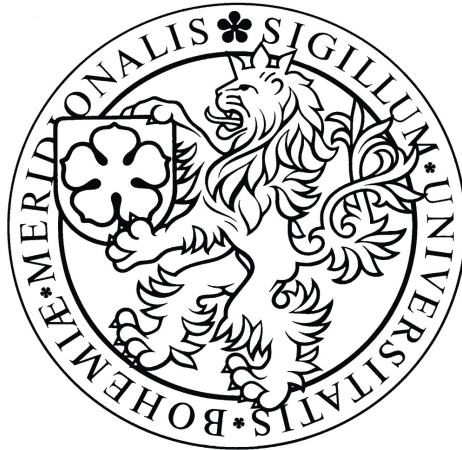


Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra cestovního ruchu v Táboře



Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání - cestovní ruch

**Dopravní gramotnost v segmentu vysokoškolských studentů
v Táboře a jeho okolí**

Vedoucí bakalářské práce

Mgr. Vladimír Dvořák

Autor bakalářské práce

Lukáš Sedláček

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Lukáš SEDLÁČEK**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Obchodní podnikání - cestovní ruch**

Název tématu: **Dopravní gramotnost v segmentu vysokoškolských studentů v Táboře a jeho okolí**

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 na Táborsku jako nedílnou součást cestovního ruchu.
Provést výzkum na segmentu vysokoškolských studentů.
Zaměřit se na možnosti zlepšení dopravního systému - navrhnout možnosti zlepšení.

Metodický postup:

1. Studium odborné literatury.
2. Provedení analýzy dopravních služeb jako součást cestovního ruchu.
3. Terénní šetření.
4. Sumarizace zjištěných dat, návrh vylepšení dopravního systému.

Rámcová osnova:

1. Úvod. 2. Literární přehled. 3. Použitá metodika. 4. Vlastní práce - analýza, stanovení strategie a navržení optimálního řešení. 5. Závěr. 6. Použitá literatura. 7. Přílohy. 8. Resumé

Rozsah práce: 30 - 40 stran
Rozsah příloh: dle potřeby
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

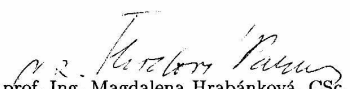
Seznam odborné literatury:

- Hlaváčka, M.: *Doprava*. Praha: Scientia, 2002.
Dušek, P.: *Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Nakladatelství Libri, 2003.
Eisler, J., Hobza, M.: *Ekonomika podniku dopravy*. Praha: VŠE, 1994.
Eisler, J.: *Modelování rozhodovacích problémů v dopravě*. Praha: VŠE, 1995.
Trnková, O.: *Území a cestovní ruch*. Praha: VŠE, 1993.
Repčík, J.: *Dopravná psychologie*. Bratislava: Alfa, 1990.
Řezníček, B., Kousal, M.: *Životné prostredie a doprava*. Bratislava: Alfa, 1986.
Francová, E.: *Cestovní ruch*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2003.
Kotler, P.: *Marketing Management*. Praha: Grada Publishing, 2001.
Janečková, L., Vašíková, M.: *Marketing služeb*. Praha: Grada Publishing, 2001.
Hesková, M.: *Marketingová komunikace a případové studie*. Jindřichův Hradec: FM VŠE, 2004.
Boučková, J.: *Marketing*. Praha: VŠE, Beck, 2003.


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

Datum zadání bakalářské práce: **15. března 2006**

Termín odevzdání bakalářské práce: **15. dubna 2007**


prof. Ing. Magdalena Hrabánková, CSc.
děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
studijní oddělení
VANČUROVA 2904 390 01 TÁBOR


doc. Ing. Marie Hesková, CSc.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 15. března 2006

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Dopravní gramotnost v segmentu vysokoškolských studentů v Táboře a jeho okolí“ vypracoval samostatně na základě vlastních zjištění a materiálů, které uvádím v seznamu literatury.

V Táboře, 25. března 2007

Lukáš Svoboda
.....

Podpis

Poděkování:

Rád bych touto cestou poděkoval panu Mgr. Vladimíru Dvořákovi za odbornou pomoc při vedení mé bakalářské práce a všem ostatním, kteří mi poskytli cenné rady při vypracování této bakalářské práce.

Abstrakt

Doprava představuje významnou činnost, konanou jak ve velkém územním celku, tak v sídelním útvaru a zóně. Dopravu je nutno pojímat jako jednotnou, pokud možno dokonale fungující činnost, která je zajišťována všemi dopravními obory za účelem kvalitního propojení jednotlivých míst životních dějů.

Cílem této práce bylo analyzovat dopravní služby jako nedílnou součást cestovního ruchu. Jako případová studie byla vybrána dopravní gramotnost a dopravní služby ve zvoleném regionu. V této oblasti byl proveden výzkum na základě dotazníkového šetření na segmentu vysokoškolských studentů. Pomocí výsledků z analýz bylo sestaveno vyhodnocení a dále byly vypracovány návrhy na vylepšení dopravní obslužnosti a dopravní výchovy v dané oblasti.

Klíčová slova

- Doprava – Transport
- Gramotnost – Literacy
- Dopravní gramotnost – Traffic literacy
- Dopravní systém – Transport system
- Cestovní ruch – Tourist trade
- Segment – Segment
- Marketingový výzkum – Marketing research

Obsah

1	Úvod	9
2	Literární rešerše	11
3	Metodika a cíle práce	17
3.1	Analytická část.....	17
3.2	Syntetická část	17
3.3	Aplikační část	17
4	Charakteristika dopravy	18
4.1	Rozvoj světové dopravy.....	18
4.2	Dopravní obsluha území a infrastruktura v České republice	18
4.3	Charakteristika dopravy na Táborsku	19
4.3.1	Silniční doprava	19
4.3.2	Železniční doprava.....	19
4.4	Analýza dopravních služeb na Táborsku	20
4.4.1	MHD Tábor.....	20
4.4.1.1	Vozový park	21
4.4.1.2	Linkové vedení a zastávky.....	21
4.4.1.3	Tarify MHD	25
4.4.2	Pravidelná autobusová linková doprava	26
4.4.2.1	Linky PAD.....	26
4.4.2.2	Jízdné PAD	27
4.4.3	České dráhy a.s.	27
4.4.3.1	Tratě ČD	28
4.4.3.2	Jízdné ČD	29
4.4.4	Integrovaný dopravní systém	29

5	Dopravní výchova v České republice	30
6	Analýza dopravní gramotnosti.....	31
6.1	Dotazníkové šetření	31
6.2	Shrnutí a zhodnocení výsledků dotazníkového šetření.....	39
7	Závěr	41
8	Summary	43
9	Přehled použité literatury.....	44
9.1	Odborné publikace	44
9.2	Internetové zdroje	45
9.3	Ostatní tištěné materiály	45
10	Seznam příloh	46

1 Úvod

Pod pojmem dopravní gramotnost si můžeme představit znalost a pochopení symbolů, které mají rozmanitý charakter, může se jednat například o piktogramy, jazykové kódy či vizuální symboly. Tato znalost umožňuje jedinci samostatný, bezpečný a efektivní přesun z místa na místo. Dopravně gramotný je tedy ten, kdo porozumí jednotlivým symbolům, dokáže se podle nich přesouvat z místa na místo a je schopný se v daném sociálním prostoru rychle adaptovat. (Kikušová, 2004:31)

Dopravní gramotnost je tedy nedílnou součástí každodenního života lidí, kteří se nějakým způsobem na dopravě podílejí. Dopravní prostředky vybírají podle finanční náročnosti, rychlosti, pohodlí nebo doplňujících služeb. Například s jízdními řády se řada lidí setkává každý den při dopravě na požadované místo a zpět, a proto je pro ně velmi důležitá dostupnost a srozumitelnost těchto jízdních řádů. Abych mohl posoudit současnou situaci, vybral jsem si jako téma své bakalářské práce „Dopravní gramotnost v segmentu vysokoškolských studentů v Táboře a jeho okolí“. Jedním z hlavních důvodů mého rozhodnutí bylo to, že i já sám patřím do této části populace a že se každodenně mezi lidmi z daného segmentu pohybuji.

Cílem mé bakalářské práce je hlavně analyzovat dopravní služby na Táborsku jako nedílnou součást cestovního ruchu, provést výzkum na výše zmiňovaném segmentu vysokoškolských studentů v Táboře a jeho okolí a zaměřit se na možnosti zlepšení dopravního systému, případně navrhnout možnosti zlepšení.

Analýza dopravních služeb na Táborsku v sobě zahrnuje velmi hustou městskou hromadnou dopravu, pravidelnou autobusovou dopravu spolu s železniční, které velice dobře pokrývají celé území táborského okresu. Analýza také zahrnuje například kvalitu dopravních služeb pro invalidní cestující nebo dostupnost dopravních řádů a znalost piktogramů v jízdních řádech.

Pro výzkum dopravní gramotnosti v segmentu vysokoškolských studentů na Táborsku jsem vypracoval dotazník, který jsem rozdál 180 studentům vyšších odborných a vysokých škol. Návratnost dotazníků byla 90 %. Mimo jiné se v dotazníku například dotazují na používané dopravní prostředky při cestě do školy, na vzdálenost bydliště

od školy, na časovou náročnost cesty do školy nebo na vynaložené finanční prostředky na dopravu z bydliště do školy.

V závěru práce se pokusím najít možnosti zlepšení dopravního systému, jak v centru Tábora, tak na předměstích i vzdálenějším okolí města. Z hlediska kvality a kvantity služeb, čímž může být například posílení spojů v dopravní špičce a naopak oslabení v době, kdy jsou spoje nedostatečně využité. Dále z hlediska finanční náročnosti dopravy pro zákazníky a z hlediska ekologie a zlepšení životního prostředí.

2 Literární rešerše

Doprava

Doprava se zabývá přemísťováním osob nebo zboží. (Eisler, Hobza, 1994:11) Jednotlivé dopravy mají svoje typické dopravní prostředky a cesty, což má vliv na organizaci, řízení i ekonomiku provozu. Podle toho ji dělíme na jednotlivé druhy – železniční, silniční, vodní, leteckou, námořní.

Doprava svojí činností integruje jednotlivé národohospodářské složky a zabezpečuje mezi nimi vzájemné vazby. Na úrovni dopravy je závislé rozmístění lidí a jejich aktivit v prostoru a možnosti využívání potenciálu krajiny. (Mirvald, 1994:15)

Základními složkami dopravy jsou (Mirvald, 1994:17) dopravní prostředky (automobily, vlaky, lodě, letadla), dopravní cesty (silnice, železnice, námořní linky), dopravní infrastruktura (nádraží, benzinová čerpadla, letištní přístavy). Tyto složky ve vztahu s prostředím kde se realizuje doprava, určují druhy dopravy.

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. Dopravy 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)

Rozvoj nových technologií, potřeba stále intenzivnějších komplementárních vazeb v prostoru, rozšiřování prostoru s intenzivnější lidskou činností, rozvoj cestovního ruchu a postupující globalizace světa, vyvolávají dynamický rozvoj dopravy a její rychlé kvalitativní změny. 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 krajin 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

Kapacita dopravních cest (Eisler, 2005:25) 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 jejích výkonů (dopravních cest). Výpočty týkající se kapacity dopravních cest se nazývají jako výpočty propustnosti dopravních cest.

Komunikace jsou dopravní cesty včetně pevných zařízení (nádraží apod.). Dopravní komunikační linka je dopravní spojení, které se uskutečňuje konkrétním dopravním prostředkem mezi dvěma či více místy, v jednom či obou směrech, pravidelně, většinou podle stanoveného časového řádu, na existující dopravní cestě. (Mirvald, 1994:22)

Produktem dopravního podniku je (Eisler, 2005:31) přemístění, které nelze vyrábět na sklad, skladovat. Veškeré výkyvy tržních požadavků je nutno řešit dostatečnou kapacitou, tj. dostatkem dopravních prostředků, kapacity dopravních cest a odpovídající strukturou pracovních sil.

V osobní dopravě jsou přepravovány osoby – cestující, kteří zároveň představují bezprostřední spotřebitele dopravní produkce. Na rozdíl od nákladní dopravy se stává cestující aktivním účastníkem dopravního procesu, který může také ovlivňovat. (Mirvald, 1994:21)

Železniční doprava

V rámci nákladní dopravy se železnice (Mirvald, 2000:6) významně podílejí na objemu přepravy na střední i větší vzdálenosti, kde 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.

Železniční doprava zajišťuje (Eisler, 2005:32) hromadnou přepravu cestujících v okolí velkých měst, dálkovou a mezinárodní dopravu a nákladní dopravu zejména hromadného zboží.

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

V České republice tak jako v jiných zemích je železniční přeprava koncentrována až na malé výjimky u jediného dopravce. 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:str.22)

Silniční doprava

Silniční nákladní i osobní doprava (Mirvald, 2000:36) je výhodnější na kratší vzdálenosti. Ve veřejné dopravě se vytváří autobusová dopravní páteřní síť pokud neexistuje železniční doprava. V dálkové dopravě mohou autobusy konkurovat železniční dopravě, neboť vytvářejí obvykle lepší dostupnost centrálních částí sídel.

