty mimo síť TEN-T a třetí priorita na projekty v oblasti městské dopravy (tramvajové a trolejbusové tratě) a infrastruktury alternativních paliv. Nově je kladen zvýšený důraz na budování infrastruktury pro alternativní paliva a na projekty pro udržitelnou městskou mobilitu. Jedná se o podporu hromadných dopravních prostředků používající alternativní zdroje energií, jako jsou elektrobusesy.“ První dvě priority budou financovány v rámci cíle politiky nazvané „Propojenější Evropa díky zvyšování mobility a regionálního propojení IKT“ (informační a komunikační technologie), přičemž třetí priorita bude financována v rámci cíle politiky nazvané „Zelenější, nízkouhlíková Evropa, díky podpoře na čistou a spravedlivou energii, zelených a modrých investic, oběhového hospodářství, přizpůsobení se změnám klimatu a prevence řízení rizik.“⁴⁰

Vnějšími faktory ohrožujícími Dopravu Ústeckého kraje je ztráta zájmu obyvatel o veřejnou dopravu na úkor individuální dopravy a obecné společenské mínění o veřejné dopravě, které je čím dál více negativně laděné. K této negaci velkou měrou přispěla Pandemie Covid 19 – odklon cestujících k individuální dopravě, zprávy médií ve vztahu k veřejné dopravě a nízké kritické myšlení občanů. Další významným negativním faktorem je pro Dopravu Ústeckého kraje nedostatečné financování ze strany zřizovatele integrovaného dopravního systému z důvodu rozpočtové politiky Ústeckého kraje. Nedostatek finančních prostředků má negativní vliv na propagační kampaně a informační servis v rámci Dopravy Ústeckého kraje.

Dalším velmi významným vnějším negativním faktorem jsou přírodní katastrofy např. požár Českosaského Švýcarska v červenci 2022, který vedl ke snížení návštěvnosti daného regionu

³⁹ Ministerstvo dopravy ČR – Státní fond dopravní infrastruktury (sfdi). *Operační program Doprava 2021–2027 (OPD3)* [online] [cit. 10. 03. 2024]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/fondy-eu/operacni-program-doprava-2021-2027/>

⁴⁰ Ministerstvo dopravy ČR – Státní fond dopravní infrastruktury (sfdi). *Program Doprava 2021–2027* [online] [cit. 10. 03. 2024]. Dostupné z: <https://opd3.opd.cz/stranka/zakladni-informace>

a potažmo menšího zájmu o využití hromadné veřejné dopravy v této jinak turistický vyhledávané oblasti.

4.3.3 Zhodnocení vlastní analýzy

Předmětnou analýzou bylo zjištěno, že dopravce zapojený do integrovaného dopravního systému, svým vstupem získává přístup do celého systému provozovatelů veřejné dopravy a může tak využít jeho výhody. Zmíněné výhody spočívají zejména ve zvýšení počtu cestujících z důvodu jednotné jízdenky a navazujících spojů, kdy tyto faktory přispívají k rozvoji a prosperitě jednotlivých dopravců. Případné zvýšené náklady na administrativní zátěž a nutnost vybavení stejným odbavovacím systémem v rámci integrovaného dopravního systému, může kompenzovat úspora spočívající v jednotném dopravním dispečinku pro všechny dopravce, ale hlavně snadnější možnost čerpat v rámci většího celku dotace, a to nejen ze strany kraje a státu, ale taktéž Evropské unie. Vlastní analýza dopravní obslužnosti Dopravy Ústeckého kraje ukázala, že v současné době převládají pozitivní faktory, nad negativními.

4.4 Projekt

Projekt byl realizován ve spolupráci s Dopravou Ústeckého kraje s jejíž pomocí bylo možné provést dotazníkové šetření a následně vést strukturovaný rozhovor s jejich pracovníkem. Cílem projektu bylo zjistit a zhodnotit přínosy jednotného integrovaného dopravního systému v rámci Ústeckého kraje a vyhodnotit stávající stav přeshraniční dopravy. Hlavním cílem projektu bylo na základě vyhodnocení dotazníkového šetření, realizací rozhovoru s pracovníkem Dopravy Ústeckého kraje a vytvořením vlastní analýzy zmiňovaného dopravce, vyslovit doporučení a návrhy, které by mohly vést ke zkvalitnění dopravního systému v rámci přeshraniční spolupráce a k rozvoji regionu.

4.4.1 Charakteristika sběrného místa dotazníkového šetření

Kvantitativní dotazníkové šetření probíhalo v období od dubna roku 2023 do října 2023 v rámci pravidelných výjezdů mobilní informační kanceláře tzv. DÚKmobilu. Mobilní kancelář slouží zejména k rozšíření povědomí občanů o integrovaný dopravní systém v místech, kde není možné zajistit provoz kamenné informační kanceláře. DÚKmobil rozšiřuje možnost získávání informací vedle zdrojů z internetu, letáčků v dopravních prostředcích, nebo na sociálních sítích.

Ke sběru dat, bylo zvoleno kvantitativní šetření pro jeho nízkou finanční a časovou náročnost. Náklady spojené s distribucí dotazníku byly minimalizovány také tím, že výzkumník ve většině případů osobně provedl sběr dat. Tímto způsobem se též zvýšila následná návratnost vyplněných dotazníků oproti jinému způsobu distribuce, například vkládání dotazníků do poštovních schránek náhodných respondentů, u kterých nebylo zřejmé, zda by vůbec měli zájem dotazník vyplnit nebo zda vůbec využívají hromadnou dopravu.⁴¹

Dotazníkové šetření bylo provedeno v oblasti Děčínska a Šluknovského výběžku, tedy v místech, kde působí Doprava Ústeckého kraje a v oblasti, kde lze předpokládat největší využití přeshraniční dopravy v rámci jízdenky Labe-Elbe. Cílem dotazníkového šetření bylo zjistit, jaké povědomí mají občané o možnosti přeshraniční přepravy v daném regionu a současně, zda mají o zmiňovanou přepravu zájem, popř. za jakých podmínek. Vzhledem k tomu, že v rámci přeshraniční dopravy v Ústeckém kraji je využívána pouze mezinárodní síťová jízdenka Labe-Elbe a Euro-Nisa-Ticket, bylo dotazníkové šetření zaměřeno na oblast Labe-Elbe. Zvolená oblast dotazníkového šetření byla vybrána zejména k potenciálu spočívajícím v turistické atraktivitě Českosaského Švýcarska, které je hlavní turistickou oblastí v daném regionu. V rámci dotazníkového šetření byla vybrána tato města a obce Děčín, Rumburk, Krásná Lípa, Chřibská, Verneřice, Benešov nad Ploučnicí, Jiříkov a Česká Kamenice.

DÚKmobil byl představen široké veřejnosti v září roku 2020, kdy byl pořízen za účelem zkvalitnění informačních služeb Dopravy Ústeckého kraje. DÚKmobilní kancelář je zaměřena zejména na obyvatele menších měst a obcí, seniory a cestující, kteří pravidelně dojíždějí do škol a zaměstnání. Součástí DÚKmobilu je plnohodnotný odbavovací systém, který umožňuje zákazníkovi okamžité zakoupení časových jízdenek Dopravy Ústeckého kraje a čipových karet Dopravy Ústeckého kraje (tzv. Peněženky). Je zde taktéž možnost nákupu jízdenky Labe-Elbe a Euro-Nisa-Ticket. V rámci Svobodného státu Sasko platí jízdenka Labe-Elbe v místních dopravních prostředcích, a to po celé oblasti integrované dopravy VVO, ve vlacích, linkových autobusech, v tramvajích a autobusech městské hromadné dopravy ve městech Dresden, Meißen a dalších v oblasti VVO viz obrázek č. 3. V Ústeckém kraji platí v přeshraniční dopravě jízdenka Labe-Elbe na výše uvedených autobusových linkách, viz tabulka č. 1, dále v rychlících RE 20 na trase Litoměřice – Ústí

⁴¹ DISMAN, Miroslav. *Jak se vyrábí sociologická znalost*. Páté, nezměněné vydání. Praha: Univerzita Karlova, Nakladatelství Karolinum. 2021. 372 s. ISBN 978-80-246-5053-1

nad Labem – Dresden, na vlakové lince U 28 na trase Rumburk – Šluknov – Dolní Poustevna – Sebnitz – Bad Schandau – Děčín, na přívozu linky F1 mezi obcemi Schöna a Hřensko a na lodní lince T 92 na trase Ústí nad Labem – Děčín – Bad Schandau.

V DÚKmobilu jsou dále k dispozici informační letáčky a firemní dárkové předměty, určené zejména pro malé děti, jedná se o pastelky, pexesa, omalovánky a další propagační předměty. Mobilní kancelář provází oficiální maskot Dopravy Ústeckého kraje chameleon DÚKáček. DÚKmobil může plně obsluhovat pouze řidič, ale ve většině případů jej doprovází další pracovník Dopravy Ústeckého kraje.

Obrázek 4: DÚK mobilní kancelář



Zdroj: Doprava Ústeckého kraje⁴²

Na předmětném obrázku č. 4 je zachycena DÚKmobilní kancelář, a to v době, kdy je připravena poskytnout případným zájemcům informace a služby.

⁴² Doprava Ústeckého kraje. *Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022–2026* [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1762508

4.4.2 Zastávky mobilní kanceláře DÚKmobilu

Stejně jako v předcházejících letech, navštívil v průběhu roku 2023 DÚKmobil v rámci svých nepravidelných zastávek v regionu, některá vybraná místa.

V průběhu měsíce dubna proběhla pouze jedna zastávka, a to v Děčíně u obchodního centra Pivovar. V následujícím měsíci v květnu bylo již zastávek více, a to v obci Telnice, ve městě Rumburk na parkovišti Lužického náměstí a poté v Krásné Lípě, kde byla vybrána zastávka na Křinickém náměstí. Stejně jako v měsíci květnu, proběhly v měsíci červnu celkem tři zastávky, kdy se jednalo o obec Jimlín, město Chabařovice a město Chřibská před městským úřadem. V červenci proběhlo v rámci výjezdu v regionu šest zastávek, kdy se jednalo o obec Verneřice na Mírovém náměstí, dále v obci Kryry, následovala opět město Chřibská před městským úřadem, tak jako v předchozím měsíci. Poté DÚKmobil zavítal do města Benešov nad Ploučnicí na Náměstí míru a následně proběhla zastávka v obci Jiříkov se zastávkou před městským úřadem a poslední obcí byla obec Zubrnice. V průběhu měsíce srpna absolvovala mobilní kancelář celkem devět zastávek, kdy první zastávka proběhla ve městě Česká Kamenice na Náměstí Míru, následovala zastávka ve městě Ústěk, poté opět zastávka v obci Jiříkov před městským úřadem, Dále následovala zastávka v obci Verneřice na Mírovém náměstí. Další zastávkou v rámci výjezdu do regionu byla obec Chabařovice a následovala zastávka v Krásné Lípě na Křinickém náměstí. Poslední tři zastávky byly v obci Straškov – Vodochody a ve městech Terezín a Litoměřice. Nejvíce výjezdu DÚKmobilní kanceláře proběhlo v měsíci září, kdy se jednalo celkem o dvanáct výjezdů. První zastávkou bylo opět město Litoměřice, následovala obec Kryry a Chřibská se zastávkou před městským úřadem. Dalším místem v rámci měsíce září byla zastávka v obci Peruc a v obci Třebívlice, poté následovala zastávka ve statutárním městě Chomutov. Následně byly uskutečněny zastávky v obci Chabařovice, v obci Verneřice na Mírovém náměstí, ve městě Krásná Lípa na Křineckém náměstí, ve městě Terezín a na závěr v obci Telnice. V měsíci říjnu, kdy se jednalo o poslední měsíc dotazníkového šetření, absolvovala mobilní kancelář celkem deset výjezdů do přilehlých obcí. Počáteční zastávka proběhla ve městě Benešov nad Ploučnicí na Náměstí Míru, další zastávka byla v Jiříkově před městským úřadem, následovala zastávka Kryry a Chřibská před městským úřadem, další zastávkou byla obec Zubrnice a obec Chabařovice. Poté DÚKmobil zastavoval v obci Verneřice na Mírovém náměstí a ve městech Česká Kamenice na Náměstí Míru a Krásná Lípa na Křinickém náměstí. Poslední zastávkou byla obec Chřibská před městským úřadem.

4.4.3 Specifikace vybraných měst a obcí pro dotazníkové šetření

Dotazníkové šetření probíhalo na níže uvedených vybraných místech, a to celkem při dvaceti výjezdech. Výzkumník se v rámci dotazníkového šetření osobně účastnil třinácti výjezdů, kdy byl minimálně jednou na každém z vybraných míst. V ostatních případech dotazník vyplňovali s respondenty pracovníci DÚKmobilu.

V případě vybraných míst se jednalo o Statutární město Děčín, ležící v Ústeckém kraji při soutoku řek Labe a Ploučnice, na rozhraní Labských pískovců a Českého středohoří. Město Děčín zaujímá rozlohu 117,7 km² a žije zde 47180 (Český statistický úřad 2023) obyvatel a prochází jím křižovátka významných silničních tahů směrem na Liberec, Dresden a Ústí nad Labem. Děčín leží cca 70 km v dojezdové vzdálenosti od Dresden, kdy se jedná o nejvyšší správní centrum v rámci Saska a cca 27 km v dojezdové vzdálenosti od Ústí nad Labem, kdy se jedná o nejvyšší správní centrum v rámci Ústeckého kraje.

Město Rumburk se nachází v nejsevernější části České republiky, ve východní části Ústeckého kraje, v severovýchodní části okresu Děčín, ve Šluknovském výběžku. Zaujímá rozlohu 24,72 km² a žije v něm 10937 (Český statistický úřad 2023) obyvatel. V Rumburku jsou hraniční přechody do německých měst Seiffhennersdorfu a Neugersdorfu a železniční hraniční přechod Rumburk – Ebersbach/Habrachtice. Rumburk leží cca 73 km v dojezdové vzdálenosti od nejvyššího správního centra Saska, Dresden. A cca 66 km v dojezdové vzdálenosti od Ústí nad Labem.

