

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Karolína HÁTLEOVÁ**

Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**

Studijní obor: **Obchodní podnikání**

Název tématu: **Dopravní gramotnost vysokoškolských studentů jako nedílný předpoklad rozvoje cestovního ruchu**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cíl práce:

Analyzovat dopravní služby. Provést výzkum na segmentu vysokoškolských studentů Jihočeské univerzity a vybrané zahraniční univerzity. Návrh doporučení ke zlepšení stavu.

Metodický postup:

1. Studium teoretických východisek
2. Provedení analýzy dopravních služeb jako součásti cestovního ruchu
3. Příprava a realizace terénního šetření
4. Návrh doporučení ke zlepšení

Rámcová osnova:

1. Úvod. 2. Literární rešerše. 3. Cíle a metodika. 4. Analýza a syntéza poznatků z vlastního zkoumání. 5. Vlastní návrhy. 6. Závěr. 7. Seznam literatury. 8. Přílohy. 9. Resumé.

Rozsah grafických prací: **dle potřeby**
Rozsah pracovní zprávy: **30 - 40 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**


Seznam odborné literatury:

- Čertík, M.: Cestovní ruch. Praha: OFF, 2001.
Dušek, P.: Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Libri, 2003.
Eisler, J.: Ekonomika podniku dopravy. Praha: VŠE, 1994.
Eisler, J.: Modelování rozhodovacích problémů v dopravě. Praha: VŠE, 1995.
Francová, E.: Cestovní ruch. Olomouc: Univerzita Palackého, 2003.
Hesková, M. a kol.: Cestovní ruch. Praha: Fortuna, 2006.
Němčanský, M.: Management služeb cestovního ruchu. Opava: Slezská univerzita, 1995.

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Vladimír Dvořák**
Katedra obchodu a cestovního ruchu

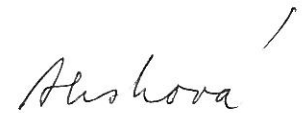
Datum zadání bakalářské práce: **15. března 2008**

Termín odevzdání bakalářské práce: **15. dubna 2009**

1. 2. 
prof. Ing. Magdalena Hrabanková, CSc.

děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studená 13 (6)
370 05 České Budějovice
IČ 600 76 668, DIČ CZ60076668


doc. Ing. Marie Hesková, CSc.

vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 26. března 2008

Prohlášení:

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

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. V platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích, 30. 3. 2009


.....

Podpis

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Ekonomická fakulta
Katedra obchodu a cestovního ruchu

Studijní program: B6208 Ekonomika a Management
Studijní obor: Obchodní podnikání – cestovní ruch

**Dopravní gramotnost u vysokoškolských studentů jako
nedílný předpoklad rozvoje cestovního ruchu**

Vedoucí bakalářské práce
Mgr. Vladimír Dvořák

Autor bakalářské práce
Hátleová Karolína

Prohlášení:

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

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. V platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích, 30. 3. 2009

.....

Podpis

Poděkování :

Ráda bych touto cestou poděkovala především panu Mgr. Vladimíru Dvořákovi za odborné rady a cenné připomínky při zpracovávání bakalářské práce. Dále bych ráda poděkovala panu Ing. Jaroslavu Mrázovi, panu Bc. Radku Filipovi a paní Stanislavě Měchurové za odborné informace, které jsem využila ke zpracování této bakalářské práce.

Obsah:

1. Úvod.....	7
2. Literární rešerše	9
3. Metodika a cíl práce.....	17
3. 1 Analytická část.....	17
3. 2 Syntetická část.....	18
3. 3 Aplikační část.....	18
4. Analýza dopravy.....	19
4. 1 Silniční doprava.....	19
4. 1. 1 Historický vývoj silniční dopravy.....	19
4. 1. 2 Specifické rysy silniční dopravy.....	19
4. 1. 3 Současná situace v České republice.....	21
4. 2 Železniční doprava.....	22
4. 2. 1 Historický vývoj železniční dopravy.....	22
4. 2. 2 Specifické rysy železniční dopravy.....	23
4. 2. 3 Současná situace v České republice.....	24
5. Doprava v okrese České Budějovice.....	26
5. 1 Silniční doprava.....	26
5. 2 Integrovaný dopravní systém.....	27
5. 3 Železniční doprava.....	28
6. Městská hromadná doprava v Českých Budějovicích.....	32
6. 1 Historie.....	32
6. 2 Současnost.....	33

7. Problematika dopravní výchovy v České republice	38
7. 1 Předškolní věk.....	38
7. 2 1. stupeň základní školy.....	39
7. 3 2. stupeň základní školy.....	39
7. 4 Mládež.....	40
8. Analýza dopravní gramotnosti	41
9. Shrnutí a zhodnocení výsledků dotazníkového šetření	59
10. Návrhy na zlepšení stávající situace	62
11. Závěr.....	64
12. Summary	66
13. Přehled použité literatury	68
13. 1 Odborné publikace.....	68
13. 2 Internetové zdroje.....	69
13. 3 Ostatní tištěné materiály.....	69
14. Seznam příloh.....	70

1 Úvod

V obecném podvědomí je pojem „gramotnost“ spojován obvykle se čtením a psaním. Gramotný člověk je takový, který umí číst a psát, negramotný to naopak neumí. Také většina odborníků se shoduje v tom, že gramotnost má něco společného se čtením a psaním, někteří dodávají, že také s počítáním, ale o přesném vymezení toho, co konkrétně je obsahem gramotnosti a v jaké míře, zatím souhlas nepanuje. Je to překvapivé zjištění, neboť spíše bychom očekávali, vzhledem k obrovskému zájmu, kterému se v posledních nejméně dvou desetiletích otázky gramotnosti a negramotnosti teoreticky a výzkumně těší, že tomu bude právě naopak. Faktem však zůstává, že tomu tak není. (Rabušicová, 2002:15)

Základem pro pochopení dopravní gramotnosti je podle Kikušové (2004:31) chápání, že jde o nakládání se symboly, které mají rozmanitý charakter (piktogramy, jazykové kódy, jiné vizuální symboly) a to umožňuje jedinci samostatný, bezpečný a efektivní přesun z místa na místo. Cestovatelsky gramotný je tedy ten, kdo je schopný porozumět jednotlivým symbolům tak, že se umí podle nich samostatně a bezpečně přesouvat z místa na místo, současně je schopný (i na krátký čas) se v daném sociálním prostředí adaptovat na konkrétní kulturní (zejména sociální) podmínky, je schopný pochopit a respektovat důležitá souvztažná pravidla a ty prezentovat ve vlastním uvažování a konání. Cestovatelská gramotnost v sobě pojí poznatky, schopnosti z různých oblastí, které se generují a v komplexu umožňují konkrétnímu jedinci adekvátní existenci v novém, předtím nepoznaném přírodním a sociálním prostředí.

Již dle definic poznáme, že dopravní gramotnost je něco, co se týká téměř každého z nás, a že se s dopravní gramotností setkáváme denně. Ať už je to na cestě do práce, do školy či při rekreačním cestování v našem volném čase. Dopravní prostředky, které k těmto cestám využíváme, si volíme podle mnoha kritérií a faktorů. Někteří dají přednost pohodlí, jiní rychlosti a dostupnosti, a někteří si dopravní prostředek vybírají podle ceny. Pro všechny účastníky je ovšem velmi důležitý jeden společný faktor, a to, aby dopravní řády, pomocí nichž se v dopravě orientují, byly nad míru srozumitelné a dostupné. Pro zmapování současného stavu, který je nyní v naší společnosti, jsem si vybrala téma bakalářské práce „Dopravní gramotnost u vysokoškolských studentů jako nedílný předpoklad rozvoje cestovního ruchu“. Vysokoškolský segment byl zde zvolen

záměrně, protože sama jsem studentkou, a tak se vesměs denně pohybuji v tomto prostředí. Proto nebylo například obtížné získat potřebné informace a data, která byla pro zpracování této práce nezbytná.

Hlavním cílem bakalářské práce je především analyzovat dopravní služby jako nedílnou součást cestovního ruchu s prioritním zaměřením na Českobudějovicko. Analyzována je především silniční a železniční doprava. Jedna z kapitol je zaměřena na městskou hromadnou dopravu v Českých Budějovicích. V prvních kapitolách je stručně nastíněna doprava v České republice v rámci celého světa. Dílčím cílem je provedení dotazníkového šetření na segmentu vysokoškolských studentů. Průzkum byl proveden na Jihočeské univerzitě v Českých Budějovicích, celkem ve třech ročnících (2. ročník, 3. ročník a 4. ročník) oboru Obchodního podnikání. V neposlední řadě je cílem práce vytvořit návrhy doporučení na zlepšení stávajícího stavu.

Pro výzkum dopravní gramotnosti byl zpracován dotazník obsahující celkem 19 otázek. Tento dotazník byl předložen 120 studentům, v každém ročníku bylo rozdáno 40 dotazníků. Díky tomu, že dotazníky byly distribuovány během vyučování, byla zajištěna 100% návratnost. V dotazníku se mimo jiné objevují otázky, jaké dopravní prostředky studenti používají na své cestě do školy, jaké faktory je nejvíce ovlivňují při výběru těchto prostředků, zda jsou spokojeni s technickým stavem dopravních prostředků, či jak zatěžují cestovní náklady jejich měsíční rozpočet.

V závěru práce budou navržena některá optimální řešení, která by vedla ke zlepšení stavu. Návrhy budou zacíleny na zlepšení dopravní situace v metropoli Jižních Čech, ale zaměří se i na dopravní výchovu, která v současnosti probíhá na českých školách.

2 Literární rešerše

Doprava

Doprava je nedílnou součástí dějin lidstva od jejich samotného počátku. Ve všech etapách vývoje lidské společnosti patřila k základním potřebám, neboť jednotlivé krajiny světa mají rozdílný potenciál. Znamená to, že lidé nenacházejí ve svém bezprostředním okolí všechno, co potřebují ke svému životu a jsou tak nuceni přemísťovat hmotné statky a i sami sebe. Doprava je tedy výsledkem cílevědomé činnosti obyvatel naší planety. (Mírvald, 1999:5) Možnosti, které dnes nabízí světová doprava cestujícím i nákladům, jsou nepřehledné. Trend světové dopravy harmonicky spojuje rychlost, bezpečnost, hospodárnost a v osobní dopravě k nim přidává požadavek pohodlí a kulturnosti cestování. (Zelený, 1994:5)

Doprava je základní předpoklad pro rozvoj cestovního ruchu. Překlenuje prostorové i časové rozdíly mezi bydlištěm a místem cestovního ruchu. (Drobná, Morávková, 2004:65)

Doprava plní několik funkcí. Kromě své dominantní funkce, která spočívá v přemísťování zboží a osob, má doprava jako součást infrastruktury další funkce. K nim patří funkce stimulační (investice do dopravní infrastruktury iniciují oživení ekonomiky), sociálně stabilizační (před racionalizací dopravní soustavy je dáována přednost zachování sociálního smíru, neboť doprava má značnou sociálně politickou dimenzi, poruchy v dopravním systému významně porušují stabilitu i vývoj celé ekonomiky a společnosti), substituční (doprava je využívána k substituci činností, například v nákladní dopravně práce v režimu JIT substituuje skladování, v osobní dopravě lze regulovat soustředování obyvatel do měst apod.). Lze uvést další významné substituční funkce. Doprava se využívá k ovlivňování struktury spotřeby i její velikosti, například v souvislosti s nabídkou dalších služeb – zájezdy, rekreace. Současná komunikační technika naopak záporně ovlivňuje (jakožto substitut) dopravu, komplementární, která je převážně její dominantní funkcí. (Eisler, 2005:20)

Nejen rozvoj nových technologií, ale i postupující globalizace světa a rozvoj cestovního ruchu vyvolávají dynamický rozvoj dopravy.

Tendence vývoje dopravy se podle Mirvalda (1999:9) projevují v následujících směrech:

- počet dopravních prostředků a hustota dopravních cest rostou rychleji než počet obyvatel světa
- nastává relativní zmenšování prostoru naší planety a relativní vzájemné přiblížení jednotlivých krajín v důsledku vzrůstající rychlosti dopravních prostředků
- efektivnost dopravy se zvyšuje unifikací dopravních cest, dopravních prostředků a ostatní dopravní infrastruktury
- jednotlivé druhy dopravních cest se někdy koncentrují do dopravních koridorů a vytvářejí polymagistrály jako důsledek koncentrace osídlení, výroby a služeb
- v současné době je doprava spolu s průmyslem rozhodující složkou socioekonomické sféry ovlivňující kvalitu životního prostředí

Dopravní cesta se obecně definuje jako pás terénu, spojující dva koncové body (a bezpočet bodů mezilehlých), na němž se uskutečňuje doprava. Tato část terénu bývá obvykle tomuto účelu uzpůsobena, tzn. upravena a technicky vybavena. V tomto pojetí tedy dopravní cesta náleží do tzv. technické infrastruktury. (Zelený, 1994:7)

Kapacita dopravních cest je dána maximální produkcí dopravních výkonů, kterou je schopna uspokojit v dané dopravní síti za podmínek, které v dané době a situaci existují. Výkony lze odhadnout na základě předpokladů o objemu přepravy a její struktuře. Podmínky, který takový výkon umožní, jsou nejen předpisy o provozu na příslušné dopravní cestě (např. silniční, železniční), ale i kapacitní výpočty jejich výkonů (dopravních cest). Výpočty týkající se kapacity dopravních cest se nazývají jako výpočty propustnosti dopravních cest. (Eisler, 2005:25)

Dopravní služby

Dopravními službami v cestovním ruchu se rozumí ty služby, které jsou spojeny se zabezpečením přepravy účastníků a jejich zavazadel, včetně poskytování informací o dopravních spojeních, rezervování míst v dopravních prostředcích, prodeje cenin či

vyřizování reklamací jízdného. (Oriška, 1999:19) Dopravní služby se člení dle několika hledisek. Podle druhu dopravy jde o služby silniční, železnické, letecké, vodní a ostatní služby. Z hlediska teritoriálního pak o služby vnitrostátní a mezinárodní dopravy a z hlediska periodicity o služby pravidelné a nepravidelné. (Hesková a kol., 2006:109) V závislosti na druhu dopravního prostředku tyto služby poskytují přímo dopravci (dopravní společnosti) nebo přepravci, zejména cestovní kanceláře. (Oriška, 1999:19)

Železniční doprava

Železniční doprava patří ke kolejovým druhům dopravy. K jejím přednostem patří hromadnost, plynulost a bezpečnost. Železniční síť je jen málo závislá na přírodních jevech, umožňuje přepravu ve dne i v noci, ve všech ročních obdobích. (Němčanský, 1995:40) Určitou nevýhodou je omezená dostupnost některých, zvláště horských oblastí cestovního ruchu. (Oriška, 1999:20) V České republice tak jako v jiných zemích je železniční přeprava koncentrována až na malé výjimky u jediného přepravce. Tím je u nás akciová společnost České dráhy (ČD). V rámci železniční dopravy se můžeme při našich cestách dopravovat ve vlacích: osobních, spěšných, rychlících, expresech, vlacích InterCity, EuroCity a SuperCity. (Francová, 2003:22) Některé regionální tratě provozují jiné subjekty, přičemž koncepce železniční dopravy počítá s dalším rozšířením této formy. (Oriška, 1999:21)

Koridory jsou tratě, které tvoří síť frekventovaných tranzitních tepen a jsou součástí evropské tranzitní železniční sítě sloužící transevropské dálkové dopravě. (Drobná, Morávková, 2004:79)

Pro cestovní ruch jsou důležité následující druhy přepravních služeb poskytovaných železnicí: pravidelná doprava pro širokou veřejnost, doprava rekreačními vlaky, doprava zvláštními vlaky, vlakový hotel. (Francová, 2003:22)

Silniční doprava

Silniční doprava představuje v současné době nejrozšířenější druh přepravy osob. Často ji lze kombinovat i s leteckou, železniční či vodní dopravou. (Indrová a kol., 2004:52) Silniční doprava může probíhat dvěma základními formami –

autokarovou dopravou a individuální mototuristikou. Automobilovou dopravu zajišťují různé podnikatelské subjekty, např. podniky ČSAD, cestovní kanceláře, různí podnikatelé a soukromí autodopravci. (Němčanský, 1995:64)

Předností silniční dopravy jsou výhodná dopravní rychlost, vysoká pohotovost k přepravě a dostupnost míst a středisek cestovního ruchu (Orieška, 1999:34) Naopak nevýhodou silniční dopravy je malá kapacita dopravních prostředků (autobus má cca 40 – 50 míst, osobní automobil 4-5 míst), dále omezená přeprava nákladu, určitá míra nebezpečnosti a také ekologická zátěž krajiny. (Drobná, Morávková, 2004:82)

Městská hromadná doprava

Ve velkých městech České republiky ji zabezpečují dopravní podniky (např. MHD hl. m. Prahy). K městské dopravě patří tramvaje, autobusy, trolejbusy a metro. Městská doprava se využívá pro různé účely, např. při dopravě do práce, do školy. Služeb městské hromadné dopravy využívají také účastníci cestovního ruchu při cestách za kulturními a historickými památkami. Způsob využití závisí na rozloze města, směrování ulic, hustotě provozu a organizaci života. V poslední době dochází k rozvoji integrovaných dopravních systémů. Velkým problémem městské dopravy je poškozování životního prostředí. (Drobná, Morávková, 2004:87) Součástí MHD může být i říční doprava. Důležité místo patří i taxislužbě. Zvlášť citlivě musí být městská hromadná doprava organizována v lázeňských městech, aby hluk, otřesy a výfukové plyny byly minimalizovány. Tyto nároky splňuje trolejbusová doprava. (Němčanský, 1995:71)

Veřejná doprava

Veřejnou dopravou se rozumí taková, která je přístupná každému za předem vyhlášených podmínek (jízdní řád, podmínky přepravy apod.). Neveřejnou dopravu lze chápat jako substitut veřejné dopravy, je také účastníkem na přepravním trhu. (Eisler, Hobza, 1994:12)

V příměstské i meziměstské autobusové dopravě, jakož i v železniční dopravě, bývá jízdní řád zpracován zásadně tak, že každému spoji obvykle odpovídá sloupec časových údajů přiřazených k jednotlivým zastávkám. Na rozdíl od autobusové

dopravy, v níž se jízdní řády zveřejňují pro jednotlivé linky, vlakové jízdní řády jsou řazeny po tratích, takže obsahují vždy příslušné úseky všech spojů vedených po dané trati bez ohledu na to, kam dále pokračují. Postupně vytvářený celostátní informační systém o jízdních řádech je v elektronické podobě reprezentován systémem elektronických jízdních řádů IDOS, které dnes kromě vlaků a autobusů obsahují i městskou dopravu řady našich měst. (Dušek, 2003:25)

Přepravní řád, dopravní cenina, přepravní tarif

Přepravní řád stanoví, jaká práva má cestující při pravidelné přepravě vůči dopravci, jestliže přeprava nebyla provedena včas. Při nepravidelné přepravě osob je dopravce povinen nahradit škodu vzniklou cestujícím tím, že přeprava nabyla provedena včas, přičemž podmínky a rozsah náhrady stanoví rovněž přepravní řády. (Orieška, 1999:20)

Dopravní služby jsou služby placenými. Seznam cen (přehled tarifních sazeb) a soubor podmínek, podle nichž se přeprava uskutečňuje, obsahuje přepravní tarif. (Orieška, 1999:22)

Cestující je povinen si k použití dopravního prostředku obstarat dopravní ceninu. Dopravní ceninou je poukázka opravňující k uskutečnění cesty tím dopravním prostředkem, směrem a cestovní třídou, pro kterou je vystavena (letenka, vlaková jízdenka, místenka). (Orieška, 1999:23)

Gramotnost, dopravní gramotnost

V obecném podvědomí je pojem „gramotnost“ spojován obvykle se čtením a psaním. Gramotný člověk je takový, který umí číst a psát, naopak negramotný to neumí. Také většina odborníků se shoduje v tom, že gramotnost má něco společného se čtením a psaním, někteří dodávají, že také s počítáním, ale o přesném vymezení toho, co konkrétně je obsahem gramotnosti a v jaké míře, zatím souhlas nepadá. Je to překvapivé zjištění, neboť spíše bychom očekávali, vzhledem k obrovskému zájmu, kterému se v posledních nejméně dvou desetiletích otázky gramotnosti a negramotnosti teoreticky a výzkumně těší, že tomu bude právě naopak. Faktem však zůstává, že tomu tak není. (Rabušicová, 2002:15)

Základem pro pochopení dopravní gramotnosti je podle Kikušové (2004:31) chápání, že jde o nakládání se symboly, které mají rozmanitý charakter (piktogramy, jazykové kódy, jiné vizuální symboly) a to umožňuje jedinci samostatný, bezpečný a efektivní přesun z místa na místo. Cestovatelsky gramotný je tedy ten, kdo je schopen porozumět jednotlivým symbolům tak, že se umí podle nich samostatně a bezpečně přesouvat z místa na místo, současně je schopen (i na krátký čas) se v daném sociálním prostředí adaptovat na konkrétní kulturní (zejména sociální) podmínky, je schopen pochopit a respektovat důležitá souvztažná pravidla a ty prezentovat ve vlastním uvažování a konání. Cestovatelská gramotnost v sobě pojí poznatky, schopnosti z různých oblastí, které se generují a v komplexu umožňují konkrétnímu jedinci adekvátní existenci v novém, předtím nepoznaném přírodním a sociálním prostředí.