Silniční doprava (Francová, 2003:24) je v současnosti nejvýznamnějším druhem dopravy v cestovním ruchu. Je důležitá zvláště pro místa, která nejsou dosažitelná jinými způsoby dopravy.

V České republice je (Francová, 2003:25) autobusová doprava provozována společností Česká autobusová doprava (ČAD) a dalšími firmami, které vznikly privatizací a následnou reorganizací této bývalé monopolní dopravní firmy v jednotlivých regionech. Dále celou řadou soukromých autodopravců a v neposlední řadě také podniky Městské hromadné dopravy v jednotlivých městech, které mají svoje oddělení zájezdové přepravy.

Veřejná doprava

Veřejnou dopravou (Eisler, Hobza, 1994:12) 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.

Cílem veřejné dopravy (Mirwald, 2000:48) je vytvořit stabilní systém, který podporuje sociální a ekonomický rozvoj regionů, obydlí a udržitelnost krajiny. Naopak nedostatečně zabezpečená dopravní obslužnost může vést k vyliďňování malých sídel a případně i k jejich zániku. V České republice je navrhována maximální vzdálenost pěší dostupnosti k zastávkám veřejné dopravy do 2 km u sídel přes 200 obyvatel a v pracovní dny jejich zabezpečení 5 – 6 párů spojů denně a v době pracovního volna alespoň 3 párů spojů denně. U sídel s méně než 200 obyvatel se počítá s pěší docházkou až 3 km a se snížením počtu spojů.

V příměstské i meziměstské autobusové dopravě (Dušek, 2003:23), 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)

Dopravní služby

Dopravními službami v cestovním ruchu se rozumí ty služby, které jsou spojeny se zabezpečením vlastní přepravy účastníků a jejich zavazadel, včetně poskytování informací o dopravních spojích, rezervování míst v dopravních prostředcích, prodeje dopravních cenin, vyřizování reklamací jízdného apod. V závislosti na druhu dopravního prostředku tyto služby poskytují přímo dopravci (dopravní společnosti), nebo je obstarávají přepravci, zejména cestovní kanceláře. (Orieška, 1999:19)

Dopravní služby jsou spojeny se zabezpečením přepravy turistů a jejich zavazadel. Zahrnují jednak vlastní přepravu a dále pak poskytování informací, rezervaci míst, prodej dopravních cenin, reklamaci. (Francová, 2003:45) Prostřednictvím dopravních prostředků a komunikací zajišťuje přepravu osob do míst cestovního ruchu a umožňuje i pohyb návštěvníků uvnitř těchto oblastí.

Gramotnost

Současná reprezentace pojmu gramotnost se nejvíce přibližuje pojmu jako vzdělání – utváření si obrazu o světě – chápání významu světa. (Zápotočná, 1999:23)

Podle Pupala (1999:35) se gramotností kromě povinného elementárního vzdělávání vyjadřuje určitá úroveň společensky všeobecné požadované vzdělanosti, jejíž projevem je základní schopnost číst a psát, ale i počítat (tzv. trivium). Konkrétní historická situace tedy určuje pro své potřeby konkrétní obsah gramotnosti. Jinak řečeno, pro danou dobu nevyhnutelný kulturní nástroj se stává všeobecným vzdělávacím závazkem.

Dopravní gramotnost

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 (Kikušová, 2004:32), 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. Kikušová (2004:32) charakterizuje cestovatelskou gramotnost 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.

Dopravní výchova

Podle Kikušové (2004:34) nemá cestovatelská gramotnost stejný význam jako dopravní výchova, kterou charakterizuje takto:

- soustřeďuje se na provoz a dopravní předpisy vztahující se k této oblasti
- základem dopravní výchovy je bezpečnost, ale jen přes kontext poznání dopravních značek
- jednotlivými problémy se zabývá izolovaně bez vzájemného kontextu
- dopravní výchova se orientuje na systematický nácvik – výcvik jednotlivých zručností, převážně motorického charakteru
- dopravní výchova se zaměřuje zejména na nejbližší přírodní a sociální prostředí bez kontextu na širší sociální prostředí
- dopravní výchova se zaměřuje jen na vnější projevy chování, s vyjádřením žádoucího a nežádoucího chování
- nezabývá se čtením a chápáním například mezinárodně používaných piktogramů, ani chápáním znaků v cestovních řádech a mapách

3 Metodika a cíle práce

Cílem bakalářské práce je provést analýzu dopravní gramotnosti, dopravního systému a dopravních služeb jako celku v Táboře a jeho okolí. Jaká je úroveň dopravní sítě, důležitost dopravy v regionu, účinnost a význam dopravních systémů a technologií. Nalézt a analyzovat problémy rozvoje dopravy a legislativního zatížení dopravních podniků. Z vlastního pohledu posoudit úroveň dopravní gramotnosti v závislosti na stupni rozvoje dopravní výchovy. Provést výzkum v segmentu vysokoškolských studentů a zhodnotit vztah a stupeň rozvoje v daných kategoriích. Na základě zjištěných informací navrhnout možnosti zlepšení v daném segmentu a přijmout vlastní doporučení týkající se změn a inovací v systémech a technologiích zabývajících se dopravou jako takovou.

Metody a techniky

3.1 Analytická část

- analýza pramenů literatury (studium doporučené odborné literatury, vyhledávání odborných názvů, vypracování literární rešerše)
- situační analýza v segmentu dopravy (získávání informací o dopravním systému v tábořském regionu - osobní návštěva a spolupráce se zaměstnanci Comettplus s.r.o., získávání informací z internetových stránek, novin a časopisů)
- terénní šetření - provedení analýzy dopravní gramotnosti (vypracování a rozdání dotazníků studentům Jihočeské univerzity, Vyšší odborné školy v Táboře, Masarykovy Univerzity v Brně a Vysoké školy zemědělské v Praze)

3.2 Syntetická část

- sumarizace zjištěných dat (zpracování a zhodnocení vlastních výsledků dotazníkového šetření, vypracování a interpretace jednotlivých grafů)

3.3 Aplikační část

- navrhnutí opatření ke zlepšení situace (návrhy na možnosti zlepšení tábořského dopravního systému a výuky dopravní výchovy)

4 Charakteristika dopravy

4.1 Rozvoj světové dopravy

Doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým přemístováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií. Zatímco dříve sloužila doprava lidem pouze k překonávání vzdáleností, je dnes hybnou silou života společnosti, umožňuje poznávat svět, je jedním z určujících faktorů ekonomického a sociálního rozvoje. Překonává tři významné bariéry hospodářských aktivit: místa, času a příležitostí, tj. prostorovou vázanost výroby.¹ Možnosti, které dnes světová doprava přepravcům i cestujícím nabízí, jsou doslova nepřeborné. Rozvoj hospodářství, zejména v tomto století, soustavně zvyšoval úlohu dopravy. Stále vzrůstající přepravní požadavky byly umocněny také větším objemem mezinárodního obchodu a to i v relacích mezi kontinenty. To vše klade stále větší nároky na přepravu zboží a osob; vznikaly proto nové druhy dopravy a zvyšovala se rychlost a kvalita přepravních služeb. Dvacáté století je ve znamení rozšiřování dopravních systémů, zvyšování přepravních rychlostí a zavádění nových způsobů pohonu.

4.2 Dopravní obsluha území a infrastruktura v České republice

Hustota dopravní sítě České republiky je srovnatelná a má své dobré místo ve srovnání s jinými státy Evropy i jinými rozvinutými zeměmi. To lze dokumentovat hustotou základní silniční sítě s bezprašným povrchem (0,7 km/km²). Včetně místních komunikací je to dokonce 1,44 km/km². V ČR je 525 km dálnic a 55 095 km silnic, z nichž 345 km je určeno pro vysoké rychlosti. Rozhodující dopravní síť má 6950 km dálnic a silnic třídy A, které činí 13 % celkové délky silniční sítě, ale jsou zatíženy 52,7% dopravy.² Celková délka železniční sítě je 9430 km. Její hustota je 0,12 km/km². Přibližně 3000 km nejdůležitějších tratí přepraví 70% osob a 90% nákladů. Dopravní síť zahrnuje také 303 km splavných vodních cest, dále čtyři mezinárodní letiště s pravidelným provozem a 96 měst s veřejnou hromadnou dopravou a 19 terminálů

¹ ZELENÝ, L. *Rozvoj dopravy ve světě*. Praha: Oeconomica, 2004. 5 s.

² EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Oeconomica, 2005. 7 s.

kombinované dopravy. Autobusová doprava obsluhuje 37 tisíc zastávek 4328 linkami 35 tisíci spoji. Železniční osobní doprava obsluhuje 2,7 tisíc zastávek 5000 spoji.

4.3 Charakteristika dopravy na Táborsku

Souměstí Tábor - Sezimovo Ústí - Planá nad Lužnicí, ve kterém dnes žije přibližně 50 000 obyvatel, je někdy nazýváno jako tzv. tábořská aglomerace. Nachází se v severní části jižních Čech, asi 60 kilometrů od Českých Budějovic.

4.3.1 Silniční doprava

Tábor leží na křižovatce významných silničních tras Praha - České Budějovice - Linec a Plzeň - Jihlava - Brno. Je poměrně důležitým dopravním uzlem, a právě proto by tudy v budoucnu měla vést také dálnice D3 a IV. železniční koridor. V současné době je již zprovozněn 8,3 kilometrový úsek dálnice D3 Chotoviny – Tábor. Tento úsek byl rozdělen do čtyř částí: A Chotoviny – Stoklasná Lhota (3,26 km), B Stoklasná Lhota – Čekanice (1,02 km), C Most Čekanice (0,47 km), D Čekanice – dokončený obchvat Tábora (0,54 km) a stávající obchvat Tábora (3,45 km)³. Také probíhá výstavba 6,8 kilometrového úseku dálnice D3 Mezno – Chotoviny a v přípravě je výstavba 16 kilometrového úseku dálnice D3 Tábor – Soběslav.

4.3.2 Železniční doprava

Tábor je také důležitou železniční křižovatkou, kromě trati 220 Praha – České Budějovice sem vedou i tratě 201 Tábor – Písek – Ražice, 224 Tábor – Horní Cerkev a 202 Tábor – Bechyně. Táborského regionu se také dotkne plánovaná výstavba IV. železničního koridoru, který na našem území povede od státních hranic Německa – Děčín – Prahu – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště ke státním hranicím Rakouska. V současné době se na Táborsku začalo s nultými a přípravnými etapami. Výstavba tohoto koridoru má velký význam a jejím hlavním cílem je zlepšit severojižní spojení nejen v rámci České republiky, ale i především v rámci Evropy. Vybudováním moderní, rychlé a kapacitně vyhovující tratě umožní

³ *České dálnice* [online]. 2006, [cit. 19.11.2006]. Dostupný na [www: <http://www.ceskedalnice.cz/d3.htm>](http://www.ceskedalnice.cz/d3.htm)

opětne převedení evropských vlaků zpět přes Českou republiku. Na Táborsku se tato výstavba dotkne zejména traťového úseku Tábor – Doubí u Tábora. Tento úsek se během příštích tří let dočká zdvoukolejnění a kompletní rekonstrukce, trať však bude vedena převážně ve stávající stopě.

4.4 Analýza dopravních služeb na Táborsku

System dopravních služeb v tábořského regionu v sobě zahrnuje velmi hustou městskou hromadnou dopravu, linkovou autobusovou dopravu spolu s železniční, které velice dobře pokrývají celé území tábořského okresu.

4.4.1 MHD Tábor

Regulérní MHD byla v Táboře zavedena v roce 1959, protože vznikla potřeba propojit rozrůstající se městské části s průmyslovými podniky i mezi sebou navzájem. Od počátku je hlavním přepravním proudem směr Tábor - Sezimovo Ústí - Planá nad Lužnicí, doplněný dalšími přílehlými obcemi a okolními částmi. Do druhé poloviny 90. let v Táboře působil závod ČSAD České Budějovice, který byl v roce 1998 zprivatizován a přeměněn na spol. s r.o. Comett Plus, která pokračuje ve všech činnostech dříve provozovaných ČSAD.⁴ Jedná se především o provoz regionální autobusové dopravy v oblasti Táborska a částečně Benešovska, provoz městské dopravy v tábořské aglomeraci a další činnosti související s dopravou včetně např. i cestovní kanceláře. Comett plus využívá dopravních závodů v Táboře, Soběslavi a Mladé Vožici a provozuje autobusová nádraží v Táboře a Bechyni.

Městská doprava je provozována nepřetržitě, v pracovních dnech je však v noci zhruba dvouhodinová přestávka v provozu. Městská doprava kromě vlastní aglomerace obsluhuje také některé blízké obce v okolí Tábora. Dispečink městské dopravy se nachází v sídle Comettu na Chýnovské ulici a informační kancelář lze najít v hale autobusového nádraží.

