

**UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA**

**MAGISTERSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM**

**2014–2016**

**DIPLOMOVÁ PRÁCE**

**Luboš Wejnar**

**Vliv dopravní polohy a dopravní obslužnosti na zaměstnanost  
v okrese Jablonec nad Nisou**

**Praha 2016**

**Vedoucí práce: doc. PhDr. Petr Sak, CSc.**

**JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE**

MASTER COMBINED (PART TIME) STUDIES

2014–2016

**DIPLOMA THESIS**

**Luboš Wejnar**

**The influence of the transport position and transport services  
on employment in the district of Jablonec nad Nisou**

Prague 2016

The Diploma Thesis Work Supervisor:

doc. PhDr. Petr Sak, CSc.

### **Prohlášení**

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 20. 5. 2016

*Luboš Wejnar* .....

## **Poděkování**

Rád bych poděkoval panu doc. PhDr. Petru Sakovi, CSc, za cenné informace, odborné rady a pomoc při zpracování.

## **Anotace**

Tato diplomová práce se zabývá vztahem kvality dopravní obslužnosti obcí a měst a zaměstnanosti. Vychází přitom ze základního předpokladu většího počtu pracovních nabídek v centrech měst, tedy v oblastech s vyšší hustotou osídlení. Hypotézou této práce je, že zvýšení přístupu obyvatel z řídky osídlených obcí k těmto centrům pomocí veřejných dopravních prostředků při nezměněných ostatních vlivech snižuje nezaměstnanost v těchto obcích. Tento mechanismus se práce následně snaží doložit na případech.

## **Klíčová slova**

Dopravní obslužnost, lidská práce, nezaměstnanost, obec, okresní město, statutární město, úřad práce, veřejná doprava, zaměstnání.

## **Annotation**

This thesis deals with the relationship between the level of availability of transportation in villages and towns and the employment of people within them. It builds on the basic assumption of a higher number of job offers in city centres, that is, areas with a higher population density. The hypothesis of this thesis is that offering residents of less populated municipalities better access to city centres by means of public transportation, with other conditions unchanged, decreases unemployment in these municipalities. In its second part, the thesis attempts to support this statement using specific examples.

## **Keywords**

Availability of transportation, human labour, unemployment, municipality, regional city, statutory city, employment office, public transportation, job.

# OBSAH

<b>ÚVOD .....</b>	<b>10</b>
<b>TEORETICKÁ ČÁST.....</b>	<b>12</b>
<b>1    TEORIE    SOCIOLOGIE    A    DOPRAVY    VE    VZTAHU     K    NEZAMĚŠTNANOSTI.....</b>	<b>12</b>
1.1    Sociologie a nezaměstnanost .....	12
1.1.1    Lidská práce .....	12
1.1.2    Nezaměstnanost (ztráta práce) .....	14
1.1.3    Nezaměstnanost (důsledky).....	15
1.1.4    Stav nezaměstnanosti v okrese Jablonec nad Nisou .....	16
1.2    Úloha úřadu práce a využití moderních elektronických aplikací ve vyhledávání volných pracovních míst .....	19
1.3    Terminologie v dopravě a příslušné právní normy .....	21
<b>2    METODIKA PRÁCE A TEORETICKÉ ZÁKLADY DOTAZOVÁNÍ     A MATEMATICKÉ STATISTIKY.....</b>	<b>26</b>
2.1    Metodika práce.....	26
2.2    Individuální rozhovory.....	26
2.3    Anketní průzkumy a metody statistického vyhodnocení .....	27
2.3.1    Model dotazování.....	27
2.3.2    Skladba dotazníku .....	27
2.3.3    Stupnice hodnocení .....	28
2.3.4    Metoda vyhodnocení výsledků – popisná statistika .....	29
2.3.5    Metoda vyhodnocení výsledků – testování hypotéz.....	30
<b>PRAKTICKÁ ČÁST .....</b>	<b>43</b>
<b>3    SOCIOLOGICKÁ    A    DOPRAVNĚ-DEMOGRAFICKÁ    ANALÝZA     ÚZEMÍ.....</b>	<b>43</b>
3.1    Sociologicko-historická stránka vybraných obcí .....	43
3.1.1    Albrechtice v Jizerských horách .....	43
3.1.2    Bedřichov .....	44
3.1.3    Lučany nad Nisou.....	44
3.1.4    Maršovice.....	45

3.1.5	Plavy.....	46
3.1.6	Zlatá Olešnice.....	46
3.2	Dopravní obslužnost Jablonecka.....	47
3.2.1	Historie dopravní obslužnosti okresu Jablonec nad Nisou.....	47
3.2.2	Současnost dopravní obslužnosti okresu Jablonec nad Nisou.....	48
3.2.3	Historie dopravní obslužnosti města Jablonec nad Nisou .....	49
3.2.4	Současnost dopravní obslužnosti města Jablonce nad Nisou .....	50
3.3	Dopravně-technologická část studie .....	52
3.3.1	Sociologické parametry monitorovaných obcí.....	52
3.3.2	Dopravně-technologické parametry monitorovaných obcí .....	53
3.3.3	Rozbor vlivu jednotlivých dopravně-technologických parametrů monitorovaných obcí na relativní objem vyjížděky obyvatel za prací v rámci okresu Jablonec nad Nisou a Libereckého kraje .....	57
3.3.4	Vliv délky jízdní doby do průmyslových center na relativní objem vyjížděky za prací ..	59
3.3.5	Vliv délky intervalu mezi spoji do průmyslových center na relativní objem vyjížděky za prací .....	61
3.3.6	Vliv délky části dne pokryté spoji (času od prvního do posledního spoje) do průmyslových center na relativní objem vyjížděky za prací .....	63
3.3.7	Vliv počtu přestupů při cestách do/ze zaměstnání .....	64
3.3.8	Vliv zahrnutí spojů do systému městské hromadné dopravy (MHD) .....	66
3.3.9	Souhrn vlivu jednotlivých dopravně-technologických parametrů monitorovaných obcí na relativní objem vyjížděky obyvatel za prací v rámci okresu a kraje .....	68
3.3.10	Souvislost vyjížděky za prací a nezaměstnanosti .....	71
3.3.11	Shrnutí základních teoretických zjištění.....	72
<b>4</b>	<b>INDIVIDUÁLNÍ ROZHOVORY A ANKETNÍ PRŮZKUM.....</b>	<b>74</b>
4.1	Individuální rozhovory.....	74
4.1.1	Motivace.....	74
4.1.2	Individuální rozhovory s dopravními odborníky.....	75
4.1.3	Závěr z individuálních rozhovorů .....	82
4.2	Anketní průzkum.....	82
4.2.1	Průběh dotazování .....	82
4.2.2	Popisná statistika pro celý výběrový soubor .....	83
4.2.3	Popisná statistika pro skupinu „zaměstnaných“ .....	95
4.2.4	Popisná statistika pro skupinu „nezaměstnaných“ .....	106



4.2.5	Chí-kvadrát test dobré shody.....	117
4.2.6	Závěry anketního průzkumu.....	119
<b>ZÁVĚR .....</b>		<b>120</b>
	Návrh kroků ke zlepšení dopravní obslužnosti Jablonecka .....	122
<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....</b>		<b>124</b>
<b>SEZNAM ZKRATEK .....</b>		<b>128</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ .....</b>		<b>129</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>		<b>132</b>

## ÚVOD

Doprava je jedním z nejdynamičtěji se rozvíjejících oborů. Pro svůj neustále rostoucí význam je problematikou intenzivně vnímanou širokou veřejností. Doprava je často ilustrována jako krevní oběh ekonomiky. Toto přirovnání asi nejlépe popisuje vztah dopravy a hospodářského rozvoje území. Zjednodušeně by se dalo říci, že bez kvalitní dopravy nemůže být dobré hospodaření.

V okolních zemích, jako je například Německo, můžeme pozorovat, jak se veřejná doprava vyvinula po velkém odlivu cestujících. Hospodářský růst má za důsledek bohatnutí obyvatel a ti pak následně využívají spíše pohodlnějších osobních automobilů než prostředků veřejné dopravy. Následně tak lze pozorovat, že po tomto odlivu cestujících nastávají mohutné investice do veřejné dopravy, které mají za cíl do ní cestující opětovně přilákat. V zahraničí tak můžeme pozorovat přesun od toho, že veřejná doprava je levná, k tomu, že má nezpochybnitelné komparativní výhody. Těmi mohou být například rychlejší dojezdová doba do centra, větší bezpečnost, komfort a další.

Pokud se porozhlédneme po svém okolí, zjistíme, že většina zaměstnavatelů je situována do sídelních center. Důvody k tomu jsou obvykle stejné: dobrá dopravní dostupnost, blízkost úřadů, dostupnost sociální vybavenosti a další. V těchto sídelních centrech ovšem nebydlí každý, obyvatelé periférií tak musí do svého zaměstnání zpravidla dojíždět. I proto je doprava vnímána jako jeden z faktorů podmiňujících rozvoj regionu. Když nemají občané k dispozici osobní automobil, veřejná doprava nabízí za předpokladu kvalitního dopravního spojení do zaměstnání přijatelnou alternativu. Často se v těchto perifériích nenachází možnost pracovního uplatnění, dochází k nárůstu nezaměstnanosti, případně k postupnému vylidňování venkova z důvodu odstěhování občanů za práci do měst. Tyto skutečnosti lze pozorovat v běžném životě každého z nás. Jedním z cílů této práce je tento obecný předpoklad potvrdit na dostupných datech.

Tato práce srovnává dopravní obslužnost mezi statutárním městem Jabloncem nad Nisou a vybranými přilehlými obcemi. Několik obcí má možnost využívat nadstandardní nabídky městské hromadné dopravy, zatímco ostatní se musí spokojit pouze s dopravní obslužností, která je zajišťována železnicí nebo regionální příměstskou

autobusovou dopravou. Tato městská hromadná doprava je reprezentována větší četností spojů a zastávkami poblíž pracovních míst. Hypotézou této práce je, že obce s lepší dopravní obslužností vyjádřenou vyšším počtem spojů by měly mít nižší nezaměstnanost než obce s nízkou nabídkou dopravního spojení.

Obecně lze předpokládat, že občan dojíždějící za prací do sídelního centra potřebuje mít co nejlepší odpovědi na následující otázky:

Kdy mi to pojede do práce?

Jak často mi to jezdí do práce?

Jak dlouho trvá cesta do práce?

Kolik mě to bude stát?

Jak daleko to mám na zastávku z domova a z práce?

Toto jsou základní otázky, které řeší každý občan předtím, než zvolí veřejnou dopravu pro dojíždění za prací. Zároveň tyto otázky vždy řeší dopravní technolog, který je zodpovědný za tvorbu dopravní nabídky. Cílem dopravního technologa je maximalizovat vytížení jednotlivých spojů a uspokojit celkovou poptávku po dopravním spojení do konkrétních míst. Dialog se zaměstnavateli je tak jedním z hlavních nástrojů při tvorbě a aktualizaci jízdních řádů na konkrétním území. Dále je velmi důležitá cenová nabídka, tedy aby dojíždění za zaměstnáním mělo pro cestujícího i ekonomický efekt. V dnešní době se tak setkáváme i se snahou velkých zaměstnavatelů dotovat dojíždění do práce pro své zaměstnance. Veřejná doprava má totiž pro zaměstnavatele přidanou hodnotu v tom, že následně nemusí řešit parkovací kapacity ve svých areálech, vhodnou konstrukcí jízdních řádů nedochází k předčasnému opouštění pracoviště atd.

Vlastní práce je rozdělena do dvou hlavních částí. První, teoretická část, se zabývá z teoretického hlediska všemi oblastmi, jež jsou využity v praktické části práce. Jedná se o teorii sociologie nezaměstnanosti, dopravy, dále o metody dotazníkových šetření a statistického vyhodnocení. Druhou, praktickou část, tvoří nejprve sociologická dopravně demografická analýza území, tedy práce s dostupnými údaji z různých databází, následovaná částí využívající vlastní výzkum – individuální rozhovory a dotazníkové šetření.

# TEORETICKÁ ČÁST

## 1 TEORIE SOCIOLOGIE A DOPRAVY VE VZTAHU K NEZAMĚSTNANOSTI

### 1.1 Sociologie a nezaměstnanost

#### 1.1.1 Lidská práce

Práce vychází historicky z nezbytnosti fyzické námahy. Až teprve v zemědělství vzniká a následně se v různých morálních a náboženských regulativech fixuje potřeba, nebo i dokonce povinnost člověka pracovat. Vznik zemědělství výrazně změnil a upravil způsob životního stylu. Práce se stala postupně náplní většiny všedních dnů. Vzniká silná pozitivní vazba člověka na práci, stává se novou kulturní potřebou, která je doprovázena hormonální závislostí a stavy biologické libosti. Libost může jako zvláštní psychická odměna za pracovní námahu částečně kompenzovat vynaložené úsilí, které vyvolává pocity sladké únavy po těžké či zajímavé práci.

Biologická konstrukce člověka je uzpůsobena pro neustálý pohyb a námahu. Aktivní zdravý člověk má vedle hladu a žízně velkou potřebu účelově přetvářecí aktivity spojené s poznáváním, tvorbou, hrou, komunikací, námahou a odpočinkem, potřebou práce. Práce, ať již fyzická, nebo duševní, působí i jako návyková droga. Negativně může lidský organismus přetěžovat, ale také je schopna vyrovnávat jeho vnitřní tenze, probouzet provokativní nejistoty, zajímavé otázky i povznášející stavy lidské mysli.

Práci tedy pojmáme jako určitý způsob, jímž člověk jako biologický druh vnucuje svou vůli přírodním strukturám a procesům.

Teprve v současnosti, kdy se poptávka po lidské práci dramaticky snižuje, případně v určitých segmentech ekonomiky tradiční práce mizí, se zpožděním rozpoznáváme, čím

vším byla tradiční práce v životě člověka a lidské společnosti. Postupně zjišťujeme, že práce není pouze jakousi ekonomickou kategorií, ale mimo jiné i kategorií obecně kulturní, ekologickou, antropologickou a medicínskou. Z důvodu zhoršování duševního zdraví nezaměstnaných a sociálně vyloučených osob musíme pravdivě uznat, že se práce stala kulturní reprodukční potřebou člověka a že z tohoto důvodu právem náleží do souboru základních lidských práv a svobod a přímo souvisí se zdravím, štěstím a sebeúctou lidí.<sup>1</sup>

*„Práce je důležitou podmínkou důstojné existence člověka. Přináší mu nejen materiální prospěch, ale zároveň mu dává pocit seberealizace a společenské užitečnosti.“<sup>2</sup>*

Práce vytváří sociální pole strukturovaných kontaktů s možností vést rozhovory, potkávat jiné lidi a uzavírat přátelství. Při plnění pracovních úkolů může každý jednotlivec objektivizovat své schopnosti a získávat pocit odborné kompetence. Skupinová práce navíc nabízí vhodné sociální prostředí, ve kterém se člověk hodnotí a srovnává s ostatními. V konkrétní práci, k níž jsou nezbytné znalosti, dovednosti a schopnosti, se rozvíjí osobní identita. Z mentálně hygienického hlediska umožňuje pracovní úsilí odvod přebytečné duševní a tělesné energie.<sup>3</sup>

Ztráta potřeby plnohodnotné práce je jedním z faktorů, které ponižují člověka a poškozují celou společnost. Úbytek nabídky práce společně s růstem počtu práceschopných osob může vytvářet v populaci nebezpečnou situaci, která ohrožuje danou kulturu jako celek.

---

<sup>1</sup> BUCHTOVÁ, B., J. ŠMAJS a Z. BOLELOUCKÝ. *Nezaměstnanost. 2.*, přepracované a aktualizované vydání. Praha: Grada, 2013, s. 12. ISBN 978-80-247-4282-3.

<sup>2</sup> BUCHTOVÁ, B., J. ŠMAJS a Z. BOLELOUCKÝ. *Nezaměstnanost. 2.*, přepracované a aktualizované vydání. Praha: Grada, 2013, s. 49. ISBN 978-80-247-4282-3.

<sup>3</sup> BUCHTOVÁ, B., J. ŠMAJS a Z. BOLELOUCKÝ. *Nezaměstnanost. 2.*, přepracované a aktualizované vydání. Praha: Grada, 2013, s. 49. ISBN 978-80-247-4282-3.

### 1.1.2 Nezaměstnanost (ztráta práce)

Jedna z definic nezaměstnanosti je popisována jako vyřazení osoby schopné práce z možnosti pracovat v placeném zaměstnání, kdy se ale tato osoba se svým vyřazením nespokojuje a hledá nové placené zaměstnání.<sup>4</sup>

Náhlá, až velmi nečekaná ztráta práce je v naší kultuře zásadním zásahem do života většiny lidí, stává se traumatizujícím existenciálním zážitkem. Bohužel je tomu tak i přesto, že žijeme v demokratickém státě, který přes vypracovanou sociální zachytnou síť zajišťuje poměrně slušné životní podmínky i v době dočasného výpadku pravidelné odměny (mzdy) za vykonanou práci.

Značná část lidí nebere dnes práci pouze jako nutný životní úděl, s nímž je potřebné se smířit, ale pracuje s jistou samozřejmostí, která přináší také radost a určité uspokojení. Opravdu skutečnou hodnotu práce lidé poznají, až když ji ztratí. Nedobrovolná ztráta práce má na člověka negativní sociální, psychologický a zdravotní vliv. Navíc dlouhodobou ztrátou placeného zaměstnání mizí odměna jako hlavní zdroj pro uspokojování životních potřeb.<sup>5</sup> Hrozí riziko vzniku nejen osobní, ale hlavně rodinné ekonomické nejistoty, ztrácí se možnost získávání a udržování pracovních návyků a dovedností.

Pokud se ocitne člověk dlouhodobě bez práce, ovládne ho postupně nejistota a strach z budoucnosti. S postupem času začíná pochybovat o svých vlastních schopnostech. Ztráta práce ve společnosti, kde je placená práce stále spojována s vysokou společenskou a osobní hodnotou a kde je zaměstnání klíčem k životním inspiracím i zdrojem identity a sebeúcty člověka, přináší stresující životní událost. Ztráta práce jakožto subjektivně

---

<sup>4</sup> MAREŠ, P. *Nezaměstnanost jako sociální problém*. Praha: SLON, 1999, s. 16. ISBN 80-86429-08-3.

<sup>5</sup> BUCHTOVÁ, B., J. ŠMAJS a Z. BOLELOUCKÝ. *Nezaměstnanost*. 2., přepracované a aktualizované vydání. Praha: Grada, 2013, s. 49. ISBN 978-80-247-4282-3.

stresující zážitek je stále ještě vnímána ve většině případů okolím s předsudkem – jako znamení životního selhání jedince.<sup>6</sup>

### 1.1.3 Nezaměstnanost (důsledky)

Ztráta zaměstnání je pro většinu lidí velmi zraňující zkušeností. Nezaměstnanost je pro postiženého traumatizující událostí a zůstávají po ní trvalé psychické následky. Někteří jedinci hovoří o trvalých následcích, tzv. stigmatěch, která jsou vryta do jejich vědomí. I přes opětovné zapojení do pracovního procesu přetrvává pocit osobního neúspěchu, vrací se pochybnosti o vlastních schopnostech. Mění se zcela žebříček hodnot. Hodnota přežití a bezpečí dominuje nad pracovními zájmy, úspěchy a postavením, větší váha je přikládána starosti a odpovědnosti za rodinu.

Negativní důsledky nezaměstnanosti člena domácnosti pociťuje celá rodina. Nezaměstnaný člen rodiny výrazně ovlivňuje rodinné soužití. V rodině dochází ke změnám při rozdělení domácích prací, změnám v postavení a statusu nezaměstnaného člena rodiny. Ztráta zaměstnání otce jako hlavy rodiny může znamenat i snížení jeho postavení v rodině. V některých případech se mohou psychologické problémy přenášet z nezaměstnaného na zaměstnaného partnera, v nejtěžších případech se bohužel neurotické potíže přenášejí i na děti, kdy dochází k poruchám chování.<sup>7</sup>

Nezaměstnanost má nežádoucí vliv nejen na jednotlivce, ale i na celou společnost. Zvyšuje se počet osob se sociálně patologickými jevy, jako je zvýšená konzumace alkoholu, nikotinu a drog, dále s vyšší nemocností a rostoucí spotřebou léků, včetně zvyšujícího se výskytu sebevražedných pokusů.<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> BUCHTOVÁ, B., J. ŠMAJS a Z. BOLELOUCKÝ. *Nezaměstnanost*. 2., přepracované a aktualizované vydání. Praha: Grada, 2013, s. 50. ISBN 978-80-247-4282-3.

<sup>7</sup> BUCHTOVÁ, B., J. ŠMAJS a Z. BOLELOUCKÝ. *Nezaměstnanost*. 2., přepracované a aktualizované vydání. Praha: Grada, 2013, s. 78. ISBN 978-80-247-4282-3.

<sup>8</sup> BUCHTOVÁ, B., J. ŠMAJS a Z. BOLELOUCKÝ. *Nezaměstnanost*. 2., přepracované a aktualizované vydání. Praha: Grada, 2013, s. 79–80. ISBN 978-80-247-4282-3.

Dalším jevem nezaměstnanosti je zvýšená míra kriminality a násilí, rasových konfliktů i střetů mezi skupinami, krizí v rodině a v sociálních institucích. Nezaměstnanost provází i ztráta úcty k politickým stranám a autoritám. Z tohoto důvodu se může stát velmi nebezpečným politickým problémem.

Nezaměstnanost se tak stává spíše problémem psychologickým a sociálním než ekonomickým. Z ekonomického hlediska se nezaměstnanost negativně projevuje zvýšenými nároky na státní rozpočet, zdravotní a sociální služby.

*„Společenský dopad nezaměstnanosti je tak komplexní: oslabuje nejen adaptační schopnosti člověka, nýbrž i adaptační schopnosti společnosti a ekonomického systému jako celku.“<sup>9</sup>*

#### **1.1.4 Stav nezaměstnanosti v okrese Jablonec nad Nisou**

Okres Jablonec nad Nisou je příhraničním okresem, který sousedí s okresem Liberec, Semily a s Polskou republikou. Svoji rozlohou 402 km<sup>2</sup> patří mezi 5 nejmenších okresů v České republice. Ve všech obcích okresu žilo k 31. 12. 2013 celkem 90 028 obyvatel, v samotném okresním městě pak 45 453 obyvatel.<sup>10</sup>

Okres Jablonec nad Nisou je vyhledávanou rekreační oblastí s velmi oblíbenými terény pro turistiku a klasické i alpské zimní sportovní disciplíny. I přes výborné rekreační podmínky zůstává okres hlavně průmyslovou oblastí. Významným odvětvím je zpracovatelský průmysl, především průmysl skla a bižuterie, dále strojírenství a výroba pro automobilový průmysl.

Zemědělství je ovlivněno drsnými klimatickými podmínkami. Podnikatelské subjekty v zemědělství se proto zaměřují převážně na chov skotu a pěstování obilovin a píce.

---

<sup>9</sup> BUCHTOVÁ, B., J. ŠMAJS a Z. BOLELOUCKÝ. *Nezaměstnanost*. 2., přepracované a aktualizované vydání. Praha: Grada, 2013, s. 82. ISBN 978-80-247-4282-3.

<sup>10</sup> HOLÝ, M., a A. VÁLKOVÁ. *Zpráva o situaci na trhu práce v okrese Jablonec nad Nisou v roce 2014*. Úřad práce ČR, Kontaktní pracoviště krajské pobočky v Liberci Jablonec nad Nisou, 2014, s. 3.



Sledovaná nezaměstnanost v okrese Jablonec nad Nisou se dlouhodobě pohybovala hluboko pod celostátním průměrem a dosahovala nejnižší hodnoty v rámci okresů Libereckého kraje. V roce 2008 míra nezaměstnanosti překročila celorepublikovou hodnotu a v následujících letech, 2009 a 2010, ji pravidelně překračovala o 1 až 2 %. V letech 2012 a 2013 docházelo k oscilaci míry nezaměstnanosti, respektive nově sledovaného ukazatele – podílu nezaměstnaných osob ve věku 15–64 let. V roce 2014 byl zaznamenán postupný pokles hodnot podílu nezaměstnaných osob s tím, že republiková hodnota byla výrazněji ovlivněna sezónním faktorem a ke konci roku opět rostla mnohem rychleji. K 31. 12. 2014 byla hodnota podílu nezaměstnaných v okrese Jablonec nad Nisou o 0,8 % nižší než hodnota celorepubliková, v rámci okresů Libereckého kraje představovala nejnižší hodnotu. Ve srovnání 77 okresů celé České republiky z hlediska podílu nezaměstnaných osob je okres Jablonec nad Nisou evidován na 30. pozici.<sup>11</sup>

„Silné stránky okresu:

- *výhodná geografická poloha na mezinárodních tazích i vůči průmyslovým centrům,*
- *významné přírodní zdroje – vodárenské oblasti,*
- *vysoká lesnatost území okresu, tradice lesnického hospodářství,*
- *dlouhodobá tradice průmyslové výroby,*
- *rozvinutost a vysoká technologická úroveň průmyslu,*
- *dostatečná diverzifikace průmyslové základny s výrazným podílem malých a středních firem,*
- *příliv zahraničních investic v minulosti do strojírenských oborů a automobilového průmyslu,*
- *nadprůměrný počet registrovaných podnikatelských subjektů,*
- *stávající struktura středních škol a vyšších odborných škol schopná kapacitně i kvalitativně uspokojit požadavky trhu na profesní přípravu pracovních sil,*

---

<sup>11</sup> HOLÝ, M., a A. VÁLKOVÁ. Zpráva o situaci na trhu práce v okrese Jablonec nad Nisou v roce 2014. Úřad práce ČR, Kontaktní pracoviště krajské pobočky v Liberci Jablonec nad Nisou, 2014, s 4.

- široká nabídka mimoškolní výchovy a vzdělávání,
- kvalitní poskytování zdravotnických a sociálních služeb,
- velmi dobré podmínky pro cestovní ruch, rekreaci a sportovní vyžití.

Slabé stránky okresu:

- minimální prostor pro budování nových průmyslových zón, vysoký podíl tzv. brownfields mezi průmyslovými objekty,
- v současnosti omezený přísun zahraničního kapitálu,
- omezená nabídka pracovních příležitostí mimo okresní město Jablonec nad Nisou,
- nekoncepční řešení cestovního ruchu – chybějící management a produkty cestovního ruchu, nedostatečná úroveň služeb (zejména v cestovním ruchu),
- nedostatečná místní podpora malého a středního podnikání,
- nesoulad mezi potřebami trhu práce a profesní strukturou absolventů způsobený nezájmem o studium některých, zejména technických oborů,
- nedostatečná vazba systému vzdělávání na poptávku po konkrétních profesích a kvalifikacích,
- výrazné omezení vývoje a inovací ve firmách v důsledku nedostatku finančních zdrojů a kvalitních odborníků,
- neexistence hospodářské koncepce regionu,
- zastaralost a zanedbanost bytového fondu a výrobních areálů,
- rozšíření sociálně patologických jevů,
- podprůměrná úroveň gramotnosti obyvatelstva (vzhledem k požadavkům transformované ekonomiky),
- nízká dopravní obslužnost na venkově.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> HOLÝ, M., a A. VÁLKOVÁ. Zpráva o situaci na trhu práce v okrese Jablonec nad Nisou v roce 2014. Úřad práce ČR, Kontaktní pracoviště krajské pobočky v Liberci Jablonec nad Nisou, 2014, s 5.

## 1.2 Úloha úřadu práce a využití moderních elektronických aplikací ve vyhledávání volných pracovních míst

Všeobecně „Úřad práce ČR plní úkoly v těchto oblastech:

- zaměstnanosti,
- ochrany zaměstnanců při platební neschopnosti zaměstnavatele,
- státní sociální podpory,
- dávek pro osoby se zdravotním postižením,
- příspěvku na péči a inspekce poskytování sociálních služeb,
- pomoci v hmotné nouzi a
- dávek pěstounské péče,

*v rozsahu a za podmínek stanovených zákonem o zaměstnanosti, zákonem o ochraně zaměstnanců při platební neschopnosti zaměstnavatele a o změně některých zákonů, zákonem o státní sociální podpoře, zákonem o poskytování dávek osobám se zdravotním postižením a o změně souvisejících zákonů, zákonem o sociálních službách, zákonem o pomoci v hmotné nouzi a zákonem o sociálně-právní ochraně dětí.*<sup>13</sup>

Úřad práce není jen pasivní evidencí nezaměstnaných, jak je vnímán některými občany. Naopak, dlouhodobě je snahou úřadu práce být maximálně nápomocen občanům při hledání nového zaměstnání v případě jeho ztráty. Vedle standardního zprostředkování zaměstnání a nabízení volných pracovních míst zajišťuje tzv. aktivní politiku zaměstnanosti, kde existuje mnoho podpůrných programů k opětovnému získání zaměstnání.

Těmito programy jsou podporováni uchazeči, kteří díky určitému omezení obtížně hledají zaměstnání. Patří sem dlouhodobě nezaměstnaní, osoby se zdravotním postižením, absolventi bez praxe, osoby nad 50 let věku, mladí do 25 let a další. Aktuálně jsou mimo jiné podporována pracovní místa pro občany starší 55 let. Úřad práce v tomto případě zohledňuje nejenom věk, ale i délku nezaměstnanosti z pohledu ztráty pracovních návyků.

---

<sup>13</sup> MPSV.CZ. *Důvod a způsob založení povinného subjektu* [online]. [cit. 2016-03-20]. Dostupné z: <http://portal.mpsv.cz/upcr/oup/info>

Nejužívanějším nástrojem jsou veřejně prospěšné práce a společensky účelná pracovní místa. V tomto případě úřad práce finančně podporuje vznik takového pracovního místa, případně přispívá zaměstnavatelům na mzdu zaměstnance.

Novým fenoménem je podpora matek s dětmi k návratu do pracovního procesu. Tato skupina zaměstnanců je velmi limitována, např. omezenou provozní dobou mateřských škol. V tomto případě úřad práce aktivně podporuje vznik pracovních míst na zkrácený pracovní úvazek.

K usnadnění vyhledávání volných pracovních míst v návaznosti na dopravní obslužnost je na webových stránkách Ministerstva práce a sociálních věcí pro uchazeče o zaměstnání k dispozici speciální aplikace, která dokáže vyhledat zvolené pracovní místo v daném regionu v závislosti na dopravním spojení. Tato aplikace výrazně usnadňuje uchazečům o zaměstnání volbu vhodného zaměstnání dle vzdělání a praxe v součinnosti s dopravní obsluhou dané obce a regionu.

Kvalitní nabídka veřejné dopravy je důležitá hlavně u relativně malých obcí (do 500 obyvatel), pokud hrozí riziko nedostatečné obslužnosti, může tento faktor výrazně přispět k vyšší nezaměstnanosti, pokud není nahrazena individuální automobilizací.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> MARADA, M., V. KVĚTOŇ a P. VONDRÁČKOVÁ. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Praha: Česká geografická společnost, 2010, s. 63. ISBN 978-80-904521-2-1.

