

Vysoká škola logistiky o.p.s.

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Přerov 2019

Tomáš Martan, DiS., IEn.

Vysoká škola logistiky o.p.s.

Městská hromadná doprava ve městě

Strakonice

(Bakalářská práce)

Přerov 2019

Tomáš Martan, DiS., IEn.

Zadání práce



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

student	Tomáš Martan, DiS.
studijní program	Logistika
obor	Dopravní logistika

Vedoucí Katedry bakalářského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v bakalářském studijním programu určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu: **Městská hromadná doprava ve městě Strakonice**

Cíl práce:

Analyzovat současný stav městské hromadné dopravy (MHD) ve městě Strakonice a na jejím základě navrhnout změny ke zlepšení dopravní dostupnosti ve městě prostředky MHD.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Teoretická východiska městských dopravních systémů
2. Obecná charakteristika města Strakonice
3. Analýza současného stavu městské hromadné dopravy ve Strakonici
4. Návrhy na zlepšení

Závěr

Rozsah práce: 35 – 40 normostran textu

Seznam odborné literatury:

DRDLA, Pavel. Technologie a řízení dopravy – městská hromadná doprava. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005. ISBN 80-7194-804-7.

FOLPRECHT, Jan a kol. Městská hromadná doprava. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2005. ISBN 80-248-0769-6.

RODRIGUE, Jean-Paul. The geography of transport systems. New York: Routledge, 2017. ISBN 978-1138669574.

ŠKAPA, Petr. Vliv dopravy na životní prostředí. 1. vyd. Ostrava: Vysoká škola báňská - Technická univerzita, 2000. ISBN 80-7078-805-4.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Michal Turek, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2018

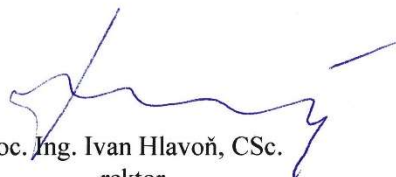
Datum odevzdání bakalářské práce:

4. 5. 2019

Přerov 31. 10. 2018



Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.
vedoucí katedry



doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.
rektor

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracoval samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byl také seznámen s tím, že se na mou bakalářskou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat před tím o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s. prorektora pro vzdělávání.

Prohlašuji, že jsem byl poučen o tom, že bakalářská práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47 b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované bakalářské práce v její tištěné i elektronické verzi. Souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

Prohlašuji, že odevzdaná tištěná verze bakalářské práce, elektronická verze na odevzdaném optickém médiu a verze nahraná do informačního systému jsou totožné.

V Přerově, dne 4. 5. 2019

.....

Tomáš Martan, DiS., IEn.

Poděkování

Rád bych zde poděkoval vedoucímu bakalářské práce, panu Ing. Michalu Turkovi, Ph.D. za odborné vedení práce a cenné rady, které mi pomohly tuto práci dokončit. Mé poděkování patří i paní Mgr. Ludmile Flokové, za rady a čas, který mi věnovala při řešení dané problematiky. A děkuji i všem respondentům, kteří mi poskytli potřebné informace do dotazníkového šetření.

Anotace

Bakalářská práce se zaměřuje na městskou hromadnou dopravu v jihočeském městě Strakonice. V teoretické části jsou uvedeny městské dopravní systémy a jejich teoretická východiska, historie městských dopravních systémů a popis města Strakonice. V praktické části obsahuje analýzu současného stavu, zjišťuje veřejné mínění a podněty ke změně. Na základě zjištění jsou v závěru práce uvedeny doporučení na optimalizaci MHD ve městě.

Klíčová slova

městské dopravní systémy, městská hromadná doprava, MHD, optimalizace, Strakonice

Annotation

The bachelor thesis focuses on public transport in the South Bohemian town of Strakonice. In the theoretical part there are mentioned urban transport systems and their theoretical possibilities, history of urban transport systems and description of town Strakonice. The practical part contains an analysis of the current situation, determines public opinion and suggestions for change. Based on the findings, recommendations for the optimization of public transport in the city are given in the conclusion.

Keywords

urban transport systems, urban public transport, public transport, optimization, Strakonice

Obsah

Úvod.....	9
1 Městské dopravní systémy a jejich teoretická východiska	10
1.1 Historie městské hromadné dopravy ve světě.....	12
1.2 Historie městské hromadné dopravy na území dnešní České republiky.....	14
1.3 Teoretická východiska městských dopravních systémů	16
1.4 Další pojmy technologie silniční hromadné osobní dopravy.....	19
2 Obecná charakteristika města Strakonice	21
2.1 Strakonice.....	21
2.2 Historie města Strakonice	21
2.3 Strakonice a průmysl.....	22
2.4 Strakonice a doprava	23
2.5 Strakonice a školství	24
3 Analýza současného stavu městské hromadné dopravy ve Strakonicích	25
3.1 Aktuální linky.....	25
3.2 Vozový park městské hromadné dopravy ve Strakonicích	28
3.3 Trasy linek MHD Strakonice	30
3.4 Vzdálenosti mezi zastávkami (čas a km)	31
3.5 Jízdní řády	32
3.6 MHD Strakonice vs. Míňění odborné veřejnosti	33
3.7 MHD Strakonice vs. Míňění neodborné veřejnosti.....	34
3.8 Podněty ke změně	37
4 Návrhy na zlepšení.....	44
4.1 Linky MHD dle městských částí.....	44
4.2 Přestupní autobusové zastávky MHD	44
4.3 Napojení MHD na přilehlé obce	44

4.4	Synchronizace s meziměstskou hromadnou dopravou	45
4.5	Synchronizace s průmyslem a školstvím ve městě	45
4.6	Eliminace využívání alternativních tras linek	45
4.7	Zastávky na znamení	46
4.8	Smart City	46
4.9	Parkoviště P+R	46
4.10	Využívání GPS v autobusech MHD	46
4.11	Elektronické informační tabule na zastávkách MHD	47
4.12	Mapy tras linek MHD	47
4.13	Menší autobusy MHD	47
4.14	Alternativní paliva	47
	Závěr	48

Úvod

Městská hromadná doprava (dále jen MHD) je nezbytnou součástí většiny měst na světě. V České republice bývá obvykle zavedena MHD ve městech s více než 15 000 obyvateli. V teoretické části jsou popsány městské dopravní systémy a jejich teoretická východiska, jak ve světě, tak na území České republiky. Jsou zde uvedeny všechny typy dopravy, které mohou být v městských dopravních systémech využity, včetně jejich výhod a nevýhod.

Mezi města s vlastním městským dopravním systémem patří i Strakonice v Jihočeském kraji, na které jsem svoji bakalářskou práci zaměřil. Strakonice jsou železničním i silničním uzlem a leží na soutoku dvou řek, Otavy a Volyňky. Se svými 23 000 obyvateli se Strakonice řadí mezi malá a střední města. MHD zde tvoří několik málo linek městských autobusů provozovaných společnostmi ČSAD STTRANS a.s..

Ve městě Strakonice proběhlo v posledním roce několik zásadních změn které, podle mého názoru, měly být podnětem pro úpravu v současném nastavení MHD. Mezi nejzásadnější změny patří vybudování nového autobusového terminálu, zavedení MHD v prvním pásmu zdarma pro všechny cestující a vybudování nebo rekonstrukce celkem tří parkovišť, která by se dala využívat jako P+R. Všechny tyto změny, detailní analýza současného stavu a mínění odborné i neodborné společnosti popisuje navazující praktická část bakalářské práce. Veřejné mínění neodborné společnosti bylo zjištěno pomocí online dotazníkového šetření.

V závěrečné kapitole jsou zhodnocena veškerá zjištění a uvedeno několik návrhů na optimalizaci MHD ve Strakonicích, které by zvýšily dopravní dostupnost pro obyvatele a také atraktivitu jízdy městským autobusem u obyvatel / návštěvníků města, tak aby si dokázala najít nové uživatele.

1 Městské dopravní systémy a jejich teoretická východiska

Městské dopravní systémy jsou velmi specifické, protože se v nich mohou setkávat silniční, vodní, kolejové i nekonvenční druhy dopravy, které ale z jiného úhlu pohledu tvoří samostatné celky. Dohromady však tvoří systém, který zajišťuje dopravu vně města a ulehčuje tak život místním obyvatelům při každodenních cestách například do práce nebo na nákup. Každý takový městský dopravní systém je specifický svou strukturou, velikostí, historií, demografickou strukturou, ekonomickou situací, geografickými podmínkami, významem atd. Neexistuje tedy pravidlo, jaké konkrétní druhy dopravy by měly městský dopravní systém tvořit. Jedním ze základních vodítek může být množství obyvatel v daném městě. Na území České republiky mají vlastní městskou hromadnou dopravu obvykle města nad 15 000 obyvatel. Podle počtu obyvatel lze města rozdělit do čtyř skupin, pro která lze konkrétní druhy dopravy obecně doporučit. U malých a středních měst do 100 000 obyvatel se nejčastěji jedná pouze o silniční dopravu, tedy o městské autobusy, které jsou někdy doplněny o trolejbusy. U velkých měst mezi 100 000 a 1 000 000 obyvateli je velmi často silniční doprava rozšířena o železniční. K autobusům a trolejbusům tedy přibývají tramvaje. U velkoměst nad 1 000 000 obyvatel je pak městská hromadná doprava podporována příměstskými dráhami nebo metrem.

Veřejná hromadná doprava bývá většinou dotována z veřejných rozpočtů (např. státem, územními samosprávnými celky nebo městy). Soukromé společnosti provozující veřejnou dopravu bývají často specializovány na několik konkrétních linek.

Města mají většinou svůj vlastní integrovaný dopravní systém, ve kterém platí jednotné tarifní i přepravní podmínky pro provoz MHD. Do městského dopravního systému však mohou spadat i linky, které nejsou součástí integrovaného systému a provozují je soukromé společnosti s vlastními přepravními podmínkami a tarify, které mohou být odlišné. To ovšem snižuje komfort cestujících, a tak je snaha o maximální integraci v rámci jednoho města.

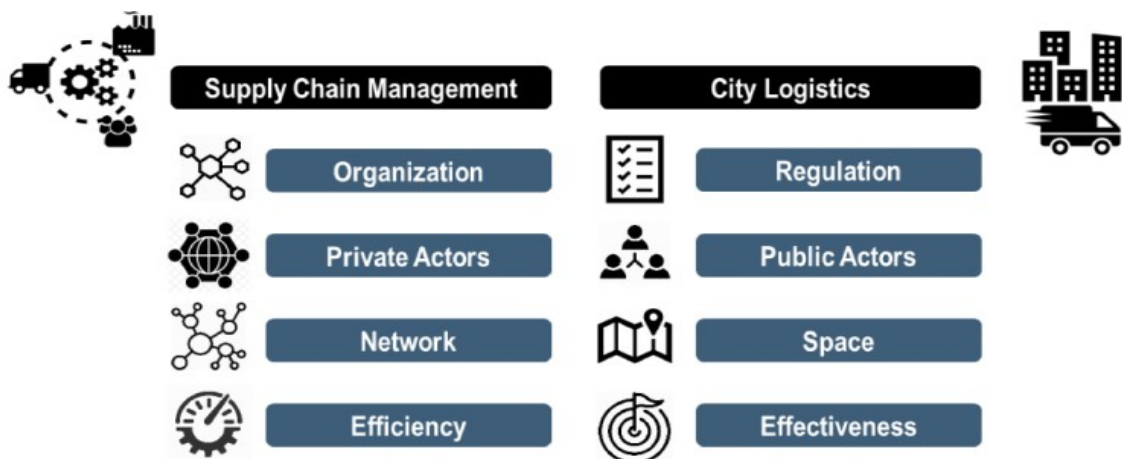
Městské dopravní systémy větších měst jsou často doplněny o příměstskou a téměř vždy o meziměstskou a nehromadnou, tedy osobní dopravu, a to v rámci přepravních uzlů. Ideální způsob je integrovat přepravní uzly MHD do bezprostřední blízkosti meziměstských přepravních uzlů (nádraží, autobusová nádraží, letiště, přístavy významné pro osobní dopravu).

V blízkosti přepravních uzlů hromadné dopravy nebo v jejich rámci se zřizují stanoviště taxislužby, záchytná parkoviště (P+R), případně místa pro přestup z automobilové dopravy na hromadnou nebo úložiště jízdních kol (B+R). Tato místa se zřizují hlavně z důvodu maximálního komfortu přestupu z osobní na hromadnou dopravu tak, aby byla pro cestujícího více než zajímavou volbou.

Výhodou městských dopravních systémů jsou relativně nízká míra znečištění životního prostředí, hluku a prostoru oproti automobilové dopravě. A to v případě, že porovnáme množství exhalací, paliva, decibelů a metrů čtverečních v poměru na jednoho cestujícího. Výhodou městské hromadné dopravy také je, že si uživatel zaplatí pouze jízdné a nemusí si pořizovat vlastní dopravní prostředek. MHD je tak dostupná lidem všech věkových kategorií i všem sociálním třídám. Hromadná doprava je přibližně 3krát méně energeticky náročná než individuální a je i statisticky bezpečnější.

Nevýhodou městských dopravních systémů jsou jejich rychlost oproti osobní dopravě, protože na rozdíl od automobilů dopravní prostředky MHD zastavují i na zastávkách, kde cestující vystoupit nechce a dobu jízdy tak prodlužují. Pokud se jedná o silniční dopravní prostředky (autobusy, trolejbusy) nebo dráhové dopravní prostředky, které se kříží se silničními dopravními prostředky (tramvaje), tak je rychlost přepravy omezena okolním provozem. Další nevýhodou, nejen městských dopravních systémů, ale i hromadné linkové dopravy vůbec je, že v oblastech s menší hustotou osídlení dochází v určitých částech dne nebo týdne buď k nedostatečnému zajištění dopravní obslužnosti, nebo naopak k jízdám s velmi malým využitím kapacit přepravních prostředků. Dochází tak ke zbytečnému plýtvání veřejnými prostředky a zatěžování životního prostředí. [1]

Obr. 1.1 – Koncepční rozdíly Řízení dodavatelského řetězce vs. Městská logistika



Zdroj: [2]

Rozdíl mezi městskou logistikou a klasickým dodavatelským řetězcem (Supply Chain Management) je takový, že dodavatelský řetězec se zaměřuje na efektivitu prostřednictvím přístupu, který usiluje o maximalizaci zisků a minimalizaci nákladů. Oproti tomu městská logistika usiluje o dosažení cíle minimalizace narušení, a tedy zachování nebo zlepšení účinnosti městského chodu. [2]

1.1 Historie městské hromadné dopravy ve světě

Až do 16. století byly hlavním dopravním prostředkem lidské nohy (nosítka), respektive kůň a ostatní tažná zvířata, která táhla vozy. Teprve v průběhu 16. století docházelo k většímu rozšíření použití kočárů pro přepravu osob. V následujících dvou století, tedy ve století 17. a 18., se z krytých kočárů staly všeobecně používané dopravní prostředky využívané pro přepravu osob. V této době se také mění systém budování nových ulic z původně pravoúhlého uspořádání na uspořádání do radiálně okružního principu, aby tak došlo ke zlepšení dopravní obslužnosti. Poptávka po nájemné dopravě však přišla již na začátku 17. století, z tohoto důvodu se v roce 1622 objevují první fiakry v Paříži a v roce 1625 jsou zavedeny v Londýně drožky. [3]

První opravdová městská hromadná doprava vznikla na začátku 19. století, kdy se objevily první omnibusy, které byly taženy koňmi. První omnibusy byly zavedeny v roce 1819 v Paříži a pravidelné jízdy zde byly zavedeny v roce 1828. Následovaly omnibusy v Londýně v roce 1829 a v Hamburku v roce 1839. Poptávka po městské hromadné dopravě rapidně narůstala a v roce 1850 bylo v Londýně již 1 300 čtyřicetisedadlových omnibusů. Čtyřicet sedadel pro pasažéry však už znamenalo neprakticky velké rozměry vozu, hlavně šířku, a proto se v Londýně začali omnibusy konstruovat jako dvoupatrové. Tato koncepce se v Londýně zachovala dodnes v podobě tzv. “double decker“ autobusů. Tyto vozy se čtyřspřežím dosahovaly rychlosti okolo 10 km/h. [3]

Ve stejné době se objevily ve Velké Británii i první stroje na parní pohon. V roce 1830 byl sestrojen první autobus s tímto pohonem, který vyvinul rychlost okolo 13 km/h. Bohužel však koňská síla byla stále ekonomicky výhodnější na provoz. Samohybná vozidla byla značně omezoována i tehdejšími předpisy, kdy rychlost na komunikacích byla omezena na 16 km/h, v obcích dokonce na 8 km/h, a i tato rychlost byla však později ještě snížena. Podmínkou pro vyšší rychlost byl běžec s červeným praporkem před vozem. Důsledkem těchto omezení bylo prodloužení éry vozů tažených koňmi. Omezení

rychlosti na komunikacích tak dala za vznik koňským pouličním kolejovým drahám. Omnibusy se dokázaly udržet jen tam, kde byly ulice úzké a křivolaké. Všude jinde je postupně koňská dráha vytlačila. První taková dráha vznikla v roce 1832 v New Yorku, následovala Paříž v roce 1854 a zde se i poprvé objevilo pojmenování “tramway“. Třetí koňská dráha pak vznikla v roce 1865 v Berlíně. [3]

V druhé polovině 19. století nastal prudký nárůst městské dopravy. To bylo podnětem ke vzniku víceúrovňových městských dopravních systémů. V roce 1863 byla v Londýně uvedena do provozu “metropolitní železniční podzemní dráha“ s parním provozem a otevřenými vozy, která byla následně v roce 1890 přebudována na pohon elektrický. V kontinentální Evropě následovaly podzemní železniční dráhy v Istanbulu (1891) a v Budapešti (1896). Dráha v Budapešti měla již automatizovaný systém řízení provozu.