Město Krásná Lípa s počtem obyvatel 3413 (Český statistický úřad 2023) se nachází v Ústeckém kraji a svojí rozlohou zaujímá 31,42 km². Od roku 2000 je město sídlem Správy Národního parku České Švýcarsko. Krásná Lípa je město na severu Česka, v severovýchodní části okresu Děčín na pomezí Národního parku České Švýcarsko a Lužických hor. Krásná Lípa leží cca 71 km v dojezdové vzdálenosti od Dresden a cca 60 km v dojezdové vzdálenosti od Ústí nad Labem.

Chřibská je město v okrese Děčín, v Lužických horách, ve Šluknovském výběžku, na okraji Národního parku České Švýcarsko. Žije zde 1328 (Český statistický úřad 2023) obyvatel a zaujímá rozlohu 15,96 km². Chřibská leží cca 76 km v dojezdové vzdálenosti od Dresden a cca 54 km v dojezdové vzdálenosti od Ústí nad Labem.

Verneřice jsou nejjihnější město okresu Děčín v Ústeckém kraji. Žije zde 1157 (Český statistický úřad 2023) obyvatel a mají rozlohu 31,41 km². Verneřice leží cca 91 km v dojezdové vzdálenosti od Dresden a cca 27 km v dojezdové vzdálenosti od Ústí nad Labem.

Benešov nad Ploučnicí je město na řece Ploučnici v okrese Děčín v Ústeckém kraji. Na rozloze 9,72 km² žije 3602 (Český statistický úřad 2023) obyvatel. Benešov nad Ploučnicí leží cca 80 km v dojezdové vzdálenosti od Dresden a cca 35 km v dojezdové vzdálenosti od Ústí nad Labem.

Jiříkov je město v severních Čechách, v okrese Děčín v Ústeckém kraji. V Jiříkově žije 3589 (Český statistický úřad 2023) obyvatel a zaujímá rozlohu 13,33 km². V Jiříkově je hraniční přechod Jiříkov – Neugersdorf. Jiříkov leží cca 89 km v dojezdové vzdálenosti od Dresden a cca 72 km v dojezdové vzdálenosti od Ústí nad Labem.

Česká Kamenice je město na severu Čech, v okrese Děčín. Žije zde 5103 (Český statistický úřad 2023) obyvatel a má rozlohu 38,77 km². Českou Kamenicí protéká řeka Kamenice. Na území České Kamenice se stýkají tři chráněné krajinné oblasti, CHKO Lužické hory, CHKO Labské pískovce a CHKO České středohoří. Česká Kamenice leží cca 88 km v dojezdové vzdálenosti od Dresden a cca 42 km v dojezdové vzdálenosti od Ústí nad Labem.

Údaje o rozloze⁴³ a počtu obyvatel⁴⁴ vybraných měst a obcí byly převzaty z údajů Českého statistického úřadu a měření vzdálenosti bylo provedeno za pomoci kalkulačky vzdálenosti.⁴⁵

4.4.4 Průběh dotazníkového šetření a výběr respondentů

V lokalitách uvedených v kapitole 4.3.3 bylo provedeno dotazníkové šetření za přímé účasti samotného zpracovatele výzkumu, který vedl sběr dat. V sedmi případech sběr dat provedla obsluha předmětného DÚKmobilu, která respondentům předala k vyplnění předmětný dotazník. Respondenti byli vybráni z náhodných občanů, kteří projevíli zájem o informace a nabídky služeb DÚKmobilu. Výzkumného šetření se zúčastnili respondenti různých věkových kategorií a z různých částí České republiky, převážně se však jednalo o obyvatele Ústeckého kraje.

Dotazník, v tištěné podobě, byl ze strany respondentů vzhledem k nízké časové náročnosti na místě vyplněn a následně vybrán zpět tazatelem, popř. obsluhou DÚKmobilu. V rámci

⁴³ Český statistický úřad. *Malý lexikon obcí České republiky - 2017* [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/maly-lexikon-obci-ceske-republiky-2017>

⁴⁴ Český statistický úřad. *Počet obyvatel v obcích – k 1. 1. 2023* [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112023>

⁴⁵ Kalkulačka vzdálenosti [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: <https://cs.distance.to/>

dotazníkového šetření bylo rozdáno celkem 295 kusů identických dotazníků, z nichž se vrátilo 236 řádně vyplněných, které bylo možné využít k výzkumu.

Při zpětném hodnocení bylo zjištěno, že na množství vyplněných dotazníků mělo vliv několik okolností. Jedním z vlivů bylo zvolené místo dotazníkového šetření, a to, zda probíhalo v malé obci, nebo ve větším městě. Přestože v menších obcích bylo početně méně vybraných dotazníků, získaná data byla kvalitnější, z důvodu ochoty a většího zájmu ze strany respondentů se do projektu zapojit. Dalším vlivem vnějšího prostředí byly povětrnostní a klimatické podmínky, kdy se ukázalo, že zejména v letním období byl větší zájem respondentů nejen o samotné dotazníkové šetření, ale také o celkové služby, které DÚKmobil nabízí.

Na počet a složení respondentů mělo taktéž vliv to, v jaké denní době byl DÚKmobil v dané lokalitě, neboť nižší zájem o vyplnění dotazníku byl obecně v dopoledních hodinách v pracovním týdnu než v odpoledních hodinách. Taktéž složení respondentů bylo jiné, kdy v dopoledních hodinách převládali respondenti spíše důchodového věku, a naopak v odpoledních hodinách lidé školního a produktivního věku. Výjimku tvořili matky s malými dětmi, které projevily zájem zejména o propagační materiál, který je součástí nabídky DÚKmobilu.

4.4.5 Charakteristika místa a průběh strukturovaného rozhovoru

V rámci výzkumného šetření byl dále veden strukturovaný rozhovor s pracovníkem Dopravy Ústeckého kraje. Zvolený pracovník má v kompetenci navrhnout a prosazovat případné změny vedoucí ke zlepšení služeb v rámci Dopravy Ústeckého kraje včetně přeshraniční dopravy.

Strukturovaný rozhovor byl ze strany tazatele zvolen z důvodu možnosti vytvořit si strukturu dotazů, tak aby při rozhovoru s vedoucím pracovníkem byly zohledněny odpovědi respondentů z dotazníkového šetření.

Rozhovor byl veden na pracovišti zmíněného pracovníka v budově Krajského úřadu Ústeckého kraje v Ústí nad Labem, ve které sídlí i Doprava Ústeckého kraje. Na začátku rozhovoru byl pracovník nejprve tazatelem seznámen s výsledky dotazníkového šetření a následně mu byly předkládány předem připravené otázky. Na závěr rozhovoru byl pracovníkovi Dopravy Ústeckého kraje dán prostor k tomu, aby sdělil své vlastní poznatky a názory k dané problematice, a současně prosba o vyjádření se, zda ví, jaké vize

do budoucna, má Doprava Ústeckého kraje. Rozhovor byl ze strany tazatele nahráván a v diplomové práci je následně zaznamenán jeho přepis.

5 Výsledky a diskuse

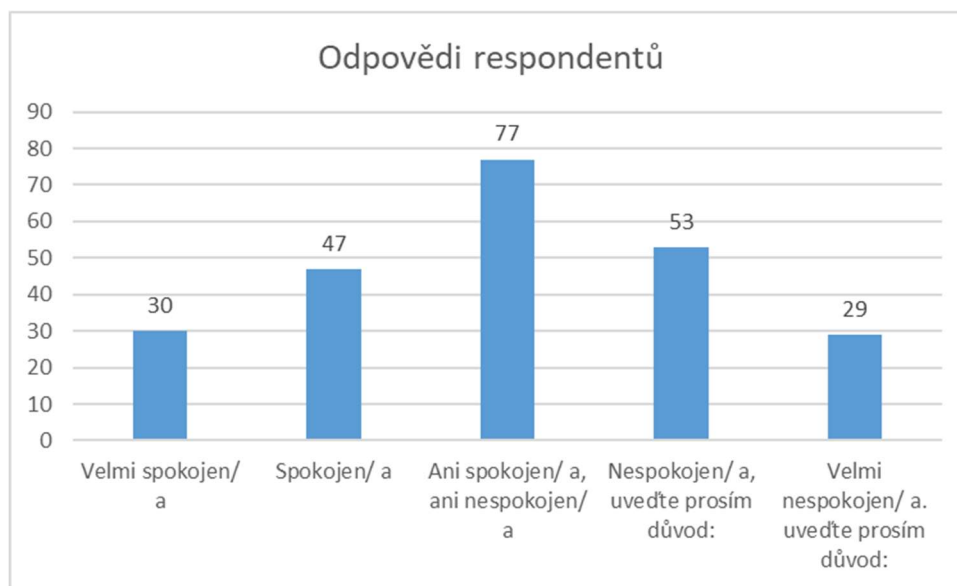
K dotazníkovému šetření byl zvolen kvantitativní sběr dat s předem stanovenými otázkami směřujícím ke zjištění informovanosti a spokojenosti občanů ve vybraných obcích. S výsledky dotazníkového šetření, byl následně seznámen pracovník Dopravy Ústeckého kraje, poté byl s pracovníkem veden strukturovaný rozhovor. Účelem vyhodnocení sebraných dat bylo navrhnout opatření vedoucí ke zlepšení služeb Dopravy Ústeckého kraje a informovanosti směrem k široké veřejnosti.

5.1 Dotazníkové šetření

V rámci dotazníku, byly připraveny uzavřené a polootevřené otázky s výběrem předdefinovaných odpovědí. U otázky číslo 6 mohl respondent zvolit ze dvou možností ANO – NE. Pokud respondent zvolil odpověď ANO, byl vyzván k pokračování otázkou číslo 8, v případě, že respondent zvolil odpověď NE byl respondent odkázán na otázku číslo 7, která byla zároveň jeho poslední otázkou. Otázka číslo 6, byla takto zvolena k rozřazení dotazovaných na respondenty, kteří tuto dopravu nevyužili a ani o ní do budoucna nemají zájem.

Dotazníkového šetření se účastnilo celkem 236 respondentů, ze všech osmi míst, ve kterých dotazníkové šetření probíhalo, přičemž většina míst byla v průběhu dotazníkového šetření navštívena opakovaně. Poté, co byla ze strany respondentů zodpovězena rozřazovací otázka č. 6, pokračovalo následně otázkou č. 7 pouze 189 respondentů, pro které dotazníkové šetření touto otázkou končilo. Zbýlých 47 respondentů pokračovalo v dotazníku otázkou č. 8, přičemž dotazník byl z jejich strany vyplněn až do otázky č. 13, kdy se jednalo o poslední otázku dotazníkového šetření.

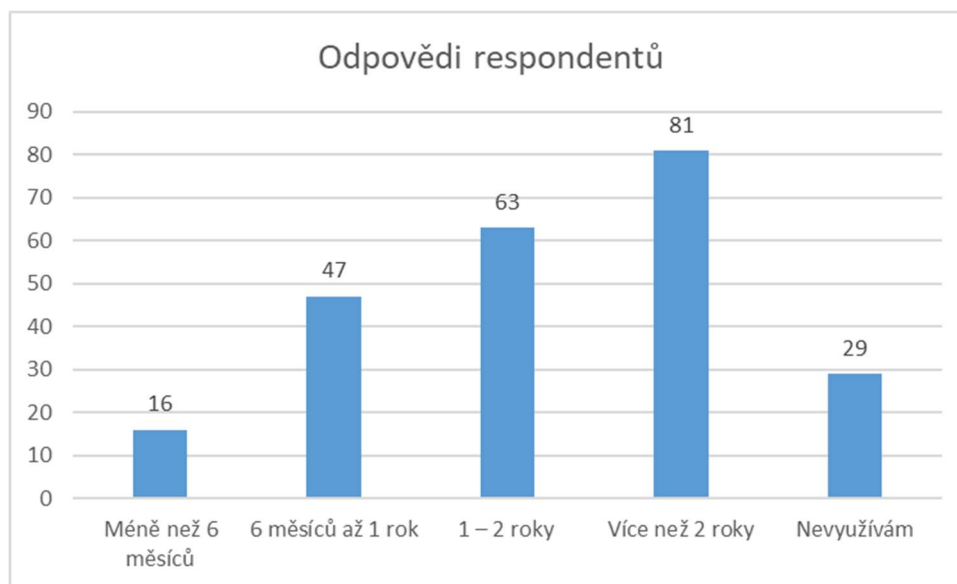
Graf č. 1: Jak jste spokojen/a s Dopravou Ústeckého kraje?



Zdroj: Vlastní zpracování

Z grafu č. 1 vyplývá, že respondenti na otázku spokojenosti či nespokojenosti s Dopravou Ústeckého kraje nemají jednoznačný názor a s celkových 236 respondentů, kteří se účastnili dotazníkového šetření, zvolilo tuto možnost 77 respondentů. 47 respondentů pak zvolilo možnost, že jsou s Dopravou Ústeckého kraje spokojeni a 30 z nich pak zvolilo dokonce možnost velmi spokojen. Naopak 53 respondentů zvolilo možnost nespokojen a 29 respondentů možnost velmi nespokojen s Dopravou Ústeckého kraje. Jako důvod nespokojenosti uvedlo nejvíce dotazovaných, celkem 45, chybějící nebo nefunkční klimatizaci, dále přeplněnost některých spojů v dopravní špičce, nebo to, že někteří řidiči neznali svou trasu linky. Celkem 10 respondentů uvedlo špatnou návaznost linek v rámci přestupu. Z celkového počtu dotazovaných respondentů je pak více respondentů, celkem 82, s Dopravou Ústeckého kraje nespokojeno, popř. velmi nespokojeno, oproti 77 respondentů, kteří uvedli, že jsou s touto dopravou spokojeni nebo dokonce velmi spokojeni.