Cestovatelskou gramotnost charakterizujeme jako:

- soustředění se na mobilitu jednotlivce v komplexu celé mobility, od přepravy jednotlivce, pobytu, kultury cestování, samostatného pobytu v neznámém přírodním a sociálním prostředí
- cestovatelská gramotnost zahrnuje čtení, chápání a použití jednotlivých symbolů rozmanitého charakteru pro úspěšnou a efektivní mobilitu (například mezinárodně používaných piktogramů na označení letiště, označení jednotlivých důležitých budov a institucí a pod.)
- cestovatelská gramotnost se nezaměřuje pouze na mobilitu v nejbližším sociálním prostředí, ale jde o mobilitu i v širším sociálním prostředí (kontext Evropské unie – tzv. budoucí osobní a pracovní mobilita)
- cestovatelská gramotnost se zabývá chápáním a respektováním kultury (pravidel) cestování, čtením a chápáním znaků v cestovních řádech a mapách ve prospěch samostatného pohybu
- zahrnuje i schopnosti komunikace v cizojazyčném prostředí a schopnost respektovat kulturní pravidla jiného kulturního prostředí po dobu existence v tomto prostředí (Kikušová, 2004:32)

Výchova, dopravní výchova

Jde o vytváření vnějších podmínek pro rozvoj individua, jedince, ale i sociálních skupin odpovídající potřebám společnosti a jejímu rozvoji z hlediska potřeb budoucnosti. Znamená to ve svých důsledcích, že sám pojem výchova se neustále proměňuje v souladu s potřebami společnosti, jejího ekonomického, sociálního, politického a kulturního vývoje, a že se v něm odráží znaky těchto procesů, a tím determinují v souladu se společenskými záměry výchovné cíle, zpracovávané výchovné koncepce. (Soukup, 2005:12) Dopravní výchova má ve výchově všestranně rozvinutého člověka důležitou úlohu. S rozvojem motorismu a narůstáním dopravní nehodovosti její význam neustále stoupá. Řízení motorových vozidel se stává součástí všeobecného vzdělání. S dopravní výchovou je potřeba začít co nejdříve a postupně od nejmladšího školního věku. Dětem na 1.stupni základní školy je nutné dávat poučení o dopravních pravidlech pro chodce a cyklisty a vytvářet základy pro jejich trvalé návyky, které jsou předpokladem pro aktivní činnost v silničním provozu. (Borovanská, 1982:6) Dopravní výchova má za cíl podchytit , řídit, vzdělávat a vychovávat člověka komplexně, bez přezírání prvků moderního života. Musí člověka připravit k účasti v náročném a moderním silničním provozu a seznámit jej s pravidly dopravního a silničního provozu. Zároveň však musí vést k ohleduplnosti, zdvořilosti, odpovědnosti, ochotě pomáhat při dopravních nehodách a vytvářet uvědomělý vztah k příslušníkům dopravní policie. (Dvořák, 1984:8) Dopravní výchovu nelze zužovat pouze na znalosti pravidel silničního provozu. Důležitá je výchova morálních a volních vlastností, které jsou z hlediska bezpečnosti silničního provozu nezbytná. Z celospolečenské potřeby bylo na tomto základě vypracováno pojetí dopravní výchovy dětí mladších školního věku a požadavky byly začleněny do učebních osnov. (Borovanská, 1982:7) V současný stav školní výchovy mládeže k dopravní kázni je v různých zemích na odlišné úrovni. V dopravní výchově se setkáváme s těmito formami výchovy:

- výchova k dopravní kázni je zařazena do učebního plánu škol jako samostatný předmět – s touto formou se setkáváme v různých zemích na středních školách, kde mají žáci možnost získat řidičský průkaz
- výchova je prováděna cílevědomě a systematicky, je však jen součástí různých předmětů, je nedílnou součástí výchovného systému škol a je doplňován

mimoškolní činností – tato forma je zavedena ve většině zemí – Česká republika, Maďarsko, Bulharsko, Rakousko

- výchova je pouze spoře zařazena do obsahu některých předmětů, aniž by byl na ni kladen důraz, a je doplňována občasnými akcemi – mnoho akcí, jejichž cílem je zabránit dopravním nehodám dětí

Mezi základní cíle dopravní výchovy řadíme:

- poskytování základních znalostí o dopravních předpisech a pravidlech silničního provozu
- utváření uvědomělých postojů k užívání silnic, k ohleduplnosti a zdvořilosti v dopravě a k ochotě pomáhat při dopravních nehodách
- utváření uvědomělého vztahu k příslušníkům policie
- podněcování a rozvíjení teoretického zájmu dětí o motorismus (Dvořák, 1984:17)

3 Metodika a cíl práce

Původním cílem bylo srovnání výsledků se zahraniční univerzitou v Maďarsku či Německu. Po konzultacích s vedoucím práce, panem Mgr. Vladimírem Dvořákem, bylo od tohoto cílu upuštěno, jelikož se této problematice podrobně věnuje Jan Tunkl ve své bakalářské práci. Tento původní cíl byl nahrazen cílem novým, a to srovnání jednotlivých výsledků dle ročníků na Jihočeské univerzitě.

Hlavním a stěžejním cílem bakalářské práce bude provedení analýzy dopravní gramotnosti v segmentu vysokoškolských studentů. Pro tento účel byli vybráni studenti Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. Šetření bylo prováděno mezi studenty druhých, třetích a čtvrtých ročníků oboru Obchodního podnikání. Tento segment byl vybrán záměrně a v práci se proto pokusím o objektivní porovnání jednotlivých ročníků z hlediska dopravní výchovy a gramotnosti. Pro lepší porozumění bylo též provedeno několik řízených rozhovorů s vybranými představiteli dopravních podniků. Závěry budou vyvozeny ze zpracovaných dat dotazníkového šetření, které bylo provedeno na podzim tohoto roku. Dále je cílem a záměrem objektivně zhodnotit dopravní síť na Českobudějovicku, zanalyzovat jednotlivé dopravní služby a dopravní možnosti daného regionu. Následuje zmapování významu a účinnosti dopravních technologií a systémů. Na základě všech zjištěných informací a faktů bude v závěru navrženo několik doporučení ke zlepšení současného stavu.

Techniky a metody

3.1 Analytická část

Úvodní část se věnuje především studiu teoretických východisek, která poslouží ke zpracování literární rešerše.

Dále následuje situační analýza dopravního segmentu – analýza dopravní obslužnosti na Českobudějovicku ve stěžejních podnicích (ČSAD Jihotrans a.s., České Dráhy a.s., Dopravní podnik města České Budějovice a.s.), jenž obstarávají hlavní dopravní obslužnost v Českých Budějovicích a okolí.

Provedeno je terénní dotazníkové šetření u segmentu vysokoškolských studentů. Dotazníky jsou zaměřeny na úroveň stávající dopravní gramotnosti studentů. Dotazníky

byly rozdány studentům Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, a to ve druhém, třetím a čtvrtém ročníku oboru Obchodní podnikání. Dotazníky byly distribuovány ve třech různých ročnících záměrně, aby bylo možné provést názornou komparaci.

3. 2 Syntetická část

Následuje sumarizace zjištěných dat z provedeného terénního šetření. Výsledky terénního šetření jsou graficky přehledně zpracovány.

3. 3 Aplikační část

Návrh doporučení ke zlepšení stávající situace, včetně inovací, jak v oblasti dopravní výchovy, tak i v oblasti dopravní obslužnosti a dopravních služeb ve zkoumané oblasti.

4 Analýza dopravy

4.1 Silniční doprava

4.1.1 Historický vývoj silniční dopravy

Podíváme-li se podrobněji na historii silniční dopravy, zjistíme, že sahá daleko do minulosti. Již ve starověku se stavěly dlážděné cesty, které byly předchůdci dnešních silnic. V Egyptě se například po těchto kamenných stezkách přepravovaly skalní bloky na stavbu pyramid. Naopak v Číně řešili takovými kamennými stezkami dopravní problémy tam, kde chyběly vodní cesty. Za nejstarší silnici na evropském kontinentu je ale považována „královská cesta“ na Krétě mezi městy Knóssos, Faistos a Komo. Ta pochází z doby před 3500 lety. Vrchol výstavby silnic je považován v období římského státu, který probíhal ve třech etapách. Například nejznámější silnicí té doby byly Via Apia, což byla silnice spojující Řím a úrodnou Kampánii a později byla prodloužena i do přístavu Brindisi. Podíváme-li se na jihoamerický kontinent, lze konstatovat, že budování silnic zde bylo realizováno především Aztéky a Inky. Zvláště pak zde byla proslulá silnice vedená Andy mezi hlavními městy říše Inků. Silnice vystupovala místy až do 5000 nadmořské výšky a měřila téměř 1600km. Období středověku bylo na budování silnic chudým obdobím. Veškerý život se soustředil do hradů nebo do měst, a tak zde potřeba budovat nové silnice a stezky byla minimální. Renesance silnic nastala až v 17. století ve Francii a později i v Rakousku. Hlavním posláním silnic v té době byla rychlá doprava armády a samozřejmě též obchodní význam.

4.1.2 Specifické rysy silniční dopravy

Co se týče silniční dopravy je nejvýhodnější na kratší vzdálenosti. Ve veřejné dopravě se vytváří autobusová dopravní páteřní síť pokud neexistuje železniční doprava. V dálkové dopravě mohou autobusy konkurovat železnici, neboť vytvářejí obvykle lepší dostupnost centrálních sídel a míst. Silnice obecně vykazují menší závislost na socioekonomických a přírodních podmínkách, což je jejich nespornou výhodou. Za nevýhodu lze považovat mimořádně vysoké externí náklady, kam řadíme

především náročnou údržbu dopravní infrastruktury, škody na zdraví člověka, či zvýšenou energetickou spotřebu.

Ve srovnání s ostatními druhy dopravy zabírají silnice největší plochy. Silniční doprava má též velmi vysoký podíl na nehodách a ztrátách na lidských životech. Stejně tak některé silnice, a především pak dálnice, rozdělují krajinu a vytváří tak nepřekonatelné bariéry pro spousty živočichů a rostlin.

Tabulka č. 1 : **Světová silniční síť**

Severní Amerika	V Severní Americe je nejdelší a nejvýkonnější síť dálnic a rychlostních silnic na světě. Je samozřejmostí, že silniční doprava je zde prioritní, co se týče přepravy osob. Pouze na delší vzdálenosti se letecká doprava jeví jako konkurenceschopná vůči dopravě silniční.
Latinská Amerika	Dominantní postavení zde má Transamazonská dálnice, která měří přes 5300km. Jejím hlavním posláním je zpřístupnění bohatství amazonských tropických pralesů.
Asie	V Asii se dálnice a rychlostní silnice budují převážně v regionech s dynamickým ekonomickým růstem. To je například Japonsko, Jižní Korea či Taiwan.
Afrika	Nejkvalitnější silnice najdeme na tomto kontinentu v zemích jako je Maroko, Tunisko či Jižní Afrika. V tropech je většina silnic v období dešťů nesjízdná a po skončení období dešťů se musí znovu vybudovat od základů.
Austrálie a Oceánie	Délka všech silnic nacházejících se v Austrálii tvoří dnes více jak 1 milion kilometrů. Například na Novém Zélandu je jeden z největších stupňů mobilizace na světě.
Evropa	Ve vyspělých státech je dopravní síť hustá a kvalitní. Nejdelší síť silnic má Francie. V hustotě naopak vyniká Belgie, pokud opomeneme malé státy jako je Monako. Nejnižší kvalitu silniční sítě naopak najdeme v Albánii, které nám umožňují maximální rychlost jen 40 km/h.

Zdroj: *MIRVALD, S. Geografie dopravy I. Plzeň: ZČU, 1999.*

4. 1. 3 Současná situace v České republice

Kvalita dopravní infrastruktury je důležitým faktorem kvality života v regionech a hraje klíčovou úlohu pro volbu místa bydliště a pracoviště obyvatelstva. Dopravní systém zaznamenal v devadesátých letech přesun značné části dopravních výkonů nákladní dopravy železniční a vodní na silniční dopravy. Dále výkonů osobní dopravy z veřejné dopravy železniční i silniční na individuální automobilovou dopravu. V důsledku tohoto vývoje se značně zvýšila dopravní zátěž na silničních komunikacích. Vybavení regionů soudržnosti dopravní infrastrukturou vykazuje velmi značné rozdíly, které souvisejí jednak s rozlohou regionů, jednak s terénem a strukturou osídlení. Pro srovnání regionů je podstatná vybavenost silnicemi II. a III. třídy, které byly předány do majetku regionů. Těmi jsou nejvíce vybaveny regiony Střední Čechy, Severovýchod a Severozápad, naopak nejnižší hustotu těchto silnic mají regiony Střední Morava, Moravskoslezsko, Jihozápad a Jihovýchod. Silniční síť II. a III. třídy neodpovídá stávajícím ani budoucím požadavkům a místní komunikace jsou často ve velmi špatném stavu a musí být modernizovány, jak z důvodů dopravních, tak environmentálních. V některých regionech je silniční síť ještě poškozena následky povodní v roce 1997 a v roce 2002. Zlepšení kvality silniční sítě II. a III. třídy by mělo přinést jak snížení hluku, zejména v obcích (kvalita povrchů, obchvaty apod.), tak snížení měrných emisí znečišťujících látek do ovzduší (výškové a směrové vedení, plynulost dopravy apod.). Některé regiony mají nedostatečné připojení na evropskou komunikační síť, chybí odpovídající propojení mezi regiony, síť existujících regionálních silnic obsahuje řadu přetížených úseků, je ve špatném technickém stavu a vyžaduje nutnou modernizaci. Nezbytné bude řešení páteřních dopravních tahů z nadregionálních hledisek. K negativním stránkám veřejné dopravní soustavy patří zvýšení ekologické zátěže, zastaralý vozový park, zanedbanost a nízká kvalita silnic a městských komunikací či problémy s jejich financováním, nízká kvalita příměstské železniční dopravy, nedostatečná dopravní obslužnost některých regionů a malých okrajových obcí vlivem redukce veřejné dopravy. Zabezpečování dopravní obslužnosti prostřednictvím linkové autobusové dopravy bylo dosud v gesci okresních úřadů, železniční osobní doprava je až na malé výjimky v kompetenci státu a oblast městské hromadné dopravy je plně v kompetenci obcí. Proto je potřebné co nejužší propojení všech druhů dopravy s

výraznějším uplatňováním integrované dopravy. Současně je nutno naplnit kompetence krajů v oblasti dopravní obslužnosti, stanovené zákonem o krajích. Pokud jde o městskou hromadnou dopravu, ta je v ČR zajišťována na území 96 měst. Je provozována dopravou autobusovou, tramvajovou, trolejbusovou a v hlavním městě Praze i metrem. Současným trendem ve větších městech, případně v příměstských oblastech velkých aglomeračních center, je zavádění integrovaného dopravního systému hromadné dopravy. Tyto systémy integrují všechny dostupné druhy veřejné dopravy s preferencí kolejové dopravy a současně umožňují i integraci tarifní politiky.

Zdroj: <http://www.strukturalni-fondy.cz/srop/4-2-2-charakteristika-soucasne-situace>
(4.2.2009)

4. 2 Železniční doprava

4. 2. 1 Historický vývoj železniční dopravy

Počátky vzniku železnic se kladou do první poloviny 19. století. První náznaky budoucích železnic lze ale vysledovat již mnohem dříve. Již v Babylonu a ve starém Řecku vznikaly první „koleje“, které tvořily žlábký v kamenných cestách budovaných ve skalách. Ve středověkých evropských dolech se používala úzká prkna, po kterých jezdily vozíky s rudou. Pozdější dřevěné kolejnice se pokrývaly litinovými deskami, aby se zvýšila jejich trvanlivost. Za počátek kolejové dopravy můžeme považovat koněspřežky provozované od 20.-30. let 19. století. Naopak první veřejná železnice s parní lokomotivou začala svůj provoz v roce 1825 v Anglii mezi Stocktonem a Darlingtonem. Poté se železnice rozvíjely i do dalších kontinentů a do roku 1860 už byly železnice ve všech světadílech. Zpočátku však ale sloužily všechny železnice pro nákladní dopravu a až později pro přepravu osob. Železnice se staly stimulem prostorových procesů, zejména pak urbanizačního procesu, neboť byly významným činitelem soustředování obyvatelstva do měst. Konečným efektem rozvoje železniční dopravy v 19. století se stalo zvyšování kvality života obyvatelstva a vytváření předpokladů pro exploraci přírodního bohatství v dříve nepropustných krajinách.

4. 2. 2 Specifické rysy železniční dopravy

V rámci nákladní dopravy se železnice významně podílejí na objemu přepravy na střední a i větší vzdálenosti, kde silně konkurují silniční dopravě. V přepravě osob mají železnice perspektivu jako součást integrovaných dopravních systémů měst, v zajišťování veřejné dopravy v regionech jako páteřní síť a v dopravě dálkové, kde již na střední vzdálenosti konkurují vysokorychlostní železnice nejen silniční dopravě, ale i dopravě letecké.

Prostorová inercie železnic neumožňuje pružně reagovat na změněné podmínky v rozmístění obyvatel a jejich aktivit, ať už se jedná o vznik nových sociálních či ekonomických objektů a sídel či naopak o jejich úpadek. Mezi hlavní výhody železnice patří nízká energetická náročnost, menší ekologické zatížení či větší kapacitní možnosti. Předností železnic je také nevýrazné narušování rázu krajiny. Nevytváří tak významnou parcelaci krajiny jako dálnice a přímé zásahy do přírodních krajín se vyskytují jen na malých plochách.

Tabulka č. 2 **Světová železniční síť**

Severní Amerika	Na americkém kontinentě jsou železnice využívány především pro nákladní dopravu. Často jsou přepravovány kontejnery a „piggbach náklady“, což jsou kamiony. Významným způsobem se též podílejí na příměstské a městské dopravě.
Latinská Amerika	Pro železniční síť Latinské Ameriky jsou typické různé rozchody železničních tratí s významným zastoupením úzkorozchodných tratí a dosahují nejvyšších nadmořských výšek na světě. Nejdlejší železniční síť mají Brazílie a Argentina.
Asie	Nejmodernější železniční síť má Japonsko a Jižní Korea. Vedle uvedených zemí je značné využití železnic zejména v přepravě nákladů v Číně, v Indii a na Sibiři v Rusku. Sibiří prochází od západu k východu nejdlejší souvislá trať na světě, zvaná Transsibiřská magistrála, která i s evropským úsekem měří 9297 km.

Afrika	Modernější železniční síť s velkou hustotou bychom hledali na jihu tohoto kontinentu, především pak v Jižní Africe a v Zimbabwe. Poměrně vysoká hustota je ještě na severním okraji kontinentu (Nilská delta, Tunisko, pobřeží Alžírsko, či severozápad Maroka)
Austrálie a Oceánie	V Austrálii slouží železnice k propojení značně od sebe vzdálených ekonomických center a přístavů ve vnitrozemí. Po australských železnicích se většinou převládá velkokapacitní náklady na větší vzdálenosti.
Evropa	V Evropě se nachází asi 1/3 železnic světa a nejdelší síť vysokorychlostních železnic s nejrychlejšími vlaky světa. Nejdelší železniční síť má Rusko, Ukrajina, Německo a Francie. Evropské železnice se vyznačují vysokými stupni elektrifikace.