Koncem 19. století docházelo v mnohých městech k radikálním urbanistickým zásahům, které podporovaly městskou dopravu a zvyšovali kapacitu svých ulic pro stále více dopravních prostředků. Nejvíce radikální změny proběhly pravděpodobně v Paříži právě na konci 19. století, kde se demolovaly celé čtvrti a vznikaly nové čtvrti se širokými bulváry, které slouží i v dnešní době. [3]

V této době také přestávají vyhovovat požadavkům dopravní prostředky s koňským pohonem. V roce 1879 přišla společnost Siemens s prototypem elektrické tramvaje, která byla uvedena do provozu v roce 1881 v Berlíně. První trolejbus uvedl Siemens hned v roce 1882. Následující rok již přišli v anglickém Brightonu s tramvajovou dráhou, která měla zapuštěné kolejnice do komunikace. [3]

V New Yorku roku 1875 vznikl koncept visuté dráhy (konstrukce zavěšená nad ulicemi města). Tento koncept se však příliš nerozšiřoval, a to z důvodů hluku a vibrací, které obtěžovali obyvatelé ulic, ve kterých se vysutá dráha nacházela. Dalším důvodem byla hlavně estetika. V Evropě je nejznámější městská vysutá dráha v německém Wuppertalu, kde dráhu zavěsili nad místní řeku. [3]

Nejvýznamnějším mezníkem pro rozvoj městské hromadné dopravy je příchod spalovacích a vznětových motorů, díky kterým se dopravní prostředky zprostily závislosti na kolejových drahách či trakčním vedení. V Londýně vyjely první motorizované omnibusy v roce 1904. Tehdy se jednalo o velmi nespolehlivá vozidla, navíc pro velmi omezený počet cestujících (okolo 10-20 osob). Vývoj však šel rychle dopředu a okolo

roku 1930 již autobusy uvezly až 50 cestujících a byly poháněny různými palivy, např. svítiplynem, naftou či dřevoplynem. [3]

Ještě na začátku 20. století se ve městech vyskytovaly všechny formy osobní dopravy s výjimkou nosítek. To mělo zásadní vliv i na rozvoj městských aglomerací. Rozvoj je podmiňován tím, že centrum města musí být dosažitelné přibližně v půlhodinovém limitu. Tomuto limitu odpovídají následující vzdálenosti: pěší doprava – 2 km, omnibus či drožka – 5 km, tramvaj či autobus – 7 km, městská rychlodráha či metro – 13 km a příměstská rychlodráha – 20 km. [3]

Hlavní rozvoj autobusové dopravy nastal až krátce po 2. světové válce, kdy byla rozšířena infrastruktura pro automobilovou dopravu. Ve druhé polovině 20. století autobusy postupně převládly v městských dopravních systémech a doplnily tak tramvaje na linkách, které nevyžadovaly vysoké přepravní kapacity. Na rozdíl od nich mají lepší manévrovatelnost, jsou levnější, jednodušší a mají velmi nízké náklady na budování linek. To znamená, že si veřejnou autobusovou dopravu mohou dovolit i některá menší města. Do dnešní doby se městské dopravní systémy vyvinuly do několika možných typů dopravy, které jsou podrobněji popsány v kapitole 2.3, včetně jejich výhod a nevýhod. [3]

1.2 Historie městské hromadné dopravy na území dnešní České republiky

Vývoj městských dopravních systémů na území Čech, Moravy a Slezska v dobách České republiky, Československa i Rakouska-Uherska byl velmi nerovnoměrný. Byl totiž ve velkém závislý na industriálním rozvoji v konkrétním kraji či městě. [3]

První omnibusy se v Praze objevily již v roce 1830. Nedostatek cestujících ale vedl k tomu, že dvě linky byly postupně zrušeny. Omnibusová doprava byla v Praze obnovena až v roce 1860. Vozidla tehdy měla místa jen pro 10 až 12 cestujících. Provoz těchto omnibusů byl ukončen v roce 1883, protože byl postupně nahrazen koňskou dráhou, která byla v Praze provozována od roku 1875 až do roku 1905. První koňská dráha tehdy měřila 3,5 km. [3]

Souběžně s koňskou dráhou byla mezi roky 1884 a 1900 provozována i parní tramvajová dráha. V roce 1894 byl provoz parní tramvajové dráhy rozšířen i do Ostravy a Košic. Již tehdy zde byly tramvaje využívány i pro nákladní dopravu. První českou elektrickou

tramvaj předvedl František Křižík v roce 1891 a její trať měla pouze 0,8 km. Tramvaje na elektrický pohon jezdily od roku 1895 i v Bratislavě. [3]

V roce 1907 byly zavedeny trolejbusové linky městské hromadné dopravy v Popradu, Bratislavě, Českých Budějovicích a ve Velenicích, ale z důvodu technických problémů (traťové uspořádání, kola s plným gumovým obložením a způsobu odběru proudu) byly v roce 1914 provozování trolejbusů v těchto městech zrušeny. [3]

V roce 1908 byly v Praze zavedeny autobusové linky městské hromadné dopravy, ale i ty byly později zastaveny z technických důvodů. Tentokrát se jednalo o malý výkon tehdejších vznětových motorů. Další rozvoj autobusové dopravy nastal až v meziválečném období, přesněji mezi roky 1932 a 1939. [3]

Ve 20. letech 20. století nastal další rozvoj tramvajové dopravy, kdy firma Křižík začala dodávat tramvaje s trakčními motory uloženými na valivých ložiscích a s vlastní ventilací. Dále přicházeli s výkonnějšími motory i inovacemi, jako přechod z lyrových sběračů na pantografy. [3]

Od roku 1936 se opět rozvíjí trolejbusová doprava a od roku 1939 jezdily trolejbusy v Praze, následně pak od roku 1941 i v Bratislavě a v Plzni. V roce 1944 se trolejbusy dostaly i do Zlína a v roce 1948 jsou opět zřízeny linky v Českých Budějovicích a Jihlavě. O rok později i v Brně a Hradci Králové. [3]

Hlavním mezníkem ve vývoji městské hromadné dopravy v Československu jsou Tramvaje ČKD modelové řady T, kterých se od roku 1951 až do konce 20. století v různých modelových generacích vyrobilo téměř 20 000 kusů. Dokonce v generaci T3, která se vyráběla mezi roky 1962 a 1997, se jich vyrobilo téměř 14 000 a jedná se tak o nejpočetněji vyráběný tramvajový vůz na světě. Byly dodávány hlavně do zemí Sovětského svazu a Jugoslávie. Jen do Moskvy jich bylo dodáno 2 069 kusů. [3]

Další kapitolou v historii městské hromadné dopravy na území dnešní České republiky je vybudování první linky pražského metra v roce 1974. Metro se postupně rozšiřovalo a v současné době má tři linky značené písmeny a barvami: A (zelená), B (žlutá) a C (červená). Do budoucna je plánována ještě nová linka D (modrá). Dohromady měří síť pražského metra 65,2 km a má celkem 61 stanic, z nichž tři páry jsou přestupní (Muzeum, Můstek a Florenc). Linky jsou většinou podzemní, jen v několika úsecích vede metro po otevřeném povrchu nebo v tubusech nad povrchem země. [3]

Obr. 1.2 – Tramvajová a Trolejbusová doprava v ČR



Zdroj: [4]

1.3 Teoretická východiska městských dopravních systémů

V následující kapitole budou stručně shrnuty jednotlivé druhy dopravních systémů, které jsou využívány v městské hromadné dopravě nejen na území České republiky, ale i ve světě.

1.3.1 Autobusová doprava

Ve většině nejen českých měst je provoz autobusů MHD jediným druhem v městském dopravním systému. V malých a středních městech tvoří základní síť, ve větších městech pak síť doplňkovou (návaznost na kapacitnější druhy MHD, obsluha v okrajových částech města či příměstská doprava). Provoz je uskutečňován výhradně po pozemních komunikacích. Mohou pro ni být však vyhrazeny i speciální jízdní pruhy. Tyto speciální jízdní pruhy jsou ovšem finančně a prostorově velmi náročné. Provoz autobusů MHD se aktuálně nachází ve 118 městech České republiky.

Výhody autobusů jsou: pružnost obsluhy města, kterou lze snadno měnit dle aktuálních potřeb města, nižší náklady na investice, lepší integrace do města a snadná změna velikosti autobusů, dle potřeby konkrétní lokality či trasy.

Nevýhody autobusů jsou: negativní vliv na životní prostředí kvůli exhalacím, hluku, vibracím a prašnosti. Plynulost provozu je ovlivněna intenzitou, respektive plynulostí ostatní silniční dopravy. [3]

1.3.2 Trolejbusová doprava

Trolejbus patří mezi drážní vozidla, i když se provoz uskutečňuje po pozemních komunikacích. Ve středních a velkých městech obvykle tvoří doplňkovou síť k základní síti, která je tvořena autobusovou dopravou. Výjimečně může tvořit síť základní, většinou v lázeňských městech, kde je absence exhalací žádoucí až nutná. Provoz trolejbusů MHD se aktuálně nachází ve 13 městech České republiky.

Výhody trolejbusů jsou: ekologický a šetrný provoz, nižší úroveň hlučnosti oproti autobusům, lepší dynamika díky elektromotorům s okamžitým nástupem plného točivého momentu. Trolejbusy také mají nižší provozní náklady než autobusy. Dále elektromotor trolejbusů umožňuje rekuperaci (motor funguje jako generátor), takže při brzdění vrací část energie zpět do sítě, a navíc nemá spotřebu během prostojů.

Nevýhody trolejbusů jsou: provoz závislý na trakčním vedení, vyšší investiční náklady oproti autobusové dopravě, objekt lze pouze menší překážka (maximální možné vybočení vozidla od trolejí je pouze 4 metry). Další nevýhodou je estetika “zadrátovaných“ ulic ve městech. [3]

1.3.3 Tramvajová doprava

Tramvaje patří mezi drážní kolejová vozidla. Tramvajová doprava se nejčastěji vyskytuje ve velkých městech nad 100 000 obyvatel a tvoří základní síť MHD. Provoz tramvají v rámci MHD se aktuálně nachází v 9 městech České republiky. Není výjimkou ani propojení dvou okresních měst pomocí tramvajové tratě (Liberec a Jablonec nad Nisou či Most a Litvínov)

Výhody tramvají jsou: provoz šetrný k životnímu prostředí, kapacita vozidel vyšší než u autobusů či trolejbusů, možnost sestavení soupravy z více než jednoho vozidla. Tramvaje lze využít i pro transport nákladů. Například v německých Drážďanech se pomocí nákladních tramvají zásobuje místní výrobní závod Volkswagen, který je v centru města a logistické centrum na periférii. Tramvaje zde jezdí v intervalu 40 minut.

Nevýhody tramvají jsou: vysoké náklady na vybudování tratí i na provoz, omezená stoupavost, velká hlučnost a vibrace. [3]

1.3.4 Městská dráha (metro)

Městské dráhy patří taktéž mezi drážní dopravu a mohou mít charakter podzemního metra nebo povrchové či nadzemní dráhy. Nejčastěji metro či městskou dráhu naleznete ve velkoměstech nad 1 000 000 obyvatel. Dá se říci, že čím větší město, tím hustější síť linek a stanic. V tomto ohledu vládnu světu velkoměsta jako je Peking, kde se každý den, jen pomocí metra, přepraví 9,3 miliónů cestujících nebo třeba New York, který má se svými 468 stanicemi nejrozsáhlejší síť metra na světě. V České republice se nachází metro pouze v hlavním městě Praze.

Výhody městských drah jsou: provoz šetrný k životnímu prostředí, kapacita vozidel vyšší než u autobusů, trolejbusů i tramvají, možnost sestavit soupravu z více než jednoho vozidla. Úplné oddělení od ostatní dopravy ve městě, vyšší cestovní rychlost a estetika (podzemní dráhy neruší vzhled města).

Nevýhody městských drah jsou: velmi vysoké náklady na vybudování drah i na provoz, u podzemních drah i dlouhé přestupní časy mezi některými stanicemi. [3]

1.3.5 Vodní městská doprava

Vodní doprava, jako součást městských dopravních systémů, není příliš rozšířená. V některých městech tvoří pouze doplňkovou dopravu (např. v tureckém Istanbulu, kde slouží pro přepravu pasažérů přes Bosporský průliv). Výjimečně pak tvoří páteřní síť MHD, nejlepším příkladem jsou italské Benátky.

Výhody či nevýhody se dají těžko definovat, protože bychom museli hodnotit konkrétní příklad. Nejčastěji se však vodní městská doprava využívá tam, kde překonání vodní překážky jiným způsobem (např. tunel, most), by byl ekonomicky, časově nebo esteticky nevýhodný. [3]

1.3.6 Nekonvenční druhy MHD

Nekonvenční druhy městské dopravy se od běžných druhů doprav liší především konstrukcí vozidel, pohonem, uspořádáním dopravní cesty či organizací a řízením provozu. Jde zejména o lanovky, jednokolejnicové dráhy (monorail), kontinuální pohyblivá dopravní zařízení (eskalátory, pohyblivé chodníky) nebo výtahy. Tento způsob

městské hromadné dopravy je nejčastěji využíváný pro překonávání velkých výškových rozdílů v rámci města. Například v portugalském Lisabonu nalezneme jak lanové dráhy, visuté lanové dráhy, tak i výtahy.

Veřejná doprava nemotorovými vozidly na bázi potahových vozidel nebo jízdnic kol (rikša) rovněž nemívá dnes povahu hromadné dopravy. V českých městech slouží jen jako turistická atrakce a nemá klíčový dopravní význam. V rozvojových zemích jsou i dopravní prostředky s animální trakcí dodnes významnou složkou městské dopravy. Ostatně tak začínala i evropská veřejná doprava (omnibus, městská i dálková koněspřežná dráha). [3]

1.4 Další pojmy technologie silniční hromadné osobní dopravy

Technologie provozu silniční hromadné osobní dopravy je soustava navzájem souvisejících, organizovaných a z hlediska prostoru a času řízených způsobů pohybu dopravních prostředků umožňujících přemístování osob a jejich zavazadel mezi jimi zvolenými místy a v požadovaném čase. Je vymezena trasami a zastávkami podle předem stanoveného časového harmonogramu tohoto provozu. Technologie provozu má rozhodující význam pro kvalitu přemístování a pro ekonomiku dopravního podniku. Proto se volí optimální varianty provozu, které mají zabezpečit maximum nutných přepravních potřeb, minimum nutné vynaložené práce, požadovanou kvalitu a bezpečnost dopravy. [4]

Zastávky jsou místa na pozemních komunikacích označená a vybavená předepsaným způsobem, která jsou určena k zastavování vozidel MHD, kde nastupují a vystupují cestující. Z hlediska zastavování vozidel jsou rozeznávány zastávky:

- stálé – zastavují zde vozidla všech linek uvedených v jízdním řádu,
- na znamení – zastavují zde vozidla jen na znamení dávané řidiči cestujícím ve vozidle nebo na zastávce,
- dočasné – zastavují zde vozidla jen v předem stanoveném časovém období, např. po dobu rekonstrukce,
- občasná (u MHD) – zastavují zde vozidla jen v určitých dnech nebo obdobích (neděle, léto apod.). [4]

Oběh vozidla je část dopravního procesu pozůstávající z jízd nutných na uskutečnění přepravy.

Cyklický oběh vozidla je oběh vozidla po stanovené trase začínající a končící v tomtéž místě.

Linka je souhrn dopravních spojení na trase dopravní cesty určené výchozí a cílovou zastávkou a ostatními zastávkami, na níž jsou pravidelně poskytovány přepravní služby podle platné licence a podle schváleného jízdního řádu.

Spoj je jízdním řádem časově a místně určené jednotlivé dopravní spojení mezi určitými místy v rámci pravidelné dopravní obsluhy těchto míst. Jako spoj se chápe jízda vozidla z místa na lince, kde je určen první nástup cestujících do vozidla do jiného místa na lince, kde je určen výstup všech cestujících. Tato místa se nazývají konečné zastávky. Zastávky mezi konečnými zastávkami se nazývají mezilehlé zastávky. [4]

2 Obecná charakteristika města Strakonice

2.1 Strakonice

Město Strakonice leží v Jihočeském kraji na soutoku řek Otavy a Volyňky a žije zde přibližně 23 tisíc obyvatel. Je vzdáleno přibližně 60 km od Českých Budějovic, 80 km od Plzně a 110 km od Prahy v nadmořské výšce mezi 390 – 430 m n. m.. Město Strakonice je obcí s pověřeným obecním úřadem (pro 49 dalších obcí) a obcí s rozšířenou působností (68 obcí). Strakonice se člení na sedm katastrálních území a osm částí města:

- Strakonice I (k. ú. Strakonice) – 13 695 obyvatel,
- Strakonice II (k. ú. Nové Strakonice) – 4871 obyvatel,
- Dražejov (k. ú. Dražejov u Strakonic) – 1352 obyvatel,
- Hajská – 49 obyvatel,
- Modlešovice – 166 obyvatel,
- Přední Ptákovice – 2429 obyvatel,
- k. ú. Střela, části Střela – 46 obyvatel a Virt – 82 obyvatel.

Základní geografické údaje města jsou: zeměpisná šířka: 49°16' severní šířky a zeměpisná délka: 13°53' východní délky. [6] [7]

2.2 Historie města Strakonice

Na místě dnešního města původně stály čtyři vesnice (Strakonice, Bezděkov, Žabokrty a Lom), které se spojily v poddanské město Strakonice. Vývoj Strakonic lze předpokládat od druhé poloviny 12. století a na začátku 13. století začal rod Bavorů budovat místní hrad. Roku 1243 daroval Bavor I. se svou manželkou Bolemilou polovinu strakonického hradu řádu johanitů (později zvaných maltézští rytíři), kteří v něm vybudovali raně gotický kostel a klášter. Původní gotický hrad prošel rozmanitým stavebním vývojem. V roce 1367 pak byla Strakonicím Bavorem IV. potvrzena městská privilegia. Roku 1402 prodal rod Bavorů i druhou polovinu hradu a strakonického panství řádu johanitů. Od roku 1421 se stal strakonický hrad sídlem velkopřevora a konventu, kteří ze Strakonic spravovali své komendy v českých zemích až do konce 17. století. Strakonice byly jedním

z hlavních středisek protihusitského odporu. Teprve velkopřevor Colloredo (1637-1657) přestěhoval své sídlo zpět do Prahy. [6] [7]

2.3 Strakonice a průmysl

Ve Strakonici má tradici především průmysl textilní, strojírenský a pivovarnictví.

Strakonice získaly právo vařit pivo již v roce 1367, i když pivo se zde vařilo už před rokem 1308. Místní měšťanský pivovar byl založen roku 1649. Dnes vaří piva pod značkou Dudák.

Další rozvoj města nastal v 19. století, kdy byla založena textilní továrna Fezko a.s.. Historie textilní výroby ve Strakonici je dlouhá více než 500 let. Za základ průmyslové textilní výroby je však považován až rok 1812, kdy byla zahájena výroba světoznámých pletených fezů. Vyráběly se také barety a jiné pokrývky hlavy, příkrývky, pletené zboží a vlněné látky. Dnes se zde vyrábějí převážně textilie na autopotahy.

Strojírenský průmysl zastupuje ČZ (Česká zbrojovka). Ta byla založena roku 1919 (původní název Jihočeská zbrojovka). Zpočátku vyráběla jen pistole, vzduchovky a později i automatické zbraně. Od roku 1929 dělá firma jízdní kola a od roku 1932 i motocykly, které největší slávy dosáhly v 50. a 60. letech 20. století. V roce 1946 byl podnik znárodněn a ukončila se výroba zbraní. V 80. letech došlo k útlumu výroby a poslední motocykl byl pak ve Strakonici vyroben v roce 1998, kdy se společnost ČZ a.s. přeorientovala na produkci řetězů, nástrojů, forem, odlitků a obráběcích strojů k výrobě komponentů pro automobilový průmysl, převážně pak převodových skříní a turbodmychadel.

Tyto dva podniky (ČZ a Fezko), které v dobách socialismu zaměstnávaly dohromady téměř polovinu města a přispěly významně i urbanizaci ve Strakonici. Areál ČZ je téměř v centru města a se svými přibližně 200 ha je velkou "šedou zónou". Společnost Fezko ovlivnila Strakonickou urbanistiku ještě mnohem významněji, protože za svou existenci vystřídala hned 3 areály, které se nacházejí v samém srdci města. Tyto 3 ha téměř opuštěných hal z 19. století se nacházejí mezi dvěma strakonickými náměstími a další 4 ha průmyslových objektů naleznete jen přes ulici od nejvýznamnější památky města, hradu ze 13. století.

V 60. až 80. letech bylo město kompletně přebudováno, aby co nejvíce vyhovovalo potřebám průmyslu. Historické čtvrti, včetně významných domů, jako byly židovská Synagoga či rodný dům F. L. Čelakovského, byly zbourány a nahradila je zástavba panelových domů. Co se dopravy týká, Strakonice měly z této doby pozůstatek v podobě abnormálně velkého autobusového nádraží, které muselo zvládnout nápor zaměstnanců z ČZ a Fezka, kteří se po pracovní směně chtěli dostat do přilehlých obcí. Autobusové nádraží tak mělo v minulosti přes 50 nástupišť a plochu 2 ha. [6] [7]

2.4 Strakonice a doprava

2.4.1 Silniční doprava

Hlavní tepnou, která městem prochází, je silnice č. 4, která spojuje Prahu s německým Bavorskem. Druhou největší silniční komunikací, která prochází Strakonice je silnice I/22 z Českých Budějovic do Plzeňského kraje (Horažďovice, Klatovy). Dále z města vychází silnice 2. třídy č. 173 směrem na Radomyšl a Blatnou. Ostatní komunikace jsou již 3. třídy a nižší, které dopravně obsluhují přilehlé obce.