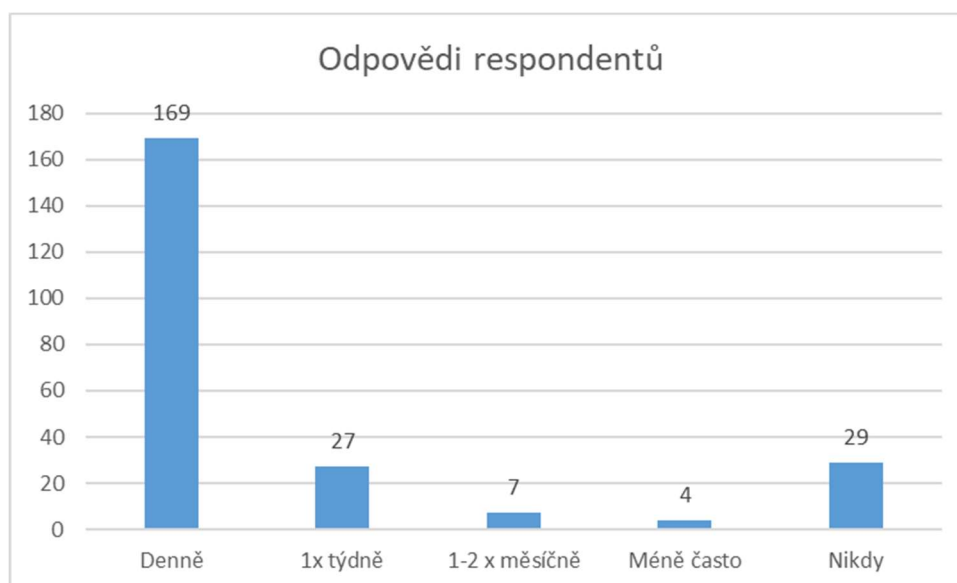
Graf č. 2: Jak dlouho využíváte služeb Dopravy Ústeckého kraje?



Zdroj: Vlastní zpracování

Podle výsledků dotazníkového šetření uvedených v grafu č. 2 je zřejmé, že většina respondentů, konkrétně 81 z nich, využívá služeb Dopravy Ústeckého kraje více než 2 roky. Dále z provedeného šetření vyplynulo, že 63 respondentů využívá Dopravy Ústeckého kraje 1 až 2 roky, 47 respondentů 6 měsíců až 1 rok a 16 respondentů kratší dobu než 6 měsíců. Část respondentů, a to konkrétně 29, dokonce uvedlo, že Dopravu Ústeckého kraje nevyužívá vůbec. Z odpovědi na uvedenou otázku je zřejmé, že většina respondentů využívá Dopravu Ústeckého kraje již dlouhodobě, kdy více než jeden rok využívá předmětných služeb 144 respondentů z celkového počtu 236 respondentů, kteří se účastnili dotazníkového šetření.

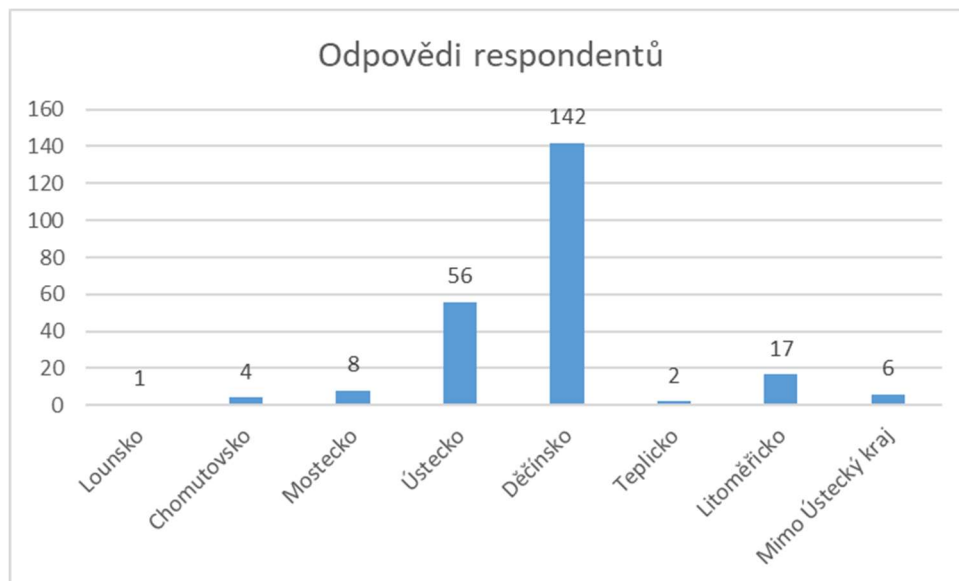
Graf č. 3: Jak často využíváte služby Dopravy Ústeckého kraje?



Zdroj: Vlastní zpracování

Jak je zřejmé z grafu č. 3, tak naprostá většina respondentů využívá služeb Dopravy Ústeckého kraje každý den. Tuto možnost zvolilo celkem 169 respondentů. Celkem 27 respondentů uvedlo, že služeb Dopravy Ústeckého kraje využívá 1 x týdně a celkem 7 dotazovaných uvedlo možnost 1 až 2 x za měsíc. Pouze 4 dotazovaní uvedli možnost méně často. Stejně jako v předchozí otázce, uvedlo 29 respondentů, že Dopravu Ústeckého kraje nevyužívají vůbec. Dle výsledku šetření je zřejmé, že pro naprostou většinu respondentů je Doprava Ústeckého kraje službou, kterou využívají denně a je zde předpoklad, že se jedná z jejich pohledu o hlavní druh přepravy, který využívají.

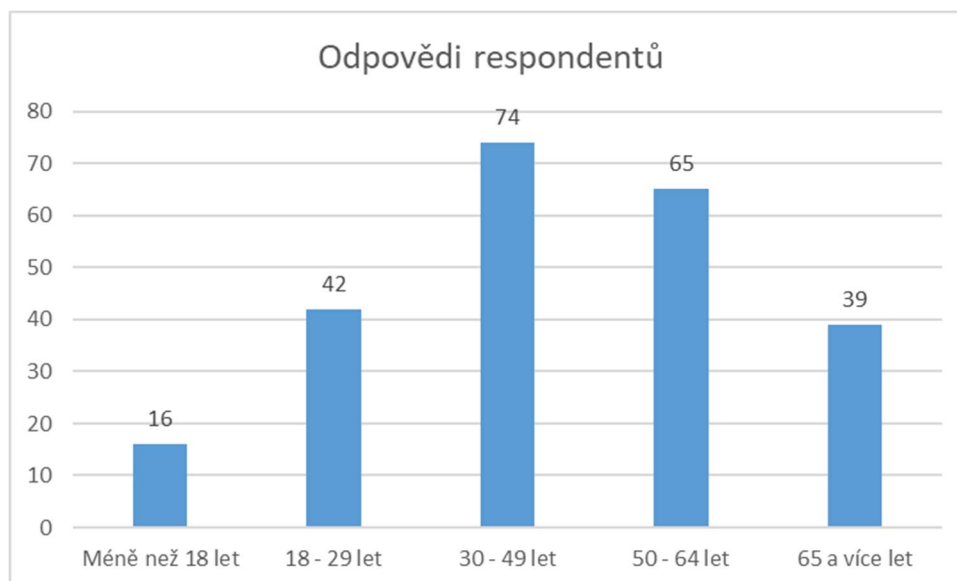
Graf č. 4: Z jaké části Ústeckého kraje pocházíte?



Zdroj: Vlastní zpracování

Z následujícího grafu č. 4 je zřejmé, že nejvíce respondentů, kteří se účastnili dotazníkového šetření, pocházelo z oblasti Děčínska a to celkem 142 respondentů. Následovala oblast Ústecka s 56 respondenty a poté oblast Litoměřicka se 17 respondenty. V případě Mostecké oblasti, Teplicka, Chomutovska a Lounska se jednalo o menší počet respondentů a to celkem 15. Z grafu dále vyplynulo, že dotazníkového šetření se účastnilo celkem 6 respondentů z jiného než Ústeckého kraje, přičemž 4 z nich uvedli, že pochází z Libereckého kraje a 2 respondenti tento údaj neuvedli vůbec. Výsledný graf ukázal, že na složení vzorku obyvatelstva se zásadně projevilo, že předmětné šetření bylo provedeno v oblasti Děčínska a Šluknovského výběžku, neboť většina respondentů uvedla právě oblast Děčínsko. Taktéž je patrné, že další větší zastoupení měli respondenti z oblasti Ústecka, kdy tato oblast s Děčínskou oblastí přímo sousedí.

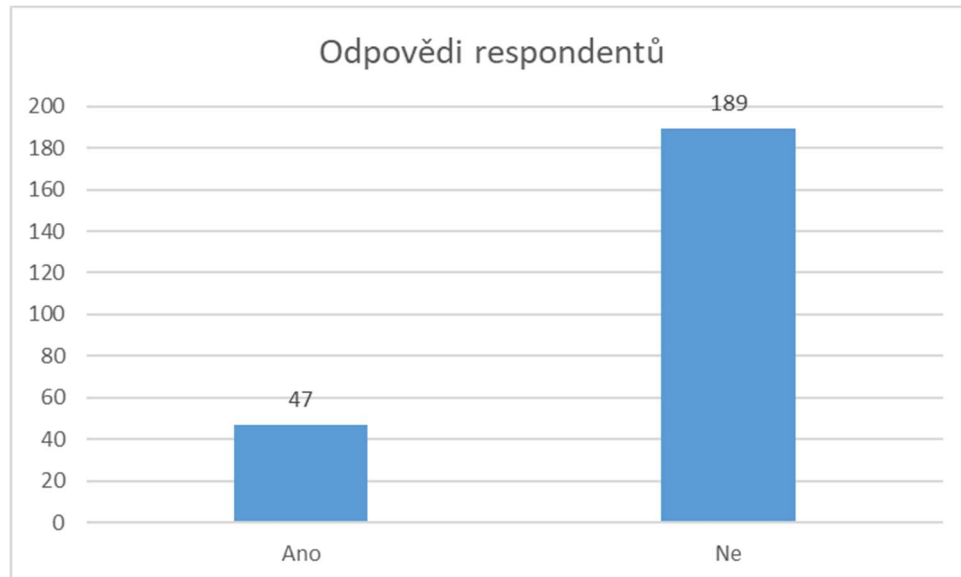
Graf č. 5: Jaký je váš věk?



Zdroj: Vlastní zpracování

Jak lze vidět z grafu č. 5, většina dotázaných a to celkem 74 osob uvedlo svůj věk v rozmezí 30–49 let. Následovala skupina respondentů ve věku 50–64 let a poté téměř shodně respondenti ve věku 18–29 let, celkem 42 osob a respondenti 65 a více 39 osob. Nejmenší počet respondentů bylo ve skupině méně než 18 let a to celkem 16 osob. Z odpovědí respondentů je patrné, že dotazníkového šetření se zúčastnilo nejvíce osob ve středním produktivním věku a následovali respondenti ve starším produktivním věku. U osob mladších 18 let se mohlo projevit, že dotazníkové šetření ohledně Dopravy Ústeckého kraje není z jejich pohledu zajímavé, ale taktéž to, že obecně akce typu propagace dopravy apod. nejsou z jejich strany příliš vyhledávané. V případě osob 65 a více, tedy seniorů se ukázalo, že spíše nemají zájem na vyplňování dotazníkového šetření na místě.

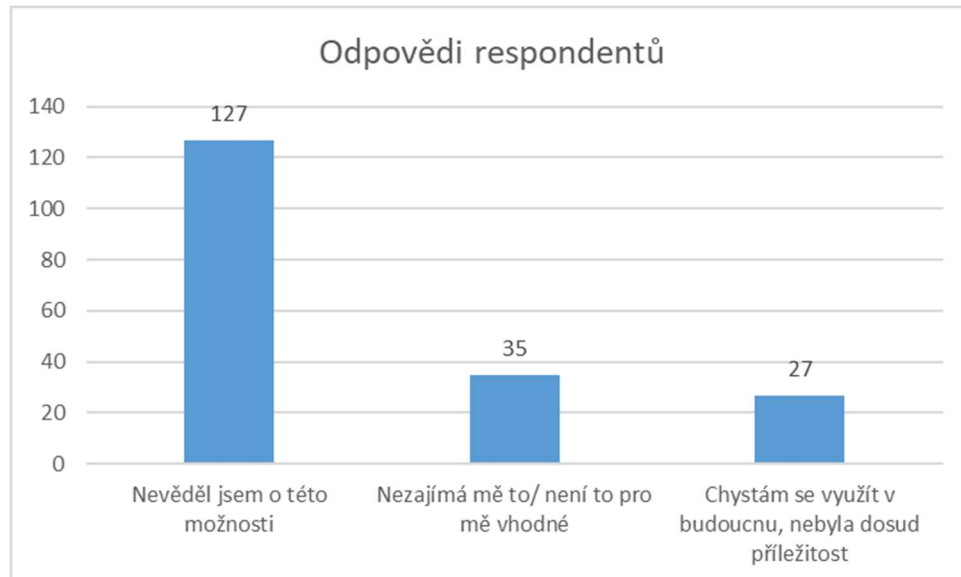
Graf č. 6: Využíváte (využili) jste přeshraniční dopravu v rámci služeb Dopravy Ústeckého kraje?



Zdroj: Vlastní zpracování

Jak je zřejmé z grafu č. 6 respondenti měli odpovědět na jednu z klíčových otázek předmětného šetření a to zda „Využívají nebo využili přeshraniční dopravu v rámci Dopravy Ústeckého kraje.“ V dotazníku se jednalo o rozřazovací otázku, kdy následně část respondentů, tedy ti, co odpověděli „Ne“ pokračovalo v dotazníkovém šetření k otázce č. 7, jednalo se o 189 respondentů. Respondenti, celkem 47, kteří odpověděli na danou otázku „Ano“ pokračovali v dotazníku otázkou č. 8. Z výsledku je patrné, že značná část respondentů, přeshraniční dopravu v rámci Dopravy Ústeckého kraje nevyužilo nebo nevyužívá.

