

Česká zemědělská univerzita v Praze

Technická fakulta

Katedra vozidel a pozemní dopravy

**Charakteristika dopravní obslužnosti
obce Louňovice, OŘP Praha-východ
Bakalářská práce
The Characteristics of transport
servicing in the municipality Louňovice**

Vypracoval: Tomáš Podhorský

Vedoucí práce: doc. Ing. Miroslav Růžička, CSc

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Technická fakulta

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Tomáš Podhorský

Silniční a městská automobilová doprava

Název práce

Charakteristika dopravní obslužnosti obce Louňovice, OŘP Praha – východ

Název anglicky

The characteristics of transport servicing in the municipality Louňovice, Prague – east

Cíle práce

Posoudit kvalitu dopravní obslužnosti obce Louňovice, Praha východ.

Metodika

1. Rešeršní část – základní pojmy a legislativa. Dopravní obslužnost. Kvalita dopravní obslužnosti.
2. Metodika – návrh postupu k získávání informací a dat.
3. Provedení dopravních průzkumů případně ankety, vyhodnocení získaných informací.

Doporučený rozsah práce

30 stran (včetně tabulek a obrázků)

Klíčová slova

dopravní obslužnost, kvalita, anketa

Doporučené zdroje informací

FÍŠEROVÁ, Eva. Dopravní obslužnost je veřejná služba. Parlament, vláda, samospráva. 2007.[cit. 2013-02-16]. Dostupné z: <http://www.parlament-vlada.cz>

MATRAS Tomáš: Aktualizované přednášky předmětu Dopravní soustavy, katedra VPD TF ČZU Praha viz <https://moodle.czu.cz/> (23.4.2014)

Standardy Středočeské integrované

dopravy.<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/stredoceska-integrovana-doprava/informace-o-sid/standardy-stredoceske-integrované-dopravy.htm> Oficiální stránky středočeského kraje (14.4.2014)

Zákon 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících

Předběžný termín obhajoby

2017/18 LS – TF

Vedoucí práce

doc. Ing. Miroslav Růžička, CSc.

Garantující pracoviště

Katedra vozidel a pozemní dopravy

Elektronicky schváleno dne 15. 12. 2014

doc. Ing. Miroslav Růžička, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 30. 6. 2015

prof. Ing. Vladimír Jurča, CSc.

Děkan

V Praze dne 30. 03. 2018

„Prohlašuji, že jsem diplomovou/bakalářskou práci na téma: Charakteristika dopravní obslužnosti obce Louňovice, OŘP Praha-východ vypracoval/a samostatně a použil/a jen pramenů, které cituji a uvádím v seznamu použitých zdrojů. Jsem si vědom/a, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím s jejím zveřejněním dle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to i bez ohledu na výsledek její obhajoby.
Jsem si vědom/a, že moje bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitní databázi a bude veřejně přístupná k nahlédnutí.
Jsem si vědom/a že, na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla.“

Prohlašuji,

že bakalářskou práci na téma Charakteristika dopravní obslužnosti obce Louňovice jsem vypracoval/a samostatně.

Použitou literaturu a podkladové materiály uvádím v příloženém seznamu literatury.

V Praze dne

Podpis

Abstrakt: Tato bakalářská práce se zabývá základním pojmem dopravní obslužnost a hodnotí její kvalitu a současnou situaci v obci Louňovice. Zabývá se faktory, které ovlivňují kvalitu dané problematiky. Dále získat data v obci (ve formě dopravních průzkumů, ankety, informace od úřadů a přepravců), které charakterizují řešený téma. Výsledkem práce je posouzení kvality dopravní obslužnosti obce.

Klíčová slova: Dopravní obslužnost, silniční doprava, veřejná doprava

Summary: This thesis deals with the basic concept of transport service and assesses its quality and the current situation in the village of Louňovice. It deals with factors that influence the quality of the issue. The data were collected in the municipality (in the form of traffic surveys, surveys, information from authorities and carriers) as well that characterize the solved topic. The result of the work is the assessment of the quality of transport services of the municipality.

Key words: Traffic service, road transport, public transport

Rád/a bych tímto poděkoval/a panu doc. Ing. Miroslavu Růžičkovi, CSc za odborné konzultace a rady v průběhu zpracování této bakalářské práce.

Obsah

Úvod.....	10
1. Cíl Práce.....	11
2. Metodika Práce	11
3. Rešeršní část	12
3.1 Charakteristika silniční dopravy	12
3.2 Rozdělení pozemních komunikací	13
3.3 Druhy silniční dopravy.....	14
3.4 Charakteristika veřejné dopravy	15
3.5 Zprostředkování dopravní obslužnosti.....	16
3.6 Plánování veřejné dopravy.....	17
4. Charakteristika obce	17
4.1 Historie obce	18
4.2 Současná situace.....	18
4.3 Rozvoj obce.....	19
4.4 Struktura obyvatel	20
5. Charakteristika dopravy obce Louňovice	21
5.1 Možnosti přepravy	22
5.1.1 Dopravci.....	24
5.1.2 Frekvence veřejné dopravy	25
5.2 Dopravní průzkum	26
5.3 Průzkum dopravy	27
5.3.1 Průzkum veřejné dopravy	29
5.3.2 Anketa Spokojenosti veřejné dopravy	30
5.4 Zhodnocení dopravní obslužnosti	32
Závěr	34
Použité zdroje	36

Seznam Tabulek.....	38
Seznam Obrázků	38
Seznam Grafů	38
Seznam zkratk	38
Seznam příloh	39
Příloha 1: Anketa Spokojenosti veřejné dopravy	40
Příloha 2: Jízdní řády směrem do Prahy	41
Příloha 3: Výsledky ankety.....	43
Zadání bakalářské práce.....	44

Úvod

Dopravní obslužnost je jedním z důležitých prvků společnosti v moderním světě. Výraznou měrou přispívá k rozvoji společnosti, zajišťuje přístup lidí k pracovním příležitostem, ke kultuře, ke sportu a v neposlední řadě i ke kontaktu mezi jednotlivci. Základem dopravní obslužnosti je přesun osob a zboží z jednoho místa na druhé. Jedná se o složitý dopravní systém, který umožňuje propojit různé typy dopravy pro přepravu obyvatel.

Lidé z celého světa, využívají dopravu k přesunu do svých zvolených oblastí, jako jsou například zaměstnání, společenské a rekreační oblasti, sportovní zařízení, školní zařízení, zdravotnická péče a sociální oblasti. Nedostatek těchto služeb nutí pak obyvatelstvo cestovat do míst s lepší dopravní obslužností, nejčastěji z venkovských obcí do větších měst, kde je pak širší nabídka a možnosti.

Z výše uvedeného vyplývá, že správně řešená a provozovaná dopravní obslužnost má přispívat k rozvoji územního obvodu. Při absenci správného zajištění dopravní obslužnosti dochází k úpadku společenské spokojenosti a následně k přesunu obyvatel do jiných oblastí s lepším zajištěním dopravy.

Zvolenou oblastí pro hodnocení dopravní obslužnosti v rámci této bakalářské práce je obec Louňovice, která leží na západním okraji mikroregionu Černokostelecka. Louňovice spadají do okresu Praha-východ, leží zhruba 30 kilometrů od Prahy. Obec Louňovice nemá přímé železniční spojení, hlavní zdroj příměstské dopravy je pouze autobusové spojení a osobní doprava. Obyvatelé Louňovic mají možnost železničního spojení až z města Říčany, které leží 6 kilometrů od obce Louňovice.

Ve své práci se budu zabývat základními pojmy veřejné dopravy a charakteristikou silniční dopravy a dopravní obslužností. Dále následuje seznámení s obcí Louňovice a její charakteristikou, historií a strukturou obyvatel. V rámci této práce se budu také zabývat dopravním průzkumem v obci Louňovice a vyhodnocením zjištěných dat pro určení dopravní obslužnosti. Pro aktuální pohled na situaci v dopravě v Louňovicích provedu anketu, abych zjistil názor obyvatel Louňovic. Vzhledem k tomu, že jsem sám v této lokalitě několik let žil, pokusím se posoudit, co trápí místní obyvatele.

Na základě těchto dat provedu vyhodnocení stavu veřejné dopravy v obci Louňovice, nalezení kritických chyb a hledání návrhů na zlepšení situace.

1. Cíl Práce

Cílem této práce je zhodnocení dopravní obslužnosti v rámci obce Louňovice. Součástí je také charakteristika samotné dopravy a obce, která je důležitá pro pochopení dané problematiky. Dalším cílem práce je vysvětlení důležitých pojmů dopravní obslužnosti a popsání jednotlivých zákonů v dopravě a přepravě cestujících. Pro zdárné vypracování práce musí být provedena měření pomocí dopravního průzkumu dopravy a průzkum dopravy veřejné. Pro lepší pochopení situace dopravy bude provedena anketa spokojenosti veřejnou dopravou, kde se mohou obyvatelé vyjádřit ke stavu dopravní obslužnosti. Výsledkem této práce by mělo být zhodnocení kvality dopravní obslužnosti obce, nalezení kritických míst a popřípadě vytvoření jejich řešení.

2. Metodika Práce

Pro úspěšné vypracování této práce a jejích bodů, je zapotřebí získat aktuální a přesná data ohledně charakteristiky dopravní obslužnosti a jejích základů (informace o silniční dopravě, druhy komunikací a charakteristika veřejné dopravy), dat o obci (historie, současná situace a rozvoj obce), struktuře obyvatel a informacích o veřejné dopravě v Louňovicích (data o dopravních společnostech, frekvenci dopravy a možností přepravy).

Pro lepší pochopení problematiky dopravní obslužnosti je zapotřebí vysvětlit základní pojmy a obecné informace o dopravě, které jsou obsaženy v zákonech dopravy. Zákony, které jsou v práci použity a týkají se dopravy a přepravy cestujících jsou Zákon o silniční dopravě 111/1994 Sb., Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících 194/2010 Sb., Zákon o pozemních komunikacích 13/1997 Sb. Z těchto informací můžeme lépe pochopit pojem dopravní obslužnost.

Další částí práce musí být krátké seznámení s řešenou oblastí ve formě historie, současné situace a budoucnosti obce. Zdroj informací jsem čerpal z dat obecního úřadu obce Louňovice. Důležitým bodem je struktura obyvatel obce, která je důležitým faktorem pro určování dopravy a jejího vytížení v řešené problematice. Data k této práci

z Českého statistického úřadu jsou nezbytná pro určení počtu obyvatel a jejich charakteristice.

Závěrečnou neboli praktickou částí práce bude zpracování dopravního průzkumu, který by měl přiblížit informace k řešené problematice dopravní obslužnosti. V práci jsou použita data z celostátního sčítání dopravy pro porovnání a doplňující informace. Součástí práce je také online anketa spokojenosti s dopravou v obci od samotných obyvatel obce.

Textové informace, tabulky a grafy jsou zpracovány v programech Microsoft Word a Excel. Zdrojem mapových informací jsou Google mapy.

3. Rešeršní část

První část této práce se zabývá teoretickým úvodem do silniční dopravy a charakteristikou dopravní obslužnosti. Součástí úvodu bude také vysvětlení dělení silničních komunikací, rozdělení dopravy, zprostředkování a plánování dopravní obslužnosti. Vzhledem k tomu, že není přímé železniční spojení, je hlavním faktorem přepravy v Louňovicích autobusová doprava a individuální osobní doprava.

3.1 Charakteristika silniční dopravy

Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu (Zákon o silniční dopravě 111/1994 Sb. Ministerstvo dopravy).

Silniční doprava je v dnešní době důležitý prvek společnosti. Je to individuální přeprava, která lidem umožňuje se dostat na místa, kam i veřejná doprava nevede nebo se jedná o komfortnější možnost přepravy. Silniční doprava se také nazývá automobilová doprava, protože převládajícím prvkem přepravy je automobil.

Silniční doprava nabízí mnoho typů dopravních prostředků, které se v současné době využívají k přepravě. Nejčastější typy vozidel jsou osobní automobily, nákladní automobily, autobusy, motocykly, tramvaje, trolejbusy nebo i jízdní kolo. Přehled dopravních vozidel je popsán na Tab. 1.

