

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra obchodu a cestovního ruchu

Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání – cestovní ruch

## **Bakalářská práce**



### **Doprava a dopravní výchova jako odraz dopravní gramotnosti na Českokrumlovsku a Českobudějovicku**

Vedoucí bakalářské práce:

Mgr. Vladimír Dvořák

Autor:

Petra Malá

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

Jméno a příjmení: **Petra MALÁ**

Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**

Studijní obor: **Obchodní podnikání - cestovní ruch**

Název tématu: **Doprava a dopravní výchova jako odraz  
dopravní gramotnosti na Českokrumlovsku a  
Českobudějovicku**

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 situační analýzu dopravního systému v Českých Budějovicích a v Českém Krumlově. Provést výzkum dopravní situace na segmentu vysokoškolských studentů. Vlastní doporučení ke zlepšení situace.

**Metodický postup:**

1. Studium Odborné literatury.
2. Provedení analýzy dopravního systému.
3. Sestavení dotazníků v dopravních službách.
4. Navrhnout změny v dopravě.

**Rámcová osnova:**

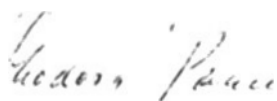
1. Úvod. 2. Literární přehled. 3. Použitá metodika. 4. Vlastní práce - analýza, stanovení strategie a návrh optimálního řešení. 5. Závěr. 6. Použitá literatura. 7. Přílohy. 8. Resumé

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

Seznam odborné literatury:

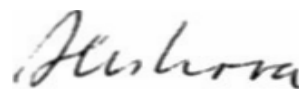
- Hlaváčka, M.: Doprava. Praha: Scientia, 2002.**  
**Dušek, P.: Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Nakladatelství Libri, 2003.**  
**Eisler, J., Hobza, M.: Ekonomika podniku dopravy. Praha: VŠE, 1994. Eisler, J.: Modelování rozhodovacích problémů v doprava. Praha: VŠE, 1995.**  
**Trková, O.: Území a cestovní ruch. Praha: VŠE, 1993.**  
**Řepčík, J.: Dopravná psychologie. Bratislava: Alfa, 1990.**  
**Řezníček, B., Kousal, M.: Životné prostredie a doprava. Bratislava: Alfa, 1986.**  
**Štika, J.: Psychologie v dopravě. Praha: Karolinum, 2003.**  
**Francová, E.: Cestovní ruch. Olomouc: Univerzita Palackého, 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  
VANČITŘOVA 2904 390 01 PABO



doc. Ing. Marie Hesková, CSc.  
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 15. března 2006

## **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Doprava a dopravní výchova jako odraz dopravní gramotnosti na Českokrumlovsku a Českobudějovicku“ vypracovala samostatně na základě vlastních zjištění a materiálů, které uvádím v seznamu literatury.

V Táboře 12. dubna 2007

.....

Petra Malá

## **Poděkování**

Ráda bych touto cestou poděkovala panu Mgr. Vladimíru Dvořákovi za jeho odbornou spolupráci, cenné připomínky a ochotu při vedení mé bakalářské práce. Rovněž děkuji panu Antonínu Plickovi za poskytnutí cenných rad pro mou práci.

## **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 výsledku z analýz bylo sestaveno vyhodnocení a dále byly vypracovány návrhy a doporučení v oblasti dopravních služeb a dopravní výchovy.

## **Klíčová slova**

- Doprava – transport
- Gramotnost – literacy
- Dopravní gramotnost – transport literacy
- Dopravní systém – transport system
- Cestovní ruch – tourist trade
- Segment – segment
- Marketingový výzkum – marketing research

# Obsah:

<b>1. ÚVOD.....</b>	<b>8</b>
<b>2.LITERÁRNÍ PŘEHLED.....</b>	<b>9-15</b>
2. 1. Doprava.....	9-10
2. 2. Funkce dopravy.....	10
2. 3. Druhy dopravy.....	11-13
2. 4. Dopravní výchova.....	13
2. 5. Dopravní gramotnost.....	13-14
2. 6. Pojmy používané v dopravě.....	14-15
<b>3. CÍLE A METODIKA.....</b>	<b>16</b>
<b>4. HISTORICKÝ VÝVOJ DOPRAVY.....</b>	<b>17-18</b>
4. 1. Dopravní služby.....	19
4. 2. Dopravní výchova.....	20
<b>5. CHARAKTERISTIKA ČESKOBUDĚJOVICKÉHO REGIONU.....</b>	<b>21-22</b>
5. 1. Analýza dopravy a dopravních služeb v regionu České Budějovice.....	23
5. 1. 1. Městská hromadná doprava.....	23-25
5. 1. 2. Silniční doprava.....	25-26
5. 1. 3. Železniční doprava.....	26-27
5. 1. 4. Letecká doprava.....	27
<b>5. 2. CHARAKTERISTIKA REGIONU ČESKÝ KRUMLOV.....</b>	<b>28-29</b>
5. 2. 1. Analýza dopravy a dopravních služeb v regionu Český Krumlov.....	30
5. 2. 2. Autobusová doprava.....	30-32
5. 2. 3. Železniční doprava.....	32
<b>6. TERÉNNÍ VÝZKUM.....</b>	<b>33-41</b>
6. 1. Shrnutí a doporučení.....	42
<b>7. ZÁVĚR.....</b>	<b>43-44</b>
<b>8. SUMMARY.....</b>	<b>45</b>
<b>9. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>46-47</b>
<b>10. SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>48</b>

# 1. ÚVOD

Doprava patří mezi základní potřeby lidstva, především díky rozdílnému potenciálu zemí světa (lidé nenacházejí ve svém okolí všechno to, co potřebují k životu a jsou tedy přinuceni přemísťovat své hmotné věci i sebe sami).

V současnosti se doprava řadí také mezi důležité odvětví ekonomiky, kde působí především jako integrující faktor. Díky dopravě obecně stoupá využitelnost potenciálu krajiny. Pomocí dopravních cest můžeme přemísťovat a přepravovat lidi, hmotu, energii a informace. Vlastní přemísťování je podmíněno existencí vazeb – výrobních, distribučních, pracovních, informačních, mezilidských apod. Dříve sloužila doprava lidem pouze k překonání vzdáleností, dnes je hybnou silou života společnosti. Umožňuje poznávat svět, je jedním z určujících faktorů ekonomického a sociálního rozvoje. Představuje jednu z nejrozsáhlejších sfér ekonomiky a podle svého významu a úlohy v národním hospodářství je rovnocenným partnerem průmyslu a zemědělství.

Doprava, především silniční doprava vládne světem čím dál tím více. Umět pohybovat se v tomto světě je velice obtížné, pro nás, pro všechny. Doprava zasahuje různými způsoby do života každého z nás. Ať už se jedná o oblasti nejzákladnějších životní potřeb, využívání volného času, podmiňuje růst hospodářství, služeb, životní úrovně. To, že se každý z nás setkává se silničním provozem již od nejútlejšího věku a musí řešit mnohdy i jeho věku nepřiměřené situace, navazuje na nutnost dobré znalosti dopravní výchovy a přiměřené dopravní gramotnosti. Tato doba s sebou přináší mnoho negativních změn v dynamice silniční dopravy. V práci bude nastíněna problematika dopravy a dopravních služeb ve zvolených regionech, konkrétně se jedná o regiony České Budějovice a Český Krumlov. Těžiště práce bude ve zjištění dopravní gramotnosti vysokoškolských studentů. Na základě zjištěných výsledků budou nabídnuta případná doporučení.



## 2. LITERÁRNÍ PŘEHLED

### 2. 1. Doprava

Dopravou rozumíme ( Šíp, 1997: 3 ) vědomé přemísťování osob, nákladů, energie a zpráv z jednoho místa na druhé. Vzniká jako samostatný úsek společenské činnosti za účelem dělby práce v hospodářském systému státu. Doprava je samostatnou částí nevýrobní sféry a patří mezi odvětví služeb. Na určitém stupni rozvoje společenské výroby představuje doprava odvětví, na kterém je přímo závislý rozvoj společenské výroby. Jednotlivé druhy dopravy mají svoje typické dopravní prostředky a cesty, což má vliv na organizaci, řízení i ekonomiku provozu. Podle toho ji děláme na železniční, silniční, vodní, leteckou, námořní popř. nekonveční (např. lanovky). Jednotlivé druhy dopravy jsou navzájem propojeny v dopravní systém.

Doprava je hmotným představitelem, předpokladem a nezbytným prostředkem společenské, geografické dělby práce ve vnitrostátním i mezinárodním měřítku. ( Brinke, 1999: 7 ) Činnost, kterou vykonává – přeprava nákladů a osob – je materiálním základem celého systému vnitrooblastních, mezioblastních a mezinárodních územně ekonomických vztahů. Proto je dopravní systém států a celého světa těsně spjat s územní strukturou hospodářství. Doprava má mimořádný význam v obsluze meziodvětvových vztahů v hospodářství jednotlivých států a oblastí i ve světovém hospodářství.

Doprava je jedním ze základních předpokladů rozvoje cestovního ruchu ( Oriška, 1999: 19 ). Překlenuje prostorové rozdíly mezi místem bydliště občana a místem cestovního ruchu, přivádí účastníka k objektům a zařízením cestovního ruchu a vytváří tak možnosti spotřeby v cestovním ruchu. Vztah dopravy a cestovního ruchu je však vztahem oboustranným, protože rozvoj jednotlivých forem a druhů cestovního ruchu vyvolává vznik nových forem dopravy, rekonstrukci existující a výstavbu nové dopravní sítě, výrobu dopravních prostředků respektujících požadavky cestujících a tedy i účastníků cestovního ruchu.

Doprava se ve srovnání s průmyslem a zemědělstvím vyznačuje celou řadou specifických rysů. Je to především specifické využití přírodního prostředí, buď jako přirozených dopravních cest (řek, oceánů, vzdušného prostoru) anebo základu pro umělé cesty. Pro dopravu je typická převaha zvláštního typu rozmístění – liniového (lineárního) na rozdíl od bodového, převažujícího v průmyslu, a plošného (areálového), převládajícího v zemědělství. Také koloběhem kapitálu a tvorbou cen dopravní produkce – tarifů

a dopravného se doprava podstatně odlišuje od jiných odvětví národního hospodářství. ( **Brinke, 1999: 5** )

S probíhajícími společenskými změnami, rozvojem výroby a obchodu, rostoucím počtem obyvatel a jejich soustředování dochází postupně k velkému rozvoji nových dopravních oborů ( například letecká a potrubní doprava ), také tradiční dopravní obory jsou mimořádně mnohotvárné. V současné době tak doprava představuje rozsáhlý a členitý dopravní sektor. ( **Zelený, 2004: 7** )

## **2. 2. Funkce dopravy**

Doprava plní podle ( **Eisler, 2005: 27** ) několik funkcí. Kromě své dominantní funkce, která spočívá v přemístování zboží a osob, má doprava jako součást infrastruktury další funkce. K nim patří např. 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, např. v nákladní dopravě práce v režimu JIT substituuje skladování, v osobní dopravě lze regulovat soustředování obyvatel do měst apod.),
- komplementární, která je převážně její dominantní funkcí.

Funkce dopravy jako realizátora územní dělby práce roste, neboť pomáhá prohlubovat výrobní a územní specializaci oblastí (států) ( **Hrala, Kašpar, Vitvarová, 1996: 93** ). Vliv dopravy jako činitele lokalizace relativně klesá. Vysoké dopravní náklady, odvozené z nižšího rozvoje dopravních cest a prostředků, byly v minulosti důležitým činitelem rozmístění, zejména materiálově náročných odvětví. Modernizace dopravy a snížení dopravních nákladů omezuje „ lokalizační váhu “ dopravy. Význam dopravy jako organizátora ekonomického prostoru se zvyšuje. Doprava vytváří „ výrobně – distribuční “ základnu v jednotlivých zemích i ve světovém hospodářství jako celku. V jeho rámci přispívá ke zvýšení výrobní a územní koncentrace, k omezení závislosti lokalizace na surovinových a energetických zdrojích, k územnímu oddělování technologických cyklů, produkčních a odběratelských oblastí, ke zvýšení prostorové mobility hospodářství i obyvatelstva.

## 2. 3. Druhy dopravy

Základními složkami dopravy ( **Mirvald, 1999: 7** ) jsou dopravní prostředky, dopravní cesty a ostatní dopravní infrastruktura. Dopravní prostředky je možné členit podle prostředí, ve kterém zajišťují přepravu, a to na suchozemské, vodní a vzdušné. Podle funkce existují dopravní prostředky nákladní a osobní. Dopravní cesty vytvářejí prostor určený pro pohyb dopravních prostředků v příslušném prostředí. Součástí ostatní dopravní infrastruktury jsou technická zařízení, která zabezpečují pohyb dopravních prostředků a organizaci přepravy.

Železniční doprava se uplatňuje v nákladní i osobní dopravě na střední a dlouhé vzdálenosti ve vnitrostátním i mezinárodním měřítku: podílí se více než polovinou na výkonu pevninské nákladní dopravy, menší význam v přepravě osob je ovlivněn konkurencí automobilové dopravy. Železniční doprava byla prvním odvětvím moderní pevninské přepravy, která podstatně snížila ekonomickou vzdálenost mezi oblastmi a prohloubila mezinárodní dělbu práce. Rozvoj byl umožněn technickým pokrokem průmyslové revoluce a hospodářskými potřebami, které doprovázely proces na nejdůležitějších tazích a přispívá k nerovnoměrnému rozmístění přepravy na existující železniční síti. ( **Hrala, Kašpar, Vitvarová, 1996: 97** )

Železniční doprava v cestovním ruchu ( **Orieška, 1999: 20** ) zabezpečuje přepravu účastníků železničními osobními vozy. K jejím přednostem patří hromadný charakter, plynulost a bezpečnost. Železniční síť činí tuto přepravu málo závislou na přírodních vlivech, nemá na ni vliv denní či noční doba a je provozována ve všech ročních obdobích. Určitou nevýhodou je omezená dostupnost některých, zvláště horských oblastí a středisek cestovního ruchu.

Automobilová doprava se uplatňuje v přepravě nákladů a osob převážně na krátké vzdálenosti: má vedoucí postavení v objemu nákladní a osobní dopravy. Zpravidla zabezpečuje hospodářské svazky v územně rozsáhlých oblastech při realizaci vnitrooblastní (vnitrostátní) dělby práce, ale, vzhledem ke své mobilitě, se prosazuje i v mezinárodním měřítku. Ve vyspělých oblastech (státech) většinou navazuje na překladiště jiných přeprav (železniční, říční, námořní) jako důležitý článek v systému „smíšené“ dopravy. V zaostalých oblastech (zemích) s omezeným rozsahem jiných přepravních odvětví zpravidla zabezpečuje značnou část přepravních potřeb. ( **Hrala, Kašpar, Vitvarová, 1996: 99** )

Silniční dopravu v cestovním ruchu tvoří přeprava jeho účastníků silničními dopravními prostředky po pozemních komunikacích. Tyto dopravní prostředky se ve srovnání s ostatními druhy dopravních prostředků vyznačují poměrně malou kapacitou (autobus cca 40 – 45, případně víc míst k sedění, osobní automobil 4 -5 míst) ( **Orieška, 1999: 34** ). Předností silniční dopravy jsou výhodná přepravní rychlost, vysoká pohotovost k přepravě a dostupnost míst a středisek cestovního ruchu.