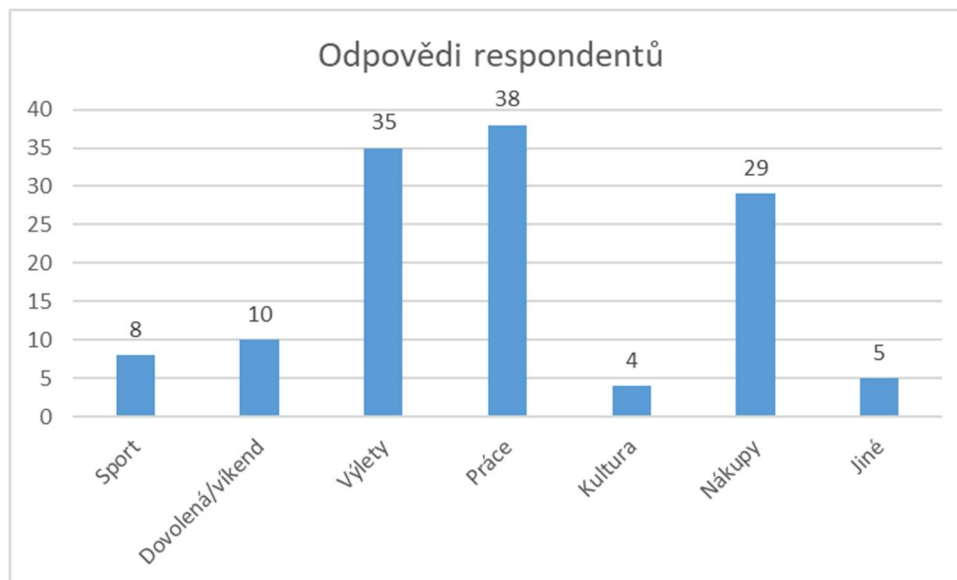
Graf č. 7: Pokud jste odpověděl na předchozí otázku „Ne“, uveďte, proč nevyžíváte přeshraniční dopravu. (toto je Vaše poslední otázka v dotazníku)



Zdroj: Vlastní zpracování

V případě otázky č. 7, kdy odpovědi byly zaznamenány a zobrazeny ve výše uvedeném grafu, se jednalo o otázku, kterou zodpovídalo 189 respondentů. Jednalo se o respondenty, kteří na otázku č. 6 odpověděli „Ne“. Jak je zřejmé z předmětného grafu, tak nejvíce respondentů zvolilo možnost, že nevěděli o možnosti přeshraniční dopravy prostřednictvím Dopravy Ústeckého kraje. Celkem se jednalo o 127 respondentů. 35 dotázaných uvedlo, že je možnost přeshraniční dopravy nezajímá nebo není pro ně vhodná. Naopak 27 respondentů uvedlo, že přeshraniční dopravu v budoucnu hodlá využít a jen dosud nebyla příležitost. Z daného je zřejmé, že o této možnosti vědí, ale doposud tuto možnost nevyužili. Pro danou skupinu respondentů se jednalo o poslední otázku v dotazníkovém šetření a další odpovědi již od těchto respondentů nebyli vyžadovány.

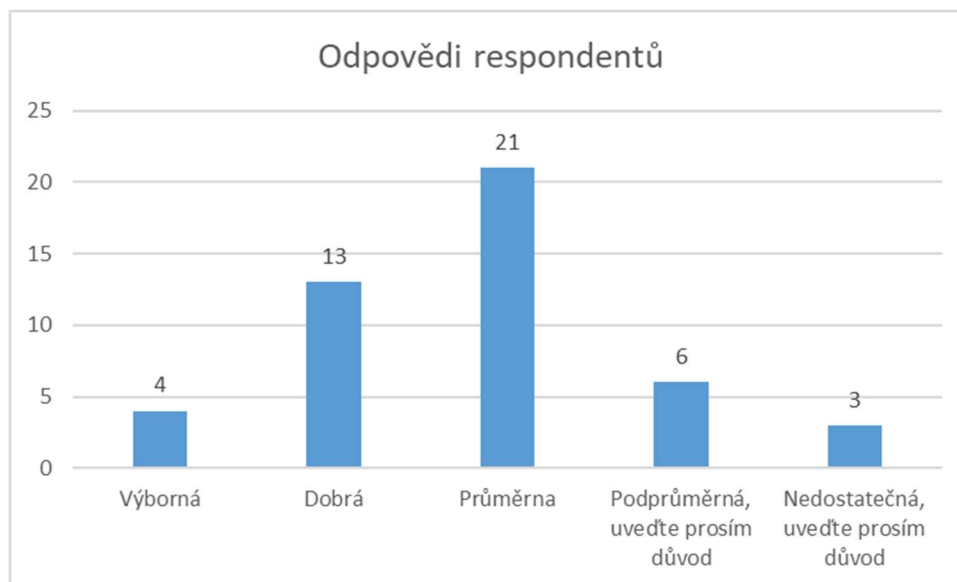
Graf č. 8: Pokud jste odpověděl na otázku 6 „Ano“, napište prosím, za jakým účelem přeshraniční dopravu? (Je možné vyplnit více možností)



Zdroj: Vlastní zpracování

Při vyplňování otázky č. 8 bylo možno zvolit více možností jedním respondentem, a ačkoliv se dalšího průzkumu účastnilo pouze 47 dotazovaných, kteří na otázku č. 6 odpověděli „Ano“ odpovědí bylo označeno více. Celkem bylo ze strany respondentů uvedeno 129 možností využití přeshraniční dopravy. Nejvíce byla ze strany dotázaných uvedena jako důvod využití přeshraniční dopravy práce a to ve 38 případech. Následovala odpověď výlety ve 35 případech a nákupy ve 29 případech. Dovolená byla uvedena 10 dotazovanými, kdy tato možnost byla spojena s možností víkend, neboť ze strany různých slevových portálů jsou nabízeny různé víkendové pobyty např. v Dresden. Následovala volba sport u 8 respondentů a kultura u 4 tazatelů. V pěti případech pak respondenti zvolili možnost jiný důvod, kdy ve čtyřech případech uvedli jako důvod návštěvu známých nebo přátel a v jednom případě pohřeb. Celkově lze říci, že tazatelé využívají přeshraniční dopravu z rozličných důvodů, přičemž znatelně je využívána nejvíce z důvodu práce, nákupů a výletů.

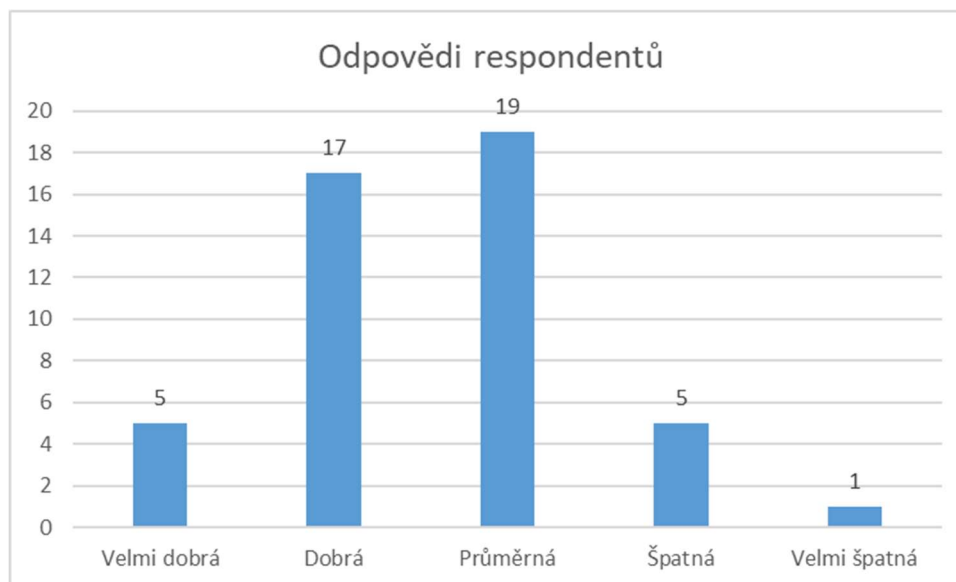
Graf č. 9: Jak celkově hodnotíte služby Dopravy Ústeckého kraje v rámci přeshraniční dopravy?



Zdroj: Vlastní zpracování

Na otázku č. 9 odpovídalo pouze 47 respondentů a nebylo zde možné volit více odpovědí. U odpovědí, kde respondenti v rámci hodnocení služby vybíraly možnost podprůměrná nebo nedostatečná, byl ze strany tazatele vyžadován důvod uvedení tohoto hodnocení. Jak je z grafu patrné, tak nejvíce respondentů a to 21 uvedlo hodnocení služby jako průměrné. 13 dotazovaných hodnotilo služby Ústeckého kraje v rámci přeshraniční dopravy jako dobré a 4 dokonce jako výborné. Naopak 6 respondentů uvedlo tyto služby jako průměrné, kdy ve 4 případech bylo uvedeno, že v autobuse nebyla toaleta a ve dvou případech, že v autobuse nešlo koupit žádné občerstvení, a to zejména vodu. Tři z dotazovaných uvedli služby jako nedostatečné, přičemž v jednom případě byla uvedena rozbitá klimatizace a nemožnost si otevřít okénko. V jednom případě bylo uvedeno, tak jako v případě předešlém, že v autobuse nebyla toaleta. V jednom případě byla možnost nedostatečná pouze uvedena, ale nebylo ze strany dotazovaného uvedeno v čem tato nedostatečnost spočívala.

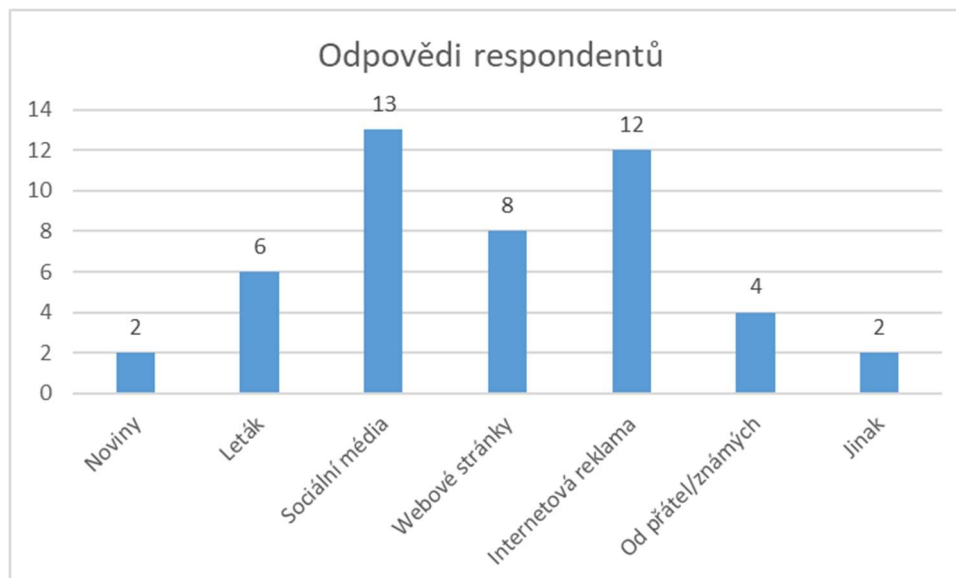
Graf č. 10: Jak hodnotíte poměr ceny/ kvality služeb dopravního systému Dopravy Ústeckého kraje v rámci přeshraniční dopravy?



Zdroj: Vlastní zpracování

Z grafu č. 10 je zřejmé, jak respondenti vnímají cenu jízdenky v rámci přeshraniční dopravy v poměru ke kvalitě služeb. Nejvíce tazatelů, celkem 19, uvedlo, že tento poměr hodnotí průměrně. Celkem velká skupina dotazovaných celkem 17 odpověděla, že cenu k poměru ke službám považuje za dobrou a 5 tazatelů dokonce za velmi dobrou. Naopak pět tazatelů uvedlo, že poměr cena a kvalitu služeb vnímá špatně a jeden tazatel za velmi špatnou. V daném případě tazatel předpokládá, že do hodnocení poměru ceny a kvality služeb se promítla některá špatná zkušenost uvedená tazatelem v otázce č. 9 předmětného dotazníkového šetření. Z celkového hodnocení pak vychází, že tazatele hodnotí poměr ceny a služeb jako dobrý až průměrný.

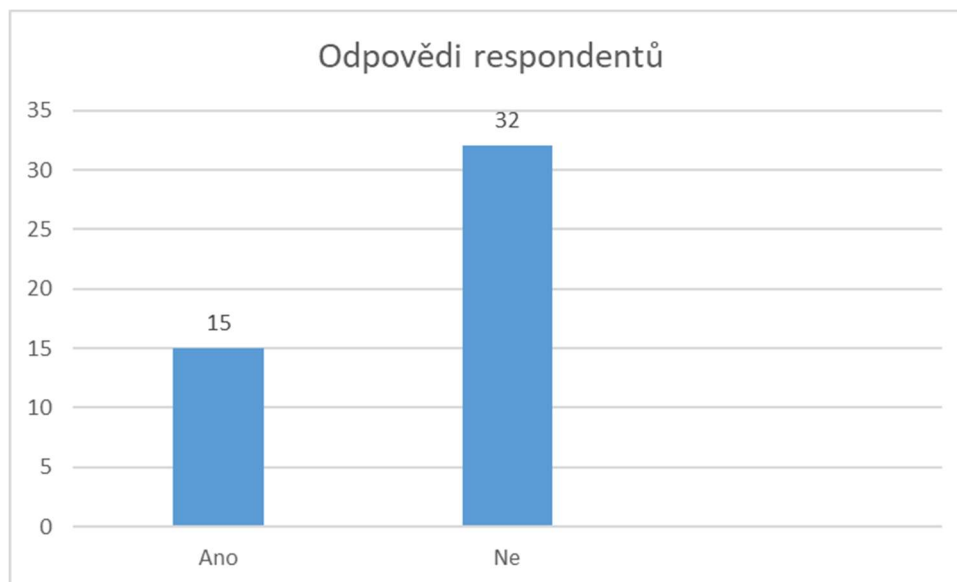
Graf č. 11: Jak jste se poprvé dozvěděl/a o možnosti přeshraniční dopravy?



Zdroj: Vlastní zpracování

Z následujícího grafu č. 11 je zřejmé, že nejvíce respondentů, kteří se účastnili dotazníkového šetření, se dozvědělo o možnosti přeshraniční dopravy ze sociálních sítí, celkem 13, dále z internetové reklamy celkem 12 dotázaných a z webových stránek Dopravy Ústeckého kraje se o této možnosti dozvědělo 8 respondentů. Z letáků se o možnosti přeshraniční dopravy dozvědělo 6 dotázaných a 2 dotázaní z novin, popř. jiného tisku. Od přátel a známých tuto možnost uvedli 4 respondenti. Dva respondenti uvedli, že se o této možnosti dozvěděli jinak, a to shodně z rozhlasu, tedy z rádia. Jak vyplynulo z výsledku uvedeného dotazování, tak v případě získávání informací ohledně přeshraniční dopravy je znatelné, že nejvíce získaných informací pochází z on-line prostředí, kdy předmětnou informaci získalo 33 dotázaných ze 47 oslovených. Bylo tak potvrzeno, že on-line média, respektive internet, má v dnešní době zásadní vliv na informovanost obyvatelstva.