Zdroj: MIRVALD, S. *Geografie dopravy I. Plzeň: ZČU, 1999.*

4. 2. 2 Současná situace v České republice

Železniční síť v České republice měří 9 441 km, z toho je 1 870 km dvoukolejných tratí a přes 2 670 km elektrifikovaných. Většina našich železnic je normálně rozchodných (1 435 mm), úzkorozchodných tratí (760 mm) je 97 km. Trať s ozubnicovým úsekem je mezi Tanvaldem a Harrachovem. Páteří naší železniční sítě je tzv. první hlavní tah vedoucí od hranic se Spolkovou republikou Německo přes Děčín, Prahu, Českou Třebovou, Olomouc a Ostravu k hranicím se Slovenskou republikou. Dalším významným tahem je trať oddělující se od hlavního tahu v Kolíně směrem na Brno a pokračující ke hranicím s Rakouskem. Významné jsou tratě z Prahy směrem na jih a na západ, také ty tratě, které spojují oba hlavní tahy. Železniční síť České republiky se vyznačuje rozdílem mezi severní a jižní polovinou. Jižní má dvakrát menší hustotu železnic než severní. Celá síť má radiální charakter v důsledku geografického rázu Čech a velkého centra Prahy, mnoho tratí je ale také obvodových. Železniční síť Moravy je rovněž ovlivněna přitažlivostí našeho hlavního města, ale na rozdíl od Čech má charakter průchodní. Celkově je železniční síť České republiky velmi stará, což má neblahý vliv na kvalitu tratí, rychlosti, ale i propustnost a bezpečnost dopravy, což se

projevuje především na místních tratích. Nejhorší situace je na Ostravsku, kde vlivem dolování dochází k posunu podloží a vlaky zde nemohou překročit rychlost 50 Km/h. Kromě kvality trati je rychlost ovlivněna hustým osídlením České republiky, což se projevuje vyšším počtem stanic a zastávek. Důležitým faktorem, který má vliv na rychlost železniční dopravy u nás je reliéf. Pokud tratě nevedou údolím řek, musejí často překonávat členitý terén stoupáním nebo oblouky s malým poloměrem, což výrazně snižuje rychlost. Rychlost ovlivňují i další faktory – např. rekonstrukce mostů, tunelů, zabezpečovacích i jiných technických zařízení. Nejvyšší průměrné rychlosti mají v některých úsecích hodnotu nejvýše 90 – 96 Km/h.

Zdroj: <http://www.strukturalnifondy.cz/srop/4-3-7> (29.2.2009)

5 Doprava v okrese České Budějovice

5.1 Silniční doprava

Celková délka silniční sítě dosahuje v okrese České Budějovice 1088.56 km, z nichž je celkem 94.226 km silnic 1.třídy, 275.634 km 2. třídy a 718.646 km silnic 3. třídy. Mezi nejdůležitější silnice 1. třídy řadíme především silnici č. E55 z Prahy do Českých Budějovic až do Dolního Dvořiště. Dále pak silnici č. E49 z Českých Budějovic do Vodňan, silnici č. E551 z Jindřichova Hradce do Českých Budějovic. Podíváme-li se na silnice 2. třídy, za zmínku stojí silnice Temelín – České Budějovice a České Budějovice – Trhové Sviny. Na území okresu zatím neexistuje dálnice. Vše je ale jen otázkou budoucnosti. Již je navržena dálnice D3 vedoucí z Prahy, přes České Budějovice, do rakouského Lince. Tento návrh se však potýká s mnoha problémy. Ať už máme na mysli fakt, že trasa dálnice D3 vede rekreačním zázemím Prahy, anebo skutečnost, že rakouská strana nepočítá s jejím napojením na rakouském území, především z obav z nasátí evropského tranzitu ze severu na jih.

Hodnotíme-li stav uvedených silnic, lze konstatovat, že v okrese je na celkem slušné úrovni v porovnání s ostatními kraji České republiky. Například díky stavbě jaderné elektrárny Temelín je severní část od Českých Budějovic do Týna nad Vltavou zrekonstruována. Komunikace však vyžadují neustálou údržbu, aby se stav zachoval.

Hlavní tahy na území okresu České Budějovice:

- Český Krumlov – České Budějovice
- Nové Hrady – Trhové Sviny – České Budějovice
- Lišov – České Budějovice
- Borovany – Ledenice – České Budějovice
- Dolní Bukovsko – Ševětín – České Budějovice
- Týn nad Vltavou – Hluboká nad Vltavou – České Budějovice

Nejsilnějším tahem je tah směrem od Třeboně a od Týna nad Vltavou. Naopak nejslabším tahem je tah směrem od Vodňan.

Ve většině sídel okresu České Budějovice je zajištěna autobusová doprava. Při podrobnějším zkoumání ale zjišťujeme, že do zhruba 15% sídel autobus nezajíždí a obyvatelé těchto obcí musí na autobusové zastávky docházet někdy až 4 kilometry od

jejich sídla. Dopravní služby jsou ve většině případech zajištěny společnostmi ČSAD Jihotrans. Tato společnost provozuje jednak mezinárodní, vnitrostátní dálkovou a i regionální linkovou dopravu. Tuto regionální linkovou dopravu provozuje na více jak 50 linkách a vypravuje zde přes 1000 spojů. Okresem dále projíždí i několik soukromých přepraveců, například soukromý dopravce Záruba M&K či společnost Ramvej Bus Český Krumlov. Dálkové linky jsou zajištěny dalšími dopravci z celé České republiky. Mezi nejznámější můžeme jmenovat společnost Student Agency, která na jihu Čech zhruba před rokem zřídila pravidelnou linku Český Krumlov – České Budějovice – Praha. Spojení se zahraničím zajišťuje jak společnost Student Agency, tak i společnost ČSAD Jihotrans a.s.. Ta pravidelně vypravuje autobusy na trasu České Budějovice – Linz či na trasu České Budějovice – Brno – Bratislava – Zvolen – Banská Bystrica.

Společnost ČSAD Jihotrans a.s. má všechny předpoklady být dominantním přepravcem, co se týče veřejné linkové dopravy v okrese České Budějovice. To je dáno především dlouhou tradicí, která se datuje již od roku 1949, ale i územním charakterem dopravy. Dalšími předpoklady jsou početný a moderní vozový park, ekologicko-technické zázemí a zkušenosti zaměstnanci.

V souvislosti s autobusovou dopravou přikládám do přílohy článek (Student Agency v Českých Budějovicích – přínos nebo pohroma?) bakalářské práce uveřejněný na serveru společnosti pro veřejnou dopravu.

5. 2 Integrovaný dopravní systém

Ověřovací provoz Integrovaného dopravního systému byl zahájen 9.dubna 2001 mezi Hlubokou nad Vltavou a Českými Budějovicemi. Na tomto systému se podílejí celkem tři dopravci: ČD a.s., ČSAD Jihotrans a.s. a Dopravní podnik města České Budějovice a.s. na základě společné spolupráce mezi několika obcemi (České Budějovice, Hrdějovice, Hosín, Hluboká nad Vltavou) je doprava zajištěna následovně:

1. České Dráhy zajišťují několik spěšných a osobních vlaků v traťových úsecích České Budějovice – Hluboká nad Vltavou a České Budějovice – Hluboká nad Vltavou (Zámostí).

2. Dopravu též zajišťují stávající linky ČSAD Jihotrans a.s. na trase České Budějovice – Hluboká nad Vltavou.
3. Novou autobusovou linkou č. 104 Dopravního podniku města České Budějovice a.s. Trasa této nově zřízené linky vede přes zastávky z Českých Budějovic (nádraží) – Kněžské Dvory – Hrdějovice – Hosín – Hluboká nad Vltavou – Hluboká nad Vltavou (nádraží).
4. Dále byla zřízena autobusová linka, která je zajištěna společností ČSAD Jihotrans a.s. Je to linka č. 320060 na trase České Budějovice – České Vrbné – Hluboká nad Vltavou (Zámostí).

Jízdní řády autobusových linek jsou samozřejmě konstruovány tak, aby spoje navazovaly časově na obou nádražích v Hluboké nad Vltavou na osobní a spěšné vlaky.

5.3 Železniční doprava

Železniční doprava plní v Českobudějovickém okrese hned několik funkcí. Osobní železniční doprava vytváří jednotící prvek dálkové a regionální dopravy a zároveň vytváří i vzájemné spojení aglomerací či jednotlivých oblastí v euroregionech. Další funkcí je zajištění příměstské dopravy. Okres České Budějovice patří k územím s vysokou intenzitou dopravy, jak silniční, tak i železniční. Město České Budějovice je důležitým železničním uzlem na jihu Čech. To dokazuje i hustota železniční sítě. Tu lze mimo jiné vyjádřit faktem, že obyvatelé celkem 86% sídel jsou vzdáleni od železniční zastávky nebo stanice méně než 11 km.

Železniční dopravu zajišťují především České dráhy a.s.. Tento podnik je zároveň největším národním železničním dopravcem s dlouholetou tradicí. České dráhy vznikly v roce 1993 jako nástupnická organizace bývalých ČSD. Denně vypravují několik tisíc vlaků, počínaje osobními vlaky až po mezinárodní rychlíky EuroCity. Denně se přepraví s Českými dráhami až půl milionu lidí a je přepraveno až čtvrt milionu nákladu. Svým výkonem můžeme České dráhy zařadit na 4. místo v Evropě. První místa zaujímají Německo, Francie a Polsko, kde má železniční doprava významnou funkci a roli. I přes velkou snahu a investice, se přeci jen České dráhy dodnes setkávají s negativním dědictvím z let minulých. Ať už se jedná o zanedbané

tratě, starý vozový park či zastaralé technologie. České dráhy se ale snaží vyjít svým zákazníkům vstříc, a proto můžeme v poslední době vidět nově modernizovaná nádraží a nové vlakové soupravy. Nedávno představily České dráhy i svůj první rychlovlak. Na trase Praha – Ostrava začalo jezdit Pendolino. Ve velkých stanicích jsou nově budována ČDcentra, kde se snaží zaměstnanci Českých drah poskytnout cestujícím kvalitní a komplexní informace a služby. I přes veškeré inovace a investice mají České dráhy ještě co „dohánět“ oproti vyspělejší Evropě. Prvním krokem je jistě i rekonstrukce Hlavního nádraží v Praze, která začala před několika měsíci a slibuje, že se kvalita cestování na největším tuzemském nádraží zlepší a Hlavní nádraží tak bude moci konkurovat ostatním nádražím v Evropě.

V České republice byly zahájeny i stavby čtyř nových rychlostních koridorů. Vše probíhá na základě smlouvy mezi Českou republikou a Evropskou sítí železničních magistrál. V těchto koridorech budou moci vlaky jezdit až 160km/h rychlostí. Tyto koridory by měly být schopny zabezpečit spojení s celoevropskou sítí a zároveň by měly způsobit propojení jednotlivých aglomerací v České republice. Okresu České Budějovice se bude týkat především koridor č. 4, který povede ze směru Děčín - Praha – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Dolní Dvořiště. Funkcí tohoto koridoru bude i propojení České republiky se sousedními zeměmi, Německem a Rakouskem. Stavební práce v současné době pokračují.

Územím okresu České Budějovice procházejí následující tratě:

- Trať č. 190 – České Budějovice – Plzeň
- Trať č. 192 – Číčenice – Týna nad Vltavou
- Trať č. 193 – Dívčice – Netolice
- Trať č. 194 – České Budějovice – Volary
- Trať č. 196 – České Budějovice – Dolní Dvořiště
- Trať č. 199 – České Budějovice – České Velenice
- Trať č. 220 – České Budějovice – Benešov u Prahy (Praha)

Chceme-li charakterizovat obecně dopravu na Českobudějovicku, je v tomto případě dobré provést analýzu slabých stránek, silných stránek, příležitostí a ohrožení. Podklady byly získány od společnosti ČSAD Jihotrans a.s.

Silné stránky

- České Budějovice mají velmi výhodnou geografickou polohu, jelikož tato poloha jim dovoluje přímé napojení na země EU. Hranice se sousedním Rakouskem měří 27km a dostaneme se na ni buď silničním tahem E55 nebo železniční tratí č. 196.
- Samotné centrum českobudějovického okresu, tedy město České Budějovice, zaujímají velmi výhodnou polohu ve středu okresu.
- Stav silničních tahů je s porovnáním s ostatními kraji na velmi dobré úrovni.
- Autobusové spojení má lepší dostupnost do centrálních částí sídel.
- V Českých Budějovicích poskytuje kvalitní služby MHD města České Budějovice a.s., doprava je zde zajišťována i trolejbusy, která jsou ekologičtější řešením než klasická autobusová doprava.
- Pro spojení okolí s Českými Budějovicemi byl založen IDS (Integrovaný dopravní systém), který funguje spolehlivě a dále se rozvíjí.
- Více než 2/3 sídel má přímé spojení s okresním městem, což je velmi uspokojující stav.

Slabé stránky

- Špatná dopravní obslužnost sídel je vykazována o víkendech.
- Některé venkovské oblasti trpí nedostatečnou dopravní obslužností, jak o víkendech, tak i některé všední dny.
- Především v zimním období se doprava v okrese setkává s problémy v podobě neupravených silnic, které mnohdy ztěžují dojížděku.
- Kvalita cestování po železnici není na dobré úrovni, stále se cestující mohou setkat s problémy v podobě čistoty vlakových souprav či nádraží a čekáren.

Příležitosti

- Velká příležitost je shledávána v zamýšlené stavbě dálnice D3 z Prahy do Lince.
- Další velikou příležitostí je právě budovaný 4. železniční koridor vedoucí z Prahy do Českých Budějovic.
- Náhrada nákladní dopravy za dopravu železniční by měla velmi dobrý vliv na životní prostředí.

- Díky své poloze může kraj rozvíjet příhraniční a zahraniční spolupráci, především se sousedním Rakouskem.

Ohrožení

- V kraji se velmi zvyšuje automobilová doprava, což má negativní vliv na nehodovost a především na životní prostředí.
- Investice, které plynou do oprav silničních tahů na území kraje jsou nedostatečné.
- Přestože je plánovaná dálnice D3 pro kraj jistě velkou příležitostí, je zároveň ale i velkou hrozbou, především pro stav životního prostředí (znečištění povrchových i podzemních vod, narušení stability ekosystémů, zvýšení emisí, hluk...)

6 Městská hromadná doprava v Českých Budějovicích

6.1 Historie

Do minulosti městské hromadné dopravy se jako první nerasmazatelně zapsala koněspřežná železnice. Jejím duchovním otcem byl František Josef Gerstner a jeho syn, František Antonín, jenž získali v roce 1824 privilegium ke stavbě. Za první zkušební jízdu lze považovat jízdu rakouského vlaku v září roku 1827. Koněspřežná dráha vedla tehdy přímo ulicemi města. Pokud někdo cestoval touto dráhou například z Lince do Českých Budějovic, musel urazit cestu dlouhou celkem 129 km a tato jízda mu zabrala celkem 14 hodin. Pokud se jednalo o nákladní vlak, cesta mohla trvat někdy i tři dny. V roce 1870 jela koňka v ulicích Českých Budějovic naposledy. Záhy ji nahradila parostrojní železnice a bylo vybudováno i nové nádraží. Tato železnice zajišťovala pohodlnější a rychlejší cestování.

Hlavním úkolem městské hromadné dopravy v té době bylo spojení centra právě s nádražím. Již roku 1908 se na českobudějovickém náměstí objevily první tramvaje. Zde šlo ale pouze o předváděcí a zkušební jízdy a trvalo pak ještě půl roku než tramvaje zahájily pravidelný provoz. V té době začaly fungovat dvě pravidelné linky, linka P a linka L. První linka P vedla přes rozrůstající se Pražské předměstí a konečná stanice byla u dělostřeleckých kasáren. Celkem byla linka P dlouhá necelé tři kilometry. Druhá linka, linka L, vedla před tehdejší Linecké náměstí a končila v dnešní Hejdukově ulici. Obě tyto linky byly zřízeny jednosměrnou dráhou a v určitých vzdálenostech byla zřízeny výhybky. Obyvatelé města ale potřebovali ještě přímé spojení k hřbitovu, a jelikož tramvaj nesměla překonat dva frekventované železniční přejezdy, svezli se cestující roku 1909 také poprvé trolejbusem. Tehdejší trolejbusy se od těch, které známe dnes, velice lišily. Neměly tyčové sběrače, ale trolejbus táhl speciální kontaktní vozík. Bohužel tehdejší trolejbusy byly velmi poruchové a tudíž nespolehlivé, a proto byl jejich provoz po pěti letech ukončen. Po druhé světové válce však nastaly problémy i s tramvajovou tratí. Její technický stav se velice zhoršil a tak byl zpečetěn osud tramvajů. Ty přestaly jezdit v březnu roku 1950. České Budějovice ale dlouho bez městské hromadné dopravy nezůstaly. Ještě dva roky před tím, než ulicemi projela poslední tramvaj, byla do provozu uvedena trolejbusová dopravní síť. Velkou zásluhu na tom měly tehdejší Jihočeské elektrárny, které tuto síť vybuďovaly a financovaly.

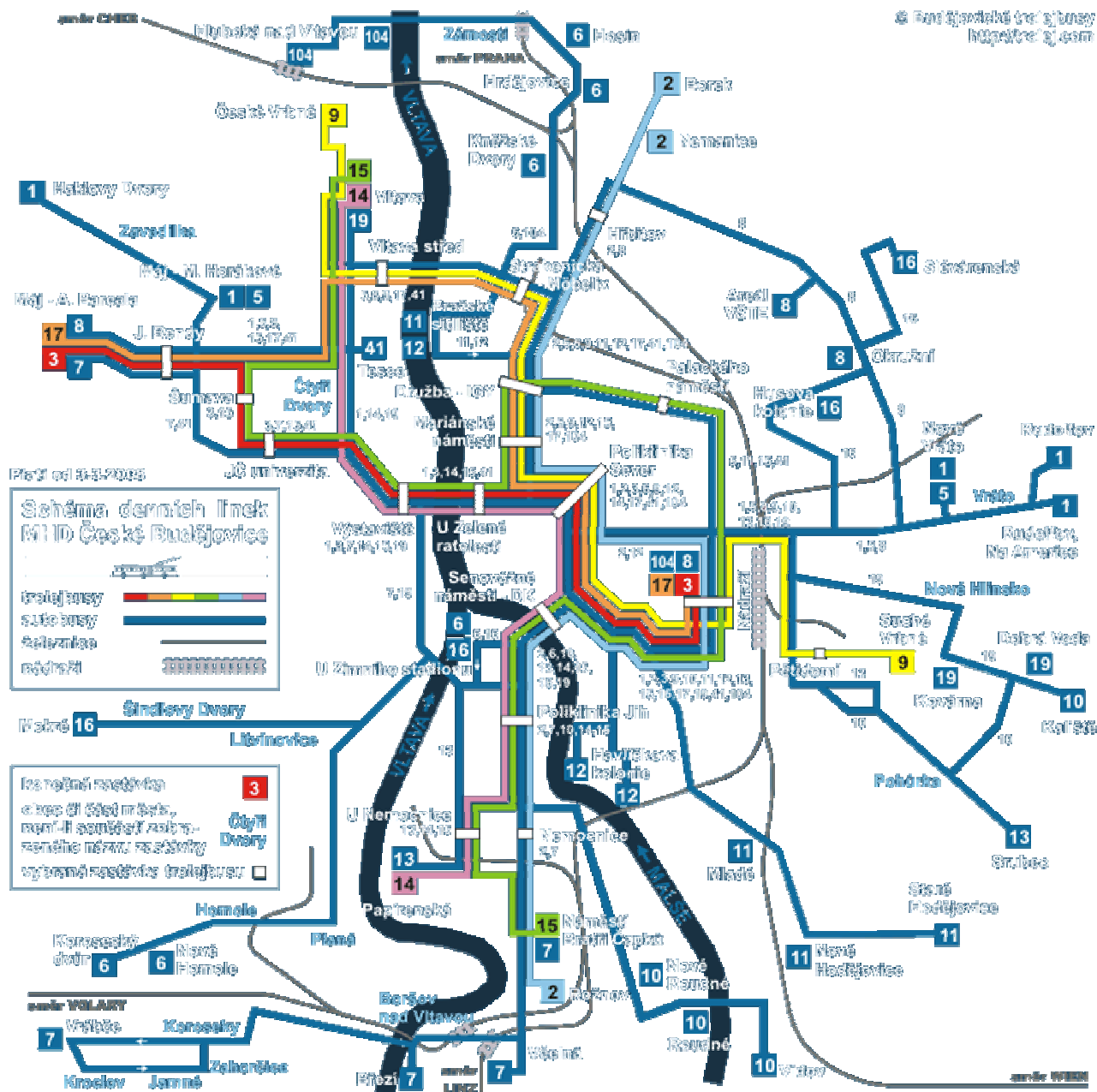
Vůbec první trať, která byla zřízena, byla trať do Čtyř Dvorů. Postupně byly do provozu uváděny i ostatní linky a trolejbusová doprava se tak stala na dvacet let páteří městské hromadné dopravy. Po dvaceti letech je vystřídala pouze autobusová doprava. Ta se během několika let rozmohla tak, že na sklonku roku 1988 dosáhla síť autobusových linek prakticky dvou set kilometrů. O trolejbusové dopravě se opět začalo mluvit až s výstavbou jaderné elektrárny Temelín. Prvotní návrh zněl totiž tak, že právě trolejbusová doprava spojí České Budějovice s Temelínem. Ze záměru nakonec sešlo, ale trolejbusů se dočkaly alespoň samotné České Budějovice. Občané se tak 2. května roku 1991 opět svezli, v historii již potřetí, trolejbusem. Jako první byla spojena s dopravním uzlem sídliště Máj a Vltava a pochopitelně i Čtyři Dvory. Postupně se zavedly nové linky po celém městě, do Suchého Vrbného, Rožnova, Nemanic a až do Borku.