⁴ *MHD Tábor* [online]. 2006, [cit. 15.10.2006]. Dostupný na www: < <http://mhda.wz.cz/index.html> >

4.4.1.1 Vozový park

Městská autobusová doprava je ve špičce obsluhována 32 vozy, celkem má MHD k dispozici 38 vozů. Vozy jsou tuzemské výroby, průměrné stáří vozového parku je 8 let a obsaditelnost vozů se pohybuje od 19 do 63 sedících cestujících. Všechny vozy jsou vybaveny elektronickými odbavovacími pokladnami a informačními světelnými panely. Z 38 vozů je 18 vozů nízkopodlažních, které usnadňují nástup a výstup cestujícím a hlavně jsou připraveny na přepravu tělesně postižených lidí.

4.4.1.2 Linkové vedení a zastávky⁵

Síť MHD je tvořena celkem čtyřmi páteřními linkami. První je obsluhována linkami 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 a 50. Druhá linkami 20 a 21, třetí linkami 30 a 31 a poslední linkami 40 a 41. Celková délka sítě je cca 60 km a všech linek v obou směrech je cca 226 km. V závěru roku 2005 byla z důvodu otevření INTERSPARU uvedena do provozu nová linka č. 18. MHD Tábor - Sezimovo Ústí - Planá nad Lužnicí má 86 zastávek, z nichž naprostá většina je dělena pro jeden a druhý směr. Aby byla zajištěna jejich lepší úroveň, vzhled a bezpečnost, probíhají jejich postupné úpravy. Označnický systém na zastávkách ve většině případů plní zároveň i funkci dopravní značky vymezující hranice zastávky. Nově instalované hliníkové nebo pozinkované desky pro výlep jízdnicích řádů mají zaoblené rohy a tvarovaný zahnutý okraj, aby nemohlo dojít ke zranění. Také jsou vyměňovány i některé tabule pro výlep jízdnicích řádů uvnitř přístřešků na zastávkách.

Linky 10/15

Tyto linky jsou v provozu celotýdenně v rozsahu cca 5:00 - 20:00. Přeprava je zajištěna standardními autobusy a špičková vypravenost je 8 vozů. Intervaly jsou 5 minut v ranní a 10 minut v odpolední špičce, v sedle 15 minut, o víkendu 60 minut. Na linkách jsou garantované nízkopodlažní spoje. Linka č. 15 byla vytvořena na sklonku roku 2004 z vybraných spojů "desítky", které v době mezi 8:00 - 20:00 zhruba po hodině zajíždějí k hypermarketu TESCO. O víkendu jsou kromě několika spojů v sobotu ráno všechny ostatní vedeny jako linka 15.

⁵ Společnost pro veřejnou dopravu [online]. 2006, [cit. 11.10.2006]. Dostupný na [www: <http://www.spvd.cz/index2.php?p=cz/tabor/linky.html&m=cz/tabor/menu_tabor.html>](http://www.spvd.cz/index2.php?p=cz/tabor/linky.html&m=cz/tabor/menu_tabor.html)

10 Sídliště nad Lužnicí, střed - Autobusové nádraží - Nemocnice, hlavní vchod - Sídliště nad Lužnicí, střed

15 Sídliště nad Lužnicí, střed - TESCO - Autobusové nádraží - Nemocnice, hlavní vchod - TESCO - sídliště nad Lužnicí, střed

Linky 11/13/16

Z vybraných spojů původní linky 11 byly postupně vytvořeny linky 13 (spoje jedoucí až do Plané) a 16 (spoje zajíždějící v době mezi 8:00 - 20:00 zhruba po hodině k hypermarketu TESCO). Souhrnný provoz na těchto linkách je zajištěn v době mezi 2:30 - 0:30 a o víkendu jsou tyto linky provozovány nepřetržitě. Nasazovány jsou kloubové a jeden standardní vůz, špičková vypravenost je 9 vozů. Intervaly na těchto linkách jsou 10 minut ve špičce, v sedle a o víkendu 15 nebo 20 minut. Na linkách jsou garantované nízkopodlažní spoje. Linky 11/13/16 jsou páteří celého systému a společně s dvojicí 10/15 jsou to nejvytíženější linky MHD.

11 Klokoty, točna - Aut. nádraží - Sídliště nad Lužnicí - Sezimovo Ústí II - (Planá nad Lužnicí, Masokombinát, točna) - (Planá nad Lužnicí, Svit)

13 Klokoty, točna - Autobusové nádraží - Sídliště nad Lužnicí - Sezimovo Ústí II - Planá nad Lužnicí, náměstí - (Planá nad Lužnicí, Strkov)

16 Klokoty, točna-Autobusové nádraží-TESCO-Sídliště nad Lužnicí-Sezimovo Ústí II

12 Sídliště nad Lužnicí, střed - Sezimovo Ústí II - Planá nad Lužnicí, Masokombinát, točna - (Planá nad Lužnicí, Svit)

Provoz na této lince je pouze ve špičce pracovních dní, linka nejedí v době školních prázdnin. Je nasazován jeden standardní vůz a intervaly jsou nepravidelné, v průměru se pohybují mezi 20-30 minut.

14 Klokoty, točna - Sezimovo Ústí II - (Planá nad Lužnicí, Silon)

Tato linka je provozována pouze ve špičkách pracovních dní cca do 18:30 a nejedí v době školních prázdnin. Jsou nasazovány dva standardní vozy a intervaly jsou průměrně mezi 30-40 minuty. Linka je v podstatě posilou linky 11, původně se jednalo o její "rychlospojovou" variantu.

18 Klokoty, točna - Autobusové nádraží - Chýnovská (INTERSPAR) - Sídliště nad Lužnicí - **Sezimovo Ústí II**

Provoz na této lince je celotýdenní a je obsluhována celkem 8 páry spojů v době mezi 9:00 - 20:00 hodin. Nasazován je jeden standardní vůz, který je na tuto linku trvale vyčleněn. Spoje jsou částečně proloženy s linkami 10, 13 a 16.

Linky 20/21

Podobně jako u 10/15 a 11/13/16 se i v tomto případě jedná o kombinovanou "dvojlinku". Provoz cca 5:00 - 21:00 (5:00 - 20:30 o víkendu), v pracovní dny jede po 22:30 z autobusového nádraží na lince 20 ještě po jednom spoji do každého směru. Špičková vypravenost jsou 3 vozy, intervaly jsou nepravidelné v průměru mezi 30-40 minutami ve špičce a 60 minutami o víkendu, kdy je převážná většina spojů vedena jako linka 20.

20 Náchod, točna - Autobusové nádraží - Čekanice - **Stoklasná Lhota - (Košín)**

21 (Radimovice u Tábora) - Náchod, točna - Autobusové nádraží - Čekanice, točna

30 Zárybnická Lhota - Měšice - Autobusové nádraží - Čelkovice - **Větrovy - (Radimovice u Želče)**

Provoz je zajištěn mezi 5:00 - 23:30, (5:00 - 22:30 o víkendu). Na této lince jsou nasazovány standardní autobusy, špičková vypravenost jsou 3 vozy. Intervaly jsou nepravidelné, ve špičce cca 20-40 minut, o víkendu cca 60-80 minut. Na lince jsou garantované nízkopodlažní spoje.

31 Měšice, točna - Autobusové nádraží - Čelkovice, školka

Provoz je zajištěn jen ve špičkách pracovních dní, nasazován je jeden standardní vůz. Intervaly jsou nepravidelné a pohybují se mezi 30-45 minutami ráno a 50-70 minutami odpoledne. Linka víceméně posiluje linku 30 a v době, kdy nejezdí, obsluhuje čtvrt Čelkovice linka 30 závlekem vybraných spojů.

Linky 40 / 41

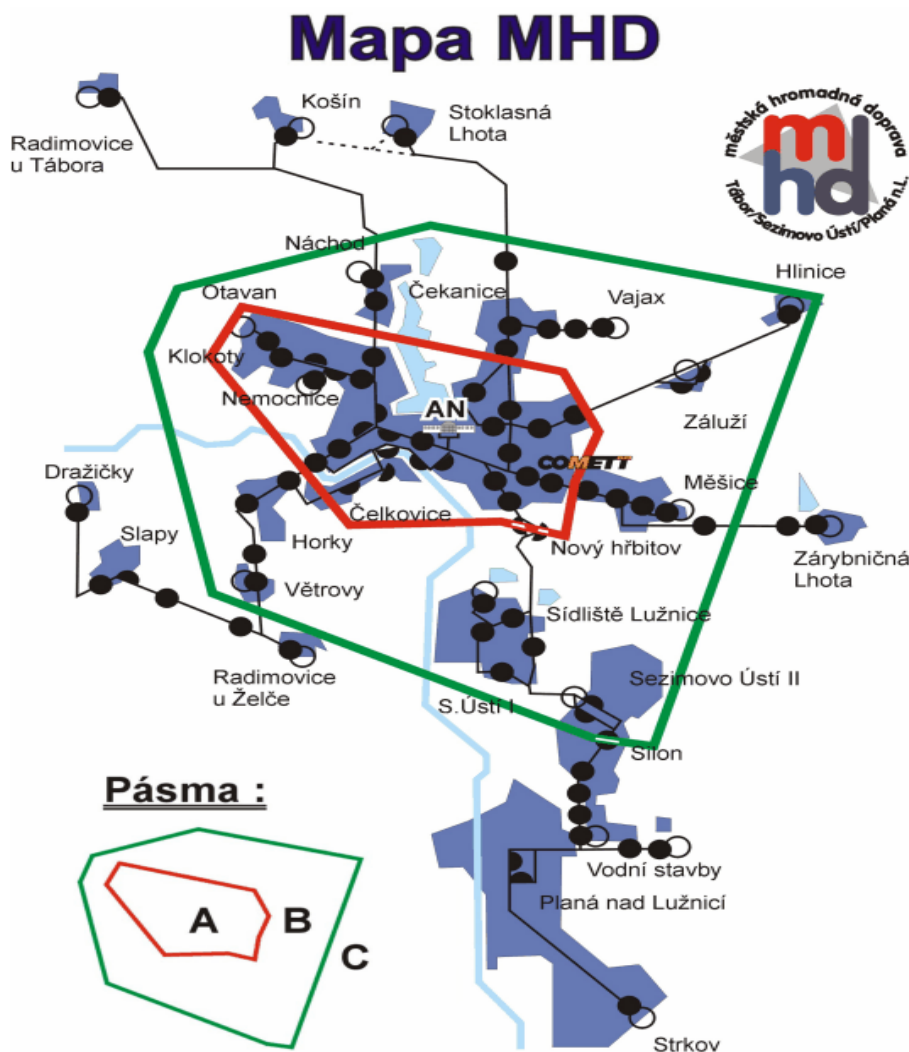
Tyto linky taktéž tvoří kombinaci 40/41. Provoz se uskutečňuje v časovém rozmezí od 5:00 - 16:00 (po 19:00 jede ještě jeden spoj z autobusového nádraží do Záluží a zpět), o víkendu mezi 7:30 - 18:00. Je nasazován jeden standardní vůz, intervaly jsou nepravidelné víceméně jen nahodilé spoje v průběhu dne. O víkendu jsou všechny spoje vedeny jako linka 41, navíc téměř všechny jen v trase Autobusové nádraží - Záluží.

40 Záluží - Autobusové nádraží - Větrovy - (Radimovice u Želče) - Slapy - **Dražičky**

41 Záluží - Autobusové nádraží - **Lužnická, U Příbíků**

50 Autobusové nádraží - Sezimovo Ústí II - Planá nad Lužnicí, náměstí - (Planá nad Lužnicí, Strkov)

Provoz je v rozsahu mezi 5:00 - 9:00 a 12:00 - 21:00 v pracovní dny, o víkendu cca 5:00 - 10:30 a 13:30 - 19:00. Na lince jsou nasazovány standardní autobusy, špičková vypravenost jsou dva vozy. Intervaly jsou nepravidelné, cca 20-50 minut ve špičce, o víkendu v podstatě jen nahodilé spoje. Na lince jsou garantované nízkopodlažní spoje.



Zdroj: Comettplus s.r.o.

4.4.1.3 Tarify MHD

Území je rozděleno do tří pásem - pásmo A zahrnuje město Tábor bez okrajových částí, pásmo B Sezimovo Ústí a okrajové části Tábora a pásmo C Planou nad Lužnicí a další vzdálenější obce.