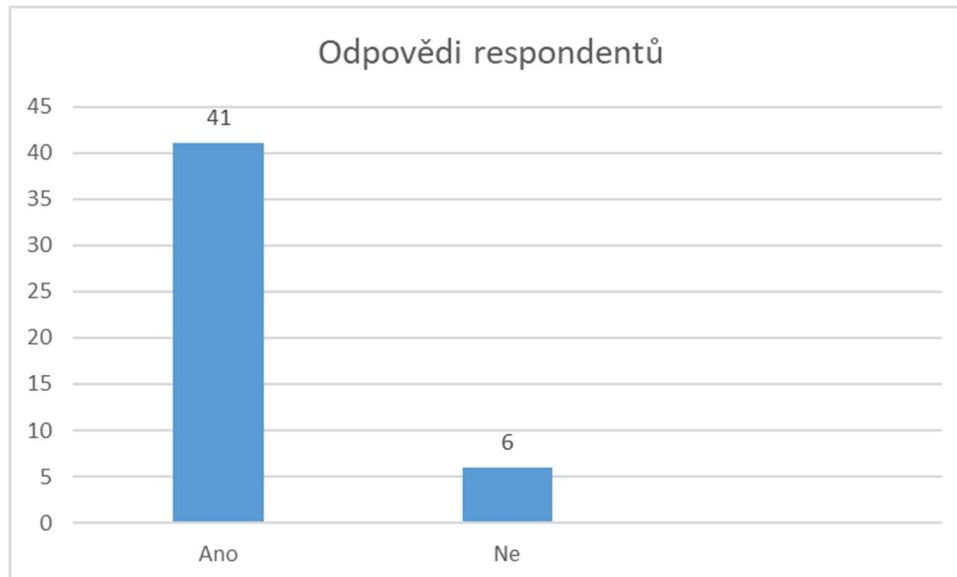
Graf č. 12: Je něco, co si myslíte, že by se mohlo zlepšit v rámci služeb přeshraniční dopravy Ústeckého kraje?



Zdroj: Vlastní zpracování

Na další otázku, týkající se návrhu na zlepšení přeshraniční dopravy odpovědělo 32 respondentů, že není co zlepšovat a naopak 15 respondentů odpovědělo na tuto otázku „ano“. Současně s touto odpovědí, bylo po respondentech požadováno, aby sdělili, v čem by se tato služba měla zlepšit, kdy v některých případech uvedli respondenti více návrhů na zlepšení přeshraniční dopravy. Nejčastěji byla ze strany respondentů uvedena chybějící či nefungující klimatizace, celkem v šesti případech. Dále respondenti uvedli jako možnost zlepšení služby pořízení lepšího vybavení autobusů, a to o toalety ve třech případech a taktéž o možnost zakoupení drobného občerstvení zejména vody taktéž ve třech případech. Ve dvou případech zákazníci uvedli, že by ocenili možnost zakoupení jízdenky delší než jednodenní například víkendovou jízdenku. Celkem pět respondentů navrhuje jako možnost zlepšení zavedení datového připojení přes Wi-Fi.

Graf č. 13: Doporučil byste služby přeshraniční dopravy prostřednictvím Dopravy Ústeckého kraje svým přátelům/známým?



Zdroj: Vlastní zpracování

Na poslední otázku v rámci dotazníkového šetření, většina respondentů a to celkem 41 odpovědělo, že by služby Dopravy Ústeckého kraje v rámci přeshraniční dopravy doporučilo dalším lidem a pouze šest z dotázaných odpovědělo záporně. Z uvedeného je zřejmé, že většina respondentů byla nebo je s touto službou spokojená.

Z celkového počtu 236 řádně vyplněných dotazníků vyplynulo, že většina dotázaných respondentů využívá služeb Dopravy Ústeckého kraje každý den, přičemž největší skupinu tvoří respondenti, kteří využívají tyto služby již déle než dva roky. Nezanedbatelná část respondentů pak využívá dopravu více než jeden rok. Co se týká celkové spokojenosti s Dopravou Ústeckého kraje, tak převládá neutrální pohled, kdy většina respondentů nemá jednoznačný názor a nepřiklonila se ani na jednu stranu spokojenosti či nespokojenosti s dopravními službami. V případě nespokojených respondentů byla nejvíce uváděna nefunkční nebo chybějící klimatizace, dále přeplněnost linek v dopravní špičce a neznalost některých řidičů v rámci jejich dopravních tras. Nespokojenost byla taktéž s návazností spojů v rámci přestupů. Co se týká míst zvolených pro dotazníkové šetření, tak je zřejmé, že tohoto šetření se zúčastnili zejména lidé žijící v dané oblasti Děčínska, kdy tuto oblast

uvedlo celkem 142 respondentů a dále následovali respondenti ze sousední oblasti, a to z Ústecka. Co se týká věku respondentů tak nejčastěji odpovídali lidé ve věku od 30 do 49 let, respektive do 64 let, kdy se jednalo celkem o 139 respondentů.

Další část dotazníkového šetření byla zaměřena na využití přeshraniční dopravy v rámci služeb Dopravy Ústeckého kraje. Většina dotazovaných tedy 189 respondentů odpovědělo, že přeshraniční dopravu nevyužívá nebo nevyužilo, kdy následně 127 z nich uvedlo, že o této možnosti nevěděli. Pouze 47 respondentů uvedlo, že tuto dopravu využívá nebo využilo, a to nejvíce z důvodu dojezdu za prací, nákupy nebo výletů.

Následující část dotazníků vyplňovalo již pouze 47 dotazovaných, kdy většina dotázaných uvedla, že hodnotí služby přeshraniční dopravy jako průměrné nebo dobré, celkem 34 respondentů, a pouze 9 dotazovaných hodnotilo služby jako podprůměrné nebo nedostatečné. V otázce poměru ceny a kvality za uvedené služby se nejvíce vyskytovala odpověď průměrná nebo dobrá, a to celkem ve 36 případech.

Zajímavou a důležitou otázkou bylo, a to z důvodu nízkého povědomí o možnosti přeshraniční dopravy v rámci služeb Dopravy Ústeckého kraje, jakým způsobem se respondenti poprvé o této možnosti dozvěděli. Nejčastějšími třemi variantami byla sociální média, internetová reklama a webové stránky, a to dohromady u 33 respondentů. Jak je z uvedeného zřejmé, největší část společnosti získává informace z on-line prostředí a jedná se tak o trvale vzestupný trend, a to nejen v oblasti dopravy. Naopak tištěná média jako jsou noviny nebo letáky uvedlo pouze 8 dotazovaných.

Další otázkou dotazníkového šetření bylo, zda a co by se mohlo zlepšit v rámci služeb přeshraniční dopravy, kdy většina dotazovaných celkem 32 respondentů si myslí, že není co zlepšit. Celkem 15 respondentů uvedlo, že v rámci této služby je potřeba zlepšení, kdy byla nejvíce zmiňována chybějící nebo nefunkční klimatizace, a to celkem v šesti případech. Dále byla ze strany dotázaných namítána vybavenost autobusů, a to chybějící toaleta a možnost nákupu drobného občerstvení zejména vody.

Na poslední otázku dotazníkového šetření z celkem 47 respondentů odpovědělo 41 dotázaných, že by službu přeshraniční dopravy prostřednictvím Dopravy Ústeckého kraje doporučilo svým známým a přátelům i přes některé uvedené nedostatky.

5.2 Strukturovaný rozhovor s pracovníkem Dopravy Ústeckého kraje

Následující část výzkumu byla zaměřena na získání informací ohledně současného stavu Dopravy Ústeckého kraje, kdy byl veden s pracovníkem Dopravy Ústeckého kraje

strukturovaný rozhovor. Předmětný pracovník má ve společnosti Dopravy Ústeckého kraje na starost taktéž problematiku přeshraniční dopravy a možnost v rámci svého pracovního zařazení navrhopvat a prosazovat případné změny. Pracovník byl seznámen s výsledky dotazníkového šetření a následně poskytl rozhovor, který byl nahráván a je zde zaznamenán přepis tohoto rozhovoru.

1. Jak vnímáte a hodnotíte společnost Dopravu Ústeckého kraje?

Společnost Dopravu Ústeckého kraje v současné době hodnotím a vnímám, jako společnost se stabilním zázemím, která v rámci České republiky patří k těm nejlepším v rámci nabídky veřejné dopravy pro veřejnost, a to jak z pohledu nabízených služeb, tak z pohledu celkové kultury cestování.

2. Jaké druhy veřejné dopravy a v jakém rozsahu v současné době nabízíte?

V současné době Doprava Ústeckého kraje nabízí v rámci integrovaného dopravního systému, to znamená na jednu jízdenku, možnost cestovat v rámci naší dopravy vlakem, autobusem, ale také lodí. Doprava Ústeckého kraje obsáhne celé území Ústeckého kraje, ale taktéž se s jeho službami můžete setkat v sousedních krajích, a to zejména ve Středočeském kraji, kam některé linky zajíždí v rámci kooperace s předmětnými kraji.

3. Jaká je Vaše spolupráce v rámci dopravy se Spolkovou republikou Německo?

Ústecký kraj, jako jeden z krajů má specifické postavení v tom, že sousedí na západě s Německem, tedy konkrétně s Bavorskem, ale zejména se Saskem. Je potřeba zmínit, že z historického hlediska má České příhraničí v rámci Ústeckého kraje velmi blízko k tomu Německému. Po druhé světové válce se sice odsunem části německého obyvatelstva a následným komunistickým převratem tato blízkost vztahů omezila, ale po roce 1989 a zejména v současné době je vidět zájem o oživení těchto vztahů. V dnešní době spolupracuje v rámci přeshraniční dopravy zejména se svazem dopravců v Sasku Verkehrsverbund Oberelbe (VVO), kdy v rámci společného jízdního tarifu Labe-Elbe, je možné na zakoupení jízdenku cestovat nejen v rámci společnosti Dopravy Ústeckého kraje, ale taktéž v rámci dopravy společnosti VVO. Jedná se pro nás o nejdůležitějšího

partnera v rámci přeshraniční spolupráce, neboť daná oblast zahrnuje zejména turisticky atraktivní oblast Česko-Saského Švýcarska a je zde vidět potenciál na případný další rozvoj. V menší míře taktéž spolupracujeme s Dopravním svazem Střední Sasko (VMS) a Dopravním svazem Horní Lužice (ZVON).

4. V rámci dotazníkového šetření většina respondentů uvedla, že Dopravu Ústeckého kraje využívají déle než rok, respektive více než dva roky, a to ve většině případů každý den. Dopravu Ústeckého kraje většinou hodnotí neutrálně, respektive se nepřiklonilo ani k názoru, že je špatná nebo dobrá. Nejvíce respondentům vadila nefunkční, popř. chybějící klimatizace. Dále přeplněnost některých spojů v dopravní špičce a taktéž neznalost některých řidičů s jejich trasou linky. Taktéž respondenti zmínili špatnou návaznost spojů v rámci přestupů. Jak si to vysvětlujete?

Předně je potřeba říct, že po pandemii Covidu se nám podařilo stabilizovat dopravu jako takovou, neboť byl znát odliv cestujících, kdy je i z Vašeho výzkumu vidět, že tito se postupně vrací, neboť naši dopravu začali využívat dlouhodobě a taktéž každodenně. Co se týká spokojenosti, myslím, že je to dáno tím, že v některých lidech je stále vnitřně veřejná doprava vnímána jako ta „špinavá“ a jako taková „nutnost“, abych se jako občan někam dopravil, když nemám možnost jet autem. Když se ale na veřejnou dopravu kouknete nezaujatě, tak zjistíte, že se tato doprava za tu dobu, co začal fungovat jednotný integrovaný dopravní systém v rámci Dopravy Ústeckého kraje, dost zlepšila a taktéž se zlepšila kultura cestování. Tím, že veřejnost hodnotí naše služby jako neutrální, hodnotím jako posun, neboť když se podíváte na názory lidí třeba před takovými deseti lety, tak byste zjistil, že hodnocení bylo dosti negativní, a to jak v rámci dopravy autobusové, tak dopravy vlakové. Co se týče námitek respondentů, tak lze říct, že v rámci Dopravy Ústeckého kraje poskytuje své služby několik dopravců, které sdružujeme. Máme nastavené určité standarty, které dopravci musí splňovat, a kterými se musí řídit. Je tedy možné, že co se týče klimatizace, někteří dopravci neměli doposud nasazeny nové autobusy, popř. se mohlo jednat o autobusy nebo jiné dopravní prostředky, které mohli mít klimatizaci rozbitou a tím nefunkční. V případě přeplněnosti linek v dopravní špičce, tak tam se jedná o situaci, kterou se snažíme řešit s jednotlivými dopravci v rámci konkrétního místa a také, zda se jedná o městskou hromadnou dopravu, kde je to spíše na uvážení a možnostech samotného dopravního podniku daného města, nebo linkovou dopravu, kde máme možnost nasadit vlastní autobusy.

V případě neznalosti některých řidičů jsme se dostali do situace, kdy byl nedostatek řidičů, a to napříč republikou. Abychom zajistili naše služby v takové míře, jaké chceme, museli jsme v některých chvílích rychle sehnat náhradní řidiče z jiných krajů a tam bohužel mohlo dojít k situaci, že řidič neznal přesně svou trasu, neboť tu měl projetou třeba jen jednou, ale toto už se v dnešní době myslím nestává. Co se týká návaznosti spojů, tak toto je dost těžká situace, neboť ne vždy se povede spoje nakonfigurovat tak, aby navazovaly vždy a všem. Je nutné celou věc vidět v kontextu nejen v rámci dopravy v Ústeckém kraji, ale v kontextu celé České republiky, ale také v kontextu různých typů dopravy, a to zejména pokud se jedná o železnici, linkovou dopravu nebo městskou či příměstskou hromadnou dopravu. Samozřejmě je ale stále co zlepšovat a snažit se reagovat na případné podněty veřejnosti, tak, aby z jejich strany převládala spokojenost.