Letecká doprava ( **Hrala, Kašpar, Vitvarová, 1996: 102** ) se uplatňuje především v přepravě osob na velké vzdálenosti hlavně v mezikontinentálním měřítku, prosazuje se stále více i v přepravě nákladů. Výhodou je rychlost a v případě přepravy nákladů úspora na obalech. S rozvojem letecké dopravy je spojen vznik „komplexů“, provozů a služeb zajišťujících její potřeby v obvodech velkých letišť, počtem zaměstnanců se rovnají velkým průmyslovým závodům. Letecká doprava podstatně snížila ekonomické vzdálenosti a zpřístupnila odlehlé oblasti bez sítě pevninských cest (např. kanadský sever, oblasti Sibíře nebo rovníkových pralesů). Upravená letadla se používají i pro jiné účely (geologickou prospekci, snímkování pro kartografické potřeby, v zemědělství a lesnictví, pro zdravotnické i jiné služby v odlehlých oblastech apod.).

Letecká doprava ( **Orieška, 1999: 25** ) v cestovním ruchu představuje nejrychlejší způsob přepravy, který umožňuje rychlé spojení i mezi značně vzdálenými místy. Předností letecké dopravy je vysoká přepravní rychlost, pohodlí, kultura cestování. Výhody letecké dopravy se projevují jenom při přepravě na větší vzdálenosti. V případě bližších cílů se tato výhoda ztrácí z důvodu značné vzdálenosti letiště od center měst a středisek cestovního ruchu. Nevýhodou letecké dopravy jsou vysoké provozní náklady a z toho vyplývající vysoké ceny letenek (přepravného).

Vodní vnitrozemská doprava se uplatňuje hlavně v přepravě hromadných substrátů ve vnitrokontinentálním měřítku na střední a velké vzdálenosti, prohlubuje územní dělbu práce zpravidla ve vnitrooblastní (vnitrostátní) dimenzi. V dopravním systému ( **Hrala, Kašpar, Vitvarová, 1996: 96** ) vyspělých zemí zůstává druhořadým odvětvím (výjimkou je Nizozemí). V zaostalých oblastech (zemích) má relativně větší význam, ale provádí se většinou zastaralými dopravními prostředky. V odlehlých oblastech (např. v Amazonii) může mít význam pro jejich zpřístupnění. Vodní vnitrozemská přeprava je spojena s počátky civilizace. Přirozená vodní cesta poskytuje dopravní možnosti bez zvláštních nároků na údržbu, značný význam měla před nástupem průmyslové revoluce. Technický pokrok jí umožňuje uplatnit výhodu nízkých přepravních nákladů (nižší spotřeba tažné síly

a pohonných hmot), dopravní cestu není nutné budovat (s výjimkou kanálů a průplavů) pouze upravovat.

Vodní doprava ( **Orieška, 1999: 38** ) umožňuje přepravu účastníků cestovního ruchu dopravními prostředky ( plavidly ) po vodních cestách. Patří mezi nejstarší druhy dopravy používané k přepravě osob. Její význam z hlediska cestovního ruchu je určen zejména existencí vhodných vodních toků a ploch (řek, jezer, moří). Nejvíce rozvinutá je proto v přímořských státech. V našich podmínkách má cestovním ruchu jenom okrajový význam.

Námořní doprava ( **Hrala, Kašpar, Vitvarová, 1996: 94** ) se uplatňuje hlavně v přepravě hromadných nákladů na velké vzdálenosti v kontinentálním (kobotážní přeprava) a mezikontinentálním (oceánská přeprava) měřítku, významně přispívá k rozvoji mezinárodní dělby práce a projevuje se jako jediný účinný realizátor výrobních a distribučních svazků mezi kontinenty. Podílí se 60 % na výkonu veškeré světové nákladní dopravy, ale pouze 5 % na jejím objemu.

## **2. 4. Dopravní výchova**

Dopravní výchova patří mezi nedílné součásti všeobecného vzdělání dětí i dospělých. ( **Límová, 2006: 5** ). Především teď, v době zvýšeného nárůstu motorismu, je znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích chápáno jako základní prvek pro přežití. Správným působením a pochopením těchto zákonitostí se dá předejít mnohým dopravním nehodám i jejich smrtelným následkům.

Jedním ze základních faktorů, který je nezbytný pro správný postoj jedinců k dopravní struktuře, je výchova v této oblasti od nejútlejšího věku. Ve většině zemí EU je samozřejmě zařazovat dopravní výchovu jako jednu ze složek celkového výchovného systému. ( **Límová, 2006: 7** )

## **2. 5. Dopravní gramotnost**

Dopravní gramotnost ( **Kikušová, 2004: 31** ) je:

- soustředění se na mobilitu jednotlivce v komplexu celé mobility, od přepravy jednotlivce, pobytu, kultury cestování, samostatného pobytu v neznámém přírodním a sociálním prostředí
- dopravní gramotnost zahrnuje čtení, chápání a používání jednotlivých symbolů rozmanitého charakteru pro úspěšnou a efektivní mobilitu (např. mezinárodní

používání piktogramů pro označení letišť, označení jednotlivých důležitých budov a institucí apod.)

- dopravní 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)

- dopravní gramotnost se zaměřuje na chápání a respektování kultury (pravidel) cestování, čtení a chápání znaků v jízdních řádech a mapách ve prospěch samostatného pohybu

- zahrnuje i schopnosti komunikace v jinojazyčném prostředí a schopnost respektovat kulturní pravidla jiného kulturního prostředí po dobu existence v tomto prostředí

Dopravně gramotným ( **Kikušová, 2004: 32** ) je ten, kdo je schopný porozumět jednotlivým symbolům tak, že zná jak se podle nich samostatně a bezpečně přesouvat z místa na místo, současně je schopný (i v krátkém čase) v daném sociálním prostoru se adaptovat na konkrétní kulturní (především sociální) podmínky, je schopný pochopit a respektovat důležitá související pravidla a ty komplexně prezentovat ve vlastní uvažování a konání.

## **2. 6. Pojmy používané v dopravě**

Dopravní cesta se obecně definuje ( **Brinke, 1999: 17** ) jako pás terénu spojující dva koncové body (a bezpočet bodů mezilehlých), na němž se uskutečňuje doprava. Tato část terénu bývá obvykle tomuto účelu přizpůsobená, tzn. technicky upravena a vybavena. V tomto pojetí tedy dopravní cesty náleží do tzv. technické infrastruktury. Dopravními cestami jsou stezky, silnice, železniční trati, vnitrozemské vodní cesty přirozené i umělé aj. Místo termínu „dopravní cesta“, se někdy užívá termín „trasa“ nejčastěji jako označení pro námořní a letecké „dopravní cesty“. Označujeme jimi ty části vzdušného prostoru a moří, které jsou využívány letadly a námořními loděmi a jsou i určitým způsobem dopravně zabezpečeny (například leteckými majáky, bójemi apod.).

Komunikace podle ( **Brinke, 1999: 17** ) je homonymní výraz, jímž se v užším smyslu rozumí dopravní cesty včetně pevných zařízení (nádraží apod.), jak je lze určit z topografické mapy. Toto pojetí se uplatňuje především v dopravní kartografii. Četní geografové chápou komunikaci jako jeden ze základních předmětů dopravní geografie; druhou část představuje doprava zúžená na svou složku dynamickou.

Dopravní komunikační linkou ( **Brinke, 1999: 18** ) se obvykle označuje dopravní (komunikační) spojení, které se uskutečňuje konkrétním dopravním prostředkem (druhem

spojení) mezi dvěma či více místy, v jednom či obou směrech, pravidelně, většinou podle stanoveného časového řádu, na existující dopravní cestě (trase).

Dopravní (komunikační body) jsou místa ležící na dopravních cestách (komunikacích), v nichž se v nákladní dopravě uskutečňuje nakládka, vykládka či překládka zboží a v osobní dopravě nástup cestujících do dopravních prostředků, výstup z nich a přestup z jednoho prostředku do druhého. ( **Brinke, 1999: 19** ). Obecně se tyto body nazývají stanice. V dopravní geografii považujeme za stanici každé místo, kde lze nastoupit nebo ukončit cestu veřejným dopravním prostředkem (tedy nejen stanice železniční či autobusové, ale také letiště nebo přístav). Stanice zpravidla slouží i k technickému zabezpečování dopravy (například doplňování dopravních prostředků pohonnými hmotami apod.). Některé dopravní body představují nezbytnou součást dopravy, bez nichž by se nemohla uskutečnit (například letiště v letecké dopravě, přístav v námořní dopravě apod.).

Dopravní politika ČR navazuje na zásady dopravní politiky EU ( **Eisler, 2005: 21** ). Zásady dopravní politiky ČR dávají přednost těm druhům dopravy, které jsou z hlediska spotřeby energie, záboru území a vlivů na životní prostředí a regulaci provozu nejšetrnější. Současně se dopravní politika ČR snaží respektovat svobodnou vůli člověka při volbě způsobu přemístění s tím, že usiluje o soulad zájmů jednotlivce, podnikatelských subjektů a státu. Dopravní systém ČR musí v budoucím období zejména zajistit kvalitní propojení s evropskou dopravní sítí, dále dopravní obsluhu území, ochránit životní prostředí a zajistit vysokou bezpečnost a spolehlivost.

### 3. CÍLE A METODIKA

Cílem práce je analyzovat dopravu a dopravní služby ve zvoleném regionu, jedná se o regiony České Budějovice a Český Krumlov. Analýza bude uskutečňována na základě studia odborné literatury, provedení situační analýzy a terénního výzkumu. Dosažené a získané výsledky budou východiskem pro nabídku řešení v oblasti dopravních služeb a dopravní výchovy.

Po zadání tématu bakalářské práce jsem si vypracovala osnovu, podle které jsem dále postupovala. Základním krokem pro další tvorbu bylo obstarání odborné literatury a seznámení se s celou problematikou. Podstatná část všech údajů byla čerpána z literárních pramenů, tedy knih a jiných písemných dokumentů, dále z dostupných materiálů na internetu, odborných časopisech a slovníků. Velmi zajímavá a poučná se stala moje návštěva jednoho místního pána, který se zabývá dopravou a je profesionálním dopravcem. Měla jsem tedy možnost seznámit se s tématem i z jiného pohledu než je četba odborné literatury. Byly tedy použity zdroje jak primární, tak sekundární.

Další část se týkala analýzy služeb ve vybraných regionech. Nejprve byly regiony zhodnoceny z obecného hlediska a v následující části z hlediska dopravy a dopravních služeb. V jednotlivých regionech byla doprava rozdělena na městskou, autobusovou, vlakovou a v Českých Budějovicích ještě na leteckou. Každému druhu dopravy byla věnována určitá pozornost.

Součástí bakalářské práce bylo také provedení terénního výzkumu, pro který byl vytvořen dotazník. Před vlastním šetřením byly stanoveny následující hypotézy, které budou k závěru vyvráceny nebo potvrzeny:

- Doprava a dopravní služby na Českobudějovicku jsou na dobré úrovni.
- 80% vysokoškolských studentů využívá služeb železniční dopravy.
- Převážná většina všech studentů měla na střední škole předmět týkající se dopravy nebo dopravní výchovy.

Výzkum probíhal po dobu třech měsíců vždy ve zvoleném regionu. Dotazníkové šetření probíhalo na základě přímého kontaktu s respondenty. Podle pečlivě připravených otázek jsem se dotazovala na Jihočeské univerzitě v Českých Budějovicích, v nemocničním zařízení v Českém Krumlově a na autobusovém nádraží v Českém Krumlově. Cílem šetření bylo zjištění gramotnosti segmentu vysokoškolských studentů.



## 4. HISTORICKÝ VÝVOJ DOPRAVY

Nejstarší formou byla doprava pěší a přenášení břemen člověkem. Tento nejstarší způsob dopravy se vyznačoval malým akčním rádiusem, který jen výjimečně přesahoval kmenová sídelní území. Prvními dopravními prostředky se staly vory a dlabané kmeny, které sloužily k přepravě po vodních tocích. Přechodem člověka k pastevectví, začal člověk využívat k přepravě zvířata.

Společenská dělba práce a rozvoj obchodu ovlivnily i další rozvoj dopravy. Především dochází k rozvoji říční dopravy, pro jejíž účely jsou budovány umělé vodní cesty – průplavy. Nejstarší stavby pocházejí z Číny, kde již 3000 let př. n. l. byl vybudován tzv. Velký císařský průplav, který existuje dodnes. V Egyptě byl ve 2. tis. př. n. l. průplavem faraonů spojen Nil s Rudým mořem. Stavba velkých lodí poháněných vesly a plachtami, dovozovala postupně rozvinout i námořní dopravu. Zpočátku se námořní plavby omezovaly jen na plavbu okolo pobřeží Perského zálivu, Rudého a Středozemního moře. Největší zásluhu na rozvoji námořní dopravy mají Féničané a Řekové.

K rychlému rozvoji budování silnic v pozemní dopravě dochází v Číně, Indii, Persii a Babylonii. Nejdokonalejší síť silnic však vybudovalo římské impérium, jehož hlavní město, Řím, bylo spojeno dlážděnými silnicemi i se vzdálenými provinciemi. Toto pozoruhodné dílo římského impéria dalo základ vzniku budoucí evropské silniční sítě.

Ve středověku prochází doprava, s výjimkou námořní dopravy, obdobím úpadku. Sféra územní dělby práce v Evropě se sice značně rozšířila až po Baltské a Severní moře a vznikly důležité obchodní cesty od severu na jih, ale feudálové neměli na stavbě a údržbě cest velký zájem. Obchod se rozšiřoval zejména díky námořní plavbě, která se stále zdokonalovala. Zlepšily se poznatky v konstrukci lodí, ale i navigace. Ve Středozemním moři zpočátku ovládli obchod Byzant'ané, kteří záhy byli vystřídáni italskými městskými republikami, zejména Benátkami a Janovem.

V severních mořích zaujala významnou pozici Hanza. Odvážné plavby Vikingů, kteří dosáhli Grónska a r. 1003 pobřeží Severní Ameriky, neměly pro rozvoj obchodu prakticky žádný význam. Velké geografické objevy – především objevení Ameriky Kolumbem r. 1492, dosažení Indie Vasko Da Gamou r. 1498 a obeplutí zeměkoule Magalhaešem r. 1519 až 1520 otevřely nová dopravní spojení Evropy s Indií přes mys Dobré naděje a s východními břehy Ameriky. Velké objevy znamenaly počátek nové epochy rozvoje dopravy. Námořní obchod se dostával do rukou Španělů, Portugalců, Holanďanů,

Angličanů a Francouzů. S rozvojem výrobních sil nastávalo ve vyspělých evropských zemích i oživení pozemní a říční dopravy. Již od 16. století docházelo k rozsáhlé výstavbě silnic, které měly především vojensko-strategický význam.