Zmíněnou výhodou silniční dopravy je tedy flexibilita a komfort, ale silniční doprava má i několik nevýhod. Její největší nevýhodou je dopad na životní prostředí a to nejen z důvodu tvorby výfukových plynů a také s přibývajícím množstvím vozidel dochází k velkému zvýšení hluku, který nutí majitele pozemků pod komunikacemi budovat ochranná opatření, tedy například budování odhlučňovacích zdí a zavádění úseků se sníženou rychlostí provozu. Proto se v dnešní době a převážně v nedaleké budoucnosti automobilky zabývají hybridními a elektrickými pohony, které by měly změnit negativní dopad na životní prostředí.

Tab. 1 Přehled dopravních vozidel

motorová	osobní	Osobní automobily, kombinovaná vozidla, mikrobusey, autobusy, trolejbusy, motocykly, Motocykly s přídatným prvkem, tříkolky, osobní vozidla s přívěsem, autobusové návěsy, autobusy s přívěsem
	nákladní	Dodávková vozidla, nákladní vozidla - valníkové, sklápěcí, skříňové, tahače, traktory, přívěsy, návěsové soupravy
	účelová	Sanitární vozidla, požární ochrana, zemědělské stroje, stavební stroje, speciální vozidla - cisternové, kropící, poštovní, popelářské, jeřáby, rypadla, vozy na přepravu betonu
nemotorová	osobní	cyklistická kola, kočáry a jiné
	nákladní	valníkové povozy, zemědělský vůz, ruční káry, přívěsy a návěsy
	účelové	zemědělské stroje

Zdroj: vlastní zpracování

3.2 Rozdělení pozemních komunikací

Dle zákona o pozemních komunikacích se pozemní komunikace rozdělují na tyto kategorie:

- Dálnice - je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu. Dálnice se rozdělují na dálnice I. třídy a dálnice II. třídy. Dálnice je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis.
- Silnice - je veřejná pozemní komunikace určená k běžnému využití pro silniční a jiná vozidla a chodce. Silnice se rozdělují do těchto tříd: silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu, silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy, silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.
- Místní komunikace - je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Rozdělení místní komunikace: místní komunikace I. třídy, místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná

sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí, místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace, místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz.

- Účelová komunikace – je komunikace, která spojuje nemovitosti nebo pozemní komunikaci s nemovitostí. Také k přístupu k hospodářským nebo lesním plochám. Jedná se také o komunikaci na uzavřeném prostoru.

3.3 Druhy silniční dopravy

Dopravu lze dělit podle mnoha různých kritérií. Lze jí rozdělit například podle přepravního prostředku, druhu přepravy, dle účelu, podle oblasti a na další možnosti rozdělení dopravy. Pro řešení problematiky dopravní obslužnosti v rámci této práce použijeme základní rozdělení.

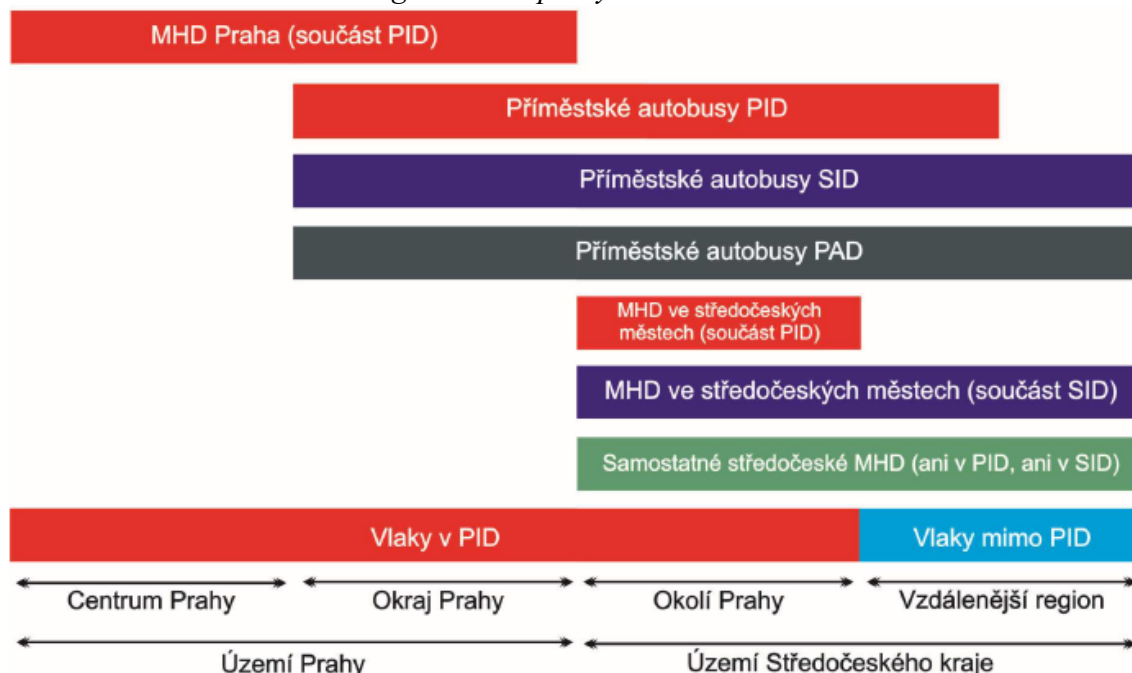
Individuální městská doprava – Většinou se jedná o spojení několika typů dopravy podle použitého dopravního prostředku. Můžeme do ní zařadit automobilovou dopravu, pěší dopravu, cyklistickou, motocyklistickou, taxislužbu a další typy dopravy.

Městská hromadná doprava, provozována s vozidly s 9 a více místy pro cestující, různého druhu, je koncipována buď veřejná /dopravní podniky) či závodová (např. autobusy přepravující zaměstnance, popř. školní spoje). V našich podmínkách se můžeme setkat s jednotlivými dopravními obory v rámci MHD, označovanými jako tzv. subsystemy MHD. (doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D. Technologie a řízení dopravy - MHD)

Hromadná městská doprava a její subsystemy – MHD se dle použitých dopravních prostředků dělí na autobusovou přepravu (autobusy, minibusy, kloubové autobusy, tříčlankové autobusy a dvoupodlažní autobusy), trolejbusovou přepravu (trolejbusy, kloubové trolejbusy a tříčlankové trolejbusy), tramvajovou přepravu (soupravy dlouhé až 40 metrů), rychlodrážní přepravu (podzemní a nadzemní), lodní přepravu (trajekty a přívozu) a lanové dráhy.

Hromadná příměstská doprava – je provozována mimo hranice města a navazuje na městskou MHD. Připojení příměstské dopravy k MHD znázorňuje schéma na Obr. 1, které se týká přímo Pražského a Středočeského kraje.

Obr. 1 Rozdělení městské a regionální dopravy



Zdroj: Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2016-2020

3.4 Charakteristika veřejné dopravy

Dopravní obslužnost se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu. (Zákon o silniční dopravě 111/1994 Sb. Ministerstvo dopravy).

Dopravní obslužnost je pojem, který definuje vyspělost země. Její míru a kvalitu určují převážně finanční zdroje státu. Správné využití zdrojů, jejich efektivní přerozdělování v rámci funkční veřejné správy určuje, zda veřejná dopravní obslužnost bude možným protivníkem individuální dopravě a jaké míře.

Základní body, které popisují veřejnou dopravu z pohledu z cestujícího jsou dosažitelnost (dostupnost dopravy na všech místech a času), přístupnost (přístup do systému veřejné přepravy, včetně napojení na jiné druhy dopravy), informace (informace o systému veřejné přepravy z plánování a provedení cest), čas (možnosti času týkající se plánování a provedení cest), péče o zákazníka (prvky služby zavádějící nejtěsnější praktické spojení mezi standardní službou a požadavky jakéhokoli jednotlivého zákazníka), pohodlí (vytvoření vhodných podmínek pro cestování pro

uspokojení cestujících), bezpečnost (ochrana cestujících a zajištění bezpečné přepravy), dopad na životní prostředí (účinek na životní prostředí).

Česká legislativa stanovuje právní rámec, který umožní státu, krajům a obcím budovat dopravní obslužnost pro uspokojení potřeb občanů. Stát, kraj a obec jsou objednateli dopravy. Jako objednatelé jsou limitováni omezeními, která vycházejí z možností místních dopravních systémů, z právních vymezení, z ekonomických omezení a geografických specifik. Druhým členem je dopravce, který je provozovatelem dopravy a má zajistit veřejnou přepravu. Tím může být soukromý subjekt, ale i státem ovládaný dopravce.

3.5 Zprostředkování dopravní obslužnosti

Stát pomocí své organizační složky zprostředkovává dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě (které jsou obsaženy v zákoně o veřejných službách zákon č. 194/2010 Sb.) za pomoci veřejné drážní dopravy a celostátní dopravy.

Zprostředkování dopravy z pozice státu má zajistit Ministerstvo dopravy, které sjedná s Ministerstvem financí výši kompenzace a možnosti účinnosti smluv o veřejných službách. Pokud k této domluvě mezi ministerstvy nedojde, určí kompenzaci vláda, která dostane návrh od Ministerstva dopravy nejpozději do třiceti dnů ode dne, kdy nedojde k dohodě. Než vláda určí rozsah dopravní obslužnosti, postupuje Ministerstvo dopravy podle předchozího plánu, které určilo kompenzaci a rozsah. Ministerstvo dopravy také určuje dopravní obslužnost pro obranu státu po sjednání podmínek s Ministerstvem obrany.

Pro zajištění dopravní obslužnosti mohou stát, kraje a obce poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících samy, nebo uzavírat smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci, kteří jsou provozovateli dopravy podle jiných právních předpisů. (Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících 194/2010 Sb. Ministerstvo dopravy)

Kraje a obce ve svém regionu určují rozsah dopravní obslužnosti pomocí veřejné drážní dopravy, veřejné linkové dopravy a jejich spojení.

Kraj zprostředkovává veřejnou dopravu ve svém územním obvodu a se svolením dalšího kraje v jeho územním obvodu. Kraj může zaručit veřejné služby v přepravě cestujících pomocí veřejné drážní dopravy a veřejné linkové dopravy ve vedlejších

obvodu, pokud byla sjednána předchozí dohoda s příslušnou institucí, je zapotřebí zajištění dopravy daného kraje.

Obec zprostředkovává dopravní obslužnost ve svém obvodu nad rámec obslužnosti kraje. Obec také může zajišťovat veřejné služby v přepravě pomocí veřejné drážní dopravy a veřejné linkové dopravy i mimo svoje území, jestli je to potřeba pro zprostředkování dopravy v jiné obci za jejich souhlasu, ale jen za podmínky že mají sjednanou smlouvu o veřejných službách, která zajišťování služeb umožňuje.

3.6 Plánování veřejné dopravy

Dle zákona č. 194/2010 o veřejných službách v přepravě cestujících zajišťuje veřejnou dopravu Ministerstvo dopravy a kraje pomocí dopravního plánu obslužnosti území. Výslednými faktory plánování by měly být hospodárné, efektivní a účelné zajišťování veřejné dopravy a vytvářet vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí. Tento plán veřejné dopravy se zajišťuje na pět let a jeho obsaženými částmi by měly být popisy veřejných služeb, které jsou zabezpečeny v přepravě cestujících.

Další části jsou rozsah kompenzace, časový rozsah při uzavírání smluv veřejné dopravy, časový plán a způsob sloučení v případě, že se stát a kraje účastní na zařizování integrovaných veřejných službách v přepravě.

4. Charakteristika obce

Na začátku si řekneme něco o historii obce, jejím vzniku a krátkém vývoji. Dále probereme současnou situaci v obci Louňovice a pak rozvoj obce. Pro představu, kde obec Louňovice leží, přikládám mapu Obr. 2 se správním obvodem Říčany a přilehlých vesnic.