6. 2 Současnost

V současné době je městská hromadná doprava v Českých Budějovicích zajišťována Dopravním podnikem města České Budějovice a.s. Společnost vznikla na podzim roku 1997 a jediným akcionářem je město České Budějovice. Ucelený systém městské hromadné dopravy je v současné době zajišťován jak trolejbusy, tak i autobusovou dopravou. Dopravní podnik města České Budějovice zajišťuje provoz 13 autobusovými linkami a 9 trolejbusovými linkami. Zatímco celková délka trolejbusových linek dosahuje 70,2km, u autobusových linek je to až 164,2km. Dopravní podnik města České Budějovice disponuje velice rozsáhlým a moderním vozovým parkem, který čítá celkem 90 autobusů a 53 trolejbusů. Ročně najednou více než 6 miliónů kilometrů a přepraví 42 miliónů cestujících. O provoz se stará 430 zaměstnanců. Dopravní podnik města České Budějovice dosáhl v roce 2007 výnosů celkem 437 milionů Kč.

Dopravní podnik města České Budějovice má i důležitou roli v oblasti cestovního ruchu. Například velmi významné je spojení integrovaným dopravním systémem mezi městy České Budějovice a Hluboká nad Vltavou, kde se nachází velké množství turistických cílů. Tyto města spojuje přímá autobusová linka č.104, která je hojně využívaná turisty, především pak v letních měsících.

Trasy linek MHD



Zdroj: <http://www.trolejbusy.com/> (14.2.2009)

Číslo linky Trasa

- 1 "Haklovy Dvory - Rudolfov"
- 2 "Rožnov - Borek"
- 3 "Máj, Antonína Barcala - Nádraží"

- 5 "Máj, Milady Horákové - Nové Vráto"
- 6 "Hosín - Nové Homole"
- 7 "Máj, Antonína Barcala - Vrábče"
- 8 "Máj, Antonína Barcala - Nádraží"
- 9 "Vltava - Suché Vrbné"
- 10 "Kaliště - Vidov"
- 11 "Staré Hodějovice - Pražské sídliště - Staré Hodějovice"
- 12 "Havlíčková kolonie - Pražské sídliště - Havlíčkova kolonie"
- 13 "Papírenská - Srubec"
- 14 "Vltava - Papírenská"
- 15 "Vltava - Nám. Bratří Čapků"
- 16 "Husova kolonie - Litvínovice, Mokré"
- 17 "Máj, Antonína Barcala - Nádraží"
- 19 "České Vrbné - Dobrá Voda"
- 41 "Tesco - Nádraží - Tesco"
- 52 Nemanice - Nové Hodějovice
- 53 "Máj, Antonína Barcala - Náměstí Bratří Čapků"
- 59 "Vltava - Suché Vrbné"
- 104 "Nádraží - Hluboká nad Vltavou"

Zdroj: <http://www.dpmcb.cz/vytahtarifu.html> (14.2.2009)

Vidíme, že celkem jezdí po Českých Budějovicích 22 linek, které jsou zajištěny jednak trolejbusovou dopravou (9 linek) a jednak autobusovou dopravou (13 linek). K bližšímu popisu jsem si vybrala celkem 3 linky, a to především linky, které mají zastávku i v blízkosti vysokoškolských kolejí a tyto spoje jsou hojně využívány vysokoškolskými studenty.

Linka č. 3

Tento spoj je zajišťován trolejbusy a funguje celotýdenně v rozsahu cca od 4.00 – do 0.00. Na linkách jsou garantované nízkopodlažní vozy. Trolejbus ujede danou trasu za 17 minut. První trolejbus ze směru Máj – Antonína Barcala vyjíždí ve všední den (mimo prázdniny a svátky) již ve 4.10. Z opačného směru, tedy ze směru Nádraží (autobusové a vlakové), vyjíždí první vůz ve 4.30. V časných ranních hodinách jsou

intervaly 12 – 20 minut. Protože linka spojuje největší sídliště s centrem města, intervaly se ve špičce PD přibližují k 5 minutám a řadí tak linku č. 3 k nejčastěji provozovaným a samozřejmě se jedná o pátevní linku, i když je jedna z nejkratších. Ve špičce pracovních dní – škola je na linku vypraveno 9 článkových trolejbusů, v sedle 5. V pracovní dny - prázdniny je v provozu 7 (špička) a 5 (sedlo) vozů. O víkendu a svátcích jsou celodenně nasazeny 3 vozy. Velké časové intervaly nastávají v dopoledních a večerních hodinách. Poslední vůz vyjíždí ze směru Máj – Antonína Barcala ve 23.19, z opačného směru pak ve 23.40. Časové intervaly se samozřejmě liší v době prázdnin a svátků. Cestující jsou na to ovšem včas upozorněni pomocí audio nahrávky přímo ve spojích městské hromadné dopravy.

Trasa linky číslo 3:

Máj (Antonína Barcala) – Jaroslava Bendy – Šumava – Jihočeská univerzita (Čtyři Dvory – sídl.Šumava) – Vysokoškolské koleje (Čtyři Dvory) – Výstaviště (Park centrum) – U Zelené ratolesti – Poliklinika Sever (Na Sadech) – Senovážné náměstí (Pošta) – Nádraží (vlakové a autobusové)

Linka č. 41

Nejmladší linka č. 41 byla zprovozněna v souvislosti s otevřením nového hypermarketu Tesco. Požadavek tohoto řetězce na zajištění dopravy zákazníků až před vchod z celého města dal vzniknout lince č. 41 a to ve dvou okružních variantách trasy. Zároveň byla zvolena varianta trasy, která obsluhuje velkou část města a na budějovické poměry je řešena vcelku zajímavě. První směr je veden přes sídliště Šumava, kolem Jihočeské Univerzity, Výstaviště a přes centrum města k nádraží. Zpět se autobus vrací přes Palackého náměstí, Strakonickou a Vltavu střed k Tescu. Na linku jsou v pracovní dny vypraveny 2 vozy, o víkendech 1. V době, kdy byla linka ukončena na provizorní konečné, byla vytíženost linky velice slabá. Svou roli v tom zřejmě sehrála značná vzdálenost výstupu z autobusu od vchodu do hypermarketu. Od doby zprovoznění definitivních zastávek se postupně linka stala mezi cestujícími oblíbená většina spojů je solidně využívána.

Trasa linky č. 41

Tesco – U Výměníku – Vltava střed – Voříškův Dvůr – Strakonická (Möbelix) – U Trojice – Družba (Igy) – Palackého náměstí – Skuherského – Nádraží – Žižkova (VŠERS) – Poliklinika Sever – U Zelené ratolesti – Výstaviště – Vysokoškolské koleje – Jihočeská univerzita – Dubenská – Václava Talicha – Evžena Rošického - Tesco

Linka č. 53

Jedná se o noční linku, která jezdí denně. První vůz vyjíždí se směru Máj – Antonína Barcala v 0.00 a celková trasa mu zabere 31 minut. Jelikož se jedná o noční spoj, intervaly dosahují 40 – 45 minut.

Trasa linky č. 53:

Máj (Antonína Barcala) – Jaroslava Bendy – Šumava – Jihočeská univerzita (Čtyři Dvory – sídl.Šumava) – Vysokoškolské koleje (Čtyři Dvory) – Výstaviště (Park centrum) – U Zelené ratolesti – Poliklinika Sever (Na Sadech) – Jeronýmova (Na Rudolfovské třídě) – Nádraží (autobusové a vlakové) – Senovážné náměstí (DK) – U soudu (Lidická třída) – Nemocnice (Lidická třída) – Jana Budyšínského (Rožnov) – Antala Staška (Lidická třída) – **Náměstí Bratří Čapků**

Zdroj:

http://www.spvd.cz/?p=cz/ceskebudejovice/trolejbusovalinka.html&m=cz/ceskebudejovice/menu_ceskebudejovice.html (21.2.2009)

7 Problematika dopravní výchovy v České republice

V České republice je v současné době dopravní výchova v mateřských školách a na 1. stupni základní školy (prvouka), a to se zaměřením na problematiku bezpečné chůze a orientace v provozu na pozemních komunikacích (Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání). Starší děti mají možnost naučit se dobře a bezpečně jezdit na kole a získat důležité řidičské návyky převážně jen díky obětavosti učitelů vedoucích mimo vyučování speciální kroužky a kursy, popř. díky systému práce dopravních hřišť v určitých oblastech. To je ovšem stav, který v žádném případě neodpovídá požadavkům a potřebám naší společnosti. Svědčí o tom i stále nepříznivá statistika dopravní nehodovosti.

Dopravní výchova má za úkol dosáhnout několika důležitých cílů:

- Bezpečné chování dětí v silničním provozu.
- Předvídat rizika, správně vyhodnocovat situace a vhodně jednat.
- Získat a utvářet si návyky do budoucna.
- Naučit děti vážit si života a chránit jej.
- Získat pozitivní životní styl na silnicích.

Dopravní výchova též staví na několika podstatných principech:

- Zapojení rodiny a usnadnění práce rodičům.
- Zapojení školy či obce.
- Spolupráce s kraji, Městskou policií, Policií ČR a nevládními organizacemi.
- Odpovědnost médií.
- Maximální využití doby, kdy děti přebírají hodnoty, postoje, návyky.

Nyní se podívejme na strategii BESIPu, jenž je sestavena na každou kategorii zvlášť (předškolní věk, 1.stupeň základní školy, 2.stupeň základní školy, mládež).

7.1 Předškolní věk

Děti zde vystupují především jako chodci s doprovodem či jako pasažéři v autech. V tomto věku, by dítě mělo především získat vědomosti a zkušenosti z oblasti dopravní výchovy a pomocí jich si začít vytvářet správné návyky, vztahy s okolím a

k lidem. Měli bychom se snažit dětem vštěpovat ukázněnost, vztah k jejich zdraví, ale i ke zdraví ostatních účastníků silničního provozu. Snaha by měla také být o rozvoj vlastností, které ovlivňují reakce dětí při chování v určitých dopravních situacích, tj. paměť, pozornost, soustředěnost, ukázněnost, ohleduplnost nebo i vnímání v prostoru a v čase. Způsobů, jak těchto základních principů a cílů dostat, je hned několik. Dětem bychom je měli vštěpovat především formou zábavy, hry, pozorování, hádanek a soutěží. Mezi prostředí s výchovným vlivem v této kategorii řadíme především mateřskou školu a rodinu.

7. 2 1. stupeň základní školy

Děti se v silničním provozu nevyskytují pouze jako chodci s doprovodem, jak tomu bylo u předchozí kategorie, ale objevují se i jako začínající cyklisté, samostatní chodci, zkoušejí jízdu na in-linech, skateboardech či na koloběžkách. Děti by měly zvládat bezpečnou cestu do školy, chůzi po chodníku, naučit se chování na stezce pro cyklisty, bezpečně přecházet silnici a pochopit základní význam světelných signálů pro chodce. Nesmíme zapomenout ani na bezpečné chování při snížené viditelnosti či například bezpečné chování v automobilech, ať už se jedná o užívání bezpečnostních sedaček či pásů. S přibývajícím věkem můžeme na děti klást vyšší nároky a naučit je se bezpečně chovat na železničních přejezdech, naučit je druhy hromadné dopravy a jak se v těchto prostředcích bezpečně chovat, aby neohrožovali sami sebe, ale ani ostatní cestující. Děti by se též měly zúčastnit výcviku základních dovedností na kole a naučit se správně používat cyklistickou helmu. Pro děti, které navštěvují 4. a 5. ročník je též vhodné zařadit výuku první pomoci v improvizovaných podmínkách. Oproti předcházející kategorii se liší i výchovné prostředí, které na děti působí. Opět zde figuruje rodina, přibývá však družina, dětská dopravní hřiště, dětské zábavné akce či supermarketky.

7. 3 2. stupeň základní školy

Žáci se zde opět vyskytují jako samostatní chodci či cyklisté. V tomto období by si měli žáci upevňovat zásady správného chování chodce a cyklisty, prohlubovat si znalosti z 1. stupně základní školy, naučit se být tolerantními a ohleduplnými účastníky

silničního provozu, kteří si chrání svůj život a váží si jej. Objevuje se zde i snaha naučit žáky pozitivnímu vztahu k životnímu prostředí a přírodě. Mezi výchovné prostředí, vedle rodiny a školy, přibývají i kina či fast foody. Způsobů, jak docílit správné výuky je hned několik. Radíme mezi ně kampaně, výchovné programy, předměty v rámci školského vzdělávacího programu, soutěže či vystoupení známých a populárních osobností.

7. 4 Mládež

Mládež v silničním provozu vystupuje především jako chodci, cyklisté, ale i už i jako řidiči malých motocyklů. Proto je nezbytně nutné, aby mládež chápala dopravní provoz jako řízený systém s právními předpisy a zákonnými ustanoveními, které umí zároveň uplatňovat. Je též velice nezbytné, aby si mládež uvědomovala svou právní zodpovědnost chování v silničním provozu a v případě dopravní nehody dokázala poskytnout či přivolat první pomoc.

8 Analýza dopravní gramotnosti

Terénní šetření

V zásadě rozlišujeme tři základní metody realizace výzkumu. Jsou jimi pozorování, dotazování a experiment.

V případě pozorování zaznamenává výzkumník skutečné chování a jednání buď osobně nebo za pomoci elektronických přístrojů. Pozorování můžeme též rozlišit dle toho zda probíhá v přirozených či laboratorních podmínkách. Další dělení lze stanovit podle toho, zda jsou či nejsou předem vypracovány pozorovací kategorie, rozlišuje se pozorování nestrukturované, jehož hlavní funkcí je získávání informací o nových jevech, objevovaných teprve v průběhu pozorování, a pozorování strukturované, které má předem vypracované pozorovací kategorie, jimiž je dáno jeho zcela určité zaměření. Při tomto způsobu pozorování je úkolem pozorovatele pouze zaznamenání výskytu, či naopak absence, vytyčeného pozorovaného jevu.

Další metodou je metoda dotazování. Podstatou dotazovacích technik je pokládání otázek respondentům s cílem získat potřebné údaje k řešení výzkumného úkolu. Podle způsobu kontaktu s dotazovaným rozlišujeme dotazování osobní, písemné, telefonické a elektronické.

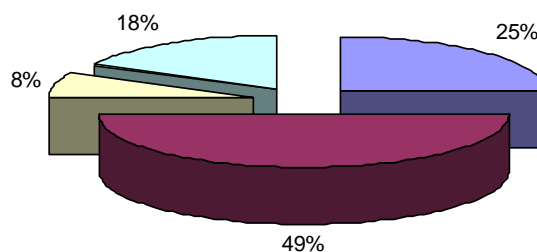
Poslední metodou je metoda experimentu. Je to speciální metoda založená na vytvoření situace s určitými měřitelnými parametry a nejčastěji je využívána ke studiu příčinných vztahů mezi proměnnými.

Do bakalářské práce byla vybrána metoda dotazování, v tomto případě písemného dotazování. Na podzim roku 2008 bylo tedy realizováno dotazníkové šetření. Celkem 120 dotazníků bylo rozdáno ve druhých, třetích a čtvrtých ročnících na Jihočeské univerzitě v Českých Budějovicích. Jelikož byly dotazníky rozdány během výuky bylo dosaženo 100% návratnosti dotazníků. Dotazník se skládal z celkem 19 otázek, z toho 16 otázek bylo přímo zkoumající dopravní gramotnost u vysokoškolských studentů. Ve formulaci otázek jsem se zaměřila především na srozumitelnost, přehlednost, snadnou orientaci, jazykovou korektnost a grafickou úpravu. V úvodu dotazníku jsem se krátce respondentovi představila a oslovila jej. Dále jsem respondentovi stručně nastínila účel dotazníkového šetření, význam a smysl

dotazníku a udělila pár jasných pokynů k jeho správnému vyplnění. Do dotazníku jsem zvolila pouze otázky uzavřené. Ty se vyznačují nabídkou několika variant odpovědí, ze kterých si respondent vybírá odpověď, která je nejbližší jeho názoru či je s jeho názorem totožná. Jejich nespornou výhodou je jednoduché vyplnění, nasměrování respondenta na to, co nás zajímá či snadné zpracování odpovědí. Naopak za nevýhody můžeme považovat sugestivní odpovědi a složitější vytváření dotazníku. Byly použity otázky uzavřené dichotomické, kde se respondentovi nabízí pouze odpověď ano či ne. Dalším typem byly otázky uzavřené výběrové, kde je možno zaškrtnout jen jednu odpověď na rozdíl od otázek výčtových, kde má respondent možnost zaškrtnout více odpovědí zároveň. V dotazníku též nebyly použity žádné škálové otázky. Prioritním cílem tohoto dotazníkového šetření bylo zjistit stávající situaci dopravní gramotnosti u vysokoškolských studentů. Všichni respondenti studují obor Obchodního podnikání na Jihočeské univerzitě. Odpovědi byly zpracovány pomocí programu Excel.

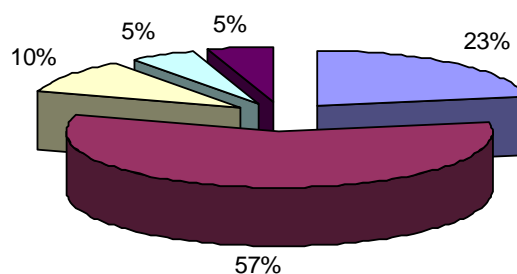
Otázka č. 1 Kde jste se poprvé setkal/la s dopravní výchovou?

2.ročník



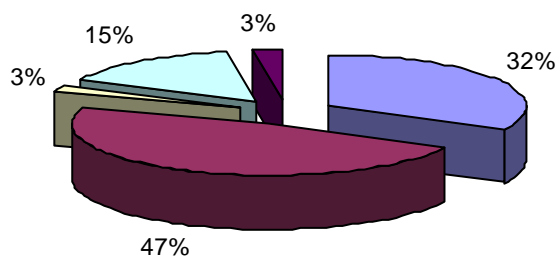
■ mateřská škola ■ 1. stupeň základní školy □ 2. stupeň základní školy □ jinde (rodina)

3.ročník



■ mateřská škola ■ 1. stupeň základní školy □ 2. stupeň základní školy
□ sdělovací prostředky ■ jinde (rodina)

4.ročník

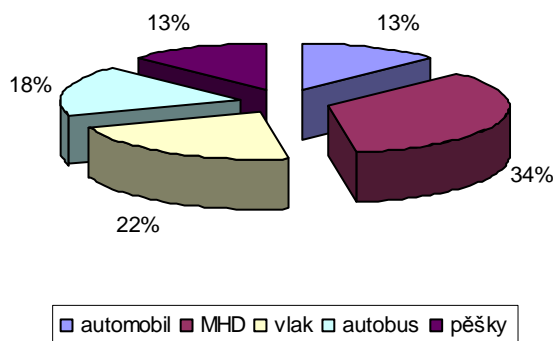


■ mateřská škola ■ 1. stupeň základní školy □ sdělovací prostředky
□ jinde (rodina atd.) ■ dosud jsem se nesetkal/la

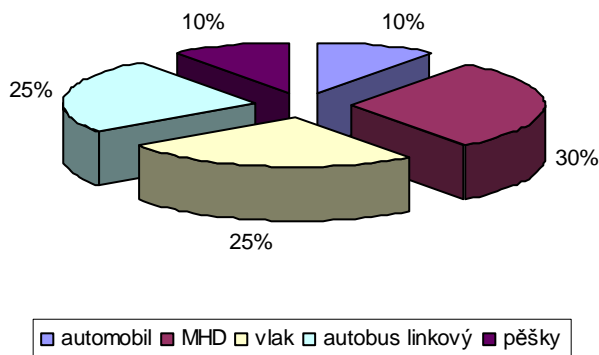
Z následujících grafů vyplývá, že většina respondentů se s dopravní výchovou setkala na 1. stupni základní školy. Zatímco u studentů 4. ročníku to bylo celkem 47 % , u studentů 3. ročníku je to více než polovina všech dotazovaných v tomto ročníku, tedy 57 %. Za 1. stupněm základní školy následuje škola mateřská, což je dle mého názoru velmi pozitivní stav, jelikož právě v tomto věku mohou výchovná prostředí (škola, rodina) dítě nejvíce ovlivnit a vštěpovat mu základní pravidla bezpečného pohybu v silničním provozu. Dítě si vytváří správné návyky a vztahy k okolí a k ostatním účastníkům silničního provozu. Proto není překvapující, že s odpovědí, že se jedinec setkal s dopravní výchovou až na střední škole či na škole vysoké, jsem se při vyhodnocování dotazníků setkala jen v jedné jediné odpovědi ze čtvrtého ročníku.