Jednotlivé časové jízdenky	platnost v minutách				
	4 minuty	8 minut	18 minut	38 minut Po-Pá	60 minut So,Ne,svátky
dospělá osoba	6 Kč	8 Kč	10 Kč	12 Kč	12 Kč
občané od 60 do 70 let (od 8.00 do 13.00 hod) platí pouze v souběhu s dokladem potvrzujícím věk občana (platný občanský průkaz nebo platný cestovní pas)	3 Kč	4 Kč	5 Kč	6 Kč	6 Kč
děti a mladiství do 15 let	3 Kč	4 Kč	5 Kč	6 Kč	6 Kč
zavazadlo	3 Kč	4 Kč	5 Kč	6 Kč	6 Kč
dětský kočárek bez dítěte	3 Kč	4 Kč	5 Kč	6 Kč	6 Kč
pes (bez schrány)	3 Kč	4 Kč	5 Kč	6 Kč	6 Kč
doplňkový prodej u řidiče	13 Kč - platí po 38 minut od označení				
7-denní síťová přenosná jízdenka	105,- Kč - platí 7 dní od označení				
Časové předplatní jízdenky	Pásma				
	A B C	AB BC	ABC		
15-ti denní občanská síťová	120 Kč	140 Kč	160 Kč		
30-ti denní občanská síťová	240 Kč	280 Kč	320 Kč		
90-ti denní občanská síťová	670 Kč	770 Kč	870 Kč		
365-ti denní občanská síťová	2 500 Kč	2 900 Kč	3 300 Kč		
15-ti denní žákovská síťová *	60 Kč	70 Kč	80 Kč		
30-ti denní žákovská síťová *	120 Kč	140 Kč	160 Kč		
90-ti denní žákovská síťová *	320 Kč	370 Kč	420 Kč		
365-ti denní žákovská síťová ****	1 100 Kč	1 200 Kč	1 300 Kč		
15-ti denní síťová pro důchodce	85 Kč	100 Kč	115 Kč		
30-ti denní síťová pro důchodce	170 Kč	200 Kč	230 Kč		
90-ti denní síťová pro důchodce	470 Kč	540 Kč	600 Kč		
365-ti denní síťová pro důchodce	1 750 Kč	2 050 Kč	2 350 Kč		

* žáci a studenti základních, středních a vysokých škol nejvýše do 26 let věku, podle zákona 29/1984 Sb., ve znění příslušných pozdějších právních předpisů

**** - 365-denní žákovské je možné zakoupit pouze od 1.8. do 31.10. běžného roku

Bezplatná přeprava

Děti do dovršení 6-ti let, občané nad 70 let s platným občanským průkazem nebo platným cestovním pasem, držitelé průkazu ZTP a ZTP-P včetně průvodce a psa, kočárek s dítětem, představitelé státní moci a některých státních orgánů a soudci, o nichž tak určí zvláštní právní předpis.

Zdroj: Comettplus s.r.o.

Z tabulky tarifů MHD vyplývá, že studenti mají možnost vybrat si ze čtyř variant předplatného jízdného. Nejvýhodnější možností je zakoupení 365-ti denní žákovské síťové jízdenky, jejíž cena se podle jednotlivých pásem pohybuje od 1100 – 1300 Kč.

4.4.2 Pravidelná autobusová linková doprava

Divize pravidelné autobusové linkové dopravy zajišťuje autobusovou dopravu na 52 pravidelných linkách, a to převážně na území okresu Tábor a v jižní části okresu Benešov. Linky jsou obsluhovány 63 autobusy z provozů v Táboře, Mladé Vožici a v Soběslavi. Skladba autobusů na jednotlivých linkách je různá a je přizpůsobena kapacitou k frekvenci přepravovaných cestujících, obsaditelnost vozů se pohybuje od 19 do 63 sedících cestujících. Intervaly na těchto pravidelných linkách se pohybují v rozmezí cca 50 – 70 minut ve špičce a cca 100 – 120 minut mimo špičku.

4.4.2.1 Linky PAD⁶

304110 Příbram – Sedlčany - Tábor
390001 Tábor – Votice - Praha
390010 Lom – Malšice – Malšice, Dobřejičice
390020 Bechyně - Opařany
390030 Tábor – Planá n. Lužnicí – Turovec – Chýnov - Choustník
390040 Tábor – Opařany – Bernartice - Veselíčko
390050 Tábor – Lom – Planá n. Lužnicí – Želeč – Hlavatce, Vyhnanice
390060 Tábor – Choustník - Psárov
390080 Tábor – Sezimovo Ústí – Košice – Tučapy – Chotěmice – Deštná
390090 Tábor – Radkov – Jistebnice – Nadějkov
390100 Tábor – Borotín – Střeziměř – Jistebnice, Křivošín – Jistebnice
390110 Tábor – Chotoviny – Nemyšl – Nemyšl, Hoštice
390120 Tábor – Černovice
390140 Tábor – Chýnov – Pohnání – Dolní Hrachovice, Mostek
390150 Tábor – Želeč – Skrýchov u Malšic, Dudov
390180 Tábor – Bechyně
390190 Tábor – Radkov – Borotín - Jistebnice
390200 Tábor – Sezimovo Ústí – Košice – Tučapy – Dírná
390210 Tábor – Bernartice – Písek – Strakonice – Vimperk – Borová Lada – Kvilda
390220 Radětice – Bechyně – Dražíč – Bernartice
390240 Nadějkov – Chyšky, Květuš
390250 Sezimovo Ústí – Tábor – Milevsko
390400 Soběslav – Veselí n. Luž. – Žišov
390410 Soběslav – Chotěmice – Deštná – Bořetín
390420 Soběslav – Tučapy – Budislav
390430 Soběslav – Hlavatce, Vyhnanice – Želeč
390490 Soběslav – Košice – Tábor
390770 Mladá Vožice – Sudoměřice u Táb. – Miličín – Votice
390820 Tábor – Soběslav – České Budějovice
390830 Bechyně – Sudoměřice u Bech. – Hlavatce – Březnice – Bechyně
390840 Smilovy Hory, Velký Ježov – Smilovy Hory – Bradáčov – Chýnov – Tábor

⁶ Comettplus [online]. 2006, [cit. 19.12.2006]. Dostupný na [www: < http://www.comettplus.cz/divize2_cz.html >](http://www.comettplus.cz/divize2_cz.html)

4.4.2.2 Jízdné PAD

Základní ceník jízdného platný pro COMETT PLUS, spol. s r.o.						
platí od 1.10.2005		zvláštní jízdné (Kč)		žákovské jízdné (Kč)		zavazadla
Tarifní vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné	Děti 6 – 15 let, rodiče, pes	ZTP, ZTP-P	Do 15 let	Od 15 – 26 let	
1 - 4	7,00	3,50	1,50	2,50	5,00	5,00
5 - 7	10,00	5,00	2,50	3,50	7,50	5,00
8 - 10	13,00	6,50	3,00	4,50	9,50	5,00
11 - 13	16,00	8,00	4,00	6,00	12,00	5,00
14 - 17	18,00	9,00	4,50	6,50	13,50	5,00
18 - 20	22,00	11,00	5,50	8,00	16,50	5,00
21 - 25	26,00	13,00	6,50	9,50	19,50	5,00
26 - 30	30,00	15,00	7,50	11,00	22,50	10,00
31 - 35	34,00	17,00	8,50	12,50	25,50	10,00
36 - 40	38,00	19,00	9,50	14,00	28,50	10,00
41 - 45	42,00	21,00	10,50	15,50	31,50	10,00
46 - 50	46,00	23,00	11,50	17,00	34,50	10,00
51 - 55	50,00	25,00	12,50	18,50	37,50	10,00
56 - 60	55,00	27,50	13,50	20,50	41,00	10,00
61 - 70	60,00	30,00	15,00	22,50	45,00	10,00
71 - 80	66,00	33,00	16,50	24,50	49,50	10,00
81 - 90	72,00	36,00	18,00	27,00	54,00	10,00
91 - 100	82,00	41,00	20,50	30,00	61,50	10,00
101 - 110	88,00	44,00	22,00	33,00	66,00	10,00
111 - 120	96,00	48,00	24,00	36,00	72,00	10,00

Zdroj: Comettplus s.r.o.

Z tabulky jízdného pravidelné autobusové dopravy vyplývá, že ceny žákovských jízdenek se podle tarifních vzdáleností pohybují od 5 do 72 Kč. Student, který při své cestě do školy potřebuje překonat vzdálenost do 20 kilometrů, zaplatí za jízdenku 16,50 Kč. Při ještě delší cestě například do 50 kilometrů zaplatí student za svou jízdenku 34,50 Kč.

4.4.3 České dráhy a.s.

Železniční dopravní služby poskytuje v tábořském regionu společnost ČD a.s. Kromě osobní, nákladní přepravy a poskytování informací dále nabízí tyto služby; možnost úschovy a přepravy zavazadel, půjčovny jízdních kol a ČD – Kurýr. Tábořské nádraží, které bylo v roce 2006 nově zrekonstruováno, je také vybaveno mobilními zvedacími plošinami umožňující přepravu tělesně postižených osob. V tábořském okrese zajišťují ČD a.s. dálkovou dopravu na trati 220 Praha – České Budějovice a regionální dopravu na tratích 201 Tábor – Ražice, 224 Tábor – Horní Cerkev a 202 Tábor – Bechyně.

4.4.3.1 Trati ČD⁷

Trati 220 Praha – České Budějovice

Spoj je v provozu celotýdenně cca od 4:00 – 24:00. Provoz na trati je zajištěn rychlíky, spěšnými a osobními vlaky. Intervaly se pohybují v rozmezí jedné hodiny a tábořského regionu se obslužnost osobními a spěšnými vlaky týká těchto zastávek: **Sudoměřice u Tábora** – Chotoviny – Tábor – Sezimovo Ústí – Planá nad Lužnicí – Doubí u Tábora – **Soběslav**

U rychlíků se obslužnost týká těchto zastávek: **Tábor** - **Soběslav**

Trati 201 Tábor – Písek – Ražice

Tento spoj je v provozu celotýdenně v rozsahu cca 5:00 - 23:00. Provoz na trati je zajištěn spěšnými a osobními vlaky, intervaly se pohybují v rozmezí jedné hodiny ve špičce a dvou hodin mimo špičku. V tábořském regionu se obslužnost osobními vlaky týká těchto zastávek: **Tábor** – Nasavrky – Balkova Lhota – Meziříčí – Padařov – Božejovice – Sepekov – **Milevsko**. Spěšné vlaky pak staví v těchto zastávkách: **Tábor** – **Milevsko**

Trati 202 Tábor – Bechyně

Provoz na trati je zajištěn celotýdenně osobními vlaky, které jezdí v rozsahu od cca 4:00 – 23:00. Intervaly se pohybují v rozmezí jedné hodiny ve špičce a dvou hodin mimo špičku. Na této trati je zajištěna obslužnost těchto zastávek: **Tábor** – Horky u Tábora – Slapy – Libějice – Malšice – Čenkov u Malšic – Třebelice – Všechlapy – Bechyňská Smoleč – Sudoměřice u Bechyně – Bežerovice – Bechyně zastávka – **Bechyně**

Trati 224 Tábor – Horní Cerekev

Spoje jsou v provozu celotýdenně od cca 4:00 – 23:00. Provoz na trati je zajištěn osobními vlaky, intervaly se pohybují v rozmezí jedné hodiny ve špičce a dvou hodin mimo špičku. Vlaky obsluhují v tábořském regionu tyto zastávky: **Tábor** – Smyslov – Dobronice u Chýnova – Chýnov – **Pořín**.

⁷ České dráhy a.s. Regionální jízdní řád 2006/2007 – Jihočeský kraj a přilehlé oblasti

4.4.3.2 Jízdné ČD

Číslo pásma	Kilometrická vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné (Kč)		Zákaznické jízdné (Kč)				
		2.třída	1.třída	15+		-15 důchodci	-15	ZTP ZTP/P rodiče
				2.třída	1.třída	2.třída	1.třída	2.třída
01	001 - 006	10	15	7	11	4	5	2
02	007 - 010	16	24	11	17	6	8	3
03	011 - 015	22	33	15	23	8	12	4
04	016 - 020	28	42	20	29	10	15	5
05	021 - 025	34	51	24	36	12	18	6
06	026 - 030	40	60	28	42	14	21	7
07	031 - 035	46	69	32	48	16	24	8
08	036 - 040	52	78	36	55	18	27	9
09	041 - 050	64	96	45	67	22	34	11
10	051 - 060	76	114	53	80	27	40	13
11	061 - 070	88	132	62	92	31	46	15
12	071 - 080	98	147	69	103	34	51	17
13	081 - 090	110	165	77	116	39	58	19
14	091 - 100	120	180	84	126	42	63	21
15	101 - 110	130	195	91	137	46	68	23
16	111 - 120	140	210	98	147	49	74	25

Zdroj: České dráhy a.s.

Z tabulky jízdného Českých drah vyplývá, že při jízdě druhou třídou se ceny žakovských jízdenek pohybují podle tarifních vzdáleností od 7 do 98 Kč. Student, který při své cestě do školy potřebuje překonat vzdálenost do 20 kilometrů, zaplatí za jízdenku 20 Kč. Při ještě delší cestě například do 50 kilometrů zaplatí student za svou jízdenku 45 Kč. V porovnání cen jízdného pravidelné autobusové dopravy a jízdného Českých drah je pro studenty výhodnější využívání autobusů. Částka, kterou studenti při jízdě autobusem ušetří, se pohybuje mezi několika korunami při jízdě na kratší vzdálenost a až několika desítkami korun při jízdě na delší vzdálenost.