Obr. 2 Schéma mapy obce Louňovice



Zdroj: Územní plán Louňovic

4.1 Historie obce

Vznik názvu Louňovice je vykládán jako odvození od staročeského slova luňák tedy dravý pták. Existence obce je písemně doložena od roku 1407, ale už v období 13. století vznikla v prostoru Dolní návsi pětice hospodářských usedlostí. Základní ráz zastavěnosti této návsi se zachoval dodnes. Louňovice původně patřily posledním Přemyslovcům, pak přešly do vlastnictví panství Tehov a později do vlastnictví Kostelec nad Černými lesy. Od zrušení poddanství se Louňovice považují za obec. Středověkou podobu si Louňovice zachovaly až do 18. století, kdy se původní grunty počaly dělit a vyrůstala zde domkářsko-kamenická Horní náves. Zemědělská činnost vsi od konce 19. století ustupovala. Definitivní přeměna nastala v polovině 20. století, kdy byla zbourána poslední stará stavení a začaly se stavět nové rodinné i rekreační domy a chaty.

4.2 Současná situace

V dnešní době jsou Louňovice samostatnou obcí ve Středočeském kraji v okrese Praha-východ. Nacházejí se třicet kilometrů jihovýchodně od Prahy a devět kilometrů

východně od města Říčan. Leží v nadmořské výšce asi 443 m n.m. Správním obvodem jsou Říčany.

Louňovice leží v oblasti s velkým počtem lesů. Lesy na pravobřežní části Jevanského potoka mezi Louňovicemi a Černými Voděrady se nazývají „Voděradské bučiny“, které jsou Národní přírodní rezervací od roku 1955.

4.3 Rozvoj obce

Jedním z cílů rozvoje obce, který uvádí strategický plán obce je zajištění dostatečné kapacity pro děti předškolního věku a zajištění kvalitního předškolního vzdělání. V Plánu jsou investice do původní budovy mateřské školy a dále rozšíření dětských oblastí. Dalším bodem by mělo být vybudování domu pro seniory, které by zvýšilo pečovatelské a lékařské služby pro seniory a navíc zvýšení zaměstnanosti pro místní obyvatele.

Pro rozvoj obce a zvýšení její přitažlivosti je dalším plánem údržba zeleně, budování míst pro odpočinek a zvýšení zelených ploch. To se týká i ochrany přírody, která má v Louňovicích velké zastoupení. Dalším krokem by mělo být zvýšení aktivního životního stylu obyvatel za pomoci rekonstrukce původních hřišť a sportovních ploch, stavba kluboven pro mládež a výstavba venkovních posiloven.

Pro obec je důležité také zlepšení cestovního ruchu, které by se mělo zajistit pomocí výstavby parkovišť a opravou místních komunikací, které jsou v současnosti ve špatném stavu. Oprava by mohla docílit zvýšení plynulosti dopravy a zvýšení bezpečnosti provozu.

Rekonstrukce místních komunikací přispívá k plynulosti dopravy, snížení environmentální zátěže a ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Zároveň dochází ke zlepšení dostupnosti obce. (Obecní úřad Louňovice – Strategický plán rozvoje obce)

Na základě analýzy všech oblastí v obci Louňovice vytvořil obecní úřad SWOT analýzu (SWOT analýza je univerzální analytický způsob na vyhodnocení vnitřních a vnějších bodů řešené oblasti) popsanou na Obr. 3, která by se měla zaměřit na slabé stránky obce. Důležitým výsledkem této analýzy je to, že sám obecní úřad uznává chybějící železniční spojení, nekvalitní místní komunikace a nebezpečnost silniční dopravy. Právě chybějící železniční spojení je ten hlavní faktor, který brání obci Louňovice ke zlepšení dopravní obslužnosti.

Obr. 3 SWOT analýza obce

<p>SILNÉ STRÁNKY</p> <p>Zájem obyvatel a statutárních zástupců na rozvoji obce</p> <p>Strategická poloha v regionu i v rámci celé ČR (blízkost Prahy)</p> <p>Výborná dopravní dostupnost</p> <p>Dostupnost předškolního vzdělávání přímo v obci</p> <p>Příjemné a klidné místo pro bydlení a odpočinek s dostupností hl. města Prahy</p> <p>Nízká nezaměstnanost</p>	<p>SLABÉ STRÁNKY</p> <p>Nekvalitní místní komunikace</p> <p>Chybí přímé napojení obce na železniční síť</p> <p>Silná a nebezpečná silniční doprava (silnice I/2)</p> <p>Absence zdravotních a sociálních služeb</p>
<p>PŘÍLEŽITOSTI</p> <p>Vznik dokumentu, zaměřeného na dlouhodobý a udržitelný rozvoj obce</p> <p>Čerpání prostředků z dotačních programů financovaných EU</p> <p>Členství obce v rozvojovém sdružení MAS Říčansko, Ladův kraj a Mikroregionu Černokostecko</p> <p>Migrace obyvatel</p>	<p>HROZBY</p> <p>Nedostatek vlastních finančních prostředků</p> <p>Nedostatečná implementace strategického plánu</p> <p>Zvyšování počtu obyvatel, kteří nejsou hlášeni k trvalému pobytu</p>

Zdroj: Strategický plán obce pro léta 2016-2021 (obecní úřad Louňovice)

4.4 Struktura obyvatel

Ze záznamů z Českého statistického úřadu (k datu 31.12.2016) žije v Louňovicích 1086 obyvatel. Rozdělení obyvatel dle pohlaví a věku popisuje následující tab. 2, která navíc obsahuje minulé roky pro porovnání.

Tab. 2 Rozdělení obyvatel

		2012	2013	2014	2015	2016
Počet obyvatel celkem		959	1 004	1 034	1 052	1 086
v tom podle pohlaví	muži	470	498	512	524	539
	ženy	489	506	522	528	547
v tom ve věku (let)	0-14	206	220	230	228	239
	15-64	651	666	672	675	679
	65 a více	102	118	132	149	168
Průměrný věk		37,7	38,0	38,3	39,2	39,4

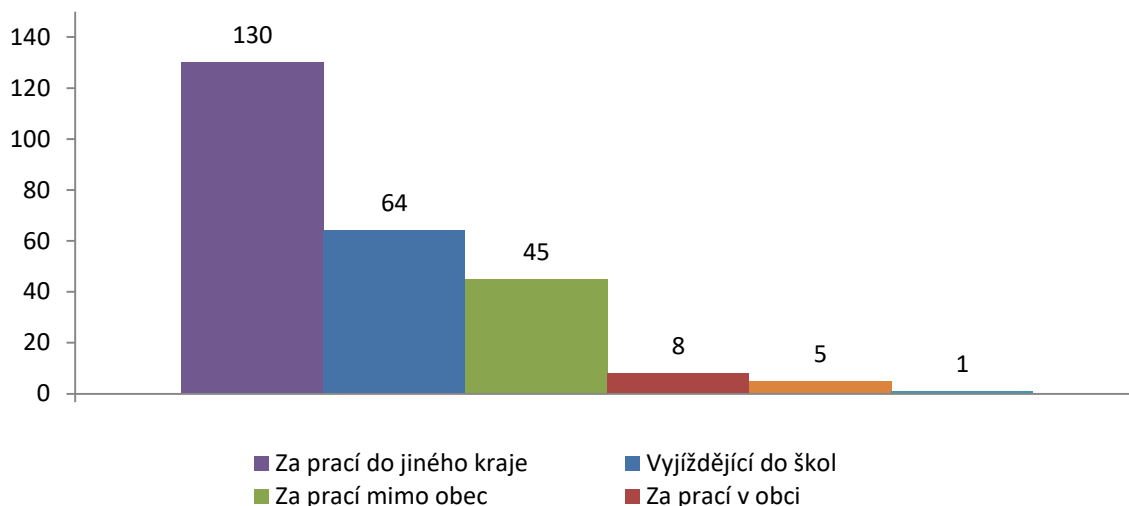
Zdroj: Český statistický úřad – demografický vývoj

V Louňovicích žije 539 mužů a 547 žen, jejich celkový průměrný věk u mužů je 38,9 a u žen 40. Z tabulky je viditelný nárůst obyvatel, který je od roku 2012 vyšší o 11,7%. Obec Louňovice neustále prochází rozvojem obyvatelstva, které je vidět například u dětí a mladistvých. Což má za následek přetížení místních škol. Jako příklad uvedu

základní školu Mukařov, která musela za posledních pár let investovat velké finanční zdroje pro rozšíření školy, aby byla schopná pojmout narůstající počet dětí. Dle mého názoru jsou jednou z klíčových skupin, která využívá místní dopravní obslužnost ve formě školního autobusu.

Z průzkumu sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011 můžeme použít zjištěná data pro určení přesunu obyvatel do zaměstnání a škol, které je patrné z přiloženého grafu 1.

Graf 1 Přesun obyvatel z obce



Zdroj: Vlastní zpracování

Při průzkumu v roce 2011 byl počet 950 obyvatel, z toho bylo 253 vyjíždějících. Obyvatel, kteří vyjíždějících za prací bylo 74,7% a vyjíždějících do škol 25,3 %. V grafu je i viditelné rozdělení obyvatel vyjíždějících za prací, které se skládá z vyjíždějících do jiného kraje, mimo obec, do jiného okresu obce, do jiného okresu kraje, v rámci obce a do zahraničí. Je jasné, že v současné situaci je stav vyjíždějících z obce vyšší, jelikož dochází neustálému nárůstu obyvatel.

5. Charakteristika dopravy obce Louňovice

V úvodu této kapitoly budou vysvětleny možnosti dopravy, které mají obyvatelé Louňovic k dispozici. Poté budou uvedeny dopravní společnosti, které se starají o dopravní obslužnost v Louňovicích a jejich krátká historie. Součástí je také zmínka o frekvenci veřejné dopravy, tím se myslí frekvence spojů a jejich návaznost. Hlavní částí bude analýza dopravního průzkumu, která byla provedena 13.3.2018 a 16.3.2018. Dále se zmíním o průzkumu sčítání dopravy v roce 2016, který byl prováděn na hlavní silnici

mířící do Prahy. Provedl jsem také anketu mezi obyvateli Louňovic ohledně spokojenosti s dopravní obslužností v Louňovicích.