Otázka č. 2 Které dopravní prostředky používáte nejčastěji při své cestě do školy?

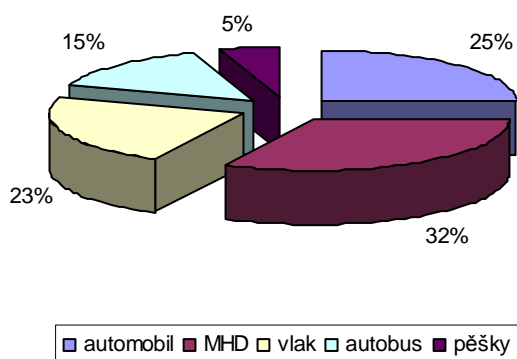
2.ročník



3.ročník



4.ročník

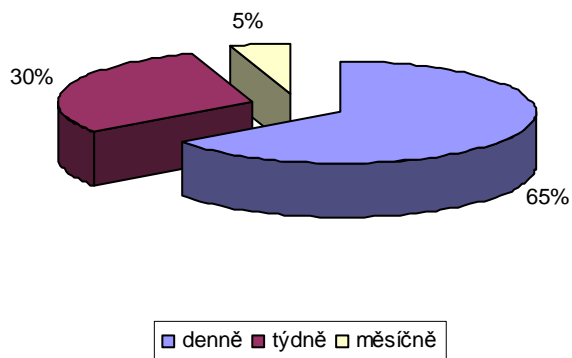


Pozn: Při kombinaci například vlaku a městské hromadné dopravy, studenti označovali pouze ten dopravní prostředek, kterým urazí větší část jejich trasy.

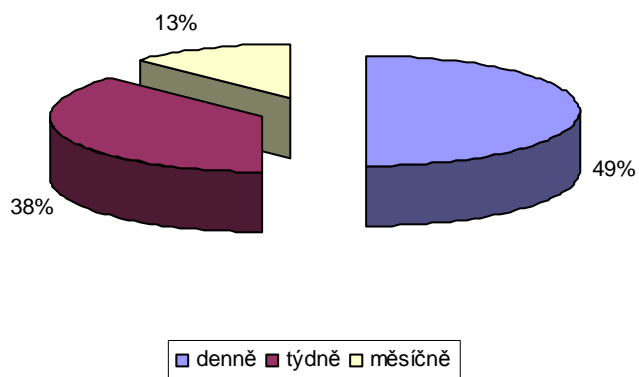
Z grafů jednoznačně plyne, že co se týče nejčastější odpovědi na tuto otázku, byla četnost odpovědí velmi vyrovnaná ve všech třech ročnících, kde studenti nejčastěji volili variantu, že do školy cestují městskou hromadnou dopravou. Předpokládáme, že se jedná o skupinu studentů s trvalým bydlištěm v Českých Budějovicích. Druhou skupinou jsou pravděpodobně studenti bydlící na privátech též v Českých Budějovicích. Ve čtvrtém ročníku pak na druhém místě byla odpověď, že studenti jezdí do školy automobilem. Bylo to celých 25 %, tedy každý čtvrtý student ze 4. ročníku. U ostatních ročníků nebyla tato odpověď volena tak často jako již ve zmiňovaném 4. ročníku. U třetího a druhého ročníku převažovala odpověď, že studenti cestují do školy vlakem či autobusem. Ve 2. ročníku do školy jezdí vlakem 22 % a 18 % studentů využívá autobus. Ve třetím ročníku preferuje 25 % studentů autobus a stejné procento upřednostňuje vlak. Oblíbenost přepravy vlakem je pravděpodobně způsobena faktem, že město České Budějovice je velmi významným železničním uzlem a tak není problém se do krajského města dostat z mnoha okolních sídel. Výběr dopravního prostředku samozřejmě ovlivňuje, co daný student preferuje při cestování, Zda je to rychlost, pohodlnost či finanční podmínky. Této problematice se podrobně věnuje otázka č. 5. U studentů, kteří volili variantu, že se do školy chodí pěšky, předpokládáme, že mají trvalé bydliště v bezprostřední blízkosti univerzity.

Otázka č. 3 Jak často těchto dopravních prostředků využíváte?

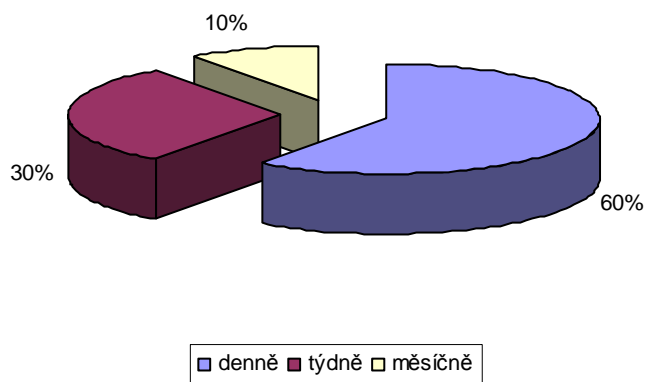
2.ročník



3.ročník



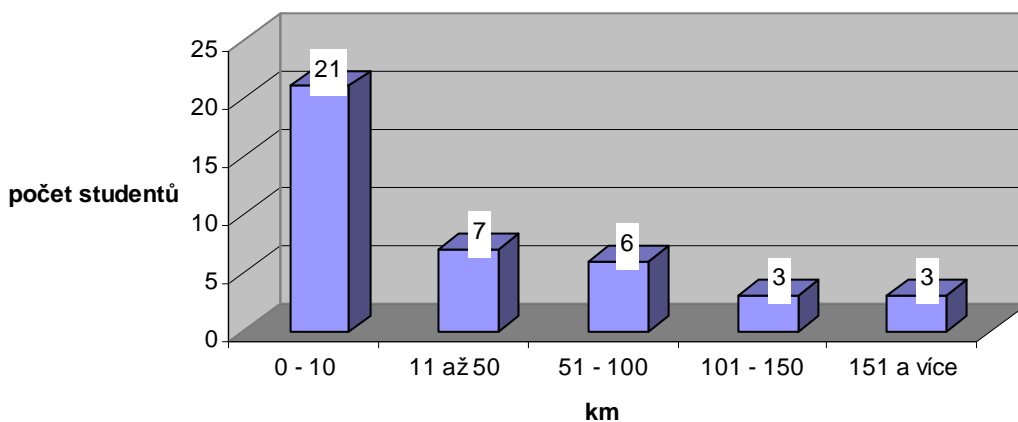
4.ročník



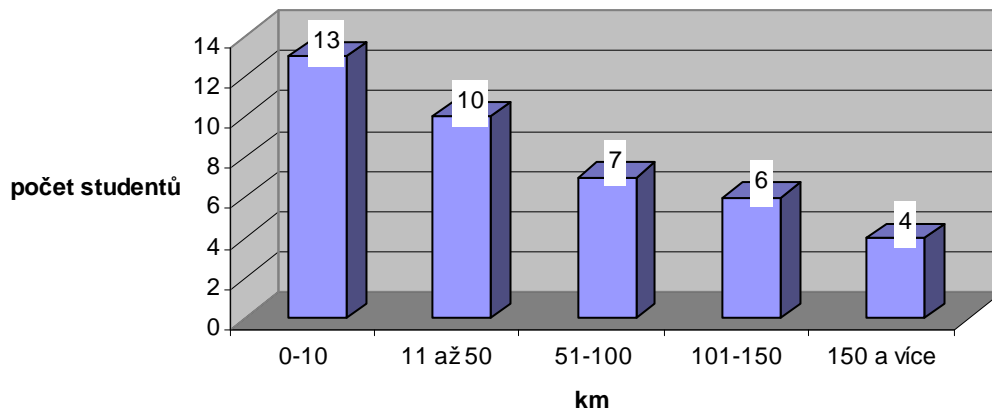
Na otázku č. 3 většina všech respondentů odpověděla, že dopravních prostředků, pomocí kterých se dostávají ze svého bydliště do školy, využívají denně. U druhého ročníku je to dokonce celých 65 % a pouhých 5 % studentů využívá dopravních prostředků jednou měsíčně. U třetího ročníku je to denně 49 %, tedy téměř každý druhý dotazovaný ve třetím ročníku. Procento u studentů, kteří dojíždějí do školy jednou měsíčně se zvedlo ve třetím ročníku na 13 %. Situace ve čtvrtém ročníku byla následující – 60 % studentů využívá zvolených dopravních prostředků denně, 30 % jednou týdně a pouhých 10 % jednou měsíčně. Ve škále odpovědí byla i možnost, že studenti využívají zvolených dopravních prostředků jednou ročně. Tuto odpověď jsem nezaznamenala v žádné odpovědi. Tato možnost zde byla nabízena především z toho důvodu, pokud by některý z respondentů byl zahraničním studentem.

Otázka č. 4 Jakou vzdálenost zpravidla urazíte těmito prostředky při cestě do školy?

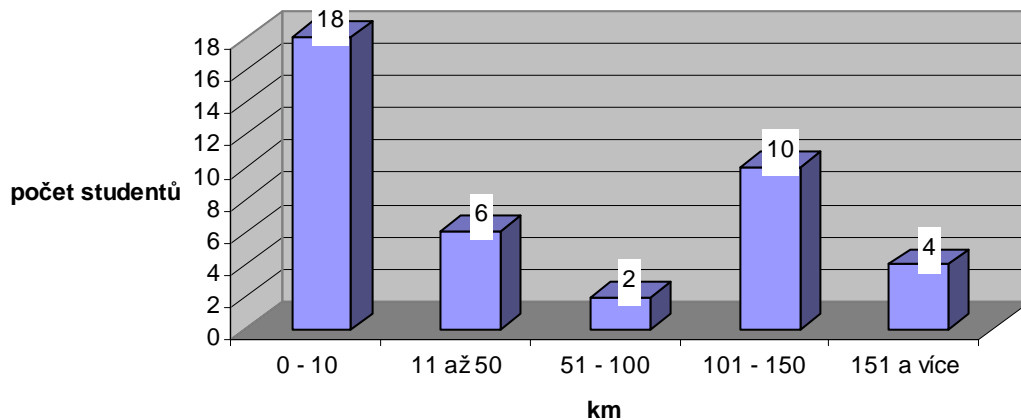
2.ročník



3.ročník



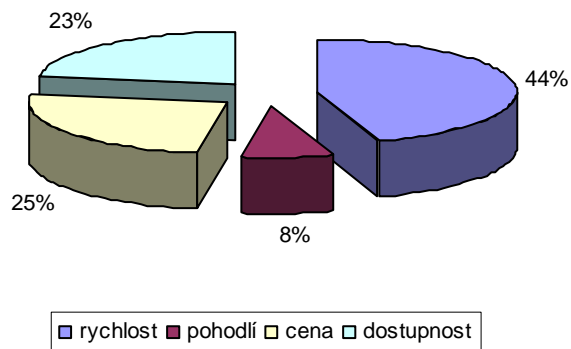
4.ročník



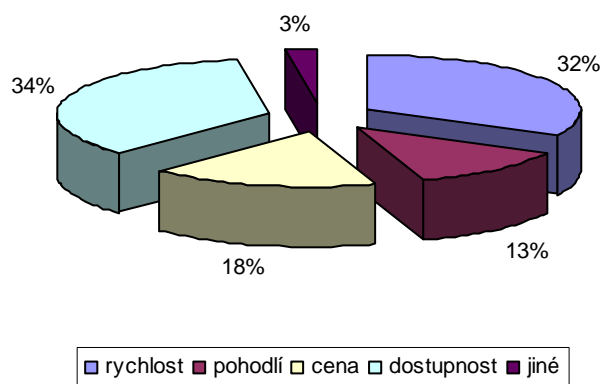
Ze sloupcových grafů je patrné, že největší procento studentů denně urazí do školy do 10km z místa jejich trvalého bydliště. Z celkových 40 studentů, kteří byli v jednotlivých ročnících dotazováni, to bylo ve druhém ročníku celkem 21 studentů, tedy více než 50 %. Ve třetím ročníku pak 13 studentů a v ročníku čtvrtém 18 studentů. Ze všech dotazovaných ve třech ročnících (120) je to celkem 52 studentů, tedy téměř 43 % studentů urazí z místa trvalého bydliště do školy maximálně 10km. Tento stav úzce souvisí i s otázkou č. 3, kde byli studenti dotazováni na frekvenci využívání zvolených dopravních prostředků. Většina studentů dojíždí do školy denně a je to jistě způsobeno i tím, že jejich bydliště se nenachází daleko od samotné univerzity, což se nám potvrdilo i v této otázce. Studentů, kteří urazí do školy více jak 151km, bylo dohromady pouze 11 ze 120 dotazovaných. Tento stav si můžeme vysvětlit tím, že studenti raději volí studium na univerzitě, která je nejbližší jejich domovu, ať už je to z důvodů finančních či z důvodů osobních.

Otázka č. 5 Který z faktorů při cestování zpravidla upřednostňujete?

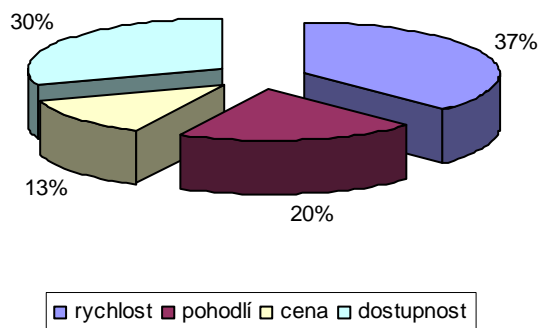
2.ročník



3.ročník



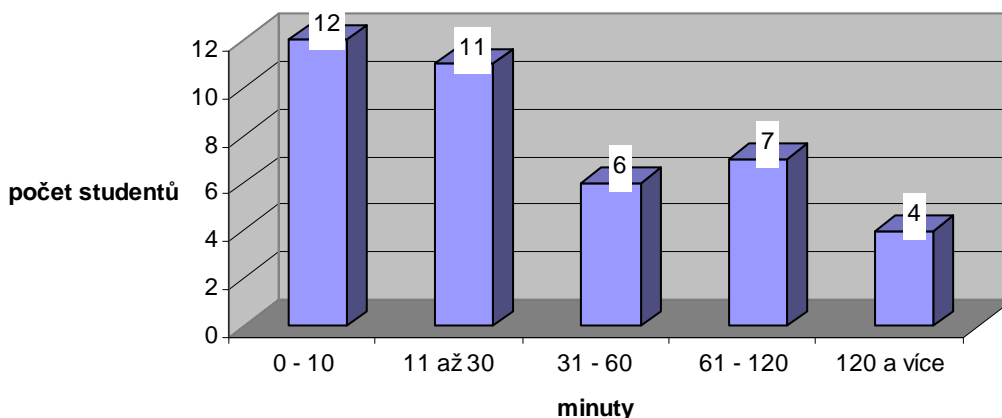
4.ročník



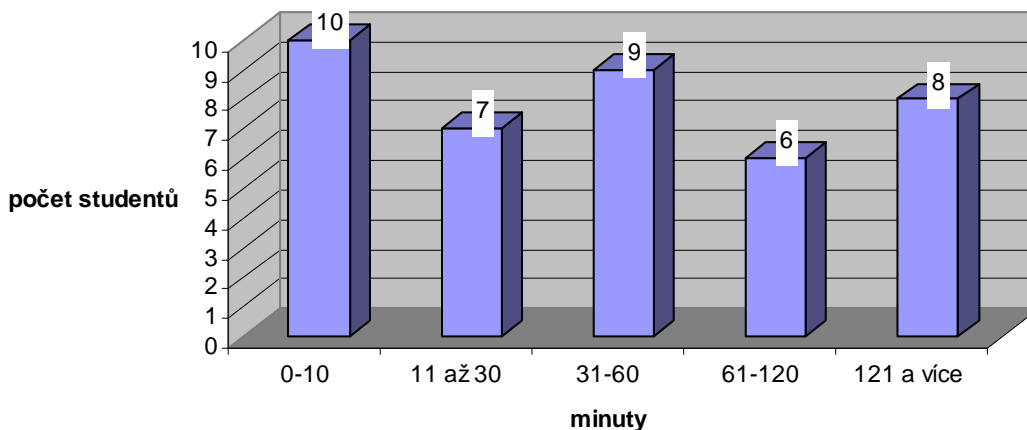
Co se týče faktorů, které nejvíce ovlivňují volbu daného dopravního prostředku, bylo respondentům opět nabídnuto několik možností (rychlost, dostupnost v místě bydliště, pohodlí, cena, jiné). Ve druhém a čtvrtém ročníku studenti nejvíce preferovali rychlost dopravy, což je v dnešním moderním a rychlém světě pochopitelný fakt. Ve druhém ročníku to bylo 44 % a ve čtvrtém 37 % studentů. Naopak ve třetím ročníku se jako nejvíce zastoupená odpověď vyskytla dostupnost v místě bydliště. Bylo to celých 34 % studentů. Významnou roli při výběru odpovědi sehrála i cena dopravy. Odpovědi na tuto otázku úzce souvisejí i s otázkou č. 4 (Jakou vzdálenost zpravidla urazíte těmito prostředky při cestě do školy?), protože naše preference se mohou měnit v závislosti na vzrůstající či klesající vzdálenosti.

Otázka č. 6 Kolik času Vám přibližně zabere jedna cesta do školy?

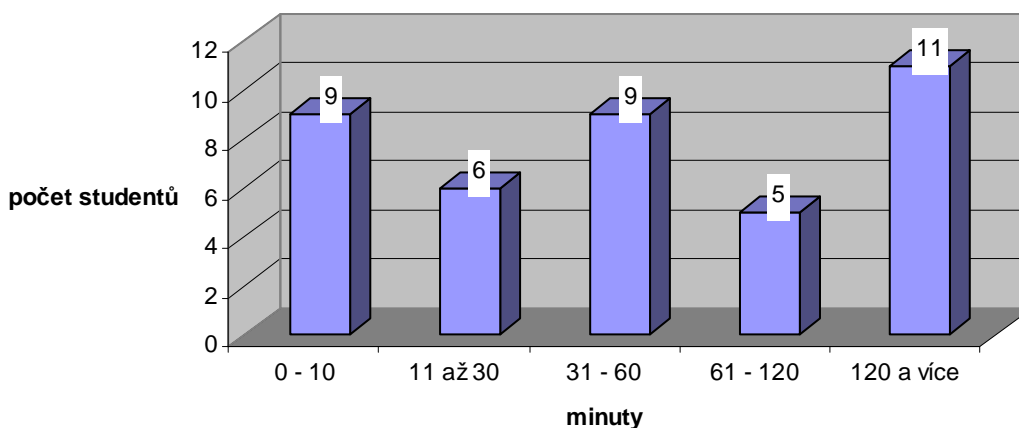
2.ročník



3.ročník



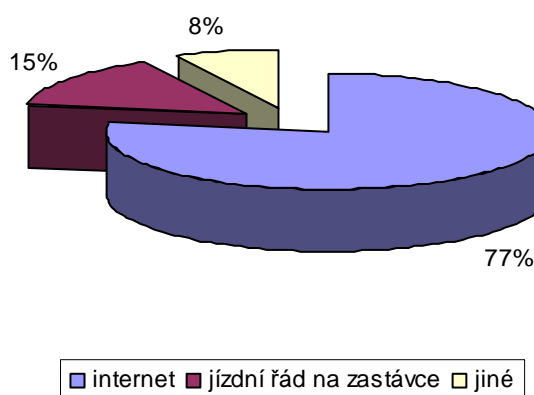
4.ročník



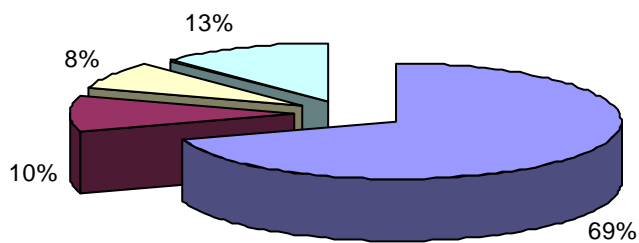
Odpovědi na tuto otázku jsou opět zjevně ovlivněny vzdáleností, kterou studenti urazí při své cestě do školy. Téměř čtvrtina všech respondentů (120) svoji cestu do školy urazí do 10 minut, naopak každému šestému dotazovanému cesta do školy zabere více jak 2 hodiny. Předpokládá se, že respondenti, kteří urazí svou cestu do školy do 10 minut využívají především služeb MHD nebo chodí do školy pěšky, výjimky mohou jezdit automobilem. Je zřejmé, že studenti, kteří cestují z místa trvalého bydliště přes 2 hodiny, dávají pak například přednost pohodlnosti před rychlostí či cenou. Opačné pravidlo platí pro studenty, kteří cestují do školy do 10 minut. Ti naopak preferují například rychlost a dostupnost.