4.4.4 Integrovaný dopravní systém

Od počátku roku 2003 byla v aglomeraci Tábor - Sezimovo Ústí - Planá nad Lužnicí zavedena první etapa Integrovaného dopravního systému, který umožňuje volbu dopravního prostředku pro cestující, kteří mají zakoupenou časovou předplatní jízdenku MHD. Po dokončení druhé etapy jsou do IDS od 1.1.2004 začleněny všechny linky MHD, dvě tratě ČD v úseku Tábor - Sezimovo Ústí - Planá nad Lužnicí a v úseku Tábor - Horky u Tábora - Slapy, a 22 autobusových linek provozovaných firmou COMETT PLUS v oblasti MHD v rozsahu uvedeném v jízdních řádech jednotlivých linek. Systém umožňuje cestujícím využívat služeb linkové autobusové dopravy, železniční

dopravy a MHD v Táboře. Mezi jednotlivými dopravními prostředky lze v rámci platnosti jízdenky libovolně přestupovat. Území IDS TA je rozděleno na zóny A, B a C. Předplatní časové jízdenky umožňují rovněž cestování osobními a spěšnými vlaky.⁸

5 Dopravní výchova v České republice

V České republice je v současné době dopravní výchova v mateřských školách a na 1. stupni základních škol (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 v době mimo vyučování speciální kroužky a kurzy, popř. díky systému práce dopravních hřišť v určitých oblastech.⁹ 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 si dává za cíl:

- bezpečné chování dětí v silničním provozu
- předvídat rizika, správně vyhodnocovat situace a vhodně jednat
- získávání a utváření návyků do budoucna
- naučit děti vážit si života a chránit jej
- získání pozitivního životního stylu na silnicích

Principy dopravní výchovy:

- zapojení rodiny – usnadnění práce rodičů
- zapojení školy, obce
- spolupráce s obcemi, kraji, Policií ČR, Městskou policií a nevládními organizacemi
- odpovědnost medií
- provázanost, posloupnost, kontinuita
- maximální využití doby, kdy děti přebírají hodnoty, postoje, návyky
- u kategorií bez respektu k autoritám hledat účinné formy

⁸ *Comettplus* [online].2006,[cit.29.12.2006].Dostupný na [www:<http://www.comettplus.cz/pridavek/ids>](http://www.comettplus.cz/pridavek/ids)

⁹ *BESIP* [online].2006,[cit.10.12.2006].Dostupný na [www:<http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni_vychova/>](http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni_vychova/)

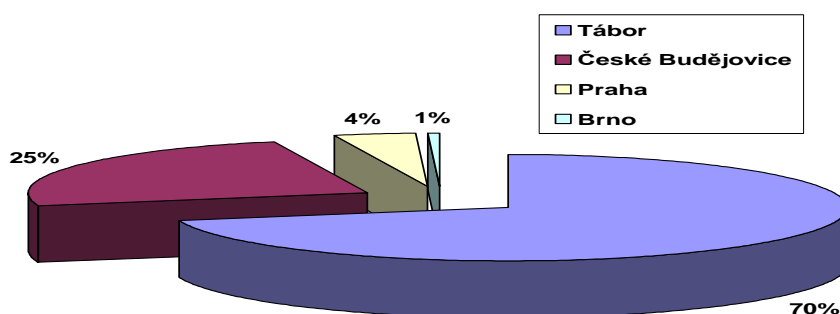
6 Analýza dopravní gramotnosti

6.1 Dotazníkové šetření

Pro získání potřebných informací pro bakalářskou práci byl proveden průzkum v segmentu vysokoškolských studentů. Informace byly získány na základě dotazníkového šetření. Byl sestaven dotazník, který zkoumá dopravní gramotnost a má celkem 19 otázek. Rozdáno bylo celkem 180 dotazníků studentům vysokých a vyšších odborných škol, kteří buď na Táborsku mají své trvalé bydliště nebo zde studují. Z celkového počtu 180 bylo 162 dotazníků dále zpracováno. Cílem dotazníkového šetření bylo zjistit, jaká je současná situace v segmentu vysokoškolských studentů, co se týče dopravy, cestování dopravními prostředky, časovou dostupností jednotlivých druhů dopravy, nákladovostí dopravy a úrovně dopravních služeb.

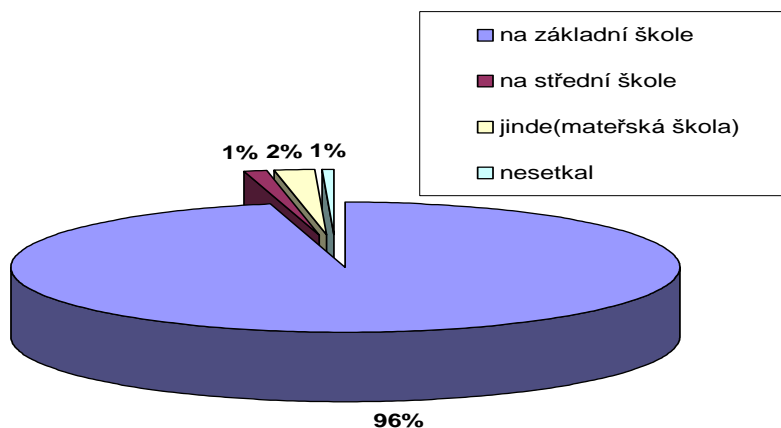
Všichni dotazovaní studenti jsou v rozmezí 19 – 26 let, z vyšších odborných škol se průzkumu zúčastnilo 106 studentů, z vysokých škol pak 56 studentů. Celkem tedy bylo dotazováno 162 studentů, z nichž 75 % má své trvalé bydliště v Táboře nebo v jeho okolí. Další výsledky jsou uvedeny v následujících grafech, které byly zpracovány na základě vlastního šetření.

Otázka č. 1 V jakém městě studujete?



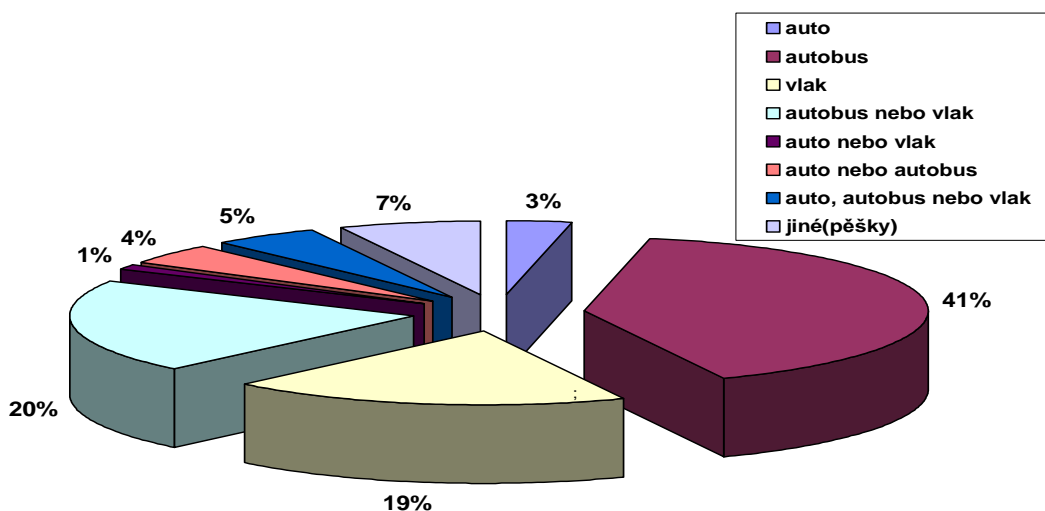
Z grafu č.1 je patrné, že nejvíce dotázaných 70 % studuje v Táboře. Z tábořských studentů pak 92 % navštěvuje vyšší odbornou školu a 8% studentů chodí na vysokou školu. Dále pak 25 % studentů navštěvuje vysokou školu v Českých Budějovicích, 4 % studentů studuje vysokou školu v Praze a 1 % studentů studuje v Brně.

Otázka č.2 Kde jste se poprvé setkal s dopravní výchovou?



Graf č. 2 znázorňuje, že 96 % z celkového počtu studentů se s dopravní výchovou setkalo už na základní škole. 2 % studentů se setkalo s dopravní výchovou ještě dříve, a to v mateřské škole. Na střední škole se s dopravní výchovou setkalo 1 % studentů a taktéž 1 % studentů se s dopravní výchovou ještě nesetkalo.

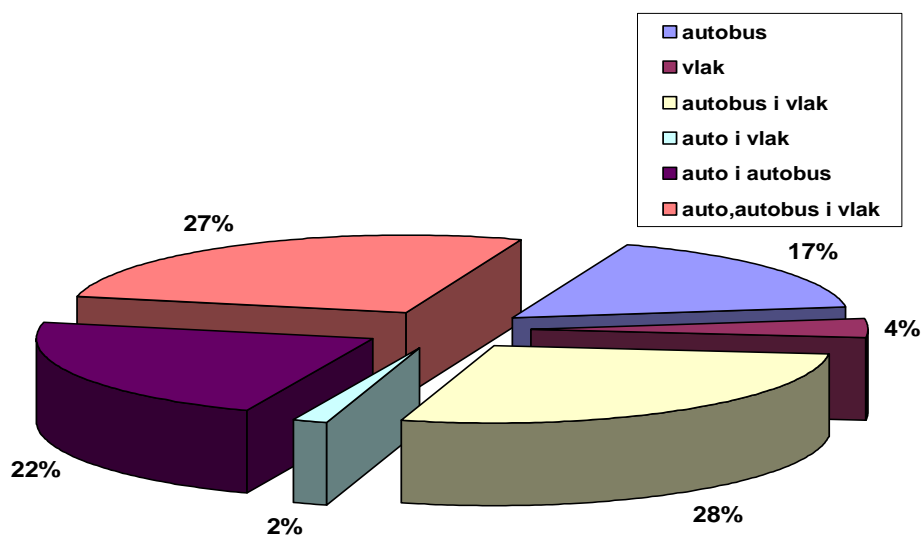
Otázka č.3 Které dopravní prostředky využíváte při cestě do školy?



Graf č.3 vypovídá, že mezi nejčastěji využívané prostředky studentů patří autobusy, kterými cestuje do školy 41 % studentů. 20 % studentů jezdí do školy buď autobusem nebo vlakem a 19 % studentů využívá při cestě do školy jen vlak. Auto, autobus nebo

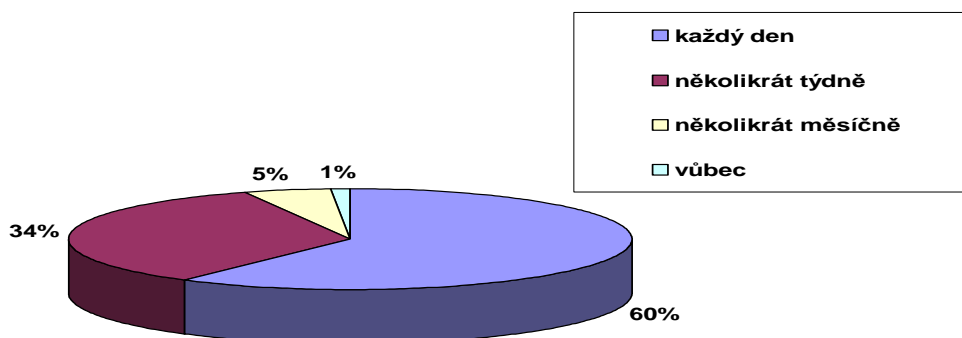
vlak využívá 5 % studentů, 4 % studentů jezdí do školy autem nebo autobusem. 3 % studentů jezdí do školy autem a 1% střídá auto s vlakem. 7 % studentů chodí do školy pěšky.

Otázka č.4 Jaký máte výběr z dopravních prostředků?



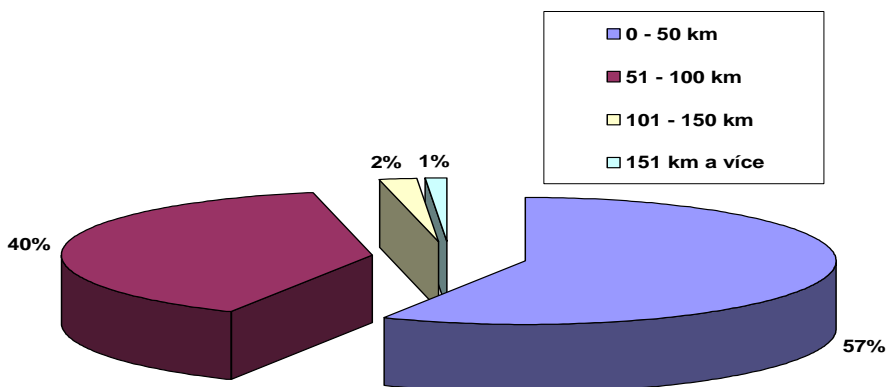
Graf č.4 znázorňuje možnosti studentů při výběrů dopravních prostředků. 28 % studentů má možnost cestovat do školy autobusem nebo vlakem a 27 % studentů může využít kromě autobusu a vlaku ještě také automobil. Autobus s automobilem má k dispozici 22 % studentů, pouze autobus může využít 17 % studentů. 4 % studentů jsou odkázána pouze na vlak a 2 % studentů mohou při svých cestách využít vlak i automobil.