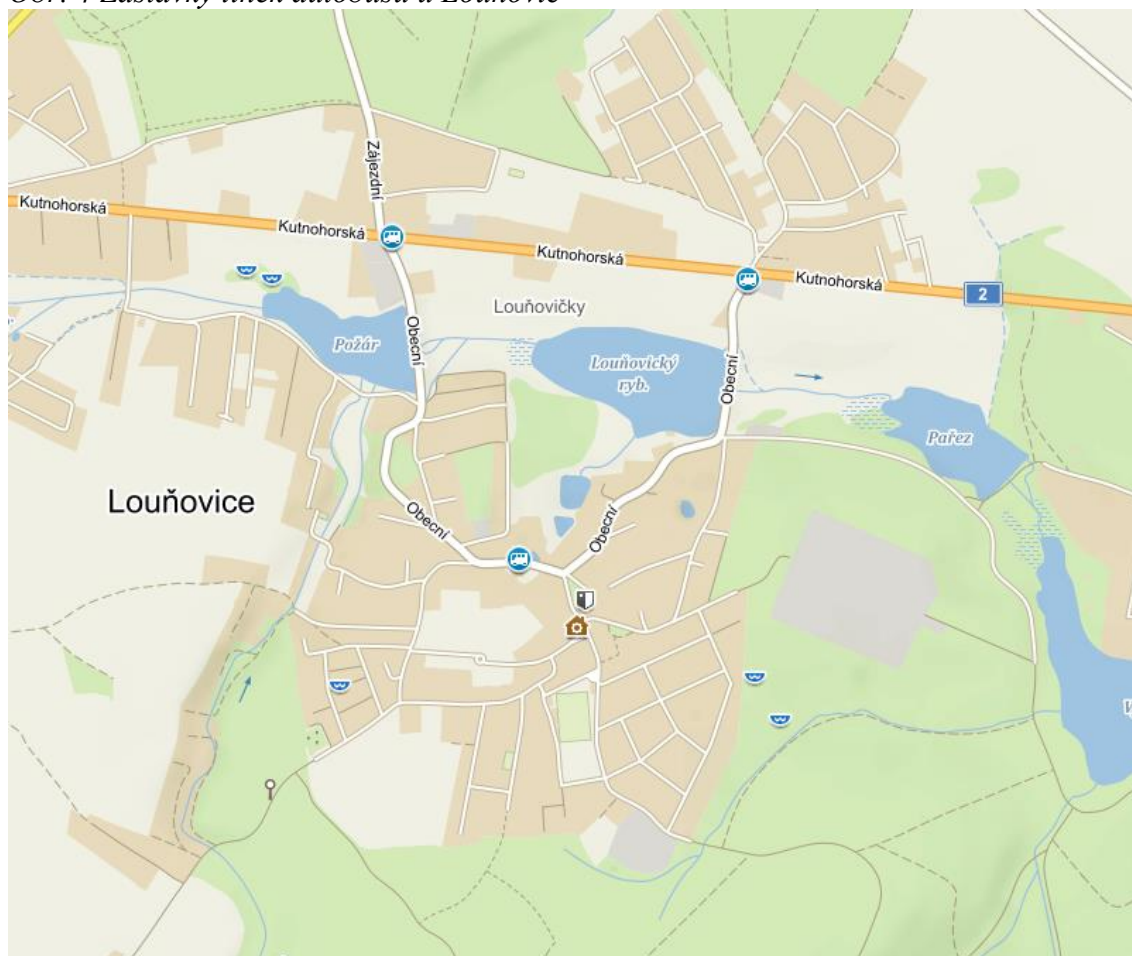
5.1 Možnosti přepravy

Obyvatelé Louňovic mají pouze dvě možnosti přepravy, jedním je individuální přeprava ve formě osobního automobilu, druhým je možnost veřejné dopravy ve formě autobusu. Obyvatelé, kteří preferují osobní vůz, tím volí pohodlí přepravy a časovou nenáročnost, protože nemusí spoléhat na jízdní řády a návaznost dopravy. Bohužel individuální dopravu stále komplikují neustálé opravy a renovace silnic v Říčanech a Uhříněvsi, které se opakují z důvodu nekvalitního provedení silnic. Dalším problémem je nákladní doprava, především ve formě kamiónů, která přetěžuje dopravu v celé oblasti. Do nedávné doby platil v Říčanech zákaz průjezdu kamiónů, který Středočeský krajský úřad ale zrušil. Se spojením dopravní špičky v ranních nebo odpoledních hodinách často dochází k přetížení dopravy.

Druhá část obyvatel spoléhá na veřejnou dopravu, která je v současné době v Louňovicích zajištěna 4 linkami autobusů, které jezdí ze třech zastávek v obci znázorněných na Obr. 4. Dvě se, nacházejí na silnici Kutnohorská u obou výjezdů z Louňovic a třetí zastávka z centra obce. Zastávky jsou vyznačeny modrými body na mapě. Silnice Kutnohorská je hlavní silniční síť v řešené oblasti a prostřednictvím silnice I/2 a III/101 72 propojuje Pražský region, Říčany, Kostelec nad Černými lesy a celé Kutnohorsko. Tato síť je značně zatížená, kde podle dopravních průzkumů celostátního sčítání dopravy v roce 2005 projede 10 441 vozidel za jeden den.

Další možností veřejné přepravy je použití železničního spojení, které se nachází ve městě Říčany. Jediný autobus, který zastavuje nejbližší vlakovému nádraží, je už zmíněný spoj 385, který ale jezdí s malou frekvencí. Jeho nejbližší zastávkou je Říčany, Pod lihovarem vzdálená zhruba 5 minut pěší chůzí. Ostatní spoje zastavují na zastávce Říčany, K železniční stanici, která je i podle názvu vzdálena od zastávky vlaku deset minut pěší chůzí. Kvůli tomuto přesunu a nedávné změně v dopravních intervalech spojů, dochází k tomu, že obyvatelé Louňovic nestihají vlakové spoje a jsou nuceni čekat na příští spoj.

Obr. 4 Zastávky linek autobusů u Louňovic



Zdroj: Vlastní zpracování

Obyvatelé Louňovic mají několik možností placení v přepravě ve formě tarifních kuponů nebo formou karet Opencard a tzv. Lítačka, které se dají dobít na určitá období, kde cestující nejenom ušetří, ale také platí neomezeně po celé dopravě a cestující není omezován časovým limitem jako u tarifních lístků.

Tarif je vlastně komplexním ceníkem, na který lze nahlížet jako na dvou či vícerozměrnou matici nabízených služeb a jim přiřazených cen. Přepravní služby, podobně jako některá jiná odvětví, mají cenu tvořenu více či méně komplexně. Cena někdy může mít více složek, ale prakticky vždy jsou nastaveny různé parametry ceny spočívající v rozlišení zejména: úrovně poskytovaných služeb, době jejich poskytování nebo různého statusu cestujícího. (Ing. Michal Němec, Ph.D. IODA veřejná doprava)

Dopravce určuje cenu za přepravu, a proto musí brát v úvahu poptávku po službách, které nabízí s ohledem na své náklady. Dopravce je podnikatelský subjekt, který musí dosáhnout zisku. Pokud je součástí Integrovaného dopravního systému (IDS) musí se

dopravce řídit cenou tarifu daného systému. Cenu v tom případě určují obce, kraje nebo organizátor integrovaného dopravního systému.

S rostoucím počtem obyvatel a obytných oblastí Prahy a Středočeského kraje dochází k plánování a integrace veřejné dopravy do Integrovaného dopravního systému, který by měl spojením veřejné dopravy dosáhnout zrychlení spojů, zlepšení plánování dopravy a hlavně zjednodušení dopravy. O tuto integraci se stará společnost ROPID za spolupráce se Středočeským krajem. První plán integrace byl spuštěn v roce 2013 a pokračuje do teď.

Společnost ROPID byla založena v roce 1993, ale až v roce 1994 začala plnit svůj potenciál. Úkolem ROPIDu byla organizace dopravy a jednat s dopravci o smlouvách pro vytvoření jednoho dopravního systému.

Integrované dopravní systémy je pojem před několika desetiletími téměř neznámý se stal v posledních letech alfou a omegou všech velkých aglomerací nejen na evropském kontinentu. (DRÁPAL, Filip et al. 20 let ROPID: historie pražské integrované dopravy)

Důležitým datem pro společnost ROPID se stal 1. Duben 1994, protože k tomuto datu se podařilo sjednat a podepsat první smlouvy s dopravci. Během několika dalších let ROPID prošel evolucí a stal se jedním z hlavních organizátorů dopravy.

5.1.1 Dopravci

Veřejnou dopravu v obci Louňovice zajišťují v současné době dopravní společnosti Arriva CITY s.r.o. a ČSAD Polkost, spol. s.r.o. Do centra obce zajiždí autobus společnosti Arriva, který má číslo 385 a staví v centru obce. Hlavní dopravní spojení zajišťuje společnost ČSAD Polkost, která zprostředkovává tři autobusy 381, 382 a 387, které staví na zastávkách Louňovice na 1. Hrázi a Louňovice na 2. Hrázi.

Informace o dopravcích:

Arriva CITY s.r.o. – Byla zapojena do systému dopravy v roce 1993 a je její součástí dodnes. Bývalé názvy firmy jsou ČSAD Praha – Vršovice, Connex Praha a Veolia Transport Praha. ČSAD Praha – Vršovice vznikla v roce 1994 a zabývala se veřejnou a nákladní dopravou ve středočeském regionu. V roce 2003 změnila společnost majitele a společnost změnila název na Connex Praha s.r.o. Po uplynutí pěti let koupila společnost francouzská firma Veolia Transport, kde byli postupně připojeni společnosti Connex Příbram, Nerabus, Spojbus a Cuptour bus. V roce 2013 převzala firmu společnost

Deutsche Bahn, která zprostředkovává dopravu v několika evropských zemích. Tím došlo ke změně názvu na Arriva Praha s.r.o. Společnost Arriva CITY vznikla spojením společností Arriva Praha a Arriva Teplice k datu 1.6.2017.

ČSAD Polkost – Firma byla založena v roce 1992 a zapojena do systému dopravy byla v roce 2000. Společnost sídlí v městě Kostelec nad Černými lesy, které je vzdálená 8 km od obce Louňovice. V dnešní době firma provozuje 16 linek spojení. V roce 2010 firma převzala společnost BADO Bus a z ní vytvořila provozovnu i Praze.

5.1.2 Frekvence veřejné dopravy

Na hlavní silnici, kde jsou zastávky Louňovice na 1. Hrázi a Louňovice na 2. Hrázi dojíždí autobusy 381, 382 a 387 ve všedních dnech v pravidelných intervalech. Problematickou linkou je autobus 385, který jezdí z centra obce. Autobus vyjíždí ve směru do Prahy v intervalech 6:24, 7:24 a 7:49. Poslední interval převážně slouží jako školní autobus pro děti, bohužel dále už pak jezdí autobus pozdě odpoledne, což je pro obyvatele nedostačující. Obyvatelé, kteří spoj využívají později nebo nestíhají ranní interval, se musejí přemístit na zastávky na hlavní silnici. Přesun na tyto zastávky trvá ze vzdálenější části obce i třicet minut nebo i déle. Součástí cesty také není kvalitní osvětlení místních komunikací, což je limitující v zimním období a chybějící pozemní komunikace pro chodce.

V opačném směru jezdí autobus 385 pouze ve dvou odpoledních časech, proto se větší část obyvatel spoléhá na zbylé autobusy na hlavní silnici, které jezdí v pravidelných intervalech i odpoledne.

O víkendech a svátcích dochází ke snížení frekvence dopravy a autobus z centra vesnice nejedí vůbec. To je problémem pro obyvatele, kteří pracují o víkendu a o svátcích. V pracovních dnech vyjíždí z obce ve směru do Prahy 64 autobusových spojů, ale o sobotních dnech vyjede pouze 31 spojů a o nedělích 34 spojů.

Pro Louňovice by měla být primární linkou autobus číslo 381, který má nejčastější intervaly na hlavní silnici, kde ho doplňují již zmíněné linky 382 a 387. Linka autobusu je znázorněna na Obr. 5 se zastávkami celého spoje. Autobus začíná v Kutné hoře a pokračuje přes Zásmuky, Kostelec nad Černými lesy, Louňovice až do Prahy.