Otázka č. 7 Kde nejčastěji vyhledáváte informace o Vašem odjezdu/příjezdu?

2.ročník

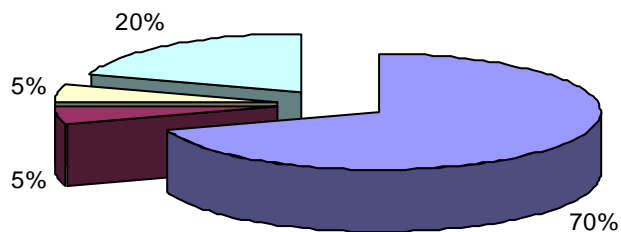


3.ročník



■ internet ■ knižní řád ■ vyvěšeny jízd.řád na zastávce ■ jiné

4.ročník

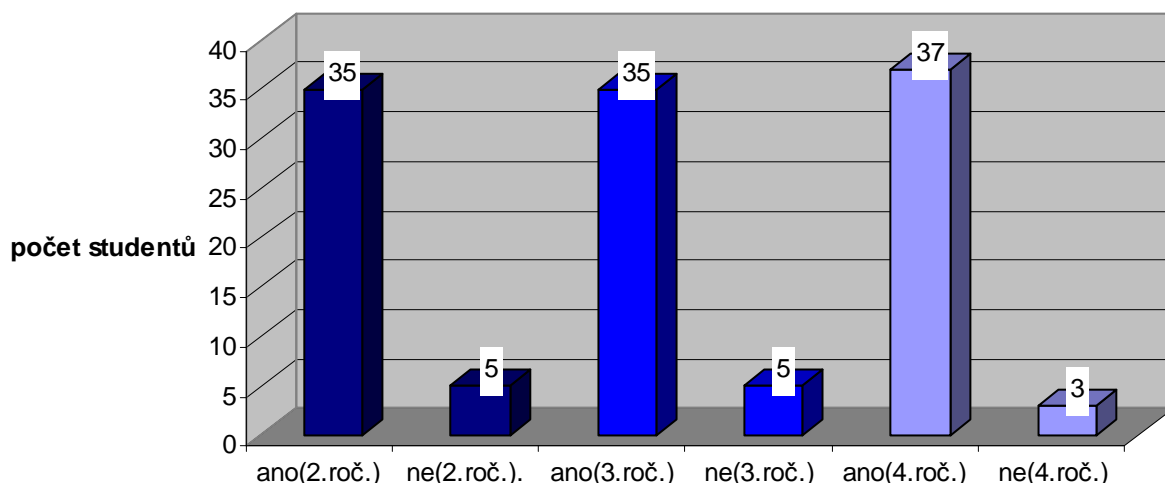


■ internet ■ knižní řád ■ jízdni řád na zastávce ■ jiné

V průměru 72 % studentů v každém ročníku uvedlo, že si své spoje vyhledávají na internetu, což jistě není překvapující fakt. V dnešní době nových moderních technologií je to nejsnazší a neeleganternější způsob, jak hledat odjezdy či příjezdy spojů. Lze předpokládat, že studenti využívají především rozsáhlého informačně-dopravního serveru www.idos.cz, kde naleznou jednak odjezdy vlaků a linkových autobusů, ale i odjezdy MHD ve všech městech České republiky, která městskou hromadnou dopravou disponuje. Hojně zastoupena byla i odpověď „jiné“, především ve 3. a 4. ročníku. Tato odpověď zahrnuje například vyhledávání spojů pomocí mobilního telefonu. Tuto službu zavedl nedávno dopravní podnik města Ostravy, který ji poskytuje od 2. ledna zdarma

do všech mobilních sítí. Vhodné spojení si tak může uživatel telefonu najít kdekoli a kdykoli. Jízdní řády jsou většinou ve formě Java-aplikace, a tak není problém je nainstalovat prakticky na jakýkoliv typ mobilního telefonu. Překvapivě vysoké procento studentů si spojení hledá v knižním tištěném řádu. Co se týče městské hromadné dopravy, tento fakt nám potvrdil i pan Bc. Radek Filip, vedoucí oddělení strategie a řízení dopravy z Dopravního podniku města České Budějovice. Míni, že lidé jsou zvyklí hledat spojení v knižním řádu, a to i v době moderních technologií. Zajímavé jistě je, že toto tvrzení platí i v segmentu vysokoškolských studentů.

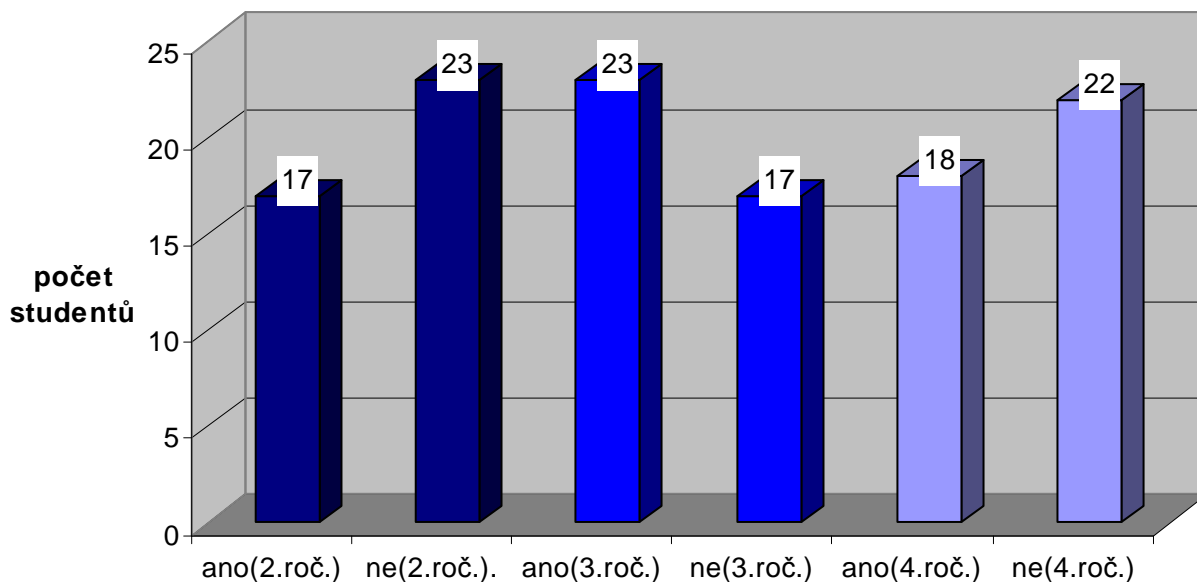
Otázka č. 8 Využíváte při cestování některých slev (např. ISIC karta, In-karta), které dopravní podniky nabízejí?



Celkem 107 studentů z celkových 120 využívá slev, které jsou určeny studentům. To je téměř 90 % všech dotazovaných. Pouhých 13 studentů, tedy asi 10 % nevyužívá žádné nabízené slevy. Studenti slevy uplatňují ve všech dopravních prostředcích. Ve vlacích se uplatňují například In-karty, které se vydávají vždy na 3 roky, či Junior pasy. Je možné, že někteří studenti využívají i hromadných slev. Tyto slevy jsou nabízeny například Českými drahami a lze je uplatnit již od dvou cestujících. Na autobusovou dopravu se vydávají speciální zákaznické kartičky a studenti mají cenové zvýhodnění i v MHD, kde si mohou zakoupit několika měsíční kupóny s výraznou slevou. Dopravní společnosti ovšem při vydávání těchto karet vyžadují

platné potvrzení o studiu. Lze předpokládat, že studenti, kteří odpověděli, že žádnou ze slev nevyužívají, chodí do školy pěšky či používají vlastní automobil.

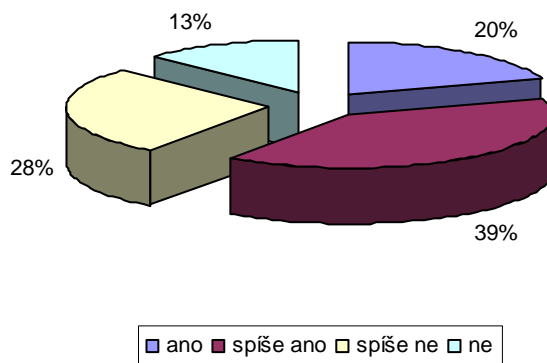
Otázka č. 9 Připadají Vám slevy, které jako student máte, dostačující?



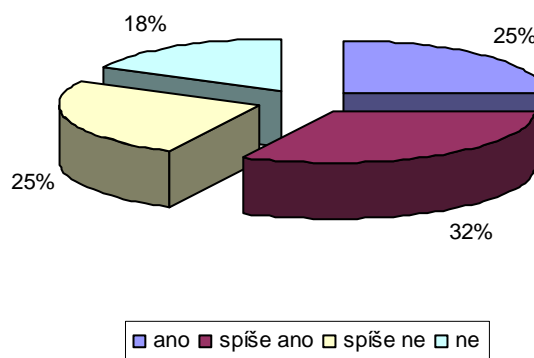
Otázka velmi úzce souvisí s otázkou č. 8. Již víme, že téměř 90 % studentů využívá slev, na které mají jako studenti nárok. Ale pouze 48 % studentů je spokojeno s výší slev. Přitom některé studentské slevy dosahují až 50 % oproti normálnímu jízdnému. Jde o velice subjektivní hodnocení a nejvíce asi závisí na finančním zázemí jednotlivých studentů. Velmi spokojeni jsou studenti z třetího ročníku, naopak nejméně spokojeni jsou studenti z ročníku druhého.

Otázka č. 10 Zatěžují výdaje spojené s cestou do školy výrazně Váš měsíční rozpočet?

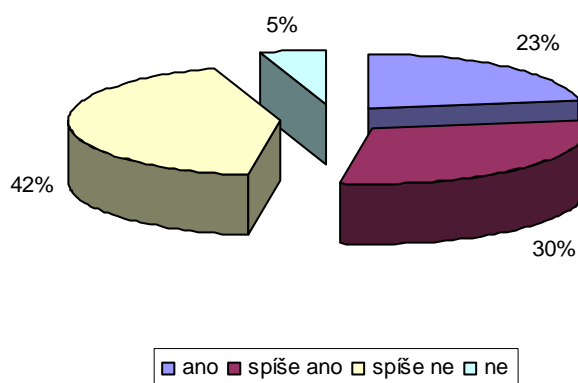
2.ročník



3.ročník

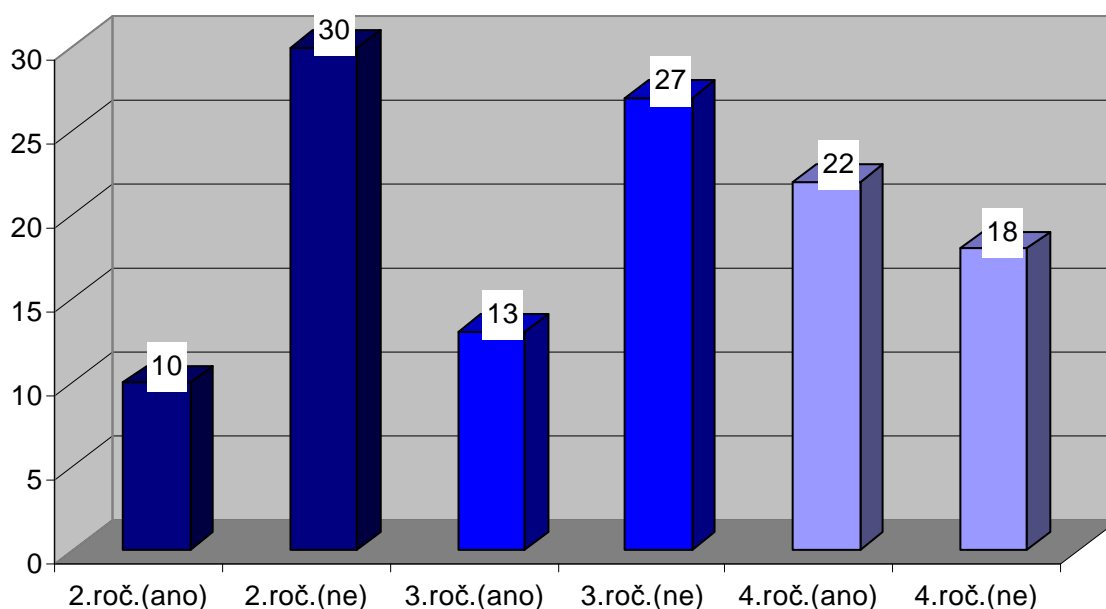


4.ročník



Celkem 39 % studentů z druhého ročníku přiznává, že výdaje spojené s jejich cestováním do školy výrazně zatěžují jejich měsíční rozpočet. U třetího ročníku je to 32 % a ve čtvrtém ročníku 30 % studentů. Pouze 36 % studentů ze všech dotazovaných (120) přiznává, že výdaje spojené s cestou do školy nezatěžují jejich rozpočet. To je zhruba každý třetí dotazovaný student. Odpovědi na tuto otázku opět velmi úzce souvisejí s finančním zázemím každého studenta. A i zde záleží na tom, jak se student do školy dostává. Zřejmě největší výhodu mají studenti, co do školy docházejí pěšky a jejich dopravní náklady jsou tudíž nulové.

Otázka č. 11 Máte nějakou velice negativní zkušenost s dopravním podnikem, s nimž cestujete do školy?

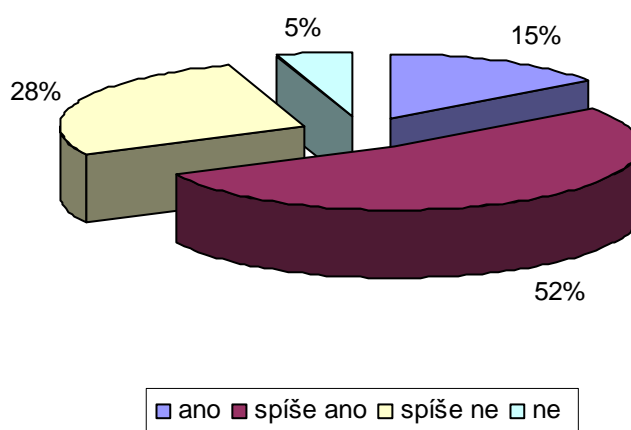


Z následujícího grafu, který je společný pro všechny tři ročníky, vyplývá, že celkem 30 studentů z druhého ročníku nemá doposud žádnou negativní zkušenost s dopravním podnikem, se kterým cestují z místa trvalého bydliště do školy. Velmi podobná je i situace ve třetím ročníku, kde žádnou negativní zkušenost nemá celkem 27 studentů. Ve čtvrtém ročníku je četnost odpovědí vyrovnanější než v předešlých dvou ročnících, a sice, že negativní zkušenost nemá 22 studentů, oproti tomu však 18 studentů již nějakou negativní zkušenost má. Lze předpokládat, že za negativní

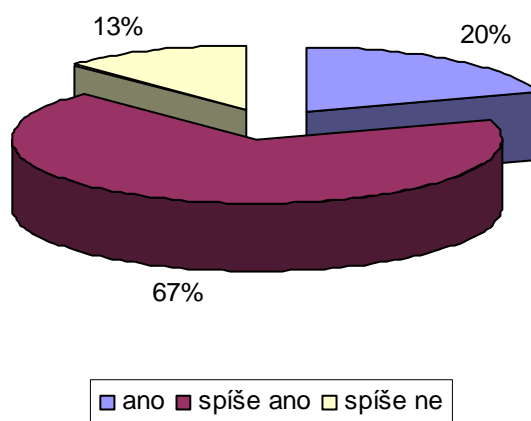
zkušenost studenti považují například zpoždění jejich spojů, nevstřícný personál, špatný technický stav dopravních prostředků či obecně nízkou kvalitu cestování.

Otázka č. 12 Víte přesně, co znamenají uvedené piktogramy v jízdních řádech?

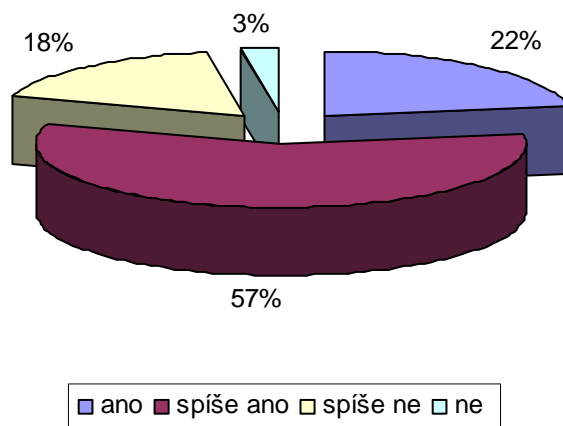
2.ročník



3.ročník



4.ročník



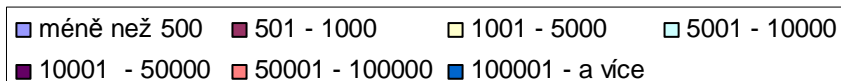
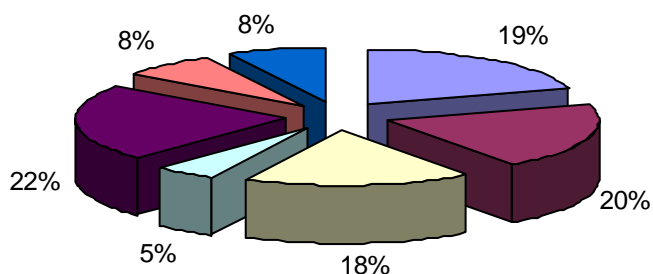
Jednou z nejdůležitějších otázek byla otázka č. 12 a to, zda studenti přesně vědí, co znamenají jednotlivé piktogramy v jízdnicích řádech. Ve druhém ročníku si naprosto jistých, že význam znají, bylo 15 % studentů. 52 % studentů ze druhého ročníku vybralo odpověď spíše ano a jen 5 % studentů by vůbec nevědělo, co dané piktogramy znamenají. Situace ve třetím ročníku byla obdobná. Procento těch, kteří význam piktogramů znají úplně přesně, se zvedlo na 20 %. Pozitivním faktem bylo, že ve třetím ročníku nebyl zaznamenán ani jeden student, který by piktogramům nerozuměl vůbec. Těch, kteří zaškrtili spíše nerozumím, bylo 13 %. Ve čtvrtém ročníku se procento těch, kteří ví přesně, co piktogramy znamenají, zvedlo ještě o 2 % procenta, na konečných 22 %. Dalších 57 % studentů ze čtvrtého ročníku zaškrtnulo odpověď spíše ano a pouhá 3 % studentů ze čtvrtého ročníku neví vůbec, co dané piktogramy znamenají.

9 Shrnutí a zhodnocení výsledků dotazníkového šetření

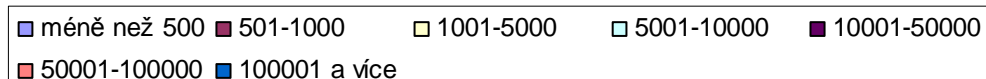
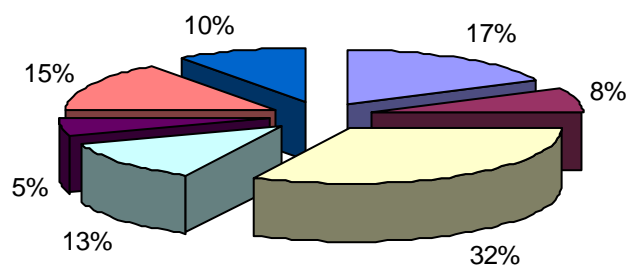
Celkem se tohoto dotazníkového šetření zúčastnilo 120 studentů z ekonomické fakulty Jihočeské univerzity. Z těchto 120 studentů bylo 98 žen a 22 mužů. Respondentů ženského pohlaví bylo tedy celkem téměř 82 %. Co se týče věku respondentů, všichni dotazovaní byli v rozmezí 19 – 26 let. Konkrétně 96 studentů se vešlo do věkového rozpětí 19 – 22, zbývajících 24 pak do intervalu 23 – 26 let. Poslední otázkou, která se netýkala dopravní gramotnosti, byla otázka na počet obyvatel sídla, kde mají respondenti trvalé bydliště.