Otázka č.5 Jak často je využíváte?



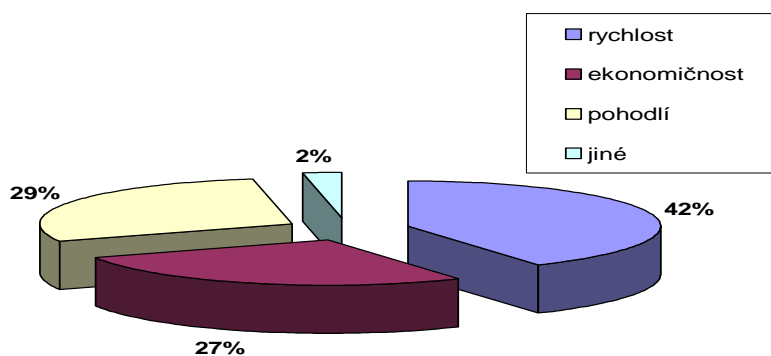
Graf č.5 vyjadřuje četnosti využívání dopravních prostředků. Každý den jezdí do školy dopravními prostředky 60% studentů, několikrát týdně pak 34% studentů. Několikrát měsíčně využívá dopravní prostředky 5% studentů a vůbec nejedí dopravními prostředky 1% studentů.

Otázka č.6 Jakou vzdálenost urazíte při cestě do školy?



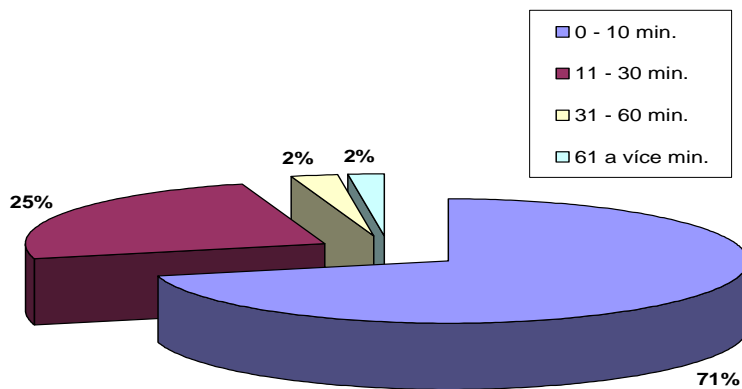
Graf č. 6 vyjadřuje vzdálenost, kterou musejí studenti překonat při cestě do školy. Vzdálenost do 50 kilometrů musí překonat 57 % studentů. 40 % studentů musí urazit při cestě do školy vzdálenost v rozmezí 51 až 100 kilometrů a 2 % studentů musí překonat vzdálenost v rozmezí 101 až 150 kilometrů. Nejdelsí cestu do školy má 1 % studentů, které ujede 151 a více kilometrů.

Otázka č.7 Upřednostňujete?



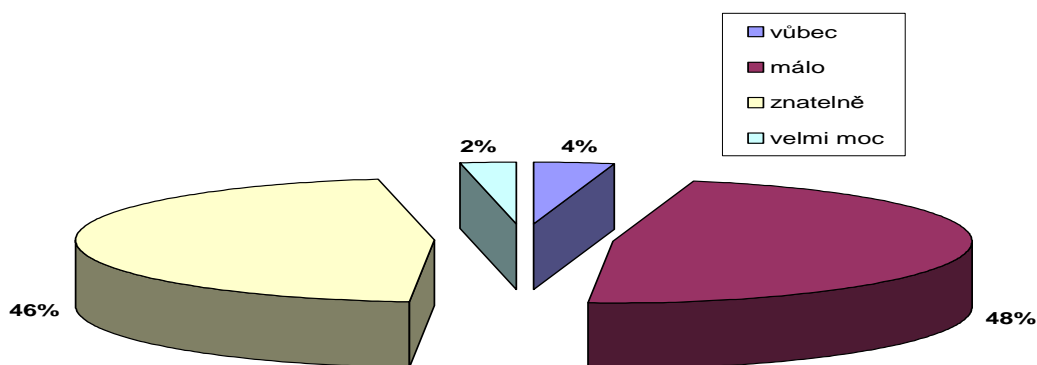
Graf č.7 znázorňuje faktory, které studenti při svých cestách upřednostňují. Nejvíce studentů konkrétně 42 % upřednostňuje rychlost. Pohodlí při cestě vyžaduje 29 % studentů a 27 % studentů prosazuje ekonomicky výhodný faktor. Jiné faktory upřednostňují 2 % studentů.

Otázka č.8 Jakou dobu vám zabere cesta od domova na vlak/bus/MHD zastávku?



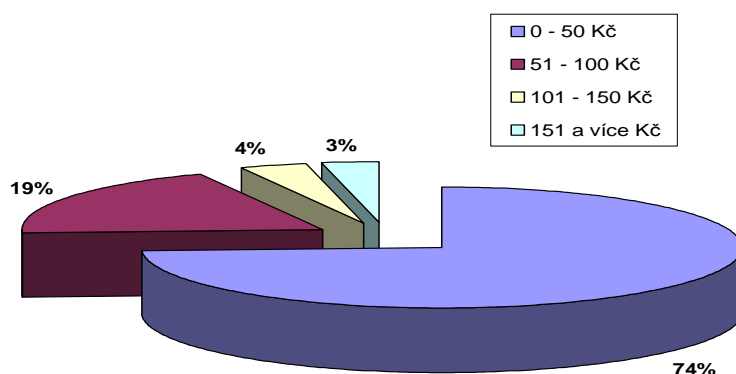
Graf č. 8 zohledňuje čas, který musejí studenti vynaložit při cestě z domova na vlakovou, autobusovou nebo MHD zastávku. Z grafu je patrné, že většina studentů konkrétně 71 % se na svou zastávku dostane do deseti minut. Časové rozmezí 11-30 minut musí překonat 25 % studentů a 2 % studentů musejí vynaložit na dosažení své zastávky 31 až 60 minut. Více jak 61 minut trvá cesta na svou zastávku 2 % studentům.

Otázka č.9 Jak zatěžuje využívání dopravy Váš rozpočet?



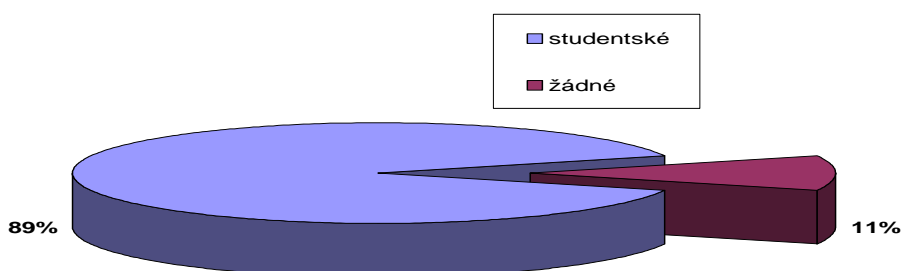
Graf č. 9 znázorňuje, jak studentům zatěžuje využívání dopravy jejich rozpočet. Pro 48 % studentů představuje využívání dopravy nízkou finanční náročnost. Naopak 46 % studentů znatelně ovlivňuje využívání dopravy jejich rozpočet. 4 % studentů používání dopravních prostředků vůbec nezatěžuje jejich rozpočet, naopak pro 2 % studentů představuje využívání dopravy vysokou finanční zátěž.

Otázka č.10 Kolik peněz vynaložíte na jednu cestu do školy?



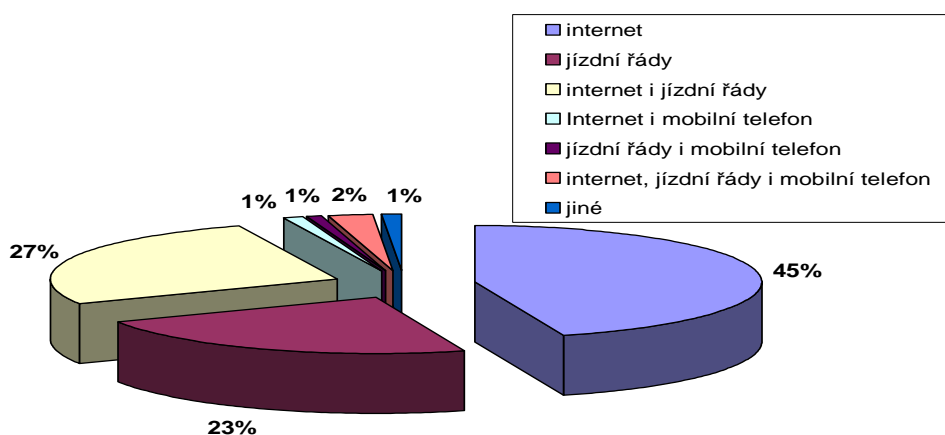
Graf č. 10 znázorňuje, kolik finančních prostředků musejí studenti vynaložit na jednu cestu do školy. Do padesáti korun zaplatí za svou jednu cestu do školy 74 % studentů, částku v rozmezí 51-100 Kč vynaloží 19 % studentů a 4 % studentů zaplatí částku v rozmezí 101-150 Kč. Více než 151 Kč musí při své cestě do školy zaplatit 3 % studentů.

Otázka č.11 Jaké využíváte slevy při cestě?



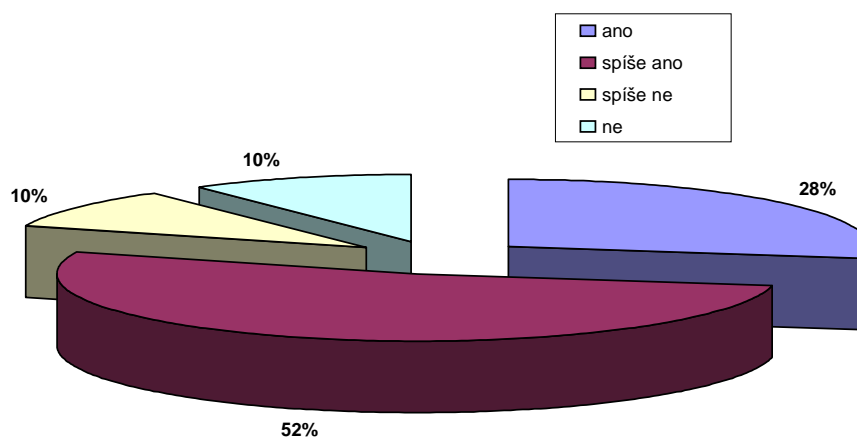
Graf č.11 vypovídá, že 89 % studentů využívá při svých cestách slevy, na které mají jako studující nárok. Mezi nejčastěji využívané studentské slevy patří Junior pas a průkaz MHD. 11 % studentů uvedlo, že žádné slevy při svých cestách nevyužívají.

Otázka č. 12 Odkud získáváte informace o spojích?



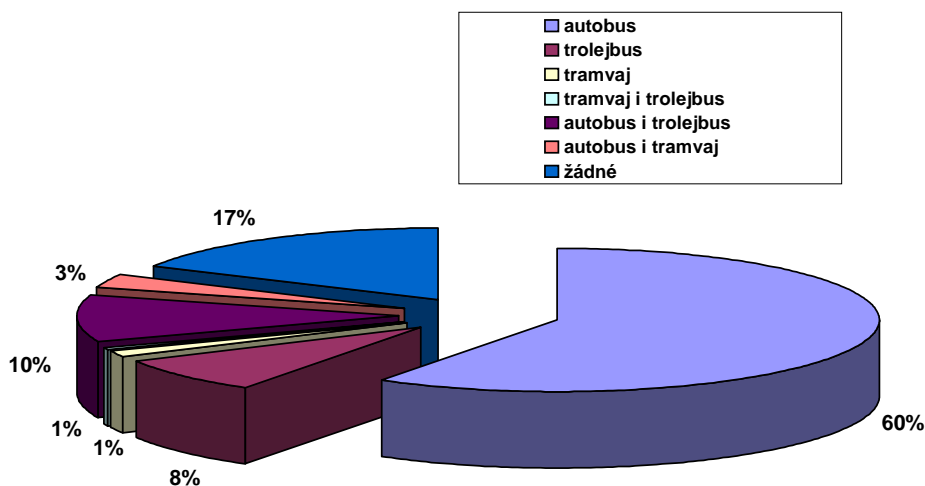
Graf č.12 uvádí zdroje, z kterých studenti získávají informace o spojích. Mezi nejčastěji využívané zdroje patří internet, kterému dává přednost 45 % studentů. Jízdní řády i internet využívá 27 % studentů, zatímco 23 % studentů hledá informace o spojích jen v jízdních řádech. Internet, jízdní řády i mobilní telefon využívá 2 % studentů, internet a mobilní telefon volí při hledání informací 1 % studentů a také 1 % studentů využívá jízdní řády a mobilní telefon. Jiné zdroje než uvedené volí také 1 % studentů.

Otázka č.13 Víte, co znázorňují jednotlivé piktogramy použité v jízdních řádech?