Obr. 5 Linka spoje 381



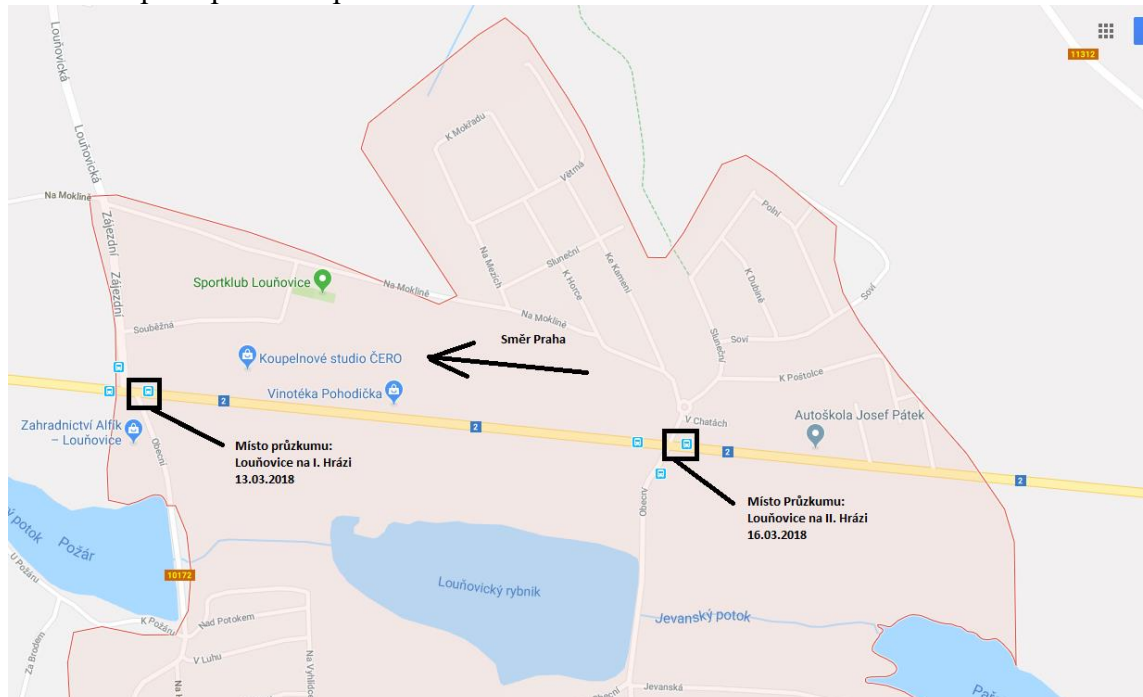
Zdroj: Tram-bus Střední Čechy linka 381

5.2 Dopravní průzkum

Dopravním průzkumem rozumíme souhrn činností, kterými zjišťujeme informace o silničním, železničním, resp. o jiném druhu dopravy a dopravních zařízeních. (Ing. Michal Dorda, Ph.D. Dopravní průzkumy)

Dopravní průzkumy jsou důležitým faktorem, který slouží pro navrhování dopravní sítě měst a obchvatů, zlepšení současných sítí, zjištění využití dopravního prostoru a rozvoj dopravního systému. Průzkumy se provádí ve všech částí dopravy jako je doprava na pozemní komunikaci (automobilová – osobní a nákladní, veřejná doprava, cyklistická, pěší a i parkování a odstavení vozidel), železniční, letecké, vodní a speciální. Podle způsobu provádění průzkumu můžeme průzkumy provádět vlastním pozorováním, ústní anketou, písemně a automatickým zjištěním dat.

Obr. 6 Mapa dopravního průzkumu



Zdroj: Vlastní zpracování

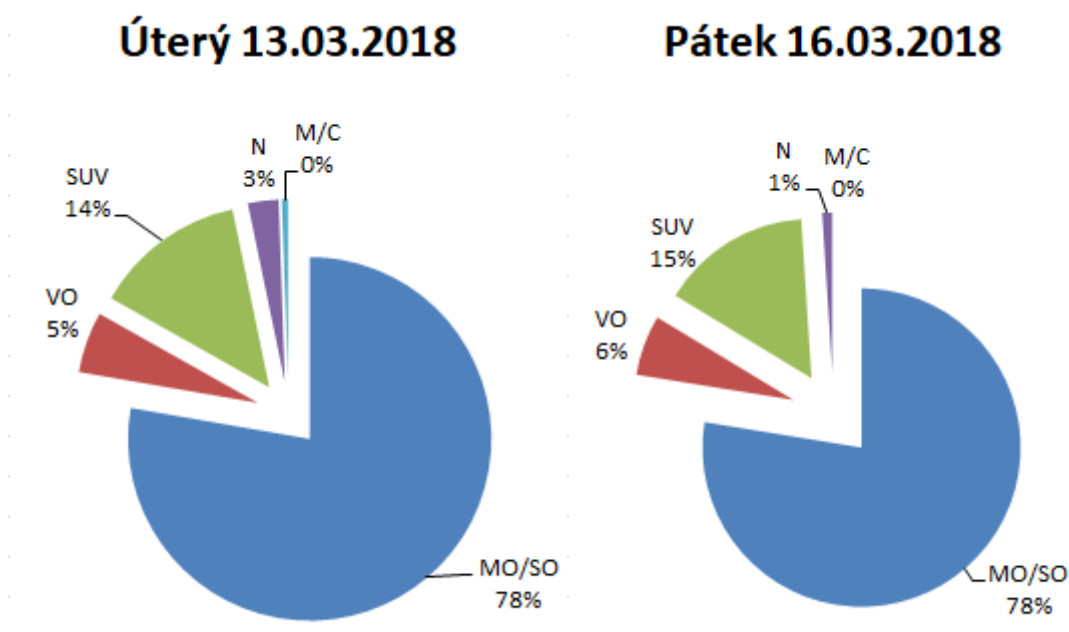
Vlastní pozorování byla provedena 13.03.2018 a 16.03.2018 od 6:00 do 9:00 hod. Místa dopravního průzkumu jsou znázorněna na Obr. 6. Dá se tedy předpokládat, že se průzkum prováděl v ranní špičce za nejvyšší intenzity dopravy. Cílem průzkumu bylo zjištění počtu vyjíždějících vozidel z obce a zjištění provozu veřejné dopravy směrem do Prahy, jelikož je to nejvytíženější provoz. Během průzkumu byla také zjišťována skladba vozidel a obsazenost veřejné dopravy s průzkumem nastupujících obyvatel do autobusu. Průzkum byl zapisován v patnácti minutových intervalech ve vlastnoručně připravených listech a poté zapsány do tabulek v Microsoft Excel. Místa průzkumu jsou oba výjezdy z Louňovic na, kterých se nachází zastávky Louňovice na I. Hrázi a na II. Hrázi. Souběžně s průzkumem vozidel byl proveden průzkum veřejné dopravy, kde se zaznamenával příjezd autobusu v reálném čase a poté porovnán s jízdním řádem. Nakonec se provedl vizuální průzkum obsazenosti autobusů.

5.3 Průzkum dopravy

Průzkum byl prováděn mou osobou za nepřítomnosti školených sčítačů, a proto byl průzkum zaznamenáván ve dvou částech. První průzkum byl prováděn 13. března 2018 a druhý 16. března 2018. Skladba průzkumu se skládala z MO/SO (malá a střední vozidla jako jsou Škoda Fabia, Ford Focus, VW Passat), VO (velká vozidla ve formě dodávek), SUV (terénní vozidla), N (nákladní vozidla) a M/C (motocykly a cyklisti). Hlavní přítomnost v průzkumu byla osobní vozidla, která jsou pro tento průzkum klíčovou složkou. Ovšem zanedbatelnou částí jsou motocykly a cyklisti, které se v průzkumu skoro nevyskytují, ale pokud by se průzkum prováděl, v letním období je dost možné, že by výskyt motocyklů a cyklistů byl větší. Výsledky průzkumu jsou vyobrazeny ve formě grafu 2, kde je viditelně znázorněno zastoupení vozidel v procentech.

Časový interval průzkumu byl zapisován od 6:00 do 9:00 v předpokládané ranní špičce. Průzkum byl zaznamenáván v 15 minutových intervalech. Největší intenzita dopravy byla od 7:15 do 7:45 což je předpokládaný čas, kdy obyvatelé cestují za prací a převáží děti do škol. Po tomto kritickém času se doprava uklidňuje.

Graf 2 Skladba vozidel



Zdroj: Vlastní zpracování

Skladba vozidel po jednotlivých časových intervalech je znázorněna na Tab. 3. Největší intenzita vozidel byla u výjezdu na Louňovice I. Hrázi, kde za časový interval projelo 184 vyjíždějících vozidel z obce a 57 přijíždějících vozidel. Naopak u výjezdu z obce na II. Hrázi je intenzita vozidel značně nižší, kde při průzkumu 16.03.2018 byl počet vyjíždějících vozidel 98 a 24 přijíždějících. Dalo by se tedy říct, že hlavní vyjíždějící úsek je u I. Hráze. Oba vyjíždějící úseky jsou napojeny na hlavní silnici Kutnohorská, kde je velká intenzita dopravy. Podle celostátního sčítání dopravy v roce 2016 byl výsledek 12 426 voz/den během pracovních dní.

Tab. 3 Skladba vozidel

13.03.2018	MO/SO	VO	SUV	N	M/C	16.03.2018	MO/SO	VO	SUV	N	M/C
6:00-6:15	8	1	3	1	0	6:00-6:15	0	1	0	0	0
6:15-6:30	10	2	0	0	0	6:15-6:30	4	0	1	0	0
6:30-6:45	12	0	3	0	0	6:30-6:45	10	0	2	0	0
6:45-7:00	12	0	3	0	0	6:45-7:00	5	0	2	0	0
7:00-7:15	13	3	2	0	0	7:00-7:15	7	0	0	0	0
7:15-7:30	16	3	0	0	0	7:15-7:30	11	1	0	0	0
7:30-7:45	19	0	3	3	1	7:30-7:45	9	1	2	0	0
7:45-8:00	17	1	2	0	0	7:45-8:00	5	0	1	0	0
8:00-8:15	12	0	5	1	0	8:00-8:15	8	1	2	0	0
8:15-8:30	7	0	2	0	0	8:15-8:30	8	0	2	1	0
8:30-8:45	7	0	2	0	0	8:30-8:45	4	1	1	0	0
8:45-9:00	10	0	0	0	0	8:45-9:00	5	1	2	0	0

Zdroj: Vlastní zpracování

Hodinová intenzita vozidel je 1 067 voz/h a podle těchto dat můžeme konstatovat velké vytížení individuální dopravy v řešené oblasti. Proto obyvatelé Louňovic musí počítat s komplikacemi ve formě dopravních držení, nehod a hlavně dopravních kolon. Tímto bohužel trpí i autobusová veřejná doprava, a proto obyvatelé často využívají variantu železničního spojení, které je možné z města Říčany do hlavního města. Cesta trvá zhruba 25 minut na rozdíl od autobusové přepravy, která trvá na okraj Praha Háje i 50 minut.

5.3.1 Průzkum veřejné dopravy

V daném časovém rozmezí byl primárním problémem už velké zaplnění autobusu cestujících z předešlých zastávek. To má vliv na komfort přepravy a to bude hlavním důvodem, proč obyvatelé Louňovic volí převážně individuální přepravu. Sledovanými spoji jsou 381, 382, 387 a i 385, která projíždějí přes obě zastávky. Při průzkumu byl sledován směr do Prahy, protože se jedná o vytíženější spoj a obyvatelé Louňovic cestují do Prahy za prací a mladší část do škol. V opačném směru vystoupilo v Louňovicích minimum obyvatel. Jednalo se nejspíše o část obyvatel, která se vracela z nočních směn v zaměstnání.

Přehled měření veřejné dopravy je popsán na Tab. 4. Při měření dne 13.03.2018 nebyla zjištěna žádná velká zpoždění autobusů. Odchyly se pohybují kolem jedné nebo dvou minut, to může být také zpožděnou reakcí sčítače. Jediná větší odchylka byla zaznamenána u linky 382 v čase 7:02, která měla třiminutové zpoždění.

U druhého měření 16.03.2018 jsou výsledky podobné jako při prvním měření. U dvou linek 382 a 381 došlo k čtyřminutovému zpoždění. Zpoždění mohla být způsobena větším počtem nastupujících cestujících nebo dopravní situací na dráze linek. K těmto odchýlkám dochází nepravidelně a jsou nedílnou součástí veřejné přepravy.

Průměrný počet nastupujících během prvního měření je 1,7 obyvatel na jeden časový interval. Největší intenzita byla kolem osmé hodiny. Na tom má podíl i dětská část obyvatel, která cestuje do místní školy v obci Mukařov. Při druhém měření na zastávce Louňovice na II. Hrází byla intenzita cestujících obyvatel značně nižší. Průměrný počet obyvatel byl 0,95 obyvatel.