Z města i do města se snadno dostanete i autobusem. Přímé spojení zajišťuje několik stovek spojů (jen hlavní strakonický dopravce ČSAD STTRANS zajišťuje takových spojů přes 500) a to převážně na území Jihočeského, ale i Plzeňského, Středočeského a Jihomoravského kraje. [6] [7]

2.4.2 Železniční doprava

Železniční i autobusové nádraží se nachází v jihozápadní části města a nově jsou situovány do jednoho sdíleného terminálu. Tento nový terminál, je tak logicky přirozeným místem soustředění dopravních spojů ve městě. Železniční trať (trat č. 190 z Plzně do Českých Budějovic) zde byla otevřena již v roce 1868. Důvod výstavby této tratě spočíval v počtu různých průmyslových podniků v této oblasti. Význam má tedy kromě osobní dopravy i doprava nákladní. Dalšími, méně významnými tratěmi, jsou pak trať č. 198 do Volar (1893) a trať č. 203 do Březnice (1899). Strakonice jsou tak železniční křižovatkou a vlakem se odtud můžete vydat do čtyř různých směrů. [6] [7]

2.4.3 Městská hromadná doprava

Městskou dopravu zajišťují autobusy, které provozuje společnost ČSAD STTRANS, dceřiná společnost ČSAD Jihotrans. Jedná se o několik málo linek spojujících,

jak centrum města, tak i vybrané vzdálenější obce. Konkrétně pak Modlešovice, Hajská, Střela, Starý a Nový Dražejov a Katovice. Jízdné je pásmové a pásma jsou celkem dvě. Linky jezdí celodenně, ale o víkendu je vypravována jen část spojů. [6] [7]

2.4.4 Letecká doprava

Ve Strakonících se nachází veřejné vnitrostátní civilní letiště Strakonice, kde sídlí i zdejší Aeroklub. Letiště má dvě přistávací / vzletové dráhy. V sezóně slouží především pro rekreační účely (seskoky padákem, vyhlídkové lety a pilotní výcvik), dále také pro letecké snímkování, práce v zemědělství a lesním hospodářství, záchranný systém a výsadkové lety. [6] [7]

2.4.5 Vodní doprava

Přestože se ve městě nachází dvě řeky (Otava a Volyňka) se zde vodní dopravy nevyužívá, a to z důvodu nesplavnosti řek většími než rekreačními plavidly, jako jsou rafty a kánoe. Těchto plavidel je v letních měsících na řece vidět velké množství z důvodu oblíbené vodácké trasy po řece Otavě (Sušice – Horažďovice – Strakonice – Písek).

2.5 Strakonice a školství

Město Strakonice zřizuje celkem deset mateřských škol, které jsou rozmístěny po celém území města (Čtyřlístek, U Parku, další pak na ulicích Lidická, A. B. Svojsíka, Lidická, Spojarů, Stavbařů, Školní nebo Šumavská). Dále pak zřizuje čtyři základní školy (ZŠ Povážská, ZŠ F. L. Čelakovského, ZŠ Dukelská a ZŠ Jiřího z Poděbrad).

Ve Strakonících se nachází tři střední školy a jedna vyšší odborná škola. Jmenovitě pak Gymnázium Strakonice, Euroškola Strakonice střední odborná škola a Vyšší odborná škola, Střední průmyslová škola a Střední odborná škola řemesel a služeb Strakonice. [6] [7]

3 Analýza současného stavu městské hromadné dopravy ve Strakonících

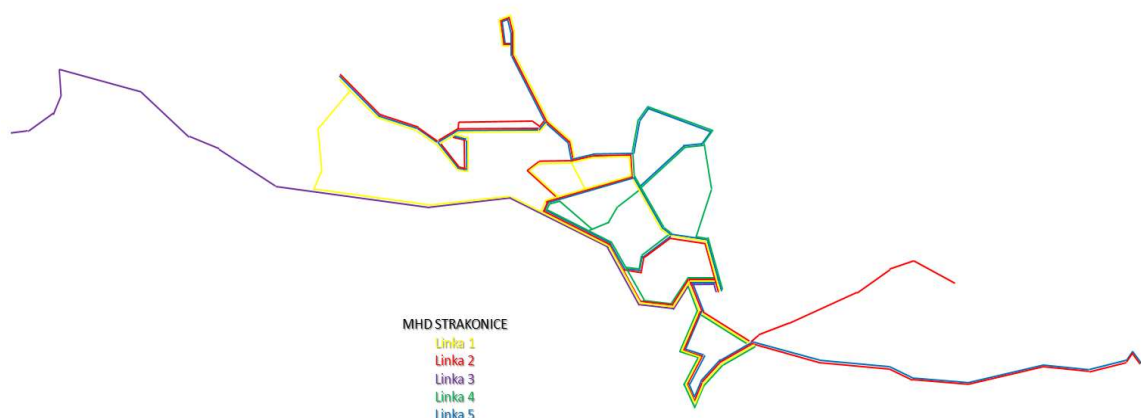
Městský dopravní systém v jihočeských Strakonících tvoří pouze linky městských autobusů. Vzhledem k velikosti města, které se svými přibližně 23 000 obyvateli řadí mezi malá a střední města, by se zřizování dalšího typu městské dopravy, jako jsou trolejbusy či tramvaje, ekonomicky nevyplatilo. Detaily o vozovém parku a linkách jsou popsány dále v této kapitole, jízdní řády jsou pak k nalezení v rámci příloh.

3.1 Aktuální linky

MHD ve Strakonících zajišťují městské autobusy společnosti ČSAD STTRANS a.s.. Dle jízdních řádů vydaných s platností od 9. 12. 2018, je autobusová městská hromadná doprava ve Strakonících, se svými 47 zastávkami, rozdělena do pěti linek: [8]

- MHD č. 1 - 385001: Železniční stanice – sídliště – Starý Dražejov,
- MHD č. 2 - 385002: Modlešovice – Hajska – železniční stanice – Starý Dražejov,
- MHD č. 3 - 385003: Železniční stanice – Nový Dražejov – Katovice,
- MHD č. 4 - 385004: Železniční stanice – Vel. náměstí – Raisova,
- MHD č. 5 - 385005: Modlešovice – železniční stanice – Raisova – Starý Dražejov.

Obr. 3.1 – Grafické znázornění linek MHD Strakonice



Zdroj: Vlastní zpracování – (Tomáš Martan, 2019)

Z těchto pěti linek se dají hned čtyři nazvat linkami příměstskými, protože pouze linka číslo 4 neopouští hranice města Strakonice. Všechny linky a podrobnosti o nich jsou

popsány v následujících podkapitolách. Jízdní řády všech linek naleznete v příloze této bakalářské práce.

3.1.1 Linka 1

Linka 1 MHD Strakonice vede, kromě jedné zastávky, přímo městem Strakonice. Její konečné zastávky jsou ty na autobusovém nádraží a zastávka v obci Starý Dražejov. Na trase se nachází 32 zastávek z celkových 47. Obslužnost této linky je tedy velmi rozsáhlá.

Ve všední dny jede tato linka v obou směrech celkem 19krát. Z toho 6krát v ranních či dopoledních hodinách (mezi 4:00 a 12:00), 10krát v odpoledních či podvečerních hodinách (mezi 12:00 a 20:00) a 3krát ve večerních či nočních hodinách (mezi 20:00 a 4:00). O víkendu pak pouze 1krát za den, a ještě ve zkrácené podobě.

Celkově je orientace v této lince nesnadná, protože z 94 jízd za týden volí celkem 14 různých tras, respektive kombinací zastávek (v některých případech zastaví pouze v 5 zastávkách a někdy v 18 zastávkách z celkových 32 zastávek na trase).

3.1.2 Linka 2

Linka 2 MHD Strakonice se dá označit za příměstskou, protože obě její konečné zastávky se nacházejí mimo území města Strakonice, konkrétně potom zastávky Starý Dražejov a Modlešovice. Na její trase se nachází taktéž 32 zastávek z celkových 47. Obslužnost této linky je nejrozsáhlejší ze všech strakonických linek MHD.

Tato linka jede v obou směrech dohromady 29krát za den, z toho 15krát v ranních či dopoledních hodinách, 12krát v odpoledních či podvečerních hodinách a 2krát ve večerních či nočních hodinách. Toto opět platí pouze pro pracovní dny. Na této lince se o víkendu ještě rozlišuje sobota a neděle, kde je režim jízd rozdílný. V sobotu jede MHD na lince 2 celkem 16krát a v neděli 15krát.

Orientace v této lince 2 je ještě o něco komplikovanější než u linky 1. Protože z celkových 180 jízd za týden volí celkem 31 různých tras, respektive kombinací zastávek (v některých případech zastaví pouze ve 2 zastávkách a někdy ve 26 zastávkách z celkových 32 zastávek na trase).

3.1.3 Linka 3

Linka 3 MHD Strakonice je příměstská, většina zastávek na její trase se nachází mimo území města Strakonice. Cílem je nedaleký městys Katovice, který se nachází zhruba 4 km západně od Strakonice. Na její trase se nachází pouhých 13 zastávek, z celkových 47. Obslužnost této linky je tedy velmi specifická, kdy začíná na autobusovém nádraží, nejkratší trasou projede město Strakonice, kde zastaví pouze 5krát a přes vesnice Nový Dražejov a Střela následně směřuje do Katovic.

Linka jede v obou směrech dohromady 15krát za den, z toho 8krát v ranních či dopoledních hodinách, 6krát v odpoledních či podvečerních hodinách a pouze 1krát ve večerních či nočních hodinách. O víkendech jede MHD na lince 2 vždy 6krát denně.

Dalo by se očekávat, že při relativně tak malém počtu zastávek na trase linky 3 bude orientace snazší, avšak ani zde to není tak jednoduché. Z celkových 85 jízd za týden volí celkem 8 různých tras, respektive kombinací zastávek (v některých případech zastaví pouze v 5 zastávkách a někdy v 10 zastávkách z 13 zastávek na trase).

3.1.4 Linka 4

Linka 4 MHD Strakonice je specifická tím, že jako jediná neopouští hranice města Strakonice a má stejnou počáteční i konečnou zastávku (zastávka na autobusovém nádraží) a jede tedy po okružní trase. Ve dvou případech dokonce její trasa tvoří tvar jakési dvojité osmičky, protože se během své linky zastaví v zastávce na autobusovém nádraží hned 3krát. Jsou zde i dvě další zastávky na trase, ve kterých autobus MHD zastaví během své trasy hned 2krát (zastávky Sídliště Mír a Velké náměstí). Na její trase se nachází 20 zastávek, z celkových 47.

Tato linka jede celkem 6krát za den, a to pouze v ranních či dopoledních hodinách. Taktéž to ale platí pouze pro pracovní dny, v sobotu a v neděli jede linka pouze 2krát.

Orientace v této lince 4 je nejsnazší ze všech linek, protože z celkových 34 jízd za týden volí pouze 4 různé trasy, respektive kombinací zastávek (v některých případech zastaví pouze v 6 zastávkách a někdy v 17 zastávkách z celkových 20 zastávek na trase). Musíte však počítat s tím, že pokud si projedete celou trasu linky 4, tak se ocitnete na Velkém náměstí a sídlišti Mír dvakrát, a to s jedenáctiminutovým, respektive osmnáctiminutovým rozestupem a nový terminál autobusového nádraží uvidíte hned 3krát.

3.1.5 Linka 5

Linka 5 MHD Strakonice je další příměstskou linkou a je velmi podobná lince 2, se kterou sdílí většinu trasy. Rozdíly jsou pouze v tom, že linka 5 oproti lince 2 nezajíždí ke sportovní hale (zastávka ulice Máchova), ale objíždí areál nemocnice (zastávka Raisova). Linka 5 na rozdíl od linky 2 nezajíždí do vsi jménem Hajska a míří napřímo do Modlešovic. Na její trase se nachází 31 zastávek, z celkových 47. Obslužnost této linky je taktéž velmi rozsáhlá.

Tato linka jede v obou směrech dohromady 11krát za den, z toho 6krát v ranních či dopoledních hodinách, 4krát v odpoledních či podvečerních hodinách a 1krát ve večerních či nočních hodinách. Jako na všech předešlých linkách, to ale taktéž platí pouze pro pracovní dny. Na této lince jede MHD o víkendu celkem 8krát.

Jako ostatně na všech linkách, je orientace i na lince 5 také komplikovaná, protože z celkových 65 jízd za týden volí celkem 13 různých tras, respektive kombinací zastávek (v některých případech zastaví pouze v 11 zastávkách a někdy ve 24 zastávkách z celkových 31 zastávek na trase).

3.1.6 Vytíženost linek městské hromadné dopravy ve Strakonících

Od začátku roku 2018, tedy s přechodem na přepravu cestujících v první pásnu zdarma, nejsou k dispozici počty přepravených cestujících. A to z důvodu, že z 95 % případů, kdy cestující nevjíždí do druhého pásma, nepotřebuje žádnou jízdenku ani neprochází žádným turniketem. Není tedy dostupná žádná evidence či statistika a vytíženost linek MHD lze zjistit pouze ze subjektivních názorů.

3.2 Vozový park městské hromadné dopravy ve Strakonících

Společnost ČSAD STTRANS, a. s. aktuálně zajišťuje městskou hromadnou dopravu za pomoci čtyř specializovaných autobusů. Ve vozovém parku jsou dva autobusy IRISBUS Citelis 12M, pořízené v roce 2005 a v roce 2010. Tyto autobusy pohání naftový motor o výkonu 180 kW a plní emisní normy Euro 3, respektive Euro 5. Městský autobus tohoto typu má kapacitu 31 sedících a až 69 stojících cestujících.

Obr. 3.2 – Autobus MHD Strakonice – IRISBUS Citelis 12M



Zdroj: [9]

Dalšími zástupci vozového parku jsou dva autobusy MAN Lion's Classic, pořízené společností ČSAD STTRANS a.s. v roce 2013 a v roce 2017. Tyto autobusy pohání taktéž naftový motor, tentokrát o výkonu 191 kW a plní emisní normy Euro 5, respektive Euro 6. Městský autobus tohoto typu má kapacitu taktéž 31 sedících, ale pouze 50 stojících cestujících.

Obr. 3.3 – Autobus MHD Strakonice – MAN Lion's Classic



Zdroj: [10]

V době dopravní špičky podporují městskou hromadnou dopravu i standardní autobusy, které jsou běžně využívány pro meziměstskou dopravu. Nejčastěji pak minibus Iveco Stratos LE 37, kdy číslo v označení minibusu nám prozradí i maximální obsazení, a to i včetně řidiče. I tyto vozy jsou poháněny naftovými motory o výkonu 125 kW.

Obr. 3.4 – Autobus MHD Strakonice – Iveco Stratos LE 37



Zdroj: [10]

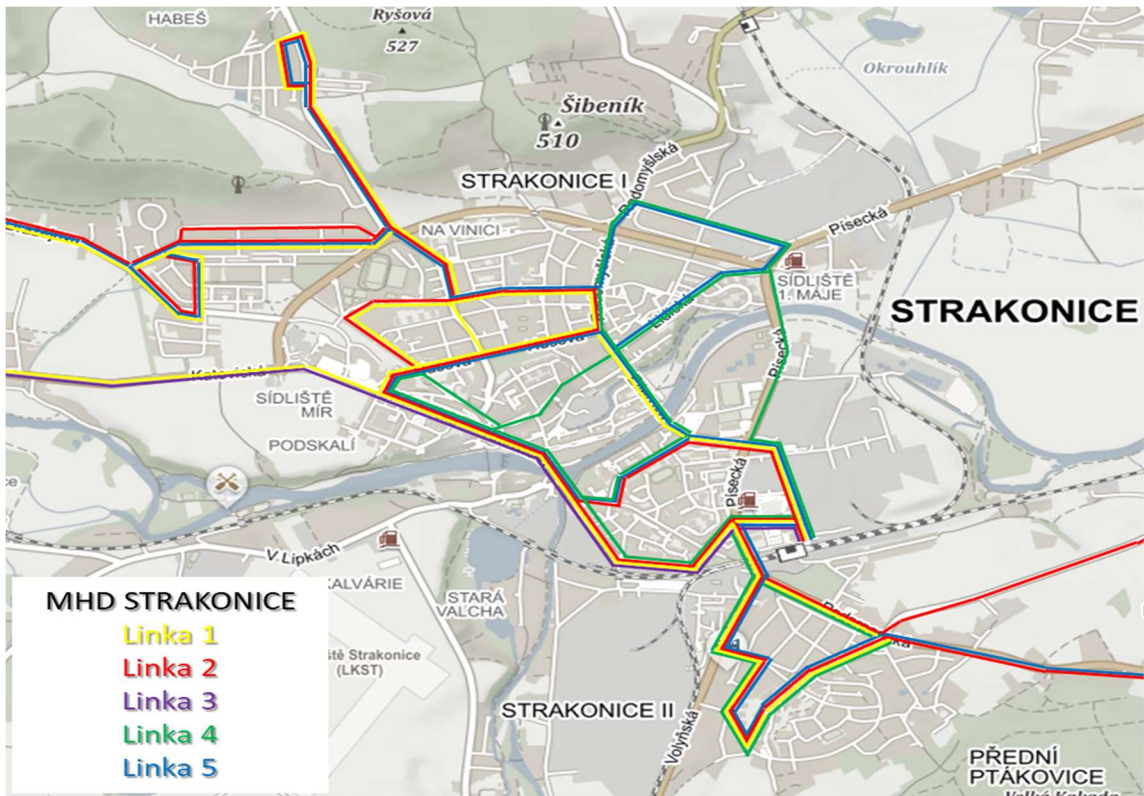
Ke konci letošního roku, společnost ČSAD STTRANS a.s., plánuje výměnu nejstaršího autobusu typu IRISBUS Citelis za nový model. Zatím bohužel neuvažuje o změně pohonného paliva. Nový autobus tak bude, jako všechny stávající, s naftovým motorem.

3.3 Trasy linek MHD Strakonice

Zmapování tras linek MHD Strakonice nebylo snadné. Jak je zmíněno v kapitole 3.1, tak většina linek volí různé trasy a jejich pohyb po městě tak není stálý. Z obrázku 3.6 a ve větším detailu na obrázku 3.5 je zřejmé, že tomu tak není, že byly pro konkrétní oblasti vyhrazeny konkrétní linky, ale spíše se linky kopírují a mění se pouze konečné stanice. Okruh přes čtvrť Přední Ptákovice jezdí všechny linky s výjimkou linky 3. Po trase mezi autobusovým nádražím a sídlištěm Mír pak dokonce projíždí všech 5 linek autobusů MHD. Do okrajové městské části Habeš a na přilehlé Sídliště jezdí hned tři linky. Některé části města naopak pokryty linkami MHD nejsou.