Spolu s příchodem kapitalizmu, se začínal vytvářet světový trh a nástupem průmyslové revoluce docházelo k převratnému rozvoji dopravy. Vynález zdokonaleného parního stroje J. Watterem v r. 1769 umožňoval jeho využití při pohonu lokomotivy a parníku. Nejdříve bylo použito páry v lodní přepravě, když v r. 1807 R. Fulton založil na řece Hudson v USA první paroplavební linku. O třicet let později překonal první kolesový parník Atlantický oceán. V suchozemské dopravě po krátké éře koňských železnic zahájila v r. 1825 provoz první veřejná parní dráha na trati Stocton-Darlington v Anglii. Prudký rozvoj železnic zajistil velké množství pracovních příležitostí a rychlé osidlování nově objevených území. Železnice a parní lodi ovládli do konce 19. století veškerou dálkovou dopravu.

Na přelomu 19. a 20. století se začínal rychle šířit výbušný motor užívaný nejprve v silniční přepravě a později i v letecké, železniční i námořní. Od 1. světové války se silniční a letecká doprava stávaly významným konkurentem dopravy železniční.

Spolu s rozvojem dopravní techniky a výstavbou dopravní sítě probíhal proces dalšího rozšiřování územní a mezinárodní dělby práce, která se rozvíjela, jak do šířky, tak do hloubky, neboť se do ní zapojovala stále nová odvětví hospodářství. Výsledkem stálého rozšiřování tržních oblastí byl vznik celosvětového trhu. Světový charakter dopravy si vynutil dokonalejší organizaci a vznik mezinárodních dopravních dohod.

Za druhé světové války prošla dopravní technika dalším progresivním vývojem, který pokračoval i v poválečném období. V dopravě se začínaly uplatňovat nové druhy pohonu – proudové motory v letectví a v námořní dopravě atomový. Moderní dopravní technika zkracuje prostor i čas a stále významněji ovlivňuje život celé společnosti. Spolu s rozvojem dopravy, zvyšování životní úrovně a růstem fondu volného času obyvatelstva se stalo 20. století obdobím mohutného rozvoje všech forem cestovního ruchu.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> ŠÍP, J. Technologie cestovního ruchu – doprava I. 1. vyd. České Budějovice: Jihočeská univerzita 1997. Kapitola 2, Historický vývoj dopravy, s. 6-8.

## **4. 1. Dopravní služby**

Dopravní služby jsou služby, které jsou spojeny se zabezpečením přepravy účastníků a jejich zavazadel, včetně poskytovaných informací o dopravních spojích, s rezervováním míst v dopravních prostředcích, prodejem dopravních cenin, vyřizováním reklamací jízdného apod. V závislosti na druhu dopravního prostředku tyto služby poskytují přímo dopravci nebo je zprostředkovávají přepravci.

### **Podle druhy dopravy se rozlišují tyto služby:**

1. železniční dopravy
2. letecké dopravy
3. silniční dopravy
4. vodní dopravy
5. ostatních druhů doprav

### **Podle teritoriálního hlediska se rozlišují služby:**

1. vnitrostátní dopravy
2. mezinárodní dopravy

### **Z hlediska periodicity máme služby:**

1. v pravidelné dopravě
2. v nepravidelné dopravě

Z právního hlediska je poskytování dopravních služeb upraveno občanským zákoníkem smlouvou o přepravě osob. Podrobnosti upravují přepravní řády. Dopravní služby jsou službami placenými. Seznam cen (přehled tarifních sazeb) a soubor podmínek, podle nichž se přeprava uskutečňuje, obsahuje přepravní tarif. Tarifní sazba přihlíží k přepravní vzdálenosti, rychlosti a pohodlí přepravy a k přepravním slevám. Každý druh dopravy má svůj tarifní systém. 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 (vlaková jízdenka, letenka, místenka apod.).<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Drobná, D., Morávková, E. Cestovní ruch. 1. vyd. Praha: Fortuna 2004. Kapitola 4, Dopravní služby, s. 65.

## **4. 2. Dopravní výchova**

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. To je ovšem stav, který v žádném případě neodpovídá požadavkům a potřebám naší společnosti. Svědčí o tom i stále nepříznivá statistika dopravní nehodovosti.

### **Cíle dopravní výchovy**

- bezpečné chování dětí v silničním provozu
- předvídat rizika, správně vyhodnocovat situace a vhodně jednat
- získání 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 <sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Besip. Dopravní výchova [online]. Leden 2005 [cit. 17. 3. 2007]. Dostupné na internetu: [http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni\\_vychova/](http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni_vychova/)

## 5. CHARAKTERISTIKA ČESKOBUDĚJOVICKÉHO REGIONU

Okres České Budějovice v současných hranicích vznikl v roce 1960 při celkové reorganizaci správního rozdělení republiky. Podstatnou část



Zdroj: [www.trasovnik.cz](http://www.trasovnik.cz)

Trhové Sviny a Týn nad Vltavou. Dále pak několik připojených obcí z bývalých okresů Třeboň, Kaplice, Český Krumlov, Bosňany a Soběslav. Okres sousedí se všemi okresy Jihočeského kraje (od západu přes sever k jihu – Český Krumlov, Prachatice, Strakonice, Písek, Tábor, Jindřichův

Hradec). Na jihovýchodě ohraničuje území okresu státní hranice s Rakouskem v délce 22 km. Svou rozlohou 1 625 km<sup>2</sup> je druhým největším okresem Jihočeského kraje a desátým v rámci celé České republiky. Území okresu má protáhlý tvar s maximální délkou 74 km (sever – jih) a šířkou 33 km (východ – západ). Převládá zde chladnější podnebí s průměrnou roční teplotou 7 -8 °C. Charakteristickým znakem okresu je velké množství vodních ploch. Na zamokřeném území bylo vybudováno v minulosti kolem 300 rybníků, z nichž nejznámější je Bezdrev nedaleko Hluboké nad Vltavou. Původní klimatické podmínky ovlivnily využití půdy. Z plochy okresu tvoří více než 53% zemědělská půda, 32,2% lesní půda, 5,6% připadá na vodní plochy a 1,4% na zastavěné plochy. Současný trend ve vývoji regionu směřuje jednoznačně ke každoročním úbytkům zemědělské půdy, zejména pak orné půdy.

Trvalý nebo dlouhodobý pobyt mělo v okrese k datu sčítání 178 tis. obyvatel, což zařazuje okres na první místo co do počtu obyvatel v Jihočeském kraji a na sedmé místo v celé České republice. Struktura osídlení není v okrese rovnoměrná, zhruba tři čtvrtiny obyvatel žijí ve městech, přičemž ve městě České Budějovice je to téměř 55 % obyvatel okresu. Město České Budějovice se svými 97 339 obyvateli bylo vyhlášeno, vedle dalších 15 měst v republice, statutárním městem.

Převážná většina školských, zdravotnických, kulturních a sportovních zařízení je soustředěna ve městech, především v Českých Budějovicích, v Týně nad Vltavou a Trhových Svinech. V okrese je celkem 88 mateřských škol, 56 základních škol,

10 gymnázií, 17 středních odborných škol, 14 středních odborných učilišť a 5 vyšších odborných škol. Vysokoškolské vzdělání je možno získat na některé z fakult Jihočeské univerzity nebo na Vysoké škole evropských a regionálních studiích.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Český statistický úřad. Charakteristika okresu [online]. Říjen 2004 [cit. 14. 3. 2007]. Dostupné na internetu: [http://csu.statnisprava.cz/xc/redakce.nsf/i/charakteristika\\_okresu\\_cb](http://csu.statnisprava.cz/xc/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_cb)

## **5.1. Analýza dopravy a dopravních služeb v regionu České Budějovice**

### **5. 1. 1. Městská hromadná doprava**

Provoz městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích zajišťuje Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.

Jízdními doklady v MHD České Budějovice jsou jednotlivé přestupní jízdenky a časové předplatné jízdenky. Jednotlivé jízdenky jsou omezeny časovou platností.

#### **K dispozici jsou v předprodeji s dobou platnosti:**

- 10 minut - základní v hodnotě 8,- Kč, zlevněná za 4,- Kč,
- 20 minut (10,- / 5,- Kč),
- 40 minut a mimo pracovní dny 60 minut (12,- / 6,- Kč),
- 60 minut a mimo pracovní dny 90 minut (14,- / 7,- Kč),
- pro zavazadlo a psa na 60 a o víkendu 90 minut za 6,- Kč a 24hodinová za 40,- / 20,- Kč (zlevněná platí též pro zavazadlo nebo psa). U řidiče je možno zakoupit 20minutovou jízdenku s přírůžkou za 14,-/ 7,-Kč.

Časové předplatní jízdenky jsou na rozdíl od jednotlivých cenově rozlišeny podle zón.

#### **Provoz MHD je rozdělen na zóny 01, 11, 12, 21 a 22:**

- zónou 01 je město České Budějovice a spadá do ní celý trolejbusový provoz kromě tratě Nemanice – Borek,
- zóny 11 a 12 přiléhají k městu,
- zóny 21 a 22 jsou ještě vzdálenější a následují po zónách 11 a 12.

Předplatní jízdenky existují v kategoriích pro jednu až pět zón, jejich časová platnost je 7, 15, 30, 90 nebo 180 dní, rok či 30 dní s jedním zavazadlem a psem.

#### **Podle kategorie držitelů jsou rozděleny:**

- na občanské - osoby starší 15 let věku,
- pro děti od 6 do 15 let věku včetně,
- pro žáky základních a středních škol starší 15 let,
- pro studenty vysokých škol do 26 let
- a pro důchodce do 70 let.

Jízdenky nejsou k dispozici pro každou kategorii cestujících ve všech časových platnostech. 30denní nepřenositelná občanská jízdenka stojí na jednu zónu 269,- Kč, na pět zón 476,- Kč, roční na jednu zónu 2574,- Kč a na pět zón 589,- Kč. Občanská časová předplatní jízdenka může existovat se stejnou časovou a zónovou platností i jako přenosná, ale její cena je vyšší.

Do trolejbusů i do autobusů MHD kromě linky 104 dp Hluboké nad Vltavou se nastupuje a vystupuje všemi dveřmi. Pouze v době od 20.00 do 4.00 se nastupuje v celém systému předními dveřmi a řidič kontroluje jízdní doklady.

Zastávky MHD jsou osazeny dvěma typy označků. Starší typy jsou jednotyčové červeně natřené konstrukce. Na hranatém modře orámovaném terči je nakreslen trolejbus Škoda 9Tr nebo autobus Karosa ŠM 11, pod terčem je umístěn plechový štítek s černě uvedeným názvem zastávky a pod ním kulaté smaltované štítky s modrým číslem linky na bílém pozadí u denních linek nebo s bílým číslem na modrém pozadí u linek nočních.

Jízdní řády, případně i schéma linek a informace o tarifu, jsou umístěny za fóliemi na tabulích připevněných kolem označků podle počtu vývěsek do tvaru čtverce nebo šestiúhelníku. Na každou desku se vejdu pouze dvě vývěsky. Kvůli uspořádání tabulí musí cestující za účelem vyhledání odjezdu své linky často postupně obcházet označků dokola, přičemž se navzájem střetávají a překáží si. Pro náhodného pozorovatele to může být zábavná podívaná, ale jen do chvíle, kdy bude chtít sám někam jet a začne sám označků obcházet.

Novější označků jsou stříbrně natřené konstrukce, a to buď dvoutyčového, nebo trojúhelníkového tvaru se třemi tyčemi v rozích. Pod horním terčem s kresbou trolejbusu nebo autobusu neurčitého typu je umístěna deska s názvem zastávky a čísla zastavujících linek uvedenými černou barvou na bílém papíře krytém fólií. Tabule s vývěskami jsou připevněny v celé šířce na označků. Pokud je zapotřebí více vývěsek, nacházejí se na téže straně označků dvě tabule pod sebou.

Jízdní řády jsou městského provedení. Časy odjezdů spojů z dané zastávky, jejíž název je zvýrazněn v seznamu vlevo, jsou uváděny zvlášť pro pracovní dny, pro pracovní dny o prázdninách a dohromady pro sobotu, neděli a svátek. U seznamu zastávek je uvedena i doba jízdy. Dopravní prostředek zajišťující linku není uveden. Zajímavé je garantování nízkopodlažních spojů piktogramem osoby tlačící vozík pro invalidy s vysvětlivkou „ spoj s částečně bezbariérově přístupným vozidlem, nutná pomoc průvodce“. Pokud jsou



garantovány pouze vybrané spoje, je piktoqram umístěn za časem jejich odjezdu. Pokud se jedná o všechny spoje linky, je umístěn vedle jejího čísla. <sup>5</sup>

## 5. 1. 2. Silniční doprava

České Budějovice jsou významnou dopravní křižovatkou. Nejvýznamnější pozemní komunikací je silnice 1. třídy číslo I/3 Mirošovice (napojení na dálnici D1) - Benešov - Votice - Tábor - Sezimovo Ústí - Planá nad Lužnicí - Soběslav - Veselí nad Lužnicí - České Budějovice - Kaplice - Dolní Dvořiště. V budoucnu bude v tomto směru uvedena do provozu nová pozemní komunikace, vedená částečně jako dálnice pod označením D3 a částečně jako rychlostní silnice R3. Dosud je v provozu pouze úsek Chotoviny - Tábor a obchvat Tábora, dohromady o délce cca 8 km. Dalšími silnicemi 1. třídy jsou číslo I/20 Plzeň - Nepomuk - Blatná - Vodňany - České Budějovice a I/34 Svitavy - Pelhřimov - Havlíčkův Brod - Jindřichův Hradec - České Budějovice. Velký význam má také silnice 2. třídy II/105 Jesenice - Jílové u Prahy - Neveklov - Sedlčany - Milevsko - Týn nad Vltavou - Hluboká nad Vltavou - České Budějovice.

Většinu regionální a dálkové autobusové dopravy v Českých Budějovicích a okolí zajišťuje dopravce ČSAD Jihotrans a.s., který vznikl v roce 1996 privatizací státního podniku, který byl v roce 1991 oddělen z krajského státního (dříve národního) podniku, ve kterém byly České Budějovice dopravním závodem. Dopravce nasazuje do provozu i velkokapacitní autobusy, a to buď patnáctimetrové typu Karosa Ares, nebo kloubové Karosa a MAN. Dříve k provozu ČSAD Jihotrans patřily také Ikarusy. Na linkách ČSAD Jihotrans lze díky existenci integrovaného dopravního systému v úseku České Budějovice - Hluboká nad Vltavou využívat předplatní jízdenky MHD s příslušnou zónovou platností, na lince **320 060** České Budějovice, aut. st. - Hluboká nad Vlt., Zámostí železniční stanice také jednotlivé jízdenky. Využití linky bohužel snižuje nízké povědomí veřejnosti o její integraci a její zastavování na území Českých Budějovic pouze v zastávkách linkových autobusů.

Dalšími autobusovými dopravci v Českých Budějovicích jsou například ČSAD Autobusy České Budějovice a.s. (provozovny Písek, Český Krumlov, Kaplice, Milevsko, Prachovice, Vimperk - v Českých Budějovicích navzdory svému názvu dopravce provozovnu nemá), Záruba M&K a.s. (Vodňany), ČSAD Jindřichův Hradec a.s., ICOM transport a.s. (Jihlava), Connex Praha, s.r.o. nebo Stanislav Kovářik - KODISP.