Tab. 4 Měření veřejné dopravy

Louňovice I. Hrázi 13.03.2018				Louňovice na II. Hrázi 16.03.2018			
Jízdní řád	Měření	spojení	Počet lidí	Jízdní řád	Měření	spojení	Počet lidí
5:58	5:58	381	2	5:57	5:57	381	0
6:08	6:07	387	0	6:07	6:06	387	0
6:13	6:13	382	2	6:12	6:14	382	2
6:18	6:17	387	1	6:17	6:18	387	1
6:27	6:27	385	2	6:26	6:26	385	1
6:28	6:28	381	4	6:27	6:27	381	2
6:33	6:33	382	1	6:32	6:31	382	0
6:43	6:44	387	3	6:42	6:42	387	0
6:58	6:58	381	0	6:57	6:57	381	1
7:02	7:05	382	1	7:01	7:05	382	0
7:13	7:12	387	1	7:12	7:12	387	0
7:27	7:26	385	3	7:26	7:25	385	3
7:28	7:28	381	1	7:27	7:28	381	1
7:33	7:34	382	1	7:32	7:31	382	1
7:43	7:43	387	2	7:42	7:42	387	1
7:52	7:52	385	5	7:51	7:51	385	0
7:58	8:00	387	2	7:57	7:58	387	2
8:13	8:14	382	1	8:12	8:16	382	0
8:28	8:28	381	2	8:27	8:27	381	1
8:58	8:58	387	0	8:57	8:59	387	3

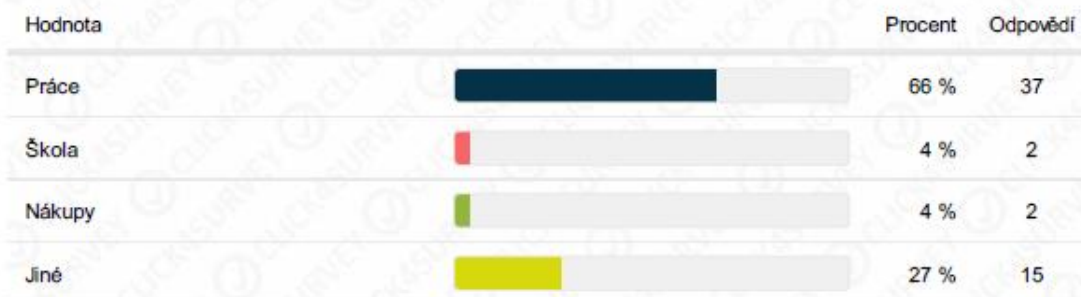
Zdroj: Vlastní zpracování

5.3.2 Anketa Spokojenosti veřejné dopravy

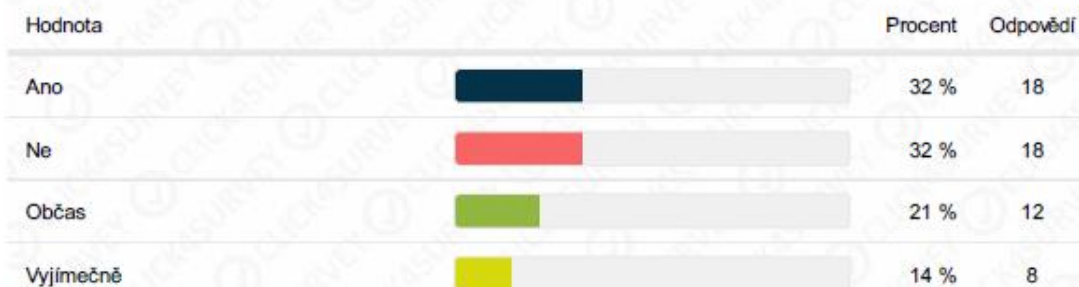
Součástí průzkumu veřejné dopravy a jejího zhodnocení byla také provedena anketa spokojenosti obyvatel s veřejnou dopravou v obci Louňovice. Ta je znázorněna na grafu 3 včetně pokládaných otázek. Snahou bylo získat informace od samotných obyvatel, kteří veřejnou dopravu využívají a jestli jsou s aktuálním stavem spokojeni. Anketa byla vytvořena přes online dotazník, který byl distribuován v digitální formě na sociální síti obce Louňovic.

Graf. 3 Anketa veřejné dopravy obce Louňovice

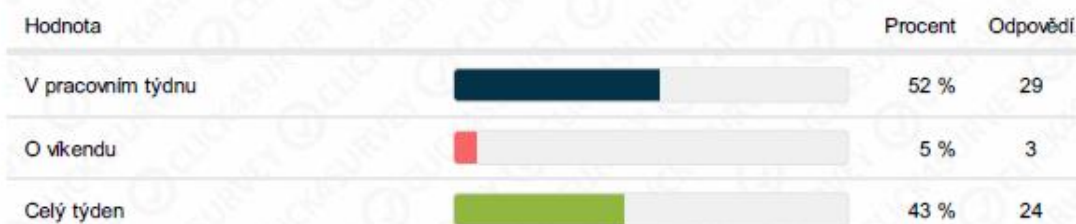
Kam nejčastěji cestujete?



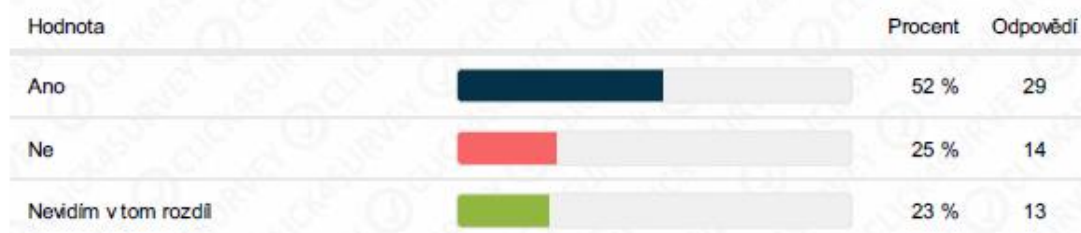
Využíváte veřejnou dopravu v Louňovicích?



Kdy cestujete?



Je pro vás veřejná doprava finančně výhodnější?



Zdroj: Click4survey pro tvorbu dotazníků

Ankety se zúčastnilo 261 obyvatel Louňovic, bohužel na celou anketu odpovědělo celkem 56 obyvatel. Největší zastoupení měli obyvatelé ve věkové kategorii od 20 do 60 let. Ankety se zúčastnilo 63% žen a 38% muž. Z celkové analýzy veřejné dopravy využívá 32% z dotázaných obyvatel a zároveň 32%, kteří využívají k přepravě individuální dopravu. Zbývá část využívá veřejnou občas nebo výjimečně. Jako

preferující způsob dopravy by ale individuální přepravu použilo až 66% dotázaných obyvatel. Dle ankety je veřejná doprava výhodnější pro 52% obyvatel.

Na otázku ohledně spokojenosti s frekvencí veřejné dopravy odpovědělo 54% obyvatel, že ne. Na základě této otázky můžeme zjistit, že větší část obyvatel není spokojená s veřejnou dopravou, která se odráží v poslední otázce ankety, kterou budeme řešit na závěr ankety. Nejčastější destinací obyvatel dle ankety je zaměstnání, které volilo převážná část obyvatel. Tím i větší část volila přepravu v pracovním týdnu v ranních hodinách nebo různých časových intervalech.

Na otázku, jestli by bylo pro obyvatele výhodné železniční spojení odpovědělo větší část obyvatel, že ano. Z celkového počtu 61% obyvatel. Pokud by byla součástí veřejné dopravy obce železnice, je možné, že by individuální doprava měla malé zastoupení.

Na závěr ankety dostal každý občan obce možnost se vyjádřit ke zlepšení veřejné přepravy. Dle odpovědí obyvatel by se měla veřejná doprava obce zlepšit v několika bodech, které jsou dle názorů občanů zvýšení frekvence spojů, zavedení nočních spojů z Prahy a lepší návaznost spojů. Anketa dále potvrdila, že jsou obyvatelé nespokojeni s frekvencí spoje 385, který projíždí obcí. Občané by uvítali větší frekvenci spoje nebo přidání dalších spojů projíždějících obcí. V obci také chybí již zmíněné přímé železniční spojení, které by veřejnou dopravu dovedlo v obci na novou úroveň přepravy. Dle odpovědí obyvatel by byla železniční doprava velkým přínosem.

5.4 Zhodnocení dopravní obslužnosti

Tato kapitola této práce se zabývá zhodnocením dopravní obslužnosti. Zahrnuje naměřená data z dopravních průzkumů a měření veřejné dopravy, které vysvětlují výhody a nevýhody v přepravě. Práce obsahuje poznatky od samotných občanů z ankety spokojenosti veřejné dopravy.

Frekvence dopravních spojení patří k hlavním určovacím bodům k hodnocení kvality dopravy. V předchozí části byla frekvence již zmíněna a pomocí dopravních průzkumů bylo zjištěno, že veřejná doprava z hlavní silnice jezdí v pravidelných intervalech v dostatečném množství, bohužel tyto dopravní spoje neprojíždí středem obce.

Bohužel zavedení dalších linek do obce si žádá velké finanční zdroje, kterými bohužel obce v této době nedisponuje. Pro část obyvatel by byla výhodná noční doprava,

například návrat ze zaměstnání z nočních směn nebo brzkých odjezdů do zaměstnání. Tuto možnost zatím dopravní obslužnost obce nenabízí.

Frekvence veřejné dopravy během víkendů a svátků je taky velmi nízká, což je problém například pro obyvatele obce pracující o víkendu. Pro zlepšení dopravní obslužnosti bych aspoň jako první navrhol zvýšení intervalů spojů ve formě menších autobusů jezdících v častějších intervalech.

Dle obyvatel je zde stále dost možností ke zlepšení intervalů a to se také týká návaznosti dopravních spojů. Tento problém by se mohl vyřešit v budoucnu, jelikož správní obvod Říčany plánují svoji vlastní příměstskou dopravu, která by mohla pomoci i obci Louňovice, která by navíc měla být pro všechny zdarma. Až v průběhu času se dozvíme, jestli bude tuto možnost město Říčany realizovat.

Pro veřejnou a individuální dopravu v daném regionu není také prospěšná velká hustota dopravy (tím se hlavně myslí kamionová doprava) a neustálé opravy pozemních komunikací. Z tohoto důvodu by byla železniční doprava velkou výhodou. Z ankety také můžeme zjistit, že právě odpověď na přímé železniční spojení byla z větší části kladná a pro obyvatele vyhovující. Tato možnost je ještě více finančně náročnější než zavedení nových linek autobusů a tím pádem je toto nereálnou možností pro zlepšení dopravní obslužnosti.

Celkové zhodnocení dopravní obslužnosti můžeme brát jako nedostačující pro obyvatele, jelikož je zde pár možností pro zlepšení. Hlavní body pro zlepšení bych volil více linek do obce a zavedení noční linky. Toto by pro začátek zlepšení dopravní obslužnosti mělo dobrý vliv. Pokud veřejná doprava nestačí, obyvatele obce využívají individuální přepravu, která splňuje jejich požadavky a nároky.

Závěr

Hlavním tématem této bakalářské práce byla dopravní obslužnost obce Louňovice. Cílem práce bylo zhodnocení dopravní obslužnosti, nalezení kritických bodů dopravní obslužnosti v obci a zhodnocení případných řešení. Práce se skládá z teoretické a praktické části.

Rešeršní část práce se zabývá základními pojmy silniční a veřejné dopravy s legislativou daných oblastí. Práce se tak zabývá popsáním individuální přepravy s rozdělením dopravních prostředků, dělením pozemních komunikací, druhy silniční dopravy. Veřejná doprava je popsána v jednotlivých bodech, které se zabývají charakteristikou dopravní obslužnosti, zprostředkování přepravy a její plánování.

V této části je také obsažena charakteristika obce. Díky této kapitole získáváme lepší přehled o poloze obce a struktuře obyvatel, která definuje rozvoj obslužnosti obce.

V práci je zařazeno přiblížení dopravní situace v obci s popsáním možností přepravy, seznámení s jednotlivými dopravci a popis samotné frekvence veřejné dopravy. Úvodní body práce jsou tak seznámení s řešenou oblastí a její problematikou.

Praktická část se zabývá dopravním průzkumem obce a popisuje jednotlivé provedené průzkumy dopravy. Na základě dvou hlavních výjezdů z obce byla provedena dvě měření, která byla řešena pozorovací sčítací metodou. Další částí průzkumu bylo sledování veřejné dopravy. Předmětem měření veřejné dopravy bylo sčítání nastupujících cestujících a porovnání časů příjezdu autobusů.