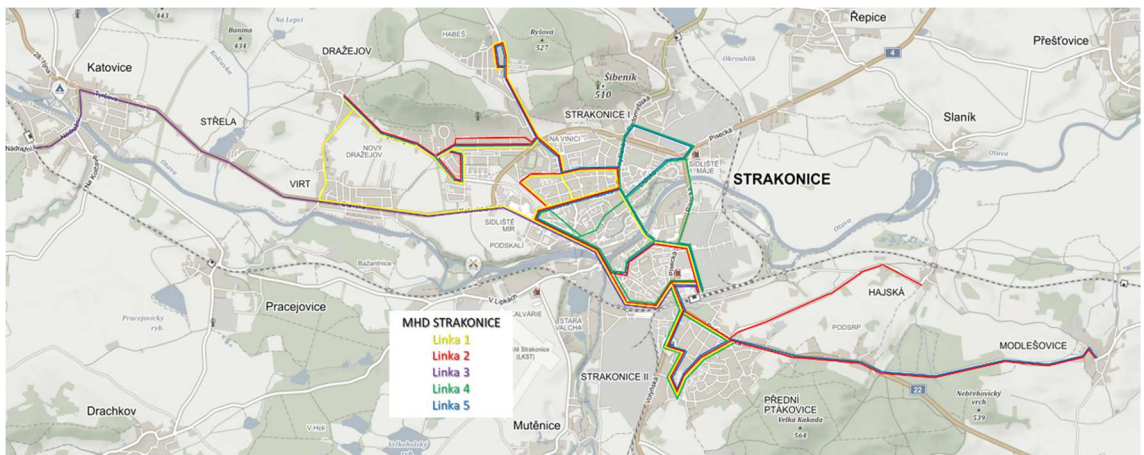
Alternativní trasy různých jízd jedné linky jsou z důvodu toho, že některé jízdy jsou “expresní“ a nezastavují na každé zastávce a je rychlejší nekopírovat obvyklou trasu. Bohužel tato skutečnost rozhodně nezlehčuje orientaci v jízdních řádech.

Obr. 3.5 – Mapa – Linky MHD Strakonice – detail centra města



Zdroj: Vlastní zpracování – (Tomáš Martan, 2019)

Obr. 3.6 – Mapa – Linky MHD Strakonice



Zdroj: Vlastní zpracování – (Tomáš Martan, 2019)

3.4 Vzdálenosti mezi zastávkami (čas a km)

Síť zastávek MHD je ve Strakonících poměrně hustá. Vychází zde cirká 1 zastávka na 600 obyvatel, a pokud bereme čistě Strakonice bez periferií, tak z každého bodu

je na nejbližší zastávku MHD méně než 600 metrů vzdušnou čarou. Mezi zastávkami je většinou méně než 400 metrů, respektive 2 minuty jízdy.

Nejkratší trasa MHD je alternativa linky 2, která jede ze zastávky Podsrp-Prodejna do zastávky Autobusové nádraží, ta nikde jinde nezastavuje a 800 metrů dlouhou trasu překoná za pouhé 3 minuty.

Obr. 3.7 – Nejdelší trasa MHD ve Strakonících



Zdroj: [11]

Opakem je potom linka 5, která v nejdelší alternativě jede ze zastávky Starý Dražejov do zastávky Modlešovice. Celá tato trasa je dlouhá 16,8 km a autobus městské hromadné dopravy potřebuje k jejímu projetí celých 52 minut. Tato trasa je zobrazena na obrázku 3.7.

3.5 Jízdní řády

Jízdní řády MHD Strakonice jsou dostupné na internetových stránkách poskytovatele přepravy, společnosti ČSAD STTRANS Strakonice a.s. nebo na každé zastávce MHD v tištěné podobě. Bohužel orientace v nich, vzhledem k počtu zastávek na linkách a množství alternativních spojů a tras každé z linek, není úplně jednoduchá.

Jízdní řády se aktualizují a mění přibližně 1krát ročně. Jízdní řády, v době psaní této bakalářské práce byly platné od 9. prosince 2018. Jízdní řády všech linek naleznete v příloze této bakalářské práce.

3.6 MHD Strakonice vs. Mínění odborné veřejnosti

Pro získání dalších pohledů na fungování MHD ve Strakoniciích jsem oslovil několik zástupců odborné veřejnosti s žádostí o komentáře či hodnocení na toto téma. Podařilo se mi získat následující vyjádření:

„Vytíženost linek MHD je ve špičkách uspokojující, jedná se o časy mezi 7,00 až 16,30 v pracovním týdnu. Víkendy jsou slabé a provoz linek MHD je v tomto čase hlavně službou pro obyvatele. Zavedení jízdného zdarma se osvědčilo a všem městům o velikosti Strakonice to doporučuji. Výtěžek jízdného, o které se navýšila dotace, není tak velký. Částečně se snížily náklady na jízdenky, označující strojky a revizory. Zrychlilo se nastupování. Došlo pouze k omezení provozu MHD na linkách provozovaných Jikordem (Jihočeský koordinátor dopravy). Se stárnoucí populací je nutné počítat s rozvojem MHD a s tím spojenou dotací ztrátových spojů. Každý půlrok děláme změny na jízdních řádech MHD, které reagují na podněty obyvatel, ale všem příspěvkům nejde vyhovět, často jdou i proti sobě.“

Pro potřeby bakalářské práce uvedl vedoucí Odboru dopravy Městského úřadu Strakonice, pan Ing. Václav Býček.

„Po zavedení jízdného zdarma došlo k nárůstu počtu cestujících, spoje jsou vytíženy zejména mezi 6:30–8:00 a mezi 13:30–15:00, hlavně z důvodu návozu dětí do a ze škol. Mimo tuto dobu cestují převážně důchodci, o víkendech je pak vytíženost malá. Bez používání jízdenek se však zrychlilo odbavování cestujících při nástupu a výstupu.“

„Nejsou dány hlavní páteřní trasy linek (kromě linky 385003), jako je tomu třeba v Českých Budějovicích. Postupně se s požadavky lidí mění i trasy spojů, podle toho, jak kdo potřebuje, tak aby nemusel přestupovat. V době dopravního sedla linkových spojů je možno nasadit na spoje MHD i linkové malokapacitní autobusy. Toto však už nelze dělat po 14. hodině, kdy tyto autobusy nejsou k dispozici. V odpoledních hodinách (13:00 – 15:00) je poměrně silná doprava ve městě a tím pádem snížená průjezdnost města, dochází pak někdy ke zpoždování spojů. Pomohlo odklonění nákladní dopravy na nově vybudovaný obchvat.“

„Dalším rozšířením spojů MHD by mohlo dojít ke snížení individuální dopravy ve městě“

Pro potřeby bakalářské práce uvedl vedoucí divize Autobusové dopravy společnosti ČSAD STTRANS a.s., pan Ing. Jaroslav Maryška.

3.7 MHD Strakonice vs. Mínění neodborné veřejnosti

Veřejné mínění na téma „Městská hromadná doprava ve Strakonících“ bylo u neodborné veřejnosti zjišťováno pomocí elektronického dotazníku. 11 otázek, které obsahoval, bylo jak uzavřeného, tak i otevřeného typu. Tento dotazník jsem opakovaně umístil na Facebook, na stránku „Strakoňáci“. Zde jej vyplnilo přes 300 respondentů a získal jsem tak náhled na veřejné mínění o MHD ve Strakonících. Grafické zpracování zjištění jednotlivých otázek z dotazníkového šetření jsou k nahlédnutí mezi přílohami této bakalářské práce.

3.7.1 Otázka 1. Kolik je Vám let?

V dotazníkovém šetření odpovídali lidé všech věkových kategorií, včetně dětí a seniorů. Nejvíce respondentů, téměř polovina, byli lidé ve věku 26 až 45 let. Bohužel, vzhledem k tomu, že dotazník byl s veřejností sdílen pouze prostřednictvím internetu, nebyl tak dostupný pro každého bez výjimky. I to může být důvodem, proč se ke kategorii nad 65 let hlásila pouze 4 % respondentů.

3.7.2 Otázka 2. Ve Strakonících...?

Následující, druhá otázka zjišťovala, za jakým účelem lidé město Strakonice navštěvují. Zde byla možnost uvést více než jednu odpověď. 80 % respondentů uvedlo, že ve zde bydlí, polovina pak uvedla, že ve městě využívají veřejných služeb, jako jsou nákupy či zdravotní péče. Jako místo zaměstnání pak Strakonice uvedlo 38 % z dotázaných.

3.7.3 Otázka 3. Využíváte při pohybu po městě Strakonice městskou hromadnou dopravu?

Otázka třetí se zaměřila na četnost využívání strakonické MHD respondenty. Dvě třetiny uvedly, že MHD ve Strakonících využívají k pohybu po městě jen výjimečně nebo dokonce nikdy. To rozhodně není dobrý výsledek, obzvláště když zvážíme, že není v prvním pásmu (90 % zastávek) zpoplatněna. Jen 15 % respondentů se označilo jako pravidelné uživatele, kteří využijí MHD ve Strakonících i několikrát do týdne.

3.7.4 Otázka 4. Věděli jste, že je od začátku roku 2018 městská hromadná doprava ve Strakonících v prvním pásmu zdarma pro všechny cestující?

Informace, že je MHD ve Strakonících od roku 2018, v první pásmu zcela zdarma, neunikla drtivě většině respondentů. Pouze pro 5 % z nich byla tato informace nová.

3.7.5 Otázka 5. Víte, kolik linek městské hromadné dopravy je aktuálně ve Strakonících?

Odpověď na otázku č. 5 již nebyla tak jednoznačná, jako u otázky předchozí. Nejvíce respondentů, necelých 37 %, vědělo správně, že aktuálně má MHD ve Strakonících pět autobusových linek. Špatné odpovědi, že jsou linky tři nebo čtyři, se dají přisuzovat tomu, že právě tato dvě čísla platila ještě v nedávné minulosti.

3.7.6 Otázka 6. Jakou formu přepravy ve městě Strakonice nejčastěji využíváte?

Z odpovědí na následující otázku jasně vyplynulo, že pouze pětina respondentů používá k přepravě po městě autobusy MHD. Naopak 78 % uvedlo, že k přepravě po městě využívají chůzi, což se dá u malého města předpokládat a 71 % uvedlo, že po městě volí formu přepravy automobilem či na motocyklu. I v této otázce byla možnost uvést více než jednu odpověď.

3.7.7 Otázka 7. Proč nevyžíváte častěji možnosti jízdy ve Strakonících městskou hromadnou dopravou?

Otázka sedmá zjišťovala důvody, proč respondenti nevyžívají MHD ve Strakonících častěji. Opět zde byla možnost zvolit více než jednu odpověď, a navíc i připojit svůj vlastní komentář. Nejčastěji se vyskytovala odpověď, že jízdní řády MHD nevyhovují osobním potřebám respondentů. Takto odpovědělo téměř 58 % z nich. Druhý nejčastější důvod byl rychlost přesunu z místa A do místa B. Lokace zastávek a nedodržování časů příjezdů / odjezdů MHD. Mezi komentáři, které byly respondenty doplněny k položce „jiný důvod“, se 23krát objevil důvod, že preferují chůzi, 17krát důvod, že preferují jízdu osobním automobilem a 10krát se objevila stížnost na špatné spoje.

3.7.8 Otázka 8. Je podle Vás napojení městské hromadné dopravy ve Strakonících na mimoměstskou dopravu dostatečné?

Další, osmá otázka zjišťovala, jak respondenti hodnotí napojení strakonické MHD na mimoměstskou dopravu, jako jsou autobusy a vlaky. Jak se ale ukázalo, tak 61 % odpovědělo, že neví, protože tuto možnost nevyžívají. Ostatní odpovědi se rovnoměrně rozdělily mezi pozitivní a negativní hodnocení situace.

3.7.9 Otázka 9. Máte možnost pravidelně využívat městskou hromadnou dopravu k dojíždění do/z práce či školy?

Otázka devátá zjišťovala možnost respondentů využívat MHD pro pravidelné dojíždění do nebo ze školy či zaměstnání. 31 % respondentů uvedlo, že takovou možnost nemají,

dalších 29 % pak uvedlo, že takovou možnost sice mají, ale nevyužívají ji. 28 % tu možnost sice mají, ale s komplikacemi, ať už lokačními nebo časovými. Pouze zbylých 12 % pak uvedlo, že mají možnost využívat MHD pro dojíždění do nebo ze zaměstnání a tuto možnost také využívají.

3.7.10 Otázka 10. Pokud do města Strakonice dojíždíte vozem, napadlo Vás zaparkovat vůz na sběrném parkovišti (P+R) a pro pohyb po městě využít MHD?

Otázka desátá zjišťovala uvažování respondentů nad konceptem „Park & Ride“, tedy dojet vozem na sběrné parkoviště a dále pro pohyb po městě Strakonice využívat autobusy MHD. 77 % respondentů však uvedlo, že je taková možnost nenapadla. Pouze 23 % uvedlo, že je tato možnost alespoň napadla.

3.7.11 Otázka 11. Co by se mělo podle Vás na Městské hromadné dopravě ve Strakonících změnit?

V desáté otázce dostali respondenti možnost připojit komentář či nápad ohledně toho, co by se podle nich mělo na MHD ve Strakonících změnit. Komentářů zde bylo na tři sta, některé sice byly nerealizovatelné, ale mnohé z nich byly podnětné a v praxi uskutečnitelné. Mnohdy i bez větších zásahů nebo bez nutnosti vysokých investic.

Nejčastěji se objevily připomínky k dlouhým intervalům mezi spoji a žádosti o více spojů na všech linkách. Takových komentářů se vyskytlo téměř 80. Druhá nejčastější připomínka byla na návaznost spojů na odjezdy vlaků, a to nejen rychlíků, ale i těch osobních. Také časová návaznost na začátky, respektive konce pracovních směn největších zaměstnavatelů ve městě. Mnohým lidem také vadí, že je MHD zdarma a zastávají názor, že finanční prostředky na provoz by se daly z městské pokladny využít efektivněji.

Objevily se i podněty na vybudování nových zastávek MHD u obchodní zóny v Katovické ulici, u polikliniky v Bezděkovské ulici a často se objevily podněty na spolupráci s okolními obcemi a rozšíření MHD i do jiných přilehlých obcí než těch, které jsou městskými částmi Strakoníc. Dle respondentů by se měly posílit i večerní spoje MHD i za použití menších autobusů.

Respondenti zmiňovali i špatnou čitelnost jízdních řádů, které jsou na zastávkách v tištěné podobě. Dále poukazovali na obtížnou orientaci v místopisných názvech

ulic, a to v případě, že chce MHD využít osoba, která není místní. Na autobusových zastávkách totiž nenaleznete žádnou mapu trasy, pomocí které by se člověk zorientoval.

3.8 Podněty ke změně

Proč by se, dle mého názoru, měla MHD optimalizovat? Ve Strakonících se v poslední době odehrálo několik změn, které ovlivnily nebo by mohly ovlivnit provoz MHD ve Strakonících. Konkrétně pak zavedení MHD v prvním pásmu pro všechny zdarma. Ve městě byla vybudována zcela nová komunikace a bylo opraveno několik parkovišť. Autobusové nádraží bylo přesunuto k vlakovému nádraží do nového terminálu, který slouží pro oba druhy dopravy.

Dalším nepřímým podnětem je přechod sousedního okresního města Písek na koncept města „Smart City“. Jeden z pilířů tohoto konceptu je i inteligentní doprava, která usnadňuje pohyb po městě, jak cestujícím v městské hromadné dopravě, tak i těm, kteří pro přesun po městě využívají osobní automobil. Posledním a zásadním podnětem pro změnu je můj subjektivní názor, že MHD ve Strakonících není uživatelsky přívětivá, a proto i málo využívána.

Všechny tyto podněty jsou rozvedeny v následujících podkapitolách.

3.8.1 MHD ve Strakonících zdarma

Strakonice zavedly od 1. 1. 2018 městskou hromadnou dopravou v prvním pásmu pro všechny obyvatele zdarma. Do této doby jezdili zdarma pouze senioři nad 65 let a mládež do 18 let. Představitelé strakonické radnice doufají, že doprava zdarma zmírní problémy s parkováním a zlepší ovzduší.

MHD zdarma byla schválena jako součást letošního rozpočtu. *„Dotace na městskou dopravu kvůli tomu stoupla z 6,9 milionu na 8,2 milionu korun. Rozdíl je 1,3 milionu, takže předpokládám, že to není rozhodující moment, který by narušil rozpočet. V rozpočtu, který má přes půl miliardy, to nejsou až tak velké peníze.“* uvedl v roce 2018 pro ČT tehdejší místostarosta města Strakonice Josef Štrébl (Volba pro město).

MHD ve Strakonících, které mají 23 tisíc obyvatel, má celkem pět linek. Jízdné zdarma bude v prvním pásmu, jež pokrývá většinu území města, druhé pásmo je v oblasti Střela-Katovice, kde se nadále platí jízdné.

Populismus vs. logika? Prorektor Vysoké školy technické a ekonomické v Českých Budějovicích, Vojtěch Stehel sice připouští, že veřejná doprava zdarma může být zneužita k populistickému politickému boji, ale zároveň upozorňuje, že podobný krok má svůj smysl.

„Věcná logika je známá ze zahraničí. V momentě, kdy využijete téhle metody, mohou občané městskou hromadnou dopravu více využívat, což má celou řadu dalších dopadů. Ulehčí se dopravě uvnitř města,lepší se životní prostředí, což lze různými metodami vyčíslit,“ uvádí Stehel.

MHD zadarmo by však podle něj neměla být využívána paušálně, ale každé město by mělo zohlednit svoje specifika a potřeby. [12]

3.8.2 Komunikace I/22 "Severní dopravní půloblouk"

Dalším faktorem pro změnu v městské hromadné dopravě ve Strakonici je nově postavená komunikace, jejíž slavnostní zprovoznění stavby se uskutečnilo 27. 9. 2018. Vznikla propojením stávajících silnic I/4 Praha – Strážný a I/22 Vodňany – Domažlice. Do této doby vedlo propojení a veškerá tranzitní doprava ve směrech Praha – Strážný a České Budějovice – Klatovy přímo středem města Strakonice. Cílem této stavby bylo tedy především zbavit centrum města této hlukové, emisní a kapacitní zátěže. Významně se však zlepšila dopravní obslužnost celého města a přejezd městem napříč se zrychlil na polovinu původně nezbytného času. Zlepšila se i dopravní obslužnost lokalit Na Vinici a Šibeník, které jsou dle územně plánovací dokumentace v budoucnu určeny k zástavbě nízkopodlažními domky.

Délka nově postavené komunikace je 1 540 m a nachází se na ní 4 kruhové křižovatky, které jsou na tomto typu komunikace efektivnější než světelné. Součástí stavby je i 1 400 m protihlukových stěn, 50 m dlouhé přemostění komunikace a úprava navazujících komunikací, zejména pak již v minulosti realizovaný úsek severního dopravního půloblouku č. III/139 11. Cena stavby se vyšplhala na 147,2 mil Kč (bez DPH). [13]

I když tato komunikace významně usnadnila dopravní dostupnost v severní části města, žádná ze současných linek městské hromadné dopravy tuto komunikace nevyužívá.

Obr. 3.9 – Terminál autobusového nádraží ve Strakonících v den otevření



Zdroj: [14]

„Celé nádraží je vybaveno elektronicky a v příštím roce budou dovybavovány autobusy přístroji, které dokáží na nádraží zobrazovat aktuální polohu a zpoždění autobusů, takže komfort pro cestující bude už na úrovni tohoto století.“, uvedl Robert Krigar / Generální ředitel skupiny Jihotrans ČB.