Autobusové nádraží je v Českých Budějovicích umístěno v sousedství železniční stanice, takže je umožněn snadný přestup na vlak i na městskou hromadnou dopravu. Staré autobusové nádraží přestalo sloužit cestujícím v září 2005, kdy bylo uvedeno do provozu provizorní autobusové nádraží v areálu železničního nákladového nádraží. Po demolici starého autobusového nádraží začala na jeho místě výstavba nového dopravně-obchodního centra Mercury Center. <sup>5</sup>

### **5. 1. 3. Železniční doprava**

První železniční trať v Českých Budějovicích byla zároveň vůbec nejstarší železnicí v kontinentální Evropě. Koněspřežná železnice do Lince byla v plném provozu od roku 1832 a dodnes na ní v městské zástavbě upomíná několik staveb. Její pozůstatky jsou národní kulturní památkou. Klasická železnice parostrojní dorazila do města roku 1868.

V současné době jsou České Budějovice velmi významnou železniční křižovatkou - vychází odtud pět tratí. Nejvýznamnější z nich je číslo 220 Benešov u Prahy (pokračování tratě 221 z Prahy) - Olbramovice - Tábor - Veselí nad Lužnicí - České Budějovice. Je elektrifikovaná střídavou trakční soustavou o napětí 25 kV 50 Hz, která je použita u všech elektrifikovaných jihočeských tratí kromě dráhy Tábor - Bechyně. Navzdory velkému významu tratě pro osobní i nákladní dopravu a plánované přestavbě na koridor je trať dosud z velké části jen jednokolejná a dvě koleje má jen v krátkých úsecích. Osobní (zastávkové) vlaky vyjíždějící na tuto trať z Českých Budějovic jsou vedeny do Tábora nebo až do Benešova. Kromě nich využívají trať vlaky spěšné, rychlíky a expresy. Spojení z Českých Budějovic do Rakouska je možné dvěma tratěmi. První z nich je jednokolejná, ale elektrifikovaná trať číslo 196 do Horního Dvořiště, po které jsou vedeny vlaky osobní, spěšné a rychlíky. Druhá trať má číslo 199, je jednokolejná a neelektrifikovaná a vede do Českých Velenic. Jezdí po ní vlaky stejných kategorií jako po 196.

Po trati číslo 190 se z Budějovic jezdí přes Strakonice do Plzně. Vedeny jsou po ní zastávkové vlaky a rychlíky, trať je elektrifikovaná a v některých úsecích dvoukolejná. Poslední tratí je číslo 194, jednokolejná a neelektrifikovaná místní dráha přes Černý Kříž do Volar s odbočkou Černý Kříž - Nové Údolí. Vedeny jsou tedy v zinním období pouze zastávkové vlaky, v létě však pro potřeby rekreace i rychlíky.

Díky existenci integrovaného dopravního systému je možné cestovat v úsecích tratě 190 České Budějovice - Hluboká nad Vltavou a 220 České Budějovice - Hluboká nad Vltavou-Zámostí v osobních vlacích na předplatní jízdenky MHD s příslušnou zónovou platností. Železnice má dosud pro České Budějovice mimořádný význam a autobusová doprava může relacím zajišťovaným drahou konkurovat kvůli špatné silniční síti jen stěží.<sup>5</sup>

## **5. 1. 4. Letecká doprava**

### **Letiště Hosín**

Veřejné sportovní letiště pro nepravidelnou dopravu (jedna letová dráha bez navigace, povrch živice, délka 800 m, šířka 24 m). Letiště je určeno pro provoz letadel střední kategorie.

### **Letiště České Budějovice**

Letišti byl Úřadem pro civilní letectví České republiky udělen statut „Veřejné vnitrostátní letiště“. Prozatím se jedná se o kategorii ultralehkých, malých a středních letadel. Společnost, která je držitelem tohoto oprávnění nese název Jihočeské letiště České Budějovice a.s. Jejimi zakladateli jsou Jihočeský kraj a Statutární město České Budějovice.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Město České Budějovice [online]. Listopad 2006 [cit. 16. 3. 2007]. Dostupné na internetu: <http://prahamhd.vhd.cz/Jinamesta/Cbud.htm>

<sup>6</sup> Letiště [online]. Březen 2006 [cit. 16. 3. 2007]. Dostupné na internetu: <http://www.c-budejovice.cz/CZ/03/Traffic/Airports.htm>

## 5. 2. CHARAKTERISTIKA REGIONU ČESKÝ KRUMLOV



Zdroj: [www.ckrumlov.cz](http://www.ckrumlov.cz)

Okres Český Krumlov je typicky příhraničním regionem, který leží v nejjižnějším cípu České republiky. Jeho jihozápadní, jižní a jihovýchodní hranice je tvořena státní hranicí s Rakouskem v délce 80 km. Na severu a severovýchodě sousedí s okresem České Budějovice, na severozápadě s okresem Prachatice. Rozloha okresu je

1 615 km<sup>2</sup>. Je třetím největším okresem v Jihočeském kraji (zaujímá 14,3 % plochy). V 46 obcích okresu žije celkem 59,6 tis. obyvatel. Hustotu obyvatelstva (36,9 obyvatel na km<sup>2</sup>) má okres nejmenší nejen v Jihočeském kraji, ale i celé České republice. Více než polovina obyvatel okresu žije v některém z 5 měst, z toho v samotném městě Český Krumlov má trvalý nebo dlouhodobý pobyt téměř 14,5 tis. osob. Z hlediska přírodních podmínek je českokrumlovský okres územím velmi pestrým, ať už jde o územní členitost, geologickou stavbu, klima nebo bohatství flóry a fauny. Téměř celé území je součástí Šumavy a jihovýchodní části okresu pak Novohradských hor. Mezi nejvýznamnější vrchovinné celky patří Krumlovská vrchovina. Prachatická vrchovina a oblast Blanského lesa, která již dosahuje horských poloh (vrchol Kleť 1 084 m).

Nejvýznamnějším vodním tokem, který odvodňuje téměř celé území okresu je řeka Vltava, protékající okresem v délce 114 km. Na řece Vltavě byla vybudována v letech 1952 – 1956 údolní nádrž Lipno. Je největší vodní nádrž v celé České republice. Okres Český Krumlov náleží zhruba stejným dílem ke dvěma klimatickým oblastem – mírně teplé a ke chladné oblasti. Průměrná roční teplota se pohybuje v nejteplejších částech okresu kolem 7,5 °C, na Lipensku kolem 5,5 °C.

Na území okresu se nalézají dva významné hraniční přechody s Rakouskem (Dolní Dvořiště a Studánky) a dále přechody, které nejsou otevřeny celoročně a nebo jsou omezeny na pěší a cyklisty (Přední Vytoň, Zadní Zvonková). Kromě toho se v průběhu turistické sezóny, případně k významným církevním svátkům, otevírají dočasné mimocelní přechody pro pěší.

Na území okresu jsou četné stavební památky. Největším skvostem regionu je unikátní architektonický a urbanistický celek – město Český Krumlov, zapsané od roku 1992 na seznamu světového přírodního a kulturního dědictví UNESCO. Českokrumlovský hrad a zámek je druhým největším v Čechách. Město je dnes centrem cestovního ruchu,

kulturního a společenského dění. Magnetem pro návštěvníky je také kolébka panského rodu erbu červené pětilisté růže – hrad Rožmberk nad Vltavou. Známa je rovněž observatoř Klet', která ve výšce 1 070 m je nejvýše položenou astronomickou observatoří v Čechách. Tato hvězdárna je známá výzkumem planetek (asteroidů) a komet, včetně objevů dosud neznámých těles.

Okres Český Krumlov je okresem skladbou průmyslově zemědělským. Mezi rozhodující odvětví patří průmysl papíru a celulózy, strojírenství a stavebnictví. Ve stavební výrobě pracuje ve 14 podnicích s více jak 20 zaměstnanci téměř 600 zaměstnanců. Na konci roku 2001 bylo v okrese 4 269 uchazečů o zaměstnání, míra registrované nezaměstnanosti dosahovala 8,71 %, tedy nejvíce v Jihočeském kraji.

Síť školských zařízení tvoří 43 mateřských škol, 32 škol základních, 2 gymnázia, 4 střední odborné školy, 3 střední odborná učiliště. V okrese není k dispozici žádná škola vyššího stupně. Kulturní zařízení se soustřeďují převážně ve městech. Na území okresu jsou 3 stálá kina, 52 veřejných knihoven (včetně poboček), 11 muzeí a 2 divadla. Dále je registrováno 247 sportovních zařízení, z toho je 34 koupališť a bazénů s provozovatelem, 88 sportovních hřišť s provozovatelem a 48 tělocvičen včetně školských zařízení.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Český statistický úřad. Charakteristika okresu [online]. Říjen 2004 [cit. 14. 3. 2007]. Dostupné na internetu: [http://csu.statnispava.cz/xc/redakce.nsf/i/charakteristika\\_okresu\\_ck](http://csu.statnispava.cz/xc/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_ck)

## **5. 2. 1. Analýza dopravy a dopravních služeb v regionu Český Krumlov**

### **5. 2. 2. Autobusová doprava**

Po Českém Krumlově jezdí velké množství regionálních autobusových linek, kterými lze cestovat po městě, ale jen na jedné z těchto linek se cestující přepravují za zvláštní městský tarif a ani tato linka již není oficiálně považována za městskou hromadnou dopravu. Českokrumlovská městská linka nemá žádné přehledné označení, jak je pro městské provozy zvykem, ani na vozech ani na jízdních řádech. Označována je pouze licenčním šestimístným číslem 330 150. Městem projíždí vskutku dokonale a některé zastávky projíždí jeden spoj i třikrát. Z toho důvodu je z určitých oblastí rychlejší jít pěšky než kroužit po celém městě autobusem.

**Linka je vedena v trase:** 330 150 (Větrní – Plešivec) – **Autobusové nádraží** – Vyšný, sídliště – Vyšný, osada - Železniční stanice - Tovární - Sídliště Mír - Autobusové nádraží - Plešivec, sídliště - Nové Spolí, Otavan - **Autobusové nádraží**.

Linku (neoficiální) městské hromadné dopravy provozuje dopravce ČSAD Autobusy České Budějovice, a. s., provozovna Český Krumlov, nástupce národního a později státního podniku ČSAD České Budějovice, dopravního závodu 202 Český Krumlov. Majitelem dopravce je od roku 2004 rakouská společnost Postbus.

#### **Rozsah provozu linky je pozoruhodný:**

- v pracovní dny se jezdí v pravidelném intervalu 60 minut,
- první ranní spoj však vyjíždí z autobusového nádraží až v 8:00, tedy v době, kdy už jsou téměř všichni obyvatelé v zaměstnání nebo ve školách.

Linka je tedy určena spíše jako doplňková k regionálním autobusům. Hodinový interval narušuje mezera od 13:00 do 16:00. Poslední spoj jede kolem 22. hodiny. Mimo pracovní dny jezdí náhodně 5 spojů denně. Na trase se spoje různě větví a navzájem se tak od sebe odlišují. Jízdní doba všech variant spojů v polokružní trase Autobusové nádraží – Autobusové nádraží je ale shodná a činí 55 minut. První ranní spoj linky v sobotu a v neděli je veden už z Větrní (odjezd 7:45), kam jinak žádný spoj městské autobusové linky nezajíždí a dopravní obsluhu zajišťují pouze autobusy regionální autobusové dopravy.

Protože oficiálně není linka 330 150 považována za městskou hromadnou dopravu, je i její jízdní řád stejný jako u všech ostatních linek, je pouze doplněn oznámením, že platí tarif „ MHD Český Krumlov “. Tarifní sazba je jednotná pro libovolně dlouhou jízdu bez přestupu – plnocenná jízdenka stojí 7 Kč a zlevněná 3, 50 Kč. K zajištění provozu na lince MHD stačí jediný autobus. Autobusy v provozu na městské lince se však střídají. Objevují se zde jednak vozy městského trojdvěřového provedení s mechanickými převodovkami a jednak vozy linkového provedení dvoudvěřového. Všechny vozy byly zařazeny v Českém Krumlově jako nové přímo od výrobce. Dalšími, méně často nasazovanými autobusy, jsou dvoudvěřové vozy typů Karosa C 734, C 934, SOR C 9.5 a SOR C 10.5 v obvyklém provedení s úzkými zadními dveřmi. Všechny nasazované autobusy přejíždějí také na regionální linky dopravce. Regionální linky licenčních čísel 330 150, 330 152 a 330 153 jezdí pouze po Českém Krumlově a jeho blízkém okolí a mají výrazný charakter městské hromadné dopravy. Nejsou však jako linky MHD uznávány a platí na nich běžný tarif dopravce, určený kilometráží. Nejen na tyto tři linky, ale na další linky krumlovské provozovny ČSAD jsou pravidelně nasazovány autobusy městského trojdvěřového provedení.

Plnohodnotný provoz MHD s pěti linkami označenými čísly 1 – 5 fungoval v Českém Krumlově do roku 1991. V této době existoval dokonce předprodej jízdenek, které se ve vozidlech znehodnocovaly v mechanických označovacích strojích. Ke zrušení charakteru MHD došlo v souvislosti se změnou dotační politiky státu – provoz měl nově dotovat místo krajského národního výboru městský úřad Český Krumlov, který to však odmítl. Nejvýznamnější pozemní komunikací procházející Českým Krumlovem je silnice 2. třídy číslo II/159 Černá v Pošumaví – Kyjov – Český Krumlov – Kamenný Újezd (napojení na silnici I/3 Mirošovice – Dolní Dvořiště). Do města vede ještě několik silnic 2. třídy, jejich význam je však zcela regionálního charakteru.

Největším provozovatelem regionální a dálkové autobusové dopravy v Českém Krumlově jsou ČSAD Autobusy České Budějovice a. s. Část regionální dopravy zajišťují také zdejší soukromý dopravce Ramvej Bus s. r. o. Jeho kilometráží tarif je shodný s ČSAD Autobusy České Budějovice. U obou dopravců se platí za vzdálenost 0 – 2 km/ 5,-/2,50 Kč, takže na krátké vzdálenosti po městě je při platbě v hotovosti výhodnější jezdit jinými autobusovými linkami než MHD.

Dalšími autobusovými dopravci ve městě jsou například ČSAD Jihotrans a. s., Stanislav Kovařík – KODISP a Zdeněk Fedorka – FEDOS. Poslední dva zmíněný zajišťují většinu přímého spojení s Prahou, které má velký rekreační význam.<sup>8</sup>

### **5. 2. 3. Železniční doprava**

Od 20. 11. 1891 procházejí městem koleje železniční trati České Budějovice - Kájov, prodloužené již v následujícím roce do Nové Pece a 1910 pak do Nového Údolí a Volar. Železniční doprava zde má rekreační charakter, zatímco přes zimu postačují motorové vozy nejvýše s jedním vlekem, během letní sezóny nejsou výjimkou ani pětivozové soupravy, jejichž součástí je i vagón na přepravu kol, na některé vlaky jsou nasazovány zelenobílé osobní vozy tažené motorovou lokomotivou. Nabídku doplňuje přímý pár rychlíků Praha - Volary, vedený v roce 2004 denně od 12. 4. do 28. 9.