5. Dotazníkové šetření bylo zaměřené zejména na možnost využití přeshraniční dopravy v rámci Dopravy Ústeckého kraje. Dotazníkové šetření bylo provedeno v oblasti Děčínska, kdy z 236 respondentů pouze 47 odpovědělo, že tuto dopravu využívají nebo využilo. Dokonce 127 respondentů uvedlo, že o této možnosti nevěděli. Nejvíce respondentů se o této možnosti dozvědělo přes sociální sítě, webové stránky nebo internetové reklamy. Co na tato čísla říkáte?

Přeshraniční doprava je v dosti ohledech specifická, neboť většina lidí má představu, že jsme stále ten uzavřený celek Česká republika, a když chce člověk cestovat třeba do Německa musí jet autem. Toto je však již dlouho zastaralé myšlení a my, jako Doprava Ústeckého kraje, jsme tu od toho, abychom toto myšlení postupně bořili. Je potřeba, z naší strany, ukázat lidem, že přeshraniční veřejná doprava je pro lidi dobrá alternativa k individuální automobilové dopravě. Vzhledem k těm číslům, že o této alternativě nemělo povědomí 127 respondentů, je třeba říct, že budeme muset na tomto více zapracovat, tak aby se dostalo více do povědomí lidí. Jak jste uvedl dále, je zřejmé, že tak jako v jiných oblastech i zde je největším nositelem informace online prostředí a zde taktéž vidím potenciál dalšího rozvoje.

6. Ze zmiňovaných 47 respondentů většina uvedla, že přeshraniční dopravu využila zejména z důvodu nákupů, pro cestu za prací nebo na výlety.

Z tohoto pohledu se jedná o standartní využití přeshraniční dopravy, kdy například cesta za nákupy se často odvíjí od toho, jaký je právě stav naší ekonomiky a ekonomiky v Německu. Je to o tom, že lidé porovnávají cenu jednotlivého zboží, a poté jezdí nakupovat. Pravdou je, že lidé spíše k těmto účelům využívají individuální dopravu z důvodu větších nákupů, a to samé se dá říci o cestách za prací, kdy se většinou lidé domluví a jezdí tzv. jedním autem všichni spolu a střídají se. Naším cílem je spíše rozšířit okruh cestujících o ty, co naši dopravu budou využívat na výlety anebo třeba víkendové pobyty, tam vidím největší potenciál.

7. Co se týká hodnocení přeshraniční dopravy, tak 34 respondentů ji hodnotilo jako průměrnou nebo dobrou, ale 9 respondentů uvedlo tuto dopravu jako podprůměrnou nebo nedostatečnou. Mezi nedostatky uvedli rozbitou nebo žádnou klimatizaci, nemožnost zakoupit si občerstvení, zejména vodu nebo absence toalety. Naopak cenu respondenti hodnotí jako průměrnou nebo dobrou.

Hodnocení přeshraniční dopravy jako takové, takřka odpovídá hodnocení jako dopravy celkové. Co se týká těch nedostatků, tak v případě klimatizace nevím, o jakou situaci se jednalo, neboť všechny námi nasazované linkové autobusy v rámci přeshraniční dopravy klimatizaci mají. Je možné, že mohlo dojít k nějaké závadě, ale s tím se dá v dané chvíli těžko něco dělat i když to může být nepříjemné. Myslím ale, že se jedná o ojedinělou závadu na technice. Co se týká ostatních námitek jako je občerstvení nebo toaleta, tak je potřeba uvést, že v případě linkových autobusů je prakticky technicky nemožné, aby v autobusech bylo podáváno občerstvení. Toto občerstvení by musel nabízet řidič, což nevím, jak by technicky mohl zvládat, nebo by zde musel být přítomen ještě jeden pracovník, což je i z ekonomického hlediska nereálné. Co se týče toalet, tak v případě linkové dopravy se autobusy tímto nevybavují a je to spíše záležitostí dálkových spojů, a ne běžných linkových. To samé se týká i občerstvení. Co se týče ceny, tak se samozřejmě snažíme o ceny, které jsou pro cestující akceptovatelné, ale taktéž, aby byly konkurenceschopné k poměru individuální dopravě. Jak je vidět, toto se celkem daří.

8. V otázce, zda a co by se mohlo zlepšit v rámci přeshraniční dopravy, většina respondentů uvedla, že nic. Nicméně i zde se vyskytly výtky jako v předchozím případě spočívající v chybějící klimatizaci, absence toalet nebo zakoupení

občerstvení. Vyskytl se zde i návrh na vybavení autobusů Wi-Fi sítí a taktéž by někteří cestující ocenili možnost koupit si jízdenku na delší časový období než na jeden den v rámci jízdenky Labe-Elbe.

Nejprve k otázce zřízení Wi-Fi sítě v autobuse bych chtěl uvést, že o této službě po zkušenostech v jiných oblastech jako je třeba Praha, kde od této myšlenky ustupují z důvodu vysokých ekonomických nákladů, do budoucna neuvažujeme. Zřízení sítě chápu jako smysluplné například ve vlacích, kde často lidé při cestě často pracují a cestují na delší vzdálenost, ale v linkovém autobuse určitě ne. Co se týče jízdenky, tak jednodenní jízdenka byla zvolena zejména k ekonomickým možnostem českého zákazníka oproti německému zákazníkovi. Z tohoto důvodu je jízdenka Labe-Elbe prodávána jako jednodenní s okamžitou platností a to proto, aby se případný zákazník z Německa například nepředzásobil jízdenkami u nás a následně je nepoužíval k dopravě pouze na území Německa. Ta jednodenní jízdenka byla vyhodnocena jako taková optimální alternativa. Samozřejmě se zamyslíme nad možnostmi, zda by se nedala třeba zakoupit taková „víkendová“ jízdenka.

9. Na poslední otázku odpovědělo 41 respondentů, že by doporučilo svým přátelům/známým Dopravu Ústeckého kraje k přeshraniční dopravě oproti 6, kteří uvedli, že by tuto dopravu nedoporučili.

Jak je zřejmé a pro Dopravu Ústeckého kraje potěšitelné, že i přes výtky ze strany respondentů jsou tito ve skrze s dopravou spokojeni, nicméně je pro nás důležité, aby příště bylo spokojených i těch šest, kteří naši službu nedoporučují.

10. Jaké jsou vaše vize nebo plány do budoucna co se týká zkvalitnění dopravy a jejích služeb?

V současné době je těsně před podpisem smlouvy naše největší zakázka ohledně dopravy na železnici. Uzavřeli jsme smlouvu se společností Regio Jet ve výši 11 miliard korun na služby v rámci páteřních železničních tratí v Ústeckém kraji. Smlouva je uzavřena s platností na 15 let, tedy na dobu od prosince 2026 do prosince 2041. Cestující se tak dočkají nových vlakových souprav, díky nimž se zvýší komfort v cestování, zrychlí se doprava

a některé linky se posílí o nové spoje. V současnosti čekáme ještě na vyjádření ÚOHS (Úřad pro ochranu hospodářské soutěže), zda výběrové řízení proběhlo řádně ve smyslu zákona. Co se týká oblasti Děčínska a Českosaského Švýcarska, tak se pilně připravujeme na zahájení letní sezóny, která vždy začíná Velikonocemi a v roce 2024 tato sezóna začne 29. března. Běžná linková doprava bude posílena o turistické linky, kdy tyto může zákazník poznat podle písmene „T“ na začátku čísla spoje. Půjde o turistické linky nejen vlakové, ale taktéž autobusové a lodní.

Ze strukturovaného rozhovoru je patrné, že pracovník Dopravy Ústeckého má dobrou znalost ve věcech fungování Dopravy Ústeckého kraje a taktéž o tom, jaké služby dopravní společnost poskytuje. Taktéž si je vědom toho, že je v poskytovaných službách co zlepšovat, kdy uvedl, že v rámci přeshraniční dopravy vidí potenciál v rozšiřování služeb pro zákazníky v rámci přeshraničního turismu a víkendových pobytů. Naopak menší potenciál nebo spíše žádný vidí v možnostech přeshraniční dopravy z důvodu dojíždění lidí do zaměstnání nebo za nákupy. Co se týká výsledků dotazníkového šetření, pracovník hodnotí názory tazatelů ohledně spokojenosti s dopravou jako určitý posun, neboť občané nehodnotí veřejnou dopravu vyloženě negativně tak, jak k tomu bylo v minulosti. V rámci přeshraniční dopravy shledal pracovník Dopravy Ústeckého kraje za zásadní nedostatek, že veřejnost o této službě má malé povědomí a jako společnost budou hledat cestu, jak toto povědomí zvýšit, kdy jako neúčinnější se jeví větší využití on-line prostředí. Pracovník se dále vyjádřil k nedostatkům, které byly zmíněny ze strany respondentů. Na závěr pracovník Dopravy Ústeckého kraje zmínil některé projekty, které do budoucna v rámci dopravy chystají, jako je nová smlouva na poskytování služeb v rámci železniční dopravy a dále zavedení turistických linek. Samotný rozhovor mezi tazatelem a pracovníkem Dopravy Ústeckého kraje probíhal v přátelském a uvolněném duchu a ze strany předmětného pracovníka, byla znát ochota podat tazateli co nejpřesnější informace.

5.3 Návrhy a doporučení

Doprava Ústeckého kraje si za dobu svého působení vydobyla určitou pozici mezi obyvateli Ústeckého kraje, ve snaze přímo konkurovat dopravě individuální. V celkovém hodnocení z dotazníkového šetření vyplynulo, že zákazníci hodnotí služby spíše neutrálně, přičemž většina zákazníků tyto služby využívá dlouhodobě a každý den. Z tohoto lze usuzovat, že hodnocení respondentů má určitou objektivní vypovídající hodnotu. V rámci šetření mezi

obyvateli bylo zjištěno, že nejvíce jim vadí nefunkčnost nebo absence klimatizace v autobusech, dále přeplněnost některých linek v dopravní špičce, neznalost některých řidičů s jejich trasou jízdy a v neposlední řadě návaznost spojů v rámci přestupů.

V rámci návrhu a doporučení je potřeba konstatovat, že je ze strany Dopravy Ústeckého kraje nutné podchytit, zda jednotliví dopravci mají v případě výpadku možnost tento výpadek nahradit adekvátní náhradou, tak aby se nestávalo, že dopravci nasadí do provozu jízdní soupravu, která nesplňuje dopravní standardy dané společnou smlouvou např. autobus bez klimatizace. Zejména v případech, že by jednotlivý dopravce nemohl dlouhodobě nahradit např. chybějící vozy adekvátní náhradou, by bylo ze strany Dopravy Ústeckého kraje vhodné nabídnout jako náhradu některý ze svých vozů a trvat na urychlené nápravě ze strany dopravce.

Navrhuji zvážit, zda v rámci Dopravy Ústeckého kraje, není možné mít k dispozici několik rezervních vozů pro uvedené případy a jaké by z toho plynulo ekonomické zatížení pro dopravní společnost.

Doporučuji provést podrobný průzkum vytíženosti linek ve špičce a následně zhodnotit kapacity dopravce. V případě, že dopravce disponuje velkokapacitními vozy, navrhuji jimi dané spoje posílit. V opačném případě, tedy nemá-li dopravce dostatečné množství velkokapacitních vozů, navrhuji čerpat dotační pomoc na pořízení nových vozů.

Nedostatek řidičů je celorepublikový problém a jedná se o problém systematický, který stát řeší dlouhodobě.

V případě Dopravy Ústeckého kraje doporučuji nabídnout na trhu práce takové podmínky, které by přilákali dostatek řidičů. Následným krokem by pak mělo být řádné proškolení nových, ale i stávajících řidičů.

Dále navrhuji využít spolupráce s úřady práce, které umožňují rekvalifikační kurzy evidovaným zájemcům o práci. Spolupráce by spočívala v tom, že úřady práce by měli v nabídce rekvalifikačních kurzů kurz řidič/ka autobusu, tedy v tomto případě by se jednalo o rozšíření řidičského oprávnění o příslušnou skupinu. Náklady spojené se zmíněným kurzem by byly v režii dopravce, pro kterého by po absolvování rekvalifikačního kurzu nový zaměstnanec vykonával práci řidiče autobusu, a to po určité smluvní dobu.

Jako další možnost navrhuji nabídnout pozici řidiče/čky autobusu lidem, kteří uprchli před válkou na Ukrajině, a kteří splňují kvalifikační předpoklady.

V případě návaznosti spojů je potřeba zhodnotit, do jaké míry může Doprava Ústeckého kraje tuto návaznost ovlivnit. Je potřeba si uvědomit, že veškeré spoje musí být navázány

na tzv. páteřní spoje, kdy tyto většinou prochází celou Českou republikou nebo se může jednat i o mezinárodní dopravu v případě vlakových spojení.

V rámci možností je třeba posoudit, a to od spojů s vyšší prioritou, jako jsou páteřní linky, po spoje s nižší prioritou jako je městská hromadná doprava v jednotlivých městech, jaké jsou možnosti a podle toho, popř. upravovat jízdní řády. Uvedená problematika je však natolik složitá a komplexní, že bez přesných výpočtů a studií nelze optimálního řešení nikdy dosáhnout.

U přeshraniční dopravy v rámci Dopravy Ústeckého kraje je zřejmé, že tato není v přílišném povědomí u obyvatel, a proto není z jejich strany příliš využívána. Současně se dá říct, že pokud už občané tuto službu využijí, tak je u nich spokojenost spíše průměrná až dobrá a je tedy dán prostor pro zlepšování těchto služeb. V zásadě se dá říct, že lidé jsou spokojeni s poměrem kvality a ceny za dopravu a nespokojenost se týkala zejména v chybějící klimatizaci nebo její nefunkčnosti. Respondenti dále uvedli jako výtku absenci toalet a taktéž to, že v rámci linkové dopravy nelze zakoupit občerstvení zejména vodu. Dále z daného výzkumu bylo zjištěno, že lidé nejvíce přeshraniční dopravu využívají na cesty do práce na nákupy a na výlety, přičemž taktéž navrhli pro zlepšení služeb vybavit linkové spoje Wi-Fi sítě a taktéž by ocenili možnost zakoupení vícedenní jízdenky.