Obrázek 1: Ukázka speciální webové aplikace umožňující vyhledat volné pracovní místo v návaznosti na dopravní obslužnost

The screenshot shows a web application titled "Hledání volných míst" (Finding vacant positions). On the left is a blue navigation menu with categories like "Zaměstnanost" (Employment), "Úřad práce ČR" (Czech Labour Office), and "Hledání volných míst" (Finding vacant positions). The main search area contains several sections:
 

- Profese** (Profession): Input field with "kuchařka" (cook), "nebo profese" (or profession), "nebo profese" (or profession), and "Obor" (Field) dropdown set to "Služby" (Services).
- Dopravní spojení** (Transport connection): "Z obce: Bedřichov, Jablonec nad Nisou" (From municipality: Bedřichov, Jablonec nad Nisou), "Dojezdová vzdálenost do 40 minut nebo do 15 km" (Commute distance up to 40 minutes or 15 km).
- Požadovaná vzdělání** (Required education): Checkboxes for "Bez vzdělání", "Základní vzdělání", "Vyučen" (checked), "Maturita", and "Vysoká škola".
- Vhodné pro** (Suitable for): Checkboxes for "absolventy středních škol", "absolventy vysokých škol", "mladistvé uchazeče", "osoby se zdravotním postižením (OZP)", and "osoby vyžadující bezbariérový přístup".
- Výhody volného místa** (Benefits of the vacant position): Checkboxes for "Ubytování" and "Ostatní výhody (např. dovolená navíc atd.)".
- Vhodnost profese pro slabozraké** (Suitability for visually impaired): Radio buttons for "Velmi vhodně", "Vhodně", "Málo vhodně", and "Nevhodně".
- Vhodnost profese pro nevidomé** (Suitability for blind): Radio buttons for "Velmi vhodně", "Vhodně", "Málo vhodně", and "Nevhodně".
- Firma** (Company): Input fields for "Název firmy" and "nebo IČ firmy".

 The right sidebar includes:
 

- Hledat v okrese** (Search in district): Dropdown menu with options like "Chomutov", "Jablonec nad Nisou", etc.
- Volná místa za** (Vacancies for): Input field for "dny".
- Pracovněprávní vztah** (Employment relationship): Checkboxes for "Plný úvazek", "Zkrácený úvazek", "Služební poměr", "Dohoda o provedení práce", and "Dohoda o pracovní činnosti".
- Směnnost** (Shiftwork): Checkboxes for "Jednosměnný provoz", "Dvousměnný provoz", "Třisměnný provoz", "Čtyřsměnný provoz", "Nepřetržitý provoz", "Turnusové služby", "Dělené směny", and "Pružná pracovní doba".
- Mzda od** (Salary from): Input field and "Kč/měsíc" dropdown.
- Referenční číslo** (Reference number): Input field.

 At the bottom, there are sorting options: "Třídít podle relevance nebo data nebo abecedy" and "Hledat" / "Vyčistit" buttons.

Zdroj<sup>15</sup>

### 1.3 Terminologie v dopravě a příslušné právní normy

Josef Brinke definuje dopravu jako záměrné a organizované přemístění věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> MPSV.CZ. *Hledání volných pracovních míst* [online]. [cit. 2016-03-20]. Dostupné z: <http://portal.mpsv.cz/sz/obcane/vmjedno/vmrozsir>

<sup>16</sup> BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999, s. 4. ISBN 80-7184-923-5.

*„Doprava představuje jednu z nejrozsáhlejších sfér ekonomiky a podle svého významu a úlohy v národním hospodářství je rovnocenným partnerem průmyslu a zemědělství. Je již od počátku existence lidstva nerozlučnou součástí člověka a s postupným vývojem lidské společnosti v ní hraje stále významnější úlohu.“<sup>17</sup>*

Doprava má v národním hospodářství zvláštní postavení, které vyplývá z jejího charakteru a funkce. V ekonomice představuje samostatné výrobní odvětví, v němž se, stejně jako v průmyslu a zemědělství vytváří nová hodnota, i když ne ve formě nového produktu. V porovnání s jinými výrobními odvětvími se doprava vyznačuje celou řadou odlišností. Její produkce spočívá zejména v přepravě zboží a osob, její výroba i spotřeba probíhají současně. Moderní, spolehlivě fungující doprava je proto základním nezbytným předpokladem rozvoje vyspělé ekonomiky.<sup>18</sup>

Roman Štěrba a Otto Pastor definují provozování veřejné dopravy jako souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob na základě závazkového vztahu mezi provozovatelem dopravy (dopravcem) a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje. Smlouvou o přepravě osob tak vzniká cestujícímu, který za předem stanovené jízdné použije dopravní prostředek, právo, aby ho dopravce přepravil do místa určení řádně a včas. Veřejná doprava provozovaná k uspokojení obecných přepravních potřeb se uskutečňuje nejenom podle předem vyhlášených smluvních přepravních podmínek, ale také dle zveřejněného jízdního řádu a tarifu.<sup>19</sup>

### ***Městská hromadná doprava***

Je to druh veřejné dopravy, která je uskutečňována pro potřeby daného města a jeho příměstských oblastí. Doprava je zajišťována pravidelně a periodicky. Jedná

---

<sup>17</sup> BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999, s. 4. ISBN 80-7184-923-5.

<sup>18</sup> BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999, s. 7. ISBN 80-7184-923-5.

<sup>19</sup> ŠTĚRBA, R., a O. PASTOR. *Osobní doprava v území a regionech*. Praha: ČVUT, 2005, s. 30. ISBN 80-01-03185-3.

se o hromadnou dopravu osob v sídelních aglomeracích a v nejbližších příměstských oblastech speciálními hromadnými dopravními prostředky.<sup>20</sup>

### ***Příměstská doprava***

Tato doprava má charakter dostředné dopravní obsluhy. Příměstská doprava může částečně plnit i obsluhu městské dopravy při obsluze zastávek na území města. Hlavním zákazníkem jsou cestující dojíždějící do spádového města z okolních obcí. V tomto systému dopravy je důležitá časová a prostorová návaznost s dalšími druhy dopravy.<sup>21</sup> V regionální dopravě bývá využití obsaditelnosti (kapacity) autobusu různé. Konkrétně v příměstské dopravě (spojující např. vesnice s okresním městem) bývá využití obsaditelnosti autobusu nižší (někdy např. jen kolem 20 % kapacity autobusu).<sup>22</sup>

### ***Integrovaná doprava***

Jedná se o zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou dopravou. Tuto dopravu zabezpečují jednotliví dopravci v jednom nebo více druzích dopravy společně při jednotných smluvních a tarifních podmínkách. Integrované pojetí provozování veřejné dopravy je přirozené jako strategický nástroj pro zvyšování využití veřejné osobní dopravy.<sup>23</sup>

### ***Dopravní poloha***

Náleží k hlavním specifickým ukazatelům a je obsahově velmi blízká ukazateli dopravních poměrů. Uplatňuje se jednak tam, kde jde o velmi malou rozlohu příslušného

---

<sup>20</sup> ŠTĚRBA, R., a O. PASTOR. *Osobní doprava v území a regionech*. Praha: ČVUT, 2005, s. 30. ISBN 80-01-03185-3.

<sup>21</sup> ŠTĚRBA, R., a O. PASTOR. *Osobní doprava v území a regionech*. 1. vyd. Praha: ČVUT, 2005, s. 32. ISBN 80-01-03185-3.

<sup>22</sup> EISLER, J., J. KUNST a F. ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2011, s. 22. ISBN 978-80-245-1759-9.

<sup>23</sup> ŠTĚRBA, R., a O. PASTOR. *Osobní doprava v území a regionech*. 1. vyd. Praha: ČVUT, 2005, s. 33. ISBN 80-01-03185-3.

místa (např. křižovatky, nádraží apod.), jednak v širším pojetí, kdy uvažujeme o dopravní poloze určitého území (oblasti).<sup>24</sup>

### ***Telematika ve veřejné dopravě (poskytování informací pro cestující)***

Jedná se o základní službu veřejné dopravy pomáhající cestující veřejnosti vybrat si vhodný druh dopravního prostředku a zajistit si jízdní řády již před jízdou z domova pomocí internetu. Také informační terminály situované na veřejných místech přinášejí podrobnější informace týkající se dané lokality. Velmi cenné jsou pro zákazníky veřejné dopravy i aktuální informace na zastávkách, kde se dozví o času příjezdu vozidla, respektive o jeho zpoždění, a dále informace ve vlastních dopravních prostředcích.<sup>25</sup>

### ***Právní normy***

Veřejná doprava a dopravní obslužnost se řídí následující legislativou.

Jedná se o vyhlášku č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, která stanovuje podmínky pro přepravu osob, zavazadel, věcí a živých zvířat ve veřejné drážní dopravě a ve veřejné silniční osobní dopravě následovně, kdy se rozumí:

- „§ 2 odst. a) veřejnou drážní osobní dopravou činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, zavazadel, věcí a živých zvířat vozidly na dráze celostátní, regionální, dráze tramvajové, trolejbusové, lanové, jakož i v metru a na jiné dráze speciální, která slouží k zabezpečení dopravní obslužnosti obce,
- § 2 odst. b) veřejnou silniční osobní dopravou činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, zavazadel, věcí a živých zvířat vozidly ve veřejné linkové dopravě včetně městské autobusové dopravy,

---

<sup>24</sup> BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999, s. 4 a 7. ISBN 80-7184-923-5.

<sup>25</sup> PŘIBYL, P. *Inteligentní dopravní systémy a dopravní telematika*. 1. vyd. Praha: ČVUT, 2005, s. 23. ISBN 80-01-03122-5.



- § 2 odst. c) městskou hromadnou dopravou činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, ručních zavazadel, spoluzavazadel a živých zvířat vozidly veřejné drážní osobní dopravy a veřejné silniční osobní dopravy, je-li doprava uskutečňována pro poskytování obecných přepravních potřeb na území města, případně jeho příměstských oblastí“.<sup>26</sup>

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, upravuje dopravní obslužnost a zajištění dopravní obslužnosti následovně:

- „§ 2, Dopravní obslužnost: Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.
- § 3 odst. 1: Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.
- § 3 odst. 2: Kraj zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu. Kraj může zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou v sousedícím územním obvodu jiného státu po předchozí dohodě s příslušným orgánem veřejné moci jiného státu, pokud je to potřeba pro zajištění dopravní obslužnosti kraje.“<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175 ze dne 15. června 2000 o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 54, s. 2535. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3442>

<sup>27</sup> Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2010, částka 65, s. 2210. ISSN 1211-1244. Dostupné z: [www.mvcr.cz/soubor/sb065-10-pdf.aspx](http://www.mvcr.cz/soubor/sb065-10-pdf.aspx)

## **2 METODIKA PRÁCE A TEORETICKÉ ZÁKLADY DOTAZOVÁNÍ A MATEMATICKÉ STATISTIKY**

### **2.1 Metodika práce**

Vlastní práce v praktické části začíná sociologickou a dopravně-demografickou analýzou území v kapitole 3. Autor stručně naznačuje historii dopravní obsluhy území, popisuje její dnešní stav a analyzuje sociální strukturu území, zejména z hlediska nezaměstnanosti. Následně posuzuje vlivy jednotlivých kvalitativních parametrů dopravní obsluhy s cílem najít závislost mezi zaměstnaností a dopravní obsluhou území. V této části pracuje s disponibilními daty z různých zdrojů, které dále zpracovává a analyzuje. Tyto závěry však dále doplňuje vlastním výzkumem, který provádí na základě individuálních rozhovorů s dopravními odborníky a dotazníkového výzkumu v aktivní výdělečně činné populaci.

### **2.2 Individuální rozhovory**

Individuální rozhovor s vybranými uživateli veřejné dopravy nám poslouží v praktické části práce k získání důležitých názorů na úroveň veřejné dopravy (rozsah poskytované služby, poskytovanou kvalitu, integrovaný dopravní systém atd.), ale i k posouzení důležitosti veřejné dopravy z pohledu zaměstnanosti. Individuální rozhovory byly realizovány s pěti vybranými osobami, jež reprezentují celé spektrum odborníků, kteří mají na fungování veřejné dopravy nejenom přímý vliv (dopravní specialista, projektový specialista v dopravě, železničář – specialista odboru projektů a strategie), ale i nepřímý vliv (úředník odboru dopravy, náměstek primátora a zároveň poslanec Parlamentu České republiky). Všem osloveným odborníkům byly položeny stejné otázky.

## **2.3 Anketní průzkumy a metody statistického vyhodnocení**

### **2.3.1 Model dotazování**

Model dotazování byl vyvinut pro účely této práce. Měření bylo prováděno pomocí dotazníku, a to osobním dotazováním zpracovatelem přímo v terénu, na zastávkách veřejné dopravy.

Jako základní soubor jsou uvažováni všichni ekonomicky aktivní obyvatelé okresu Jablonec nad Nisou. S ohledem na zákon velkých čísel a obdobná měření je požadována minimální velikost výběrového souboru 200 respondentů. Dotazovány jsou všechny osoby starší 18 let – předpokladem je jejich výdělečná činnost.

### **2.3.2 Skladba dotazníku**

Dotazováním jsou zjišťovány následující údaje:

- vybrané demografické údaje o respondentovi,
- využívání veřejné dopravy při cestě do zaměstnání,
- (ne)zaměstnanost respondenta,
- spokojenost s vybranými ukazateli veřejné dopravy a vztah kvality veřejné dopravy a zaměstnanosti.

Design dotazníku je vytvořen s ohledem na rychlé a nenáročné vyplňování. Záměrem je stanovit takový rozsah otázek, aby byla pro jednoho respondenta nárokována při zachování čitelnosti a přehlednosti vždy jen jedna strana dotazníku.

Samotný dotazník je rozdělen do několika částí:

- hlavička obsahující údaje o tazateli, místě a času tázání,
- část údajů o respondentech,
- dotaz na používaný druh veřejné dopravy a četnost využití,
- dotaz na případnou nezaměstnanost a její délku,
- vlastní blok otázek zaměřený na vliv veřejné dopravy a volbu zaměstnání,

- volnou otázku, v níž se dává respondentovi prostor pro vyjádření vlastního názoru.

Pro vyhodnocení závislosti a nalezení skupin cestujících byly dotazovány následující dopravně-demografické údaje:

- věk respondenta,
- jeho pohlaví,
- vzdělání,
- počet dnů v týdnu, kdy využívá veřejnou dopravu.

### 2.3.3 Stupnice hodnocení

Jako měřítko hodnocení je pro spokojenost použita diskrétní sudá stupnice s následující metrizací.

Spokojenost:

A = ano = zcela spokojen,

sA = spíše ano = spíše spokojen,

sN = spíše ne = spíše nespokojen,

N = ne = nespokojen.

Sudá stupnice je použita záměrně – k vynechání středu hodnocení. Tento fakt přispívá k lepší diferenciaci především při hodnocení spokojenosti. Respondentovi je nabídnuta při prvním dotazu uvedená škála hodnocení a dále již sám slovně odpovídá podle uvedené stupnice.<sup>28</sup>

Další dopravně-demografické otázky jsou hodnoceny s použitím následujících stupnic:

- průměrné využívání MHD za týden [1 den, 2 dny, 3 dny, ..., 7 dní],
- pohlaví [muž, žena],

---

<sup>28</sup> MATOUŠEK, M. *Průzkum spokojenosti se službami MHD v Liberci v roce 2011*. Nепublikováno. Dresden: 25. 4. 2011, s. 5.

- věk [18–30 let, 31–40 let, 41–50 let, 51–60 let, 61 a více let],
- vzdělání [základní, střední bez maturity, střední s maturitou, vysokoškolské].

### 2.3.4 Metoda vyhodnocení výsledků – popisná statistika

Vyhodnocení jednotlivých kritérií bylo provedeno nástroji matematické statistiky. S některými číselnými výstupy (jako např. průměr, rozptyl apod.) je třeba pracovat s ohledem na zvolené metrizování stupnice (viz kapitola 2.3.3). Tyto metrické hodnoty jsou pro úsporu místa používány u statistických údajů v hlavičce každého kritéria. Hodnoty jako modus a medián lze zpětně převést do původní slovní stupnice hodnocení. Proměnná „N“ uvádí rozsah výběrového souboru.

*„Jako míry polohy jsou uvedeny:*

*Průměr – definován jako podíl součtu hodnot datového souboru a počtu jednotlivých hodnot datového souboru.*

*Medián – Definice: Uspořádejme pozorované hodnoty sledované veličiny do neklesající posloupnosti. Jestliže je rozsah datového souboru lichý, pak medián je hodnota ležící právě uprostřed uspořádané posloupnosti hodnot. Je-li rozsah datového souboru sudý, pak medián je průměr dvou hodnot ležících uprostřed uspořádané posloupnosti hodnot.*

*Modus – je každá hodnota, jejíž četnost výskytu je větší než 1 a je stejná nebo vyšší než četnost výskytu kterékoliv jiné hodnoty.*

*Jako míry rozptýlenosti jsou uvedeny:*

*Výběrový rozptyl  $s^2$  – definovaný takto:  $s^2 = \frac{1}{n-1} \sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2$*

*Výběrová směrodatná odchylka  $s$  – definovaná jako druhá odmocnina z výběrového rozptylu.*

*Variační koeficient – definovaný jako poměr výběrové směrodatné odchylky a průměru. Variační koeficient je bezrozměrný a podle velmi hrubého pravidla se dá říci, že variační koeficient větší než 0,5 je příznakem značné nesourodosti datového souboru.*

*Četnosti a kumulativní četnosti jak absolutní, tak udané v procentech, jsou uvedeny v tabulce pod kruhovým grafem. V něm jsou znázorněny jen četnosti v procentech.*

*Pokud se v souboru dat vyskytly neplatné hodnoty (neúplné nebo chybné vyplnění dotazníku nebo chyba vzniklá při přepisu) a zároveň nehrozilo zkreslení výsledků, byly ostatní platné hodnoty z daného dotazníku zohledněny. To je důvod možného kolísání počtu statistických jednotek u jednotlivých dotazníků.“<sup>29</sup>*

### **2.3.5 Metoda vyhodnocení výsledků – testování hypotéz**

V kapitole 0 je s výsledky pracováno pomocí testování hypotéz.

Následující kapitoly jsou převzaty z práce doc. RNDr. Jany Novovičové, CSc., „Pravděpodobnost a matematická statistika“. Jsou zde zařazeny a doslovně citovány, neboť diplomová práce a její výsledky jsou určeny především dopravním odborníkům, kteří nejsou vždy detailně obeznámeni s metodikou výpočtu a systémem matematické statistiky.

---

<sup>29</sup> MATOUŠEK, M. *Průzkum spokojenosti se službami MHD v Jablonci n. N. v roce 2011*. Nepublikováno. Dresden: 25. 4. 2011, s. 7.

Nejdůležitější teoretické základy jsou uvedeny následovně:

### **„Podstata testování hypotéz**

*Často používáme interferenční statistiku k tomu, abychom udělali rozhodnutí o hodnotě určitého parametru nebo tvaru rozdělení zkoumaného statistického znaku. (...)*

*Jednou z nejčastěji používaných metod pro stanovení takových rozhodnutí nebo závěrů, je test hypotézy. Hypotézou se pak rozumí tvrzení, že něco je správné. (...)*

*Test hypotézy zahrnuje dvě hypotézy. Jedna se nazývá nulová hypotéza (někdy také testovaná hypotéza), druhá alternativní hypotéza.*

### **Definice (...) nulová hypotéza, alternativní hypotéza**

*Nulová hypotéza  $H_0$ : Hypotéza, která je testovaná.*

*Alternativní hypotéza  $H_A$ : Hypotéza, která je uvažovaná jako alternativa k nulové hypotéze, nějakým způsobem popírá vlastnost vyslovené nulové hypotézy.<sup>30</sup>*

*„Problém řešený při testu hypotézy je rozhodnout, zda zamítnout nebo nezamítnout nulovou hypotézu ve prospěch alternativní hypotézy.*

### **Formulace hypotéz**

*Budeme se zabývat nejprve testem hypotézy, kdy nulová i alternativní hypotéza se týkají parametru  $\theta$  rozdělení sledovaného statistického znaku*

***Nulová hypotéza:** Běžné pojetí testování hypotéz tak, jak je zde vykládáno, vyžaduje, aby nulová hypotéza byla jednoduchá, to je jednoznačně specifikovala jedinou hodnotu pro tento parametr. Můžeme tedy nulovou hypotézu stručně vyjádřit jako*

$$H_0: \theta = \theta_0,$$

*kde  $\theta_0$  je nějaké číslo.*

---

<sup>30</sup> NOVOVIČOVÁ, J. *Pravděpodobnost a matematická statistika*. Praha: ČVUT, 2006, s. 95.

**Alternativní hypotéza:** Vymezení alternativní hypotézy by mělo odrážet, jakým způsobem popírá vlastnost vyslovené nulové hypotézy. Proti výše uvedené nulové hypotéze můžeme vymežit tři alternativní hypotézy.

1. Jestliže alternativní hypotéza popírá platnost nulové hypotézy  $H_0$  bez další specifikace oboru hodnot parametru, jinak řečeno stanoví, že parametr  $\theta$  je různý od  $\theta_0$ , pak takovou alternativní hypotézu vyjádříme jako

$$H_A: \theta \neq \theta_0.$$

Test hypotézy, jehož alternativní hypotéza má tento tvar se nazývá **dvoustranným testem**.

2. Jestliže alternativní hypotéza stanoví, že parametr  $\theta$  je menší než  $\theta_0$ , pak takovou alternativní hypotézu vyjádříme jako

$$H_A: \theta < \theta_0.$$

Test hypotézy s takto formulovanou alternativní hypotézou se nazývá **levostranným testem**.

3. Jestliže alternativní hypotéza stanoví, že parametr  $\theta$  je větší než  $\theta_0$ , pak takovou alternativní hypotézu vyjádříme jako

$$H_A: \theta > \theta_0.$$

Takto formulovaná alternativní hypotéza se nazývá **pravostranná alternativa** a test hypotézy s takto formulovanou alternativní hypotézou se nazývá **pravostranným testem**.

Test hypotézy se nazývá **jednostranným testem**, jestliže je buď levostranný nebo pravostranný, to je není-li dvoustranný.<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> NOVOVIČOVÁ, J. *Pravděpodobnost a matematická statistika*. Praha: ČVUT, 2006, s. 96.



### **„Volba testového kritéria**

(...) Při řešení praktických úloh musíme mít přesné kritérium, na jehož základě uděláme rozhodnutí, zda uvažovaná nulová hypotéza je správná. Testové kritérium je statistika, tedy funkce výběru. Výpočet její hodnoty je při testování hypotéz cílem zpracování výběrového souboru. Jak později uvidíme, musíme znát rozdělení testové statistiky za platnosti nulové hypotézy, abychom mohli provést další etapu testování a to sestrojení oboru hodnot testové statistiky, které nás opravňují zamítnout hypotézu.

### **Základní pojmy a terminologie**

(...)

#### **Testová statistika, obor přijetí, obor zamítnutí, kritické hodnoty**

Jako základ pro rozhodnutí, zda zamítneme nulovou hypotézu ve prospěch alternativní hypotézy, použijeme statistiku, kterou nazýváme **testovou statistikou** pro test hypotézy. Obor hodnot, kterých statistika může nabýt, rozdělíme na dva disjunktní obory, na **obor zamítnutí** neboli **kritický obor** a na **obor přijetí**.

Hodnoty testové statistiky, které oddělují obor přijetí od oboru zamítnutí, se nazývají **kritické hodnoty**.

Jestliže hodnota testové statistiky vypočtená z výběrových hodnot, padne do kritického oboru, zamítáme testovanou hypotézu. Jestliže hodnota testové statistiky vypočtená z výběrových hodnot, nepadne do kritického oboru, testovanou hypotézu nezamítáme.

**Testová statistika:** Statistika použitá jako základ pro rozhodnutí, zda nulová hypotéza by měla být zamítnuta.

**Obor zamítnutí (kritický obor):** Množina hodnot testové statistiky, která vede k zamítnutí hypotézy.

**Obor přijetí:** Množina hodnot testové statistiky, která vede k přijetí hypotézy.

**Kritické hodnoty:** Hodnoty testové statistiky, které oddělují obor přijetí od oboru zamítnutí.

### **Chyba prvního a druhého druhu**

Protože při testování hypotéz jde o úsudek prováděný na základě údajů získaných z výběrového souboru, můžeme se ve svých úsudcích dopustit i chybných závěrů.<sup>32</sup>

„Při testování hypotézy jsou čtyři možné výsledky, dva z nich vedou k nesprávnému rozhodnutí. Nesprávné rozhodnutí uděláme, jestliže buď zamítneme nulovou hypotézu  $H_0$ , ačkoliv ve skutečnosti je správná, nebo nesprávnou nulovou hypotézu nezamítneme. První nesprávné rozhodnutí se nazývá **chyba prvního druhu** a druhé **chyba druhého druhu**.

**Chyba prvního druhu:** Chyby prvního druhu se dopustíme zamítnutím nulové hypotézy, když je ve skutečnosti správná.

**Chyba druhého druhu:** Chyby druhého druhu se dopustíme přijetím nulové hypotézy, když ve skutečnosti není pravdivá.

### **Pravděpodobnosti chyb prvního a druhého druhu**

Pravděpodobnost, že se dopustíme chyby prvního druhu je pravděpodobnost zamítnutí správné nulové hypotézy. Je to pravděpodobnost, že testová statistika bude v oboru zamítnutí, jestliže ve skutečnosti nulová hypotéza je správná. Pravděpodobnost, že se dopustíme chyby prvního druhu, se nazývá **hladina významnosti** testu hypotézy a označujeme ji řeckým písmenem  $\alpha$ .

**Hladina významnosti  $\alpha$**  testu hypotézy je definována jako pravděpodobnost, že se dopustíme chyby prvního druhu.

Pravděpodobnost, že se dopustíme chyby druhého druhu je pravděpodobnost nezamítnutí nesprávné nulové hypotézy. Jinak řečeno, je to pravděpodobnost, že testová

---

<sup>32</sup> NOVOVIČOVÁ, J. *Pravděpodobnost a matematická statistika*. Praha: ČVUT, 2006, s. 97.

statistika bude v oboru přijetí, jestliže ve skutečnosti nulová hypotéza je nesprávná. Pravděpodobnost chyby II. druhu značíme písmenem  $\beta$ .

Pravděpodobnost  $1 - \beta$  se nazývá **síla testu**. Síla testu vlastně vyjadřuje, s jakou pravděpodobností zamítneme nulovou hypotézu  $H_0$ , platí-li alternativní hypotéza  $H_A$ . Jinými slovy síla testu udává pravděpodobnost, že se nedopustíme chyby II. druhu.

Ideální stav by nastal, kdyby obě chyby měly malou pravděpodobnost. Potom šance, že uděláme nesprávné rozhodnutí by byla malá bez ohledu na to, zda nulová hypotéza je správná nebo alternativní hypotéza je správná.

Je-li důležité, abychom nezamítli správnou nulovou hypotézu, pak bychom měli zvolit malou hladinu významnosti  $\alpha$ . Měli bychom však při volbě hladiny významnosti mít na paměti následující klíčový fakt.

#### **Vztah mezi pravděpodobnostmi chyb prvního a druhého druhu**

Při pevném rozsahu výběrového souboru platí, že čím menší je pravděpodobnost chyby prvního druhu, tím větší je pravděpodobnost chyby druhého druhu a naopak.<sup>33</sup>

#### **„Závěry při testování hypotéz a jejich interpretace**

- Jestliže nulová hypotéza je zamítnuta, děláme závěr, že alternativní hypotéza je pravdivá.
- Jestliže nulová hypotéza není zamítnuta, děláme závěr, že data nám neposkytla dostatek podkladů k podpoře alternativní hypotézy.

Když je nulová hypotéza zamítnuta na hladině významnosti  $\alpha$ , používáme často k vyjádření této skutečnosti frázi: „Výsledky testu jsou **statisticky významné** na hladině významnosti  $\alpha$ .“ Podobně, když nulová hypotéza není zamítnuta na hladině významnosti  $\alpha$ , používáme frázi: „Výsledky testu jsou **statisticky nevýznamné** na hladině významnosti  $\alpha$ .“

---

<sup>33</sup> NOVOVIČOVÁ, J. *Pravděpodobnost a matematická statistika*. Praha: ČVUT, 2006, s. 98.

Tabulka 1: Výsledky testu hypotéz

Skutečnost	Rozhodnutí	
	$H_0$ se nezamítá	$H_0$ se zamítá
$H_0$ je pravdivá	správné rozhodnutí pravděpodobnost = $1 - \alpha$	chyba I. druhu pravděpodobnost = $\alpha$
$H_0$ je nepravdivá	chyba II. druhu pravděpodobnost = $\beta$	správné rozhodnutí pravděpodobnost = $1 - \beta$

Zdroj<sup>34</sup>

### ***Kritický obor pro zadanou hladinu významnosti***

*Nyní se budeme zabývat problémem, jak stanovit kritické hodnoty (kritickou hodnotu) pro test hypotézy, když hladina významnosti  $\alpha$  je předem zadaná.*

*Připomeňme, že hladina významnosti  $\alpha$  testu hypotézy je pravděpodobnost, že se dopustíme chyby I. druhu, to je, že zamítneme pravdivou hypotézu. Ekvivalentně,  $\alpha$  je pravděpodobnost, že hodnota testové statistiky bude v oboru zamítnutí, jestliže ve skutečnosti nulová hypotéza je správná. Tudíž pro každý test hypotézy platí následující tvrzení.*<sup>35</sup>

### ***„Kritické hodnoty pro zadanou hladinu významnosti***

*Předpokládejme, že testujeme hypotézu na zadané hladině významnosti  $\alpha$ . Pak kritické hodnoty musí být vybrány tak, aby za platnosti nulové hypotézy, pravděpodobnost, že testová statistika bude v oboru zamítnutí, byla rovna  $\alpha$ .*

---

<sup>34</sup> NOVOVIČOVÁ, J. *Pravděpodobnost a matematická statistika*. Praha: ČVUT, 2006, s. 99.

<sup>35</sup> NOVOVIČOVÁ, J. *Pravděpodobnost a matematická statistika*. Praha: ČVUT, 2006, s. 99.

### **Formulace procesu testování hypotéz**

Zatím jsme se omezili na vysvětlení podstaty testu hypotézy a jednotlivých pojmů. Nyní matematicky zformulujeme proces testování hypotéz.

Mějme náhodný výběr  $X = (X_1, X_2, \dots, X_n)$  a testujeme hypotézu  $H_0$  proti alternativě  $H_A$  na hladině významnosti  $\alpha$ . K testování hypotézy použijeme statistiku  $T(\mathbf{X})$  založenou na náhodném výběru  $X$ . Nechť  $T(x)$  je hodnota testové statistiky při dané realizaci  $x = (x_1, x_2, \dots, x_n)$  náhodného výběru. Množinu hodnot, kterých může testová statistika nabýt, nazýváme výběrový prostor a označujeme  $V(\dots)$ .

Obor zamítnutí  $W_\alpha$  nulové hypotézy  $H_0$  pro danou hladinu významnosti  $\alpha$  je určen tak, aby

$$P(T(X) \in W_\alpha / H_0) = \alpha,$$

(tj. pravděpodobnost, že testová statistika nabude hodnoty z kritického oboru za platnosti nulové hypotézy, je rovna  $\alpha$ ). Pravděpodobnost chyby prvního druhu  $\alpha$  je tedy definována vztahem  $P(T(X) \in W_\alpha / H_0) = \alpha$ .

Pravděpodobnost chyby druhého druhu  $\beta$  je pak

$$\beta = P(T(X) \notin W_\alpha / H_A).$$

**Rozhodovací pravidlo**  $d(T(X))$  pro test nulové hypotézy je následující:

$$d_w(T(x)) = \begin{cases} 1 & \text{pokud } T(x) \in W_\alpha \\ 0 & \text{pokud } T(x) \notin W_\alpha. \end{cases}$$

Je-li hodnota rozhodovacího pravidla rovna 1, pak hypotézu  $H_0$  zamítáme, je-li hodnota rozhodovacího pravidla rovna 0, pak říkáme, že hypotézu  $H_0$  nelze zamítnout.