Jen několik kilometrů od Krumlova, směrem proti proudu Vltavy, se nachází obec Větrní. Když v roce 1870 vyhořela papírna v Českém Krumlově, přesunula ji firma Spiro právě do Větrní do tzv. Pečkovského mlýna. Do dnešních dnů se z ní vyvinul velký papírenský závod, zaměstnávající lidi nejen z Krumlova, ale i z širokého dalekého okolí. S železniční sítí jej spojuje úvratí vedená vlečka zaústěná do stanice Kyjov.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Český Krumlov [online]. Říjen 2006 [cit. 15. 2. 2007]. Dostupné na internetu: <http://prahamhd.vhd.cz/Jinamesta/Krumlov.htm>



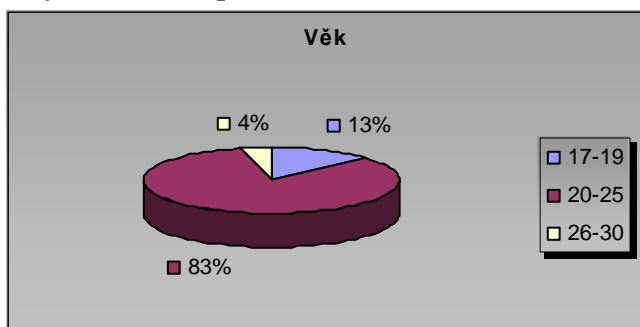
## 6. TERÉNNÍ ŠETŘENÍ

Vlastní šetření probíhalo v období od listopadu roku 2006 do ledna roku 2007, zúčastnilo se ho 154 dotazovaných. Jednalo se převážně o vysokoškolské studenty, tedy o mladou populaci.

Účelem šetření bylo zjistit dopravní gramotnost respondentů. Cílem bylo nalezení vhodného řešení při negativním výsledku, popřípadě odhalení slabín v souvislosti s dopravní gramotností a dopravní výchovou.

### Údaje o respondentech:

**Graf č. 1 Věk respondentů**

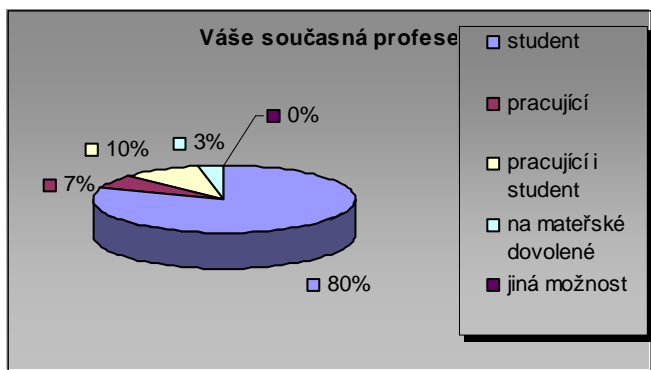


Zdroj: Vlastní šetření

Tento graf ukazuje věk dotazovaných. Jak už bylo uvedeno na začátku, šetření bylo provedeno na segmentu vysokoškolských studentů, převažuje tedy věk mezi 20 – 25 roky, konkrétně tvoří tato skupina 83% dotazovaných.

Další zastoupenou skupinou s 13% tvoří věková hranice mezi 17 – 19 lety, skupinu 26 – 30 roky tvoří 4%.

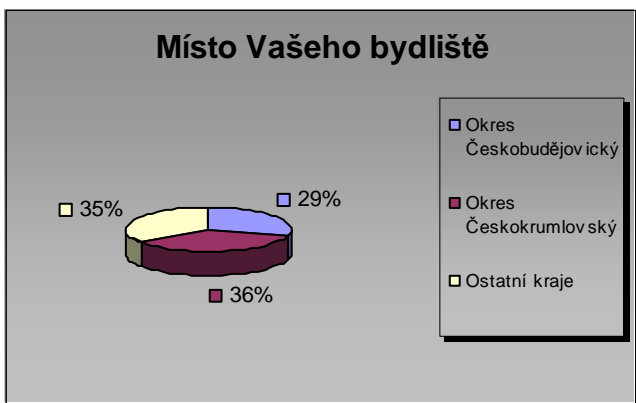
**Graf č. 2 Současná profese dotazovaných.** 80% dotázaných tvoří studenti, 10% studenti a pracující současně, 7% tvoří pracující, 3% jsou na ženech na mateřské dovolené.



Zdroj: Vlastní šetření

80% dotázaných tvoří studenti, 10% studenti a pracující současně, 7% tvoří pracující, 3% jsou na ženech na mateřské dovolené.

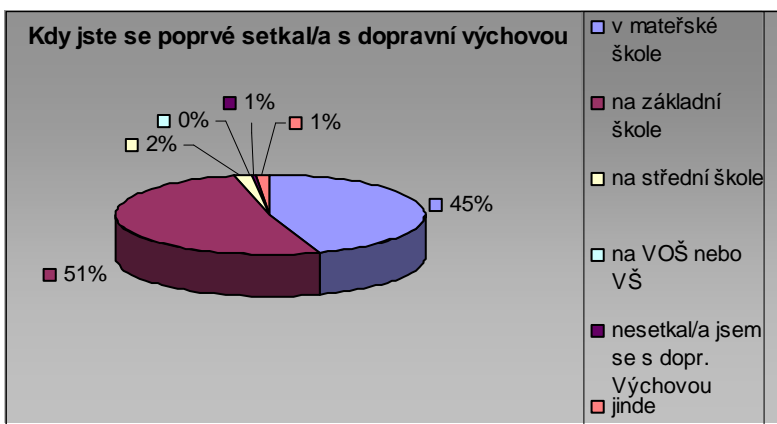
**Graf č. 3 Místo bydliště dotazovaných.** Nejvíce dotazovaných bylo z okresu Český



Krumlov, konkrétně 36%. Z okresu České Budějovice bylo 29% dotazovaných a ostatní dotazovaní byli z jiných okresů ČR. Tito dotazovaní mají sice bydliště mimo zvolené regiony, ale využívají pravidelně dopravu a dopravní služby v těchto regionech.

Zdroj: Vlastní šetření

**Graf č. 4**



Na otázku: **Kdy jste se poprvé setkal/a s dopravní výchovou?** Odpovědělo 51 % dotázaných, že se setkala s dopravní výchovou na základní škole, 45 % odpovědělo v mateřské škole. 2% respondentů se

Zdroj: Vlastní šetření

setkalo s dopravní výchovou

poprvé až na střední škole a po 1 % odpověděli respondenti, že se nesetkali vůbec s dopravní výchovou nebo jinde, především doma od rodičů.

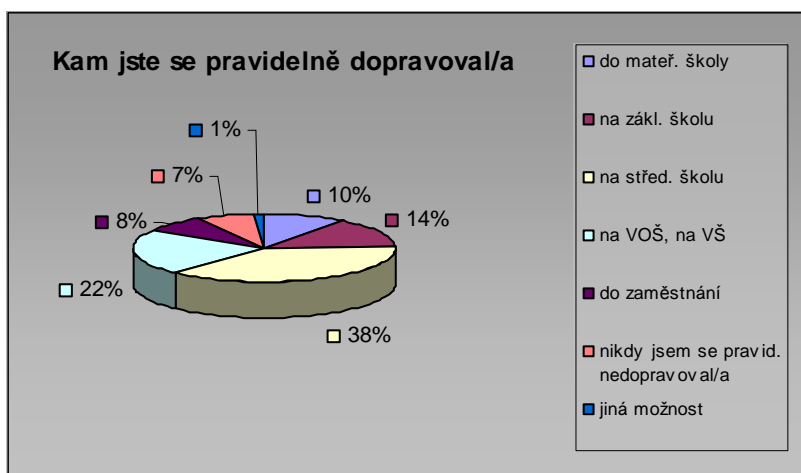
**Graf č. 5** Na otázku: **Měl/a jste na střední škole předmět týkající se dopravní výchovy?**



Odpověděli respondenti z 85 % , že na střední škole neměli předmět týkající se dopravní výchovy a pouhých 15 % mělo tento předmět na střední škole.

Zdroj: Vlastní šetření

**Graf č. 6** Nejvíce dotázaných, konkrétně 38 % na otázku: *Kam jste se pravidelně dopravoval/a?*

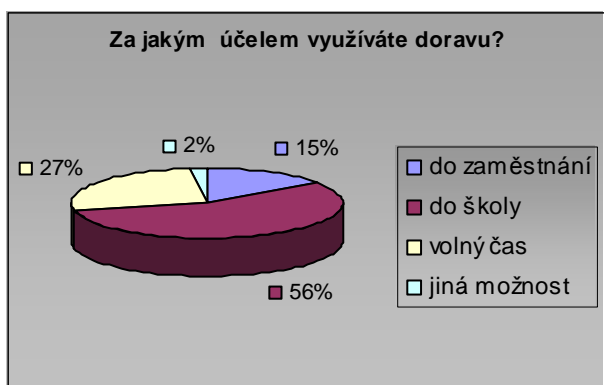


Zdroj: Vlastní šetření

Odpovědělo na střední školu, 22 % se pravidelně dopravovali na VOŠ nebo na VŠ, na základní školu se dopravovalo 14% dotázaných, 10% respondentů odpovědělo do mateřské školy, do

zaměstnání se pravidelně dopravovalo 8 % respondentů. O jedno méně, to je 7 % se nikdy pravidelně nedopravovali a 1 % respondentů se pravidelně dopravovali za účelem návštěvy.

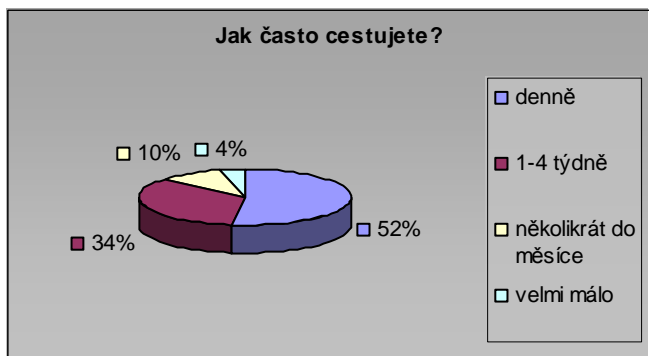
**Graf č. 7** Na otázku: *Za jakým účelem využíváte dopravu?* Odpovědělo 56% dotázaných,



Zdroj: Vlastní šetření

že využívají dopravu za účelem přepravy do školy, 27% využívá dopravu v rámci volného času, 15% využívá dopravu jako zdroj přepravy do zaměstnání a 2% využívá dopravu při návštěvách příbuzných.

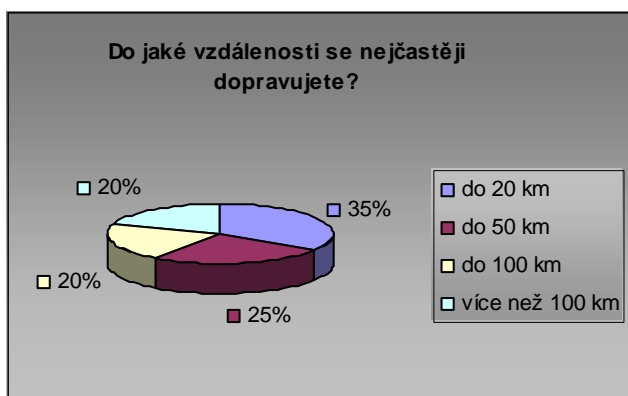
**Graf č. 8** *Jak často cestujete?*



Zdroj: Vlastní šetření

Z toho grafu vyplývá, že nejvíce dotazovaných to je 52% cestuje denně, 34% dotazovaných 1 – 4 týdně, 10% cestuje jen několikrát do měsíce a 4% dotazovaných cestuje velmi málo.

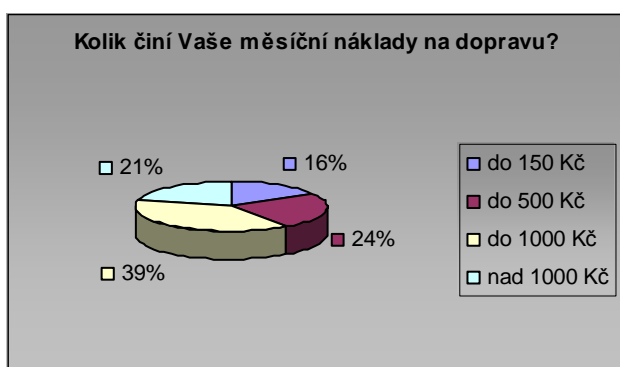
**Graf č. 9 Do jaké vzdálenosti se nejčastěji dopravujete?**



Zdroj: Vlastní šetření

Z toho grafu vyplývá, že lidé se dopravují poměrně rovnoměrně do všech vzdáleností. S 35% převažuje doprava do 20 km, 25% dotazovaných se nejčastěji dopravuje do 50 km a 20% dotazovaných se dopravuje jednak do 100 km i nad 100 km.

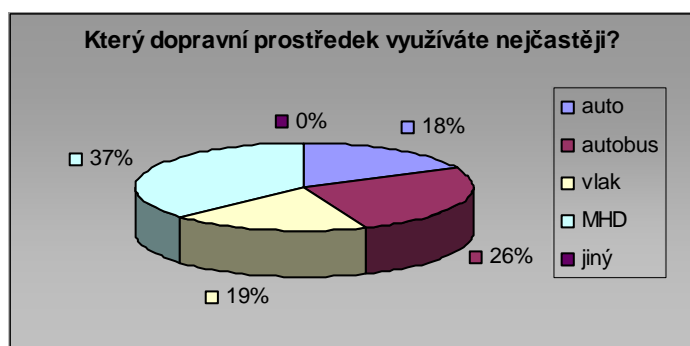
**Graf č. 10 Kolik činí Vaše měsíční náklady na dopravu?** Z tohoto grafu lze vyčíst měsíční



Zdroj: Vlastní šetření

náklady na dopravu dotazovaných. 39% dotazovaných má měsíční náklady na dopravu do 1000 Kč, 24% dotazovaných do 500 Kč, 21% vydá měsíčně na dopravu nad 1000 Kč a 16% má náklady na dopravu do 150 Kč.

**Graf č. 11 se zabývá otázkou, který dopravní prostředek využíváte nejčastěji?** Jelikož se

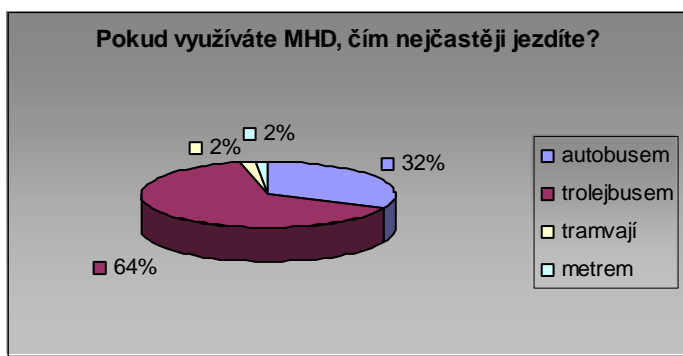


Zdroj: Vlastní šetření

jedná o regiony Českokrumlovský a Českobudějovický, kde je převažuje MHD, tak nejvíce dotazovaných, to je 37%, právě odpovědělo, že nejčastěji využívá MHD. 26% využívá autobus, 19% vlak a 18% osobní

automobil.