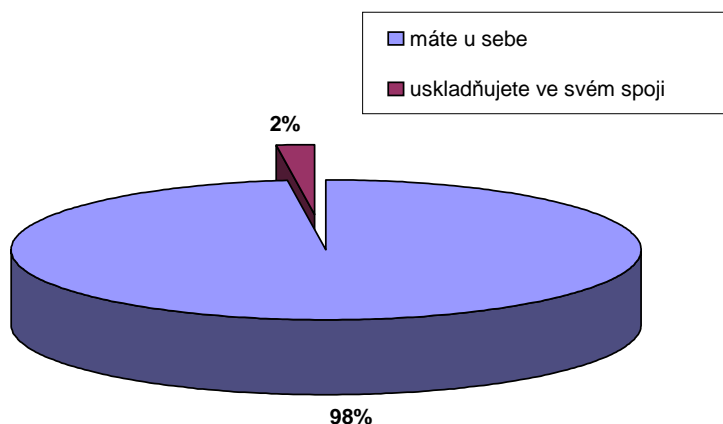
Graf č.13 vypovídá o úrovních znalosti jednotlivých piktogramů. Nejčastěji, konkrétně 52 % studentů odpovědělo, že se spíše vyzná v jednotlivých piktogramech. 28 % studentů ví přesně, co jednotlivé piktogramy znázorňují, zatímco 10 % studentů se spíše nevyzná v jednotlivých piktogramech. 10 % studentů vůbec neví, co jednotlivé piktogramy znázorňují.

Otázka č.14 Jaké využíváte prostředky MHD?



Graf č.14 Mezi nejčastěji využívaný dopravní prostředek MHD patří autobus, kterým jezdí 60 % studentů. Autobus nebo trolejbus využívá 10 % studentů a jen trolejbusem jezdí 8 % studentů. 3 % studentů se dopravují autobusem nebo tramvají a 1 % využívá jen tramvaj. Trolejbus s tramvají používá 1 %. MHD nevyžívá 17 % studentů.

Otázka č.15 Zavadla:



Z grafu č.15 je patrné, že studenti mají zavazadla při svých cestách u sebe, konkrétně je to v 98 %. Jen 2 % studentů uskladňuje zavazadla ve svém spoji.

6.2 Shrnutí a zhodnocení výsledků dotazníkového šetření

Z výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že studenti byli obeznámeni s dopravní výchovou již ve svém útlém věku. 96 % studentů se s dopravní výchovou setkalo již na základní škole. Z tohoto pohledu se jeví kvalita vzdělávání na základních školách v rámci dopravní výchovy jako dostatečná.

Studenti tábořské vyšší odborné školy se nejčastěji dopravují do školy autobusem, kterým jezdí 51 % studentů. To souvisí s tím, že 75 % studentů VOŠ žije na Táborsku a autobus pro ně představuje optimální variantu. 10 % studentů VOŠ jezdí autobusem nebo vlakem a taktéž 10 % studentů chodí do školy pěšky. Z dotazovaných tábořských studentů vysokých škol jich 71 % studuje v Českých Budějovicích, a proto je pro ně výhodný vlak, který využívá 58 % studentů.

Co se týče výběru dopravních prostředků v tábořském regionu, tak zde můžeme hodnotit kvalitu dopravních služeb jako dostačující, protože 79 % studentů má možnost se do školy dopravit dvěma či více dopravními prostředky.

Z výsledků dále vyplynulo, že studenti jsou na dopravních prostředcích při svých cestách poměrně dost závislí, protože každý den nebo několikrát týdně je využívá 94 % studentů.

Studenti chtějí být většinou při svých cestách v místě příjezdu co nejdříve, a proto 41 % studentů upřednostňuje rychlost dopravních prostředků. Naproti tomu 29 % studentů dává při cestách přednost pohodlí a 27 % volí ekonomicky výhodné dopravní prostředky.

Dostupnost jednotlivých autobusových, vlakových nebo MHD zastávek v tábořském regionu můžeme označit jako vyhovující, protože 71 % studentů se na svou zastávku dostane do deseti minut.

Otázka související s finanční zátěží při využívání dopravy rozdělila studenty na dva tábory. Pro 48 % studentů představuje používání dopravních prostředků malou finanční zátěž. Naproti tomu 46 % studentů zatěžuje doprava jejich rozpočet ztelně.

Studenti při svých cestách využívají výhod, na které mají jako studující nárok, protože 89 % z nich uplatňuje při jízdě některou ze studentských slev. Z tohoto pohledu můžeme tedy říct, že studenti mají přehled o poskytovaných slevách a také je využívají.

Jako nejčastější zdroj informací o spojích využívají studenti internet, z kterého čerpá 45 % studentů. Ve 27 % získávají studenti informace buď z internetu nebo i z jízdních řádů a 23 % studentů dává přednost jen jízdním řádům. Z tohoto pohledu můžeme označit internet za velice oblíbené médium pro studenty.

Studenti na otázku související se znalostí jednotlivých piktogramů uvedli v 28 %, že ví přesně, co piktogramy znamenají a v 52 % uvedli, že spíše ví co, jednotlivé piktogramy znázorňují. Ve srovnání mezi studenty vysoké školy a studenty vyšší odborné školy, jsou na tom lépe studenti VŠ. Protože 32 % studentů VŠ proti 25 % studentů VOŠ ví přesně, co jednotlivé piktogramy znázorňují a spíše se vyzná v jednotlivých piktogramech 57 % studentů VŠ proti 50 % studentů VOŠ. Z celkového pohledu však můžeme hodnotit znalosti studentů jako dobré, protože jen 10 % studentů spíše neví a 10 % studentů vůbec neví, co jednotlivé piktogramy znázorňují.

Prostředky městská hromadná doprava využívá většina studentů, protože 83 % z nich uvedlo, že některým z prostředků MHD jezdí. Tábořští studenti mohou využívat jen autobus a tím jezdí 69 % z nich. Studenti, kteří studují v Českých Budějovicích využívají nejčastěji jako prostředky MHD trolejbus nebo autobus, kterým jezdí 75 % z nich. Studenti v Praze ve 100 % cestují autobusem nebo tramvají. Na druhou stranu 17 % studentů uvedlo, že nevyužívá prostředky MHD.

7 Závěr

Ve své bakalářské práci jsem se zaměřil na analýzu dopravního systému a dopravních služeb na Táborsku a na posouzení dopravní gramotnosti vysokoškolských studentů v tábořském regionu. Analýza dopravního systému ukázala, že tento systém je na velice dobré úrovni a pokrývá celé území tábořského okresu. Cestující mají možnost výběru několika dopravních prostředků a také počet spojů, linek, zastávek a časová dostupnost cílových míst je dostačující. Také poloha tábořského nádraží, která na jednom místě soustřeďuje městskou hromadnou autobusovou dopravu, příměstskou autobusovou dopravu spolu s dálkovou a vlakovou dopravu, je velmi dobře geograficky řešena. Jízdní řády jsou každým rokem vyhodnocovány a upravovány s cílem dosáhnout co možná nejlepší koordinace a zastoupení mezi jednotlivými druhy dopravy. Z podnětů jednotlivých obcí a připomínek občanů jsou regionální spoje nasazovány tak, aby byla zajištěna co možná nejlepší návaznost na spoje dálkové. Na druhou stranu je nutné podotknout, že ne vždy je možné vyhovět všem požadavkům cestujících, protože kapacity dopravních prostředků jsou omezené a dopravní podniky musejí posuzovat finanční výhodnost jednotlivých spojů. Velkou důležitost přikládám k vytvoření integrovaného dopravního systému, který umožňuje v tábořské aglomeraci pružný a rychlý způsob dopravy. Tento systém nebyl v počátcích svého založení příliš využíván, ale s postupem času dochází podle statistických údajů k postupnému zvyšování počtu cestujících. V roce 2006 byl tento systém zajímavou možností volby dopravního prostředku pro zhruba 65 % přepravených cestujících osob na dlouhodobé předplatní jízdenky MHD.

Návrhy zlepšení

Možnosti zlepšení dopravního systému a dopravních služeb v tábořském regionu vidím v rozšíření současného integrovaného dopravního systému do dalších oblastí regionu, například prodloužení působnosti do měst Soběslav, Milevsko, Bechyně, Chýnov, Chotoviny. Vhodné by také bylo zavedení plné integrace autobusových linek i železnice, případně i integrace jiných dopravců. V úvahu přichází také možnost propojení IDS Tábor a IDS České Budějovice a lépe tak zajistit obslužnost hlavní trasy jihočeského kraje Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice. Integrovaný dopravní systém je založen na kooperaci jednotlivých dopravců a jeho cílem je, aby

z něho těžili cestující i dopravci. Cílem dopravců by tedy mělo být, aby cestující byli dostatečně informováni o nabídce služeb, který tento systém přináší. Cestující by měli vědět, že v rámci IDS se mohou po zakoupení jízdenky přepravovat v kterémkoliv z dopravních prostředků, a že jim tento systém ušetří čas i peníze.

Z hlediska enviromentálního by bylo žádoucí zavést v městské hromadné autobusové dopravě trolejbusy místo současných autobusů nebo alespoň nasazení šetrnějších autobusů na plyn. Zátrolejování všech tras MHD by sice představovalo vysoké finanční nároky, ale na druhou stranu by téměř zdokonalilo dopravní systém a vylepšilo dopravní služby v celém táborském regionu.

Dopravní systém v táborském regionu zcela jistě dosáhne ještě mnohem vyšší úrovně po vybudování dálnice D3 a IV. železničního koridoru. Obě tyto stavby přinesou nové rozměry v silniční i železniční dopravě. Hlavní výhodou dálnice D3 bude nejen zrychlení a zkapacitnění dopravy ve středočeském a jihočeském kraji, ale hlavně vyřeší neúměrné dopravní zatížení obcí na hlavní trase Praha – České Budějovice, přes které projíždí denně tisíce nákladních a osobních aut. Předpokládaná doba dokončení výstavby se však odhaduje na rok 2016 u IV. železničního koridoru, respektive 2018 u dálnice D3.

Analýza dopravní gramotnosti v segmentu vysokoškolských studentů ukázala, že znalosti studentů jsou na velmi dobré úrovni. Studenti mají přehled o dopravních službách a také tyto služby využívají. Studenti si také umějí vyhledat jednotlivé spoje a protože skoro 90 % dotázaných studentů získává tyto informace z internetu, bylo by dobré rozšířit současné nebo vytvořit samostatné studentské stránky, které by prezentovaly nabízené služby dopravních podniků.

Dopravní výchova v České republice stále ještě nedosahuje takových výsledků, jakých se očekává. Svědčí o tom zejména nepříznivá statistika dopravní nehodovosti. Tuto situaci by mohlo zlepšit zavedení povinného předmětu „dopravní výchova“ v rámci výuky na 1. a 2. stupni základních škol. Žáci by byli připravováni odborníky z praxe na vstup do silničního provozu. Výuka dopravní výchovy by se mohla také rozšířit na střední školy, kde by se vyučovala formou přednášek, kurzů, seminářů a praktických cvičení.

8 Summary

The bachelor thesis focuses on the problems connected with the traffic literacy of the university students. For this thesis, the Tábor region and its near surrounding have been chosen.

At the outset, especially literary sources, cartographic materials and web pages were examined and analyzed in order to find solution to the problems connected with traffic and traffic education. Information obtained by the examination of the questionnaire, which form a substantial part of this thesis, is of greatest importance.

To be able to analyze the area sufficiently, it was necessary to map the area not only from the supply and demand aspect for the tourist trade service, but also to examine its current state of traffic and traffic education in the Tábor region.

The practical part summarizes and evaluates the results from the traffic investigation and obtained findings. The university students are already enough familiar with the traffic education. Unfortunately, the fact that Traffic Education is not included in the framing programme of the elementary and secondary schools hinders a stronger improvement in the area of traffic education.

In the final part, several suggestions for the improvement of the current state have been brought up, which aim should be a reform of the traffic education, traffic service and the total potential of the traffic in the given region.

Key words: Transport, Literacy, Traffic literacy, Transport system, Tourist trade, Segment, Marketing research

9 Přehled použité literatury

9.1 Odborné publikace

1. BOUČKOVÁ, J. *Marketing*. Praha: VŠE, Beck, 2003.
2. DUŠEK, P. *Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Libri, 2003.
3. EISLER, J., HOBZA, M. *Ekonomika podniku dopravy*. Praha: VŠE, 1994.
4. EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Oeconomica, 2005.
5. FRANCOVÁ, E. *Cestovní ruch*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2003.
6. HESKOVÁ, M. *Marketingová komunikace a případové studie*. Jindřichův Hradec: FM VŠE, 2004.
7. HLAVÁČKA, M. *Doprava*. Praha: Scientia, 2002.
8. HORÁKOVÁ, H. *Strategický marketing*. Praha: Grada, 2001.
9. JANEČKOVÁ, L., VAŠÍKOVÁ, M. *Marketing služeb*. Praha: Grada Publishing, 2001.
10. KIKUŠOVÁ, S. *Porovnanie cestovateľskej gramotnosti a dopravnej výchovy*. Bratislava: Univerzita Komenského, Pedagogická fakulta, Katedra predškolskej a elementárnej pedagogiky, 2004. nepublikovaný materiál
11. KOTLER, P. *Marketing Management*. Praha: Grada Publishing, 2001.
12. MIRVALD, S. *Doprava lidská aktivita budoucnosti*. Praha: ČGS, 1994.
13. MIRVALD, S. *Geografie dopravy I*. Plzeň: ZČU, 1999.
14. MIRVALD, S. *Geografie dopravy II*. Plzeň: ZČU, 2000.
15. ORIEŠKA, J. *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: Idea Servis, 1999.
16. PUPALA, B. Pár poznámok o gramotnosti. In: Naša škola, ročník III, 1999/2000, č. 8

17. ZÁPOTOČNÁ, O. *Rozvoj gramotnosti v príprave na elementárne vzdelávanie.*

In: Komenský, ročník 124, č.1/2, 1999.