Předpokládejme, že známe rozdělení  $F(t)$  testové statistiky  $T$  za platnosti  $H_0$ . Pak kritický obor  $W_\alpha$  pro zadanou pravděpodobnost  $\alpha$  vymezují **kritické hodnoty**  $t_\alpha$  rozdělení testové statistiky následujícím způsobem:

$$\alpha = P(T > t_\alpha) = 1 - F(t_\alpha).$$

Označíme-li nejmenší možnou hodnotu testové statistiky  $t_{\min}$  a největší možnou hodnotu  $t_{\max}$ , pak v případě jednostranného testu bude kritický obor

$$W_{\alpha} = (t_{\alpha}, t_{\max}),$$

v případě jednostranného testu

$$W_{\alpha} = (t_{\min}, t_{1-\alpha})^{36},$$

„a nakonec v případě dvoustranného testu

$$W_{\alpha} = (t_{\min}, t_{1-\alpha/2}) \cup (t_{\alpha/2}, t_{\max}) = W_{1,\alpha/2} \cup W_{2,\alpha/2}.$$

Obor přijetí  $\overline{W_{\alpha}}$  je všech uvedených případech doplňkem kritického oboru ( $W_{\alpha} \cup \overline{W_{\alpha}} = V$ ). Pro jednoduchost budeme v dalším textu používat označení  $T = T(X)$  pro testovou statistiku a  $t_c = T(x)$  pro její hodnotu vypočtenou z konkrétní realizace náhodného výběru.

### **Klasický přístup k testování hypotéz**

Klasický přístup k testování hypotéz spočívá v tom, že předem zvolíme pevnou hladinu významnosti. Testovací postup je odvozen tak, aby při dané hladině významnosti zajišťoval minimální pravděpodobnost chyby II. druhu a tím maximální sílu testu.

(...) Určité základní kroky při testování hypotéz o parametrech rozdělení jsou společné všem metodám testování založených na klasickém přístupu. Tyto kroky jsou uvedeny v následujícím postupu:

#### **Test hypotézy použitím klasického přístupu**

1. Formulujte nulovou a alternativní hypotézu.
2. Zvolte hladinu významnosti  $\alpha$ .
3. Určete kritickou hodnotu (kritické hodnoty).
4. Vypočtete hodnotu testové statistiky.

---

<sup>36</sup> NOVOVIČOVÁ, J. *Pravděpodobnost a matematická statistika*. Praha: ČVUT, 2006, s. 100.

5. Jestliže hodnota testové statistiky padne do oboru zamítnutí, zamítněte  $H_0$ ; jinak nezamítněte  $H_0$ .
6. Formulujte slovně závěr.<sup>37</sup>

### **„Chí-kvadrát test dobré shody**

Test dobré shody je kategorie testů, které umožňují na předem zvolené hladině významnosti  $\alpha$  testovat nulovou hypotézu  $H_0$ , že daný náhodný výběr byl proveden z rozdělení stanoveného typu, ale případně s neznámými parametry. Je tedy například možné testovat hypotézu, že příslušné rozdělení je  $N(\mu, \sigma^2)$  se známými nebo neznámými parametry  $\mu$  a  $\sigma^2$ .

Chí-kvadrát test dobré shody se používá k testování hypotézy o procentním rozdělení v základním souboru nebo o pravděpodobnostním rozdělení náhodné veličiny. Je to jednoduchý test založený na rozdílu mezi pozorovanými (empirickými) a očekávanými (teoretickými) četnostmi.

Nechť  $X$  je náhodná veličina z rozdělení s distribuční funkcí  $F_0(x)$ . Rozdělme obor hodnot  $\langle a, b \rangle$ , kterých může náhodná veličina nabývat na  $k \geq 2$  disjunktních tříd  $I_i = (a_{i-1}, a_i)$ ,  $i = 1, 2, \dots, k$ ,  $a = a_0 < a_1 < \dots < a_k = b$ , krajní intervaly,  $I_1$  a  $I_k$  jsou často neohraničené. Předpokládejme, že  $p_i$  je pravděpodobnost toho, že náhodná veličina, která má testované rozdělení nabude hodnoty z  $i$ -té třídy  $I_i$ ,  $p_i > 0$ ,  $\sum_{i=1}^k p_i = 1$ . Dále nechť  $(X_1, \dots, X_n)$  je náhodný výběr z rozdělení s distribuční funkcí  $F_0(x)$  a  $(x_1, \dots, x_n)$  pozorovaná hodnota tohoto výběru. Označme  $n_i$  počet náhodných veličin  $X_1, \dots, X_n$ , které nabyly hodnoty z  $i$ -té třídy,  $i = 1, \dots, k$ . Tyto třídni četnosti odpovídající intervalům  $I_i$  ( $i = 1, \dots, k$ ) se nazývají v rámci daného testu **pozorované (empirické) četnosti**. Platí  $\sum_{i=1}^k n_i = n$ . Výrazy  $np_i$  se nazývají v rámci daného testu **očekávané (teoretické) četnosti**. Je zřejmé, že  $\sum_{i=1}^k np_i = n$ .

Na předem zvolené hladině významnosti budeme testovat nulovou hypotézu  $H_0$ , že náhodná veličina (základní soubor) má určité rozdělení při alternativní hypotéze  $H_A$ , že

---

<sup>37</sup> NOVOVIČOVÁ, J. *Pravděpodobnost a matematická statistika*. Praha: ČVUT, 2006, s. 101.

náhodná veličina (základní soubor) má rozdělení jiné než to, které je specifikované nulovou hypotézou.

Chceme-li zjistit, jak dobře se pozorované a očekávané četnosti shodují, je logické zkoumat rozdíly  $n_i - np_i$ . Sečíst tyto rozdíly za účelem získat „celkový rozdíl“ není užitečné vzhledem<sup>38</sup> „k tomu, že součet je roven nule. Místo toho čtverec každé odchylky vydělíme příslušnou očekávanou četností. Dostaneme tak hodnoty  $(n_i - np_i)^2 / np_i$ . Součet těchto veličin

$$\sum_{i=1}^k (n_i - np_i)^2 / np_i$$

je statistika, která je použita k tomu, abychom zjistili jak dobře nebo špatně se shodují pozorované a očekávané četnosti.

Je-li nulová hypotéza pravdivá, pak pozorované a očekávané četnosti by měly být zhruba stejné a tudíž statistika  $\sum_{i=1}^k (n_i - np_i)^2 / np_i$  bude mít malou hodnotu. Jinými slovy velké hodnoty poskytují argumenty proti nulové hypotéze.

### **Testová statistika pro test dobré shody**

Uvažujme chí-kvadrát test dobré shody, ve kterém nulová hypotéza je specifikovaná rozdělením pravděpodobností náhodné veličiny. Předpokládejme, že rozsah výběru je velký. Za platnosti nulové hypotézy má náhodná veličina

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^k \frac{(n_i - np_i)^2}{np_i} = \sum_{i=1}^k \frac{n_i^2}{np_i} - n$$

přibližně  $\chi^2$ -rozdělení s  $k - 1$  stupni volnosti.

Jelikož nulová hypotéza bude zamítnuta pouze když testová statistika bude velká, obor zamítnutí je vždy vpravo; to je test hypotézy vždy pravostranný.

---

<sup>38</sup> NOVOVIČOVÁ, J. *Pravděpodobnost a matematická statistika*. Praha: ČVUT, 2006, s. 115.



Chí-kvadrát test dobré shody probíhá obecně v následujících krocích:

### **Chí-kvadrát test dobré shody**

*Předpoklady:*

- a. *Všechny očekávané četnosti jsou alespoň rovny 1.*
- b. *Nejvýše 20% očekávaných četností je menší než 5.*

1. *Formulujte nulovou a alternativní hypotézu.*
2. *Vypočtete očekávané četnosti  $np_i$ , kde  $n$  značí rozsah výběru a pravděpodobnost třídy  $p_i$  je specifikovaná nulovou hypotézou,  $i = 1, 2, \dots, k$ .*
3. *Ověřte, zda očekávané četnosti splňují předpoklady a a b. Pokud nesplňují, test hypotézy by neměl být použit.*
4. *Zvolte hladinu významnosti  $\alpha$ .*
5. *Kritická hodnota je  $x_{\alpha}^2$ , s  $k - 1$  stupni volnosti. Obor zamítnutí  $H_0$  je  $(x_{\alpha}^2; \infty)$ .*
6. *Vypočtete hodnotu testové statistiky*

$$x_c^2 = \sum_{i=1}^k \frac{(n_i - np_i)^2}{np_i} = \sum_{i=1}^k \frac{n_i^2}{np_i} - n,$$

*kde  $n_i$  jsou pozorované četnosti.*<sup>39</sup>

7. *„Jestliže hodnota testové statistiky  $x_c^2$  padne do oboru zamítnutí, zamítněte  $H_0$ ; jinak nezamítněte  $H_0$ .*

*Test je pouze přibližný s tím, že přesná hladina významnosti  $\alpha$  je dosažena až při  $n \rightarrow \infty$ .*

*(...)*

*Poznámka: Pokud jde o předpoklad b, v mnoha učebnicích se doporučuje, aby všechny očekávané četnosti byly nejméně rovny 5. Výzkumy ukázaly, jak poznamenal statistik W. G. Cochran, že tento požadavek je příliš omezující.*

*Chí-kvadrát test dobré shody je metoda, která se také používá pro test hypotézy o rozdělení základních souborů, v nichž každá statistická jednotka je klasifikována do jedné z  $k$  disjunktních tříd. Jestliže počet tříd je 2, to je  $k = 2$ , pak základní soubor je*

---

<sup>39</sup> NOVOVIČOVÁ, J. *Pravděpodobnost a matematická statistika*. Praha: ČVUT, 2006, s. 116.

*dvoukategorální. V tomto případě chí-kvadrát test dobré shody je ekvivalentní s jednovýběrovým z-testem pro podíl základního souboru.*<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> NOVOVIČOVÁ, J. *Pravděpodobnost a matematická statistika*. Praha: ČVUT, 2006, s. 117.

## PRAKTICKÁ ČÁST

### 3 SOCIOLOGICKÁ A DOPRAVNĚ-DEMOGRAFICKÁ ANALÝZA ÚZEMÍ

#### 3.1 Sociologicko-historická stránka vybraných obcí

##### 3.1.1 Albrechtice v Jizerských horách

Albrechtice v Jizerských horách byly založeny roku 1670 a byly pojmenovány po majiteli panství Albrechtu Desfoursovi. První osídlenci se zabývali kácením dřeva a ručním tkalcovstvím. Teprve zavedením sklářského průmyslu do této oblasti se částečně zlepšily životní podmínky obyvatel. Obec se nachází v údolí mezi horou Špičák a Mariánskou horou, v nadmořské výšce přes 600 m. n. m.<sup>41</sup>

Tato horská obec s 322 trvale žijícími obyvateli (k 1. 1. 2015) má k dispozici pouze 11 spojů regionální autobusové dopravy (okružní linka Tanvald – Albrechtice v Jizerských horách – Tanvald). V sobotu a v neděli není zajištěna žádná dopravní obslužnost. Obyvatelé musejí docházet na nedalekou železniční zastávku „Tanvaldský Špičák“, která je železnicí obsluhována celotýdenně. Jelikož je tato zastávka mimo katastr obce, nelze vlakové spoje započítat do systému dopravní obslužnosti obce. Dostupnost statutárního města Jablonce nad Nisou je možná s přestupem v Tanvaldu nebo po železnici s přestupem ve městě Smržovka.

---

<sup>41</sup> ALBRECHTICE V JIZERSKÝCH HORÁCH [online]. [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://www.albrechtice-jh.cz/cz/historie/zakladni-informace/>

### 3.1.2 Bedřichov

První písemná zmínka o obci pochází z roku 1602. V té době tu byla sklářská huť, kolem které vyrostla vesnice, jež dostala název Bedřichov. Sklárna tu fungovala 209 let a poskytovala práci obyvatelům vesnice. Později se sklářská řemesla začala provádět v menším měřítku – v několika chalupách byly brusírny a mačkárný skla, ženy a děti se zabývaly skleněnými knoflíky a navlékáním skleněných perel. Od roku 1894 je v Bedřichově pošta.<sup>42</sup>

Rekreačně-sportovní středisko Bedřichov, které je právem nazýváno bránou Jizerských hor, má jednu z nejlepších dopravních obslužností ve střední Evropě v přepočtu na počet trvale žijících obyvatel. V obci žije 337 obyvatel. Do Bedřichova zajíždí páteřní linka městské hromadné dopravy číslo 101 z Jablonce nad Nisou a dále je nově od 30. 8. 2015 do obce zavedena městská hromadná doprava z Liberce prodlouženou linkou č. 18. Regionální autobusová linka Liberec–Bedřichov–Hrabětice je tak provozována pouze v zimním období. Navíc v zimní sezoně je do obce zavedena i speciální víkendová a prázdninová linka č. 121 (Jablonec nad Nisou – Janov nad Nisou – Bedřichov – Hrabětice – Jablonec nad Nisou).<sup>43</sup> V letním období zde končí tzv. cyklobus. K dispozici je tak pro občany této horské obce denně více jak 50 autobusových spojů.

### 3.1.3 Lučany nad Nisou

Město leží na Lučanské Nise, nejvyšším bodem obce je s 787 m. n. m. vrchol Bramberk s kamennou rozhlednou z roku 1912. Nejvyšším bodem silnice do Smržovky, v místě zvaném Krojčenk (Kreuzschenk), prochází rozvodí dvou moří.

---

<sup>42</sup> BEDŘICHOV [online]. [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://www.bedrichov.cz/soucasnost-a-historie/historie/>

<sup>43</sup> DOPRAVNÍ PODNIK MĚST LIBERCE A JABLONCE NAD NISOU, a. s. [online]. [cit. 2016-04-04]. Dostupné z: <http://www.dpmlj.cz/#>

První písemná zmínka o obci pochází z roku 1623. Největším zaměstnavatelem v obci bývala sklářská huť, po válce závod podniku Jablonecké sklárny, vedle toho zde působilo mnoho podniků na výrobu skleněné bižuterie, skleněných perlí a skleněných knoflíků, tzv. mačkáren.<sup>44</sup>

Počet obyvatel před druhou světovou válkou byl několikanásobně vyšší než dnes. Na dnešním území města žilo více než 5 tisíc obyvatel, dnes je evidováno pouze 1 752 trvale bydlících (k 1. 1. 2015). K nim je však třeba přičíst až stovky lidí v rekreačních chalupách.

Dopravní obslužnost má město Lučany nad Nisou velmi nadstandardní. Základní dopravní obsluhu zajišťuje jedna z páteřních linek MHD (linka č. 104). Dále je přes město vedeno několik linek pravidelné autobusové dopravy (např. Liberec–Trutnov, Jablonec nad Nisou – Harrachov, Tanvald–Liberec). Navíc obcí prochází i železnice (páteřní regionální mezinárodní linka L1 Liberec – Jablonec nad Nisou – Tanvald – Harrachov – Szklarska Poręba Górna).<sup>45</sup>

### 3.1.4 Maršovice

První písemná zmínka o obci pochází z roku 1543, kdy začali první původní obyvatelé osídlovat svahy mezi řekami Nisa, Jizera a Kamenice. Situována je na jihozápadních svazích Maršovického vrchu, v nadmořské výšce 668 m. n. m. Samotný Maršovický vrch se pak tyčí do výše 743 metrů nad mořskou hladinou. První činností, kterou se místní obyvatelé zabývali, byla těžba dřeva, které v pozdější době využívali jako topidlo do sklářských pecí. Výrobou skla a hlavně skleněné bižuterie byla celá tato oblast známa ve všech písemných záznamech celé své historie.<sup>46</sup>

---

<sup>44</sup> MĚSTO LUČANY NAD NISOU [online]. [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://www.lucany.cz/mesto/historie/>

<sup>45</sup> IDOS [online]. [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://portal.idos.cz/Down.aspx?f=vlakpdf\2015-12-13%2fk036.pdf>

<sup>46</sup> OBEC MARŠOVICE [online]. [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://www.obec-marsovice.cz/obec-205/o-marsovicich/trochu-neco-z-historie/>

Aktuálně v obci žije 544 obyvatel (k 1. 1. 2015). Dopravní obslužnost obce zajišťuje regionální autobusová doprava na trase mezi okresním městem Jabloncem nad Nisou a městem Železný Brod.

### **3.1.5 Plavy**

Obec Plavy se nachází v okrese Jablonec nad Nisou, v Libereckém kraji. Plavy se rozkládají v krásném romantickém údolí, obklopeném ze všech stran vrchy, při úpatí Mikšovy hory, na pravém břehu řeky Kamenice (přítok řeky Jizery), po obou březích potoka Skalice, 403 m. n. m. První písemná zmínka o obci pochází z roku 1624.<sup>47</sup>

V obci Plavy má trvalý pobyt 1 044 občanů (k 1. 1. 2015). Dopravní obsluha je zabezpečena železnicí na regionální trati Tanvald – Železný Brod. Novinkou jsou přímé vlaky od 1. 2. 2016 z Plavů do krajského města Liberec. Příměstská autobusová doprava zajišťuje dopravní obslužnost prostřednictvím linek Jilemnice–Tanvald a Držkov–Tanvald. Obec je také napojena na celostátní železniční trať Praha–Tanvald a dálkovou autobusovou linku Praha–Harrachov. Spojení se statutárním městem Jabloncem nad Nisou je možné s přestupem ve městě Tanvald a Železný Brod.<sup>48</sup>

### **3.1.6 Zlatá Olešnice**

Obec se rozkládá na stranách podél potoka Zlatník. V potoce se kdysi dávno rýžovalo zlato, jeho břehy jsou lemovány olšemi a právě od toho je odvozen název obce. Horní část obce spadá do chráněné oblasti Jizerských hor, nejvyšší je zde kopec Javorník,

---

<sup>47</sup> PLAVY [online]. [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://www.plavy.cz/search.php?rsvelikost=sab&rstext=all-phpRS-all&rstema=28>

<sup>48</sup> IDOL [online]. [cit. 2016-04-04]. Dostupné z: <http://www.iidol.cz/TrafficOrders/searchByArea/4>

dosahující nadmořské výšky 826 metrů. První zmínky o obci jsou z r. 1033, kdy byl podle některých zpráv vybudován první křesťanský kostelík.<sup>49</sup>

Obec má 494 obyvatel (k 1. 1. 2015). Dopravní spojení je zajištěno prostřednictvím regionální autobusové dopravy, linkou Jilemnice–Tanvald.

## **3.2 Dopravní obslužnost Jablonecka**

### **3.2.1 Historie dopravní obslužnosti okresu Jablonec nad Nisou**

Překotný rozvoj místní ekonomiky zejména v podobě sklářského a bižuterního průmyslu dnešního Jablonecka byl v 19. století podmíněn rozvojem dopravního spojení. První komunikací, která spojila tehdejší Jablonec nad Nisou s okolním světem, byla od roku 1850 takzvaná „krkonošská silnice“, vedoucí z Liberce do Tanvaldu a dále do Trutnova. Velký význam měly také silnice spojující Jablonec s Hodkovicemi nad Mohelkou (1857–1858), napojení na silnici Praha–Liberec a silnice do Železného Brodu (1861).<sup>50</sup>

První železnice dorazila do regionu v roce 1859, a to z Turnova do Liberce. Jednalo se o tzv. „jihoseveroněmeckou spojovací dráhu“, později podle trasy nazývanou jako „pardubicko-liberecká dráha“. I přes snahy místních však byla železnice právě v poslední své části trasována mimo samotný Jablonec nad Nisou, nejbližší stanicí se tak stal Rychnov u Jablonce nad Nisou.

Přímého železničního spojení se pak Jablonec dočkal až v podobě výstavby místní dráhy Liberec – Jablonec nad Nisou v roce 1888, která byla v roce 1894 prodloužena do Tanvaldu.

---

<sup>49</sup> OBEC ZLATÁ OLEŠNICE [online]. [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://www.zlata-olesnice.cz/17285/historie/>

<sup>50</sup> FREIWILLIG, P. *Tramvajová doprava na Jablonecku 1900–1969*. Brno, 2008. Bakalářská diplomová práce. Masarykova univerzita v Brně, Filozofická fakulta. Vedoucí práce: Libor Vykoupil. S. 11.

Pro Jablonec nad Nisou a okolní obce nevýhodná poloha železničních stanic byla impulzem pro vznik tramvajové dráhy vedoucí na jedné straně do Rychnova u Jablonce nad Nisou (7. 2. 1900) a na stranu druhou do Janova nad Nisou (4. 9. 1900). Současně s touto tramvajovou tratí, která plnila spíše úkoly příměstského spojení, byly ještě v téže roce uvedeny do provozu čistě městské úseky v samotném Jablonci nad Nisou.<sup>51</sup>

Autobusová doprava byla zahájena na lince Jablonec nad Nisou – Liberec již v roce 1921 městskou Jabloneckou dopravní společností, v následujícím roce tuto autobusovou linku převzaly Československé státní dráhy a utlumily na ní provoz. Dne 15. dubna 1930 byl pak zahájen provoz na trase z Jablonce nad Nisou do Lučan nad Nisou a Josefova Dolu. Téhož roku zahájil dopravce provoz i na dalších příměstských linkách do Rádla, Polubného a Železného Brodu. Do roku 1938 provozoval již 6 linek. Další příměstské linky byly zajišťovány soukromými dopravci.

Od roku 1950 byly postupně rušeny jablonecké tramvajové tratě a 31. března 1965 byly zrušeny úplně. Nahradily je autobusové linky, jejichž trasy jsou dodnes podobné původním tramvajovým. Zachována zůstala jen meziměstská tramvajová trať do Liberce, která byla dokončena v roce 1955 a kterou od roku 1970 provozoval již jen Dopravní podnik města Liberce (dnes DPMLJ).<sup>52</sup>

### 3.2.2 Současnost dopravní obslužnosti okresu Jablonec nad Nisou

Dopravní obslužnost okresu je zajištěna železniční a autobusovou dopravou.

Železniční doprava zajišťuje dopravní spojení na celostátní trati Liberec – Jaroměř – Hradec Králové a na regionálních tratích Liberec – Jablonec nad Nisou – Tanvald – Sklarska Poreba Górna, Tanvald – Železný Brod a Smržovka – Josefův Důl.

---

<sup>51</sup> FREIWILLIG, P. *Tramvajová doprava na Jablonecku 1900–1969*. Brno, 2008. Bakalářská diplomová práce. Masarykova univerzita v Brně, Filozofická fakulta. Vedoucí práce: Libor Vykoupil. S. 14.

<sup>52</sup> GRISA, I., L. LOSOS a T. KREBS. *Úzkorozchodné tramvajové provozy: Jablonec nad Nisou*. Praha: Corona, 2014, s. 45. ISBN 978-80-86116-50-1.



Veřejná autobusová doprava zajišťuje dopravní obslužnost prakticky celého regionu. Hlavními spádovými oblastmi okresu Jablonec nad Nisou jsou Jablonecko, Smržovsko, Tanvaldsko a Železnobrodsko. Mezi nejvýznamnější relace linkové dopravy v rámci okresu patří dopravní spojení Jablonec nad Nisou – Železný Brod a Jablonec nad Nisou – Tanvald – Harrachov (v prokladu s vlakovými spoji). Dalšími významnými úseky jsou Jablonec nad Nisou – Jilemnice, Jablonec nad Nisou – Turnov v okrese Semily, Turnov – Železný Brod – Semily (částečně v prokladu s vlakovými spoji), Tanvald – Plavy – Vysoké nad Jizerou v okrese Semily. Silná relace Rychnov u Jablonce nad Nisou – Jablonec nad Nisou – Bedřichov je obsluhována MHD. Z hlediska přepravních proudů je nejvýznamnější dopravní spojení Jablonec nad Nisou – Liberec, obsluhované v prokladu tramvajovými a vlakovými spoji a také autobusy. Z dálkových linek je významné především spojení Jablonec nad Nisou – Praha.<sup>53</sup>

### 3.2.3 Historie dopravní obslužnosti města Jablonec nad Nisou

Počátek veřejné dopravy osob v rámci samotného města Jablonec nad Nisou je spojen se vznikem tramvajového systému, jehož první linka, uvedená do provozu 7. 2. 1900, spojila město s Rychnovem u Jablonce nad Nisou a v září byla prodloužena na druhou stranu do Janova nad Nisou. Tato trať spíše příměstského charakteru byla ještě v témže roce doplněna o další, již městské linky z centra do Pasek a Brandlu, k hlavnímu nádraží a spojení Rýnovic s Brandlem. Kromě přepravy osob zajišťovaly tramvaje i přepravu nákladů, kusových zásilek a pošty, a to zejména v prvních třiceti letech 20. století.<sup>54</sup>

V roce 1930 byl zahájen provoz autobusových linek do Lučan nad Nisou, Josefova Dolu, Rádla, Polubného a Železného Brodu, které měly příměstský charakter. Po druhé světové válce převážila tendence omezit systém městské dopravy na samotné území města. Linky, které tehdy vedly do sousedních obcí, byly ze systému MHD vyčleněny a linka do Liberce

---

<sup>53</sup> IDOL [online]. [cit. 2016-04-04]. Dostupné z: <http://www.iidol.cz/TrafficOrders/searchByArea/4>

<sup>54</sup> JÄKL, G., J. KARLOVSKÝ, L. KYSELA, T. KREBS a L. WEJNAR. *Sto let městské hromadné dopravy na Jablonecku*. Jablonec nad Nisou: Dopravní sdružení obcí Jablonecka, ČSAD Jablonec nad Nisou, 1999, s. 15.

byla nahrazena tramvajovou tratí. Místo rozvoje v okolí města tak probíhalo zavádění nových linek v jeho centru a v letech 1958 až 1965 nahradily autobusy tramvajovou dopravu v plném rozsahu.<sup>55</sup>

### 3.2.4 Současnost dopravní obslužnosti města Jablonce nad Nisou

Územím Jablonce nad Nisou prochází v západovýchodním směru železniční trať č. 036 Liberec – Tanvald – Harrachov – Szklarska Poręba Górna, zařazená do sítě regionálních drah. Významově propojuje obě statutární města a umožňuje spojení do západní části Krkonoš a Polska. Železniční trať prošla optimalizací počtu a zabezpečení přejezdů, která společně s rekonstrukcí železničního svršku včetně modernizace a dovybavení některých stanic a zastávek, rekonstrukcí traťových a staničních zabezpečovacích zařízení a nasazení moderních motorových jednotek Stadler přispěla ke z pohodlnější a zrychlení osobních vlaků na této trati. V prosinci 2015 mohl být díky tomu na trati zaveden základní takt 30 minut. Z důvodů optimálnější dostupnosti centra města byla v roce 2010 zprovozněna vlaková zastávka „Jablonec nad Nisou – centrum“ a k ní vybudována přístupová pěší komunikace ve směru od centra.

Veřejná doprava osob zajišťující dopravu jak v rámci Jablonce nad Nisou, tak i spojení s okolím města a zejména Libercem je na poměrně dobré úrovni. K zajištění vnitřní obslužnosti města i nejbližšího okolí (Bedřichov, Janov nad Nisou, Lučany nad Nisou, Nová Ves nad Nisou, Pulečný, Rychnov u Jablonce nad Nisou) je k dispozici 25 autobusových linek MHD včetně 1 noční<sup>56</sup> (rozšířených z původních 14 v roce 2003), které jsou na regionální úrovni doplňovány meziměstskými autobusovými, tramvajovými a vlakovými spoji, jež jsou využívány zejména pro cesty z a do Liberce a z Tanvaldska. Tramvajová trať („Liberec, viadukt“ – „Jablonec nad Nisou, Tyršovy sady“) je v území stabilizována a v letech 2014–2015 proběhla další etapa její rekonstrukce.

---

<sup>55</sup> JÄKL, G., J. KARLOVSKÝ, L. KYSELA, T. KREBS a L. WEJNAR. *Sto let městské hromadné dopravy na Jablonecku*. Jablonec nad Nisou: Dopravní sdružení obcí Jablonecka, ČSAD Jablonec nad Nisou, 1999, s. 34.

<sup>56</sup> DOPRAVNÍ PODNIK MĚST LIBERCE A JABLONCE NAD NISOU, a. s. [online]. [cit. 2016-04-04]. Dostupné z: <http://www.dpmlj.cz/#>

Městská hromadná doprava má na Jablonecku dlouhou tradici, počátkem roku 1900 byl zahájen provoz elektrické dráhy. Od roku 2010 zajišťuje provozování autobusových linek MHD nejen v Jablonci nad Nisou, ale i v přidružených obcích svazku (Dopravní sdružení obcí Jablonecka) Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou (DPMLJ). V integrovaném dopravním systému Libereckého kraje (IDOL) jsou postupně optimalizovány jízdní řády tak, aby při zajištění vyšší kvality byly lépe využity prostředky Libereckého kraje. Cestující mají možnost si zvolit z výchozí do cílové zóny při stejné ceně jízdného jakýkoliv dopravní prostředek.

Protože zejména v blízkém okolí města Jablonce nad Nisou se díky historickému vývoji dopravní obslužnosti stírá rozdíl mezi městskou a příměstskou dopravou, vzniklo k 17. 10. 1995 Dopravní sdružení obcí Jablonecka (DSOJ) jako dobrovolný svazek obcí, který svým členům nabízel nadstandardní dopravní obslužnost nad rámec základního standardu zajištěného okresním úřadem. Zakládajícími členy DSOJ byly obce Bedřichov, Janov nad Nisou, Jablonec nad Nisou, Lučany nad Nisou, Pulečný a Rychnov u Jablonce nad Nisou. Dopravní obsluhu těchto obcí nad rámec spojů PAD zajišťovaly i spoje MHD Jablonec nad Nisou – někde dokonce výhradně spoje MHD Jablonec nad Nisou. K 1. 6. 2001 do sdružení přistoupila obec Nová Ves nad Nisou a v tomto složení působí DSOJ dodnes.<sup>57</sup>

---

<sup>57</sup> *Strategie území správního obvodu ORP Jablonec nad Nisou v oblasti předškolní výchovy a základního školství, sociálních služeb a odpadového hospodářství, cestovního ruchu a dopravy: Dopravní obslužnost regionu a její integrace. Projekt Systémová podpora rozvoje meziobecní spolupráce v ČR v rámci území správních obvodů obcí s rozšířenou působností (číslo projektu: CZ.1.04/4.1.00/B8.00001; nositel projektu: statutární město Jablonec nad Nisou). Svaz měst a obcí České republiky, 17. 12. 2014, s. 8.*

### 3.3 Dopravně-technologická část studie

#### 3.3.1 Sociologické parametry monitorovaných obcí

Po sociologické stránce se tato práce opírá o data zjištěná a zveřejněná Českým statistickým úřadem v rámci sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011,<sup>58</sup> konkrétně pak zejména o:

- základní údaje o obyvatelstvu obcí (zejména počty obyvatel a v jejich rámci pak o počty zaměstnaných a nezaměstnaných obyvatel v ekonomicky aktivním věkovém rozmezí,
- údaje o vyjížďce obyvatel obcí za prací, zejména pak o vyjížďce za prací mimo vlastní obec, ale v rámci příslušného okresu a kraje, protože to je přesně skupina obyvatel, která využívá pro cestu do/ze zaměstnání i regionální (popř. městské) autobusové spoje a vlaky.