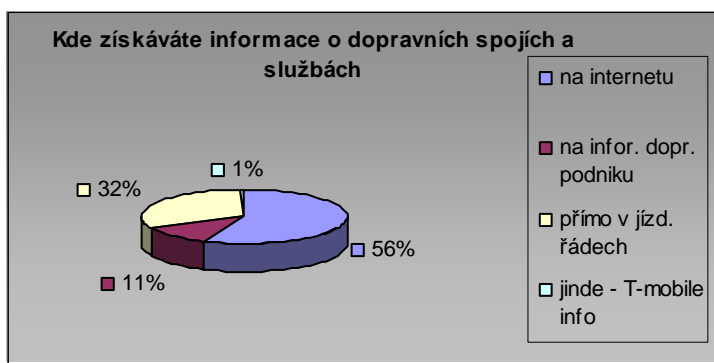
**Graf č. 12 Pokud využíváte MHD, čím nejčastěji jezdíte?**



Zdroj: Vlastní šetření

Z tohoto grafu vyplývá, že pokud dotazovaný využívají MHD, tak nejvíce používají trolejbus, konkrétně 64%, dále 32% nejčastěji jezdí autobusem a po 2% jezdí tramvají a metrem.

**Graf č. 13 Kde získáváte informace o dopravních spojích a službách?**



Zdroj: Vlastní šetření

Kde získáváte informace o dopravních spojích a službách. 56% dotázaných získává informace o dopravních spojích a službách na internetu, 32% přímo v jízdnicích řádech, 11% na informacích dopravního podniku

a 1% jinde, konkrétně na informacích

T – mobile.

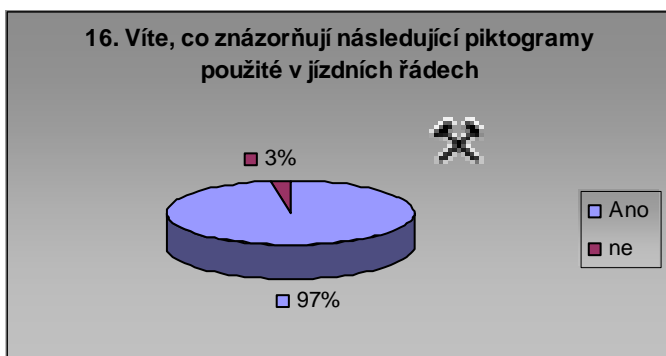
**Graf č. 14 Dělá Vám problém vyhledat v jízdnicích řádech Váš spoj?**



Zdroj: Vlastní šetření

Z tohoto grafu, jsem chtěla zjistit, kolika dotázaným dělá problém vyhledat v jízdnicích řádech Váš spoj. 90% dotázaných to nepovažuje za problém a zbylých 10% to považují za problém vyhledat spoj.

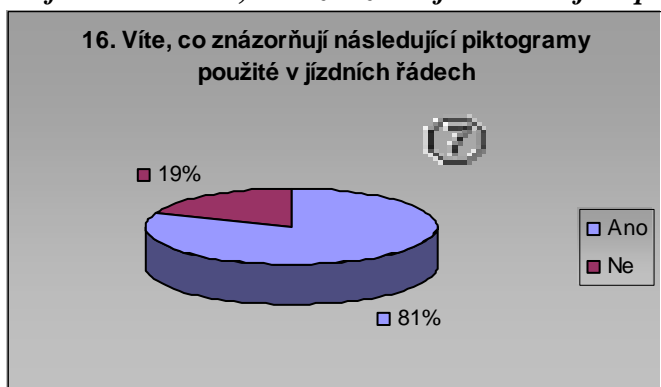
**Graf č. 15 Víte, co znázorňují následující piktogramy použité v jízdních řádech?** V tomto



Zdroj: Vlastní šetření

a v následujících grafech, jsem zjišťovala, kolik respondentů zná piktogramy uvedené v jízdních řádech. Tento hodně používaný piktogram, který má znázorňovat, že spoj jede v pracovních dnech, zná 97% respondentů a pouhé 3% nezná tento piktogram.

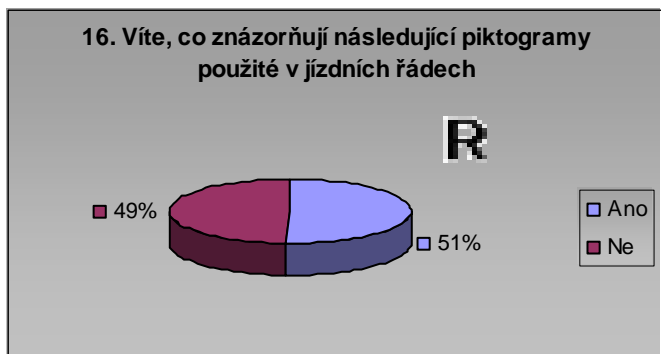
**Graf č. 16 Víte, co znázorňují následující piktogramy použité v jízdních řádech?**



Zdroj: Vlastní šetření

Tento piktogram znázorňuje, že spoj jede v neděli. 81% dotázaných ví, co znázorňuje a 19% nezná piktogram.

**Graf č. 17 Víte, co znázorňují následující piktogramy použité v jízdních řádech?**



Zdroj: Vlastní šetření

Z tohoto grafu je vidět, že 51% víte, co znázorňuje piktogram: možnost zakoupit jízdenku a 49% neví, co znázorňuje.

**Graf č. 18 Víte, co znázorňují následující piktogramy použité v jízdnicích řádech?**



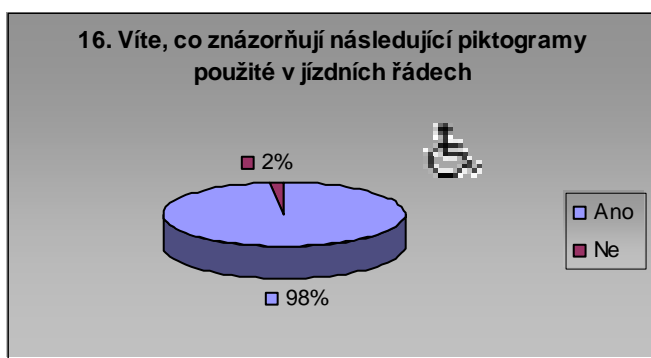
Tento graf se zabývá piktogramem: rozšířená přeprava spoluzavazadel. 91% dotázaných odpovědělo, že ví, co znázorňuje tento piktogram a pouhých 9% odpovědělo, že neví, co znázorňuje.

**Graf č. 19 Víte, co znázorňují následující piktogramy použité v jízdnicích řádech?**



Tento neméně známý piktogram zná pouze 10% dotázaných a 90% neví, co znázorňuje piktogram: vlak nečeká na žádné přípoje.

**Graf č. 20 Víte, co znázorňují následující piktogramy použité v jízdnicích řádech?**



Piktogram: vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku, zná 98% a zbylé 2% neví, co znázorňuje.

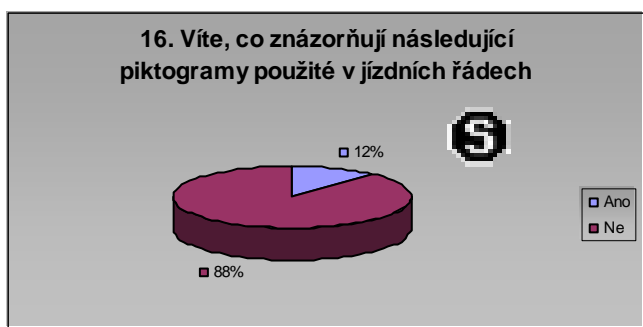
**Graf č. 21 Víte, co znázorňují následující piktogramy použité v jízdních řádech?**



Zdroj: Vlastní šetření

73% dotázaných ví, co znázorňuje piktogram: přestup na vlak a 27% nezná tento piktogram.

**Graf č. 22 Víte, co znázorňují následující piktogramy použité v jízdních řádech?**



Zdroj: Vlastní šetření

Poslední piktogram, znamenající: specifický způsob odbavování cestujících, zná pouhých 12% dotázaných a 88% jej nezná.

**Graf č. 23 Touto otázkou: „ Máte přehled o slevách, které poskytují různé dopravci? “**

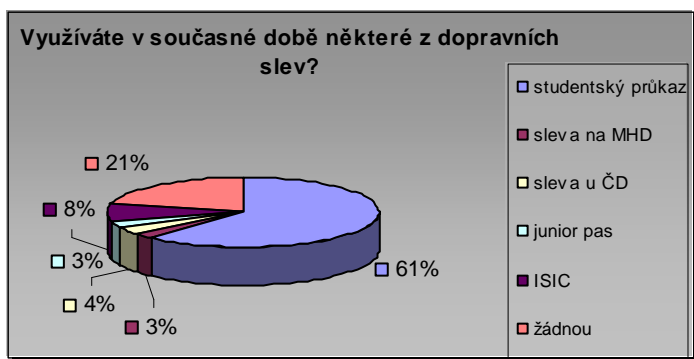


Zdroj: Vlastní šetření

jsem chtěla zjistit, kolik dotazovaných má alespoň podvědomě přehled o poskytovaných slevách. Konkrétně 69% má přehled a 31% je odpověď ne.



**Graf č. 24** *Využíváte v současné době některé z dopravních slev?* Tento graf znázorňuje



Zdroj: Vlastní šetření

jaké slevy využívají dotazovaní. Jelikož jsem toto šetření dělala na vysokoškolských studentech, tak nejvíce využívají dotazovaní studentský průkaz, konkrétně 61%, 21% nevyužívá žádných slev, 8% využívá ISIC, 4% slev u ČD a po 3% využívá buď junior pas

nebo slevu na MHD.

## 6. 1. Shrnutí a doporučení

Terénní výzkum probíhal, jak již bylo uvedeno, na vzorku vysokoškolských studentů. Převažující skupina byli současně studující a věková hranice se pohybovala převážně kolem 20 – 25 roky.

Polovina dotázaných se setkala s dopravní výchovou poprvé až na základní škole, což je podle mého názoru pozdě. Hlavní předpokladem dobré úrovně dopravní gramotnosti by právě měla být znalost dopravní výchovy a to především již v nejujtlejším věku, tedy od mateřské školy. Dopravní výchova by měla být v celé šíři součástí výchovně – vzdělávacího systému. Pouhých 15% dotázaných mělo na střední škole předmět týkající se dopravy nebo dopravní výchovy. Tímto se vyvrací hypotéza, že:

**- převážná většina všech studentů měla na střední škole předmět týkající se dopravy nebo dopravní výchovy.**

Z dalších grafů je patrné, že respondenti využívají nejrůznějších dopravních prostředků ke své přepravě, ať už k přepravě do školy, do zaměstnání nebo v rámci volného času. Převažuje však využívání městské hromadné dopravy. To opět vyvrací hypotézu, která byla stanovena na začátku šetření, že:

**- 80% vysokoškolských studentů využívá služeb železniční dopravy. Železniční dopravu využívá 19% vysokoškolských studentů.**

Většina dotazovaných se dobře orientuje v jízdních řádech, vysvětlivkách, rozezná používané piktogramy uvedené v jízdních řádech, má přehled o slevách, které poskytují dopravci a tyto slevy pak využívá. Informace o dopravních spojích získává více jak polovina dotazovaných ze zdrojů na internetu.

Z šetření lze vyvodit závěr, který se určitým způsobem dal předpokládat, neboť se jedná o vysokoškolské studenty, u kterých se očekává dopravní gramotnost na velmi dobré úrovni. Nejen protože tito studenti by měli mít určitý stupeň vyššího vzdělání, ale jednak protože se jedná o skupinu mladých lidí, kteří se velmi rychle přizpůsobují změnám v oblasti dopravy, v oblasti rozvoje informačních technologií při získávání informací o jízdních řádech, spojích apod. a jednak proto, že se setkávají s dopravou denně a využívají nejrůznější dopravní prostředky, slevy. Dopravní gramotnost není jen úzké vymezení znalosti dopravní výchovy, ale celková orientace v cestování a orientování v prostoru. Lze tedy říci, že dopravní gramotnost segmentu vysokoškolských studentů je na relativně dobré úrovni.

## 7. ZÁVĚR

Českobudějovický okres patří k územím s vysokou intenzitou dopravy jak železniční, tak silniční. Silniční síť není vybudována rovnoměrně. Severní část okresu má komunikace kvalitnější a hustější než část jižní, kde se projevuje vliv pohraničí se všemi důsledky.

Na začátku 3. tisíciletí dopravu ve městě zajišťují autobusy a páteř městské dopravy tvoří trolejbusy, které převzaly velmi důležité dopravní proudy při obsluze sídlišť, nádraží nebo nemocnice. Trolejbusy, v pořadí již třetí provoz, prodělaly v 90. letech celkově velmi slibný rozvoj, který se sice v posledních letech zastavil, ale i tak síť nezůstává nezměněna. Autobusová doprava ale také plní nezanedbatelnou funkci systému, autobusy jezdí v mnoha směrech, kde je trolejbusy nemohou nahradit a plní jejich doplňkovou funkci zejména v okolí města.

V současné době je naplánován rozvoj trolejbusových linek do míst, kde ve své historii trolejbus ještě nikdy nebyl. Kromě Českých Budějovic jsou do systému městské hromadné dopravy zahrnuty i další okolní obce a město Rudolfov. Trolejbus zajíždí do obce Borek, autobusy pak zajíždí do města Rudolfov a obcí Boršov nad Vltavou, Dobrá Voda, Homole, Hosín, Hrdějovice, Roudné, Srubec, Staré Hodějovice, Šindlovy Dvory, Včelná, Vidov, Vrábče, Vráto. Do integrované dopravy je ještě zapojeno město Hluboká nad Vltavou.

Na základě analýzy služeb můžeme tedy říci, že dopravní systém na Českobudějovicku je na dobré úrovni. Zajišťuje četnost spojů, které odpovídají poptávce zákazníků a nabízí kvalitní spojení v nejrůznějších směrech. Hypotéza: „ **Doprava a dopravní služby na Českobudějovicku jsou na dobré úrovni** “, byla jako jediná z hypotéz potvrzena.

System MHD v Českém Krumlově je tvořen tak, aby dokázal pokrýt síť linek celé město, zajistit dostatečnou četnost spojů odpovídající poptávce cestujících a nabídnout kvalitní spojení v požadovaných směrech. Do provozu jsou většinou nasazovány nové moderní autobusy odpovídající technickým standardům současné doby.

Při analýze dopravních služeb byly zjištěny některé nedostatky, které se v současné době jeví jako velmi rychle odstranitelné. Musíme si uvědomit, že nestačí zaměřit svoji pozornost jen na místní obyvatele.