Obr. 3.10 – Studie nového terminálu autobusového nádraží ve Strakonících



Zdroj: [16]

S otevřením nového terminálu přestalo plnit funkci stávající nádraží, které leží zhruba 150 metrů od nového. Nádraží o ploše 2,28 ha je v majetku firmy ČSAD STTRANS, a je v jeho uvážení, jak s touto plochou naloží, avšak uzemní plán města Strakonice počítá s využitím této lokality pro obchodní zónu. [14] [15] [16] [17]

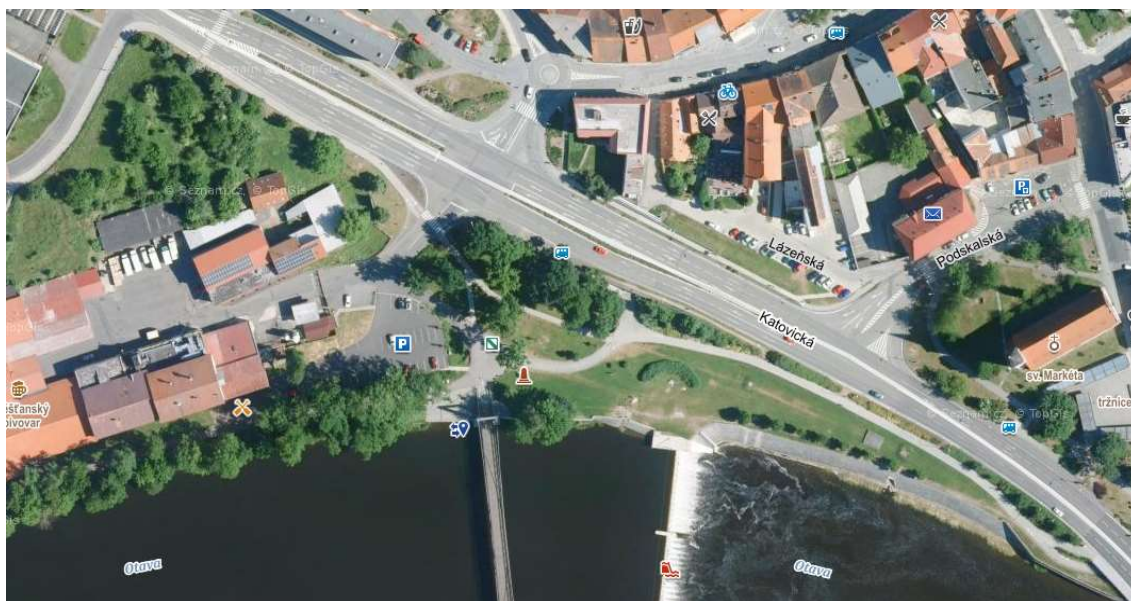
3.8.4 P+R parkoviště

P+R (Park & Ride, neboli „zaparkuj a jed“) je forma kombinované individuální přepravy s návazností na veřejnou hromadnou dopravu. Záchytná parkoviště P+R se budují v blízkosti dopravních uzlů a nádraží. Cestující tak odstaví svůj automobil na parkoviště a k transportu po městě už dále využívá městské dopravní systémy. Ve Strakonicích byla v poslední době vybudována nebo rekonstruována tři parkoviště v různých částech města, která by mohla sloužit pro tento účel.

První takové parkoviště bylo vybudováno společně s novým dopravním terminálem (viz. Obr. 3.10) a nabízí kapacitu 53 stání pro osobní vozy a bezprostřední blízkost parkoviště vůči vlakovému i autobusovému nádraží přímo vybízí k jeho využívání jako „Park & Ride“. Také odtud vyjíždějí všechny linky autobusů MHD.

Druhým takovým místem je v nedávné době rekonstruované parkoviště u městského pivovaru, které je snadno dostupné, pokud přijíždíte do Strakonic od západu (směr Horažďovice a Plzeň). Kapacita parkoviště je 40 osobních automobilů. Toto parkoviště se nachází do 200 metrů od zastávek U Pivovaru, Tržnice a Velké náměstí.

Obr. 3.11 – Letecký snímek parkoviště u pivovaru



Zdroj: [18]

Třetím a zároveň největším parkovištěm je nedávno rekonstruované parkoviště u zimního stadiónu zvané „Beranův dvůr“. Toto parkoviště je ve středu města a nabízí 161 parkovacích stání pro osobní vozy a nově i dvě dobíjecí stanice pro elektromobily. V 200 metrovém okolí se nacházejí dvě zastávky MHD, konkrétně Ellerova-Hvězda

a Ellerova-MŠ. Toto parkoviště slouží i pro přilehlý sportovní areál „Křemelka“, kde se kromě zimního stadiónu nachází i ten fotbalový a plavecký.

Obr. 3.12 – Parkoviště Beranův dvůr



Zdroj: Vlastní zpracování – (Tomáš Martan, 2018)

3.8.5 Smart City Písek

Smart City („chytré město“) je koncept, který pomocí informačních a komunikačních technologií zvyšuje kvalitu života obyvatel města. Koncept Smart City má několik pilířů, jmenovitě pak chytrá ekonomika, chytré životní prostředí, chytří lidé, chytré bydlení, inteligentní budovy, chytrá vláda a chytrá doprava. Zaměřuje se tedy na efektivitu využívání zdrojů, snižování spotřeby energií a eliminaci environmentální zátěže, sdílení dat pro veřejné účely a také na optimalizaci dopravy ve městě.

Co znamená „Chytrá doprava“? Doprava a mobilita jsou nezbytnou součástí městské infrastruktury. Inteligentní město by mělo být snadno dostupné pro návštěvníky i jeho obyvatele. Cestovat přes město by mělo být bezproblémové, pohodlné ale také ekologické. Cílem je poskytnout mnohostranné, efektivní, bezpečné a pohodlné dopravní systémy, které jsou propojeny s infrastrukturou informačních a komunikačních technologií a otevřených dat. [19]

Tendence města v této oblasti by měly být následující: vybudování systému sledování provozu, inteligentní dopravní informace, elektromobilita, sdílení jízdních kol, optimalizace a popularizace veřejné dopravy, inteligentní parkovací místa a systémy chytrého parkování, inteligentní řízení dopravy, inteligentní světelná signalizace, sdílení zkušeností občanů s dopravou, atd..

V sousedním okresním městě Písek se takový koncept již buduje. V Písku již při vjezdu do města naleznete digitální informační tabule, které sdělují aktuální počet volných míst na velkých sběrných parkovištích a návštěvníci města tak naleznou parkovací stání mnohem snadněji a rychleji. Dalším velkým usnadněním jsou inteligentní autobusové zastávky tamní MHD. Staré jízdní řády v papírové podobě jsou postupně nahrazovány elektronickými tabulemi napájenými ze solárních panelů. Jde o elektronický informační systém, který poskytuje cestujícím aktuální informace o dopravě. Tabule zobrazí čísla linek, směr, čas do skutečného odjezdu nejbližších spojů a krátké textové zprávy z dispečinku v případě, že nastane významnější změna v provozu.

Všechny tyto informace zjednodušují orientaci ve spojích a nahrazují složité hledání v papírových jízdních řádech, které obsahují veškeré informace nahuštěné na jednom papíře. Otázkou je, když koncept Smart City může fungovat v Písku, proč by nemohl fungovat i ve Strakonici? Obě města jsou velikostně srovnatelná, jak rozlohou, tak i počtem obyvatel.

Obr. 3.13 – Informační tabule MHD Písek



Zdroj: [20]

3.8.6 Nevyužívaná MHD

Obyvatelé města i návštěvníci, kteří do města přijedou ať už za prací, službami či památkami, nepříliš často využívají autobusové linky MHD. A to i přes to, že jízda městskými autobusy je v prvním pásmu zcela zdarma. Jestli tomu tak opravdu je nebo se jedná pouze o můj subjektivní názor, jsem zjišťoval pomocí dotazníkového šetření mezi obyvateli města a přilehlých obcí. Rozbor výsledků z dotazníku naleznete v kapitole 3.7.

4 Návrhy na zlepšení

Z předchozí kapitoly 3 vyplývá, že městská hromadná doprava ve Strakonici má své nedostatky a je zde prostor pro zlepšení. V této kapitole jsem uvedl několik návrhů, jak by se, dle mého názoru, mohla městská hromadná doprava optimalizovat.

4.1 Linky MHD dle městských částí

Prvním návrhem na zlepšení je úprava tras linek MHD tak, aby se konkrétní linky zaměřovaly na konkrétní městské části a autobusy se vyvarovaly trasám, jako na obrázku 3.7, kde jedna linka vede přes celé město. Množství cestujících, kteří by využili tuto linku v celém rozsahu, tedy z Modlešovic až do Starého Dražejova je tak malé, že se limitně blíží nule. Linky by se mohly rozdělit, jak je to zobrazeno na obrázku 4.1, na severozápadní (žlutá), jihozápadní (fialová), severovýchodní (zelená), jihovýchodní (červená) a centrální (modrá). Zkrátila by se tak rychlost cestování MHD, na kterou si respondenti často stěžovali. Také navrhuji, aby se trasy změnila tak, aby linka byla okruh a autobus nejezdil tam a zpět po stejné cestě, zvýší se tak obsluhované území.

4.2 Přestupní autobusové zastávky MHD

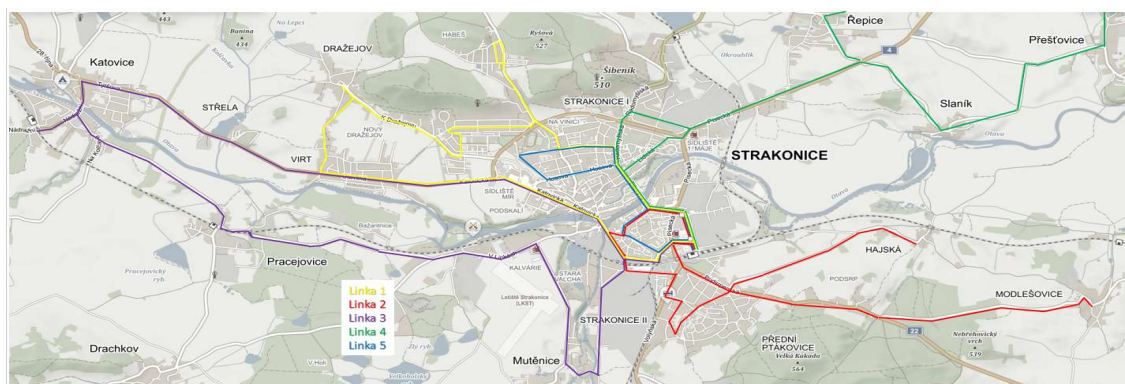
Rozdělení linek dle městských částí přináší menší počet linek na většině zastávkách. Pouze v centru města by bylo několik zastávek, které by byly přestupní. Například zastávky v ulicích Radomyšlská, Ellerova či 5. května by byly obsluhovány třemi linkami. Při tomto rozvržení linek je důležitá časová synchronizace příjezdů na tyto zastávky, pro rychlý přestup na jinou linku (viz. obrázek 4.1).

4.3 Napojení MHD na přilehlé obce

Aktuálně je MHD pouze na sedmi katastrálních územích města, zmíněných v kapitole 2.1 a v Katovicích. Dalším mým návrhem je zapojit do městského systému více přilehlých obcí, konkrétně potom obce Pracejovice, Mutěnice, Radošovice, Řepice, Rovná, Slaník a Přešťovice, kde dohromady žije dalších 2 500 obyvatel. Právě obyvatelé těchto obcí nejčastěji dojíždějí do města Strakonice za službami, vzděláním či prací a pro přesun nejčastěji využívají osobních vozů. Pokud je cílem MHD snížit počet vozů ve městě, toto je dle mého názoru zásadní bod, který by měl být realizován. Ovšem vše záleží na

domluvě mezi jednotlivými obcemi a poměrným rozložením nákladů mezi městské, respektive obecní pokladny.

Obr. 4.1 – Mapa – Navrhované linky MHD Strakonice



Zdroj: Vlastní zpracování – (Tomáš Martan, 2019)

4.4 Synchronizace s meziměstskou hromadnou dopravou

Dalším zásadním bodem je správné napojení na meziměstskou dopravu, která přijíždí do města. Proto jsem v mém návrhu tras ponechal u všech tras linek jako výchozí bod nový společný dopravní terminál, který slouží jak pro vlakovou, tak pro autobusovou dopravu.

4.5 Synchronizace s průmyslem a školstvím ve městě

Stejně jako synchronizace s meziměstskou dopravou je důležité i správné načasování odjezdů a příjezdů autobusů do průmyslových zón, kde musí být autobus 30 minut před a po směně, tak aby byl atraktivní variantou pro pracující. Konec výuky jednotlivých vzdělávacích institucí se špatně definuje, ale začátek je většinou ve všech stejný. Linky MHD by měly přijíždět do oblastí, kde se nachází školy, okolo půl osmé ráno.

4.6 Eliminace využívání alternativních tras linek

Využívání alternativních tras je nejspíš ekonomickým rozhodnutím provozovatele MHD ve Strakonících, společnosti ČSAD STTRANS a.s., protože ne vždy je poptávka o zastavení na všech zastávkách. To, že autobusy MHD za týden vykonají celkem 458 jízd na celkem 71 alternativách trasách v rámci 5 linek je pro cestující velmi matoucí a složité na orientaci v jízdních řádech. Dle vyjádření mnohých respondentů, mění se trasy a to, že autobus některými zastávkami jen projíždí, od využívání MHD spíše

odrazuje. Můj návrh v tomto bodě je, aby každá z linek měla maximálně dvě varianty (např. “krátkou a dlouhou“), které bude střídát dle dopravní špičky a poptávky.

4.7 Zastávky na znamení

Žádnou zastávku by neměl autobus jen minout a nezastavit. Lidé si na to, že autobus pouze projede, už zvykli a už není způsob, jak poptávku po zastavení autobusu zjistit. Můj návrh je, aby alespoň ty méně frekventované zastávky MHD byly tzv. na znamení. Když autobus nebude zastavovat na zastávce, kde není poptávka, tak ušetří čas i palivo potřebné na zastavení a opětovný rozjezd.

4.8 Smart City

Dalším mým návrhem je, aby se město Strakonice inspirovalo od sousedního města Písek, kde se rozvíjí koncept chytrého města neboli Smart City (viz. kapitola 3.8.5). Vybudování tohoto konceptu v oblasti dopravy není časově ani finančně jednoduché, nicméně je několik bodů, které se realizovat dají a udělaly by MHD ve Strakonicích uživatelsky příjemnější.

4.9 Parkoviště P+R

Dalším návrhem je, aby město Strakonice zpropagovalo systém P+R, tedy zaparkuj a jed' (viz kapitola 3.8.4). Ve Strakonicích jsou parkoviště s potenciálem stát se P+R ale dle dotazníkového šetření (viz. kapitola 3.7.10) 77 % z respondentů nikdy nenapadlo tento koncept využít. Tento koncept by měl být zajímavý hlavně pro mimoměstské, kteří dojíždějí do centra města za službami či prací a nechtějí využívat placená stání v centru města. Město Strakonice však musí najít způsob, jak s tímto konceptem obyvatele seznámit.

4.10 Využívání GPS v autobusech MHD

Dalším návrhem na zpříjemnění využívání MHD ve Strakonicích je využití GPS vysílačů v autobusech MHD, které by vysílaly informaci o poloze a plánovaném příjezdu na zastávky MHD. Pokud bude na zastávce svítit, že další autobus jede za 4 minuty, bude to pro cestující jednodušší, než číst papírové jízdní řády a hledat nejbližší spoj.

4.11 Elektronické informační tabule na zastávkách MHD

Dalším mým návrhem je zvážení instalace elektronických informačních tabulí na zastávkách MHD tak, jak je zavádějí v sousedním Písku (viz. obrázek 3.13). Na takových tabulích se mohou zobrazovat časy příjezdů autobusů MHD, dopravní informace nebo mimořádné zprávy týkající se města. V elektronické podobě zde mohou být prezentovány i jízdní řády. Tímto by odpadl tisk a výlep papírových jízdních řádů a ty by se tak mohly měnit online a reagovat tak např. na velké kulturní akce ve městě, během kterých jsou některé silnice uzavřeny nebo je naopak potřeba přepravit větší množství cestujících.

4.12 Mapy tras linek MHD

I jako obyvatel města jsem měl na začátku psaní této bakalářské práce problém s některými názvy zastávek a nevěděl jsem, kde se nacházejí. Pokud přijede do města návštěvník, který je zde poprvé nebo ne tak často, tak mu místopisné názvy zastávek, většinou pojmenovaných podle ulic, nic neřeknou. Dle mého návrhu by měla být na každé autobusové zastávce i mapa tras MHD. To by mělo sloužit ke zlepšení orientace v trasách a zvýšit tak uživatelský komfort a atraktivitu MHD, jako takové.

4.13 Menší autobusy MHD

Dalším mým návrhem je na méně využívané trasy použít minibusy s menšími provozními náklady, jako je např. Iveco Stratos LE 37, který ČSAD STTRANS a.s. již využívá. Návrh na menší autobusy a zároveň častější spoje se často opakoval i v dotazníkovém šetření mezi návrhy na zlepšení MHD ve Strakoniciích. Takto malý autobus je i schopen projet po úzké komunikace mezi obcemi Hajska a Modlešovice a z jihovýchodní linky by se tak mohl stát okruh a obslužnost autobusy MHD těchto obcí by se zdvojnásobila.

4.14 Alternativní paliva

Mým posledním návrhem na optimalizaci MHD ve Strakoniciích je využívání alternativních paliv pro pohon autobusů MHD. Autobusy na CNG jsou na trhu běžně dostupné a co se týká elektromobility, jsou právě čistě městské dopravní prostředky, jako jsou autobusy MHD či vozy technických služeb ideálním kandidátem číslo jedna, kde se zaváděním elektrických vozů začít. O pozitivním vlivu na životním prostředí, co se exhalace oxidu uhličitého týká, není pochyb.

Závěr

Cílem bakalářské práce bylo analyzovat současný stav městské hromadné dopravy (MHD) v jihočeském městě Strakonice a na jejím základě navrhnout změny ke zlepšení dopravní dostupnosti ve městě prostředky MHD.

Teoretickou část práce tvoří první dvě kapitoly popisující teoretická východiska městských dopravních systémů a obecnou charakteristiku města Strakonice. Teoretická část se ve třetí kapitole zaměřuje na analýzu současného stavu městské hromadné dopravy ve Strakonicích a následuje čtvrtá kapitola s návrhy na zlepšení současného stavu.

Podnětem pro zvolení tohoto tématu bakalářské práce byly změny, jako zavedení MHD v prvním pásmu zdarma, rekonstrukce několika parkovišť či vybudování nového terminálu pro autobusovou dopravu, které se odehrály ve městě Strakonice v posledním roce. Nejzásadnější bylo právě zavedení MHD zdarma, které mělo za cíl zvýšit atraktivitu a četnost využívání autobusových linek MHD. Cestujících však, rapidně nepřibylo, což vyplynulo i z dotazníkového šetření. V rámci analýzy současného stavu jsem posbíral mnoho připomínek a podkladů pro vypracování několika návrhů na optimalizaci MHD a zlepšení dopravní dostupnosti ve městě Strakonice.

Některé z návrhů, jako synchronizace časů s meziměstskou hromadnou dopravou, zavedení zastávek na znamení nebo mapy tras na autobusových zastávkách nejsou finančně náročné na jejich realizaci. Jiné návrhy, jako napojení MHD i na jiné přílehlé obce či postupný přechod na alternativní paliva, by si však v případě realizace vyžádaly nemalé finanční prostředky. Vše už jen záleží na poměrech užitenosti MHD pro obyvatele, výši ekologické zátěže životního prostředí a ekonomické zátěže městské pokladny. Vyhovět však každé připomínce či podnětu od uživatelů MHD je nemožné, protože jsou požadavky mnohdy proti sobě nebo by bylo jejich zavedení natolik finančně náročné, že nemá smysl o nich ani uvažovat.