---

<sup>58</sup> ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD [online]. [cit. 2016-03-31]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/domov?p\\_p\\_id=3&p\\_p\\_lifecycle=0&p\\_p\\_state=maximized&p\\_p\\_mode=view&\\_3\\_struts\\_action=%2Fsearch%2Fsearch&\\_3\\_redirect=%2Fc%2Fportal%2Flayout%3Fp\\_l\\_id%3D20137706%26p\\_v\\_l\\_s\\_g\\_id%3D0&\\_3\\_keywords=LID%3%8D+A+DOM%3%AE+2011+LIBERECK%3%9D+libereck%3%BD+&\\_3\\_groupId=0](https://www.czso.cz/csu/czso/domov?p_p_id=3&p_p_lifecycle=0&p_p_state=maximized&p_p_mode=view&_3_struts_action=%2Fsearch%2Fsearch&_3_redirect=%2Fc%2Fportal%2Flayout%3Fp_l_id%3D20137706%26p_v_l_s_g_id%3D0&_3_keywords=LID%3%8D+A+DOM%3%AE+2011+LIBERECK%3%9D+libereck%3%BD+&_3_groupId=0)

Klíčové údaje jsou shrnuty v následující tabulce:

Tabulka 2: Klíčové sociologické údaje vybraných obcí

<b>Obec</b>	Obyvatelstvo celkem	Obyvatelstvo – ekonomicky aktivní	Obyvatelstvo – ekonomicky aktivní – zaměstnaní	Obyvatelstvo – ekonomicky aktivní – nezaměstnaní	Nezaměstnanost v %	Vyjíždějící do zaměstnání v rámci okresu a kraje – % ze zaměstnaných	Vyjíždějící do zaměstnání v rámci okresu a kraje	Vyjíždějící do zaměstnání – do jiné obce okresu	Vyjíždějící do zaměstnání – do jiného okresu kraje	Vyjíždějící do zaměstnání – ostatní (uvnitř obce, jiný kraj, zahraničí)	Vyjíždějící do zaměstnání celkem
<b>Bedřichov</b>	300	148	143	5	<b>3,38 %</b>	<b>18 %</b>	26	13	13	15	41
<b>Maršovice</b>	522	255	237	18	<b>7,06 %</b>	<b>38 %</b>	90	75	15	14	104
<b>Lučany nad Nisou</b>	1716	804	725	79	<b>9,83 %</b>	<b>28 %</b>	203	164	39	47	250
<b>Albrechtice v Jizerských horách</b>	351	164	144	20	<b>12,20 %</b>	<b>19 %</b>	27	22	5	10	37
<b>Zlatá Olešnice</b>	488	220	190	30	<b>13,64 %</b>	<b>26 %</b>	50	38	12	8	58
<b>Plavy</b>	1034	472	403	69	<b>14,62 %</b>	<b>34 %</b>	139	116	23	33	172
<b>ČR celkem</b>	10,4 mil.	5,08 mil.	4,58 mil.	499,8 tis.	<b>9,84 %</b>	<b>19 %</b>	851,3 tis.	596,7 tis.	254,6 tis.	1,211 mil.	2,06 mil.

Zdroj<sup>59</sup>

### 3.3.2 Dopravně-technologické parametry monitorovaných obcí

Pro ověření zajišťované dopravní obslužnosti obcí a jejich spojení do blízkých průmyslových center byla zpracována dostupná data o jízdních řádech, která jsou k dispozici v rámci podkladů zaslaných dopravci do Celostátního informačního systému jízdních řádů (CIS JŘ), odkud jsou data přebírána do mnoha informačních přehledů o dopravě – konkrétně byly využity zdroje z internetového portálu IDOS<sup>60</sup> ([www.jizdnirady.idnes.cz](http://www.jizdnirady.idnes.cz)):

<sup>59</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

<sup>60</sup> JIZDNIRADY.CZ [online]. [cit. 2016-03-17]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyaubusymhdvse/spojeni/>

## Bedřichov

Tabulka 3: Přehled dopravního spojení obce Bedřichov

Jablonec (linka MHD 101)	Dojezd do centra Jablonce n. N. = 34 minut, přestupy = 0
	První spoj do JBC: 4:41      Poslední spoj do JBC: 23:17
	Interval = sedlo 120 minut, špička 60 minut
Liberec (linka MHD 18)	Dojezd do centra Liberce = 31 minut, přestupy = 0
	První spoj do LBC: 6:59      Poslední spoj do LBC: 19:22
	Interval = celý den cca 120 minut

Zdroj<sup>61</sup>

## Maršovice

Tabulka 4: Přehled dopravního spojení obce Maršovice

Jablonec (linky PAD LK)	Dojezd do centra Jablonce n. N. = 11 minut, přestupy = 0
	První spoj do JBC: 4:55      Poslední spoj do JBC: 21:55
	Interval = sedlo 60 minut, špička 15–30 minut
Liberec (linky PAD LK + tramvaj DPMLJ/vlak ČD)	Dojezd do centra Liberce = 47 minut, přestupy = 1
	První spoj do JBC: 4:55      Poslední spoj do JBC: 21:55
	Interval = sedlo 60 minut, špička 15–30 minut

Zdroj<sup>62</sup>

---

<sup>61</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

<sup>62</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

## Lučany nad Nisou

Tabulka 5: Přehled dopravního spojení města Lučany nad Nisou

Jablonec (linka MHD 104, linky PAD i vlak)	Dojezd do centra Jablonce n. N. = 11 minut, přestupy = 0
	První spoj do JBC: 4:01      Poslední spoj do JBC: 23:03
	Interval = sedlo 15–30 minut, špička 6–15 minut
Liberec (vlak a linky PAD)	Dojezd do centra Liberce = 33 minut, přestupy = 0
	První spoj do LBC: 4:34      Poslední spoj do LBC: 23:18
	Interval = sedlo 60 minut, špička 30 minut

Zdroj<sup>63</sup>

## Albrechtice v Jizerských horách

Tabulka 6: Přehled dopravního spojení obce Albrechtice v Jizerských horách

Jablonec (linka 530744 + vlak/bus)	Dojezd do centra Jablonce n. N. = 60 minut, přestupy = 1–2
	První spoj do JBC: 5:10      Poslední spoj do JBC: 18:50
	Interval = sedlo 180 minut, špička 60 minut
Liberec (linka 530744 + vlak/bus)	Dojezd do centra Liberce = 80 minut, přestupy = 1–2
	První spoj do LBC: 5:10      Poslední spoj do LBC: 18:50
	Interval = sedlo 180 minut, špička 60 minut

Zdroj<sup>64</sup>

---

<sup>63</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

<sup>64</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

## Zlatá Olešnice

Tabulka 7: Přehled dopravního spojení obce Zlatá Olešnice

Jablonec (linka 530953 + vlak/bus)	Dojezd do centra Jablonce n. N. = 65 minut, přestupy = 1–2
	První spoj do JBC: 4:52      Poslední spoj do JBC: 18:22
	Interval = sedlo 120–180 minut, špička 60 minut
Liberec (linka 530953 + vlak)	Dojezd do centra Liberce = 85 minut, přestupy = 1–3
	První spoj do LBC: 4:52      Poslední spoj do LBC: 18:22
	Interval = sedlo 120–180 minut, špička 60 minut

Zdroj<sup>65</sup>

## Plavy

Tabulka 8: Přehled dopravního spojení obce Plavy

Jablonec (linky PAD + vlak/bus)	Dojezd do centra Jablonce n. N. = 50 minut, přestupy = 1–2
	První spoj do JBC: 4:10      Poslední spoj do JBC: 23:19
	Interval = sedlo 30 minut, špička 5–15 minut
Liberec + Turnov (linky PAD + vlak)	Dojezd do centra Liberce = 70 minut, přestupy = 1–3
	Dojezd do centra Turnova = 50–70 minut, přestupy = 0–1
	První spoj do LBC/TUR: 4:10      Poslední spoj do LBC/TUR: 23:19
	Interval = sedlo 30 minut, špička 5–15 minut

Zdroj<sup>66</sup>

---

<sup>65</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

<sup>66</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)



Obrázek 2: Řešené území



Zdroj<sup>67</sup>

### 3.3.3 Rozbor vlivu jednotlivých dopravně-technologických parametrů monitorovaných obcí na relativní objem vyjížděky obyvatel za prací v rámci okresu Jablonec nad Nisou a Libereckého kraje

Úroveň relativní vyjížděky za prací v rámci okresu a kraje je u monitorovaných obcí Jablonecka v celostátním srovnání velmi vysoká.

---

<sup>67</sup> GOOGLE.CZ. Maps [online]. [cit. 2016-04-04]. Dostupné z: <https://www.google.cz/maps/@50.6892485,15.0633464,11z>

V ČR vyjíždí za prací v rámci svého okresu či kraje mimo svou obec průměrně 19 % zaměstnaných obyvatel. Šest náhodně zvolených obcí Jablonecka vykazuje v tomto parametru relativně velmi vysoká procenta vyjížděky. Průměr těchto šesti obcí vykazuje 27 % zaměstnaných vyjíždějících za prací, kdy Maršovice a Albrechtice v Jizerských horách (dále jen Albrechtice) se pohybují na úrovni celostátní průměrné hodnoty (18–19 %), Lučany nad Nisou a Zlatá Olešnice na úrovni více než 25 % a Plavy a Maršovice dokonce na úrovni výrazně přes 30 %, tedy téměř dvojnásobku celostátního průměru. Tyto velmi pozitivní hodnoty se zjevně opírají o dvě klíčové vlastnosti monitorovaného regionu:

- centralizovanou strukturu průmyslu na Jablonecku i v celém Libereckém kraji,
- velmi vysokou kvalitu zajištění dopravní obslužnosti.

### **Centralizovaná struktura průmyslu na Jablonecku i v celém Libereckém kraji**

Na Jablonecku je průmysl zaměřen historicky tradičně zejména na výrobu bižuterie, ale čím dál více mu dominují subdodávky pro automotive (průmysl výroby automobilů). Průmysl Jablonecka je i díky reliéfu krajiny z velké části koncentrován do průmyslových zón větších obcí s rozšířenou působností (průmyslová zóna Rýnovice v Jablonci nad Nisou, průmyslové zóny JIH a SEVER v Liberci i Vesecko v Turnově). To nutí zájemce o práci v průmyslu dojíždět mimo území své obce. Lokálně v menších obcích pak působí pouze několik malých průmyslových podniků s desítkami, až výjimečně jednotkami set zaměstnanců. To platí bez výjimky pro všechny sledované obce, kde sice dříve působily větší podniky (Seba Tanvald v Plavech, sklárna v Lučanech nad Nisou), ale ty během 90. let 20. století ukončily svou činnost.

### **Velmi vysoká kvalita zajištění dopravní obslužnosti**

Struktura sítě regionálních autobusových i vlakových linek na Jablonecku se odvíjí od historicky progresivního přístupu obcí, kraje i dříve významných okresů, které věnovaly veřejné dopravě značnou pozornost i finanční podporu. Významně ale rozvoj veřejné dopravy na Jablonecku podpořily iniciativní kroky směřující k integraci veřejné dopravy od dopravců, které se staly základem integrační aktivity okresů a zejména později Libereckého kraje. Průkopnickým integrovaným systémem byl už v 90. letech JARIS v okrese Jablonec nad Nisou a také celokrajský integrovaný systém Libereckého

kraje IDOL patří od roku 2008 k inspirativním vzorům pro celou republiku. Společnost Mastercard spolu s VŠE dokonce v roce 2012 v rámci studie „Česká centra rozvoje“ ocenila Liberecký kraj za „nejkomplexnější systém veřejné dopravy v ČR“.<sup>68</sup> Například hodnoty vyjížděky za práci na úrovni 18–19 % zaměstnaných obyvatel u Albrechtic nebo Bedřichova tak působí na první pohled relativně velmi nízkým dojmem, ale je nutné si uvědomit, že byt' jde o hodnoty z nejmenších v Libereckém kraji, tak v celostátním měřítku jde o hodnoty průměrné.

### **3.3.4 Vliv délky jízdní doby do průmyslových center na relativní objem vyjížděky za prací**

V rámci této práce nazýváme pro zjednodušení „jízdní dobou“ časový úsek odborně nazývaný „plánovaný přepravní čas“ ve smyslu definice Matthiase Bära z Technické univerzity v Drážďanech: Plánovaný přepravní čas = časový úsek, který spoj potřebuje na své lince dle jízdního řádu mezi dvěma konkrétními body. Ten se skládá z časů jízd a pobytů v zastávkách dle jízdního řádu. Může zahrnovat kromě → pravidelného času jízdy a → pobytů v zastávkách i → plánované vyrovnávací časy pro spolehlivost přestupů a → související čekací doby.

(V originále zní definice: „*Planmäßige Beförderungszeit = Zeitdauer, die ein Zug auf seiner Fahrplantrasse zwischen zwei definierten Punkten des Zuglaufes fahrplan-mäßig benötigt. Sie setzt sich aus planmäßigen Fahr- und Haltezeiten zusammen. Diese können neben → Regelfahr- bzw. → Regelhaltezeiten auch → planmäßige Synchronisationszeiten und → planmäßige Wartezeiten beinhalten.*“<sup>69</sup>)

---

<sup>68</sup> LIBERECKÝ KRAJ [online]. [cit. 2016-03-15]. Dostupné z: <http://www.kraj-lbc.cz/Liberecky-kraj-byl-oceněn-za-nejkomplexnější-systém-veřejne-dopravy-v-CR-pro-rok-2012-n160926.htm>

<sup>69</sup> BÄR, M. *Betriebsführung des Bahn- und ÖPN-Verkehrs, Umdruck Bfg 0*. Dresden: Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften, Professur für Bahnverkehr, öffentlichen Stadt- und Regionalverkehr, 2004, s. 6.

Z pohledu délky jízdní doby spojů do nejdostupnějších průmyslových zón lze sledované obce rozdělit do tří skupin (v závorce za obcí je vždy pro srovnání uvedeno relativní procento vyjíždějících zaměstnanců):

- a) jízdní doba do 10–35 minut = Maršovice (38 %) a Lučany (28 %),
- b) jízdní doba do 40–50 minut = Bedřichov (18 %) a Plavy (34 %),
- c) jízdní doba přes 60 minut = Albrechtice (19 %) a Zlatá Olešnice (26 %).

Na první pohled při posouzení každé obce samostatně není patrná jasná přímá ani nepřímá úměrnost mezi délkou jízdní doby z dotčených obcí do nejbližších průmyslových center. Nicméně už při zohlednění průměru relativního objemu vyjížděky za více obcí v pásmu příslušné cestovní doby je zřejmé, že jízdní doba nezanedbatelný vliv má:

- průměr vyjížděky do zaměstnání z obcí s nejkratší jízdní dobou (do 35 minut) vychází na 33 % zaměstnaných,
- u obcí se střední jízdní dobou (40–50 minut) vyjíždí do zaměstnání 26 % pracujících,
- u obcí s nejdelší jízdní dobou (přes 60 minut) jde o 22,5 % zaměstnaných.

Tyto hodnoty vykazují zřejmou korelaci, což je patrné i při shrnutí do následující tabulky:

Tabulka 9: Délka jízdní doby a procento vyjíždějících za práci

<b>Jízdní doba spojů do nejbližšího průmyslového centra</b>	<b>10–35 minut</b>	<b>40–50 minut</b>	<b>&gt; 60 minut</b>
<b>Průměrné % zaměstnaných vyjíždějících v rámci okresu či kraje</b>	33 %	26 %	22,5 %

Zdroj<sup>70</sup>

---

<sup>70</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

### ***Dílčí závěr:***

**Délka jízdní doby ze sledované obce do nejbližších významných průmyslových center má na relativní vyjížďku obyvatel za prací citelný vliv – ze sledovaných parametrů se řadí na druhé místo za interval mezi spoji.**

### **3.3.5 Vliv délky intervalu mezi spoji do průmyslových center na relativní objem vyjížďky za prací**

Obecně je při posuzování tohoto kritéria nutné vyjít z úvahy Matthiase Bära z Technické univerzity v Drážďanech, podle níž denní potřebný počet spojů zajišťujících dopravní obslužnost, a tím i interval mezi těmito spoji musí být při zohlednění všech provozních omezení co nejlépe přizpůsoben poptávce cestujících a jejím nepravidelnostem.

(V originále zní teze: *„Die Bedienungshäufigkeit und damit die Zugfolgezeiten sollen unter Beachtung aller wirkenden Randbedingungen möglichst gut an die Verkehrsnachfrage und ihre Schwankungen angepasst werden.“*<sup>71</sup>)

Z pohledu délky intervalu mezi spoji do nejdostupnějších průmyslových zón lze sledované obce rozdělit do dvou skupin (v závorce za obcí je vždy uvedeno relativní procento vyjíždějících pracujících z obce):

- a) ve špičkách do 30 minut a v sedlech do 60 minut = Lučany (28 %) a Plavy (34 %), Maršovice (38 %),
- b) ve špičkách přes 45 minut a v sedlech přes 120 minut = Bedřichov (18 %), Albrechtice (19 %) a Zlatá Olešnice (26 %).

V tomto kritériu se jeví nepřímá úměra jako zcela prvoplánově zřejmá. Ve skupině obcí s kratšími intervaly mezi spoji figurují všechny 3 obce s vyšším sledovaným

---

<sup>71</sup> BÄR, M. *Systemtechnik des Bahn- und ÖPN-Verkehrs / Betriebstechnik des ÖPV, Umdruck Sys3*. Dresden: Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften, Professur für Bahnverkehr, öffentlichen Stadt- und Regionalverkehr, 2004, s. 7.

procentem vyjížděky a průměrné procento vyjížděky je tak v této skupině 33 %. Naopak ve skupině obcí s delšími intervaly mezi spoji figurují tři obce s nižší relativní vyjížděkou za zaměstnáním v rámci okresu a kraje a průměrné procento vyjížděky v této skupině činí 21 %.

Značný vliv intervalu mezi spoji na vyjížděku do zaměstnání souvisí zřejmě se dvěma faktory:

- 1) Čím dál větší procento pracujících nemá zaměstnání s pevně ukotvenými pracovními směnami, ale s nevázaným pracovním časem, takže nepotřebují právě spoje na 6., 14. a 22. hodinu, ale spíše uvítají širší rozptyl spojů v celém dni, s co možná krátkými intervaly mezi spoji.
- 2) Citelně významnější než pouhá jízdní doba spojů do průmyslových center je pro dojížděku za prací cestovní doba do zaměstnání, a pokud pracující nepotřebuje dojíždět na tradiční začátky směn, tak je třeba do průměrné cestovní doby započítat i polovinu intervalu mezi spoji, pokud vyjdeme z toho, že může náhodně potřebovat jet do/z práce v libovolnou denní dobu. A pokud se jízdní doby spojů z jednotlivých obcí liší řádově o jednotky minut (nanejvýš o 10–20 minut), pak se intervaly mezi spoji liší leckdy i o 120 minut, což prodlužuje teoretickou náhodnou cestovní dobu do práce o celou hodinu.

Zjištěné hodnoty lze shrnout do následující tabulky:

Tabulka 10: Interval mezi spoji a procento vyjíždějících za prací

<b>Intervaly mezi spoji nejbližšího průmyslového centra (špičky/sedla)</b>	<b>&lt; 30 / &lt; 60 minut</b>	<b>&gt; 45 / &gt; 120 minut</b>
<b>Průměrné % zaměstnaných vyjíždějících v rámci okresu či kraje</b>	<b>33 %</b>	<b>21 %</b>

Zdroj<sup>72</sup>

<sup>72</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

***Dílčí závěr:***

**Interval mezi spoji ze sledované obce do nejbližších významných průmyslových center má na relativní vyjížďku obyvatel ze sledovaných parametrů největší vliv, téměř na úrovni přímé úměry.**

**3.3.6 Vliv délky části dne pokryté spoji (času od prvního do posledního spoje) do průmyslových center na relativní objem vyjížďky za prací**

I z pohledu délky části dne pokryté spoji do nejdostupnějších průmyslových zón lze sledované obce rozdělit do dvou skupin (v závorce za obcí je vždy uvedeno relativní procento vyjíždějících zaměstnanců):

- a) provoz od 4./5. hodiny ráno cca do 23. hodiny:
  - Bedřichov (18 %), Lučany (28 %), Plavy (34 %) a Maršovice (38 %),
- b) provoz od 4./5. hodiny ráno cca do 18. hodiny:
  - Albrechtice (19 %) a Zlatá Olešnice (26 %).

Vliv tohoto kritéria není tak významný jako u intervalů mezi spoji, protože do skupiny obcí s delším rozsahem provozu se zařadil i Bedřichov – s nejnižším procentem dojížďky ze všech sledovaných obcí, když minimálně přímo do Jablonce nad Nisou a s přestupem MHD–tram nebo MHD–PAD i do Liberce jsou spoje veřejné dopravy k dispozici i po 23. hodině. To naznačuje, že délka provozu linek až do pozdních nočních hodin je zřejmě zásadní jen pro malé % zaměstnanců, kteří pracují i na odpoledních a nočních směnách.

Tabulka 11: Rozsah provozu veřejné dopravy v pracovní den a procento vyjíždějících za prací

<b>Rozsah provozu spojů veřejné dopravy v pracovním dni</b>	5:00–23:00	5:00–18:00
<b>Průměrné % zaměstnaných vyjíždějících v rámci okresu či kraje</b>	29,5 %	22,5 %

Zdroj<sup>73</sup>

***Dílčí závěr:***

**Rozsah provozu spojů ze sledované obce do nejbližších významných průmyslových center má na relativní vyjížděku obyvatel za prací patrný vliv, který však působí oproti jiným sledovaným parametrům (interval mezi spoji, délka jízdní doby) jako méně významný.**

### **3.3.7 Vliv počtu přestupů při cestách do/ze zaměstnání**

Počet přestupů nám opět rozděluje sledované obce do dvou skupin (v závorce za obcí je vždy opět uvedeno relativní procento vyjíždějících zaměstnanců):

- a) obce s přímými spoji do center významných obcí s průmyslovými zónami:
  - Maršovice (38 %), Lučany (28 %) a Bedřichov (18 %),
- b) obce s přestupy cestou do center obcí s průmyslovými zónami (zpravidla 1–3 přestupy):
  - Albrechtice (19 %), Zlatá Olešnice (26 %) a Plavy (34 %).

Vliv počtu přestupů cestou do/ze zaměstnání na procento vyjíždějících zaměstnanců v rámci okresu a kraje působí velmi nepatrným dojmem. V rámci sledované skupiny obcí jsou tři obce s přímým spojením a tři obce s potřebou 1–3 přestupů. V obou trojicích však figurují obce s nízkým, středním i vysokým procentem vyjíždějících zaměstnanců v rámci okresu a kraje.

---

<sup>73</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)



Nepochybně je ještě jedno možné vysvětlení tohoto jevu – a tím je velmi vysoká kvalita organizace veřejné dopravy na Jablonecku a v celém Libereckém kraji. Pokud jsou totiž přestupy nastaveny s minimálním čekáním a přitom dostatečně spolehlivě, pak cestující od vyjížďky za prací neodrazují.

Při konstrukci jízdních řádů s ohledem na spolehlivost přestupů je nutné si definovat tři postupně od sebe odvozené veličiny:

*„**Přestupní doba:** doba trvání mezi příjezdem jednoho dopravního prostředku a odjezdem přípojového dopravního prostředku. Přestupní doba v grafikonu se skládá z minimální přestupní doby a časové rezervy vztahující se k této době.“<sup>74</sup>*

*„**Minimální přestupní doba:** minimální doba mezi příjezdem jednoho dopravního prostředku a odjezdem přípojového dopravního prostředku vyplývající z technických a dopravních podmínek potřebná pro přestup cestujících.“*

***Časová rezerva na přestup:** časová rezerva v grafikonu vztahující se k přestupu mezi dvěma dopravními prostředky, zde speciálně pro zajištění přípoje. Časová rezerva na přestup by měla být stanovena takovým způsobem, aby s vysokou pravděpodobností nastalo při provozování dopravy nepatrné nebo žádné zpoždění resp. aby nevznikla ztráta přípoje.“<sup>75</sup>*

---

<sup>74</sup> JANOŠ, V., a K. BAUDYŠ. *Integrace a tvorba jízdních řádů za účelem podpory mobility občanů a preference hromadné dopravy osob: Projekt rozvoje ITS*. Praha: ČVUT, Fakulta dopravní, 2001, s. 7.

<sup>75</sup> JANOŠ, V., a K. BAUDYŠ. *Integrace a tvorba jízdních řádů za účelem podpory mobility občanů a preference hromadné dopravy osob: Projekt rozvoje ITS*. Praha: ČVUT, Fakulta dopravní, 2001, s. 5.

Tabulka 12: Počet přestupů při cestách do/ze zaměstnání a procento vyjíždějících za práci

Počet přestupů při cestách do/ze zaměstnání	0	1–3
Průměrné % zaměstnaných vyjíždějících v rámci okresu či kraje	28 %	26,3 %

Zdroj<sup>76</sup>

### ***Dílčí závěr:***

**I počet potřebných přestupů cestou ze sledované obce do nejbližších významných průmyslových center má na relativní vyjížděku obyvatel za práci určitý vliv, který však působí oproti jiným sledovaným parametrům (interval mezi spoji, délka jízdní doby i rozsah provozu spojů) jako zřetelně méně významný.**

### **3.3.8 Vliv zahrnutí spojů do systému městské hromadné dopravy (MHD)**

Ve sledované skupině jsou dvě obce, které jsou členy Dopravního sdružení obcí Jablonecka, a jsou tak obsluhovány spoji systému MHD Jablonec nad Nisou, konkrétně tedy opět vznikají dvě skupiny obcí:

- a) obce obsluhované spoji MHD Jablonec nad Nisou:
  - Lučany (28 %) a Bedřichov (18 %),
- b) obce obsluhované pouze regionálními autobusy (PAD) a vlaky:
  - Maršovice (38 %), Plavy (34 %), Zlatá Olešnice (26 %) a Albrechtice (19 %).

Oproti původnímu očekávání působí zdánlivě obsluha obce spoji MHD nikoli jako psychologická výhoda, ale naopak spíše jako negativní motivace. Zřejmě to souvisí se dvěma významnými faktory, které hrají silnější roli než popularita systému MHD –

---

<sup>76</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

interval spojů a integrace regionální autobusové a vlakové dopravy Libereckého kraje v tarifu IDOL.

### **Interval spojů**

Bedřichov i Lučany jsou sice obsluhovány spoji MHD Jablonec nad Nisou, ale s intervalem 60–120 minut v Bedřichově a 30–60 minut v Lučanech. To posouvá jejich dopravní obslužnost na úroveň, která je pro jiné obce zajišťována regionálními autobusy a vlaky v rámci integrovaného dopravního systému IDOL.

### **Integrace regionálních spojů v IDS IDOL**

Integrovaný dopravní systém IDOL nabízí v Libereckém kraji i v regionální dopravě nejen plně integrované přestupní jízdenky, ale také výhodné časové jízdenky (týdenní, měsíční, roční...). Z pohledu možností nákupu jízdenek a slev tak IDS IDOL nabízí v rámci celého LK cenová zvýhodnění i další integrované služby jinak obvyklé pouze u systémů MHD.

Tabulka 13: Obsluha obcí spoji MHD a procento vyjíždějících za prací

	ANO	NE
<b>Obsluha obcí spoji MHD Jablonec nad Nisou</b>		
<b>Průměrné % zaměstnaných vyjíždějících v rámci okresu či kraje</b>	23 %	29,3 %

Zdroj<sup>77</sup>

#### ***Dílčí závěr:***

**Velmi překvapivě má na vyjížděku ze sledovaných obcí do nejbližších významných průmyslových center velmi malý vliv, zda jsou potřebné spoje zajišťovány v režimu MHD, nebo jako regionální spoje.**

---

<sup>77</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

### 3.3.9 Souhrn vlivu jednotlivých dopravně-technologických parametrů monitorovaných obcí na relativní objem vyjížděky obyvatel za prací v rámci okresu a kraje

Procento zaměstnaných obyvatel obcí vyjíždějících za prací mimo svou obec, ale v rámci svého okresu či kraje je značně ovlivněno parametry zajišťované dopravní obsluhností jednotlivých obcí. U jednotlivých parametrů dopravní obsluhnosti ve vztahu k cestám do zaměstnání byl sledován vliv následujících proměnných:

Tabulka 14: Souhrnný přehled jednotlivých dopravně-technologických parametrů monitorovacích obcí

<b>Jízdní doba spojů do nejbližšího průmyslového centra</b>	10–35 minut	40–50 minut	> 60 minut
<b>Průměrné % zaměstnaných vyjíždějících v rámci okresu či kraje</b>	33 %	26 %	22,5 %

<b>Intervaly mezi spoji nejbližšího průmyslového centra (špičky/sedla)</b>	< 30 / < 60 minut	> 45 / > 120 minut
<b>Průměrné % zaměstnaných vyjíždějících v rámci okresu či kraje</b>	33 %	21 %

<b>Rozsah provozu spojů veřejné dopravy v pracovním dni</b>	5:00–23:00	5:00–18:00
<b>Průměrné % zaměstnaných vyjíždějících v rámci okresu či kraje</b>	29,5 %	22,5 %

<b>Počet přestupů při cestách do/ze zaměstnání</b>	0	1–3
<b>Průměrné % zaměstnaných vyjíždějících v rámci okresu či kraje</b>	28 %	26,3 %

Obsluha obcí spoji MHD Jablonec nad Nisou	ANO	NE
Průměrné % zaměstnaných vyjíždějících v rámci okresu či kraje	23 %	29,3 %

Zdroj<sup>78</sup>

**Nejcitelnější vliv na relativní objem vyjížděky za prací má délka intervalu mezi spoji do průmyslových center.**

Oproti očekávání se jako nejvlivnější parametr dopravní obslužnosti jeví interval mezi spoji. To je dáno zřejmě tím, že v závislosti na velikosti obce (zejména z pohledu počtu obyvatel) se velmi liší interval mezi spoji. Spojení k průmyslovým centrům z/do nejmenších obcí je zajišťováno ve špičkách v intervalu kolem 60 minut a mimo špičky kolem 120 minut.

Zřejmě proto, že čím dál více obyvatel nepracuje v pevných a stálých směnách, ale proměnlivě podle aktuálních potřeb zaměstnavatele i zaměstnance, nestačí vhodné spojení kolem 6., 14., 18. a 22. hodiny, které je zajištěno téměř všude, ale cestujícím se jeví jako podstatnější široká nabídka spojů v krátkých intervalech během celého dne, a to i za cenu, že by tyto spoje byly zajištěny vozidly o menší kapacitě.

**Intenzitou vlivu následují „délka jízdní doby spojů do zaměstnání“ a „rozsah provozu spojů veřejné dopravy“.**

Na druhé místo se řadí svým vlivem „délka jízdní doby spojů do zaměstnání“ a „rozsah provozu spojů veřejné dopravy“. Statistické údaje potvrzují, že čas strávený ve spojích cestou do/ze zaměstnání snižuje atraktivitu práce mimo místo bydliště – čím kratší je doba jízdy, tím více lidí hledá zaměstnání mimo svou obec. Tento vliv je pak dále zvýrazněn i skutečností, že delší doba jízdy znamená i více ujetých kilometrů, což přináší i vyšší cenu jízdného.