Český Krumlov není jen malé okresní město, ale také městská památková rezervace zanesená v seznamech UNESCO. Díky tomu je prakticky celé město trvale okupováno stovkami turistů z Čech i ze zahraničí, z Evropy, Asie i Ameriky, v létě se k návštěvníkům města přidávají také stovky vodáků, připlouvajících na svých lodích po Vltavě, aby se

ubytovali v kempu a mohli alespoň jeden den věnovat návštěvě města. Tihle všichni lidé by mohli eventuelně také využít služeb MHD.

Má to ovšem několik nedostatků, které se ale, jak již bylo uvedeno na začátku, jeví jako velmi rychle odstranitelné. Jedná se o následující nedostatky:

- s výjimkou internetových stránek dopravce neexistuje nikde plánec sítě MHD,
- ze zastávkového označníku ani z vylepeného jízdního řádu není možné vyčíst, jak se konkrétní zastávky jmenují,
- existence městské dopravy není nijak zdůrazněna, oficiálně ani žádná MHD není,
- první ranní spoj vyjíždí z autobusového nádraží až v 8:00 hod.

Pomohlo by třeba jen označení vozidel a zastávek čísly linek, názvy zastávek na zastávkovém označníku a plánec sítě MHD. Určitě by nebylo zbytečné, kdyby první ranní spoj vyjížděl z autobusového nádraží dříve, např. kolem 5:00 hod. Lidé, kteří jsou odkázáni na autobus by určitě této linky využili. Neměli bychom ani zapomínat na cizince - ne každý umí česky. Neškodily by také nějaké informace v cizích jazycích, v němčině a angličtině.

Úplně na závěr je třeba se zmínit o dopravní gramotnosti a dopravní výchově. Jak již bylo uvedeno ve shrnutí a doporučení výsledků z dotazníků. Úroveň gramotnosti vysokoškolských studentů je sice na relativně dobré úrovni, ale většina dotazovaných se setkala s dopravní výchovou až na základní škole. Což je podle mého názoru pozdě. Musíme si uvědomit, že žijeme v době, která s sebou přináší řadu změn, které se bezprostředně týkají každého z nás, našeho zdraví, našich životů. Dopravní výchova by se tedy měla objevovat již v mateřské škole a zájmem by mělo být prosadit dopravní výchovu v celé její šíři do výchovně - vzdělávací systému. Nemělo by se ani zapomínat na volitelné předměty a zájmovou činnost. Protože kvalita dopravní výchovy dětí výrazně zasáhne postupně do postoje celé společnosti ke vztahu k dopravě. Doufejme, že je to jen otázka času, kdy bude relativní dostatek finančních prostředků na zásahy, které by zvýšily bezpečnost silničního provozu.

## 8. SUMMARY

Transport belongs among basic mankind's needs, first of all thanks to different potential of countries of world ( people don't find what they need for life their in surrounding. So they are forced to transfer their material things and themselves as well. Transport, above all road transport, rule over the world more and more. To know how to move in this world is very different for all of us. Transport trench in over lives in many different ways. At work will by sketched problems of transport and transport services in elected regions, concretely region České Budějovice and Český Krumlov. Centre of gravity of work is going to be in finding out university students traffic literacy. On the basis of ascertained records will be offered appropriate recommendations.

Českobudějovický district is part of territory with high railways traffic volume as well as road traffic. Public road system isn't built up even. Northern part of district has communications more superior and denser than southern part, where influence of border show itself with all his consequences.

Transport in town is handled by busses and spine of the city transport is formed by trolleys, especially important in attendance of housing estate, station or hospital. According to analyse of services, we can tell, that the traffic system on Českobudějovicku is quiet decent. It ensures numerousity of connection, which answers consumers demand and offeres high quality connection in all directions.

System MHD in Český Krumlov is created so it can cover with rush lines the whole city, ensure sufficient numerousity of connection corresponding with customers demende and offere high-quality connection in all directions. According to analyses of transport sevicees were found out some shortages that are likely to be very quickly removable.

From questionnaire was find out that the level of university student's literacy is quiet high, but most of questioned students met with traffic education in primary school. For the best results, traffic education should take place since kindergarden and point of interest should be enforce traffic education in all of her breath to the allowance - education system. It shouldn't be forgotten about elective subjects and special – interest activity. At that point quality children's traffic education will gradually intervene in attitude all society towards transport. Hopefully, it's just matter of time, when there will be relative sufficient number of financial resources, which should rais road traffic safety.

## 9. POUŽITÁ LITERATŮRA

### **Knižní zdroje:**

- [1] Brinke, J.: Úvod do geografie dopravy. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova, 1999. ISBN 80-7184-923-5
- [2] Drobná, D., Morávková, E.: Cestovní ruch. 1. vyd. Praha: Fortuna, 2004. ISBN 80-7168-901-7
- [3] Eisler, J.: Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě. 1. dotisk 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2005. ISBN 80-245-0772-2
- [4] Eisler, J.: Ekonomika dopravy. 1. vyd. Praha: Nakladatelství učebnic Fortuna, 2005. ISBN 80-7168-699-9
- [5] Hrala, V., Kašpar, V., Vitvarová, I.: Geografie světového hospodářství – vybrané kapitoly. 4. dotisk 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, 1996. ISBN 80-7079-232-9
- [6] Kikušová, S.: Porovnanie cestovateľskej gramotnosti a dopravnej výchovy. Bratislava: Univerzita Komenského, Pedagogická fakulta, Katedra predškolskej a elementárnej pedagogiky, 2004. Nепublikovaný materiál
- [7] Límová, L.: Teorie dopravní výchovy. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1157-0
- [8] Mirvald, S.: Geografie dopravy III. 1. vyd. Plzeň: Západočeská univerzita, 2002. ISBN 80-7082-846-3
- [9] Mirvald, S.: Geografie dopravy I. 2. upravené vyd. Plzeň: Západočeská univerzita, 1999. ISBN 80-7082-545-6
- [10] Oriška, J.: Technika služeb cestovního ruchu. 1. vyd. Praha: Idea Servis, 1999. ISBN 80-85970-27-9
- [11] Šíp, J.: Technologie cestovního ruchu – doprava I. 1. vyd. České Budějovice: Jihočeská univerzita, 1997. ISBN 80-7040-210-5
- [12] Zelený, L. Rozvoj dopravy ve světě. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2004. ISBN 80-245-0671-8

### **Použité internetové stránky:**

- [11] Besip. Dopravní výchova [online]. Leden 2005 [cit. 17. 3. 2007]. Dostupné na internetu: [http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni\\_vychova/](http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni_vychova/)
- [12] České Budějovice [online]. 2006. [cit. 10. 3. 2007]. Dostupné na internetu:

<http://www.spvd.cz/?p=cz/ceskebudejovice/ceskebudejovice.html>

[13] Český Krumlov [online]. 2006. [cit. 9.3. 2007]. Dostupné na internetu:

<http://www.prahamhd.vhd.cz/Jinamesta/Krumlov.htm>

[14] Český Krumlov [online]. 2006. [cit. 10.2. 2007]. Dostupné na internetu:

<http://www.spvd.cz/?p=cz/ceskykrumlov/ceskykrumlov.htm>

[15] Český statistický úřad. Charakteristika okresu [online]. Říjen 2004 [cit. 14. 3. 2007].

Dostupné na internetu:[http://csu.statnisprava.cz/xc/redakce.nsf/i/charakteristika\\_okresu\\_ck](http://csu.statnisprava.cz/xc/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_ck)

[16] Český statistický úřad. Charakteristika okresu [online]. Říjen 2004 [cit. 14. 3. 2007].

Dostupné na internetu:[http://csu.statnisprava.cz/xc/redakce.nsf/i/charakteristika\\_okresu\\_cb](http://csu.statnisprava.cz/xc/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_cb)

[17] Doprava [online]. 2004. [cit. 26.2. 2007]. Dostupné na internetu:

<http://www.c-budejovice.cz/CZ/03/Trafic.htm>

[18] Dopravní podnik města České Budějovice a. s. [online]. 2006. [cit. 26. 2. 2007].

Dostupné na internetu: <http://www.dpmcb.cz>

[19] Letiště [online]. Březen 2006 [cit. 16. 3. 2007]. Dostupné na internetu: [http://www.c-](http://www.c-budejovice.cz/CZ/03/Traffic/Airports.htm)

[budejovice.cz/CZ/03/Traffic/Airports.htm](http://www.c-budejovice.cz/CZ/03/Traffic/Airports.htm)

[20] Město České Budějovice [online]. Listopad 2006 [cit. 16. 3. 2007]. Dostupné na

internetu: <http://prahamhd.vhd.cz/Jinamesta/Cbud.htm>

## **10. PŘÍLOHY**

[1] Dotazník

[2] Mapka elektrifikovaných současných i historických drah na území města České Budějovice.

[3] Grafické znázornění autobusových linek ve městě Český Krumlov

[4] Souhrnný přehled o MHD

[5] Souhrnný přehled o veřejné autobusové dopravě

[6] Přehled o přepravě cestujících a zboží po železnici

[7] Souhrnný přehled o obchodní letecké přepravě cestujících, nákladu a pošty



## Příloha č. 1

## Dotazník

1) Kdy jste se poprvé setkal(a) s dopravní výchovou? (problematika bezpečné chůze, orientace v provozu na pozemních komunikacích, význam světelných signálů pro chodce)

- a) ve školce
- b) na základní škole
- c) na střední škole
- d) na vyšší odborné škole, na vysoké škole
- e) nestkal(a) jsem se s dopravní výchovou
- f) jinde (uveďte kde) .....

2) Měl(a) jste na střední škole předmět týkající se dopravní výchovy nebo dopravy jako takové?

- a) ANO
- b) NE

3) Kam jste se pravidelně dopravoval(a)?

- a) do školky
- b) na základní školu
- c) na střední školu
- d) na vyšší odbornou školu, na vysokou školu
- e) do zaměstnání
- f) nikdy jsem se pravidelně nedopravoval/a
- g) jiná možnost (uveďte jaká).....

4) Za jakým účelem využíváte dopravu?

- a) doprava do zaměstnání
- b) doprava do školy
- c) v rámci volného času (dovolená, návštěva příbuzných a známých...)
- d) jiná možnost

5) Jak často cestujete?

- a) denně
- b) 1-4 týdně
- c) několikrát do měsíce
- d) velmi málo

16) Do jaké vzdálenosti se nejčastěji dopravujete?

- a) do 20 km
- b) do 50 km
- c) do 100 km
- d) více než 100 km

7) Kolik činí Vaše měsíční náklady na dopravu?

- a) do 150 Kč
- b) do 500 Kč
- c) do 1000 Kč
- d) nad 1000 Kč

8) Který dopravní prostředek využíváte nejčastěji?

- a) auto
- b) autobus
- c) vlak
- d) MHD
- e) jiný (uveďte jaký) .....

Pokud je Vaše odpověď na tuto otázku a, b, c nebo e, vynechejte, prosím, otázku č. 9.

9) Pokud používáte MHD, čím nejčastěji jezdíte?









- a) autobusem
- b) trolejbusem
- c) tramvají
- d) metrem

OTOČTE

10) Kde získáváte informace o dopravních spojích a službách?  
a) na internetu  
b) na informacích dopravního podniku  
c) přímo v jízdnicích řádech  
d) jinde (uved'te zdroj) .....

11) Dělá Vám problém vyhledat v jízdnicích řádech Váš spoj?  
a) ANO  
b) NE

12) Víte, co znázorňují následující piktogramy použité v jízdnicích řádech? Na konci dotazníku (pod čarou) si můžete ověřit, zda jsou Vaše odpovědi správné.

- |   |        |       |
|---|--------|-------|
|  | a) ANO | b) NE |
|  | a) ANO | b) NE |
|  | a) ANO | b) NE |
|  | a) ANO | b) NE |
|  | a) ANO | b) NE |
|  | a) ANO | b) NE |
|  | a) ANO | b) NE |
|  | a) ANO | b) NE |

13) Máte přehled o slevách, které poskytují různí dopravci? (Např. Z-karta, ISIC-karta a další)?  
a) ANO  
b) NE

14) Využíváte v současné době některou z dopravních slev?  
a) ANO (uved'te jaké).....  
b) NE

### Údaje o respondentovi:

1) Váš věk .....








2) Místo Vašeho bydliště .....

3) V jakém regionu se nachází místo Vašeho bydliště?.....

4) Vaše současná profese?

- |                                      |                                     |
|--------------------------------------|-------------------------------------|
| a) jsem student                      | d) jsem na mateřské dovolené        |
| b) jsem pracující                    | e) jiná možnost (uved'te jaká)..... |
| c) jsem pracující a student současně |                                     |

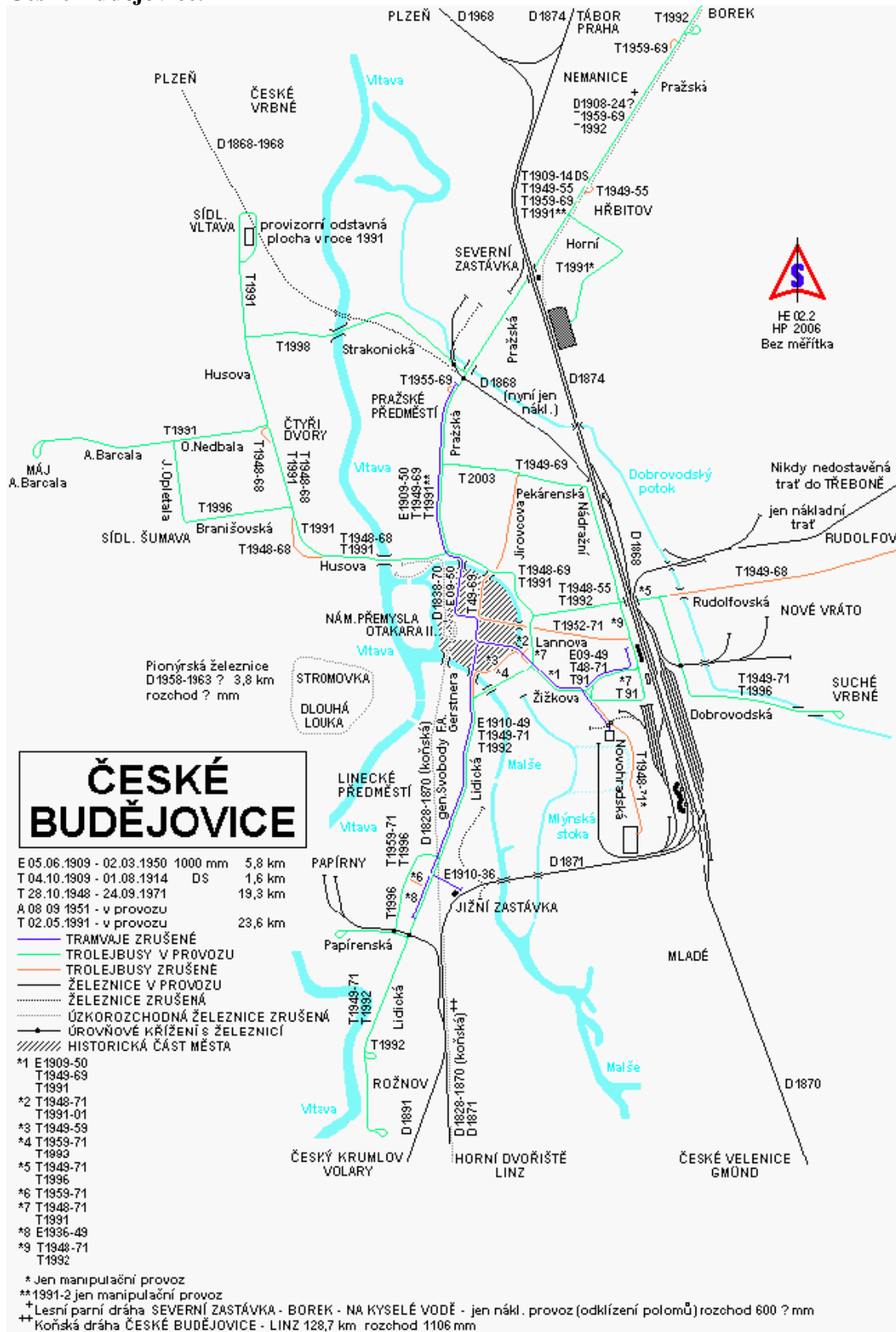
---

-jede v pracovních dnech, -jede v neděli, **R**-možno zakoupit místenku, -rozšířená přeprava spoluzavazadel, především jízdnicích kol, -vlak nečeká na žádné přípoje, -vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku, -přestup na vlak, -specifický způsob odbavování cestujících

Mnohokrát děkuji za Váš čas, který jste věnoval(a) vyplnění tohoto dotazníku, a tím jste mi pomohl(a) při získávání informací pro mou bakalářskou práci.