Své návrhy na zlepšení MHD ve Strakonicích předám na Městský úřad ve Strakonicích a do společnosti ČSAD STTRANS a.s., která MHD ve městě provozuje. Vypracovat detailní návrh s konkrétními časy a linkami už ale vyžaduje mnohem více informací a rozsah práce by již neodpovídal práci bakalářské. Pokud by zástupci příslušných úřadů chtěli na tomto konceptu dál pracovat, je možné, že toto téma rozvedu hlouběji do detailu v práci diplomové.

Seznam bibliografických citací

- [1] DRDLA, Pavel. Technologie a řízení dopravy – městská hromadná doprava. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005. ISBN 80-7194-804-7.
- [2] RODRIGUE, Jean-Paul. The geography of transport systems. New York: Routledge, 2017. ISBN 978-1138669574.
- [3] Charakteristika jednotlivých druhů MHD / Karel Zíka / ISSN: 1802-4785
Dostupné z Metodického portálu: www.rvp.cz
- [4] Vladislav Křivda, Michal Richtář, Ivana Olívková, Silniční doprava. VŠB-TUO, 2007. ISBN 978-80-248-1521-3.
Dostupné z Metodického portálu:
http://www.elearn.vsb.cz/archivcd/FS/Zdopr/02_SD.pdf
- [5] FOLPRECHT, Jan a kol. Městská hromadná doprava. Ostrava: VŠB Technická univerzita Ostrava, 2005. ISBN 80-248-0769-6.
- [6] Webový portál Wikipedia / Strakonice
Dostupné na: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Strakonice>
- [7] Webový portál Města Strakonice
Dostupné na: <http://www.strakonice.eu/>
- [8] Internetové stránky společnosti ČSAD STTRANS
Dostupné na: <http://sttrans.cz/autobusova-doprava/mhd-jizdni-rady/>
- [9] Foto Roman Bezemek, 10. 2. 2008
Dostupné na: <http://www.spvd.cz/index.php/strakonice>
- [10] Foto z webového portálu „Tram-bus“
Dostupné na: <https://www.tram-bus.cz/ceska-republika/vhd-ve-mestech/strakonice/>
- [11] Plánovač tras – webový portál Mapy.cz
Dostupné na: <https://mapy.cz>

- [12] Webový portál České Televize
Dostupné na: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2351806-strakonice-zavedly-mhd-zcela-zdarma-populismus-zlobi-se-kritici>
- [13] Webový portál Ředitelství silnic a dálnic
Dostupné na: <https://www.rsd.cz/wps/portal/>
- [14] Webový portál ČTK českých novin
Dostupné na: <https://www.ceskenoviny.cz/pr/zpravy/otevreni-noveho-autobusoveho-terminalu-ve-strakonich/1695029>
- [15] Webový portál iDnes.cz
Dostupné na: https://www.idnes.cz/ceske-budejovice/zpravy/novy-terminal-ve-strakonich-spoji-autobusove-a-vlakove-nadrazi.A161102_150804_budejovice-zpravy_khr
- [16] Webový portál Ekonomický deník
Dostupné na: <http://ekonomicky-denik.cz/ve-strakonich-otevren-novy-kryty-autobusovy-terminal/>
- [17] Webový portál Strakonický deník.cz
Dostupné na: https://strakonicky.denik.cz/zpravy_region/obrazem-novy-dopravni-terminal-byl-uvaden-do-provozu-20181204.html
- [18] Letecké snímky – webový portál Mapy.cz
Dostupné na: <https://mapy.cz>
- [19] Webový portál Wikipedia / Smart City
Dostupné na: https://cs.wikipedia.org/wiki/Chytre_mesto
- [20] Webový portál BNV Consulting s.r.o.
Dostupné na: <https://bnv4.webnode.cz/media/#&gid=1&pid=1>

Seznam zkratek a značek

a.s.	akciová společnost
atd.	a tak dále
ČB	České Budějovice
ČKD	Českomoravská-Kolben-Daně (strojírenský podnik)
ČR	Česká republika
ČT	Česká televize
ha	hektar
k. ú.	katastrální území
km	kilometr
km/h	kilometr za hodinu
kW	1 kilo Watt (1000 Wattů)
m	metr
m n. m.	metry nad mořem
MHD	městská hromadná doprava
mil. Kč	miliónů Korun českých
MŠ	mateřská škola
Obr.	Obrázek
P+R	Park & Ride (Zaparkuj a jeď)
Tzv.	tak zvaně
ZŠ	základní škola

Seznam ilustrací a tabulek

Obr. 1.1 - Konceptní rozdíly Řízení dodavatelského řetězce vs. Městská logistika.....	11
Obr. 1.2 - Tramvajová a Trolejbusová doprava v ČR	16
Obr. 3.1 - Grafické znázornění linek MHD Strakonice.....	25
Obr. 3.2 - Autobus MHD Strakonice – IRISBUS Citelis 12M.....	29
Obr. 3.3 - Autobus MHD Strakonice – MAN Lion´s Classic.....	29
Obr. 3.4 - Autobus MHD Strakonice – Iveco Stratos LE 37	30
Obr. 3.5 - Mapa – Linky MHD Strakonice – detail centra města.....	31
Obr. 3.6 - Mapa – Linky MHD Strakonice	31
Obr. 3.7 - Nejdelsí trasa MHD ve Strakonicích.....	32
Obr. 3.8 - Silnice I/22 "Severní dopravní půloblouk"	39
Obr. 3.9 - Terminál autobusového nádraží ve Strakonicích v den otevření	40
Obr. 3.10 - Studie nového terminálu autobusového nádraží ve Strakonicích.....	40
Obr. 3.11 - Letecký snímek parkoviště u pivovaru.....	41
Obr. 3.12 - Parkoviště Beranův dvůr	42
Obr. 3.13 - Informační tabule MHD Písek	43
Obr. 4.1 - Mapa – Navrhované linky MHD Strakonice.....	45

Seznam příloh

Příloha I – jízdní řád MHD Strakonice – Linka 1 – část 1	54
Příloha II – jízdní řád MHD Strakonice – Linka 1 – část 2	54
Příloha III – jízdní řád MHD Strakonice – Linka 2 – část 1	55
Příloha IV – jízdní řád MHD Strakonice – Linka 2 – část 2	55
Příloha V – jízdní řád MHD Strakonice – Linka 3 – část 1	56
Příloha VI – jízdní řád MHD Strakonice – Linka 3 – část 2	56
Příloha VII – jízdní řád MHD Strakonice – Linka 4	56
Příloha VIII – jízdní řád MHD Strakonice – Linka 5 – část 1	57
Příloha IX – jízdní řád MHD Strakonice – Linka 5 – část 2	57
Příloha X – Graf vyhodnocení otázky č. 1	58
Příloha XI – Graf vyhodnocení otázky č. 2	58
Příloha XII – Graf vyhodnocení otázky č. 3	58
Příloha XIII – Graf vyhodnocení otázky č. 4	59
Příloha XIV – Graf vyhodnocení otázky č. 5	59
Příloha XV – Graf vyhodnocení otázky č. 6	59
Příloha XVI – Graf vyhodnocení otázky č. 7	60
Příloha XVII – Graf vyhodnocení otázky č. 8	60
Příloha XVIII – Graf vyhodnocení otázky č. 9	60
Příloha XIX – Graf vyhodnocení otázky č. 10	61

Přílohy

Příloha I – jízdní řád MHD Strakonice – Linka 1 – část 1

1		ČSAD STTRANS								Platnost od 9. 12. 2018
Zastávky	zóna	☼	☼	☼	☼	☼	☼	☼	☼	
Autobusové nádraží	1	...	...	...	...	...	...	...	...
Podsrp-prodejna	1	...	...	...	...	...	...	...	...
Povážská škola	1	...	...	...	...	...	...	...	...
Šumavská II	1	...	...	...	...	...	...	...	...
Šumavská I	1	...	...	...	...	...	...	...	...
Volyňská	1	...	...	...	...	...	...	...	...
Autobusové nádraží	1	4.45	5.30	7.00	12.25	13.35	14.00	△ 14.30	22.30	
U Dudáka	1	|	5.32	7.02	12.27	13.37	14.02	14.32	22.32	
5.května	1	|	5.33	7.03	12.28	13.38	14.03	14.33	22.33	
Tržnice	1	|	5.34	7.05	12.30	13.40	14.05	14.34	22.35	
Pivovar	1	<	<	<	<	<	<	<	<	
Sídl. Mir	1	|	5.35	7.06	12.31	13.41	14.07	14.35	22.36	
Na Podskali	1	<	<	7.08	<	<	<	<	<	
Nový Dražejov	1	<	<	7.09	<	<	<	<	<	
Virtova ul.	1	<	<	7.10	<	<	<	<	<	
Mírová ul.	1	|	<	<	<	<	14.09	<	<	
Máchova ul.	1	|	<	<	<	<	14.10	<	<	
Husova	1	<	5.37	<	12.33	13.43	<	14.37	22.38	
Husova I	1	<	5.38	<	12.34	13.44	<	14.38	22.39	
Husova	1	<	<	<	<	<	<	<	<	
Ellerova-MŠ	1	<	<	<	<	<	<	<	<	
Ellerova-Hvězda	1	<	<	<	<	<	<	<	<	
Radomyšlská I	1	<	5.39	<	12.35	13.45	<	14.39	22.40	
Jiřího z Poděbrad	1	<	5.40	<	12.36	13.46	<	14.40	22.41	
Zvolenská	1	4.50	5.42	<	12.38	13.48	14.11	14.42	22.43	
Sídlíště	1	4.51	5.43	<	<	13.49	14.12	<	<	
Ul. Tisová	1	<	<	<	12.41	<	...	14.45	22.46	
Sídlíště	1	<	<	<	12.43	<	...	14.47	22.48	
Švandův dudáka	1	|	5.45	<	12.45	13.51	...	14.50	22.50	
Jezárky	1	<	<	<	<	<	<	<	<	
K Dražejovu	1	4.53	5.47	<	12.47	13.53	...	14.52	22.52	
Stary Dražejov	1	4.55	5.50	7.12	12.50	13.55	...	14.55	22.55	

☼ jede v pracovních dnech < spoj jede po jiné trase | spoj zastávkou projíždí
 △ spoj s odjezdem ve 14,30 hod. vyčká v zastávce Strakonice,aut.nádr.přijezdu spoje 25 linky 2 ve 14.24 hod. nejvýše 5 minut
 ☼ jede jen v sudých týdnech, nejede od 27.12.2018 do 28.12.2018
 ☼ nejede od 22.12.2018 do 2.1.2019, 1.2.2019, od 11.3.2019 do 15.3.2019, od 18.4.2019 do 22.4.2019, 1.5.2019, 8.5.2019, od 1.7.2019 do 31.8.2019, od 28.10.2019 do 30.10.2019

Zdroj: [8]

Příloha II – jízdní řád MHD Strakonice – Linka 1 – část 2

1		ČSAD STTRANS										Platnost od 9. 12. 2018
Zastávky	zóna	☼	☼	☼	☼	☼	☼	☼	☼	☼	☼	
Stary Dražejov	1	5.00	7.15	...	12.55	14.10	...	...	15.05	...	23.00
K Dražejovu	1	5.01	7.16	...	12.56	14.11	...	...	15.06	...	23.01
Jezárky	1	<	7.18	...	<	<	...	...	<	...	<
Švandův dudáka	1	5.03	7.20	...	12.58	14.13	...	...	15.08	...	23.03
Sídlíště	1	5.05	7.22	...	13.00	14.15	...	...	15.10	...	23.05
Ul. Tisová	1	5.08	7.25	7.45	13.03	<	<	<	<	<	<	
Sídlíště	1	<	<	7.48	<	<	14.15	14.15	<	...	21.20	
Zvolenská	1	5.11	7.27	7.49	13.06	14.16	14.16	14.16	15.11	...	21.21	
Jiřího z Poděbrad	1	<	7.28	<	13.07	<	<	14.17	15.12	...	21.22	
Radomyšlská I	1	<	7.30	<	13.09	<	<	14.18	15.14	...	21.24	
Ellerova-Hvězda	1	<	7.32	<	<	<	<	<	<	<	<	
Ellerova-MŠ	1	<	7.33	<	<	<	<	<	<	<	<	
Husova	1	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	
Husova I	1	<	<	<	13.11	<	<	14.20	15.16	...	21.26	
Husova	1	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	
Máchova ul.	1	5.13	<	7.51	<	14.18	14.18	<	<	...	23.07	
Mírová ul.	1	5.14	<	7.52	<	14.19	14.19	<	<	...	23.08	
Sídl. Mir	1	5.15	<	7.54	13.14	14.21	14.21	14.23	15.19	...	21.29	
Pivovar	1	5.16	<	7.55	13.15	14.22	14.22	14.24	15.20	...	21.30	
Tržnice	1	<	<	<	<	<	<	<	<	...	<	
5.května	1	5.18	<	7.57	13.17	14.24	14.24	14.26	15.22	...	21.32	
U Dudáka	1	<	<	<	<	<	<	<	<	...	<	
Autobusové nádraží	1	5.20	7.36	8.00	13.20	14.27	14.27	14.28	15.25	17.15	21.35	
Volyňská	1	...	7.40	...	...	...	...	...	15.28	17.18	21.38
Šumavská I	1	...	7.42	...	...	...	...	...	15.29	17.19	21.39
Šumavská II	1	...	7.43	...	...	...	...	...	15.30	17.20	21.40
Povážská škola	1	...	7.44	...	...	...	...	...	15.31	17.21	21.41
Podsrp-prodejna	1	...	7.45	...	...	...	...	...	15.32	17.22	21.42
Autobusové nádraží	1	...	7.50	...	...	...	...	...	15.35	17.25	21.45

☼ jede v pracovních dnech < spoj jede po jiné trase | spoj zastávkou projíždí
 ☼ jede jen v sudých týdnech, nejede od 27.12.2018 do 28.12.2018 ☼ nejede 31.12.2018
 ☼ nejede od 22.12.2018 do 2.1.2019, 1.2.2019, od 11.3.2019 do 15.3.2019, od 18.4.2019 do 22.4.2019, 1.5.2019, 8.5.2019, od 1.7.2019 do 31.8.2019, od 28.10.2019 do 30.10.2019
 ☼ jede od 27.12.2018 do 28.12.2018, 31.12.2018, 2.1.2019, 1.2.2019, od 11.3.2019 do 15.3.2019, 18.4.2019, od 1.7.2019 do 4.7.2019, od 8.7.2019 do 31.8.2019, od 29.10.2019 do 30.10.2019

Zdroj: [8]

Příloha III – jízdní řád MHD Strakonice – Linka 2 – část 1

2		ČSAD STTRANS										Platnost od 9. 12. 2018										
Zastávky	zóna	☼	☼	☼	Ⓢ	☼	Ⓢ	☼	Ⓢ	☼	Ⓢ	☼	Ⓢ	☼	Ⓢ	☼	Ⓢ	☼	Ⓢ	☼	Ⓢ	
Modlešovice	1	4.35	7.00	—	7.50	9.00	—	—	11.10	12.40	—	—	15.05	16.55	—	17.40	—	—	—	—	—	—
Podsrp - hájenka	1	4.38	7.04	—	7.54	9.03	9.15	—	11.13	12.44	13.35	—	15.08	16.58	—	17.43	—	—	—	—	—	—
Podsrp	1	4.39	7.05	—	7.55	9.04	9.16	—	11.14	12.45	13.36	—	15.09	16.59	—	17.44	—	—	—	—	—	—
Hajská	1	4.43	7.10	—	8.00	9.08	<	—	<	12.50	<	14.18	<	17.04	<	<	—	—	—	—	—	—
Podsrpenská - Na Hajskou	1	—	—	—	—	—	<	—	<	—	<	14.20	<	—	<	—	—	—	—	—	—	—
Podsrp-prodejna	1	4.46	7.13	7.22	8.03	9.11	9.18	—	11.16	12.53	13.38	<	15.11	17.06	17.28	17.46	—	—	—	—	—	20.27
Povážská škola	1	4.47	7.14	7.23	8.04	9.12	9.19	—	11.17	12.54	13.40	<	15.12	17.07	<	17.47	—	—	—	—	—	<
Šumavská I	1	4.49	7.16	7.24	8.05	9.14	9.21	—	11.19	12.55	13.42	<	15.14	17.09	<	17.48	—	—	—	—	—	<
Šumavská II	1	4.50	7.17	7.25	8.06	9.15	9.22	—	11.20	12.56	13.43	<	15.15	17.10	<	17.49	—	—	—	—	—	<
Volýňská	1	4.51	7.19	7.27	8.07	9.16	9.24	—	11.21	12.57	13.44	<	15.16	17.11	<	17.51	—	—	—	—	—	<
Autobusové nádraží přj.	1	4.54	7.22	7.29	8.10	9.19	9.26	—	11.24	13.00	13.47	14.24	15.19	17.14	17.33	17.53	—	—	—	—	—	20.30
Autobusové nádraží odj.	1	4.54	7.25	7.32	—	9.20	9.26	10.30	11.25	—	13.47	—	15.20	17.15	—	17.53	17.53	18.00	—	—	—	—
U Dudáka	1	<	7.27	<	—	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	18.02
Škvětina	1	<	7.28	<	—	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	18.03
Elšterova-MŠ	1	4.55	<	7.34	—	9.22	9.28	10.32	11.27	—	13.49	—	15.22	17.17	—	17.55	17.55	<	—	—	—	<
Na Ohradě	1	4.56	<	7.35	—	9.23	9.29	10.33	11.28	—	13.50	—	15.23	17.18	—	17.57	17.57	<	—	—	—	<
Tržnice	1	4.58	7.30	7.37	—	9.25	9.31	10.35	11.30	—	13.52	—	15.25	17.20	—	17.59	17.59	18.05	—	—	—	<
Sídl. Mír	1	4.59	7.32	7.39	—	9.26	9.32	10.37	11.31	—	13.53	—	15.26	17.21	—	18.01	18.01	18.07	—	—	—	<
Mírová ul.	1	<	7.34	7.41	—	<	<	10.40	<	<	<	<	<	<	<	18.03	18.03	18.09	—	—	—	<
Máchova ul.	1	<	7.35	7.42	—	<	<	10.41	<	<	<	<	<	<	<	18.04	18.04	18.10	—	—	—	<
Husova	1	5.01	<	<	—	9.28	9.34	<	11.33	—	13.55	—	15.28	17.23	—	<	<	<	—	—	—	<
Husova I	1	5.02	<	<	—	9.29	9.35	<	11.34	—	13.56	—	15.29	17.24	—	<	<	<	—	—	—	<
Radomyšlská I	1	5.03	<	<	—	9.31	9.37	<	11.36	—	13.57	—	15.31	17.26	—	<	<	<	—	—	—	<
Jiřího z Poděbrad	1	5.04	<	<	—	9.32	9.38	<	11.37	—	13.58	—	15.32	17.27	—	<	<	<	—	—	—	<
Zvolenská	1	5.05	7.36	7.43	—	9.33	9.39	10.43	11.38	—	13.59	—	15.33	17.28	—	18.05	18.05	18.11	—	—	—	<
Sídlště	1	5.06	7.37	7.44	—	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	18.07	18.07	<	—	—	—	<
Ul. Tisová	1	<	7.40	<	—	9.36	9.42	10.47	11.41	—	14.02	—	15.36	17.31	—	<	<	<	—	—	—	18.14
Sídlště	1	<	<	<	—	9.38	9.44	10.50	11.43	—	14.04	—	15.38	17.33	—	<	<	<	—	—	—	18.17
Švandův dudák	1	5.08	<	<	—	9.40	9.45	—	<	—	14.05	—	15.40	17.35	—	18.10	18.10	—	—	—	—	<
Profesora Skupy	1	<	<	7.45	—	<	<	<	11.45	—	<	<	<	<	<	<	<	<	—	—	—	<
Ježárky	1	<	<	<	—	9.42	9.47	—	<	—	<	<	15.42	17.37	—	<	<	<	—	—	—	<
K Dražejovu	1	5.09	<	7.45	—	9.44	9.48	—	11.47	—	14.07	—	15.44	17.39	—	18.11	18.11	—	—	—	—	<
Starý Dražejov	1	5.10	<	7.47	—	9.45	9.50	—	11.50	—	14.09	—	15.45	17.40	—	18.13	18.13	—	—	—	—	<