---

<sup>78</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Je zajímavé, že podobně intenzivní vliv jako délka jízdní doby má i rozsah provozu spojů. Vzhledem k tomu, že ranní zahájení provozu mezi čtvrtou a pátou hodinou je pro všechny obce obvyklé, tak rozdíl tkví v tom, kdy provoz spojů navečer / v noci končí. Obsluha menších obcí závislých pouze na regionálních spojích končí už kolem 18. hodiny pak už musí cestující využít individuální dopravy. To očividně snižuje procento zaměstnaných vyjíždějících za prací, i když vliv tohoto kritéria popírá například Bedřichov, kde je spojení linkou MHD 101 zajištěno i po 23. hodině a přitom vykazuje velmi nízké procento vyjíždějících/dojíždějících pracujících.

### **Nečekaně slabý vliv ukazuje „nutnost přestupu cestou do zaměstnání“.**

Oproti očekávání velmi malý vliv je vidět u „nutnosti přestupu“. Obce s přímými spoji do průmyslových center vykazují průměrně jen o necelá 2 % vyšší průměrnou relativní vyjízdku za prací v poměru k počtu pracujících obyvatel. Slabý vliv počtu přestupů je však pravděpodobně specifikem Libereckého kraje a obzvláště Jablonecka a souvisí se zdejší mimořádně propracovanou organizací veřejné dopravy, jejíž organizátor bere efektivně, spolehlivě a příjemně fungující přestupní vazby jako klíčový moment.

### **Největší překvapení – malý, až v podstatě negativní vliv vykazuje „image spojů zajišťovaných spojů MHD“.**

Pokud byl nečekanou hodnotou malý vliv „nutnosti přestupu“, pak opravdové překvapení přinesl výsledek srovnání „relativní vyjízdky za prací“ při sledování dopadu toho, zda mají cestující k dispozici pro cestu do zaměstnání linky fungující v systému MHD, nebo pouze regionální autobusové a vlakové linky. V obou obcích obsluhovaných systémem MHD Jablonec nad Nisou (tj. v Bedřichově i Lučanech nad Nisou) podlehl zřejmě parametr „image systému MHD“ jiným významným parametrům – zejména intervalu spojů a délce jízdní doby. Obě tyto obce totiž leží na samém konci „svých linek MHD“, v časovém odstupu cca 30 minut cesty od centra města. Důsledkem toho je nejen poměrně dlouhá jízdní doba spojů, ale také poměrně dlouhé intervaly mezi spoji těchto linek, což obojí do značné míry překrývá vliv „image spojů zajišťovaných v rámci systému MHD“.

### 3.3.10 Souvislost vyjížděky za prací a nezaměstnanosti

Mezi nezaměstnaností v obci a procentem vyjížděky za prací není zřejmá přímá ani nepřímá úměra. To je patrné už jen ze srovnání Bedřichova, kde je nezaměstnanost jen 3,38 %, a přitom vyjížděka za prací činí jen 18 %, a Plavů, kde je při nezaměstnanosti 14,62 % vyjížděka za prací velmi vysokých 34 %.

Nicméně ve sledované šestici obcí je možné srovnat vzájemný vztah nezaměstnanosti a vyjížděky za prací na širším vzorku obcí. Nabízí se porovnání tří dvojic obcí s podobně vysokou nezaměstnaností (Bedřichov + Albrechtice – Zlatá Olešnice + Lučany nad Nisou – Maršovice + Plavy):

Tabulka 15: Průměrná nezaměstnanost a procento vyjíždějících za prací

<b>Průměrná nezaměstnanost ve sledovaných obcích</b>	< 8 %	8–13 %	> 13 %
<b>Procento zaměstnaných z obcí vyjíždějících v rámci okresu či kraje</b>	28 %	23,5 %	30 %

Zdroj<sup>79</sup>

Pracující vyjíždějící do zaměstnání mimo vlastní obec bydliště představují nepochybně významnou část zaměstnaných občanů obce – ve sledovaných obcích jde o 18–38 % všech zaměstnaných obyvatel obce. Na základě sledovaného vzorku 6 obcí Jablonecka však nelze dokázat skutečnost, že procento obyvatel vyjíždějících za prací je nějak přímo nebo nepřímo úměrné nezaměstnanosti v dotčené obci.

Procento obyvatel vyjíždějících za prací mimo katastr obce s rostoucí nezaměstnaností v obci úměrně neroste ani neklesá. Procento vyjíždějících obyvatel za zaměstnáním je tedy zřejmě do značné míry nezávislé na nezaměstnanosti v dotčené obci a mnohem více je ovlivněno parametry kvality zajišťované dopravní obsluhy.

---

<sup>79</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Tabulka 16: Procento vyjíždějících za prací a průměrná nezaměstnanost v dotčených obcích

<b>Procento zaměstnaných z obce vyjíždějících v rámci okresu či kraje</b>	18–19 %	26–28 %	34–38 %
<b>Průměrná nezaměstnanost v dotčených obcích</b>	7,79 %	11,74 %	10,84 %

Zdroj<sup>80</sup>

Ani opačně nelze dovodit, že by v obcích s vyšším procentem vyjížděky obyvatel za prací byla nějak zřetelně nižší či vyšší nezaměstnanost.

Je možné konstatovat, že pokud by například na přání objednatele (příslušného kraje) nebo i na přání přímo dotčené obce došlo ke zlomovému zhoršení či zlepšení nabídky veřejné dopravy, nepochybně by to mohlo citelně zvýšit, nebo snížit aktuální hodnotu nezaměstnanosti, přičemž je ovšem nutné mít v patrnosti osvědčenou zkušenost, že dopad jakékoli negativní změny v rozsahu či formě zajišťované dopravní obslužnosti bývá velmi rychlý a rychle přináší zpětnou vazbu v podobě mnoha stížností i poklesu počtu cestujících vzhledem k jednoduché dostupnosti individuální automobilové dopravy. Naopak pozitivní změny veřejné dopravy se ale zpravidla odráží v počtu nově získaných cestujících až po uplynutí poměrně dlouhé doby, kdy se provedené změny v praxi osvědčí.

### 3.3.11 Shrnutí základních teoretických zjištění

Rozhodně je patrné, že jednotlivé parametry dopravní obslužnosti mají vliv na procento zaměstnaných, které vyjíždí za prací v rámci Libereckého kraje i okresu Jablonec nad Nisou, a to zhruba v následujícím pořadí intenzity vlivu:

---

<sup>80</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)



**Tabulka 17: Pořadí vlivu parametrů na procento zaměstnaných vyjíždějících za prací**

POŘADÍ Vlivu PARAMETRŮ NA % ZAMĚSTNANÝCH VYJÍZDĚJÍCÍCH ZA PRACÍ V RÁMCI SVÉHO OKRESU A KRAJE
1) DÉLKA INTERVALŮ MEZI SPOJI NEJBLIŽŠÍHO PRŮMYSLOVÉHO CENTRA (ŠPIČKY/SEDLA)
2) JÍZDNÍ DOBA SPOJŮ DO NEJBLIŽŠÍHO PRŮMYSLOVÉHO CENTRA
3) ROZSAH PROVOZU SPOJŮ VEŘEJNÉ DOPRAVY V PRACOVNÍM DNI
4) POČET PŘESTUPŮ PŘI CESTÁCH DO/ZE ZAMĚSTNÁNÍ
5) OBSLUHA OBCÍ SPOJI V RÁMCI SYSTÉMU MHD

Zdroj<sup>81</sup>

Vlivu těchto faktorů by si měli být vědomi objednatelé veřejné dopravy. Speciálně u koordinátora veřejné dopravy v Libereckém kraji (společnost KORID LK, s. r. o., zřízená Libereckým krajem) je patrný jistý cit pro vliv těchto parametrů, protože jedním z klíčových významů optimalizací dopravy v IDS IDOL v Libereckém kraji bylo právě zvýšení počtu spojů (v pracovních dnech i o víkendech) na úkor toho, že na mnoha místech přibyly cestujícím na jejich cestách přestupy, jejichž spolehlivost se snaží KORID LK ostře sledovat.

Na základě podkladů z 6 sledovaných obcí Jablonecka se však nepodařilo prokázat přímou ani nepřímou úměru mezi nezaměstnaností a relativní vyjížděnkou obyvatel obcí za prací v rámci okresu a kraje, a to ani při snaze shrnout více obcí s podobnými parametry do menšího počtu srovnávaných skupin. To, že obce, jejichž dopravní obslužnost vykazuje ve sledovaných parametrech nejvyšší kvalitu, nejsou zároveň obcemi s nejnižší nezaměstnaností, pak dokazuje, že zaměstnaní obyvatelé obcí v produktivním věku nejsou skupinou osob, která by vykazovala velmi silnou závislost na veřejné dopravě. Je zřejmé, že tato skupina si může nejnázve chybějící dopravní obslužnost veřejnou dopravou nahradit prostředky individuální automobilové dopravy (IAD). Lze předpokládat, že mnohem citlivější by byl vliv parametrů dopravní obslužnosti pro děti (žáky a studenty) i pro seniory, kteří nemají možnost využít výhod IAD.

---

<sup>81</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

## 4 INDIVIDUÁLNÍ ROZHOVORY A ANKETNÍ PRŮZKUM

### 4.1 INDIVIDUÁLNÍ ROZHOVORY

#### 4.1.1 Motivace

Kompletní soubor otázek a odpovědí se všemi odborníky je součástí přílohy této práce. Abychom měli k dispozici souhrnný odborný pohled, byl zároveň osloven k poskytnutí individuálního rozhovoru vedoucí oddělení trhu práce z Úřadu práce ČR, kontaktního pracoviště Jablonec nad Nisou. Tím je získán i nezávislý sociologicko-  
-nezaměstnanostní pohled na vliv dopravy na zaměstnanost. Tento individuální rozhovor je přetisknut díky své specifčnosti v celém svém rozsahu. U ostatních expertů se zaměříme na dvě ze základních otázek spojených s dopravou a zaměstnaností. Jedná se o následující otázky:

- Má nabídka veřejné dopravy vliv na volbu zaměstnání? Pokud dojde k omezení nabídky veřejné dopravy, je to pro Vás hrozba z pohledu udržení zaměstnání? Budete uvažovat o změně zaměstnání, nebo budete hledat jiný způsob dopravy do zaměstnání?
- Jaký máte názor na zajištění MHD do okolních obcí? Je to podle Vás přínosem? Proč?

Odpovědi a doporučení dopravních odborníků na různé otázky spojené s dopravou a zaměstnaností jsou v práci analyzovány a následně popsány v rámci shrnutí praktické části. Využity jsou taktéž v návrzích kroků ke zlepšení dopravní obslužnosti Jablonecka.

#### 4.1.2 Individuální rozhovory s dopravními odborníky

##### **Odpovědi odborníků s přímým vlivem na fungování veřejné dopravy**

###### *Dopravní specialista*

**Má nabídka veřejné dopravy vliv na volbu zaměstnání? Pokud dojde k omezení nabídky veřejné dopravy, je to pro Vás hrozba z pohledu udržení zaměstnání? Budete uvažovat o změně zaměstnání, nebo budete hledat jiný způsob dopravy do zaměstnání?**

*Osobní zkušenost v tomto nemám, stále zaměstnání mám 26 let. Nicméně před cca 8 lety, když jsme hledali s manželkou nové bydlení a pořizovali si domek, tak jedním z nejdůležitějších kritérií byla dopravní obslužnost lokality, a to nejen pro cesty do zaměstnání, ale také pro budoucí spojení pro dcerku do školy.*

**Myslíte si, že obce, které jsou napojeny na MHD, nabízejí svým obyvatelům vyšší komfort veřejné dopravy? Podle čeho tak usuzujete?**

*Přínos vidím hlavně ve větší nabídce spojů v sedlech a o víkendech.*

###### *Projektový specialista*

**Má nabídka veřejné dopravy vliv na volbu zaměstnání? Pokud dojde k omezení nabídky veřejné dopravy, je to pro Vás hrozba z pohledu udržení zaměstnání? Budete uvažovat o změně zaměstnání, nebo budete hledat jiný způsob dopravy do zaměstnání?**

*Nabídka veřejné dopravy určitě má vliv na volbu zaměstnání. V mém případě jsem v minulosti postupoval tak, že jsem zaměstnání volil nezávisle na veřejné dopravě a následně přizpůsobil svoje dojíždění – pokud nebylo možné využívat veřejnou dopravu, dojížděl jsem osobním automobilem.*

*K této otázce si ještě dovolím poznamenat, že na využívání veřejné dopravy k jízdě do zaměstnání má velký vliv i přístup zaměstnavatelů k této problematice, někteří zaměstnavatelé dopravu svých zaměstnanců podporují (ať už jen výměnou informací, propagací veřejné dopravy anebo v lepším případě i finančně), někteří zaměstnavatelé dopravu zaměstnanců vůbec neřeší.*

**Myslíte si, že obce, které jsou napojeny na MHD, nabízejí svým obyvatelům vyšší komfort veřejné dopravy? Podle čeho tak usuzujete?**

*Ano, zejména pokud jde o četnost spojů a jejich rozložení v průběhu dne a dnů v týdnu. V některých ukazatelích (cestovní doba, interiér vozidel) je komfort MHD oproti PAD nebo železnici nižší, avšak četnost spojů je tak výraznou výhodou, která negativa jasně převažuje.*

#### ***Železničář – specialista odboru projektů a strategie***

**Má nabídka veřejné dopravy vliv na volbu zaměstnání? Pokud dojde k omezení nabídky veřejné dopravy, je to pro Vás hrozba z pohledu udržení zaměstnání? Budete uvažovat o změně zaměstnání, nebo budete hledat jiný způsob dopravy do zaměstnání?**

*Nabídka veřejné dopravy je určitě jedním z vlivů na volbu zaměstnání, avšak zejména u lidí s nižšími příjmy. Lidé s vyšším standardem života se snáze vyrovnají s omezením nabídky veřejné dopravy a zpravidla přejdou k individuálnímu automobilismu. Pro nízkopříjmové obyvatele je omezení dopravy zcela jednoznačně hrozbou z pohledu udržení zaměstnání.*

**Myslíte si, že obce, které jsou napojeny na MHD, nabízejí svým obyvatelům vyšší komfort veřejné dopravy? Podle čeho tak usuzujete?**

*Zcela určitě. Přínosem je MHD jak pro obce bez další dopravy, tak i pro ty s dalšími souběžnými druhy dopravy, když výhodou MHD jsou pravidelnost, resp. převažující intervalové uspořádání, a četnost.*

## **Odpovědi odborníků s nepřímým vlivem na fungování veřejné dopravy**

### *Úředník odboru dopravy*

**Má nabídka veřejné dopravy vliv na volbu zaměstnání? Pokud dojde k omezení nabídky veřejné dopravy, je to pro Vás hrozba z pohledu udržení zaměstnání? Budete uvažovat o změně zaměstnání, nebo budete hledat jiný způsob dopravy do zaměstnání?**

*Dle mého názoru má podpůrný vliv, není to vliv zcela zásadní, záleží výrazně na tom, zda má daný jedinec jinou možnost dopravy a jak vůči ní vychází veřejná doprava nákladově a časově. Podobně i v případě omezení nabídky veřejné dopravy – hrozba to je zejména pro ty, kdo nemají jinou možnost dopravy anebo z jiných důvodů upřednostňují veřejnou dopravu. Sám bych spíš řešil jiný způsob dopravy do zaměstnání, než že bych uvažoval o změně zaměstnání.*

**Myslíte si, že obce, které jsou napojeny na MHD, nabízejí svým obyvatelům vyšší komfort veřejné dopravy? Podle čeho tak usuzujete?**

*Ano, jedná se o vyšší komfort, byť i za cenu vyšších nákladů než u běžné dopravní obslužnosti. Lze tak usuzovat i podle toho, že linky MHD obvykle projíždí napříč městem, a umožňují tak přímá a častější spojení do více cílů ve městě než běžná dopravní obslužnost (ta má obvykle ve městě jen několik málo zastávek a do mnoha cílů je nutný přestup na jinou dopravu, zejména na MHD).*

### *Náměstek primátora, poslanec Parlamentu České republiky*

**Má nabídka veřejné dopravy vliv na volbu zaměstnání? Pokud dojde k omezení nabídky veřejné dopravy, je to pro Vás hrozba z pohledu udržení zaměstnání? Budete uvažovat o změně zaměstnání, nebo budete hledat jiný způsob dopravy do zaměstnání?**

*U mne nikoliv. Jsem advokát. Spíše bych řekl na hledání zaměstnání u zaměstnavatelů. U řady lidí u nás na magistrátu je doprava MHD do zaměstnání důležitá.*

**Myslíte si, že obce, které jsou napojeny na MHD, nabízejí svým obyvatelům vyšší komfort veřejné dopravy? Podle čeho tak usuzujete?**

*Myslím, že obce spíše nabízejí vyšší komfort bydlení. Bydlení ve venkovském typu zástavby pak pomáhá užívat si vymožeností města skrze snadnou dostupnost okresního a krajského města i pro nemotorizované obyvatele.*

#### ***Individuální rozhovor s vedoucím oddělení trhu práce v Jablonci nad Nisou***

**Jak jste v regionu (okrese) Jablonec nad Nisou spokojen s úrovní veřejné dopravy?**

*S úrovní veřejné dopravy jsem převážně spokojen. Výrazně se zlepšila kultura cestování a kvalita vozového parku jak v autobusové, tak železniční dopravě, došlo k rekonstrukci některých nádraží či výměně autobusových zastávek. Zlepšení po, řekněme, technické stránce je tedy evidentní. Přínosné je rovněž rozšíření nabídky služeb pro cestující – zavedení integrované dopravy IDOL, hledání informací o spojeních na internetu, možnost rezervace místenek pomocí webové aplikace či formou SMS aj. Na druhou stranu došlo k redukci počtu některých dopravních spojení v odlehlých oblastech regionu, což limituje některé skupiny obyvatel při uplatnění na trhu práce. Zlepšení rovněž nepociťuji v tzv. lidském faktoru. Rekonstruované zastávky a nádraží nevydrží dlouho čistá, nepoškozená a bez odpadků. Některé nově vylepené jízdny řády jsou po několika týdnech poškozené nebo strhané. Rovněž se nelepší chování některých řidičů, kteří jsou při jednání s cestujícími nepřijemní a arogantní. To samozřejmě platí i pro některé cestující, jejichž nevhodné chování zhoršuje prostředí ve vlacích a autobusech.*

**Domníváte se, že zavedení integrované dopravy (IDOL) bylo přínosem pro zkvalitnění veřejné dopravy? V čem vidíte největší přínosy? Proč?**

*System IDOL je určitě přínosem pro zkvalitnění veřejné dopravy. Cestující jsou rychle odbavováni bez nutnosti platby v hotovosti, je možné kartu použít jak v autobusové, tak železniční dopravě, je možné využít různých slev.*

**Má nabídka veřejné dopravy vliv na volbu zaměstnání? Pokud dojde k omezení nabídky veřejné dopravy, je to pro Vás hrozba z pohledu udržení zaměstnání? Budete uvažovat o změně zaměstnání, nebo budete hledat jiný způsob dopravy do zaměstnání?**

*Nabídka veřejné dopravy má částečný vliv na možnost a volbu vhodného zaměstnání. Pokud lidé nemají možnost kvalitního dopravního spojení do zaměstnání, nemůžou do zaměstnání cestovat individuálně a v oblasti se nenachází velké podniky, které by poskytovaly volná pracovní místa, dochází většinou k růstu nezaměstnanosti nebo k odstěhování obyvatel.*

*Z osobního pohledu jsem vzhledem ke komplikovanému dopravnímu spojení z místa bydliště (odlehlá část města Velké Hamry s roztroušenou zastavbou mimo hlavní dopravní tahy) prakticky způsob dopravy do zaměstnání již vyřešil a jsem odkázán na dopravu osobním automobilem a veřejnou dopravu volím pouze v nejnnutnějších případech. Pokud tedy dojde k omezení nabídky veřejné dopravy a budu mít k dispozici osobní automobil, na udržení mého současného zaměstnání to nebude mít vliv.*

**Pracujete v okresním městě? Dojíždíte do zaměstnání z okresního města? Pokud ne, máte zaměstnání přímo v místě bydliště?**

*Pracuji v okresním městě, nemám zaměstnání přímo v místě bydliště.*

**Pokud využíváte veřejnou dopravu, jaký druh? Železnice, regionální autobusová doprava, městská hromadná doprava? Kolik dnů v týdnu?**

*Regionální autobusová doprava, výjimečně železnice. Nepravidelně.*

**Využíváte veřejnou dopravu pouze na cestu do zaměstnání a zpět? Pokud ne, kolik dnů v týdnu veřejnou dopravu využíváte?**

*Veřejnou dopravu na cestu do zaměstnání volím pouze v nejnútnejších případech, v průměru cca třikrát za měsíc. Výjimečně využíváme železniční dopravu na rodinné výlety.*

**Máte k dispozici osobní automobil? Kolik dnů v týdnu?**

*Ano. 5 dní.*

**Proč dáváte přednost veřejné dopravě před individuální dopravou?**

*Přednost veřejné dopravě před individuální nedávám. Jsem nucen využívat individuální dopravu vzhledem k několika faktorům – komplikovanému dopravnímu spojení z místa bydliště, kdy na ranní a odpolední spoje je autobusová zastávka vzdálená cca 2 km, je nutné přestupovat a cesta dlouhá přibližně 15 km trvá 1 hodinu. Další podstatný faktor je časová zaneprázdněnost a rodinné důvody – náročná doprava dětí do školy, školky, na různé školní a mimoškolní aktivity, které veřejná doprava v žádném případě nemůže pokrýt.*

**Jaký máte názor na zajištění MHD do okolních obcí? Je to podle Vás přínosem? Proč?**

*Veřejná doprava do okolních obcí je zajišťována na přijatelné úrovni, co se týče pracovních dní. Jsou vypravovány ranní i odpolední spoje pro zaměstnané i pro školní děti v návaznosti na pracovní dobu a začátek školního vyučování. I přes tuto skutečnost jsou ranní autobusové spoje poměrně málo využívány a většina obyvatel z odlehlých částí regionu mimo hlavní dopravní tahy využívá individuální automobilovou dopravu.*

**Myslíte si, že obce, které jsou napojeny na MHD, nabízejí svým obyvatelům vyšší komfort veřejné dopravy? Podle čeho tak usuzujete?**

*Ano. Vyšší komfort spočívá především ve větším počtu spojů a lepším propojením autobusové dopravy se železniční.*

**Je podle Vás MHD na Jablonecku kvalitní? Co doporučuje zlepšit?**



*MHD využívám pouze výjimečně na služební cesty tramvajovou dopravou do Liberce. Považuji ji za kvalitní. Doporučuji zlepšit kvalitu spojení mezi Libercem a Jabloncem formou rekonstrukce zbývajících úseku tratí.*

**Je podle Vašeho názoru a zkušenosti počet spojů pravidelné autobusové dopravy a železnice v jabloneckém regionu dostatečný?**

*Počet spojů jak autobusové, tak železniční dopravy považuji za dostatečný, umožňuje kvalitní a časově přijatelnou dostupnost obcí a hospodářských center zejména na hlavních dopravních tazích. Některé ranní spoje určené pro dopravu cestujících do zaměstnání jsou stejně málo využívány, což platí především pro železniční dopravu, ale i pro některé spoje autobusové dopravy.*

**Má vliv počet spojů do jednotlivých obcí na zaměstnanost v dané obci?**

*Počet spojů do jednotlivých obcí má vliv na zaměstnanost v dané obci pouze částečně.*

*Na zaměstnanost a nezaměstnanost má vliv množství jiných faktorů než jen dopravní dostupnost a počet spojů. V podmínkách jabloneckého okresu je to především hornatý charakter území, množství nabízených volných pracovních míst v regionu a přítomnost důležitých zaměstnavatelů, kteří jsou soustředěni převážně v okresním městě, ale i v nedalekém Liberci. Někteří zaměstnavatelé využívají vícesměnný provoz a doprava zaměstnanců na noční směny veřejnou dopravou může být problematická. Roli hraje rovněž relativně nižší ekonomická úroveň oblasti a jejích obyvatel, kvalita lidských zdrojů a větší podíl osob sociálně vyloučených a nepřízpůsobivých osob. Zásadní je skutečnost, že v případě horší dopravní dostupnosti je většina obyvatel schopna se do zaměstnání dopravit individuálně. Obyvatelé, kteří si z ekonomických důvodů nemohou dovézt individuální dopravu, mohou být počtem spojů při pracovním uplatnění limitováni. Oproti tomu obecně v České republice je rozšířena neochota obyvatelstva cestovat za prací, ať už z důvodů časových, osobních či ekonomických. U části nezaměstnaných by tedy ani zvýšení počtu spojů k potenciálním zaměstnavatelům nemuselo mít kladný efekt při hledání zaměstnání. Při současném systému, založeném na štedrých sociálních dávkách, a uvažovaných nákladech vynaložených na dopravu se jim ani pracovat nevyplácí.*

### **4.1.3 Závěr z individuálních rozhovorů**

Z pohledu oslovených odborníků má doprava hlavně podpůrný vliv na volbu zaměstnání. Každopádně záleží na pracovní pozici, kterou člověk vykonává. Lidé na nižších pracovních pozicích budou vnímat nabídku dopravy zcela s jiným významem než zaměstnanci s vyšším pracovním postavením (vyšší mzdou). V tomto případě bude mít volba zaměstnání ve většině případů přednost před nabídkou a rozsahem dopravy.

U druhé položené otázky se prakticky všichni odborníci shodují, že v rámci dopravní obslužnosti nabízí systém městské hromadné dopravy vyšší komfort než pravidelná autobusová doprava či železnice. Vyšší četnost nabízených spojů prakticky po celý den včetně víkendů přináší kvalitnější dopravní obslužnost a dostupnost daného území. Ve vztahu zaměstnanosti a dopravy je to další z přidaných hodnot pro obyvatele obcí napojených na systém MHD.

## **4.2 ANKETNÍ PRŮZKUM**

### **4.2.1 Průběh dotazování**

Vlastní průzkum vlivu mobility na zaměstnanost se uskutečnil v průběhu měsíce září 2015. Sběr dat (oslovení respondentů) probíhalo na centrální přestupní zastávce veřejné dopravy „Autobusové nádraží“ v Jablonci nad Nisou. Osloveni byli respondenti, kteří používají páteřní linky městské hromadné dopravy č. 101 (Rychnov u Jablonce nad Nisou – Jablonec nad Nisou – Janov nad Nisou – Bedřichov) a č. 104 (Lukášov – Jablonec nad Nisou – Lučany nad Nisou – Maxov). Dále byli dotazováni respondenti, kteří využívají spoje pravidelné autobusové dopravy, konkrétně regionální linky č. 530741 (Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald – Desná – Harrachov) a č. 530841 (Jablonec nad Nisou –

Maršovice – Pěňčín – Alšovice – Železný Brod).<sup>82</sup> Celkem bylo osloveno 200 uživatelů veřejné dopravy.

#### **4.2.2 Popisná statistika pro celý výběrový soubor**

V této kapitole jsou uvedeny nejprve statistiky pro celý výběrový soubor a v následujících kapitolách pak pro skupiny zaměstnaných a nezaměstnaných. Výsledky pro tyto dvě skupiny jsou následně porovnány v kapitole o nástroji testování hypotéz.

Prvním dotazovaným kritériem bylo využívání dopravních prostředků k cestám do práce. Výsledky jsou uvedeny v grafu č. 1. Z něj je zřejmé, že zhruba polovina respondentů využívá příměstskou autobusovou dopravu a polovina MHD (cca. 48 %). Jen zanedbatelná část (4 %) využívá železniční dopravu. Modus, tedy nejčastěji zastoupená třída, je příměstská autobusová doprava (ovšem jen velmi těsně před MHD).

---

<sup>82</sup> IDOL [online]. [cit. 2016-04-10]. Dostupné z: <http://www.iidol.cz/stranky/52:platne-jizdni-rady.html>

Graf 1: Rozdělení dopravních prostředků používaných k dojíždění do zaměstnání

**K cestování do práce používám nejčastěji  
uvedené druhy dopravy:**

medi	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variační koef.
216			příměstská autobusová			



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
příměstská autobusová	104	104	48,15%	48,15%
železniční	9	113	4,17%	52,31%
městská hromadná	103	216	47,69%	100,00%

Zdroj<sup>83</sup>

<sup>83</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Z hodnot grafu č. 2 vyplývá, že vysokoškolsky vzdělaní lidé nebyli prakticky vůbec dotazováni. Většina respondentů dosáhla středního vzdělání (úplného středního vzdělání s maturitou téměř 55 %, bez maturity 30 %). Pouze základní vzdělání má 11 % dotazovaných.

Graf 2: Rozdělení respondentů dle dosaženého vzdělání

**rozdělení respondentů podle nejvyššího dosaženého vzdělání**

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variační koef.
198			střední s mat.			



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
základní	22	22	11,11%	11,11%
střední bez mat.	60	82	30,30%	41,41%
střední s mat.	108	190	54,55%	95,96%
vysokoškolské	8	198	4,04%	100,00%

Zdroj<sup>84</sup>

<sup>84</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

V grafu č. 3 sledujeme rozdělení respondentů dle pohlaví. V anketním průzkumu převažují ženy (58 % veškerých oslovených zákazníků veřejné dopravy).

Graf 3: Rozdělení respondentů podle pohlaví

rozdělení respondentů podle pohlaví

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variační koef.
200			žena			



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
muž	84	84	42,00%	42,00%
žena	116	200	58,00%	100,00%

Zdroj:<sup>85</sup>

---

<sup>85</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Dalším důležitým údajem, je rozdělení respondentů podle věku. Dotazováni byli pouze ekonomicky aktivní občané. Snahou v rámci objektivitu bylo oslovit přibližně stejné procento respondentů dle jednotlivých věkových skupin. Pouze u věkové kategorie 61 a více let byl počet dotazovaných omezen (pouze 8 %) s ohledem na blízkost dosažení hranice důchodového věku.

Graf 4: Rozdělení respondentů dle věkových skupin

### rozdělení respondentů podle věkových skupin

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variační koef.
200			31 - 40			



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
18 - 30	48	48	24,00%	24,00%
31 - 40	56	104	28,00%	52,00%
41 - 50	48	152	24,00%	76,00%
51 - 60	32	184	16,00%	92,00%
61 a více	16	200	8,00%	100,00%

Zdroj<sup>86</sup>

---

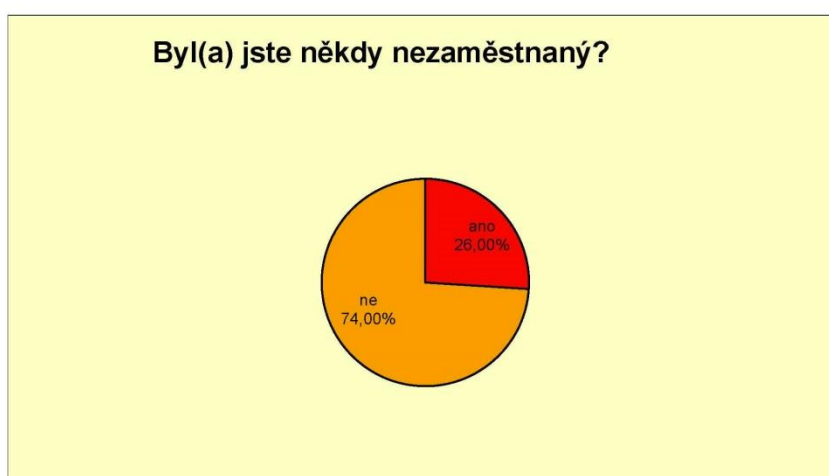
<sup>86</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

V grafu č. 5 ověřujeme u oslovených respondentů zkušenost s nezaměstnaností. Na otázku, zda byli někdy nezaměstnaní, odpovědělo kladně 26 %, což je velmi vysoké procento dotázaných.