V rámci návrhu a doporučení a taktéž k přihlídnutí k rozhovoru, který poskytl tazateli pracovník dopravní společnosti je potřeba uvést, že důvody, proč nejsou vybaveny autobusy toaletami a nelze zde zakoupit občerstvení jsou akceptovatelné. Výzkumník se přiklonil k tomu, že uvedené služby nejsou standardní službou běžné linkové dopravy, ale spíše dálkové dopravy a jako takové nemají v rámci linkové dopravy dostatečné opodstatnění.

V případě klimatizace lze doporučit, aby se dopravce více zaměřil na případný technický stav vozidel, byť jak je zřejmé z vyjádření pracovníka dopravní společnosti, nejedná se o systémovou chybu, ale ojedinělý případ, kdy je zřejmé a logické, že k technickým závadám dochází a těmto nelze vždy předejít.

Co se týče zavedení Wi-Fi připojení, tak zde existuje více pohledů na danou problematiku, neboť jak již bylo uvedeno, tak například v Praze od tohoto konceptu ustupují a zaměřují se více na pokrytí celé linky metra bezdrátovou sítí, ale například v tramvajích Dopravního podniku města Most a Litvínova je internet dostupný. Zavedení Wi-Fi by výzkumník navrhoval až v době, kdy by se zvedlo povědomí občanů o přeshraniční dopravu a její využívání na tolik, že by případná cena za tuto službu byla akceptovatelná. Je zřejmé, že bezdrátová síť by dávala největší smysl v autobusech jedoucích např. na trase Teplice–

Dresden, kde je delší čas přepravy a v případě lodních linek, kdy hlavně v turistické sezóně by se mělo ze strany dopravce uvažovat o její zavedení a pokusit se nasmlouvat některého z poskytovatelů.

Se samotným turistickým ruchem v rámci přeshraniční dopravy také úzce souvisí zavedení vícedenních jízdenek, kdy je potřeba ze strany dopravce hledat vhodnou alternativu tak, aby se zabránilo případnému předzásobení ze strany německých občanů, tak jak uvedl pracovník Dopravy Ústeckého kraje. V tomto by mohlo dopomoci zavedení věrnostní nebo návštěvnické karty vystavené přímo na osobu za určitých podmínek s tím, že je samozřejmě potřeba se vyvarovat možné diskriminaci německých občanů. Tato karta by mohla být například poskytována jako benefiční služba v rámci programu Sodexo apod.

Největším problémem přeshraniční veřejné dopravy však zůstává její nízká povědomost mezi lidmi a taktéž je potřeba tuto dopravu více zpřístupnit lidem tak, aby při přeshraniční dopravě preferovali veřejnou dopravu před dopravou individuální. Je zřejmé, že pokud má občan například zastávku dále jak 15 minut pěší chůze nebo na koncový spoj musí několikrát přestupovat volí raději dopravu individuální. V případě periferií s menšími městy, jako jsou příhraniční oblasti, kde je obecně nižší poptávka po veřejné dopravě, je na provozovateli veřejné dopravy, aby zjistil, jak přilákat co nejvíce lidí a docílil toho, aby taková doprava nebyla ztrátová. Jak vplývá z výzkumu, tak největší možnost, jak toto povědomí zvýšit nabízí online prostředí a toto prostředí by bylo možno využít i pro samotné služby veřejné dopravy.

Dle názoru výzkumníka je jednou z alternativ, kterou by se mohla vydat i Doprava Ústeckého kraje v rámci přeshraniční dopravy, možnost využití moderní technologií, kterou ukázala platforma Citya, která se zaměřuje na operativní hromadnou dopravu. Tato spočívá v tom, že potencionální cestující si pomocí mobilního telefonu „objedná“ veřejnou dopravu a chytrý algoritmus vytvoří z nasbíraných dat virtuální zastávku, pro více cestujících z blízkého okolí. Tato informace se následně dostane na dispečink dopravní společnosti a ta může efektivně reagovat na poptávku a snížit tak náklady na dopravu tím, že vypraví linku přímo dle požadavků cestujících.⁴⁶

Na závěr výzkumník doporučuje, že vzhledem k tomu, že se dotazníkového šetření zúčastnilo pouze 16 respondentů mladších 18 let, bylo by do budoucna vhodné, provést

⁴⁶ Citya [online] [cit. 22. 03. 2024]. Dostupné z: <https://www.citya.io/>

případné další šetření mezi školní mládeží, kdy jejich názory a případné připomínky mohou být zásadní pro fungování veřejné dopravy v rámci kraje do budoucna.

6 Závěr

Diplomová práce byla zaměřena na vyhodnocení současného stavu využití jednotného dopravního systému Dopravy Ústeckého kraje. Práce byla rozdělena na dvě části, a to na část teoretickou a část praktickou. V samotném úvodu diplomové práce je popsána metodika a cíl práce a taktéž seznámení s postupem, zvoleným pro její zpracování.

Hlavním cílem diplomové práce bylo na základě teoretických znalostí, zkoumáním písemných materiálů a analýzou spokojenosti zákazníků zjistit a charakterizovat současný stav využití Dopravy Ústeckého kraje v rámci přeshraniční dopravy. Na základě těchto zjištění následně navrhnout možné kroky pro další rozvoj přeshraniční veřejné dopravy.

Dílčím cílem diplomové práce, bylo vyhodnotit stávající stav spokojenosti s využíváním služeb Dopravy Ústeckého kraje, a na základě vyhodnocení zjištěného stavu, vyslovit vlastní doporučení a návrhy, které by vedly ke zkvalitnění těchto služeb.

Teoretická část práce, obsahuje rešerše z odborné literatury a dokumentů, zabývající se základními pojmy, jako je udržitelný rozvoj, legislativa v oblasti dopravy, vysvětlením pojmů veřejná hromadná doprava, druhy dopravy, dopravní obslužnost, integrovaný dopravní systém. Dále se věnuje socioekonomické a demografické struktuře obyvatel Ústeckého kraje a vlivu hranice na veřejnou osobní dopravu.

Praktická část práce, je věnována vlastnímu šetření, je zde podrobně představena společnost Doprava Ústeckého kraje a principy fungování jednotného integrovaného dopravního systému v rámci veřejné osobní dopravy. V předmětné části jsou popsány zjištění, v čem spočívá kvalita nabízených služeb a základní standardy jako je účelnost, dojíždka, časová flexibilita. Na základě vlastního šetření, studiem dostupných dokumentů a rozhovoru s vybraným pracovníkem společnosti Dopravy Ústeckého kraje byla vytvořena vlastní analýza. Výsledná zjištění hodnotí současný stav dopravní obslužnosti a nabízí možnosti k dalšímu zkvalitňování služeb a rozvoji.

Další část praktické práce se zabývá sociologickým šetřením pomocí kvantitativního výzkumu, formou dotazníku. Dotazníkové šetření, proběhlo s náhodnými občany Ústeckého kraje v oblasti Děčína a Šluknovského výběžku a bylo zaměřeno na zjištění celkové spokojenosti a způsobu využívání služeb Dopravy Ústeckého kraje. Dále byla zjišťována, jaká je spokojenost a využití dopravních služeb, v rámci přeshraniční spolupráce. Pro sběr dat dotazníkového šetření, byla využita mobilní informační kancelář DÚKmobil. Předání dotazníků respondentům probíhalo v tištěné podobě a poté, co byly ze strany respondentů

vyplněny, byly vráceny tazateli. V rámci dotazníkového šetření, bylo celkem rozdáno 295 kusů identických dotazníků, z nichž se vrátilo 236 řádně vyplněných, které bylo možné využít k výzkumu. Dotazník obsahoval 13 otázek, přičemž první část dotazníku se týkala Dopravy Ústeckého kraje jako celku a druhá část dotazníku se týkala služeb Dopravy Ústeckého kraje v rámci přeshraniční dopravy. Výsledky dotazníkového šetření byly následně graficky znázorněny spolu s komentáři ke zjištěným odpovědím.

Poslední částí kvantitativního sociologického šetření, byla věnována strukturovanému rozhovoru s pracovníkem Dopravy Ústeckého kraje, kdy tento byl realizován na jeho pracovišti. V rámci tohoto šetření byl nejprve pracovník seznámen s výsledky dotazníkového šetření a následně byla ze strany pracovníka prezentována jeho vlastní stanoviska.

Hlavní i dílčí cíl byl splněn pomocí dotazníkového šetření a ze strukturovaného rozhovoru, kdy bylo zjištěno, že veřejnost využívající Dopravu Ústeckého kraje vnímá jeho služby neutrálně, tzn. že nepřevládá kladný ani záporný názor na nabízené služby, přesto veřejnost služby využívá téměř každodenně a vícekrát v týdnu. Největší výtky ze strany veřejnosti směřovala na nefunkčnost nebo absenci klimatizace v autobusech, dále na přeplněnost spojů v dopravní špičce, neznalost některých řidičů s jejich trasou jízdy a v neposlední řadě na chybějící návaznost spojů v rámci přestupů. Ze strany autora práce bylo navrženo, aby se Doprava Ústeckého kraje více zaměřila na kontrolu vozového parku smluvních přepraveců a na toto adekvátně reagovala, popř. zvážila možnost pořízení náhradních vozů jako náhradu. Taktéž bylo ze strany autora práce doporučeno, zda z důvodu přeplněnosti spojů v dopravní špičce není na místě zvážit, pořízení dostatečného množství velkokapacitních vozů. Z důvodu nedostatku řidičů, bylo doporučeno nabídnout na trhu práce novým řidičům takové podmínky, aby přilákali dostatek řidičů a následně řidiče řádně proškolit. Dále se nabízí spolupráce s úřady práce v rámci nabídky rekvalifikačních kurzů, nabídnou klientům možnost si na náklady dopravce, rozšířit řidičské oprávnění o příslušnou skupinu a následně zaměstnat, popř. zaměstnat lidi kteří uprchli před válkou na Ukrajině a kteří splňují kvalifikační předpoklady. V případě návaznosti spojů, bylo konstatováno a doporučeno, aby v rámci možností bylo posouzeno, a to od spojů s vyšší prioritou, jako jsou páteřní linky, po spoje s nižší prioritou jako je městská hromadná doprava v jednotlivých městech, jaké jsou možnosti a podle toho, popř. upravovat jízdní řády.

V rámci přeshraniční veřejné dopravy bylo zjištěno, že většina dotazovaných o této službě nevěděla nebo neví a nabyla tak ze strany veřejnosti příliš využívána. Pokud však tato služba

byla ze strany veřejnosti využívána, tak byla u nich spokojenost průměrná až dobrá. Stejně jako při hodnocení veřejné osobní dopravy osobně i v tomto případě byla nespokojenost s chybějící nebo nefunkční klimatizací. Dále byla ze strany respondentů uváděno, že by ocenili vybavení linkového spoje Wi-Fi připojením, a taktéž by ocenili možnost zakoupení vícedenní jízdenky. Ze strany autora práce bylo doporučeno, aby dopravce zvážil případné Wi-Fi připojení v autobusech jedoucích na delších trasách nebo např. u lodních linek v turistické sezóně, kdy cestující tráví více času při přepravě. Se samotným turistickým ruchem v rámci přeshraniční dopravy také souvisí zavedení vícedenních jízdenek, kdy v tomto by mohlo dopomoci zavedení věrnostní nebo návštěvnické karty vystavené přímo na osobu za určitých podmínek, například poskytování jako benefitní služba v rámci programu Sodexo.

Pomocí dotazníkového šetření bylo zjištěno, že největším problémem přeshraniční veřejné dopravy však zůstává její nízká povědomost mezi lidmi. Dle názoru výzkumníka je z jedné z alternativ, kterou by mohla jít i Doprava Ústeckého kraje, možnost využití moderní technologií, kterou ukázala platforma Citya, zaměřující se na operativní hromadnou dopravu, která by zajistila větší dostupnost veřejné dopravy, ale taktéž zvýšila její povědomí mezi veřejností. Potencionální cestující si pomocí mobilní aplikace, může objednat veřejnou dopravu a chytrý algoritmus vytvoří z nasbíraných dat virtuální zastávku, pro více cestujících z blízkého okolí. Informace se poté dostane na dispečink dopravní společnosti a ta může efektivně reagovat na poptávku a snížit tak náklady na dopravu tím, že vypraví linku přímo dle požadavků cestujících.

Dle vyjádření pracovníka Dopravy Ústeckého kraje, je zřejmé, že sama společnost si je vědoma skutečnosti, že pro propagaci přeshraniční dopravy je potřeba zapojit více energie. Vzhledem k potenciálu zejména turisticky oblíbených lokalit se rozhodla posílit autobusové, vlakové a lodní turistické linky, kde vidí největší potenciál pro možný rozvoj a zvýšit tak zájem o přeshraniční dopravu a o dopravu jako takovou obecně. Větší zájem veřejnosti o tyto služby, vedou k větší návštěvnosti příhraničních a hraničních oblastí a mají tak vliv na rozvoj těchto periferních oblastí.

Na podkladě zjištěných poznatků, bylo vyhodnoceno, že oblast přeshraniční spolupráce má dosud nevyužitý potenciál a ze strany výzkumníka bylo vyhodnoceno, že pokud budou ze strany Dopravy Ústeckého kraje více využívány zejména moderní technologie, je smysluplné a udržitelné investovat potřebný čas, síly a prostředky pro jeho další rozvoj.