18. ZELENÝ, L. *Rozvoj dopravy ve světě.* Praha: Oeconomica , 2004.

9.2 Internetové zdroje

19. *České dálnice* [online]. 2006, [cit. 19.11.2006]. Dostupný na www:

<<http://www.ceskedalnice.cz/d3.htm>>

20. *MHD Tábor* [online]. 2006, [cit.15.10.2006]. Dostupný na www:

<<http://mhdta.wz.cz/index.html> >

21. *Společnost pro veřejnou dopravu* [online]. 2006, [cit.11.10.2006]. Dostupný na

www:<http://www.spvd.cz/index2.php?p=cz/tabor/linky.html&m=cz/tabor/menu_tabor.html>

22. *Comettplus* [online]. 2006, [cit.19.12.2006]. Dostupný na www:

< http://www.comettplus.cz/divize2_cz.html>

23. *Comettplus* [online]. 2006,[cit.29.12.2006]. Dostupný na www:

<<http://www.comettplus.cz/pridavek/ids>>

24. *BESIP* [online]. 2006,[cit.10.12.2006]. Dostupný na www:

<http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni_vychova/>

9.3 Ostatní tištěné materiály

25. České dráhy a.s. *Regionální jízdní řád 2006/2007 – Jihočeský kraj a přilehlé*

oblasti, platnost od 10.12. 2006 do 8.12. 2007

26. Comettplus s.r.o. *Autobusové jízdní řády okresu Tábor a linek IDS*, platnost od

10.12. 2006 do 8.12. 2007

10 Seznam příloh

Příloha č. 1 – Dotazník dopravní gramotnost

Příloha č. 2 – Mapa: Integrovaný dopravní systém Tábor

Příloha č. 3 – Jízdní řád a jízdenky MHD Tábor

Příloha č.1

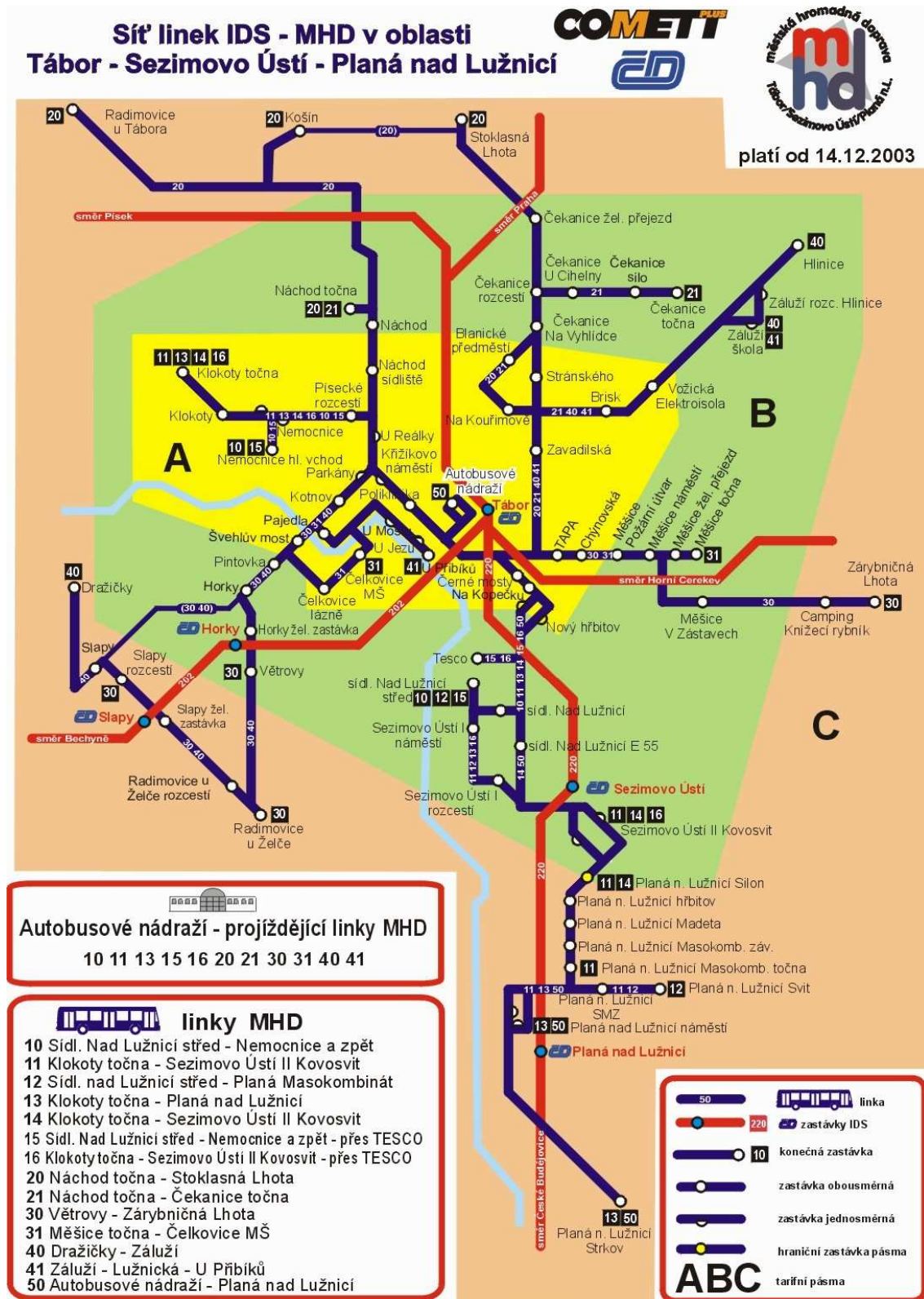
Dotazník dopravní gramotnost

- 1) V jakém městě studujete?
.....
- 2) Kdy jste se poprvé setkal(a) s dopravní výchovou?
 - a) na základní škole
 - b) na střední škole
 - c) na vyšší odborné škole, na vysoké škole
 - d) jinde (uveďte kde)
 - e) nesetkal(a) jsem se s dopravní výchovou
- 3) Jaké dopravní prostředky používáte při cestě do školy?
 - a) auto
 - b) autobus
 - c) vlak
 - d) jiné
- 4) Jaký máte výběr z dopravních prostředků.....
- 5) Jak často je využíváte?
 - a) každý den
 - b) několikrát týdně
 - c) několikrát měsíčně
 - d) vůbec
- 6) Jakou vzdálenost urazíte při cestě do školy?
 - a) 0 – 50 km
 - b) 51 – 100 km
 - c) 101 – 150 km
 - d) 150 km a více
- 7) Upřednostňujete:
 - a) rychlost
 - b) ekonomičnost
 - c) pohodlí
 - d) jiné
- 8) Jakou dobu Vám zabere cesta od domova na vlak/bus/MHD zastávku?
 - a) 0 – 10 min.
 - b) 11 – 30 min.
 - c) 31 – 60 min.
 - d) víc než 60 min.
- 9) Jak zatěžuje využívání dopravy váš rozpočet?
 - a) vůbec
 - b) málo
 - c) znatelně
 - d) velmi moc
- 10) Kolik peněz vynaložíte na jednu cestu do školy?
 - a) 0 – 50Kč
 - b) 51 – 100 Kč
 - c) 101 – 150 Kč
 - d) 151 Kč a více
- 11) Jaké používáte slevy při cestě

- 12) Odkud získáváte informace o spojích?
a) z internetu b) klasické jízdní řády c) pomocí mob. telefonu d) jiné
- 13) Víte, co znázorňují jednotlivé piktogramy použité v jízdních řádech?
a) ANO
b) spíše ANO
c) spíše NE
d) NE
- 14) Jaké využíváte prostředky MHD?
a) autobus b) trolejbus c) tramvaj d) žádné
- 15) Zavazadla:
a) máte u sebe b) uskladňujete je ve svém spoji c) odesíláte zvlášť d) jiné
- 16) Váš věk: a) 15 – 18 let b) 19 – 26 let c) 27 – 35 let d) více než 35 let
- 17) Vaše pohlaví: a) muž b) žena
- 18) Jste studentem/studentkou?
a) vysoké škole b) vyšší odborné školy
c) střední školy d) jiné(uved'te jaké).....
- 19) Kde máte své trvalé bydliště a kolik obyvatel má Vaše obec?
.....
a) méně než 1000 b) 1001 – 5000 c) 5001 – 35000
d) 35001 – 100000 e) víc než 100000

DĚKUJI ZA VYPLNĚNÍ

Mapa - Integrovaný dopravní systém Tábor




Příloha č.3

Jízdní řád a jízdenky MHD Tábor

Platnost: platí od 10.12.2006 Informace: 381253698
 COMETT PLUS, spol. s r.o. Chýnovská 2115 Tábor 39002 tel.381254252 fax 381251645

Linka: 395010 Zastávka: Autobusové nádraží

10



Směr	Stav	Název zastávky	Pracovní dny	Soboty	Neděle + svátky	Pracovní dny - omezení dopravě MHD od 3.července do 27. srpna
B	0	stř. Nad Lubricí střed	hod	minuty	minuty	
A	1	stř. Nad Lubricí střed				
A	2	Na Kopečku				
A	3	Černé mořky				
A	4	Autobusové nádraží				
V	5	Polkánka				
V	6	U Řečky				
V	7	Přáecké rozcestí				
V	8	Memoracie hlavní vchod				
V	9	Memoracie				
V	10	Přáecké rozcestí				
V	11	Křižkovy náměstí				
V	12	Polkánka				
V	13	Černé mořky				
V	14	Na Kopečku				
V	15	stř. Nad Lubricí střed				
V	16	stř. Nad Lubricí střed				

Červená 4 min. platí 4 minuty
Modrá 8 min. platí 8 minut
Zelená 16 min. platí 16 minut
Žlutá 36 min. platí 36 minut

Vysvětlivky: n - jede nízkopodlažní vůz

Zdroj: Comettplus s.r.o.

B 0412388
PŘESTUPNÍ
 PLNOCENNÁ ZELEVNÁ
 MHD Tábor
 COMETT PLUS, spol. s r.o.
 190 022 Tábor, Chýnovská 2115
 DIČ: 110-60071397

COMETT PLUS
 spol. s r.o.

PLATNÁ 4 MINUTY
 PLATNÁ 38 MINUT

6
 ŠEST KORUN ČESKÝCH

50REALK090441305

LIŠTIČKU OZNAČTE IHNEĐ
 PO NÁSTUPU DO VOZIDLA.

COMETT PLUS
 spol. s r.o.

JÍZDENKA JE PLATNÁ PODLE
 LARIFU A PŘEPRAVNÍCH PODMÍNEK
 COMETT PLUS, spol. s r.o.

JÍZDENKA JE PLATNÁ
 IŽ PO OZNAČENÍ VE SÍŤOVÉ
 POUŽÍ PRO JEDNU OSOBU
 (ZAVAZANÍCI).

JÍZDENKA SE ZASOVLÁ
 VE SMĚRU SÍPKY.

PEČLIVĚ
 USCHOVĚTE!

B 1217830
PŘESTUPNÍ
 PLNOCENNÁ
 MHD Tábor
 COMETT PLUS, spol. s r.o.
 190 022 Tábor, Chýnovská 2115
 DIČ: 110-60071397

COMETT PLUS
 spol. s r.o.

PLATNÁ 38 MINUT

12
 DVANÁCT KORUN ČESKÝCH

83NEM000090441427

JÍZDENKU OZNAČTE IHNEĐ
 PO NÁSTUPU DO VOZIDLA.

A 7252207
PŘESTUPNÍ
 PLNOCENNÁ
 MHD Tábor
 COMETT PLUS, spol. s r.o.
 190 022 Tábor, Chýnovská 2115
 DIČ: 110-60071397

COMETT PLUS
 spol. s r.o.

7 DENNÍ
 PŘENOSNÁ
 SÍŤOVÁ

105
 STO PĚT KORUN ČESKÝCH

751K51Y261050659

JÍZDENKU OZNAČTE IHNEĐ
 PO NÁSTUPU DO VOZIDLA.

Zdroj: Comettplus s.r.o.