Graf 5: Zkušenost respondentů s nezaměstnaností

### Byl(a) jste někdy nezaměstnaný?

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variační koef.
200			ne			



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
ano	52	52	26,00%	26,00%
ne	148	200	74,00%	100,00%

Zdroj<sup>87</sup>

---

<sup>87</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

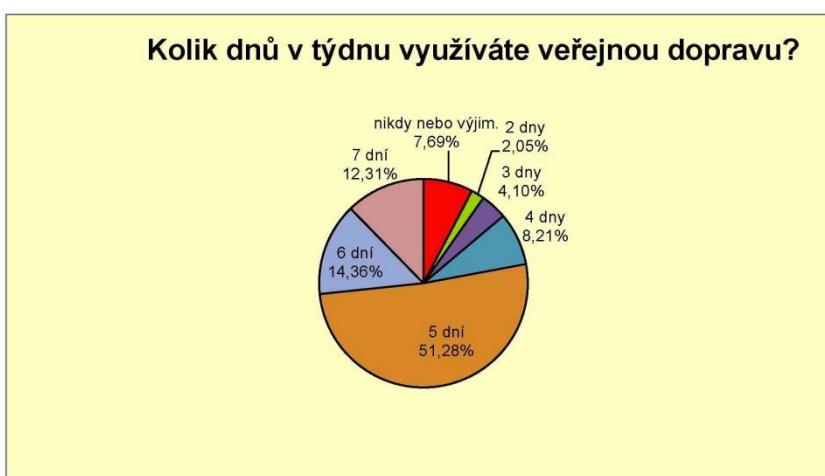


O velmi vysokém využívání veřejné dopravy nás přesvědčuje následující graf č. 6. Téměř  $\frac{3}{4}$  respondentů využívají služeb veřejné dopravy po celý pracovní nebo celý týden. Minimální nebo žádné používání veřejné dopravy uvádí necelých 8 % dotazovaných.

Graf 6: Rozdělení četnosti využívání veřejné dopravy v jednotlivých dnech týdne

### Kolik dnů v týdnu využíváte veřejnou dopravu?

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variační koef.
195	4,78	5 dní	5 dní	2,96	1,72	0,36



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
nikdy nebo výjim.	15	15	7,69%	7,69%
1 den	0	15	0,00%	7,69%
2 dny	4	19	2,05%	9,74%
3 dny	8	27	4,10%	13,85%
4 dny	16	43	8,21%	22,05%
5 dní	100	143	51,28%	73,33%
6 dní	28	171	14,36%	87,69%
7 dní	24	195	12,31%	100,00%

Zdroj<sup>88</sup>

<sup>88</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Veřejná doprava má v životě lidí velmi důležitou pozici. Proto se v grafu č. 7 zaměříme na časovou dostupnost veřejné dopravy z místa bydliště respondentů ve vztahu k sídlu zaměstnavatele daného respondenta. Pozitivně tuto důležitou roli vnímá 68 % dotazujících, naopak 32 % respondentů nepřikládá tomuto kritériu tak významný vliv.

Graf 7: Souvislost časové dostupnosti veřejné dopravy a zaměstnanosti

### Pomáhá vám ve vašem zaměstnání veřejná doprava z vašeho bydliště?

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variální koef.
200	2,28	2	2	0,69	0,83	0,36



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
ano	28	28	14,00%	14,00%
spíše ano	108	136	54,00%	68,00%
spíše ne	44	180	22,00%	90,00%
ne	20	200	10,00%	100,00%

Zdroj<sup>89</sup>

---

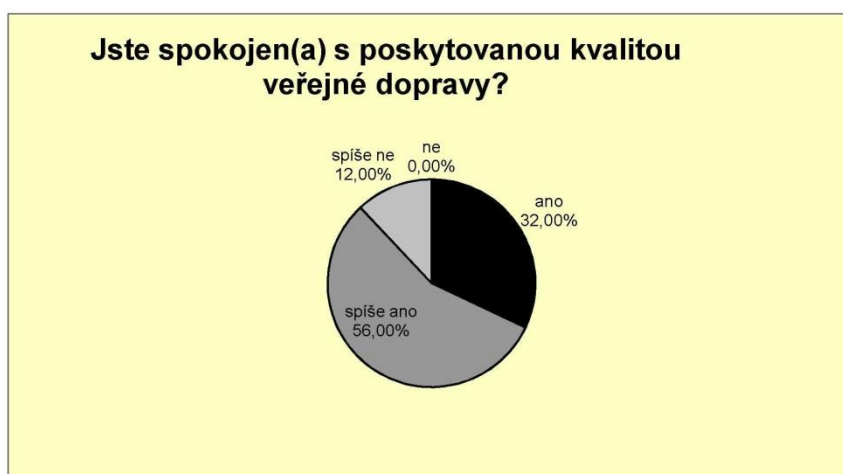
<sup>89</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Patřičná kvalita nabízené dopravní služby by ze strany dopravců měla být v současné době samozřejmostí. Nejde přitom jen o nákupy nových vozidel, cestující velmi vnímají i stav čekáren, způsob odbavení, podávání informací atd. V grafu č. 8 je vidět, že dopravci v jablonecké aglomeraci tato očekávání cestujících naplňují. Žádný z respondentů nebyl s kvalitou veřejné dopravy nespokojen. 12 % má k poskytované kvalitě výhrady a plných 88 % je s nabízenými službami spokojeno (spíše ano 32 %, zcela spokojeno 56 %).

Graf 8: Spokojenost s kvalitou poskytované veřejné dopravy

**Jste spokojen(a) s poskytovanou kvalitou veřejné dopravy?**

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variální koef.
200	1,80	2	2	0,40	0,63	0,35



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
ano	64	64	32,00%	32,00%
spíše ano	112	176	56,00%	88,00%
spíše ne	24	200	12,00%	100,00%
ne	0	200	0,00%	100,00%

Zdroj<sup>90</sup>

<sup>90</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

V grafu č. 9 sledujeme další z důležitých faktorů ovlivňujících volbu zaměstnání – nabídku počtu spojů, případně i kvalitních přestupních vazeb. Pokud respondenti nemají volbu alternativní dopravy do zaměstnání, je pro ně toto kritérium velmi důležité. Modus, tedy nejčastější odpověď, je „spíše ano“ (38 % dotazovaných). Celkově tento faktor označilo za důležitý 56 % občanů, kteří byli dotazováni v rámci tohoto průzkumu.

Graf 9: Vliv nabídky veřejné dopravy na volbu zaměstnání

### Má nabídka veřejné dopravy vliv na volbu zaměstnání?

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variační koef.
200	2,36	2	2	0,79	0,89	0,38



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
ano	36	36	18,00%	18,00%
spíše ano	76	112	38,00%	56,00%
spíše ne	68	180	34,00%	90,00%
ne	20	200	10,00%	100,00%

Zdroj<sup>91</sup>

<sup>91</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Ekonomika provozu dopravy je jedním z nejdůležitějších kritérií objednatelů veřejné dopravy. Ne vždy se dá najít rozumný kompromis, kdy je ještě ekonomické zajišťovat veřejnou dopravu ve vztahu k počtu přepravených osob. Tento pohled na veřejnou dopravu je ohrožující pro obyvatele menších obcí s ohledem na riziko omezení dopravní obslužnosti. Samotní respondenti jsou většinou přesvědčeni, že pokud by nastalo omezení veřejné dopravy, budou hledat alternativní dopravu, aby si zaměstnání udrželi. Dle výsledků z grafu č. 10 se takto bude chovat v případě omezení počtu spojů veřejné dopravy 62 % respondentů. Naopak jako velké ohrožení a nutnost hledání nového zaměstnání vnímá případné omezení dopravy 38 % dotazovaných.

Graf 10: Souvislost omezení nabídky veřejné dopravy se změnou zaměstnání

**Dojde-li k omezení či zrušení veřejné dopravy  
budete hledat jiné zaměstnání?**

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variální koef.
200	2,76	3	3	0,71	0,84	0,30



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
ano	12	12	6,00%	6,00%
spíše ano	64	76	32,00%	38,00%
spíše ne	84	160	42,00%	80,00%
ne	40	200	20,00%	100,00%

Zdroj:<sup>92</sup>

<sup>92</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

### 4.2.3 Popisná statistika pro skupinu „zaměstnaných“

Aby bylo možné kvantitativně provést vzájemné srovnání odpovědí zaměstnaných a nezaměstnaných respondentů, byl výběrový soubor rozdělen podle odpovědí na otázku, zda byli respondenti někdy nezaměstnaní, na dva dílčí soubory dat. Ty byly vyhodnoceny nejprve pomocí nástrojů popisné statistiky. Dále jsou uvedeny a komentovány výsledky pro skupinu „zaměstnaných“ respondentů.

Z výsledků uvedených v grafu č. 11 jednoznačně vyplývá, že převažujícím používaným druhem veřejné dopravy je doprava autobusová (příměstskou dopravu využívá 51 % a městskou hromadnou téměř 46 % respondentů). Služeb železnice využívají 3 % dotázaných

Graf 11: Rozdělení dopravních prostředků používaných k dojížděce do zaměstnání (zaměstnaní)

**K cestování do práce používám nejčastěji uvedené druhy dopravy:**

medián	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variální koef.
164			příměstská autobusová			



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
příměstská autobusová	84	84	51,22%	51,22%
železniční	5	89	3,05%	54,27%
městská hromadná	75	164	45,73%	100,00%

Zdroj<sup>93</sup>

<sup>93</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)



U zaměstnaných respondentů je dle výsledků prezentovaných v grafu č. 12 dominantní středoškolské vzdělání (52 % s maturitou, 33 % bez maturity), pouze základního vzdělání dosáhlo téměř 10 % dotazovaných.

Graf 12: Rozdělení respondentů dle dosaženého vzdělání (zaměstnaní)

**rozdělení respondentů podle nejvyššího  
dosaženého vzdělání**

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variční koef.
146			střední s mat.			



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
základní	14	14	9,59%	9,59%
střední bez mat.	48	62	32,88%	42,47%
střední s mat.	76	138	52,05%	94,52%
vysokoškolské	8	146	5,48%	100,00%

Zdroj:<sup>94</sup>

<sup>94</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

V rozdělení respondentů dle pohlaví v grafu č. 13 se v kategorii zaměstnaných poměr žen a mužů blíží k celostátním hodnotám. V případě tohoto průzkumu je převaha žen vyčíslena 51 %.

Graf 13: Rozdělení respondentů podle pohlaví (zaměstnaní)

### rozdělení respondentů podle pohlaví

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variální koef.
148			žena			



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
muž	72	72	48,65%	48,65%
žena	76	148	51,35%	100,00%

Zdroj<sup>95</sup>

---

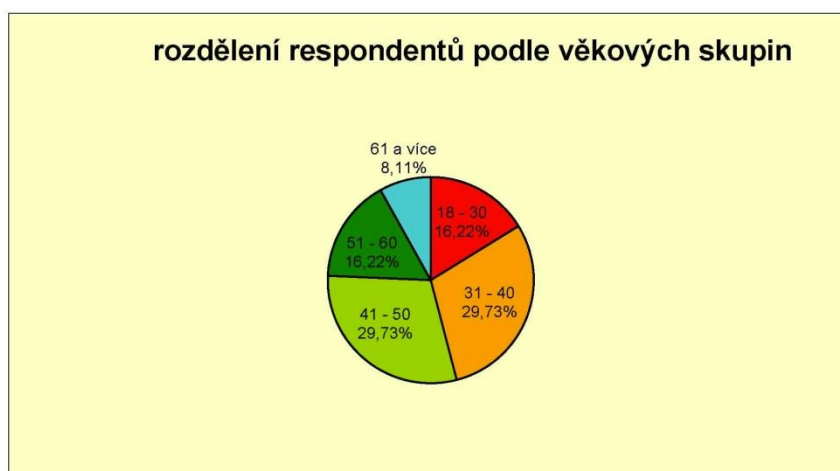
<sup>95</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf č. 14 se soustředí na rozdělení respondentů dle věkových skupin, u zaměstnaných je nejpočetněji zastoupena věková kategorie 31–40 let s téměř 30 %. Naopak nejmenší oslovenou věkovou skupinou (8 %) jsou respondenti ve věku 61 a více let.

Graf 14: Rozdělení respondentů dle věkových skupin (zaměstnaní)

### rozdělení respondentů podle věkových skupin

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variční koef.
148			41 - 50			



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
18 - 30	24	24	16,22%	16,22%
31 - 40	44	68	29,73%	45,95%
41 - 50	44	112	29,73%	75,68%
51 - 60	24	136	16,22%	91,89%
61 a více	12	148	8,11%	100,00%

Zdroj<sup>96</sup>

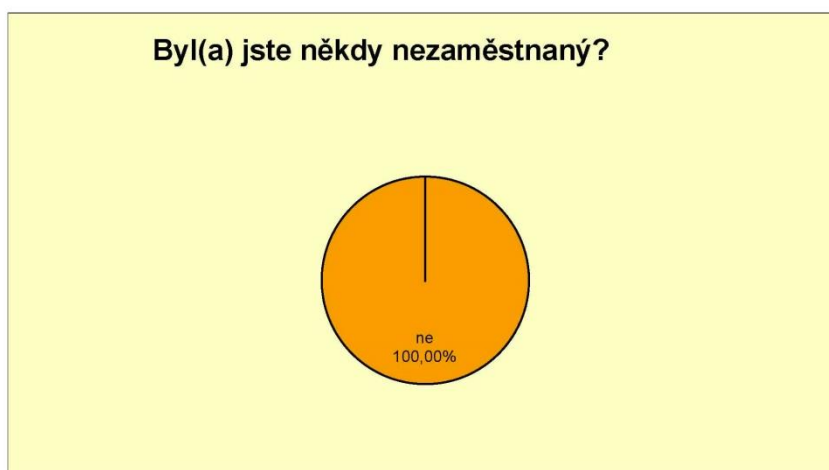
<sup>96</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

V grafu č. 15 se u otázky, zda byl respondent někdy nezaměstnaný, jedná pouze o kontrolní mechanismus, zda byly vyplněné dotazníky správně dle souboru dat vřazeny do skupin zaměstnaní/nezaměstnaní. Výsledek potvrzuje správnost zařazení, 100 % respondentů odpovídá, že nebyli nezaměstnaní.

Graf 15: Zkušenost respondentů s nezaměstnaností (zaměstnaní)

### Byl(a) jste někdy nezaměstnaný?

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variační koef.
148			ne			



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
ano	0	0	0,00%	0,00%
ne	148	148	100,00%	100,00%

Zdroj<sup>97</sup>

---

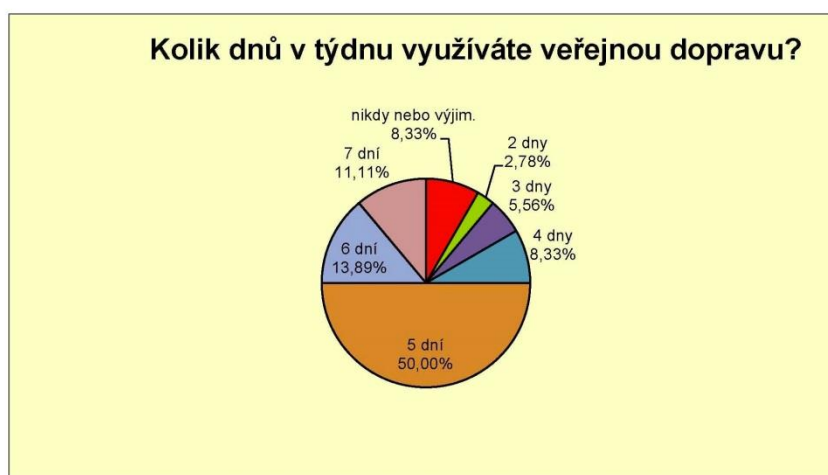
<sup>97</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

U využívání veřejné dopravy v kategorii zaměstnaných respondentů získáváme prakticky totožné výsledky jako u celkového vyhodnocení – důkazem je graf č. 16. Veřejnou dopravu využívají celotýdenně ¾ dotazovaných. Minimálně nebo výjimečně ji využívá 8 % respondentů.

Graf 16: Rozdělení četnosti využívání veřejné dopravy v jednotlivých dnech týdne (zaměstnaní)

### Kolik dnů v týdnu využíváte veřejnou dopravu?

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variační koef.
144	4,67	5 dní	5 dní	3,13	1,77	0,38



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
nikdy nebo výjim.	12	12	8,33%	8,33%
1 den	0	12	0,00%	8,33%
2 dny	4	16	2,78%	11,11%
3 dny	8	24	5,56%	16,67%
4 dny	12	36	8,33%	25,00%
5 dní	72	108	50,00%	75,00%
6 dní	20	128	13,89%	88,89%
7 dní	16	144	11,11%	100,00%

Zdroj<sup>98</sup>

<sup>98</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Časová dostupnost veřejné dopravy je stejně důležitá jako její kvalita. V grafu č. 17 tuto důležitost dokazují zaměstnaní, kteří toto hledisko vnímají jako velmi důležité (téměř v 65 %).

Graf 17: Souvislost časové dostupnosti veřejné dopravy a zaměstnanosti (zaměstnaní)

### Pomáhá vám ve vašem zaměstnání veřejná doprava z vašeho bydliště?

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variální koef.
148	2,32	2	2	0,71	0,84	0,36



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
ano	20	20	13,51%	13,51%
spíše ano	76	96	51,35%	64,86%
spíše ne	36	132	24,32%	89,19%
ne	16	148	10,81%	100,00%

Zdroj<sup>99</sup>

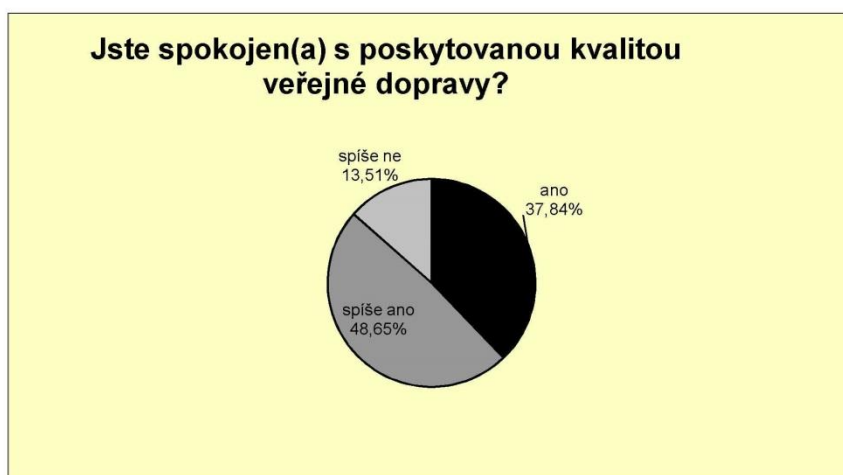
<sup>99</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Výsledky grafu č. 18 nám představují v kategorii zaměstnaných spokojenost s poskytovanou kvalitou veřejné dopravy. I skupina zaměstnaných potvrzuje již vyřčené, tj. že na Jablonecku je jedna z nejkvalitnějších veřejných dopravy v České republice. Svědčí o tom 86 % potvrzení spokojenosti, navíc žádný z občanů není zcela nespokojen.

Graf 18: Spokojenost s poskytovanou kvalitou veřejné dopravy (zaměstnaní)

### Jste spokojen(a) s poskytovanou kvalitou veřejné dopravy?

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variační koef.
148	1,76	2	2	0,46	0,68	0,38



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
ano	56	56	37,84%	37,84%
spíše ano	72	128	48,65%	86,49%
spíše ne	20	148	13,51%	100,00%
ne	0	148	0,00%	100,00%

Zdroj<sup>100</sup>

---

<sup>100</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Struktura grafu č. 19 potvrzuje i u zaměstnaných stejný postoj jako u celkového hodnocení, tj. že pokud není k dispozici jiný způsob dopravy, je závislost na veřejné dopravě klíčová. Z toho vyplývá jedna ze základních potřeb kladených na veřejnou dopravu ze strany zákazníka – a tou je nabídka počtu spojů. Důležitost tohoto kritéria potvrzuje 54 % respondentů.

Graf 19: Vliv nabídky veřejné dopravy na volbu zaměstnání (zaměstnaní)

### Má nabídka veřejné dopravy vliv na volbu zaměstnání?

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variační koef.
148	2,41	2	2	0,79	0,89	0,37



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
ano	24	24	16,22%	16,22%
spíše ano	56	80	37,84%	54,05%
spíše ne	52	132	35,14%	89,19%
ne	16	148	10,81%	100,00%

Zdroj<sup>101</sup>

---

<sup>101</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

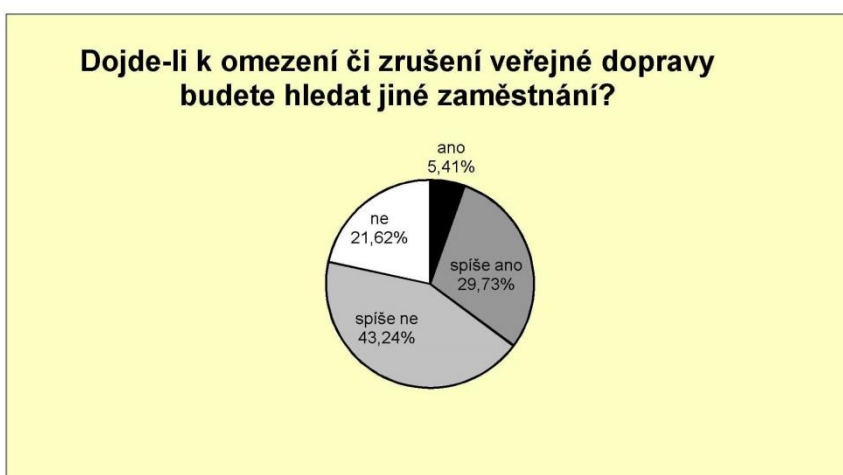


Z grafu č. 20 je patrné, že skupina zaměstnaných bude v případě omezení či zrušení spojů hledat jiné možnosti dopravy do zaměstnání. Tuto variantu preferuje téměř 65 % respondentů, když na otázku, zda si budou hledat jiné zaměstnání, pokud dojde k omezení dopravy, odpovídají negativně.

Graf 20: Souvislost omezení nabídky veřejné dopravy se změnou zaměstnání (zaměstnaní)

**Dojde-li k omezení či zrušení veřejné dopravy  
budete hledat jiné zaměstnání?**

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variační koef.
148	2,81	3	3	0,70	0,84	0,30



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
ano	8	8	5,41%	5,41%
spíše ano	44	52	29,73%	35,14%
spíše ne	64	116	43,24%	78,38%
ne	32	148	21,62%	100,00%

Zdroj<sup>102</sup>

<sup>102</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

#### **4.2.4 Popisná statistika pro skupinu „nezaměstnaných“**

Aby bylo možné kvantitativně provést vzájemné srovnání odpovědí zaměstnaných a nezaměstnaných respondentů, byl výběrový soubor rozdělen podle odpovědí na otázku, zda byl dotyčný někdy nezaměstnaný, na dva dílčí soubory dat. Ty byly vyhodnoceny nejprve pomocí nástrojů popisné statistiky. Dále jsou uvedeny a komentovány výsledky pro skupinu „nezaměstnaných“ respondentů.

Při cestování u skupiny respondentů, kteří se již setkali s nezaměstnaností, také převládá autobusová doprava, což i dokazuje graf č. 21. V tomto případě dle výsledků ale větší skupina obyvatel využívá služeb městské hromadné dopravy (53,85 %).

Graf 21: Rozdělení dopravních prostředků používaných k dojížděce do zaměstnání (nezaměstnaní)

**K cestování do práce používám nejčastěji uvedené druhy dopravy:**

medián	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variační koef.
52			městská hromadná			



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
příměstská autobusová	20	20	38,46%	38,46%
železniční	4	24	7,69%	46,15%
městská hromadná	28	52	53,85%	100,00%

Zdroj<sup>103</sup>

<sup>103</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Dle zobrazení v grafu č. 22 se s nezaměstnaností nejvíce setkala třída obyvatel se středoškolským vzděláním (téměř 85 % oslovených respondentů). Dále je nezaměstnaností ohrožena skupina obyvatel s nejnižším vzděláním (15 %). Vysokoškolsky vzdělaní lidé se ve vzorku oslovených respondentů se zkušeností s nezaměstnaností nevyskytují.

Graf 22: Rozdělení respondentů dle dosaženého vzdělání (nezaměstnaní)

### rozdělení respondentů podle nejvyššího dosaženého vzdělání

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variační koef.
52			střední s mat.			



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
základní	8	8	15,38%	15,38%
střední bez mat.	12	20	23,08%	38,46%
střední s mat.	32	52	61,54%	100,00%
vysokoškolské	0	52	0,00%	100,00%

Zdroj<sup>104</sup>

---

<sup>104</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Výsledek z grafu č. 23 jasně poukazuje na vyšší nezaměstnanost žen. S hrozbou nezaměstnanosti se setkalo téměř 77 % oslovených.

Graf 23: Rozdělení respondentů podle pohlaví (nezaměstnaní)

### rozdělení respondentů podle pohlaví

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variační koef.
52			žena			



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
muž	12	12	23,08%	23,08%
žena	40	52	76,92%	100,00%

Zdroj<sup>105</sup>

---

<sup>105</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf č. 24 potvrzuje všeobecně známé výsledky, že nejpočetnější skupinou nezaměstnaných bývají mladí lidé, v našem případě věková kategorie 18–30 let. Handicap chybějících pracovních zkušeností a návyků je zde patrný. Modus tuto věkovou skupinu jasně deklaruje (46,15 %). Druhou nejpočetnější skupinou je překvapivě věková kategorie v rozmezí 31–40 let.

Graf 24: Rozdělení respondentů dle věkových skupin (nezaměstnaní)

### rozdělení respondentů podle věkových skupin

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variální koef.
52			18 - 30			



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
18 - 30	24	24	46,15%	46,15%
31 - 40	12	36	23,08%	69,23%
41 - 50	4	40	7,69%	76,92%
51 - 60	8	48	15,38%	92,31%
61 a více	4	52	7,69%	100,00%

Zdroj<sup>106</sup>

<sup>106</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf č. 25 je kontrolním grafem správnosti zařazení respondentů do skupin. V tomto případě 100 % oslovených respondentů bylo někdy nezaměstnaných.

Graf 25: Zkušenost respondentů s nezaměstnaností (nezaměstnaní)

### Byl(a) jste někdy nezaměstnaný?

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variační koef.
52			ano			



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
ano	52	52	100,00%	100,00%
ne	0	52	0,00%	100,00%

Zdroj<sup>107</sup>

---

<sup>107</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Následný graf s pořadovým číslem 26 se zabývá využitím veřejné dopravy v jednotlivých dnech v týdnu. U skupiny osob, které se setkaly s nezaměstnaností, je patrné nejvyšší využití veřejné dopravy. Veřejnou dopravu čtyři a více dnů využívá přes 94 % respondentů. Zbýlých necelých 6 % oslovených využívá služby veřejné dopravy minimálně nebo vůbec.

Graf 26: Rozdělení četnosti využívání veřejné dopravy v jednotlivých dnech týdne (nezaměstnaní)

### Kolik dnů v týdnu využíváte veřejnou dopravu?

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variační koef.
51	5,10	5 dní	5 dní	2,37	1,54	0,30



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
nikdy nebo výjim.	3	3	5,88%	5,88%
1 den	0	3	0,00%	5,88%
2 dny	0	3	0,00%	5,88%
3 dny	0	3	0,00%	5,88%
4 dny	4	7	7,84%	13,73%
5 dní	28	35	54,90%	68,63%
6 dní	8	43	15,69%	84,31%
7 dní	8	51	15,69%	100,00%

Zdroj<sup>108</sup>

<sup>108</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)



Osoby, které se již setkaly s nezaměstnaností, si mnohem více než ostatní uvědomují důležitost veřejné dopravy, pokud nemají k dispozici jinou alternativu. Důkazem toho je graf č. 27, kde časová dostupnost a počet spojů jsou důležité pro téměř 77 % oslovených respondentů.

Graf 27: Souvislost časové dostupnosti veřejné dopravy a zaměstnanosti (nezaměstnaní)

### Pomáhá vám ve vašem zaměstnání veřejná doprava z vašeho bydliště?

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variční koef.
52	2,15	2	2	0,60	0,78	0,36



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
ano	8	8	15,38%	15,38%
spíše ano	32	40	61,54%	76,92%
spíše ne	8	48	15,38%	92,31%
ne	4	52	7,69%	100,00%

Zdroj<sup>109</sup>

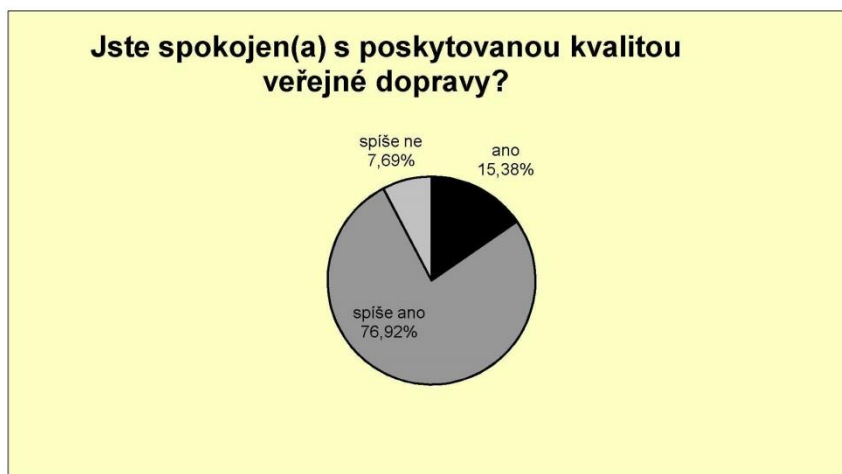
<sup>109</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Spokojenost s kvalitou poskytovaných služeb je dle grafu č. 28 velmi vysoká. Zcela nebo spíše spokojeno je přes 92 % respondentů, kteří mají zkušenost s nezaměstnaností.

Graf 28: Spokojenost s poskytovanou kvalitou veřejné dopravy (nezaměstnaní)

### Jste spokojen(a) s poskytovanou kvalitou veřejné dopravy?

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variční koef.
52	1,92	2	2	0,23	0,48	0,25



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
ano	8	8	15,38%	15,38%
spíše ano	40	48	76,92%	92,31%
spíše ne	4	52	7,69%	100,00%
ne	0	52	0,00%	100,00%

Zdroj<sup>110</sup>

<sup>110</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Přes 61 % dotazovaných obyvatel v grafu č. 29 potvrzuje důležitost nabídky veřejné dopravy v souvislosti s volbou zaměstnání (na otázku, zda má nabídka veřejné dopravy vliv na volbu zaměstnání, odpovídá ano 23,08 %, spíše ano 38,46 %).