Zdroj: [8]

Příloha IV – jízdní řád MHD Strakonice – Linka 2 – část 2

2		ČSAD STTRANS										Platnost od 9. 12. 2018										
Zastávky	zóna	☼	☼	☼	Ⓢ	☼	Ⓢ	☼	Ⓢ	☼	Ⓢ	☼	Ⓢ	☼	Ⓢ	☼	Ⓢ	☼	Ⓢ	☼	Ⓢ	
Starý Dražejov	1	—	—	6.00	6.05	6.35	—	—	—	—	9.50	—	11.55	—	—	15.55	—	—	—	—	—	19.55
K Dražejovu	1	—	—	6.01	6.06	6.36	—	—	—	—	9.51	—	11.56	—	—	15.56	—	—	—	—	—	19.56
Ježárky	1	—	—	<	6.08	<	—	—	—	—	9.53	—	11.58	—	—	15.58	—	—	—	—	—	<
Profesora Skupy	1	—	—	<	<	<	—	—	—	—	—	—	—	—	—	<	<	<	—	—	—	<
Švandův dudák	1	—	—	6.03	6.10	6.39	—	—	—	—	9.55	—	12.00	—	—	16.00	—	—	—	—	—	19.58
Sídlště	1	—	—	6.05	6.11	6.40	—	—	—	—	9.57	—	12.02	—	—	16.02	—	—	—	—	—	20.00
Ul. Tisová	1	—	—	6.08	6.14	6.43	—	—	—	—	10.00	—	12.05	—	—	16.05	—	—	—	—	—	20.03
Sídlště	1	—	—	4.30	<	<	—	—	—	—	<	<	<	<	16.00	<	<	<	—	—	—	18.20
Zvolenská	1	4.31	6.11	6.16	6.46	—	7.21	7.41	—	10.02	—	12.07	—	16.01	16.07	—	18.21	20.05	—	—	—	<
Jiřího z Poděbrad	1	<	6.12	6.18	6.48	—	<	7.42	—	10.04	—	12.09	—	<	16.09	—	<	20.06	—	—	—	<
Radomyšlská I	1	<	6.14	6.19	6.49	—	<	7.44	—	10.06	—	12.10	—	<	16.10	—	<	20.07	—	—	—	<
Husova I	1	<	6.16	6.21	6.51	—	<	<	—	10.07	—	12.12	—	<	16.12	—	<	20.09	—	—	—	<
Máchova ul.	1	4.33	<	<	<	—	7.23	<	—	<	<	<	<	16.03	<	<	<	18.23	<	—	—	<
Mírová ul.	1	4.34	<	<	<	—	7.24	<	—	<	<	<	<	16.04	<	<	<	18.24	<	—	—	<
Sídl. Mír	1	4.36	6.19	6.23	6.53	—	7.26	<	—	10.09	—	12.14	—	16.06	16.14	—	18.26	20.12	—	—	—	<
Pivovar	1	4.37	6.20	6.24	6.54	—	7.27	<	—	10.10	—	12.15	—	16.07	16.15	—	18.27	20.13	—	—	—	<
Elšterova-Hvězda	1	<	<	<	<	—	<	7.47	—	<	<	<	<	<	<	<	<	<	—	—	—	<
Na Ohradě	1	4.40	<	6.26	6.56	—	7.30	<	—	10.12	—	12.17	—	16.10	16.17	—	18.28	20.15	—	—	—	<
Elšterova-MŠ	1	4.42	<	6.27	6.57	—	7.32	7.48	—	10.13	—	12.18	—	16.12	16.19	—	18.29	20.16	—	—	—	<
Škvětina	1	<	6.22	<	<	—	<	<	—	<	<	<	<	<	<	<	<	18.29	<	—	—	<
U Dudáka	1	<	<	<	<	—	<	<	—	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	—	—	<
Autobusové nádraží přj.	1	4.45	6.25	6.30	6.59	—	7.35	7.50	—	10.15	—	12.20	—	16.15	16.20	—	18.30	20.19	—	—	—	<
Autobusové nádraží odj.	1	4.25	—	6.35	—	—	7.17	7.35	—	8.35	9.05	—	10.45	12.20	13.20	14.10	—	16.20	17.18	17.18	—	20.19
Volýňská	1	<	6.38	—	—	—	7.38	—	8.38	<	—	—	10.48	12.23	13.23	14.13	—	16.23	17.21	17.21	—	20.22
Šumavská II	1	<	<	<	<	—	<	<	—	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	—	—	<
Šumavská I	1	<	6.39	—	—	—	7.39	—	8.39	<	—	—	10.49	12.24	13.25	<	—	16.24	17.22	17.22	—	20.23
Šumavská II	1	<	6.40	—	—	—	7.40	—	8.40	<	—	—	10.50	12.25	13.26	<	—	16.25	17.23	17.23	—	20.24
Povážská škola	1	<	6.41	—	—	—	7.41	—	8.41	<	—	—	10.51	12.26	13.27	14.14	—	16.26	17.24	17.24	—	20.25
Podsrp-prodejna	1	<	6.42	—	—	—	7.22	7.42	—	8.42	<	—	10.52	12.27	13.28	14.15	—	16.27	17.25	17.25	—	20.26
Podsrpenská - Na Hajskou	1	<	<	<	<	—	<	<	—	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	—	—	<
Hajská	1	<	<	<	<	—	<	<	—	<	<	<	<	<	<	16.28	<	<	<	—	—	<
Podsrp	1	4.29	—	6.44	—	—	7.44	—	8.44	9.10	—	10.54	12.29	13.31	—	16.35	—	17.32	—	—	—	<
Podsrp - hájenka	1	4.31	—	6.46	—	—	7.46	—	8.45	9.13	—	10.55	12.31	13.32	—	16.37	—	17.34	—	—	—	<
Modlešovice	1	4.34	—	6.50	—	—</																

Příloha V – jízdní řád MHD Strakonice – Linka 3 – část 1

3		ČSAD STTRANS										Platnost od 9. 12. 2018	
Zastávky	zóna	☼	☼	☼	Ⓜ	†	☼	Ⓜ	☼	Ⓜ	☼	☼	
Autobusové nádraží	1	4.35	5.10	8.10	△ 8.10	8.10	10.35	11.35	12.35	12.35	14.45	16.35	
U Dudáka	1		5.13	8.13	8.13	8.13	10.38	11.38	12.38	12.38	14.48	16.38	
5.května	1		5.14	8.14	8.14	8.14	10.39	11.39	12.39	12.39	14.49	16.39	
Tržnice	1	4.38	5.16	8.16	8.16	8.16	10.41	11.41	12.41	12.41	14.51	16.41	
Pivovar	1	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	
Sídl.Mír	1		5.18	8.18	8.18	8.18	10.43	11.43	12.43	12.43	14.53	16.43	
Na Podskalí	1		5.20	8.20	8.20	8.20	10.45	11.45	12.45	12.45	14.55	16.45	
Nový Dražejov	1	4.42	5.22	8.22	8.22	8.22	10.47	11.47	12.47	12.47	14.57	16.47	
Střela	1	4.44	5.24	8.25	8.24	8.24	10.49	11.49	12.49	12.49	14.59	16.49	
Katovice,škola	2		5.26	...	8.26	8.26	10.51	11.51	12.51	12.51	15.01	16.51	
Katovice	2	<	<	...	<	<	<	<	12.53	<	<	<	
Katovice,Nádražní ulice I	2			...									
Katovice,U Trčků	2	4.50	5.30	...	8.30	8.30	10.55	11.55	...	12.55	15.05	16.55	

☼ jede v pracovních dnech Ⓜ jede v sobotu Ⓜ jede v neděli † jede v neděli a ve státem uznané svátky
 < spoj jede po jiné trase | spoj zastávkou projíždí
 Ⓜ nejede 6.7.2019, 28.9.2019 Ⓜ jede také 26.12.2018, 1.1.2019, 22.4.2019, 1.5.2019, 8.5.2019, 28.10.2019, nejede 21.4.2019, 27.10.2019
 △ spoj v 8,10 hod. vyčká v zastávce Strakonice,žel.st. příjezdu spoje 13 linky 2 v 8,10 hod. nejvýše 5 minut

Zdroj: [8]

Příloha VI – jízdní řád MHD Strakonice – Linka 3 – část 2

3		ČSAD STTRANS										Platnost od 9. 12. 2018	
Zastávky	zóna	☼	☼	☼	Ⓜ	☼	Ⓜ	Ⓜ	☼	☼	Ⓜ	☼	☼
Katovice,U Trčků	2	4.50	5.30	...	8.30	11.20	12.00	13.00	...	15.20	16.55	17.45	...
Katovice,Nádražní ulice I	2	4.52	5.32	...	8.32	11.22	12.02	13.02	...	15.22	16.57	17.47	...
Katovice	2	<	<	...	<	<	<	<	13.15	<	<	<	...
Katovice,škola	2	4.54	5.34	...	8.34	11.24	12.04	13.04	13.17	15.24	16.59	17.49	...
Střela	1	4.56	5.36	8.30	8.36	11.26	12.06	13.06	13.19	15.26	17.01	17.51	23.07
Nový Dražejov	1	4.58	5.38	8.32	8.38	11.28	12.08	13.08	13.21	15.28	17.03	17.53	23.09
Na Podskalí	1	4.59	5.39	8.34	8.40	11.29	12.09	13.09	13.22	15.29	17.04	17.54	23.10
Sídl.Mír	1	5.01	5.42	8.37	8.43	11.31	12.11	13.11	13.24	15.31	17.06	17.56	23.11
Pivovar	1	5.04	5.44	8.39	8.45	11.33	12.14	13.14	13.26	15.33	17.08	17.58	23.13
Tržnice	1	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<
5.května	1	5.08	5.46	8.42	8.47	11.36	12.16	13.16	13.29	15.36	17.11	18.01	
U Dudáka	1												
Autobusové nádraží	1	5.10	5.50	8.45	8.50	11.40	12.20	13.20	13.33	15.40	17.15	18.05	23.16

☼ jede v pracovních dnech Ⓜ jede v sobotu Ⓜ jede v neděli † jede v neděli a ve státem uznané svátky
 < spoj jede po jiné trase | spoj zastávkou projíždí
 Ⓜ jede jen v lichých týdnech, nejede 31.12.2018 Ⓜ nejede 6.7.2019, 28.9.2019 Ⓜ nejede 31.12.2018
 Ⓜ jede také 26.12.2018, 1.1.2019, 22.4.2019, 1.5.2019, 8.5.2019, 28.10.2019, nejede 21.4.2019, 27.10.2019

Zdroj: [8]

Příloha VII – jízdní řád MHD Strakonice – Linka 4

4		ČSAD STTRANS										Platnost od 9. 12. 2018	
Zastávky	zóna	☼	☼	☼	Ⓜ	☼	Ⓜ	☼	☼	Ⓜ	☼	☼	
Autobusové nádraží	1	...	7.50	9.20	...	...	...	...	...	...	...	...
Podsrp-prodejna	1	...	7.54	9.24	...	...	...	...	...	...	...	...
Povážská škola	1	...	7.55	9.25	...	...	...	...	...	...	...	...
Šumavská I	1	...	7.56	9.26	...	...	...	...	...	...	...	...
Šumavská II	1	...	7.57	9.27	...	...	...	...	...	...	...	...
Volyňská	1	...	7.59	9.29	...	...	...	...	...	...	...	...
Autobusové nádraží	1	7.40	8.02	9.32	10.05	10.15	10.15	11.40	13.05				
U Dudáka	1	<	8.05	9.35	10.07	10.17	10.17	11.42	13.07				
5.května	1	<	8.06	9.36	10.08	10.18	10.18	11.43	13.08				
Tržnice	1	<	8.08	9.38	10.10	10.20	10.20	11.45	13.10				
Sídl.Mír	1	<	8.09	9.39	10.11			11.46	<				
Velké nám.	1	<	8.12	9.42	10.14	10.22	10.22	11.49	13.12				
Radomyšská I	1	<	8.14	9.45	10.17	10.25	10.25	11.52	13.15				
Raisova	1	<	8.16	9.46	10.19	10.27	10.27	11.54	13.17				
Raisova I	1	<	8.17	9.47	10.20	10.28	10.28	11.55	13.18				
Sídl. 1.máje	1	7.44	8.19	9.49	10.22	10.30	10.30	11.57	13.20				
Lidická	1	7.45	8.20	9.50	10.23	10.31	10.31	11.58	13.21				
Velké nám.	1	<	8.23	9.53	10.26	<	<	12.01	<				
Sídl.Mír	1	<	8.27	9.57	10.30	<	<	12.05	<				
Pivovar	1	<	8.28	9.58	10.31	<	<	12.06	<				
Ellerova-Hvězda	1	7.47	<	<	<	10.33	10.33	<	13.23				
Ellerova-MŠ	1	7.48	<	<	<	<	<	<	<				
Na Ohradě	1	<	<	<	<	10.35	10.35	<	13.25				
5.května	1	<	8.30	10.00	10.33	10.38	10.38	12.08	13.28				
Autobusové nádraží	1	7.50	8.32	10.02	10.35	10.40	10.40	12.10	13.30				

☼ jede v pracovních dnech Ⓜ jede v sobotu † jede v neděli a ve státem uznané svátky < spoj jede po jiné trase
 Ⓜ nejede od 22.12.2018 do 2.1.2019, 1.2.2019, od 11.3.2019 do 15.3.2019, od 18.4.2019 do 22.4.2019, 1.5.2019, 8.5.2019,
 od 1.7.2019 do 31.8.2019, od 28.10.2019 do 30.10.2019
 Ⓜ jede od 27.12.2018 do 28.12.2018, 31.12.2018, 2.1.2019, 1.2.2019, od 11.3.2019 do 15.3.2019, 18.4.2019, od 1.7.2019 do 4.7.2019,
 od 8.7.2019 do 31.8.2019, od 29.10.2019 do 30.10.2019

Zdroj: [8]

Příloha VIII – jízdní řád MHD Strakonice – Linka 5 – část 1

5		ČSAD STTRANS							Platnost od 9. 12. 2018
Zastávky	zóna	☼	☼†	☼	☼†	☼ ¹	☼ ²	☼ ³	
Moděšovice		6.00	...	...	...	19.05	
Podsrp - hájenka		6.04	...	...	...	19.08	
Podsrp		6.05	...	...	...	19.09	
Podsrp-prodejna		6.08	...	...	...	19.11	
Povážská škola		6.09	...	...	...	19.12	
Sumavská I		<	<	
Sumavská II		6.10	...	...	...	19.13	
Sumavská III		6.11	...	...	...	19.14	
Volyněská		6.12	...	...	...	19.15	
Autobusové nádraží příj.		6.15	...	...	...	19.18	
Autobusové nádraží odj.		4.15	5.35	6.15	7.00	7.15	15.40	19.20 20.55	
5.května		<	<	6.17	<	<	<	< 20.58	
Eilerova-MŠ		4.17	5.37	<	7.02	7.17	15.42	19.22 <	
Na Ohradě		<	<	6.18	<	7.18	<	19.23 <	
Eilerova-Hvězda		4.18	5.38	6.19	7.03	<	15.43	< <	
Tržnice		<	<	<	<	7.20	<	19.25 21.00	
Sídl. Mír		<	<	<	<	7.21	<	19.26 21.01	
Husova		<	<	<	<	7.23	<	19.28 21.03	
Husova I		<	<	<	<	7.24	<	19.29 21.04	
Lidická		4.19	5.39	6.20	7.04	7.26	15.45	19.31 21.05	
Sídl. 1.máje		4.20	5.40	6.21	7.05	7.27	15.46	19.32 21.06	
Raisova I		4.22	5.42	6.22	7.07	7.28	15.48	19.34 21.08	
Raisova		4.23	5.43	6.23	7.08	7.29	15.49	19.35 21.09	
Nemocnice		4.25	5.45	6.25	7.10	7.31	15.51	19.36 21.11	
Jiřího z Poděbrad		4.26	5.46	6.26	7.11	7.32	15.52	19.37 21.12	
Zvolenská		4.27	5.47	6.27	7.12	7.34	15.53	19.38 21.14	
Sídlíště		4.28	5.48	6.28	<	7.35	15.55	< <	
Ul. Tisová		...	<	<	7.15	...	...	19.41 21.17
Sídlíště		...	<	<	7.18	...	...	19.43 21.20
Svandy dudáka		...	5.50	6.30	...	...	...	19.45 ...
Jezárky		...	5.52	<	...	...	...	19.47 ...
K Dražejovu		...	5.54	6.31	...	...	...	19.49 ...
Starý Dražejov		...	5.55	6.33	...	...	...	19.50 ...

☼ jede v pracovních dnech ☼† jede v sobotu † jede v neděli a ve státem uznané svátky < spoj jede po jiné trase
¹ nejezdí 24.12.2018 ² nejezdí od 22.12.2018 do 2.1.2019, 1.2.2019, od 11.3.2019 do 15.3.2019, od 18.4.2019 do 22.4.2019, 1.5.2019, 8.5.2019, od 1.7.2019 do 31.8.2019, od 28.10.2019 do 30.10.2019
³ nejezdí 31.12.2018

Zdroj: [8]

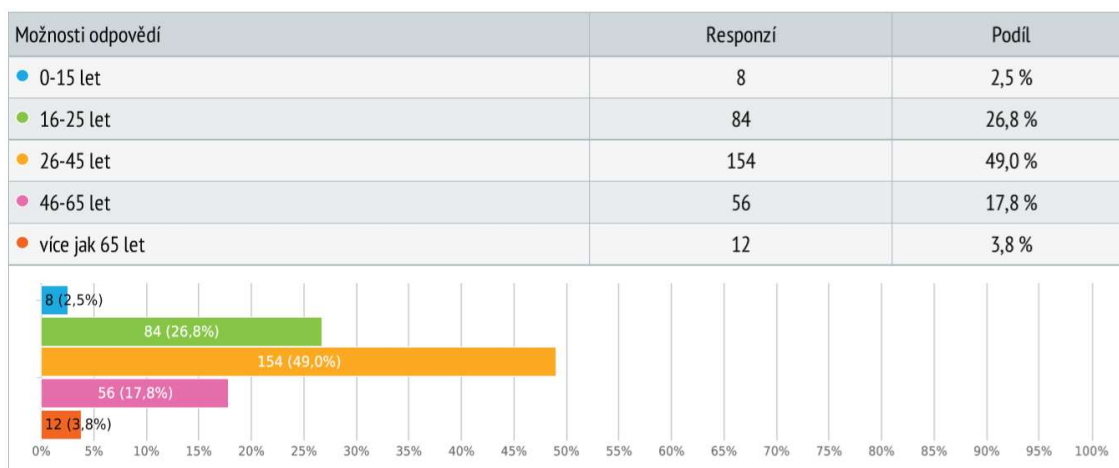
Příloha IX – jízdní řád MHD Strakonice – Linka 5 – část 2

5		ČSAD STTRANS					Platnost od 9. 12. 2018
Zastávky	zóna	☼	☼	☼	☼†	☼ ¹	
Starý Dražejov	1	5.15	7.55	...	14.00	15.55 16.15	
K Dražejovu	1	5.17	7.57	...	14.02	15.57 16.17	
Jezárky	1	<	<	...	14.03	15.58 16.18	
Svandy dudáka	1	5.18	7.59	...	14.05	16.00 16.20	
Sídlíště	1	5.20	8.00	...	14.06	16.01 <	
Ul. Tisová	1	5.23	8.03	...	14.09	16.04 <	
Sídlíště	1	<	<	10.55	<	16.21	
Zvolenská	1	5.25	8.05	10.56	14.11	16.06 16.22	
Jiřího z Poděbrad	1	5.27	8.07	10.57	14.12	16.07 16.23	
Nemocnice	1	5.29	8.08	10.58	14.14	16.09 16.25	
Raisova	1	5.31	8.10	11.00	14.16	16.11 16.27	
Raisova I	1	5.32	8.11	11.01	14.17	16.12 16.28	
Sídl. 1.máje	1	5.34	8.13	11.03	14.19	16.14 16.30	
Lidická	1	5.35	8.14	11.04	14.20	16.15 16.31	
Husova I	1	5.37	8.16	<	<	< <	
Sídl. Mír	1	5.40	8.19	<	<	< <	
Přivoz	1	5.41	8.20	<	<	< <	
Eilerova-Hvězda	1	<	<	11.06	14.22	16.17 16.33	
Na Ohradě	1	<	<	<	<	< <	
Eilerova-MŠ	1	<	<	11.07	14.23	16.18 16.34	
5.května	1	5.43	8.22	<	<	< <	
Autobusové nádraží příj.	1	5.45	8.25	11.10	△ 14.25	16.20 16.36	
Autobusové nádraží odj.	1	5.45	...	...	△ 14.37	...
Volyněská	1	5.48	...	...	14.40	...
Sumavská I	1	<	...	...	14.41	...
Sumavská II	1	<	...	...	14.42	...
Povážská škola	1	5.50	...	...	14.43	...
Podsrp-prodejna	1	5.51	...	...	14.44	...
Podsrp	1	5.53	...	...	14.46	...
Podsrp - hájenka	1	5.55	...	...	14.48	...
Moděšovice	1	5.59	...	...	14.52	...