Výsledky jsou znázorněny v následujících grafech :

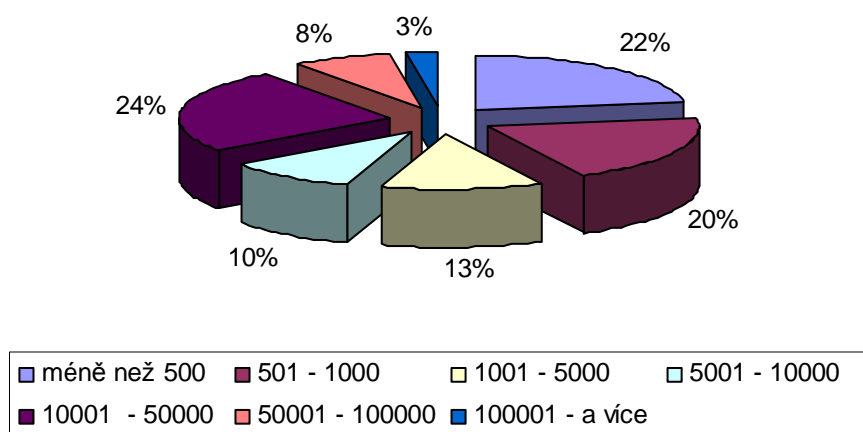
2.ročník



3.ročník



4.ročník



Je tedy patrné, že celkem 22 % studentů druhého ročníku bydlí v sídle, jenž má 10 001 – 50 000 obyvatel, dále pak 20 % studentů bydlí v sídlech o celkovém počtu obyvatel 501 – 1000 a celkových 19 % studentů bydlí v sídlech, která mají méně než 500 obyvatel. Situace ve třetím ročníku je následující – celkem 32 % bydlí v sídle s 1001 – 5000 obyvateli, 17 % studentů v sídle, jenž má méně než 500 obyvatel a 15 % v sídlech se 50 001 – 100 000 obyvateli. Ve čtvrtém ročníku je situace velmi vyrovnaná. Nejvíce studentů, celých 24 %, bydlí v sídlech o 10 001 – 50 000 obyvatel, dále pak 22 % v sídlech, která mají méně než 500 obyvatel a 20 % v sídlech s 501 – 1000 obyvateli. Vidíme, že v této otázce byly četnosti odpovědí velice vyrovnané, a tak lze jen těžko konstatovat, že by zde byl nastolen nějaký výrazný a trvalý trend.

Pozitivním faktem z realizovaného šetření je skutečnost, že 62 studentů z celkových 120 se setkalo s dopravní výchovou na prvním stupni základní školy. Dalších 32 studentů se s ní setkalo již ve škole mateřské. Je tedy dobře, že téměř 78 % studentů se s touto problematikou setkalo již v útlém věku. Nejpoužívanějším dopravním prostředkem, který studenti využívají k přepravě z místa trvalého bydliště do školy byly dopravní prostředky městské hromadné dopravy. Druhým nejpoužívanějším dopravním prostředkem byl vlak a dále autobus. Těchto dopravních prostředků nejvíce studentů využívá denně. Je to celkem 70 studentů, tedy 58 % ze všech dotazovaných. Celkem 52 studentů dojíždí do školy 10km či méně. Co se týče preference jednotlivých faktorů, nejpočetnějším faktorem byla rychlost a dále dostupnost. Rychlost zvolilo

celkem 46 studentů, tedy asi 38 % všech dotazovaných. Není příliš překvapivé, že téměř 73 % studentů si své spoje vyhledává na internetu. Následuje knižní řád a zasílání informací o odjezdech a příjezdech přímo na mobilní telefony. Téměř 90 % všech dotazovaných využívá při cestování některou ze slev, která je dopravními podniky nabízena, ale jen 48 % studentů přijde tato sleva jako dostatečná. Více jak polovinu studentů zatěžují cestovní výdaje výrazně jejich měsíční rozpočet. Pozitivnějším faktem je skutečnost, že pouhých 37 % studentů má nějakou negativní zkušenost s dopravním podnikem, s nímž cestují do školy. Příjemné je i zjištění, že 94 studentů ze 120 ví přesně anebo téměř přesně, co znamenají piktogramy uvedené v jízdních rádech.

10 Návrhy na zlepšení stávající situace

Na závěr bakalářské práce bylo nastíněno několik návrhů, které by vedly ke zlepšení stávajícího stavu v dopravě. Velkým krokem vpřed by bylo zavedení tzv. inteligentních dopravních systémů. Tyto systémy dokáží optimalizovat městskou hromadnou dopravu, vyvádět vozidla z dopravní zácpy, hledat volná parkovací místa či dokonce on-line informovat řidiče o stavu dopravy. S využitím informačních a komunikačních technologií by se dala vyřešit některá kritická místa v dopravě velkých měst, tedy například i v jihočeské metropoli. Inteligentní komunikační systémy využívají navigaci GPS, bezdrátový přenos dat Wi-Fi, mobilní telefony a řídicí jednotky moderních vozidel. V kombinaci s příslušnými softwarovými aplikacemi dokáží například řídit semaforey ve městě s tím, že přednostně projedou vozy MHD. Nespornou výhodou by bylo zavedení tzv. inteligentních zastávek MHD. Co se týče zastávek MHD, ty v reálném čase informují cestující, kdy pojede jejich spoj a tím výrazně stoupá komfort cestování. Na velkoplošných panelech bude i hlášení pro nevidomé občany. Ti budou vybaveni speciální krabičkou tzv. Tyfloset krabičkou, která je použitelná po celé republice. Když přijde nevidomý s touto krabičkou na zastávku, zmáčkne tlačítko na své krabičce a zastávka již sama pozná, že je u ní nevidomý občan. Začne hlásit, který spoj přejíždí, číslo spoje či jakým směrem pojede dál. Tyto inteligentní zastávky zatím fungují jen v Olomouci, ale mnoho českých velkoměst o nich začíná reálně uvažovat. Mezi nimi i město České Budějovice, jak nám v rozhovoru potvrdil i Ing. Jaroslav Mráz, vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství.

Podíváme-li se nyní na železniční dopravu, velké naděje na zlepšení kvality cestování vlakem jsou vkládány do záměru majitele firmy Student Agency, pana Radima Vančury, a to v zavedení nové dopravní železniční společnosti HighJet. Tato společnost by měla být do pár let plně schopna konkurovat Českým drahám. Prvotním plánem bylo zavedení spojů pouze na trati Praha – Ostrava. Až později se začalo mluvit o zvedení těchto spojů i v regionální a dálkové dopravě. Podle posledních informací začala společnost HighJet spolupracovat s francouzskou firmou Kelios, která je třetím největším dopravcem v Evropě.

Dalším, jistě úspěšným krokem, je vybudování dálnice D3, která bude jihočeskou metropolí procházet. Po jejím vybudování dosáhne region vyšší úrovně

cestování. Hlavní a nespornou výhodou dálnice D3 je zrychlení dopravy a řešení neúměrného zatěžování obcí na hlavní trase Praha – České Budějovice. Příjemné jistě bude i bezprostřední napojení na rakouskou dálniční síť. Českými Budějovicemi bude procházet i IV. železniční koridor, který je nyní ve výstavbě. Díky tomuto koridoru se podstatně zrychlí překonání železniční trasy Praha – České Budějovice, které v těchto dnech zabere cestujícím až 3 hodiny.

Z výsledků nehodovosti na území České republiky vyplývá, že dopravní výchova ještě není na úplně uspokojující úrovni. Východiskem by mohlo být zavedení dopravní výchovy jako povinného předmětu na českých školách, především pak na 1. a 2. stupni základních škol. V rámci výuky by bylo dobré zařadit i program na dopravních hřištích, která žákům pomohou lépe se orientovat v silniční dopravě a mohou tak být účinnou prevencí nehod. Na středních školách by bylo jistě uspokojujícím řešením zavést povinné semináře, kurzy a přednášky.

11 Závěr

Bakalářská práce byla zaměřena především na analýzu dopravních služeb na Českobudějovicku, na dopravní obslužnost tohoto regionu a na posouzení úrovně dopravní gramotnosti u segmentu vysokoškolských studentů. Přesnému zhodnocení a shrnutí výsledků dotazníkového šetření jsme se věnovali v předešlé kapitole, proto se na závěr zmíníme ještě o stavu úrovně dopravní obslužnosti a o analýze dopravních služeb na Českobudějovicku.

Po provedení příslušné analýzy lze konstatovat, že dopravní systém v okrese České Budějovice je na velmi slušné úrovni. Jeho klady jsou především relativně dobrý technický stav silnic v tomto okrese, dále dobře fungující integrovaný systém mezi Hlubokou nad Vltavou a Českými Budějovicemi či městská hromadná doprava v Českých Budějovicích, která propojuje většinu městských částí a přilehlé obce. Co se týče obslužnosti sídel v okolí Českých Budějovic, lze konstatovat, že autobusové spojení je v okrese zajištěno do většiny sídel. Významným zlepšením byla realizace nového moderního autobusového nádraží České Budějovice integrovaného do obchodního komplexu Mercury centrum se zachováním tradiční návaznosti na MHD a železnici. Až po hlubším zkoumání autobusové dopravy vychází najevo fakt, že téměř 15% osad nemá přímé autobusové spojení s centrálním sídlem. České Budějovice a obyvatelé to mají k nejbližší zastávce 1 - 4km. Lépe je na tom doprava železniční. Její hustotu lze charakterizovat faktem, že 86% sídel jsou od železniční stanice či zastávky vzdáleny méně než 11km.

Nespornou výhodou okresu České Budějovice je vhodná geografická poloha s napojením na státy EU, především napojení na rakouskou silniční síť. Dalším kladným faktorem je kvalita životního prostředí, jenž odpovídá průměru v porovnání s ostatními městy České republiky. Tomuto faktu nahrává i skutečnost, že městská hromadná doprava v Českých Budějovicích je zajišťována mimo jiné i ekologickými trolejbusy. Velkou příležitostí pro tuto oblast je právě budovaná dálnice D3, která povede až do rakouského Lince, kde se napojí na síť rakouských dálnic s přímou návazností na celoevropskou dálniční síť. Její plánovaná dostavba je stanovena na rok 2018. K lepšímu dopravnímu napojení Českých Budějovic do zahraničí přispěje v budoucnu také letiště v Plané, které se uchází o statut mezinárodního veřejného letiště a již od

roku 2008 funguje jako mezinárodní letiště neveřejné s možností odbavování letadel i mimo schengenský prostor.

Z hlediska slabých stránek, musíme v první řadě uvést technický stav železničních sítí a navazující infrastruktury. Ty jsou na velmi nevyhovující úrovni a jen těžko se mohou porovnávat se západoevropskou železniční sítí, stejně jako vlastní dopravní služby a komfort cestujících. Stejný stav přetrvává i v technické stránce nádražích a železničních zastávek. Tyto dva faktory snižují celkovou úroveň cestování po železnici. Dalším zjevným problémem je i dopravní obslužnost venkovských sídel, především o víkendech. Zásadními akcemi pro zlepšení železniční dopravy je stavba IV. tranzitního železničního koridoru Praha – České Budějovice včetně jeho větví Veselí nad Lužnicí – České Velenice a České Budějovice – České Velenice a dále připravovaná rekonstrukce a dostavba nádraží České Budějovice. Jeho dokončení je plánováno na rok 2016.

12 Summary

Transport literacy of university students as an important prerequisite of the travel trade

I focused in my bachelor thesis on the analysis of traffic services and their accessibility and mainly on student's traffic literacy. I have chosen the university students from the University of South Bohemia as a target group. Their field of study is economics and management with specialization on tourism and travel trade. I made the questionnaire about traffic literacy and gave it away to 120 students. The questionnaire had nineteen questions and the results of the survey were processed by Excel and presented in diagrams.

After the completion of the traffic analysis, we can definitely say that the quality of the transportation system in the region of České Budějovice is relatively high. Among its positive features are especially the density and good technical quality of motorways, integrated traffic system between the town České Budějovice and Hluboká nad Vltavou and the advanced and reliable urban mass transport which operations are partly environment-friendly (trolley-buses). Another positive aspect is a recently built new bus-station which is situated on top of the roof of the shopping center Mercury and which is a real traffic hub with very good connectivity of regional bus transport to urban bus and trolley-bus transport as well as to the railway transport. Unquestionable comparative advantage of this region is its geographical localization with the direct connection to other European states, especially to Austria and the sophisticated Austrian highway network. Another opportunity for České Budějovice is the reconstruction of the international transit railway corridor between Prague and Linz and the highway D3 which is under construction in the vicinity of České Budějovice.

On the other hand – the weakness of this region is, without question, the present state of the railway traffic, its neglected technical infrastructure and low quality of passenger services. Another weakness is the bad accessibility of rural areas by public mass transport, mainly during the weekends. Some measures for the improvement of the transport system in the region and its capital are also proposed in the thesis.

Key words: *Transport system, Transport literacy, Public transport, South Bohemia, České Budějovice region, Transport survey, Travel trade*

13 Přehled odborné literatury

13. 1 Odborné publikace:

1. BOROVIANSKÁ, J. *Dopravní výchova ve školních družinách mládeže*. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích: Pedagogická fakulta, 1982. nepublikovaný materiál
2. DROBNÁ, D., MORÁVKOVÁ, E. *Cestovní ruch*. Praha: Fortuna, 2004.
3. DUŠEK, P. *Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Libri, 2003.
4. DVOŘÁK, L. *Dopravní výchova na prvním stupni základní školy*. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích: Pedagogická fakulta, 1984. nepublikovaný materiál
5. EISLER, J., HOBZA, M. *Ekonomika podniku dopravy*. Praha: VŠE, 1994.
6. EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Oeconomica, 2005.
7. FRANCOVÁ, E. *Cestovní ruch*. Olomouc: Universita Palackého, 2003.
8. HESKOVÁ, M. a kol. *Cestovní ruch*. Praha: Fortuna, 2006.
9. KIKUŠOVÁ, S. *Porovnanie cestovateľskej gramotnosti a dopravnej výchovy*. Bratislava: univerzita Komenského, Pedagogická fakulta, Katedra predškolskej elementárnej pedagogiky, 2004. nepublikovaný materiál
10. MIRVALD, S. *Geografie dopravy I*. Plzeň: ZČU, 1999.
11. MIRVALD, S. *Geografie dopravy II*. Plzeň: ZČU, 2000.
12. NĚMČANSKÝ, M. *Management služeb cestovního ruchu*. Karviná: Slezská univerzita (Opava). Obchodně-podnikatelská katedra 1995.
13. ORIEŠKA, J. *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: Idea Servis, 1999.
14. RABUŠICOVÁ, M. *Gramotnost: staré téma v novém pohledu*. Brno: Masarykova univerzita, Filozofická fakulta, 2002.
15. SOUKUP, P. *Dopravní výchova: (se zaměřením na žáky základních škol)*, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, 2005. nepublikovaný materiál

16. ZELENÝ, L. *Rozvoj dopravy ve světě*. Praha: VŠE, 1994.

13. 2 Internetové zdroje:

17. *Společnost pro veřejnou dopravu* (online). 2009., (cit. 17.2.2009). Dostupný na:
<http://www.spvd.cz/?p=cz/ceskebudejovice/studentagency.html&m=cz/ceskebudejovice/menu_ceskebudejovice.html>
18. *Společnost pro veřejnou dopravu* (online). 2009, (cit. 17.2.2009). Dostupný na:
<http://www.spvd.cz/?p=cz/ceskebudejovice/linka41.html&m=cz/ceskebudejovice/menu_ceskebudejovice.html>
19. *BESIP* (online).2008, (cit. 10.12.2008). Dostupný na:<<http://www.ibesip.cz/Dopravní-výchova>>
20. *BESIP* (online).2008, (cit. 15.12.2008). Dostupný na :
<http://www.ibesip.cz/142_cil>
21. *BESIP* (online).2008, (cit. 15.12.2008). Dostupný na:
<http://www.ibesip.cz/143_principy>
22. *BESIP* (online).2009, (cit. 4.1.2009). Dostupný na:
<http://www.besip.cz/144_kategorie>
23. *Dopravní podnik města České Budějovice* (online). 2008., (cit. 14.2.2008).
Dostupný na: <<http://www.dpmcb.cz/vytahtarifu.html>>
24. *Strukturální fondy* (online). 2008., (cit. 4.2.2008). Dostupný na:
<<http://www.strukturalni-fondy.cz/srop/4-2-2-charakteristika-soucasne-situace>>

13. 3 Ostatní tištěné materiály:

25. Dopravní podnik města České Budějovice a.s. *Jízdní řády MHD* 2009, platnost od 14.12 2008 do 12.12. 2009

14 Seznam příloh

Příloha č. 1 – Mapa římských cest

Příloha č. 2 – Dotazník dopravní gramotnosti

Příloha č. 3 – Rozhovor s Ing. Jaroslavem Mrázem

Příloha č. 4 – Rozhovor s Bc. Radkem Filipem

Příloha č. 5 – Rozhovor s paní Stanislavou Měchurovou

Příloha č. 6 – Mapa nočních linek Dopravního podniku města České Budějovice

Příloha č. 7 – Piktogramy

Příloha č. 8 – Jízdenky Dopravního podniku města České Budějovice

Příloha č. 9 – Vzhled In-karty (ČD)

Příloha č.10 – Novinový článek (Student Agency v Českých Budějovicích
– přínos nebo pohroma?)

Příloha č.11 – Platnost a cena jednotlivých jízdenek

Příloha č. 1 – Mapa římských cest.



Zdroj: www.rimska-silnice.navajo.cz (15.12.2008)

Příloha č. 2 – Dotazník dopravní gramotnosti.



Ekonomická fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích.
Katedra obchodu a cestovního ruchu.

Jmenuji se Karolína Hátleová a jsem studentkou Ekonomické fakulty Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. Ve své bakalářské práci zpracovávám problematiku dopravní gramotnosti, zvláště pak u vysokoškolských studentů, jakožto nedílného předpokladu rozvoje cestovního ruchu. Výsledky tohoto dotazníkového šetření budou následně zpracovány, vyhodnoceny a získané údaje poslouží jako podklad pro formulaci návrhů v oblasti dopravní gramotnosti.

Své odpovědi vyznačte, prosím, křížkem. U každé odpovědi je možno zakřížkovat jen jednu odpověď.

1. Kde jste se poprvé setkal/a s dopravní výchovou?

- v mateřské škole
- na prvním stupni základní školy
- na druhém stupni základní školy
- na střední škole
- na vysoké škole
- sdělovací prostředky (TV, rádio)
- jinde (např. rodina, zájmový kroužek)
- dosud jsem se dopravní výchovou nesetkal/a

2. Které dopravní prostředky používáte nejčastěji při své cestě do školy?

- automobil
- městská hromadná doprava (autobus, trolejbus)
- vlak
- linková autobusová doprava
- kolo
- pěšky

3. Jak často těchto dopravních prostředků využíváte?

- denně (v pracovní dny)
- několikrát týdně
- několikrát měsíčně
- několikrát ročně

4. Jakou vzdálenost zpravidla urazíte těmito prostředky při cestě do školy?

- 0 – 10km
- 11 – 50km
- 51 – 100km
- 101 – 150km
- 151 – a více km

5. Který z faktorů při cestování zpravidla upřednostňujete?

- rychlost
- pohodlí
- cena
- dostupnost v místě
- jiné

6. Kolik času Vám přibližně zabere jedna cesta do školy?

- 0 – 10 min.
- 11 – 30 min.
- 31 – 60 min.
- 61 – 120 min.
- 121 – a více min.

7. Kde nejčastěji vyhledáváte informace o Vašem odjezdu/příjezdu?

- internet
- knižní jízdní řád
- informační kancelář přímo na nádraží
- jízdní řád vyvěšený na zastávkách a nádraží (popř. světelné tabule)
- jiné (např. mobilní telefon)

8. Zdá se Vám spojení z Vašeho bydliště do školy v dostatečné míře?

- ano
- spíše ano
- spíše ne
- ne

9. Jste spokojeni s technickým stavem dopravních prostředků, jimiž cestujete?

- ano
- spíše ano
- spíše ne
- ne

10. Uvítali byste posílení některých linek (spojů), například v ranních či večerních hodinách?

- ano
- spíše ano
- spíše ne
- ne

11. Využíváte při cestování některých slev (např. ISIC karta, Z-karta), které dopravní podniky nabízejí?

- ano
- ne

12. Připadají Vám slevy, které jako student máte, dostačující?

- ano
- ne

13. Zatěžují výdaje spojené s cestou do školy výrazně Váš měsíční rozpočet?

- ano
- spíše ano
- spíše ne
- ne

14. Máte nějakou velice negativní zkušenost s dopravním podnikem, s nimž cestujete do školy?

- ano
- ne

15. Víte přesně, co znamenají uvedené piktogramy v jízdních řádech?

- ano
- spíše ano
- spíše ne
- ne

16. Připadá Vám dopravní výchova či gramotnost důležitá?

- ano
- spíše ano
- spíše ne
- ne

Vaše pohlaví :

- žena
- muž

Váš věk:

- 19 – 22 let
- 23 – 26 let
- 27 – 30 let
- 31 a více let

Počet obyvatel obce, v němž máte trvalé bydliště:

- méně než 500 obyvatel
- 501 – 1000 obyvatel
- 1001 – 5000 obyvatel
- 5001 – 10 000 obyvatel
- 10 001 – 50 000 obyvatel
- 50 001 – 100 000 obyvatel
- 100 001 a více obyvatel

Děkuji za Váš čas a velice si cením Vaši spolupráce.