S přáním příjemného dne Petra Malá

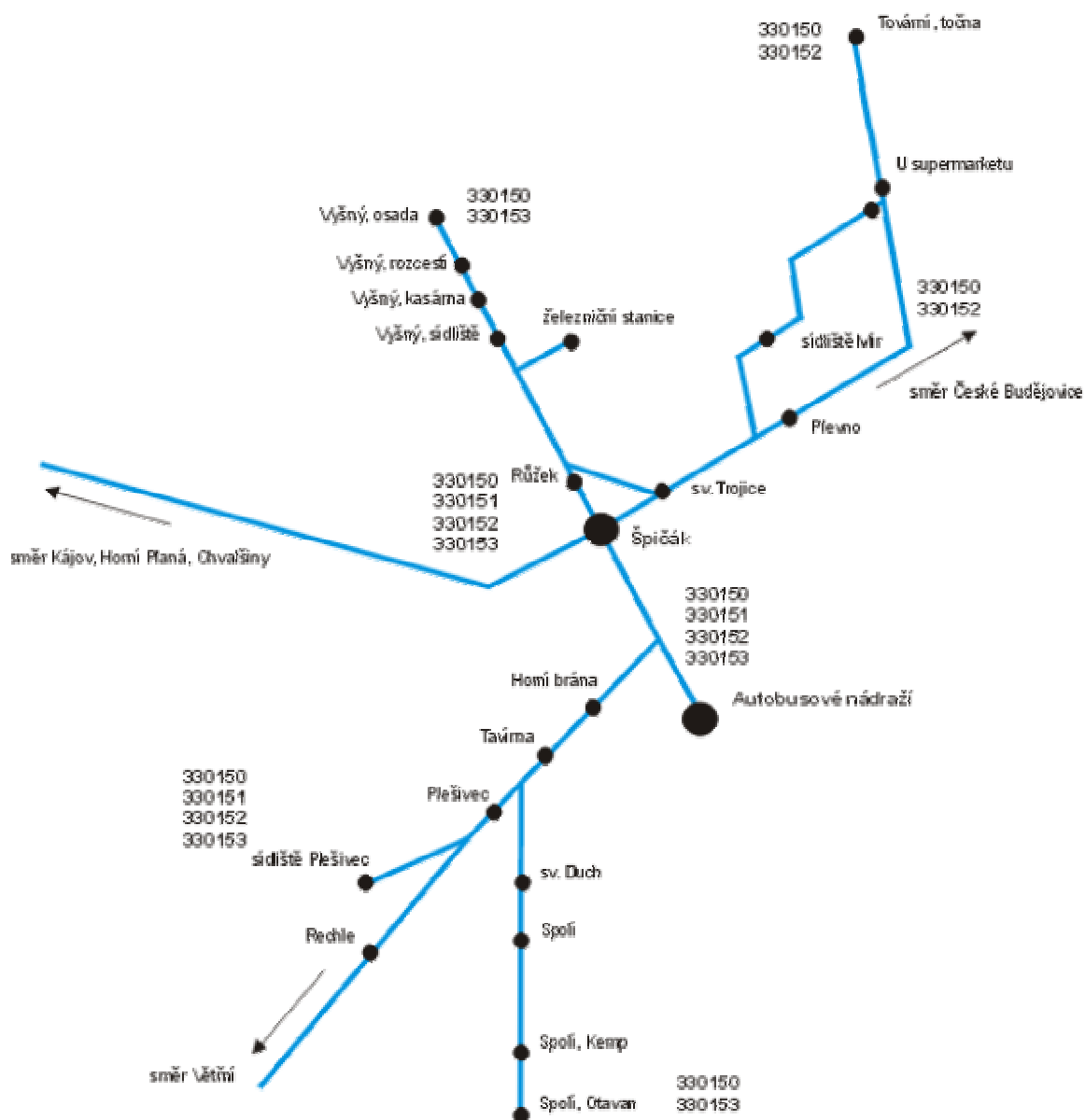
## Příloha č. 2 Mapka elektrifikovaných současných i historických drah na území města České Budějovice.



Zdroj: www.spvd.cz

Příloha č. 3

## Grafické znázornění autobusových linek ve městě Český Krumlov



Zdroj: [www.csadcbas.cz](http://www.csadcbas.cz)

## Příloha č. 4

Souhrnný přehled o MHD

Rok: **2006**

	1.Q	2.Q	3.Q	4.Q	Od počátku roku
<b>Přepravené osoby celkem (tis.osob)</b>	<b>559 261</b>	<b>558 555</b>	<b>526 282</b>	<b>570 292</b>	<b>2 214 390</b>
<i>v tom:</i>					
autobusy	24 518	206 062	194 098	28 427	823 105
trolejbusy	9 738	45 086	41 216	0 577	176 617
tramvaje	18 122	170 873	164 804	19 630	683 429
metro	16 883	136 534	126 164	11 658	531 239
<b>Přepavní výkony celkem (mil.oskm)</b>	<b>3 639</b>	<b>3 044</b>	<b>3 065</b>	<b>3 721</b>	<b>13 469</b>
<i>v tom:</i>					
autobusy	1 494	1 033	1 124	1 526	5 177
trolejbusy	227	210	190	226	852
tramvaje	1 139	961	977	1 099	4 176
metro	780	839	775	870	3 264
<b>Průměrná přepravní vzdálenost (km)</b>	<b>6,5</b>	<b>5,4</b>	<b>5,8</b>	<b>6,5</b>	<b>6,1</b>
<i>v tom:</i>					
autobusy	7,0	5,0	5,8	7,3	6,3
trolejbusy	4,6	4,7	4,6	5,6	4,8
tramvaje	6,8	5,6	5,9	6,1	6,1
metro	6,1	6,1	6,1	6,1	6,1

Zdroj: [www.sydos.cz/cs/ctvletpr.htm](http://www.sydos.cz/cs/ctvletpr.htm)

Příloha č. 5

Souhrnný přehled o veřejné autobusové dopravě

Rok: **2006**

	1.Q	2.Q	3.Q	4.Q	Od počátku roku
<b>Přepravené osoby celkem (tis.osob)</b>	<b>100 314</b>	<b>98 201</b>	<b>75 085</b>	<b>95 787</b>	<b>369 386</b>
<i>v tom:</i>					
doprava nepravidelná	6 883	5 567	7 887	5 686	26 022
doprava linková celkem	93 431	92 635	67 198	90 101	343 365
<i>v tom:</i>					
linková mezinárodní	212	285	347	318	1 161
linková vnitrostátní	93 219	92 350	66 851	89 783	342 204
<i>v tom:</i>					
linková doprava vnitrostátní ve veřejném zájmu	1 405	1 036	7 220	7 678	297 338
linková doprava ostatní	1 815	1 314	9 631	2 106	44 865
<b>Přepravní výkony celkem (mil.oskm)</b>	<b>1 949</b>	<b>2 115</b>	<b>2 234</b>	<b>1 924</b>	<b>8 221</b>
<i>v tom:</i>					
doprava nepravidelná	334	529	766	406	2 035
doprava linková celkem	1 615	1 586	1 468	1 518	6 187
<i>v tom:</i>					
linková mezinárodní	128	105	207	152	592
linková vnitrostátní	1 487	1 481	1 261	1 366	5 595
<i>v tom:</i>					
linková doprava vnitrostátní ve veřejném zájmu	1 029	1 125	854	999	4 008
linková doprava ostatní	458	356	406	367	1 587
<b>Průměrná přepravní vzdálenost (km)</b>	<b>19</b>	<b>22</b>	<b>29,8</b>	<b>20,1</b>	<b>22,3</b>
<i>v tom:</i>					
doprava nepravidelná	48,5	95,1	97,1	71,4	78,2
doprava linková celkem	17,3	17,1	21,8	16,9	18,0
<i>v tom:</i>					
linková mezinárodní	604,0	367,4	597,9	479,1	509,9
linková vnitrostátní	16,0	16,0	18,9	15,2	16,3
<i>v tom:</i>					
linková doprava vnitrostátní ve veřejném zájmu	12,6	13,9	14,9	12,9	13,5
linková doprava ostatní	38,8	31,5	42,2	30,3	35,4

Zdroj: [www.sydos.cz/cs/ctvletpr.htm](http://www.sydos.cz/cs/ctvletpr.htm)

Příloha č. 6

Přehled o přepravě cestujících a zboží po železnici	1.Q	2.Q	3.Q	4.Q	Od počátku roku
<b>Přeprava cestujících celkem</b>					
tis.osob	46 691	46 309	42 458	47 521	<b>182 979</b>
mil.oskm	1 692	1 806	1 639	1 784	<b>6 921</b>
průměrná přepravní vzdálenost (km)	36,2	39,0	38,6	37,5	<b>37,8</b>
<b>Přeprava zboží celkem (tis.tun)</b>					
	<b>18 449</b>	<b>20 162</b>	<b>21 778</b>	<b>21 741</b>	<b>82 131</b>
<b>v tom:</b>					
vnitrostátní přeprava	7 363	7 708	8 656	8 521	<b>32 249</b>
mezinárodní přeprava	11 086	12 454	13 122	13 220	<b>49 882</b>
<b>v tom:</b>					
dovoz zboží	4 719	5 475	5 664	5 614	<b>21 471</b>
vývoz zboží	4 760	5 133	5 465	5 547	<b>20 905</b>
tranzit zboží	1 608	1 847	1 993	2 059	<b>7 507</b>
<b>Přepravní výkony celkem (mil.tkm)</b>					
	<b>3 481</b>	<b>3 537</b>	<b>3 864</b>	<b>3 997</b>	<b>14 879</b>
<b>v tom:</b>					
vnitrostátní přeprava	1 430	1 479	1 670	1 619	<b>6 199</b>
mezinárodní přeprava	2 051	2 057	2 194	2 378	<b>8 680</b>
<b>v tom:</b>					
dovoz zboží	530	565	570	611	<b>2 275</b>
vývoz zboží	1 124	1 065	1 140	1 254	<b>4 584</b>
tranzit zboží	397	427	484	513	<b>1 821</b>
<b>Průměrná přepravní vzdálenost (km)</b>					
	<b>188,7</b>	<b>175,4</b>	<b>177,4</b>	<b>183,8</b>	<b>181,2</b>
<b>v tom:</b>					
vnitrostátní přeprava	194,2	191,9	192,9	190,0	<b>192,2</b>
mezinárodní přeprava	185,0	165,2	167,2	179,9	<b>174,0</b>
<b>v tom:</b>					
dovoz zboží	112,2	103,1	100,7	108,8	<b>106,0</b>
vývoz zboží	236,2	207,6	208,6	226,1	<b>219,3</b>
tranzit zboží	246,8	231,5	242,7	249,1	<b>242,6</b>

Zdroj: [www.sydos.cz/cs/ctvletpr.htm](http://www.sydos.cz/cs/ctvletpr.htm)

## Příloha č. 7

### Souhrnný přehled o obchodní letecké přepravě cestujících, nákladu a pošty

(pouze čeští obchodní letečtí dopravci)

Rok: 2006

	1.Q	2.Q	3.Q	4.Q	Od počátku roku		1.Q	2.Q	3.Q	4.Q	Od počátku roku
Obchodní přeprava cestujících celkem (tis.)	1 077	1 783	2 400	1 425	6 685	Obchodní přeprava zboží celkem (t)	4 519	4 514	4 555	5 576	19 164
<b>v tom:</b>						<b>v tom:</b>					
mezinárodní	1 053	1 755	2 373	1 396	6 577	mezinárodní	4 483	4 477	4 517	5 536	19 013
Vnitrostátní	24	28	27	29	108	vnitrostátní	36	37	38	40	151
Pravidelná	931	1 318	1 511	161	4 920	pravidelná	4 519	4 514	4 555	5 559	19 147
nepravidelná	147	465	889	264	1 764	nepravidelná	0	0	0	17	17
Přepavní výkony celkem (mil.oskm)	1 737	2 719	3 661	2 111	10 228	Přepavní výkon celkem (tis.tkm)	11 293	10 670	10 466	12 656	45 085
<b>v tom:</b>						<b>v tom:</b>					
mezinárodní	1 731	2 712	3 654	2 103	10 200	mezinárodní	11 284	10 661	10 456	12 647	45 048
vnitrostátní	6	7	7	7	28	vnitrostátní	9	9	10	9	37
pravidelná	1256	1 794	2 096	1 504	6 651	pravidelná	11 293	10 670	10 466	12 632	45 061
Nepravidelná	481	925	1 564	607	3 577	nepravidelná	0	0	0	24	24
Průměrná přepravní vzdálenost (km)	1 612,6	1 525,0	1 525,3	1 481,8	1 530,0	Průměrná přepravní vzdálenost (km)	2 499,0	2 363,8	2 297,7	2 269,7	2 352,6
<b>v tom:</b>						<b>v tom:</b>					
mezinárodní	1 643,7	1 545,1	1 539,8	1 507,0	1 550,9	mezinárodní	2 517,1	2 381,3	2 314,8	2 284,5	2 369,3
vnitrostátní	262,8	260,9	261,4	259,4	261,0	vnitrostátní	250,0	243,2	263,2	225,0	245,0
pravidelná	1 350,1	1 361,3	1 387,6	1 295,6	1 351,8	pravidelná	2 499,0	2 363,8	2 297,7	2 272,4	2 353,4
nepravidelná	3 279,6	1 989,1	1 759,1	2 301,6	2 027,1	nepravidelná	0,0	0,0	0,0	1 411,8	1 411,8

Zdroj: [www.sydos.cz/cs/ctvletpr.htm](http://www.sydos.cz/cs/ctvletpr.htm)