☼ jede v pracovních dnech ☼† jede v sobotu † jede v neděli a ve státem uznané svátky < spoj jede po jiné trase
¹ nejezdí 24.12.2018
 △ spoj ve 14,37 hod. vyčká v zastávce Strakonice,aut.nádr. přijezdí spoje 14 linky 1 ve 14,27 hod. nejvýše 5 minut

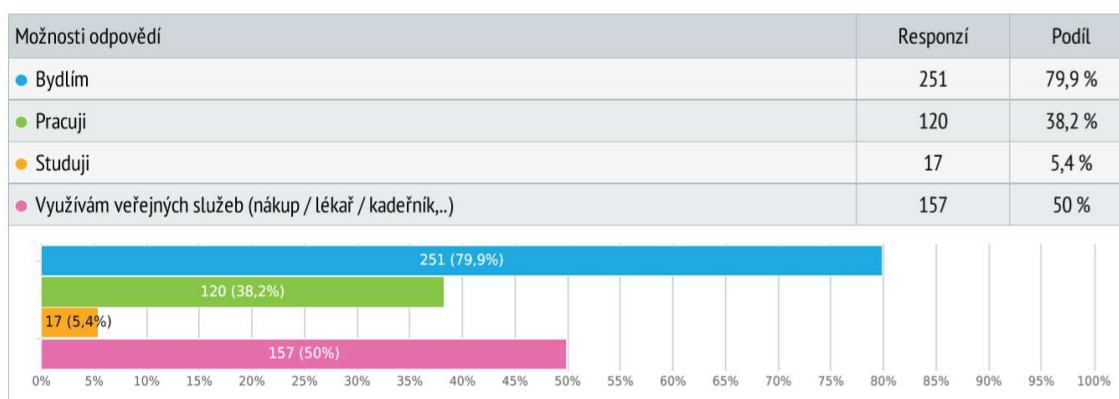
Zdroj: [8]

Příloha X – Graf vyhodnocení otázky č. 1



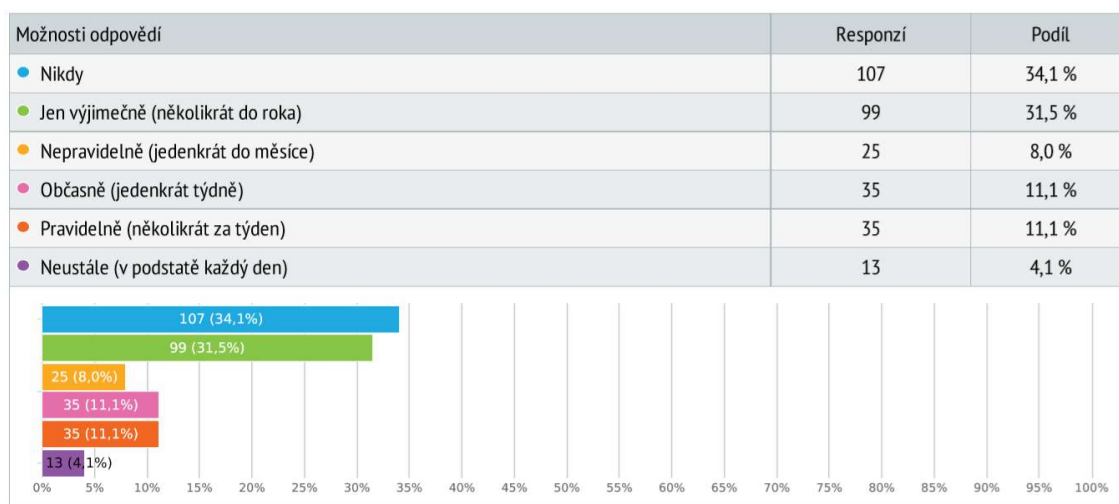
Zdroj: Vlastní zpracování – (Tomáš Martan, 2019)

Příloha XI – Graf vyhodnocení otázky č. 2



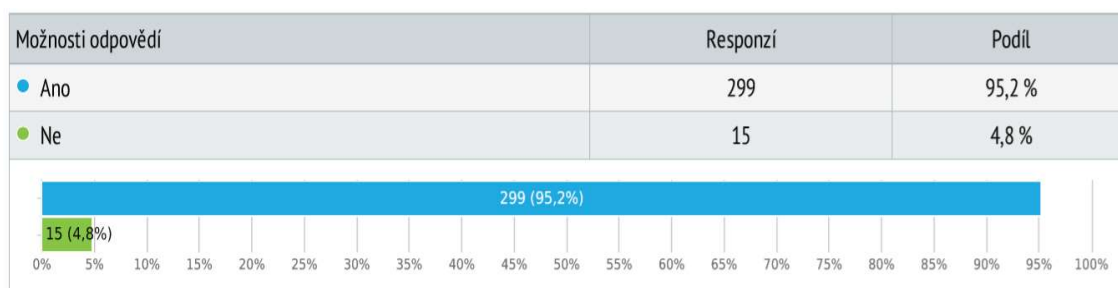
Zdroj: Vlastní zpracování – (Tomáš Martan, 2019)

Příloha XII – Graf vyhodnocení otázky č. 3



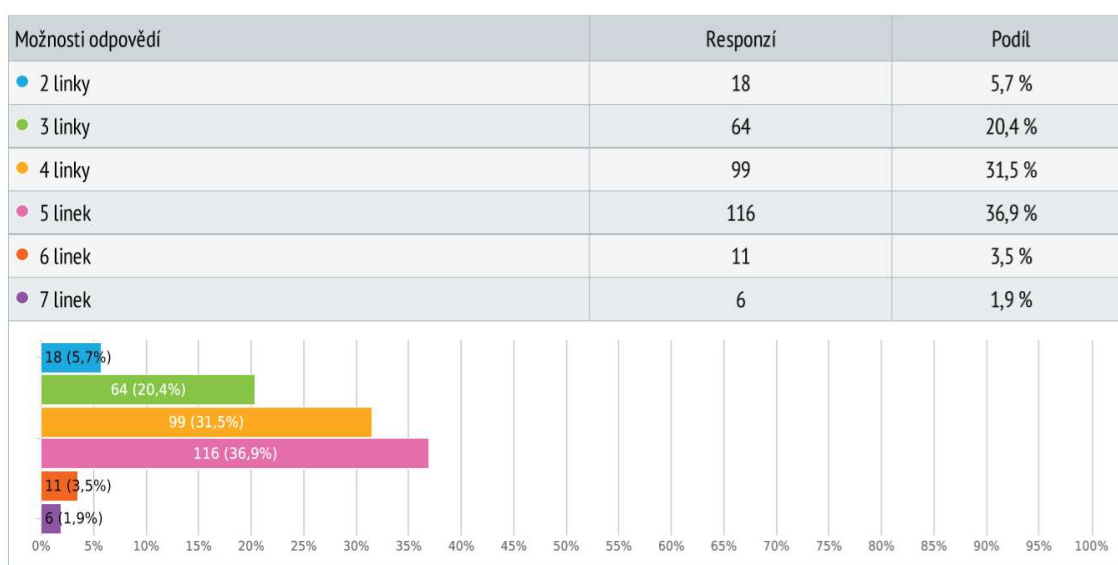
Zdroj: Vlastní zpracování – (Tomáš Martan, 2019)

Příloha XIII – Graf vyhodnocení otázky č. 4



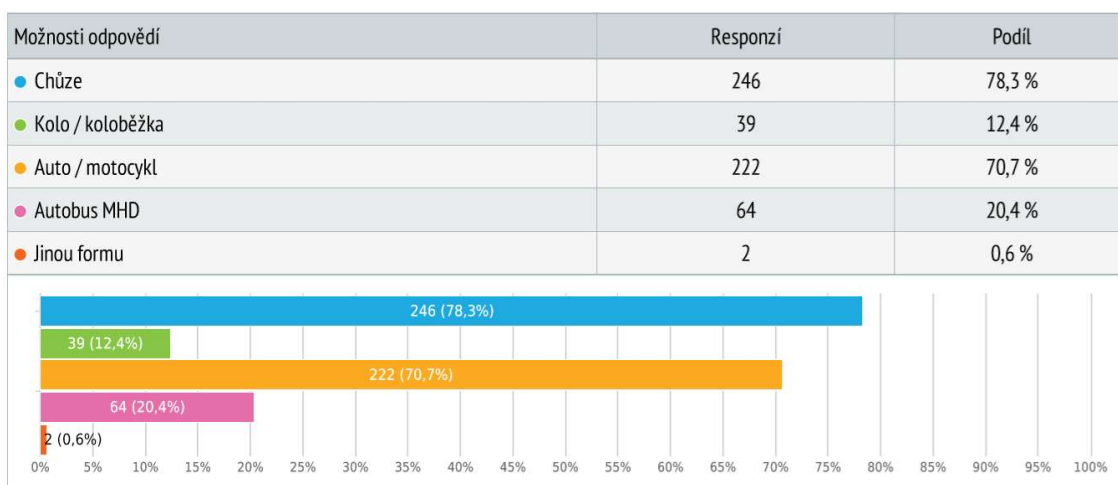
Zdroj: Vlastní zpracování – (Tomáš Martan, 2019)

Příloha XIV – Graf vyhodnocení otázky č. 5



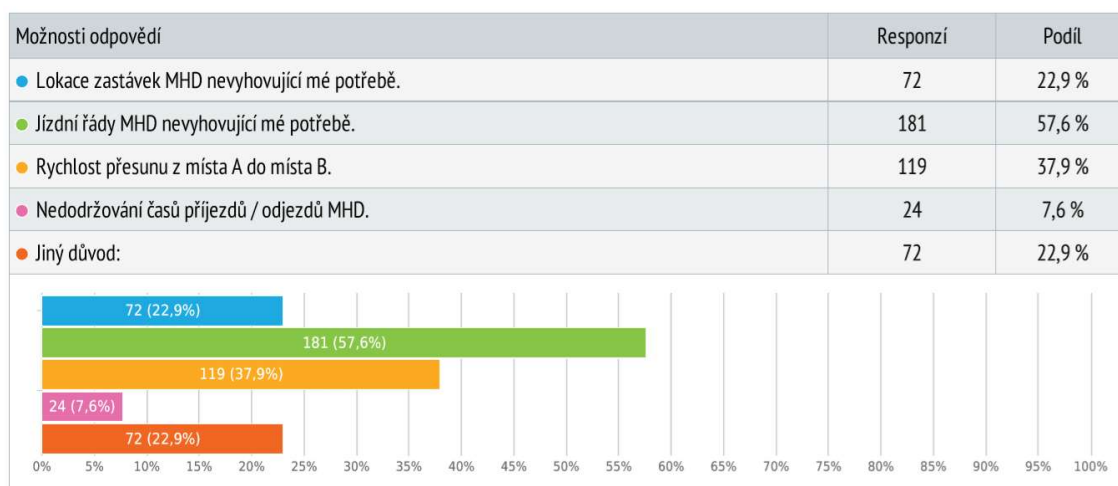
Zdroj: Vlastní zpracování – (Tomáš Martan, 2019)

Příloha XV – Graf vyhodnocení otázky č. 6



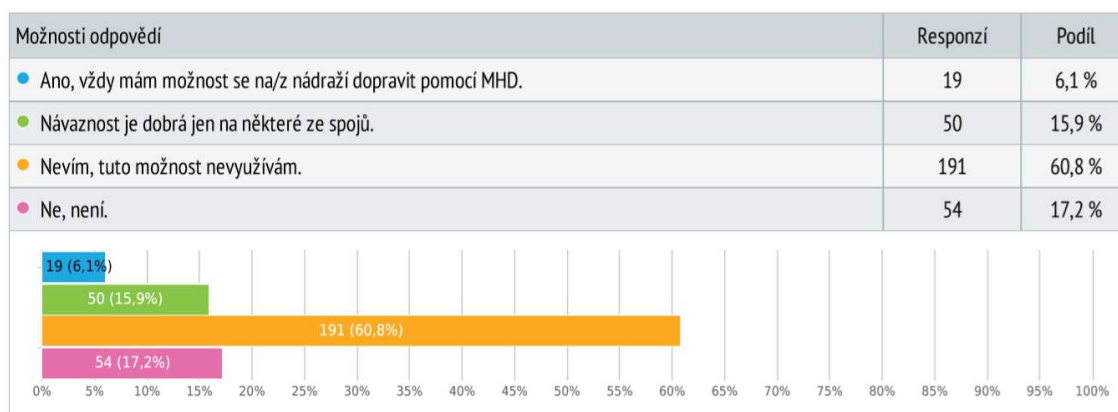
Zdroj: Vlastní zpracování – (Tomáš Martan, 2019)

Příloha XVI – Graf vyhodnocení otázky č. 7



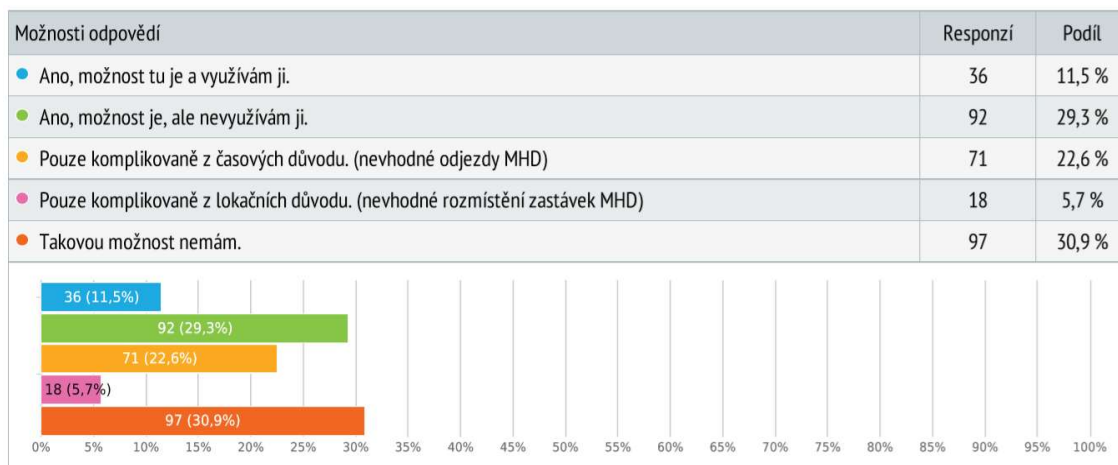
Zdroj: Vlastní zpracování – (Tomáš Martan, 2019)

Příloha XVII – Graf vyhodnocení otázky č. 8



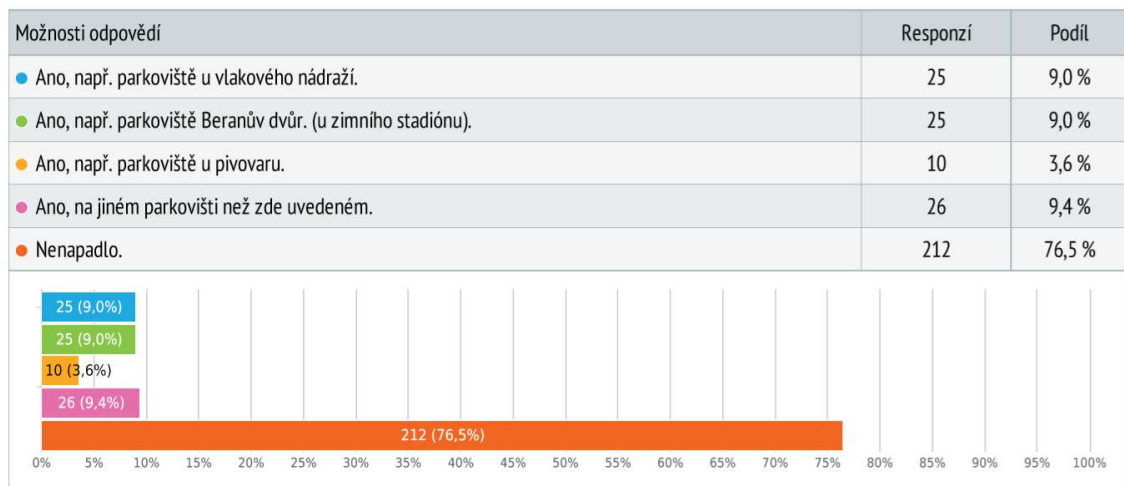
Zdroj: Vlastní zpracování – (Tomáš Martan, 2019)

Příloha XVIII – Graf vyhodnocení otázky č. 9



Zdroj: Vlastní zpracování – (Tomáš Martan, 2019)

Příloha XIX – Graf vyhodnocení otázky č. 10



Zdroj: Vlastní zpracování – (Tomáš Martan, 2019)

Tabulka pro potřeby evidence školy

Autor (vypracoval)	Tomáš Martan, DiS., IEn.
Název BP	Městská hromadná doprava ve městě Strakonice
Studijní obor	Dopravní logistika
Rok obhajoby	2019
Počet stran	40
Počet příloh	19
Vedoucí BP	Ing. Michal Turek, Ph.D.
Anotace	Bakalářská práce se zaměřuje na městskou hromadnou dopravu v jihočeském městě Strakonice. V teoretické části jsou uvedeny městské dopravní systémy a jejich teoretická východiska, Historie městských dopravních systémů a popis města Strakonice. V praktické části obsahuje analýzu současného stavu, zjišťuje veřejné mínění a podněty ke změně. Na základě zjištění jsou v závěru práce uvedeny doporučení na optimalizaci MHD ve městě.
Klíčová slova	městské dopravní systémy, městská hromadná doprava, MHD, optimalizace, Strakonice
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	