Graf 29: Vliv nabídky veřejné dopravy na volbu zaměstnání (nezaměstnaní)

### Má nabídka veřejné dopravy vliv na volbu zaměstnání?

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variační koef.
52	2,23	2	2	0,81	0,90	0,40



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
ano	12	12	23,08%	23,08%
spíše ano	20	32	38,46%	61,54%
spíše ne	16	48	30,77%	92,31%
ne	4	52	7,69%	100,00%

Zdroj<sup>111</sup>

---

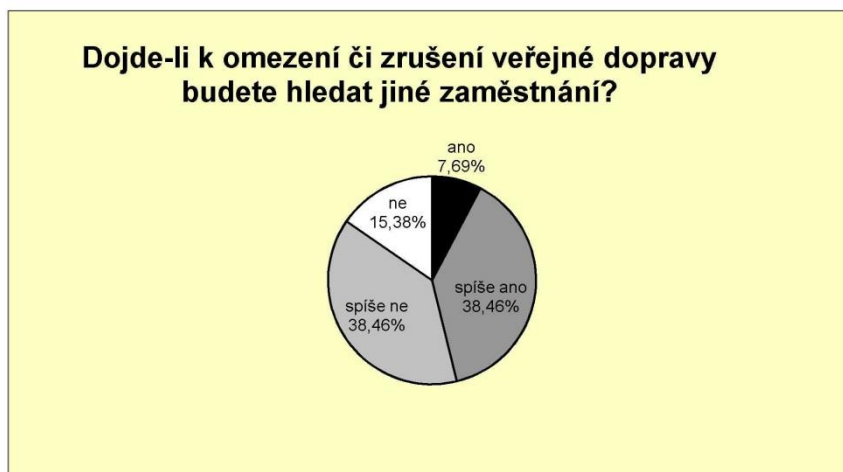
<sup>111</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Podle výsledků v grafu č. 30 si bude hledat nové zaměstnání v případě omezení či zrušení spojů 46 % respondentů, naopak 54 % dotazovaných se zaměří na hledání nových způsobů dopravy do zaměstnání.

Graf 30: Souvislost omezení nabídky veřejné dopravy se změnou zaměstnání (nezaměstnaní)

**Dojde-li k omezení či zrušení veřejné dopravy  
budete hledat jiné zaměstnání?**

N	průměr	medián	modus	výběr. rozptyl	výběr. směr. odchylka	variační koef.
52	2,62	3	2	0,71	0,84	0,32



třída	absolutní četnost	kumulativní abs. četnost	relativní četnost [%]	kumulativní rel. četnost [%]
ano	4	4	7,69%	7,69%
spíše ano	20	24	38,46%	46,15%
spíše ne	20	44	38,46%	84,62%
ne	8	52	15,38%	100,00%

**Zdroj<sup>112</sup>**

<sup>112</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

#### 4.2.5 Chí-kvadrát test dobré shody

Cílem této kapitoly bylo ověřit, jestli existují rozdíly mezi skupinami odpovědí skupin „zaměstnaných“ a „nezaměstnaných“ respondentů, a tím získat podklady pro posouzení jejich vztahu k dotazovaným kvalitativním kritériím. Pro ověření byl zvolen chí-kvadrát test dobré shody, který byl aplikován na následující ukazatele anketního průzkumu:

- kvalita MHD,
- nabídka veřejné dopravy a její vliv na volbu zaměstnání,
- hledání zaměstnání pro omezení veřejné dopravy,
- pomoc veřejné dopravy v zaměstnání.

Jako pozorovaná statistika byly zvoleny vždy četnosti pro „zaměstnané“ respondenty, jako srovnávací (očekávaná) statistika byly zvoleny četnosti pro „nezaměstnané“ respondenty. Nulová hypotéza byla vždy stanovena tak, že hodnocení vybraného ukazatele (např. kvality MHD) je pro obě skupiny respondentů („zaměstnaní“ a „nezaměstnaní“) shodné. Počet stupňů volnosti pro výpočet kritické hodnoty je 2 nebo 3. Hladina významnosti byla zvolena 5%. Předpoklady pro použití testu chí-kvadrát dobré shody jsou vždy splněny.

V případě **kvality MHD a pomoci veřejné dopravy v zaměstnání** byla nulová hypotéza zamítnuta. Na zvolené 5% hladině významnosti tedy můžeme učinit závěr, že hodnocení těchto dvou kritérií se v případě obou skupin respondentů liší. Tyto ukazatele tedy budou zřejmě rozhodující při volbě zaměstnání. Do jaké míry se odlišují, bylo ukázáno výše – v analýze popisné statistiky. U zbývajících kritérií **nabídka veřejné dopravy a její vliv na volbu zaměstnání a hledání zaměstnání pro omezení veřejné dopravy** byla nulová hypotéza přijata, pro obě skupiny respondentů je tedy rozdělení hodnocení kvality obdobné a tato kritéria zřejmě nepatří k těm, která jsou ovlivněna zaměstnaností respondentů, a tedy nemají zřejmě na tuto oblast velký vliv.

Výpočet testu hypotéz je uveden v následující tabulce:

**Tabulka 18: Výpočet hodnot chí-kvadrát testu dobré shody**

**kvalita MHD**

**nulová hypotéza: rozdělení je shodné v obou případech**

porovnání četnosti odpovědí u "zaměstnaných" a "nezaměstnaných"

	ano	spíše ano	spíše ne		
ni	56	72	20		
pi	0,15	0,77	0,08	pomocné výpočty	148
npi	22,2	113,96	11,84	pomocné výpočty	1
ni-npi	33,8	-41,96	8,16	pomocné výpočty	148
suma chí kvadrát	51,4612613	15,4496455	5,62378378	pomocné výpočty	0
				vypočtená hodnota	72,535

krit. hodnota	chí kvadrát 0,05	5,991	pro v = 2
---------------	------------------	-------	-----------

suma chí kvadrát padne do oboru zamítnutí chí kvadrát -> nekonečno

**nabídka VD na volbu zaměstnání**

**nulová hypotéza: rozdělení je shodné v obou případech**

porovnání četnosti odpovědí u "zaměstnaných" a "nezaměstnaných"

	ano	spíše ano	spíše ne	ne		
ni	24	56	52	16	pomocné výpočty	148
pi	0,23	0,38	0,31	0,08	pomocné výpočty	1
npi	34,04	56,24	45,88	11,84	pomocné výpočty	148
ni-npi	-10,04	-0,24	6,12	4,16	pomocné výpočty	0
suma chí kvadrát	2,9612691	0,00102418	0,81635571	1,46162162	vypočtená hodnota	5,240

krit. hodnota	chí kvadrát 0,05	7,815	pro v = 3
---------------	------------------	-------	-----------

suma chí kvadrát padne do oboru přijmutí 0 -> chí kvadrát

**hledání zaměstnání pro omezení VD**

**nulová hypotéza: rozdělení je shodné v obou případech**

porovnání četnosti odpovědí u "zaměstnaných" a "nezaměstnaných"

	ano	spíše ano	spíše ne	ne		
ni	8	52	64	32	pomocné výpočty	156
pi	0,08	0,385	0,385	0,15	pomocné výpočty	1
npi	12,48	60,06	60,06	23,4	pomocné výpočty	156
ni-npi	-4,48	-8,06	3,94	8,6	pomocné výpočty	0
suma chí kvadrát	1,60820513	1,08164502	0,2584682	3,16068376	vypočtená hodnota	6,109

krit. hodnota	chí kvadrát 0,05	7,815	pro v = 3
---------------	------------------	-------	-----------

suma chí kvadrát padne do oboru přijmutí 0 -> chí kvadrát

**pomoc VD v zaměstnání**

**nulová hypotéza: rozdělení je shodné v obou případech**

porovnání četnosti odpovědí u "zaměstnaných" a "nezaměstnaných"

	ano	spíše ano	spíše ne	ne		
ni	20	76	36	16	pomocné výpočty	148
pi	0,15	0,62	0,15	0,08	pomocné výpočty	1
npi	22,2	91,76	22,2	11,84	pomocné výpočty	148
ni-npi	-2,2	-15,76	13,8	4,16	pomocné výpočty	0
suma chí kvadrát	0,21801802	2,70681779	8,57837838	1,46162162	vypočtená hodnota	12,965

krit. hodnota	chí kvadrát 0,05	7,815	pro v = 3
---------------	------------------	-------	-----------

suma chí kvadrát padne do oboru zamítnutí chí kvadrát -> nekonečno

Zdroj<sup>113</sup>

<sup>113</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

#### 4.2.6 Závěry anketního průzkumu

Vyhodnocením provedeného anketního průzkumu bylo zjištěno, že většina respondentů dosáhla středoškolského vzdělání a k přepravě využívá autobusovou dopravu, ať již v městském, či příměstském režimu (více než 96 %). Velmi pozitivním zjištěním je vysoké používání veřejné dopravy, téměř ¾ respondentů využívají služeb veřejné dopravy po celý pracovní nebo celý týden. Tento faktor je podpořen dále v oblasti kvality přepravních služeb, kdy plných 88 % dotazovaných je spokojeno s nabízenými službami. Důležitost nabídky počtu spojů v souvislosti se zaměstnaností potvrzuje v provedeném průzkumu více než 50 % respondentů. V případě omezení služeb veřejné dopravy bude hledat nové zaměstnání 38 % respondentů, závislých na veřejné dopravě.

Porovnáním zjištěných údajů pro skupinu „zaměstnaných“ a „nezaměstnaných“ respondentů metodou chí-kvadrát testu dobré shody bylo zjištěno, že v případě kvality MHD a pomoci veřejné dopravy v zaměstnání se hodnocení těchto dvou kritérií v případě skupin „zaměstnaných“ a „nezaměstnaných“ respondentů liší. Tyto ukazatele tedy budou zřejmě rozhodující při volbě zaměstnání. Naproti tomu je u kritérií nabídka veřejné dopravy a její vliv na volbu zaměstnání a hledání zaměstnání pro omezení veřejné dopravy rozdělení hodnocení kvality obdobné a tato kritéria zřejmě nepatří k těm, která jsou ovlivněna zaměstnaností respondentů, a tedy na tuto oblast zřejmě nemají velký vliv.

S ohledem na rozsah této práce a její cíle bylo záměrně rezignováno na posouzení reprezentativnosti průzkumu a její ověření. Přesto lze ze získaných výsledků odhadnout, že z hlediska demografického složení (věk, skladba a pohlaví) by se výběrový soubor mohl přibližovat základnímu souboru. Celý průzkum tedy naznačuje existenci vztahu dopravy a nezaměstnanosti a především ukazuje rámcové možnosti takových anket a demonstuje jejich proveditelnost. Pro další využití v praxi doporučuji analýzu základního souboru (ze statistických dat obcí), na jejím základě přidělení kvót respondentů a na závěr posouzení reprezentativnosti celého průzkumu.

## ZÁVĚR

Autor se ve své práci zabývá vztahem dopravní obslužnosti a nezaměstnanosti ve vybraném regionu. Spojuje tím obor sociologie a dopravy a ve své práci využívá nástroje matematické statistiky, SWOT analýzy a další.

Nejprve se teoreticky zabývá teorií sociologie a dopravy ve vztahu k nezaměstnanosti a popisuje metodiku práce a základy statistického dotazování a matematické statistiky. Tyto teoretické poznatky jsou podstatné s ohledem na zaměření práce, která je víceméně určena dopravním odborníkům z praxe, kteří nemají vždy odpovídající znalosti z jiných oborů. Dále popisuje metodiku své práce: Nejprve se v praktické části věnuje sociologické a dopravně-demografické analýze území z disponibilních dat. Zde na příkladu šesti vybraných obcí okresu Jablonec nad Nisou ověřuje, zda má pět parametrů dopravní obslužnosti obce zřejmou souvislost s objemem obyvatel obcí vyjíždějících za prací v rámci okresu Jablonec nad Nisou a Libereckého kraje. V tomto ohledu vychází jako závěr následující pořadí intenzity vlivu sledovaných parametrů dopravní obslužnosti na výši relativní vyjížděky:

### **DÉLKA INTERVALŮ MEZI SPOJI Z/DO NEJBLIŽŠÍHO PRŮMYSLOVÉHO CENTRA (ŠPIČKY/SEDLA)**

– *nejsilnější vliv*

### **JÍZDNÍ DOBA SPOJŮ DO NEJBLIŽŠÍHO PRŮMYSLOVÉHO CENTRA**

– *silný vliv*

### **ROZSAH PROVOZU SPOJŮ VEŘEJNÉ DOPRAVY V PRACOVNÍM DNI**

– *citelný vliv, ale slabší než u délky intervalu mezi spoji a rozsahu provozu spojů*

### **POČET PŘESTUPŮ PŘI CESTÁCH DO/ZE ZAMĚSTNÁNÍ**

– *poměrně malý vliv*

### **OBSLUHA OBCÍ SPOJI V RÁMCI SYSTÉMU MHD**

– *minimální vliv*



Tento závěr zcela koresponduje s kvalitativními a kvantitativními kritérii, která jsou známa z teorie dopravního modelování jako základní parametry ovlivňující vznik a rozdělení přepravních vztahů v regionu.

Přímou závislost mezi podílem obyvatel sledovaných obcí vyjíždějících za prací v rámci okresu a kraje a podílem nezaměstnaných obyvatel dotčených obcí se ověřit nepodařilo. Lze tedy vyslovit závěr, že nezaměstnanost daného území s nabídkou veřejné dopravy přímo nesouvisí: Zaměstnaní obyvatelé obcí v produktivním věku nepatří mezi skupinu osob, která by na veřejné dopravě vykazovala velmi silnou závislost. Tato skupina si může chybějící dopravní obslužnost veřejnou dopravou nejspíše nahradit prostředky IAD. Lze předpokládat, že působení vlivu parametrů dopravní obslužnosti by bylo mnohem silnější u skupin dětí (žáků a studentů) i seniorů, kteří nemají možnost využít výhod IAD.

Tento závěr potvrzují také zjištění z následující části diplomové práce, kde autor využívá metodu individuálních rozhovorů s dopravními odborníky a metodu dotazníkového šetření. Oba tyto přístupy potvrzují výše uvedený závěr.

Z pohledu oslovených odborníků má doprava hlavně podpůrný vliv na volbu zaměstnání. Vždy závisí na konkrétní situaci jednotlivého člověka. Lze předpokládat, že dominantní vliv na volbu zaměstnání bude mít mzda, pracovní pozice, renomé zaměstnavatele a teprve následně způsob dopravy do práce. Podle dopravních odborníků je přesto nutné vnímat tvorbu dopravní obslužnosti a navazujících jízdnicích řádů jako vysoce důležitou a odbornou činnost, která má nepřímo významný vliv na zaměstnanost v konkrétním regionu. Je patrné, že pokud vznikne průmyslová zóna a nebude do ní existovat kvalitní a efektivní spojení veřejnou dopravou, může to zapříčinit její pomalý rozvoj a komplikace při zajištění dostatečného počtu zaměstnanců. Tyto závěry je nutné chápat jako subjektivní hodnocení, jak již bylo uvedeno výše, přímá kvantifikace možná není.

Vyhodnocením dotazníkového šetření se ukázalo, že porovnáním zjištěných údajů pro skupinu „zaměstnaných“ a „nezaměstnaných“ respondentů metodou chí-kvadrát testu dobré shody lze dospět k závěru, že v případě kvality MHD a pomoci veřejné dopravy v zaměstnání se hodnocení těchto dvou kritérií v případě skupin „zaměstnaných“

a „nezaměstnaných“ respondentů liší. Tyto ukazatele tedy budou zřejmě rozhodující při volbě zaměstnání. Naproti tomu je u kritérií nabídka veřejné dopravy a její vliv na volbu zaměstnání a hledání zaměstnání pro omezení veřejné dopravy rozdělení hodnocení kvality obdobné a tato kritéria zřejmě nepatří k těm, která jsou ovlivněna zaměstnaností respondentů, a tedy nemají zřejmě velký vliv na tuto oblast. To přesně souhlasí s výše zmíněnými závěry. Ani u tohoto průzkumu nesmíme zapomínat, že se jedná o subjektivní hodnocení respondentů.

Autor dochází při shrnutí teoretické i praktické části práce k závěru, že **obce s lepší dopravní obslužností vyjádřenou vyšším počtem spojů nemají a priori nižší nezaměstnanost než obce s nízkou nabídkou dopravního spojení**. Hypotéza stanovená v úvodu této práce tedy nebyla potvrzena. Vliv kvalitní nabídky veřejné dopravy na zaměstnanost je jak podle dotazníkového průzkumu, tak podle dopravních odborníků především subjektivním faktorem.

## **Návrh kroků ke zlepšení dopravní obslužnosti Jablonecka**

Na základě veškerých získaných dat a odborných názorů ve zkoumaném vztahu kvality dopravy a zaměstnanosti jsou v této kapitole navrženy některé kroky ke zlepšení dopravní obslužnosti Jablonecka.

### ***Městská hromadná doprava:***

- Udržet u obcí, kde je provozována MHD, dlouhodobě rozsah dopravní obslužnosti (počet spojů) po celou dobu provozu (po celý den), neomezovat (neprodlužovat) intervaly mezi spoji.
- Zachovat a udržet systém financování MHD prostřednictvím jednoho objednatele, Dopravního sdružení obcí Jablonecka, tento fakt zajistí konzistentní tvorbu dopravní obslužnosti s jednotným přístupem.
- Neměnit stávající tarifní podmínky v celém systému MHD Jablonec nad Nisou (platnost základního – jednotného – předplatného jízdného do všech obcí, kde je MHD zajištěna), neupravovat současný systém na model předplatného

relačního jízdného (odlišná cena jízdního dokladu u dopravy ze sídla do okolních obcí).

### ***Regionální doprava***

- Nabídnout obcím co nejvyšší počet spojů (tedy co nejkratší intervaly mezi nimi) i za cenu potřebných přestupů.
- Zajistit při všech nutných přestupech odpovídající zázemí (lokální dopravní terminály s důsledným dodržováním přestupních vazeb mezi spoji nebo jednotlivými druhy veřejné dopravy).
- Provádět pravidelně dopravní průzkumy, preferovat zachování počtu spojů do periférií, náklady snižovat nasazením vozidel s vhodnou kapacitou (snížení nákladů na provoz).
- Zajistit rozvoj telematiky, podávání aktuálních, nejlépe on-line informací cestujícím o případných dopravních neshodách.
- Upravovat časové polohy spojů pouze v nejnutnějších případech, preferovat dlouhodobou platnost jízdních řádů.
- Investovat do ostatní infrastruktury veřejné dopravy, nabídnout cestujícím odpovídající zázemí (např. investice do výstavby moderních čekáren).
- Rozvíjet a realizovat v praxi nové způsoby odbavování cestujících (umožnit platbu bezkontaktní bankovní kartou).
- Zapojit do tvorby jízdních řádů zástupce zaměstnavatelů a trhu práce.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

### Seznam použitých českých zdrojů

- BAUDYŠ, K., a V. JANOŠ. *Integrace a tvorba jízdnicích řádů za účelem podpory mobility občanů a preference hromadné dopravy osob: Projekt rozvoje ITS*. Praha: ČVUT, Fakulta dopravní, 2001. 78 s.
- BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999. 114 s. ISBN 80-7184-923-5.
- BUCHTOVÁ, B., J. ŠMAJS a Z. BOLELOUCKÝ. *Nezaměstnanost*. 2., přepracované a aktualizované vydání. Praha: Grada, 2013. 192 s. ISBN 978-80-247-4282-3.
- EISLER, J., J. KUNST a F. ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2011. 286 s. ISBN 978-80-245-1759-9.
- GRISA, I., L. LOSOS a T. KREBS. *Úzkorozchodné tramvajové provozy: Jablonec nad Nisou*. Praha: Corona, 2014. 296 s. ISBN 978-80-86116-50-1.
- JÄKL, G., J. KARLOVSKÝ, L. KYSELA, T. KREBS a L. WEJNAR. *Sto let městské hromadné dopravy na Jablonecku*. Jablonec nad Nisou: Dopravní sdružení obcí Jablonecka, ČSAD Jablonec nad Nisou, 1999. 128 s.
- MARADA, M., V. KVĚTOŇ a P. VONDRÁČKOVÁ. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Praha: Česká geografická společnost, 2010. 167 s. ISBN 978-80-904521-2-1.
- MAREŠ, P. *Nezaměstnanost jako sociální problém*. Praha: SLON, 1999. 172 s. ISBN 80-86429-08-3.
- NOVOVIČOVÁ, J. *Pravděpodobnost a matematická statistika*. Praha: ČVUT, 2006. 154 s.
- PŘIBYL, P. *Inteligentní dopravní systémy a dopravní telematika*. 1. vyd. Praha: ČVUT, 2015. 182 s. ISBN 80-01-03122-5.
- ŠTĚRBA, R., a O. PASTOR. *Osobní doprava v území a regionech*. 1. vyd. Praha: ČVUT, 2005. 107 s. ISBN 80-01-03185-3.

### Seznam použitých zahraničních zdrojů

- BÄR, M. *Betriebsführung des Bahn- und ÖPN-Verkehrs, Umdruck Bfg 0*. Dresden: Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften, Professur für Bahnverkehr, öffentlichen Stadt- und Regionalverkehr, 2004. 11 s.
- BÄR, M. *Systemtechnik des Bahn- und ÖPN-Verkehrs / Betriebstechnik des ÖPV, Umdruck Sys3*. Dresden: Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften, Professur für Bahnverkehr, öffentlichen Stadt- und Regionalverkehr, 2004. 19 s.

### Seznam použitých internetových zdrojů

- ALBRECHTICE V JIZERSKÝCH HORÁCH [online]. [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://www.albrechtice-jh.cz/cz/historie/zakladni-informace/>
- BEDŘICHOV [online]. [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://www.bedrichov.cz/soucasnost-a-historie/historie/>
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD [online]. [cit. 2016-03-31]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/domov?p\\_p\\_id=3&p\\_p\\_lifecycle=0&p\\_p\\_state=maximized&p\\_p\\_mode=view&\\_3\\_struts\\_action=%2Fsearch%2Fsearch&\\_3\\_redirect=%2Ffc%2Fportal%2Flayout%3Fp\\_1\\_id%3D20137706%26p\\_v\\_1\\_s\\_g\\_id%3D0&\\_3\\_keywords=LID%C3%8D+A+DOM%C5%AE+2011+LIBERECK%C3%9D+libereck%C3%BD+&\\_3\\_groupId=0](https://www.czso.cz/csu/czso/domov?p_p_id=3&p_p_lifecycle=0&p_p_state=maximized&p_p_mode=view&_3_struts_action=%2Fsearch%2Fsearch&_3_redirect=%2Ffc%2Fportal%2Flayout%3Fp_1_id%3D20137706%26p_v_1_s_g_id%3D0&_3_keywords=LID%C3%8D+A+DOM%C5%AE+2011+LIBERECK%C3%9D+libereck%C3%BD+&_3_groupId=0)
- DOPRAVNÍ PODNIK MĚST LIBERCE A JABLONCE NAD NISOU, a. s. [online]. [cit. 2016-04-04]. Dostupné z: <http://www.dpmlj.cz/#>
- GOOGLE.CZ. *Maps* [online]. [cit. 2016-04-04]. Dostupné z: <https://www.google.cz/maps/@50.6892485,15.0633464,11z>
- IDOL [online]. [cit. 2016-04-10]. Dostupné z: <http://www.iidol.cz/stranky/52:platne-jizdni-rady.html>
- IDOL [online]. [cit. 2016-04-04]. Dostupné z: <http://www.iidol.cz/TrafficOrders/searchByArea/4>
- IDOS [online]. [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://portal.idos.cz/Down.aspx?f=vlakpdf\2015-12-13%2fk036.pdf>
- JIZDNIRADY.CZ [online]. [cit. 2016-03-17]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/>

- LIBERECKÝ KRAJ [online]. [cit. 2016-03-15]. Dostupné z: <http://www.kraj-lbc.cz/Liberecky-kraj-byl-ocen-en-za-nejkomplexnejsi-system-verejne-dopravy-v-CR-pro-rok-2012-n160926.htm>
- MĚSTO LUČANY NAD NISOU [online]. [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://www.lucany.cz/mesto/historie/>
- MPSV.CZ. *Důvod a způsob založení povinného subjektu* [online]. [cit. 2016-03-20]. Dostupné z: <http://portal.mpsv.cz/upcr/oup/info>
- MPSV.CZ. *Hledání volných pracovních míst* [online]. [cit. 2016 03 20]. Dostupné z: <http://portal.mpsv.cz/sz/obcane/vmjedno/vmrozsir>
- OBEC MARŠOVICE [online]. [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://www.obec-marsovice.cz/obec-205/o-marsovicich/trochu-neco-z-historie/>
- OBEC ZLATÁ OLEŠNICE [online]. [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://www.zlata-olesnice.cz/17285/historie/>
- PLAVY [online]. [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://www.plavy.cz/search.php?rsvelikost=sab&rstext=all-phpRS-all&rstema=28>

### Seznam dalších zdrojů

- FREIWILLIG, P. *Tramvajová doprava na Jablonecku 1900–1969*. Brno, 2008. Bakalářská diplomová práce. Masarykova univerzita v Brně, Filozofická fakulta. Vedoucí práce: Libor Vykoupil. 151 s.
- HOLÝ, M., a A. VÁLKOVÁ. *Zpráva o situaci na trhu práce v okrese Jablonec nad Nisou v roce 2014*. Úřad práce ČR, Kontaktní pracoviště krajské pobočky v Liberci Jablonec nad Nisou, 2014. 39 s.
- MATOUŠEK, M. *Průzkum spokojenosti se službami MHD v Jablonci n. N. v roce 2011*. Nepublikováno. Dresden: 25. 4. 2011. 70 s.
- MATOUŠEK, M. *Průzkum spokojenosti se službami MHD v Liberci v roce 2011*. Nepublikováno. Dresden: 25. 4. 2011. 68 s.
- *Strategie území správního obvodu ORP Jablonec nad Nisou v oblasti předškolní výchovy a základního školství, sociálních služeb a odpadového hospodářství, cestovního ruchu a dopravy: Dopravní obslužnost regionu a její integrace*. Projekt Systémová podpora rozvoje meziobecní spolupráce v ČR v rámci území

správních obvodů obcí s rozšířenou působností (číslo projektu: CZ.1.04/4.1.00/B8.00001; nositel projektu: statutární město Jablonec nad Nisou). Svaz měst a obcí České republiky, 17. 12. 2014. 56 s.

- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175 ze dne 15. června 2000 o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 54, s. 2535–2549. Dostupné z: [http:// aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3442](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3442)
- Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2010, částka 65, s. 2210–2221. ISSN 1211-1244. Dostupné z: [www.mvcr.cz/soubor/sb065-10-pdf.aspx](http://www.mvcr.cz/soubor/sb065-10-pdf.aspx)

## SEZNAM ZKRATEK

- ATIC – Asociace turistických informačních center  
CIS JŘ – Celostátní informační systém jízdních řádů  
ČD – České dráhy, a. s.  
ČR – Česká republika  
ČSÚ – Český statistický úřad  
DPMLJ – Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s.  
DSOJ – Dopravní sdružení obcí Jablonecka  
IAD – individuální automobilová doprava  
IDOL – Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje  
IDOS – Informační dopravní systém  
IDS – Integrovaný dopravní systém  
JARIS – Jablonecký regionální integrovaný systém  
JBC – Jablonec nad Nisou  
KORID LK – Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje  
LBC – Liberec  
LK – Liberecký kraj  
MHD – městská hromadná doprava  
MPSV – Ministerstvo práce a sociálních věcí  
ÖPN – Öffentlicher Personennahverkehr (regionální veřejná hromadná doprava osob)  
ÖPV – Öffentlicher Personenverkehr (hromadná veřejná doprava osob)  
ORP – obec s rozšířenou působností  
PAD – pravidelná autobusová doprava  
tram – tramvajová doprava  
VŠE – Vysoká škola ekonomická



# SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

## Seznam obrázků

Obrázek 1: Ukázka speciální webové aplikace umožňující vyhledat volné pracovní místo v návaznosti na dopravní obslužnost.....	21
Obrázek 2: Řešené území .....	57

## Seznam tabulek

Tabulka 1: Výsledky testu hypotéz .....	36
Tabulka 2: Klíčové sociologické údaje vybraných obcí .....	53
Tabulka 3: Přehled dopravního spojení obce Bedřichov .....	54
Tabulka 4: Přehled dopravního spojení obce Maršovice .....	54
Tabulka 5: Přehled dopravního spojení města Lučany nad Nisou .....	55
Tabulka 6: Přehled dopravního spojení obce Albrechtice v Jizerských horách.....	55
Tabulka 7: Přehled dopravního spojení obce Zlatá Olešnice .....	56
Tabulka 8: Přehled dopravního spojení obce Plavy .....	56
Tabulka 9: Délka jízdní doby a procento vyjíždějících za prací .....	60
Tabulka 10: Interval mezi spoji a procento vyjíždějících za prací .....	62
Tabulka 11: Rozsah provozu veřejné dopravy v pracovní den a procento vyjíždějících za prací .....	64
Tabulka 12: Počet přestupů při cestách do/ze zaměstnání a procento vyjíždějících za prací .....	66
Tabulka 13: Obsluha obcí spoji MHD a procento vyjíždějících za prací.....	67
Tabulka 14: Souhrnný přehled jednotlivých dopravně-technologických parametrů monitorovacích obcí.....	68
Tabulka 15: Průměrná nezaměstnanost a procento vyjíždějících za prací .....	71
Tabulka 16: Procento vyjíždějících za prací a průměrná nezaměstnanost v dotčených obcích.....	72
Tabulka 17: Pořadí vlivu parametrů na procento zaměstnaných vyjíždějících za prací .....	73
Tabulka 18: Výpočet hodnot chí-kvadrát testu dobré shody .....	118

## Seznam grafů

Graf 1: Rozdělení dopravních prostředků používaných k dojížděce do zaměstnání .....	84
Graf 2: Rozdělení respondentů dle dosaženého vzdělání .....	85
Graf 3: Rozdělení respondentů podle pohlaví.....	86
Graf 4: Rozdělení respondentů dle věkových skupin .....	87
Graf 5: Zkušenost respondentů s nezaměstnaností .....	88
Graf 6: Rozdělení četnosti využívání veřejné dopravy v jednotlivých dnech týdne ....	89
Graf 7: Souvislost časové dostupnosti veřejné dopravy a zaměstnanosti.....	90
Graf 8: Spokojenost s kvalitou poskytované veřejné dopravy.....	91
Graf 9: Vliv nabídky veřejné dopravy na volbu zaměstnání .....	92
Graf 10: Souvislost omezení nabídky veřejné dopravy se změnou zaměstnání .....	94
Graf 11: Rozdělení dopravních prostředků používaných k dojížděce do zaměstnání (zaměstnaní).....	96
Graf 12: Rozdělení respondentů dle dosaženého vzdělání (zaměstnaní).....	97
Graf 13: Rozdělení respondentů podle pohlaví (zaměstnaní).....	98
Graf 14: Rozdělení respondentů dle věkových skupin (zaměstnaní).....	99
Graf 15: Zkušenost respondentů s nezaměstnaností (zaměstnaní).....	100
Graf 16: Rozdělení četnosti využívání veřejné dopravy v jednotlivých dnech týdne (zaměstnaní).....	101
Graf 17: Souvislost časové dostupnosti veřejné dopravy a zaměstnanosti (zaměstnaní) .....	102
Graf 18: Spokojenost s poskytovanou kvalitou veřejné dopravy (zaměstnaní).....	103
Graf 19: Vliv nabídky veřejné dopravy na volbu zaměstnání (zaměstnaní).....	104
Graf 20: Souvislost omezení nabídky veřejné dopravy se změnou zaměstnání (zaměstnaní).....	105
Graf 21: Rozdělení dopravních prostředků používaných k dojížděce do zaměstnání (nezaměstnaní).....	107
Graf 22: Rozdělení respondentů dle dosaženého vzdělání (nezaměstnaní).....	108
Graf 23: Rozdělení respondentů podle pohlaví (nezaměstnaní) .....	109
Graf 24: Rozdělení respondentů dle věkových skupin (nezaměstnaní) .....	110
Graf 25: Zkušenost respondentů s nezaměstnaností (nezaměstnaní).....	111

Graf 26: Rozdělení četnosti využívání veřejné dopravy v jednotlivých dnech týdne (nezaměstnaní).....	112
Graf 27: Souvislost časové dostupnosti veřejné dopravy a zaměstnanosti (nezaměstnaní).....	113
Graf 28: Spokojenost s poskytovanou kvalitou veřejné dopravy (nezaměstnaní) .....	114
Graf 29: Vliv nabídky veřejné dopravy na volbu zaměstnání (nezaměstnaní) .....	115
Graf 30: Souvislost omezení nabídky veřejné dopravy se změnou zaměstnání (nezaměstnaní).....	116

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Dotazník .....	I
Příloha B – Individuální rozhovory .....	II

## Průzkum vlivu mobility na zaměstnanost.

Tazatel:

Datum:

Linka/zastávka:

Čas:

**Oslovení:** Dobrý den, provádíme průzkum vlivu mobility na zaměstnanost. Cílem průzkumu je zjistit vliv možností dopravního spojení na zaměstnanost v regionu. Výsledky průzkumu budou použity pro zpracování diplomové práce. Průzkum je anonymní, byl(a) byste ochoten(na) odpovědět na několik otázek? Děkujeme.