7 Seznam použitých zdrojů

ANZDOC. ŽÁKOVÁ, Libuše. *Návrh dopravní a technické infrastruktury nadmístního významu*. [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: <https://adoc.pub/b6-navrh-dopravni-a-technicke-infrastruktury-nadmistniho-vyz.html>

Citya [online] [cit. 22. 03. 2024]. Dostupné z: <https://www.citya.io/>

Český statistický úřad. *Malý lexikon obcí České republiky - 2017* [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/maly-lexikon-obci-ceske-republiky-2017>

Český statistický úřad. *Počet obyvatel v obcích – k 1. 1. 2023* [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112023>

Český statistický úřad. *Sčítání lidu, domů a bytů – analýza výsledků Ústecký kraj 2021* [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/164986207/17034822.pdf/864e7698-abd5-457c-99a9-5c24da61034d?version=1.3>

Český statistický úřad – Krajská správa ČSÚ v Ústí nad Labem. *Věková struktura obyvatel Ústeckého kraje v roce 2022* [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xu/vekova-struktura-obyvatel-usteckeho-kraje-v-roce-2022>

Doprava Ústeckého kraje. *Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022–2026* [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1762508

Dopravní svaz Horního Polabí (VVO). [online] [cit. 19. 03. 2024]. Dostupné z: <https://www.vvo-online.de/cs/vvo/portret/index.cshtml>

Dopravní svaz Horního Polabí (VVO). *Elbe-Labe-Ticket* [online] [cit. 19. 03. 2024]. Dostupné z: <https://www.vvo-online.de/de/tarif-tickets/tickets/elbe-labe-129.cshtml>

DISMAN, Miroslav. *Jak se vyrábí sociologická znalost*. Páté, nezměněné vydání. Praha: Univerzita Karlova, Nakladatelství Karolinum. 2021. 372 s. ISBN 978-80-246-5053-1

DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Strana 163. Vyd. 3, Univerzita Pardubice, 2021. ISBN 978-80-7560-361-6

ESTAV.cz. *Dotace na propojení více druhů osobní dopravy* [online] [cit. 10. 03. 2024]. Dostupné z: <https://www.estav.cz/cz/11647.dotace-na-propojeni-vice-druhu-osobni-dopravy>

CHLAŇ, Alexander, EISENHAMMEROVÁ, Monika. *Tarify a ceny v dopravě*. Univerzita Pardubice, 2014. 108 s. ISBN 978-80-7395-812-1

JAREŠ, Martin. *Integrovaná doprava v praxi*. Praha: České vysoké učení technické, 2016. 192 s. ISBN 978-80-01-05896-1

Kalkulačka vzdálenosti [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: <https://cs.distance.to/>

MAIER, Karel a kolektiv. *Udržitelný rozvoj území*. První vydání. Praha: Grada Publishing, a.s. 2012. 256 s. ISBN 978-80-247-4198-7

Ministerstvo dopravy ČR – Státní fond dopravní infrastruktury (sfdi). *Operační program Doprava 2021–2027 (OPD3)* [online] [cit. 10. 03. 2024]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/fondy-eu/operacni-program-doprava-2021-2027/>

Ministerstvo dopravy ČR – Státní fond dopravní infrastruktury (sfdi). *Program Doprava 2021–2027* [online] [cit. 10. 03. 2024]. Dostupné z: <https://opd3.opd.cz/stranka/zakladni-informace>

Ministerstvo dopravy ČR. *Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050*. [online] [cit. 24. 03. 2024]. Dostupné z: https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni_Politika_CR_CZ.pdf.aspx

Ministerstvo pro místní rozvoj – Integrovaný regionální operační program (IROP). 68. výzva IROP – Multimodální osobní doprava – SC 6.1 (MRR) [online] [cit. 10. 03. 2024]. Dostupné z: <https://irop.gov.cz/cs/vyzvy-2021-2027/vyzvy/68vyzvairop>

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR – Integrovaný regionální operační program (IROP). 69. výzva IROP – Multimodální osobní doprava – SC 6.1 (PR) [online] [cit. 10. 03. 2024]. Dostupné z: <https://irop.gov.cz/cs/vyzvy-2021-2027/vyzvy/69vyzvairop>

MOLTER, Uli. *Veřejná hromadná doprava překročuje hranice!* První vydání. Praha: Grada Publishing, a.s. 2012. 304 s. ISBN 978-80-247-4576-3

Saský zemský sněm. *Zákon o veřejné osobní dopravě ve Svobodném státě Sasko. ÖPNVG z 29. ledna 2008*

SUROVEC, P. *Tvorba systému městské hromadné dopravy*. Žilina: Edis, 1999. 143 s. ISBN 80-7100-586-X

WOKOUN, René, Malinovský, Jan, Damborský, Milan, Blažek, Jiří a kolektiv autorů. *Regionální rozvoj, východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. Linde Praha, a. s., 2008. 480 s. ISBN 978-80-7201-699-0

ZÁKON Č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

ZÁKON Č. 194/2010 Sb. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů

ZÁKON Č. 266/1994 Sb., o drahách

8 Seznam obrázků, tabulek, grafů a zkratk

8.1 Seznam obrázků

Obrázek 1: Průměrný věk obyvatel Ústeckého kraje a ČR	22
Obrázek 2: Porovnání nejvyššího dosaženého vzdělání obyvatel Ústeckého kraje dle věku	23
Obrázek 3: Území spadající do platnosti tarifu jízdenky Labe – Elbe	31
Obrázek 4: DÚK mobilní kancelář	38

8.2 Seznam tabulek

Tabulka 1: Seznam autobusových linek v rámci přeshraniční spolupráce	29
--	----

8.3 Seznam grafů

Graf č. 1: Jak jste spokojen/a s Dopravou Ústeckého kraje?	45
Graf č. 2: Jak dlouho využíváte služeb Dopravy Ústeckého kraje?	46
Graf č. 3: Jak často využíváte služby Dopravy Ústeckého kraje?	47
Graf č. 4: Z jaké části Ústeckého kraje pocházíte?	48
Graf č. 5: Jaký je váš věk?	49
Graf č. 6: Využíváte (využili) jste přeshraniční dopravu v rámci služeb Dopravy Ústeckého kraje?	50
Graf č. 7: Pokud jste odpověděl na předchozí otázku ne, uveďte, proč nevyžíváte.	51
Graf č. 8: Pokud jste odpověděl na otázku 6 ano, napište prosím, za jakým účelem? (Je možné vyplnit více možností)	52
Graf č. 9: Jak celkově hodnotíte služby Dopravy Ústeckého kraje v rámci přeshraniční dopravy?	53
Graf č. 10: Jak hodnotíte poměr ceny/ kvality služeb dopravního systému Dopravy Ústeckého kraje v rámci přeshraniční dopravy?	54
Graf č. 11: Jak jste se poprvé dozvěděl/a o možnosti přeshraniční dopravy?	55
Graf č. 12: Je něco, co si myslíte, že by se mohlo zlepšit v rámci služeb přeshraniční dopravy Ústeckého kraje?	56
Graf č. 13: Doporučil byste služby přeshraniční dopravy prostřednictvím Dopravy Ústeckého kraje svým přátelům/známým?	57

8.4 Seznam použitých zkratk

DÚK – Doprava Ústeckého kraje
EFRR - Evropský fond pro regionální rozvoj
IKT - Informační a komunikační technologie
IROP - Integrovaný regionální operační program
OPD3 - Operační program Doprava 2021–2027

Sfdi - Státní fond dopravní infrastruktury
TEN-T - Transevropská dopravní síť
ÚOHS – Úřad pro ochranu hospodářské soutěže
VMS – Dopravní svaz Střední Sasko
VVO - Dopravní svaz Horního Polabí (Verkehrsverbund Oberelbe)
ZVON – Dopravní svaz Horní Lužice

9 Přílohy

Příloha 1: Vzor dotazníku	78
Příloha 2: Vzor otázek strukturovaného rozhovoru	82

Příloha 1: Vzor dotazníku

DOTAZNÍK

Doprava Ústeckého kraje a její přínos pro rozvoj regionu

Vážení respondenti, prosím Vás o vyplnění krátkého dotazníku.

Dotazník je anonymní a je podkladem pro moji diplomovou práci na téma: Doprava Ústeckého kraje a její přínos pro rozvoj regionu.

Děkuji Vám za Váš čas věnovaný hodnocení služeb Dopravy Ústeckého kraje a za Vaše nápady, které mohou pomoci ke zkvalitnění dopravních služeb v rámci přeshraniční spolupráce.

Bc. Tomáš Chytrý

Pokyny pro vyplnění dotazníku: u otázek své odpovědi kroužkujte vždy pouze jednu odpověď, pokud není uvedeno jinak.

POZOR: V případě otázky č. 6 se jedná o rozřazovací otázku. V případě, že na tuto otázku odpovíte záporně, tedy „Ne“, pokračujte dále k otázce č. 7. V případě, že na tuto otázku odpovíte kladně, tedy „Ano“, pokračujte dále otázkou č. 8.

1. Jak jste spokojen/a s Dopravou Ústeckého kraje?

- Velmi spokojen/a
- Spokojen/a
- Ani spokojen/a ani nespokojen/a
- Nespokojen/a, uveďte prosím důvod:
- Velmi nespokojen/a, uveďte prosím důvod:

2. Jak dlouho využíváte služeb Dopravy Ústeckého kraje?

- Méně než 6 měsíců
- 6 měsíců až 1 rok
- 1 – 2 roky
- Více než 2 roky
- Nevyžívám

3. Jak často využíváte služby Dopravy Ústeckého kraje?

- Denně (min. 5 dní v týdnu)
- 1x týdně
- 1-2 x měsíčně
- Méně často
- Nikdy.

4. Z jaké části Ústeckého kraje pocházíte?

- Lounsko
- Chomutovsko
- Mostecko
- Ústecko
- Děčínsko
- Teplicko
- Litoměřicko
- Mimo Ústecký kraj

5. Jaký je váš věk?

- Méně než 18 let
- 18 – 29 let
- 30 – 49 let
- 50 – 64 let
- 65 a více let

6. Využíváte (využili) jste přeshraniční dopravu v rámci služeb Dopravy Ústeckého kraje?

- ANO (Přejděte, prosím následně k otázce č. 8)
- NE (Pokračujte otázkou č. 7)

7. Pokud jste odpověděl na předchozí otázku „Ne“, uveďte, proč nevyžíváte přeshraniční dopravu (toto je Vaše poslední otázka v dotazníku)

- Nevěděl jsem o této možnosti
- Nezajímá mě to/ není to pro mě vhodné
- Chystám se využít v budoucnu, nebyla dosud příležitost

Děkuji Vám za Váš čas věnovaný vyplnění dotazníku.

8. Pokud jste odpověděl na otázku 6 „Ano“, tak za jakým účelem přeshraniční dopravu? (Je možné vyplnit více možností)

- Sport
- Dovolená/víkend
- Výlety
- Práce
- Kultura
- Nákupy
- Jiné, prosím uveďte:

9. Jak celkově hodnotíte služby Dopravy Ústeckého kraje v rámci přeshraniční dopravy?

- Výborná
- Dobrá
- Průměrná
- Podprůměrná, uveďte prosím důvod:
- Nedostatečná, uveďte prosím důvod:

10. Jak hodnotíte poměr ceny/ kvality služeb dopravního systému Dopravy Ústeckého kraje v rámci přeshraniční dopravy?

- Velmi dobrá
- Dobrá
- Průměrná
- Špatná
- Velmi špatná

11. Jak jste se poprvé dozvěděl/a o možnosti přeshraniční dopravy?

- Noviny
- Leták
- Sociální média
- Webové stránky
- Internetová reklama
- Od přátel/ známých
- Jinak, prosím uveďte:

12. Je něco, co si myslíte, že by se mohlo zlepšit v rámci služeb přeshraniční dopravy Ústeckého kraje?

- Ano, prosím vypište:
- Ne

13. Doporučil byste služby přeshraniční dopravy prostřednictvím Dopravy Ústeckého kraje svým přátelům/známým?

- Ano
- Ne

Toto je Vaše poslední otázka, děkuji Vám za Váš čas věnovaný vyplnění dotazníku.

Příloha 2: Vzor otázek strukturovaného rozhovoru

Strukturovaný rozhovor

Pracovník Dopravy Ústeckého kraje

1. Jak vnímáte a hodnotíte společnost Dopravu Ústeckého kraje?
2. Jaké druhy veřejné dopravy a v jakém rozsahu v současné době nabízíte?
3. Jaká je Vaše spolupráce v rámci dopravy se Spolkovou republikou Německo?
4. V rámci dotazníkového šetření většina respondentů uvedla, že Dopravu Ústeckého kraje využívají déle než rok, respektive více než dva roky, a to ve většině případů každý den. Dopravu Ústeckého kraje většinou hodnotí neutrálně, respektive se nepřiklonilo ani k názoru, že je špatná nebo dobrá. Nejvíce respondentům vadila nefunkční, popř. chybějící klimatizace. Dále přeplněnost některých spojů v dopravní špičce a taktéž neznalost některých řidičů s jejich trasou linky. Taktéž respondenti zmínili špatnou návaznost spojů v rámci přestupů. Jak si to vysvětlujete?
5. Dotazníkové šetření bylo zaměřené zejména na možnost využití přeshraniční dopravy v rámci Dopravy Ústeckého kraje. Dotazníkové šetření bylo provedeno v oblasti Děčínska, kdy z 236 respondentů pouze 47 odpovědělo, že tuto dopravu využívají nebo využilo. Dokonce 127 respondentů uvedlo, že o této možnosti nevěděli. Nejvíce respondentů se o této možnosti dozvědělo přes sociální sítě, webové stránky nebo internetové reklamy. Co na tato čísla říkáte?
6. Ze zmiňovaných 47 respondentů většina uvedla, že přeshraniční dopravu využila zejména z důvodu nákupů, pro cestu za prací nebo na výlety.
7. Co se týká hodnocení přeshraniční dopravy, tak 34 respondentů ji hodnotilo jako průměrnou nebo dobrou, ale 9 respondentů uvedlo tuto dopravu jako podprůměrnou nebo nedostatečnou. Mezi nedostatky uvedli rozbitou nebo žádnou klimatizaci, nemožnost zakoupit si občerstvení, zejména vodu nebo absence toalety. Naopak cenu respondenti hodnotí jako průměrnou nebo dobrou.
8. V otázce, zda a co by se mohlo zlepšit v rámci přeshraniční dopravy, většina respondentů uvedla, že nic. Nicméně i zde se vyskytly výtky jako v předchozím případě spočívající v chybějící klimatizaci, absence toalet nebo zakoupení občerstvení. Vyskytl se zde i návrh na vybavení autobusů Wi-Fi sítí a taktéž

by někteří cestující ocenili možnost koupit si jízdenku na delší časový období než na jeden den v rámci jízdenky Labe-Elbe.

9. Na poslední otázku odpovědělo 41 respondentů, že by doporučilo svým přátelům/známým Dopravu Ústeckého kraje k přeshraniční dopravě oproti 6, kteří uvedli, že by tuto dopravu nedoporučili.
10. Jaké jsou vaše vize nebo plány do budoucna co se týče zkvalitnění dopravy a její služeb?