Pro zjištění jak na dopravní obslužnost nahlíží samotní obyvatelé obce, byla vytvořena anketa spokojenosti s veřejnou dopravou. Jedná se o pilotní studii, která není průkazným řešením, protože není známa struktura respondentů. Tato anketa by nám měla lépe přiblížit, kolik množství obyvatel využívá veřejnou dopravu, jejich spokojenost s přepravou a kvalitou dopravy. Závěr ankety umožňuje obyvatelům obce se vyjádřit na zlepšení dopravy.

Výsledkem práce je charakteristika veřejné dopravy obce Louňovice. Veřejná doprava na hlavní silnici jezdí v pracovních dnech v pravidelných intervalech, na rozdíl od spoje 385, což je hlavní problém dopravní obslužnosti obce.

V budoucnosti může docházet k rozvoji a rozšíření dopravní obslužnosti z důvodu rozšiřování obce Louňovice a jejích sousedských vesnic. Hlavní město Praha se také neustále zvětšuje, což má také za následek vytváření celkového dopravního systému.

Použité zdroje

Literatura

DRÁPAL, Filip et al. 20 let ROPID: historie pražské integrované dopravy. V Praze: ROPID, 2013. 271 s. ISBN 978-80-260-5341-5

Internetové zdroje

ČSAD *Údaje o dopravci* [online]. 2018 [cit. 2018-03-13] Dostupné:

<http://www.csadpolkost.cz/sid.php>

Arriva *Historie podniku* [online]. 2018 [cit. 2018-03-13] Dostupné:

<http://www.arriva.cz/sluzby/autobusova-doprava/regionalni-doprava/>

Český statistický úřad *Demografický vývoj* [online]. 2018 [cit. 2018-03-12]. Dostupné:

https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31548&u=__VUZEMI_43_538451

Český statistický úřad *Údaje o obci* [online]. 2018 [cit. 2018-03-12]. Dostupné:

https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31588&u=__VUZEMI_43_538451

Český statistický úřad *SLDB 2011* [online]. 2018 [cit. 2018-03-14]. Dostupné:

https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31288&u=__VUZEMI_43_538451

IODA *Veřejná doprava v České republice* [online]. 2015 [cit. 2015-10-01]. Dostupné:

http://www.ioda.cz/publikace/pub/2015_IODA_Verejna_doprava_CR.pdf

PID *Regionální plán Pražské integrované dopravy* [online]. 2014 [cit. 2014-11-03].

Dostupné:

http://stary.ropid.cz/data/Galleries/185/188/d2185_1_dopravni-plan-pid-2014-2018.pdf

Miroslav Růžička *Průběžně aktualizované přednášky Dopravní inženýrství*

[online]. 2018 [cit. 2017-02.23]. Dostupné: <https://moodle.czu.cz/>

Tomáš Matras *Přednášky Dopravní soustavy* [online]. 2018 [cit. 2017-05-09]. Dostupné:

<https://moodle.czu.cz/>

Obecní úřad Louňovice, *Územní plán obce* [online]. 2018 [cit. 2017-03-20]. Dostupné: http://www.lounovice.cz/e_download.php?file=data/titulka/87csleft_26.pdf&original=U+Lounovice_oduvodneni_i12_170320.pdf

Obecní úřad Louňovice, *Strategický plán rozvoje obce* [online]. 2018 [cit. 2015-11-01]. Dostupné: <http://www.lounovice.cz/urad-2/strategicky-plan-rozvoje-obce/>

Pavel Drdla Katedra technologie a řízení dopravy [online]. 2018 [cit. 2018-03.08]. Dostupné: <http://www.drdla.wz.cz/podklady.htm>

Michal Dorda Dopravní průzkumy I. [online]. 2018 [cit. 2018-03-11]. Dostupné: <http://homel.vsb.cz/~dor028/Pruzkumy.pdf>

TRAM-BUS.cz Střední Čechy, Autobusy Denní Linky 350 – 399 [online]. 2018 [cit. 2018-03-17]. Dostupné: <https://www.tram-bus.cz/stredni-cechy/autobusy/denni/linky-350-399/linka-pid-381/>

Dopravní podnik hlavního města Prahy – jízdní řády [online]. 2018 [cit. 2018-03-25]. Dostupné: <http://www.dpp.cz/>

Česká republika. Zákon o silniční dopravě 111/1994 Sb. 1994 Sbírka zákonů [online]. 1994 [cit. 2018-03-20]. Dostupné: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty>

Česká republika Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících 194/2010 Sb. [online]. 2010 [cit. 2018-03-20]. Dostupné: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty>

Česká republika Zákon o pozemních komunikacích 13/1997 Sb.[online]. 1997 [cit. 2018-03-20]. Dostupné: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty>

Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje [online]. 2016 [cit. 2018-03-16]. Dostupné: https://www.kr-stredocesky.cz/documents/14450/5033701/Dopravni_plan_Stc_kraj_2016_2020.pdf/be77d026-6e4b-4c63-819c-3cc8769e6c33

Seznam Tabulek

Tab. 1 Přehled dopravních vozidel.....	13
Tab. 2 Rozdělení obyvatel.....	20
Tab. 3 Skladba vozidel	28
Tab. 4 Měření veřejné dopravy.....	30

Seznam Obrázků

Obr. 1 Rozdělení městské a regionální dopravy.....	15
Obr. 2 Schéma mapy obce Louňovice.....	18
Obr. 3 SWOT analýza obce.....	20
Obr. 4 Zastávky linek autobusů u Louňovic.....	23
Obr. 5 Linka spoje 381.....	26
Obr. 6 Mapa dopravního průzkumu.....	26

Seznam Grafů

Graf. 1 Přesun obyvatel z obce.....	21
Graf. 2 Skladba vozidel.....	28
Graf. 3 Anketa veřejné dopravy obce Louňovice.....	31

Seznam zkratek

PID – Pražská integrovaná doprava

SID – Středočeský integrovaný systém

SWOT - Strengths - silné stránky, Weaknesses - slabé stránky, Opportunities – příležitosti, Threats – hrozby

IDS – Integrovaný dopravní systém

Seznam příloh

Příloha 1

Příloha 2

Příloha 3

Příloha 1: Anketa Spokojenosti veřejné dopravy

- 1) Využíváte veřejnou dopravu v Louňovicích?
 - a) Ano
 - b) Ne
 - c) Občas
 - d) Výjimečně
- 2) Jste spokojeni s frekvencí veřejné dopravy?
 - a) Ano
 - b) Ne
- 3) Je pro vás veřejná doprava finančně výhodnější?
 - a) Ano
 - b) Ne
 - c) Nevidím v tom rozdíl
- 4) Preferujete individuální přepravu?
 - a) Ano
 - b) Ne
 - c) Je mi to jedno
- 5) Bylo by pro vás výhodné přímé železniční spojení?
 - a) Ano
 - b) Ne
- 6) Kam nejčastěji cestujete?
 - a) Práce
 - b) Škola
 - c) Nákupy
 - d) Jiné
- 7) V jaké části dne cestujete nejčastěji?
 - a) Ráno
 - b) Odpoledne
 - c) Večer
 - d) Různě
- 8) Kdy cestujete?
 - a) V pracovním týdnu
 - b) O víkendu
 - c) Celý týden
- 9) Váš věk?
 - a) Do 20 let
 - b) Od 20 do 60 let
 - c) Od 60 let
- 10) Pohlaví
 - a) Muž
 - b) Žena
- 11) Jakým způsobem by se mohla veřejná doprava v Louňovicích zlepšit?

Příloha 2: Jízdní řády směřem do Prahy

381		PRAZSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (PID) - Městská doprava Praha		Platnost: od 10.12.2017		
Dopravce: ČSAD POLKOST, spol. s r.o. Náměstí Smetůvých 16, 281 63 Kostelec nad Černými lesy, tel. 321 697 274 Informace o provozu PID na tel.: 234 704 560, na internetu: WWW.pid.cz						
orientační doba jízdy (min)	Tarifní pásmo	orientační doba jízdy (min)	Tarifní pásmo	PRACOVNÍ DEN (☒)	SOBOTA (⊕)	NEDĚLE (†)
		pokračování zastávek		4		4
	KUTNÁ HORA,AUT.ST. 7	x Kostelec n.Č.I.,Svatbínská	3	5		5
	Kutná Hora,Na Valech 7	Kostelec n.Č.I.,Sanatorium	3	6	28	6
	Kutná Hora,K nem. 7	Kostelec n.Č.I.,Nám.	3	7	28	7
	Miskovice,Přitoky 6,7	Kostelec n.Č.I.,U Křížku	3	8	28	8
	Miskovice 6	Kostelec n.Č.I.,Trativody	3	9	28	9
	x Suchdol,Vysoká,rozc.1.2 6	x Kostelec n.Č.I.,Na Skalce	3	10	28	10
	Suchdol 5,6	Kozojedy,Rozc.	3	11	28	11
	x Ratboř,rozc.Těšínský 5	Vyžlovka	2,3	12	28	12
	x Kofenice,rozc.Chotouchov 5	x Louňovice,II.hráz	2	13	28	13
	x Bečváry,rozc.Poďousy 5	• Louňovice,I.hráz	2	14	28	14
	Bečváry 5	2 Mukařov	2	15	28	15
	Bečváry,žel.st. 5	5 x Tehovec,Vojkov	2	16	28	16
	Zásmuky,u sokolovny 5	8 Říčany,Rychta	1	17	28	17
	ZÁSMUKY,NÁM. 5	9 Říčany,U nem.	1	18	28	18
	Zásmuky,Dupanda 5	11 Říčany,K žel.st.	1	19	28	19
	x Zásmuky,rozc.Vršíce 5	14 Říčany,prům.areál Černokostecká	1	20	28	20
	Zásmuky,Doubravčany 5	21 Uhřetínves	B	21	27	21
	Malotice 4	22 Nové náměstí	B	22	27	22
	Ždánice,U Jánů 4	27 Sídliště Petrovice	0	23	57	23
	Ždánice 4	31 Horčičkova	0	0		0
	x Oleška,Rozc.Krymlov 4	32 HÁJE	0	1		1
	Oleška 4			2		2
				3		3
pokračování zastávek ve vedlejším sloupci				Plati Smluvní přepravní podmínky PID a Tarif PID. Jízda s předem zakoupenou jízdenkou. Doplňkový prodej jízdenek bez přírůžky u řidiče. Území hl. m. Prahy se počítá jako 4 tarifní pásma.		
Zastávky v tarifních pásmech 0 a B jsou na území hl.m. Prahy.				O svátcích jede jako v neděli (†): 24.12.,31.12.2017,30.3.,5.7.,6.7.,28.9.,17.11.2018 jede jako v sobotu (⊕).		
x - na znamení ⊕ - Zvýrazněné spoje zajišťuje nízkopodlažní vozidlo. 24 - nejede 24.12. ☒ - zastávka s možností přestupu na železniční dopravu				Soft. CHAPS spol. s r.o. A		