údaje o respondentovi			muž	žena
18-30	31-40	41-50	51-60	61-více

údaje o vzdělání respondenta	
základní	střední bez maturity
střední s maturitou	vysokoškolské

K cestování do práce používám nejčastěji uvedené druhy dopravy (je možné označit i všechny možnosti):

příměstskou autobusovou dopravu	
železniční dopravu	
městskou hromadnou dopravu	

Kolik dnů v týdnu využíváte veřejnou dopravu?

0	1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---	---

Byl(a) jste někdy nezaměstnaný?  ANO  NE Jak dlouho?

měsíců	roků

Co ovlivnilo vaši nezaměstnanost?

Na dotaz ohledně spokojenosti bude pak respondent odpovídat: ANO / spíše ano / spíše ne / NE a tazatel zaškrtně příslušné políčko

Jste spokojen(a) s poskytovanou kvalitou veřejné dopravy?

A	sA	sN	N
---	----	----	---

Má nabídka veřejné dopravy vliv na volbu zaměstnání?

A	sA	sN	N
---	----	----	---

Dojde-li k omezení či zrušení veřejné dopravy budete hledat jiné zaměstnání?

A	sA	sN	N
---	----	----	---

Pomáhá vám ve vašem zaměstnání veřejná doprava z vašeho bydliště?

A	sA	sN	N
---	----	----	---

doplňkové otázky:

**Chtěli byste jmenovat další oblast, ve které byste uvítali zlepšení?  
Chtěli byste uvést případně další připomínky a náměty?**

## **Individuální rozhovory s dopravními odborníky**

### ***Dopravní specialista***

**Jak jste v regionu (okrese) Jablonec nad Nisou spokojen s úrovní veřejné dopravy?**

*Mám výhodu, že bydlím na spojnici obou měst, v místě silného přepravního toku, takže využívám spoju s nízkým intervalem a vysokou nabídkou.*

**Domníváte se, že zavedení integrované dopravy (IDOL) bylo přínosem pro zkvalitnění veřejné dopravy? V čem vidíte největší přínosy? Proč?**

*Určitě ano, největší benefit získali hlavně cestující příjíždějící do větších měst z okolí, kdy mohou spojit výhody příměstské dopravy s nabídkou MHD. Právě cestující z regionu získali nově možnost využití předplatného či plateb prostřednictvím elektronické peněženky, což dříve nebývalo.*

**Má nabídka veřejné dopravy vliv na volbu zaměstnání? Pokud dojde k omezení nabídky veřejné dopravy, je to pro Vás hrozba z pohledu udržení zaměstnání? Budete uvažovat o změně zaměstnání, nebo budete hledat jiný způsob dopravy do zaměstnání?**

*Osobní zkušenost v tomto nemám, stálé zaměstnání mám 26 let. Nicméně před cca 8mi lety, když jsme hledali s manželkou nové bydlení a pořizovali si domek, tak jedním z nejdůležitějších kritérií byla dopravní obslužnost lokality, a to nejen pro cesty do zaměstnání, ale také pro budoucí spojení pro dcerku do školy*

**Pracujete v okresním městě? Dojíždíte do zaměstnání z okresního města? Pokud ne, máte zaměstnání přímo v místě bydliště?**

*Bydlím na okraji Jablonce a dojíždím do zaměstnání v centru Liberce – krajského města.*

**Pokud využíváte veřejnou dopravu, jaký druh? Železnice, regionální autobusová doprava, městská hromadná doprava? Kolik dnů v týdnu?**

*Využívám především MHD – tedy tramvaj v průměru 2x týdně. Kolem bydliště jede i vlak, ale nestaví zde.*

**Využíváte veřejnou dopravu pouze na cestu do zaměstnání a zpět? Pokud ne, kolik dnů v týdnu veřejnou dopravu využíváte?**

*Zpravidla si s manželkou předáváme auto, ona jede ráno s dcerou do školy. Předá mi auto a já odpoledne vyzvedávám dceru. Takže většinou cestuji MHD ráno do práce.*

**Máte k dispozici osobní automobil? Kolik dnů v týdnu?**

*Většinou vždy v pracovní dny odpoledne mám k dispozici auto.*

**Proč dáváte přednost veřejné dopravě před individuální dopravou?**

*V první řadě cena, je to levnější. V některých případech pak má vliv i setkávání s přáteli, člověk si může dát sklenku a pak cestuje MHD.*

**Jaký máte názor na zajištění MHD do okolních obcí? Je to podle Vás přínosem? Proč?**

*Hlavně na Jablonecku má MHD do okolních obcí tradici – je to dáno především historickým vývojem, ale také schopností obcí v okolí Jablonce finančně podporovat MHD.*

**Myslíte si, že obce, které jsou napojeny na MHD, nabízejí svým obyvatelům vyšší komfort veřejné dopravy? Podle čeho tak usuzujete?**

*Přínos vidím hlavně ve větší nabídce spojů v sedlech a o víkendech.*

**Je podle Vás MHD na Jablonecku kvalitní? Co doporučuje zlepšit?**

*Z provozního pohledu nevím, asi nebudu mít dostatek informací. Z technického hlediska vidím disproporci v nabídce bezbariérových spojů a technickém provedení zastávek a přístupu na ně. Většina spojů je bezbariérových, ale imobilní má problém se dostat komfortně na zastávku nebo ze zastávky do vozidla.*

**Je podle Vašeho názoru a zkušenosti počet spojů pravidelné autobusové dopravy a železnice v jabloneckém regionu dostatečný?**

*Problémem je návaznost spojů a v některých oblastech počet spojů v sedle – o víkendech.*

### **Má vliv počet spojů do jednotlivých obcí na zaměstnanost v dané obci?**

*Asi ano, ale vliv má tradice a případné zlepšení dopravní obslužnosti nepomůže hned zaměstnanosti, ale chce to čas.*

### **Projektový specialista**

#### **Jak jste v regionu (okrese) Jablonec nad Nisou spokojen s úrovní veřejné dopravy?**

*Jsem spokojen, doprava v regionu je na vysoké úrovni, a to jak MHD, tak i železniční nebo linková autobusová doprava; co by se mělo zlepšit, to je spojení regionu do okolních krajů.*

#### **Domníváte se, že zavedení integrované dopravy (IDOL) bylo přínosem pro zkvalitnění veřejné dopravy? V čem vidíte největší přínosy? Proč?**

*Zavedení IDOL bylo přínosem, možnost cestovat na jednu jízdenku všemi druhy dopravy umožnila cestujícím více variant spojení bez nutnosti řešit, který spoj zrovna využijí, pro cestující využívající dopravu mezi městy a zároveň MHD došlo ke zlevnění nákladů na dojíždění (to má ale souvislosti ve vztahu k ekonomice dopravy, kdy došlo k poklesu tržeb).*

#### **Má nabídka veřejné dopravy vliv na volbu zaměstnání? Pokud dojde k omezení nabídky veřejné dopravy, je to pro Vás hrozba z pohledu udržení zaměstnání? Budete uvažovat o změně zaměstnání, nebo budete hledat jiný způsob dopravy do zaměstnání?**

*Nabídka veřejné dopravy určitě má vliv na volbu zaměstnání. V mém případě jsem v minulosti postupoval tak, že jsem zaměstnání volil nezávisle na veřejné dopravě a následně přizpůsobil svoje dojíždění – pokud nebylo možné využívat veřejnou dopravu, dojížděl jsem osobním automobilem.*

*K této otázce si ještě dovoluji poznamenat, že na využívání veřejné dopravy k jízdě do zaměstnání má velký vliv i přístup zaměstnavatelů k této problematice, někteří zaměstnavatelé dopravu svých zaměstnanců podporují (ať už jen výměnou informací, propagací veřejné dopravy anebo v lepším případě i finančně), někteří zaměstnavatelé dopravu zaměstnanců vůbec neřeší.*



**Pracujete v okresním městě? Dojíždíte do zaměstnání z okresního města? Pokud ne, máte zaměstnání přímo v místě bydliště?**

*Pracuji v krajském městě, dojíždím z okresního města.*

**Pokud využíváte veřejnou dopravu, jaký druh? Železnice, regionální autobusová doprava, městská hromadná doprava? Kolik dnů v týdnu?**

*Nejvíce využívám železnici, a to 4 až 5 dnů v týdnu. Regionální autobusy nebo MHD využívám příležitostně (několikrát měsíčně).*

**Využíváte veřejnou dopravu pouze na cestu do zaměstnání a zpět? Pokud ne, kolik dnů v týdnu veřejnou dopravu využíváte?**

*Kromě cesty do zaměstnání využívám veřejnou dopravu i pro cesty ve volném čase – na výlety apod. Celkem využívám veřejnou dopravu v průměru 5x týdně.*

**Máte k dispozici osobní automobil? Kolik dnů v týdnu?**

*Mám k dispozici automobil, dle potřeby kdykoliv.*

**Proč dáváte přednost veřejné dopravě před individuální dopravou?**

*Výhodnější náklady, pohodlí, parkování a sjízdnost silnic (v zimě), nemusím se stresovat řízením, starostí o auto, ale mohu cestou odpočívat, pracovat atd.*

**Jaký máte názor na zajištění MHD do okolních obcí? Je to podle Vás přínosem? Proč?**

*Vyšší počet spojů v okolních obcích je přínosem pro život v obcích ve všech ohledech (vyšší hybnost obyvatelstva pro jízdy do zaměstnání, k lékaři, na nákupy atd.), je přínosem i pro město Jablonec nad Nisou. Díky systému MHD je oblast obsluhovaná MHD „psychologicky“ často vnímána jako jedna aglomerace, MHD působí jako jistý integrující prvek celého regionu.*

**Myslíte si, že obce, které jsou napojeny na MHD, nabízejí svým obyvatelům vyšší komfort veřejné dopravy? Podle čeho tak usuzujete?**

*Ano, zejména pokud jde o četnost spojů a jejich rozložení v průběhu dne a dnů v týdnu. V některých ukazatelích (cestovní doba, interiér vozidel) je komfort MHD oproti PAD nebo železnici nižší, avšak četnost spojů je tak výraznou výhodou, která negativa jasně převažuje.*

### **Je podle Vás MHD na Jablonecku kvalitní? Co doporučuje zlepšit?**

*MHD je ve srovnání s jinými regiony nebo jinými systémy MHD na velmi vysoké úrovni. Přesto by zde byl prostor pro zlepšení, a to v pružnějším reagování na vývoj přepravních potřeb a poptávky v jednotlivých částech dne (v posledních letech vývoj ustrnul), v zajištění přestupních vazeb mezi spoji na autobusovém nádraží (jak v jízdních řádech, tak zajištění přestupů i při mírném zpoždění některého ze spojů), a dále v přístupu dopravce k provozu MHD (označování vozidel, nasazování vhodných typů vozidel atd. – je vidět, že s nasazením dopravce na základě komerčního vztahu kvalita a jeho přístup k MHD velmi poklesly).*

### **Je podle Vašeho názoru a zkušenosti počet spojů pravidelné autobusové dopravy a železnice v jabloneckém regionu dostatečný?**

*Po připravovaném zlepšení na železnici bude celkový počet spojů rozhodně dostačující, za přehodnocení by stálo jejich rozložení v průběhu dne a týdne tak, aby byly zajištěny i spoje v okrajových časech, pokud jsou důležité pro obyvatele. PAD využívám velmi málo, pro moji potřebu je počet spojů vyhovující, ale nemám dostatek informací, abych to mohl posoudit celkově.*

### **Má vliv počet spojů do jednotlivých obcí na zaměstnanost v dané obci?**

*Určitě zde vliv být může, jsem zvědavý na výsledky práce, která je na toto téma zpracovávána. Na okraj by jistě stálo za to kromě porovnání obcí v rámci okresu Jablonec nad Nisou porovnat zdejší situaci i s jinými regiony v ČR.*

## ***Železničář – specialista odboru projektů a strategie***

### **Jak jste v regionu (okrese) Jablonec nad Nisou spokojen s úrovní veřejné dopravy?**

*Veřejná doprava je v okrese Jablonec nad Nisou na velmi dobré úrovni, co se týká četnosti spojů a vzájemné provázanosti všech druhů dopravy jízdními řády. (Trochu podceněn, bez adekvátní nabídky je život obyvatel dojíždějících za prací a potenciál cestovního ruchu v oblasti Josefova Dolu a Kořenova v sezónách a o víkendech ve večerních hodinách.) Velkým problémem je, že dlouhodobě chybí faktické zajištění vazeb při zpožděních a mimořádnostech, a to třeba formou krajského dispečinku veřejné dopravy. Zároveň jsou možnosti veřejné*

dopravy omezeny infrastrukturou. Tramvajová trať z Liberce například končí na okraji centra města bez návazností a celkově infrastruktura středu města Jablonce nad Nisou neumožňuje optimální a efektivní provoz MHD a návaznosti na železniční dopravu.

**Domníváte se, že zavedení integrované dopravy (IDOL) bylo přínosem pro zkvalitnění veřejné dopravy? V čem vidíte největší přínosy? Proč?**

*Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje představuje především tarifní integraci a možnost variabilního využívání více druhů doprav. To je výrazným přínosem, avšak především pro majitele elektronických karet OPUSCARD, na které se systém zaměřil. Cestování s OPUSCARD se zjednodušilo včetně odbavení. Nevýhodou je „šikanování“ cestujících s jednotlivými papírovými jízdenkami. To se týká i nárazových návštěvníků Libereckého kraje. Zarážející je skutečnost, že tarifní systém od svého progresivního vzniku v roce 2010 ustrnul a nerozvíjí se.*

**Má nabídka veřejné dopravy vliv na volbu zaměstnání? Pokud dojde k omezení nabídky veřejné dopravy, je to pro Vás hrozba z pohledu udržení zaměstnání? Budete uvažovat o změně zaměstnání, nebo budete hledat jiný způsob dopravy do zaměstnání?**

*Nabídka veřejné dopravy je určitě jedním z vlivů na volbu zaměstnání, avšak zejména u lidí s nižšími příjmy. Lidé s vyšším standardem života se snáze vyrovnají s omezením nabídky veřejné dopravy a zpravidla přejdou k individuálnímu automobilismu. Pro nízkopříjmové obyvatele je omezení dopravy zcela jednoznačně hrozbou z pohledu udržení zaměstnání.*

**Pracujete v okresním městě? Dojíždíte do zaměstnání z okresního města? Pokud ne, máte zaměstnání přímo v místě bydliště?**

*Pracuji převážně v Praze, kam cca 3x týdně dojíždím, a cca 1x týdně do Liberce.*

**Pokud využíváte veřejnou dopravu, jaký druh? Železnice, regionální autobusová doprava, městská hromadná doprava? Kolik dnů v týdnu?**

*Cca 3 dny v týdnu používám dálkovou autobusovou dopravu, téměř denně městskou hromadnou dopravu a cca 3x do týdne regionální autobusovou dopravu nebo železnici.*

**Využíváte veřejnou dopravu pouze na cestu do zaměstnání a zpět? Pokud ne, kolik dnů v týdnu veřejnou dopravu využíváte?**

*Kromě cest do a ze zaměstnání využívám veřejnou dopravu stále, a to i o víkendech a volných dnech za rekreaci a v kombinaci se sportem.*

**Máte k dispozici osobní automobil? Kolik dnů v týdnu?**

*K dispozici mám služební automobil nepravidelně podle potřeby a jeho využití je vedle veřejné dopravy minimální.*

**Proč dáváte přednost veřejné dopravě před individuální dopravou?**

*Upřednostnění veřejné dopravy je součástí mého životního stylu a přesvědčení, že není jiné cesty k udržitelnému rozvoji společnosti. Veřejná doprava by proto měla být stále lákavější alternativou individuálního automobilismu. Míra využívání automobilismu jako takového je už ekologickým, a hlavně obrovským globálním problémem.*

**Jaký máte názor na zajištění MHD do okolních obcí? Je to podle Vás přínosem? Proč?**

*Mám za to, že zajištění MHD do okolních měst a obcí je prospěšné obyvatelům okolních měst a obcí i Jablonci nad Nisou vzájemně. Jablonec nad Nisou a jeho okolí tvoří jinde nevídanou malou aglomeraci, která má vedle běžného života obyvatel a od něj se odvíjejících přepravních potřeb výraznou funkci rekreační, a to po celý rok.*

**Myslíte si, že obce, které jsou napojeny na MHD, nabízejí svým obyvatelům vyšší komfort veřejné dopravy? Podle čeho tak usuzujete?**

*Zcela určitě. Přínosem je MHD jak pro obce bez další dopravy, tak i pro ty s dalšími souběžnými druhy dopravy, když výhodou MHD jsou pravidelnost, resp. převažující intervalové uspořádání, a četnost.*

**Je podle Vás MHD na Jablonecku kvalitní? Co doporučuje zlepšit?**

*MHD na Jablonecku považuji za kvalitní četností spojů, provázanými jízdními řády i počtem bezbariérových vozidel. Nevýhodou je odtržení tramvaje do Liberce. Dalšího zlepšení lze dosáhnout úpravou městské infrastruktury, a to vznikem společného terminálu všech druhů doprav, prodloužením tramvajové trati z Liberce k novému terminálu všech druhů doprav v centru města.*

**Je podle Vašeho názoru a zkušenosti počet spojů pravidelné autobusové dopravy a železnice v jabloneckém regionu dostatečný?**

*Stávající počet spojů považuji za dostatečný (s výjimkou Josefova Dolu a Kořenova, viz výše). Stále je však prostor pro zlepšení prokladů mezi více druhy dopravy s eliminací souběhů.*

**Má vliv počet spojů do jednotlivých obcí na zaměstnanost v dané obci?**

*Počet spojů do jednotlivých obcí je především kvalitativním ukazatelem dostupnosti obce a záleží na tom, jaký charakter obec má a jaké osídlení (podle příjmových skupin obyvatel) převažuje. Pro malou obec bez příležitostí zaměstnání je důležité, aby se její obyvatelé dostali do zaměstnání, škol a na úřady obce s rozšířenou působností (např. pověřené obce III. stupně), k lékaři a zpět. Spojení s Jabloncem nad Nisou už představuje větší pracovní i vzdělávací možnosti. Na procento zaměstnaných dojíždějících tak počet spojů má vliv, nikoliv však na zaměstnanost v místě obce. Ta je dána pouze příležitostmi v místě.*

**Úředník odboru dopravy**

**Jak jste v regionu (okrese) Jablonec nad Nisou spokojen s úrovní veřejné dopravy?**

*S úrovní veřejné dopravy jsem celkově spokojen, vyhovuje mi četnost a kvalita spojení, dílčí rezervy vidím v přestupních vazbách a cestovních časech.*

**Domníváte se, že zavedení integrované dopravy (IDOL) bylo přínosem pro zkvalitnění veřejné dopravy? V čem vidíte největší přínosy? Proč?**

*Ano, zavedení IDOL přineslo zkvalitnění veřejné dopravy, zejména co se týče odbavení a možnosti cestovat celým krajem na jednu jízdenku, vč. MHD. Kromě cestování na jeden doklad (s pomocí karty OPUSCARD) vidím největší přínos ve sblížení systémů městské, linkové a železniční dopravy, přičemž by mělo následovat větší vzájemné provázání, tj. nejen tarifní, ale i dopravní integrace, kdy si uvedené systémy nebudou konkurovat, ale plně spolupracovat a doplňovat se.*

**Má nabídka veřejné dopravy vliv na volbu zaměstnání? Pokud dojde k omezení nabídky veřejné dopravy, je to pro Vás hrozba z pohledu udržení zaměstnání? Budete uvažovat o změně zaměstnání nebo budete jiný způsob dopravy do zaměstnání?**

*Dle mého názoru má podpůrný vliv, není to vliv zcela zásadní, záleží výrazně na tom, zda má daný jedinec jinou možnost dopravy a jak vůči ní vychází veřejná doprava nákladově a časově. Podobně i v případě omezení nabídky veřejné dopravy – hrozba to je zejména pro ty, kdo nemají jinou možnost dopravy anebo z jiných důvodů upřednostňují veřejnou dopravu. Sám bych spíš řešil jiný způsob dopravy do zaměstnání, než že bych uvažoval o změně zaměstnání.*

**Pracujete v okresním městě? Dojíždíte do zaměstnání z okresního města? Pokud ne, máte zaměstnání přímo v místě bydliště?**

*Pracuji v krajském městě a dojíždím denně ze sousedního města okresního. Zastávky veřejné dopravy, odkud je přímé spojení, jsou v blízkosti bydliště i zaměstnání.*

**Pokud využíváte veřejnou dopravu, jaký druh? Železnice, regionální autobusová doprava, městská hromadná doprava? Kolik dnů v týdnu?**

*Nejvíce využívám meziměstskou tramvajovou dopravu (legislativně jde o MHD), výrazně méně železniční dopravu a jen výjimečně regionální autobusovou dopravu. Obvykle 3–4x týdně.*

**Využíváte veřejnou dopravu pouze na cestu do zaměstnání a zpět? Pokud ne, kolik dnů v týdnu veřejnou dopravu využíváte?**

*Nejvíce pro cesty do zaměstnání a zpět, příležitostně ke služebním cestám, k lékaři a k cestám za rekreací. Celkově využívám veřejnou dopravu obvykle 4–5x týdně.*

**Máte k dispozici osobní automobil? Kolik dnů v týdnu?**

*Standardní osobní automobil mám k dispozici obvykle 3–4 dny v týdnu, starší, záložní automobil je k dispozici celý týden (7 dnů).*

**Proč dáváte přednost veřejné dopravě před individuální dopravou?**

*Z důvodů ekonomických (vč. parkování v cíli), ekologického cítění, fandovství a také pro možnost cestou relaxovat (četba, zdřímnutí) a neřešit případnou konzumaci alkoholu před cestou.*

### **Jaký máte názor na zajištění MHD do okolních obcí? Je to podle Vás přínosem? Proč?**

*MHD do okolních obcí obvykle přináší vyšší kvalitu (komfortnější a více nízkopodlažní vozidla) a vyšší četnost spojení, než je obvyklá dopravní obslužnost, navíc pomáhá větší efektivitě linek i uvnitř města (synergické efekty z větší délky linek a lepších proběhů vozidel, lepší využití v úsecích v blízkosti hranice města). Je přínosem s ohledem na uvedené pozitivní efekty i uvnitř města, mnohé provozování MHD by bez úseků za hranice města ani nebyly životaschopné. Přínosem je i pro okolní obce napojené na MHD, které jsou tak snáze dostupné a jejich vazba k městu je tak těsnější, jejich obyvatelé nemívají pocit života na „periferii“.*

### **Myslíte si, že obce, které jsou napojeny na MHD, nabízejí svým obyvatelům vyšší komfort veřejné dopravy? Podle čeho tak usuzujete?**

*Ano, jedná se o vyšší komfort, byť i za cenu vyšších nákladů než u běžné dopravní obslužnosti. Lze tak usuzovat i podle toho, že linky MHD obvykle projíždí napříč městem, a umožňují tak přímá a častější spojení do více cílů ve městě než běžná dopravní obslužnost (ta má obvykle ve městě jen několik málo zastávek a do mnoha cílů je nutný přestup na jinou dopravu, zejména na MHD).*

### **Je podle Vás MHD na Jablonecku kvalitní? Co doporučuje zlepšit?**

*Ano, MHD na Jablonecku je velmi kvalitní, i díky dlouholetému procesu inovací a rozšiřování služeb. Lze doporučit zlepšení přestupních vazeb (zajištění vyšší spolehlivosti, zejména na terminálu na AN), vyřešit dlouhodobý problém s přestupní vazbou z jablonecké MHD na tramvaj do Liberce, ideálně propojením všech druhů veřejné dopravy v novém terminálu na jižním okraji centra města. Více využívat možností a věnovat péči elektronickým informačním systémům, zejména u autobusů, výhledově takové systémy budovat i na vybraných frekventovaných zastávkách.*

### **Je podle Vašeho názoru a zkušenosti počet spojů pravidelné autobusové dopravy a železnice v jabloneckém regionu dostatečný?**

*Z pohledu mých přepravních potřeb je počet spojů linkové autobusové dopravy a železnice v jabloneckém regionu dostatečný, u železnice po realizaci základního intervalu vlaků 30 min. až nadstandardní (zejména v úseku Jablonec nad Nisou – Liberec, kde se obávám nízkého využití), spíše bych uvítal větší posílení vlaků v úseku Jablonec nad Nisou – Smržovka (kde není souběžná jiná kolejová doprava a vhodné by bylo zavést interval vlaků 30 min. celodenně).*

## **Má vliv počet spojů do jednotlivých obcí na zaměstnanost v dané obci?**

*Určitý vliv mít může, zejména pokud by došlo k velkému omezení počtu spojů, záleží i na sociálním složení obyvatelstva (čím více je závislé na veřejné dopravě) a směřování nejčastějších cest za prací (zda odpovídá směřování linek veřejné dopravy, zda u těchto směrů je přímé spojení bez přestupu).*

## **Náměstek primátora, poslanec Parlamentu České republiky**

### **Jak jste v regionu (okrese) Jablonec nad Nisou spokojen s úrovní veřejné dopravy**

*Já jsem celkem spokojen. Ve srovnání s jinými regiony je zde veřejná doprava celkem rozvinutá.*

### **Domníváte se, že zavedení integrované dopravy (IDOL) bylo přínosem pro zkvalitnění veřejné dopravy? V čem vidíte největší přínosy? Proč?**

*Bylo. IDOL mám spojen hlavně s OPUSCARD. Zjednodušilo se cestování. Nemusím řešit, zda mám dostatek drobných ve správné skladbě. Mohu přestupovat a volit mezi různými druhy dopravy, hlavně mezi Jabloncem a Libercem.*

### **Má nabídka veřejné dopravy vliv na volbu zaměstnání? Pokud dojde k omezení nabídky veřejné dopravy, je to pro Vás hrozba z pohledu udržení zaměstnání? Budete uvažovat o změně zaměstnání, nebo budete hledat jiný způsob dopravy do zaměstnání?**

*U mne nikoliv. Jsem advokát. Spíše bych řekl, že na hledání zaměstnání u zaměstnavatelů. U řady lidí u nás na magistrátu je doprava MHD do zaměstnání důležitá.*

### **Pracujete v okresním městě? Dojíždíte do zaměstnání z okresního města? Pokud ne, máte zaměstnání přímo v místě bydliště?**

*Pracuji v okresním městě a v docházkové vzdálenosti od bydliště.*

### **Pokud využíváte veřejnou dopravu, jaký druh? Železnice, regionální autobusová doprava, městská hromadná doprava? Kolik dnů v týdnu?**

*Nejčastěji tramvaj a vlak, méně často autobus.*



**Využíváte veřejnou dopravu pouze na cestu do zaměstnání a zpět? Pokud ne, kolik dnů v týdnu veřejnou dopravu využíváte?**

*Ne, pracovně nevyužívám. A pokud ano, tak 2–3krát do měsíce. Ale dříve jsem pracoval v Liberci – a to jsem ji využíval denně.*

**Máte k dispozici osobní automobil? Kolik dnů v týdnu?**

*Ano, většinou tak 5 dní v týdnu.*

**Proč dáváte přednost veřejné dopravě před individuální dopravou?**

*Nedávám přednost vždy, ale velmi často ano. Je to dáno dílem mým ekologickým přesvědčením a v dřívější době byl i nezanedbatelný ekonomický efekt levnějšího jízdného a neřešení parkování. Dnes to je často i úspora času, kdy nemusím řídit a stihnu si ještě něco cestou přečíst. Linky na sever a východ oblasti používám hlavně k dopravě do výchozích míst turistických tras, linky na jih a západ pak i pracovně. Umožňuje mi to účastnit se společenských akcí s konzumací alkoholických nápojů.*

**Jaký máte názor na zajištění MHD do okolních obcí? Je to podle Vás přínosem? Proč?**

*Je. Je na slušné úrovni. Přínosná je zejména doprava v taktu.*

**Myslíte si, že obce, které jsou napojeny na MHD, nabízejí svým obyvatelům vyšší komfort veřejné dopravy? Podle čeho tak usuzujete?**

*Myslím, že obce spíše nabízejí vyšší komfort bydlení. Bydlení ve venkovském typu zastavby pak pomáhá užívat si vymožeností města skrze snadnou dostupnost okresního a krajského města i pro nemotorizované obyvatele.*

**Je podle Vás MHD na Jablonecku kvalitní? Co doporučuje zlepšit?**

*Ano, MHD je v Jablonci nad Nisou na vysoké úrovni. Stížnosti však slýchám na dopravu v taktu v některých relacích, kdy z důvodu taktu jedou v jeden čas třeba tři autobusy za sebou a pak půl hodiny nic. Lidé by uvítali větší rozložení v čase. Vylepšit by chtěly některé návaznosti a také trasování linek v centru Jablonce nad Nisou. Zbytečně dochází k závlekům a prodloužení jízdních dob.*

**Je podle Vašeho názoru a zkušenosti počet spojů pravidelné autobusové dopravy a železnice v jabloneckém regionu dostatečný?**

*Ano, je. Ale problematické jsou některé návaznosti. Asi by pomohl krajský dispečink, zejména při řešení návazností na přestupech při zpožděních.*

**Má vliv počet spojů do jednotlivých obcí na zaměstnanost v dané obci?**

*Ano.*

## **BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE**

**Jméno autora:** Luboš Wejnar

**Obor:** Evropská hospodářskosprávní studia

**Forma studia:** kombinované studium

**Název práce:** Vliv dopravní polohy a dopravní obslužnosti na zaměstnanost v okrese  
Jablonec nad Nisou

**Rok:** 2016

**Počet stran textu bez příloh:** 113

**Celkový počet stran příloh:** 14

**Počet titulů českých použitých zdrojů:** 11

**Počet titulů zahraničních použitých zdrojů:** 2

**Počet internetových zdrojů:** 16

**Počet ostatních zdrojů:** 7

**Vedoucí práce:** doc. PhDr. Petr Sak, CSc.