Zdroj: *vlastní šetření*

Příloha č. 3 – Rozhovor s Ing. Jaroslavem Mrázem

Položila jsem pár otázek týkajících se dopravy a dopravní obslužnosti ve městě České Budějovice panu Ing. Jaroslavu Mrázovi, vedoucímu oddělení dopravy a silničního hospodářství. Jeho oddělení je součástí magistrátu města České Budějovice.

Myslíte si, že je plynulost dopravy v Českých Budějovicích vyhovující oproti ostatním městům v České republice?

Nemyslím. Ale je jistě na místě otázka s jakými městy se srovnáváme. České Budějovice jsou asi jediné krajské město, které nemá obchvat dálnice nebo dopravní okruhy. Sice se toto léta připravuje, ale nerozhodují o tom České Budějovice. V roce 1999 se podařilo Sdružení D3, jehož členy byla města a obce na trase D3 od Benešova po D.Dvořiště, prosadit do vládního programu znovuzařazení D3 do dlouhodobých plánů. Od té doby se znova rozběhly projekční práce. Pro informaci - trasa dálnice se v územním plánu Města chrání od roku 1962. V současné době jsou již některé úseky připraveny realizaci, či k vydání územních rozhodnutí. Možná jste se dočetla, že se projednává vedení D3 v úseku Úsilné - Hodějovice, kde by se mělo jednat o vedení cca 700 m trasy v tunelu. Realizace je samozřejmě závislá na financích, ale naděje je dost veliká. S touto stavbou však souvisí i další komunikační stavby, které mají za úkol připojit D3 na dopravní síť města. Jedná se o Zanádražní komunikaci a dálniční přivaděče - Propojení Okruhů, přivaděč Hlinsko a přivaděč Srubec. Propojení Okruhů se podařilo v lednu zahájit, což je z mého pohledu velký úspěch. Intenzivně se připravují k realizaci stavby Zanádražní komunikace, protože bez ní by dopravní systém po vybudování dálnice zkolaboval. Tato komunikace by měla být hotova v některých úsecích i pro objížd'kové trasy při stavbě IV. Tranzitního železničního koridoru.

Mohou občané města do budoucna počítat s nějakými zásadními změnami, co se týče dopravy v Českých Budějovicích?

To je cca již odpovězeno v předchozí otázce. Myslím, že podstatné je i vybudování kapacitní komunikace, která propojí Strakonickou s ulicí M.Horákové. Dnešní zapojení sídliště Máj a Čtyři Dvory pouze ulicí Husova je slušně řečeno nedostatečné. Nové

řešení předpokládá napojení těchto sídlišť novým propojením na kapacitní komunikaci Strakonická, tím i na silnici I/20, I/3 , I/34 a na dopravní síť města. Je potřeba propojení Horákové doplnit i o propojení směrem k letišti. Za Stromovkou na Litvínovice a na dnešní I/3. V současné době je jedinou komunikací na levém břehu Dlouhá louka. Při jakémkoliv kolapsu na této komunikaci jsou Č.Budějovice neprůjezdné. Stačí havárie kamionu u Sodovkárny, nebo oprava komunikace na Dlouhé louce a znamená to dopravní kolaps. Proto je potřeba na tomto břehu mít vybudovanu další komunikaci, která za normální situace usnadní obyvatelům sídlišť dopravu, ale v případě již zmiňované havárie, nebo opravy může sloužit jako objízdná trasa.

Plánujete nějaká opatření na to, aby se zrychlila MHD v době největší pracovní "špičky"?

Byla připravena preference MHD v ulicích Husova, Rudolfovska a Na Sadech. Protože toto narazilo na velký odpor občanů a podnikatelů, zatím se to nerealizovalo. Jednalo se o vytvoření samostatných preferenčních pruhů pro autobusy, ale bylo to na úkor dnešních parkovacích míst před domy a obchody. To byl problém. Takže se řeklo, že se k tomuto řešení vrátí město později, až bude příznivější doba. V současné době se připravuje zatrolejování linky č.1 ze sídliště Máj do Vrát a připravuje se projekt nových telepatických systémů v MHD -inteligentní zastávky apod.

Jste spokojeni s technickým stavem silnic na území Českých Budějovic?

Myslím, že technický stav je srovnatelný, ne-li lepší, s jinými podobnými městy. Většina občanů neví, že na území města jsou komunikace, které mají různé vlastníky. Silnice I. Třídy jsou v majetku státu a spravuje je Ředitelství silnic a dálnic. Silnice II. A III. Třídy jsou v majetku Jihočeského kraje. Na jejich správu má KÚ zřízenou Správu a údržbu silnic České Budějovice. Pak jsou místní komunikace v majetku Statutárního města. Správcem je odbor správy veřejných statků Magistrátu města České Budějovice. Poslední jsou účelové komunikace v majetku firem nebo soukromých osob. Může se i v tomto případě jednat o veřejně přístupné komunikace, zejména jsou to příjezdy k firmám, obchodním domům, polní či lesní cesty. Takže bych řekl, že Místní komunikace

jsou na tom technicky lépe, než silnice II. A III. Třídy. Kraj je ke svým komunikacím na území města dost macešský, zejména z pohledu investic.

Jakým aktuálním tématem se zabývá v těchto dnech Váš odbor dopravy a silničního hospodářství?

Náš odbor je orgánem výkonu státní správy na úseku silničního správního úřadu, speciálního stavebního úřadu pro pozemní komunikace, dopravního úřadu na úseku dopravy MHD a taxislužby. Dále vykonáváme funkci Evidence motorových vozidel a povolování stanic měření emisí. Mimo to máme 3 zkušební komisaře a organizujeme a provádíme zkoušky řidičů. Takže provádíme správní řízení v těchto úsecích činnosti. Nějaké velkolepé plány, které asi máte na mysli konkrétně nepřipravujeme, ani to není naším úkolem. Je to věcí kolegů z útvaru Odboru územního plánu a architektury a z Investičního odboru. Ty aktuální věci jsem již popsal, participujeme na nich. Možná by vás mohl zajímat projekt našich inženýrů a firmy Signalbau Huber na zřízení centrálního dispečinku řízení světelných křižovatek. Ten by měl být umístěn u Městské policie. Aktuální pro nás je koordinace připravovaných staveb (pro nás uzavírek, které budeme povolovat) v souvislosti se stavbou IV. TŽK a stavbami Zanádražní komunikace. 3.4. na Mobilsalonu připravujeme seminář na téma dopravní telematika. Bude se ale jednat spíše o seznámení, nikoliv o specializovaný odborný seminář.

Zdroj: vlastní šetření

Příloha č. 4 – Rozhovor s Bc. Radkem Filipem

Na základě elektronické komunikace jsem položila pár otázek vedoucímu oddělení strategie a řízení dopravy, panu Bc. Radku Filipovi. Jeho oddělení spadá do divize ekonomiky a podpůrných služeb Dopravního podniku města České Budějovice.

Vážený pane Filipe, chystá se Vaše společnost zvyšovat jízdné v tomto roce?

Dobrý den, naše společnost nemá v plánu zvyšovat jízdné v tomto roce.

Plánujete posílit některé linky, například v ranních či nočních hodinách, nebo se Vám zdá, že je spojení v dostatečné míře?

Výrazné posílení linek se nechystá, maximálně u některých konkrétních časových poloh, které svým rozsahem nejsou z pohledu celkových výkonů zásadní.

Jste spokojeni s technickým stavem Vašich dopravních prostředků?

Technický stav i stáří vozového parku máme dle mého názoru na velmi slušné úrovni.

Zaregistrovali jste pokles poptávky po knižních dopravních řádech, od té doby, co si lidé mohou spoj najít například na internetu nebo v mobilu?

Určitý pokles jsme zaznamenali, nedá se však říci, že by elektronické jízdní řády mohly nahradit ty tištěné. Většina cestujících je bere jen jako doplněk a nadále používá tištěné, na které je zvyklá.

Setkáváte se občas i s negativními ohlasy od cestujících. Pokud ano, co je zde hlavním důvodem jejich nespokojenosti?

Samozřejmě setkáváme, drtivá většina případů se týká hustoty provozu ve městě a s tím souvisejícím zpožděním našich linek. To je však bohužel věc, kterou stěží dokážeme jako dopravce změnit.

Zdroj: vlastní šetření

Příloha č. 5 – Rozhovor s paní Stanislavou Měchurovou

Paní Stanislavě Měchurové jsem osobně položila několik otázek, které se bezprostředně týkají dopravní výchovy na českých školách. Paní Stanislava Měchurová působí jako vychovatelka na Základní škole v Jílovicích.

Vyučuje se v současné době na školách(1. stupeň) speciální předmět, který by byl zaměřen jen na dopravní výchovu, nebo je tato problematika součástí některého jiného předmětu?

Dopravní výchova se vyučuje v Prvouce později Vlastivědě v rozsahu asi 4-6 hodin. Ve stejném předmětu se vyučuje i první pomoc. Ta se může objevit i v tělesné výchově. V současné době projektového vyučování může škola nebo vyučující připravit ve své třídě projekt, kde se pak dopravní výchova /resp.první pomoc / bude objevovat v různých předmětech. Ve výtvarné výchově kreslením nějaké situace na ulici, v praktických

činnostech si žáci budou vyrábět dopravní značky, v hodinách češtiny se bude číst nějaký příběh atd. Projekt může být buď jednodenní nebo i delší.

Navštěvuje Vaše škola se žáky 1. stupně některá dopravní hřiště v okolí vaší obce (Č.Budějovice, Třeboň)?

Naše škola byla loni na dopravním hřišti v rámci akce kraje, kdy kraj platil náklady. Bylo to v Českých Budějovicích. Školy, které mají hřiště v dosahu ho jistě využívají. Minimálně v rámci školní družiny, ve které se, jak dopravní výchova, tak první pomoc také objevují.

Myslíte si, že žáci jsou o dopravní výchově dostatečně informováni?

Myslím že ano, ale na druhou stranu těchto informací není nikdy dost.

Kdo by měl být hlavním výchovným prostředím, co do problematiky dopravní výchovy- rodina nebo škola?

Tady asi škola má více možností, ale rodina více prostoru. Myslím si, že tomu doma rodiče moc nedají.

Zdroj: vlastní šetření

Příloha č. 7 – Piktogramy.

	_____	jízdenka plnocenná
	_____	zlevněná jízdenka
	_____	časové omezení platnosti jízdenky
	_____	přeprava živých zvířat
	_____	přeprava zavazadel
	_____	prodej jízdenek u řidiče

Zdroj: www.dpmcb.cz/vytahtarifu/piktogramy (18.12.2008)

Příloha č. 8 – Jízdenky Dopravního podniku města České Budějovice.



Zdroj: www.prahamhd.vhd.cz/jizdenkyCB (28.12.2008)

Příloha č. 9 – Vzhled In-karty (ČD)



Zdroj: www.cd.cz/inkarta (22.2.2009)

Příloha č. 10 – Novinový článek

Student Agency v Českých Budějovicích – přínos nebo pohroma?

Zatímco většina cestujících tuto novinku nadšeně vítá, dopravci již tak nadšení nejsou. Pojďme se proto nyní ve stručnosti podívat na to, proč k nám tento dopravce zavítal a co nám jeho příchod přinese. V roce 2006 začala intenzivní výstavba tzv. IV. železničního koridoru mezi Prahou a Českými Budějovicemi, která s sebou logicky přinesla i řadu výluk, které dopadly jako těžká pěst na každého cestujícího, který hodlal použít ke spojení mezi oběma městy vlak. Jízdní doby, které postupně narostly natolik, že se začaly hodně přibližovat předválečným hodnotám, v kombinaci s tragickou organizační schopností Českých drah, kterou dotvářel žalostný vozový park z 60. let minulého století, to byl věru smrtelný koktejl pro každého cestujícího zájemce. Ti, co nepodlehli a vydrželi, zaslouží náš bezbřehý obdiv. Útěk k autobusům byl totiž velmi hromadný. Po hříchu jediným slušnějším spojením zůstává totiž pouze Ex 100/101 Józse Plečnik, a to samozřejmě jen tehdy, pokud si vybojujete místo v mezinárodní části. Náš největší dopravce se totiž ke svým velmi kvalitním a novým mezinárodním vozům

nezdráhá připojit už o poznání mnohem horší vnitrostátní část. Slabou útěchou snad je jenom to, že pro vnitrostátní relaci na tomto vlaku v návrhu řazení vlaků původně ČD počítaly ještě s mnohem horšími vozy, což bylo naštěstí zamítnuto. Zejména slušnější autobusoví dopravci tak začali být cestujícími velmi rychle vyhledáváni, což způsobilo nepříjemné přeplnění jejich autobusů. Jejich laxní přístup bohužel znatelné posílení nepřinesl. Nejednou jsme tak byli svědky toho, že houf cestujících na nácestných zastávkách (Tábor, Písek, ...) měl prostě smůlu a do vozu se nevešel. Výkřiky typu „Nejdřív beru jenom do Budějč, pak možná to, co zbyde“, ve kterých vynikal zejména dopravce Záruba, resp. jeho řidiči, rozhodně nepatří k moderním trendům v cestování roku 2007. Navíc vozový park autobusových dopravců také mnohdy nebyval tím největším lákadlem v konkurenčním boji o zákazníka. V tomto byl nekorunovaným králem „jihotransí“ dopravní závod Týn nad Vltavou, nasazující až tvrdošjně zcela nevhodný typ Karosa C734, který v posledních letech působil až archaicky. V tomto směru však již naštěstí došlo ke zlepšení, které přinesly nové autobusy např. typů Ares12, Arway a dalších, které nakonec zakotvily také v Týně nad Vltavou a zkulturnily tak cestování mezi Českými Budějovicemi a Prahou. I tak se však mezi jihočeskou metropolí a hlavním městem stále prohání spousta autobusů, které by se při nejlepší možné vůli hodily na nějakou účelovou místní linku – nikoliv na reprezentativní spojení jihu Čech s Prahou (za všechny zmiňme například dnes již přežilý typ Karosa C 735 od Záruby, poněkud svérázný vozový park dopravce Stanislava Kovaříka apod.). Ostatně ani relativně nový SOR C12 není na dálkové dopravě to pravé ořechové. Bylo zjevné, že dopravci své lepší autobusy raději posílají na zájezdovou dopravu, ačkoliv by se neméně dobře vyjímaly i na pravidelné dálkové dopravě. Nikdo se proto nemůže divit, že současná neutěšená situace zapůsobila jako magnet pro nové podnikatele v autobusové dopravě. Jako dravá štika nakonec připlula do rybníku plného líných sumců známá brněnská společnost Student Agency, již vlastní neméně známý podnikatel Radim Jančura. Nakonec po vyřízení všech formalit zahájila v polovině března svůj provoz mezi Českým Krumlovem, Budějovicemi, Pískem a Prahou. Co nám tedy žluté autobusy, jezdící prozatím čtyřikrát denně, nabídnou? Promítání filmů, teplé nápoje zdarma, chlazené nápoje za příplatek, pohodlné polohovatelné sedačky, rádia a CD přehrávače, denní tisk a časopisy, WC, klimatizaci, v průběhu cesty se nám bude věnovat stewardka

– tak to alespoň tvrdí propagační letáček. Mimoto se nám, alespoň na základě našich osobních zkušeností s touto společností na jiných linkách, dostane kvalitního, rychlého a luxusního spojení do hlavního města republiky. Bude tedy jistě velmi zajímavé, jak se k této konkurenci postaví ostatní dopravci. Zdá se, že je konečně nastaveno zrcadlo pravému konkurenčnímu boji z něhož vyjdou jako vítězové jen ti nejlepší. A podle prvotních informací, které máme, se válka nebude odehrávat na cenové úrovni (jak bylo pro SA zvykem v jiných regionech), ale hlavně v kvalitě přepravy a poskytovaných službách. A zde má každý dopravce možnost předvést, zdali to myslí s dálkovou dopravou vážně, nebo ji využívá jenom jako zdroj příjmů pro ostatní linkovou dopravu, kterou mu kraj v jeho působišti neproplácí.

Zdroj:

http://www.spvd.cz/?p=cz/ceskebudejovice/studentagency.html&m=cz/ceskebudejovice/menu_ceskebudejovice.html (15.2.2009)

Příloha č. 11 – Platnost a cena jednotlivých jízdenek

Doba platnosti	20 minut	40 minut	60 minut	20 minut prodej u řidiče	24 hodin
Zóna platnosti	01-22	01-22	01-22	01-22	01-22
Přestupnost	Přestupní	Přestupní	Přestupní	Přestupní	Přestupní
Osoba starší 15-ti let věku a důchodce do 70-ti let věku	12,- Kč	14,- Kč	16,-Kč	20,-Kč	40,- Kč
Děti od 6-ti do 15-ti let (včetně),	6,- Kč	7,- Kč	8,-Kč	10,-Kč	20,-Kč
Zavazadlo o rozměrech větších než 25 x 40 x 60 cm, zavazadlo tyčového tvaru nad délku 150 cm a průměru 20 cm a zavazadlo tvaru desky větší než 100 x 100 x 5 cm přesahuje-li jeden rozměr, zvířata (pes) není-li přepravován ve schráně, dětský kočárek bez dítěte	6,-Kč	6,-Kč	6,-Kč	10,-Kč	20,-Kč

Jednotlivé jízdenky nelze postoupit jiné osobě ve voze dané linky, kterou se držitel této jízdenky přepravuje.

ZLEVNĚNÉ ČASOVÉ PŘEDPLATNÍ JÍZDENKY

1. Občanské jízdenky – osoba starší 15-ti let věku

	1 tarifní zóna	2 tarifní zóny	3 tarifní zóny	4 tarifní zóny	5 tarifních zón
a) 7 denní	110,- Kč	160,- Kč	195,- Kč	230,- Kč	270,- Kč
b) 15 denní	205,- Kč	300,- Kč	335,- Kč	370,- Kč	410,- Kč
c) 30 denní	365,- Kč	510,- Kč	560,- Kč	615,- Kč	670,- Kč
d) 90 denní	980,- Kč	1330,- Kč	1525,- Kč	1720,- Kč	1910,- Kč

Jízdenky jsou nepřenositelné a vydávají se na základě předložení průkazu totožnosti.

2. Děti od 6-ti do 15-ti let věku (včetně), žáci základních škol a středních škol 15-ti let a studenti vysokých škol do 26-ti let věku

	1 tarifní zóna	2 tarifní zóny	3 tarifní zóny	4 tarifní zóny	5 tarifních zón
a) 7 denní	45,- Kč	70,- Kč	90,- Kč	105,- Kč	125,- Kč
b) 15 denní	80,- Kč	125,- Kč	140,- Kč	160,- Kč	175,- Kč
c) 30 denní	145,- Kč	210,- Kč	230,- Kč	250,- Kč	265,- Kč
d) 90 denní	400,- Kč	545,- Kč	615,- Kč	685,- Kč	755,- Kč

Jízdenky jsou nepřenositelné a vydávají se na základě potvrzení o studiu.

3. Senioři do 70-ti let věku

	1 tarifní zóna	2 tarifní zóny	3 tarifní zóny	4 tarifní zóny	5 tarifních zón
a) 7 denní	65,- Kč	90,- Kč	105,- Kč	125,- Kč	140,- Kč
b) 15 denní	115,- Kč	160,- Kč	175,- Kč	195,- Kč	210,- Kč
c) 30 denní	190,- Kč	245,- Kč	280,- Kč	315,- Kč	350,- Kč
d) 90 denní	490,- Kč	665,- Kč	770,- Kč	875,- Kč	980,- Kč

*** Bezplatně se přepravují děti do 6-ti let věku, cestující nad 70 let věku, držitelé průkazu „ZTP“ a „ZTP- P“, včetně průvodce a psa, představitelé státní moci a některých státních orgánů, držitelé bezplatné jízdenky vydané Dopravním podnikem města České Budějovice, strážníci Městské policie České Budějovice ve služebním stejnokroji, pracovníci vykonávající státní dozor ve vozidlech MHD

Zdroj: <http://www.dpmcb.cz/vytahtarifu.html> (14.2.2009)