382		PRAZSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (PID) - Městská doprava Praha		Platnost: od 28.3.2018		
Dopravce: ČSAD POLKOST, spol. s r.o. Náměstí Smetůvých 16, 281 63 Kostelec nad Černými lesy, tel. 321 697 274 Informace o provozu PID na tel.: 234 704 560, na internetu: WWW.pid.cz						
orientační doba jízdy (min)	Tarifní pásmo	orientační doba jízdy (min)	Tarifní pásmo	PRACOVNÍ DEN (☒)	SOBOTA (⊕)	NEDĚLE (†)
		pokračování zastávek		4		4
	SÁZAVA,AUT.ST. 5	2 MUKAŘOV	2	5	29	5
	Sázava,Klášteří 5	5 x Tehovec,Mototechna	2	6	43	6
	x Sázava,osada Kopaniny 5	7 x Tehovec,Vojkov	2	7	13	7
	x Vikančice,Pyskočely,Plužiny 4	10 Říčany,Rychta	1	8	13	8
	x Vikančice,Pyskočely 4	11 Říčany,U nem.	1	9	58	9
	Stříbrná Skalce,Žel.st. 4	13 Říčany,K žel.st.	1	10	13	10
	x Stříbrná Skalce,U Konvalinků 4	16 Říčany,prům.areál Černokostecká	1	11	58	11
	Stříbrná Skalce,Blatiny 4	20 x Uhřetínveský hřbitov	B	12	58	12
	Stříbrná Skalce,Náměstí 4	23 Uhřetínves	B	13	58	13
	x Stříbrná Skalce,Vozlín 4	24 Nové náměstí	B	14	58	14
	x Stříbrná Skalce,Hruškov 4	25 Picassova	B	15	13	15
	x Stříbrná Skalce,Propast 4	27 x Na Vrchách	B	16	13	16
	x Stříbrná Skalce,Hradec 4	28 x Na Blanici	B	17	13	17
	x Konojedy,Rozc. 4	29 x Betonárka	B	18	58	18
	x Jevany,Penčice 3	30 Sídliště Petrovice	0	19	58	19
	JEVANY 3	31 x Jakobiho	0	20	58	20
	Vyžlovka 2,3	34 Horčičkova	0	21	58	21
	x Louňovice,II.hráz 2	35 HÁJE	0	22	53	22
	• Louňovice,I.hráz			23	53	23
				0		0
				1		1
				2		2
				3		3
pokračování zastávek ve vedlejším sloupci				Plati Smluvní přepravní podmínky PID a Tarif PID. Jízda s předem zakoupenou jízdenkou. Doplňkový prodej jízdenek bez přírůžky u řidiče. Území hl. m. Prahy se počítá jako 4 tarifní pásma.		
Zastávky v tarifních pásmech 0 a B jsou na území hl.m. Prahy.				O svátcích jede jako v neděli (†): 30.3.,5.7.,6.7.,28.9.,17.11.2018 jede jako v sobotu (⊕).		
x - na znamení ⊕ - Zvýrazněné spoje zajišťuje nízkopodlažní vozidlo. M - Jede jen do zastávky Mukařov , kde je přestup na l.č.381 směr Háje 57 - jede od 1.4. do 28.10., nejede 5.7. a 28.9. ☒ - zastávka s možností přestupu na železniční dopravu				Soft. CHAPS spol. s r.o. A		

385		PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (PID) - Městská doprava Praha		Platnost: od 19.3.2018	
změna trasy / diversion		Dopravce: ARRIVA CITY s.r.o., U Stavoservisů 692/1b, 108 00 Praha 10, tel. +420234125238 Informace o provozu PID na tel.: 234 704 560, na internetu: www.pid.cz			
orientační doba jízdy (min)	Tarifní pásmo	orientační doba jízdy (min)	Tarifní pásmo	PRACOVNÍ DEN (✖)	
		pokračování zastávek		4	4
	• LOUŇOVICE 2	35	Nupaky, školka 1	5	5
	2 x Louňovice, II. hráz 2	36	Nupaky 1	6 ^A	6
	3 Louňovice, I. hráz 2	37	Nupaky, hotel 1	7 ^A	7
	7 Mukařov, škola 2	39 x	Čestlice, Lipová 1	24 49	7
	8 Mukařov 2	40	Čestlice 1	8	8
	10 x Tehovec, Mototechna 2	41 x	Čestlice, Polní 1	9	9
	12 x Tehovec, Vojkov 2	44	Čestlice, Albert hypermarket 1	10	10
	15 Říčany, Olivovna 1	45 x	Čestlice, V Oblouku 1	11	11
	17 Říčany, Rychta 1	48	Průhonice 1	12	12
	18 Říčany, U nem. 1	50	Průhonice, Hole 1	13	13
	20 Říčany, K žel. st. 1	51	Průhonice, Tovární 1	14	14
	21 x Říčany, U Větrníku 1	52 x	Průhonice, hájovna 1	15 ^A	15
	24 x Říčany, Pod lihovarem 1	54	Průhonice, Rozkoš 1	16 ^A	16
	25 Říčany, U Milána 1	55	Hrnčířský hřbitov B	17	17
	26 Říčany, nám. 1	57 x	Pod Vší B	18 ^A	18
	28 Říčany, U lípy 1	58 +	V Ladech B	19	19
	29 x Říčany, hřbitov 1	59	Šeberov B	20	20
	31 x Říčany, Kuříčko 1	61	OPATOV B	21	21
	33 Říčany, Kuří 1			22	22
	pokračování zastávek ve vedlejším sloupci			23	23
	Zastávky v tarifních pásmech 0 a B jsou na území hl.m. Prahy.			0	0
	x - na znamení			1	1
	+ - na znamení od 20 do 4 h, v SO a NE celodenně			2	2
	A - nejede přes zastávky Mukařov, škola a Říčany, Olivovna			3	3
				V sobotu a neděli jede jen v úseku Říčany, Pod lihovarem - Opatov	
				Plati Smluvní přepravní podmínky PID a Tarif PID. Jízda s předem zakoupenou jízdenkou. Doplňkový prodej jízdenek bez přírážky u řidiče. Území hl. m. Prahy se počítá jako 4 tarifní pásma.	

Soft. CHAPS spol. s r.o. A

387		PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (PID) - Městská doprava Praha		Platnost: od 14.12.2017		
změna trasy / diversion		Dopravce: ČSAD POLKOST, spol. s r.o., Náměstí Smetičkových 16, 281 63 Kostelec nad Černými lesy, tel. 321 697 274 Informace o provozu PID na tel.: 234 704 560, na internetu: www.pid.cz				
orientační doba jízdy (min)	Tarifní pásmo	orientační doba jízdy (min)	Tarifní pásmo	PRACOVNÍ DEN (✖)	SOBOTA (⊗)	NEDĚLE (†)
		pokračování zastávek		4		4
	UHLÍŘSKÉ JANOVICE, NÁM. 6	KOSTELEC N. Č. L., NÁM. 3		5		5
	x Staňkovice, Nová Ves, rozc. 0.3 6	Kostelec n. Č. I., U Křížku 3		6	58	6
	x Staňkovice, Ostašov, rozc. 1.1 6	Kostelec n. Č. I., Trativody 3		7	28 58	7
	Staňkovice 6	x Kostelec n. Č. I., Na Skalce 3		8		8
	x Staňkovice, Chlum, rozc. 0.5 6	Kozojedy, Rozc. 3		9	28	9
	x Staňkovice, Smilovice, rozc. 1.0 5,6	Vyžlovka 2,3		10		10
	x Úžice, Smrk, rozc. 0.8 5	x Louňovice, II. hráz 2		11		11
	x Úžice, Chrastrná, rozc. 0.5 5	• Louňovice, I. hráz 2		12		12
	x Úžice, Čekánov, rozc. 0.5 5	2 Mukařov 2		13		13
	x Horní Kruty, Újezdec, rozc. 0.8 5	5 x Tehovec, Vojkov 2		14		14
	x Úžice, Benátky 5	8 Říčany, Rychta 1		15		15
	x Úžice, Rozc. Mělník 5	9 Říčany, U nem. 1		16		16
	x Vlkančice, Komorce 4	11 Říčany, K žel. st. 1		17		17
	x Výžerky, Rozc. 4	14 Říčany, prům. areál Černokostelecká 1		18		18
	VÝŽERKY 4	21 Uhřetěves B		19		19
	Nučice 4	22 Nové náměstí B		20		20
	Nučice, Na Kladívku 4	27 Sídliště Petrovice 0		21		21
	x Prusice, Rozc. 4	31 Horčičkova 0		22		22
	x Kostelec n. Č. I., Svatbínská 3	32 HÁJE B		23		23
	Kostelec n. Č. I., Sanatorium 3			0		0
	pokračování zastávek ve vedlejším sloupci			1		1
	Zastávky v tarifních pásmech 0 a B jsou na území hl.m. Prahy.			2		2
	x - na znamení			3		3
	⊗ - Zvýrazněné spoje zajišťuje nízkopodlažní vozidlo.			Plati Smluvní přepravní podmínky PID a Tarif PID. Jízda s předem zakoupenou jízdenkou. Doplňkový prodej jízdenek bez přírážky u řidiče. Území hl. m. Prahy se počítá jako 4 tarifní pásma.		
	A - jede jen do zastávky Mukařov kde navazuje linka 382 do zastávky Háj (přímý spoj)					
	14 - nejede od 23.12. do 2.1. a od 2.7. do 31.8.					
	24 - nejede 24.12.					
				O svátcích jede jako v neděli (†): 24.12., 31.12.2017, 30.3., 5.7., 6.7., 28.9., 17.11.2018 jede jako v sobotu (⊗).		

Soft. CHAPS spol. s r.o. A

Příloha 3: Výsledky ankety

Celkový počet odpovědí byl 56 obyvatel

	Odpovědi	
1) Využíváte veřejnou dopravu v Louňovicích?		
a) Ano	18	32%
b) Ne	18	32%
c) Občas	12	21%
d) Výjimečně	8	14%
2) Jste spokojeni s frekvencí veřejné dopravy?		
a) Ano	26	46%
b) Ne	30	54%
3) Je pro vás veřejná doprava finančně výhodnější?		
a) Ano	29	52%
b) Ne	14	25%
c) Nevidím v tom rozdíl	13	23%
4) Preferujete individuální přepravu?		
a) Ano	37	66%
b) Ne	7	13%
c) Je mi to jedno	12	21%
5) Bylo by pro vás výhodné přímé železniční spojení?		
a) Ano	34	61%
b) Ne	22	39%
6) Kam nejčastěji cestujete?		
a) Práce	37	66%
b) Škola	2	4%
c) Nákupy	2	4%
d) Jiné	15	27%
7) V jaké části dne cestujete nejčastěji?		
a) Ráno	23	41%
b) Odpoledne	4	7%
c) Večer	1	2%
d) Různě	28	50%
8) Kdy cestujete?		
a) V pracovním týdnu	29	52%
b) O víkendu	3	5%
c) Celý týden	24	43%
9) Váš věk?		
a) Do 20 let	0	0%
b) Od 20 do 60 let	51	91%
c) Od 60 let	5	9%
10) Pohlaví		
a) Muž	21	38%
b) Žena	35	63%

Zadání bakalářské práce



Česká zemědělská univerzita v Praze

Technická fakulta

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Autor práce: Tomáš Podhorský
Studijní program: Technika a technologie v dopravě a spojích
Obor: Silniční a městská automobilová doprava

Vedoucí práce: doc. Ing. Miroslav Růžička, CSc.
Garantující pracoviště: Katedra vozidel a pozemní dopravy
Jazyk práce: Čeština

Název práce: **Charakteristika dopravní obslužnosti obce Louňovice, ORP Praha - východ**

Název anglicky: **The characteristics of transport servicing in the municipality Louňovice, Prague - east**

Cíle práce: Posoudit kvalitu dopravní obslužnosti obce Louňovice, Praha východ.

Metodika: 1. Rešeršní část - základní pojmy a legislativa. Dopravní obslužnost. Kvalita dopravní obslužnosti.
2. Metodika - návrh postupu k získávání informací a dat.
3. Provedení dopravních průzkumů případně ankety, vyhodnocení získaných informací.

Doporučený rozsah práce: 30 stran (včetně tabulek a obrázků)

Klíčová slova: **nežadáno**

Doporučené zdroje informací:

1. FIŠEROVÁ, Eva. Dopravní obslužnost je veřejná služba. Parlament, vláda, samospráva. 2007.[cit. 2013-02-16]. Dostupné z: <http://www.parlament-vlada.cz>
2. MATRAS Tomáš: Aktualizované přednášky předmětu Dopravní soustavy. katedra VPD TF ČZU Praha viz <https://moodle.czu.cz/> (23.4.2014)
3. Standardy Středočeské integrované dopravy.<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/stredoceska-integrovana-doprava/informace-o-sid/standardy-stredoceske-integrované-dopravy.htm> Oficiální stránky středočeského kraje (14.4.2014)
4. Zákon 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících

Předběžný termín obhajoby: 2017/18 LS - TF

Elektronicky schváleno: 15. 12. 2014
doc. Ing. Miroslav Růžička, CSc.
Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno: 30. 6. 2015
prof. Ing. Vladimír Jurča, CSc.
Děkan