

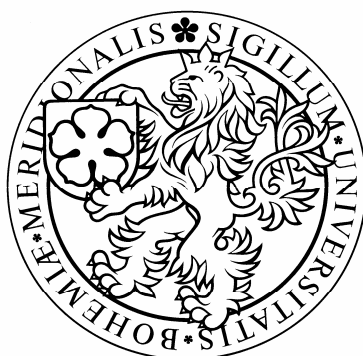
Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra obchodu a cestovního ruchu

Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání, specializace cestovní ruch



**Doprava a dopravní výchova jako odraz  
dopravní gramotnosti  
( Dačicko, Jihlavsko a Jindřichohradecko)**

Vedoucí bakalářské práce:

Mgr. Vladimír Dvořák

Autor:

Pavλίna Marková

2007

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Zemědělská fakulta

Katedra cestovního ruchu

Akademický rok: 2005/2006

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Pavína MARKOVÁ**

Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**

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

Název tématu: **Doprava a dopravní výchova jako odraz dopravní gramotnosti (Dačicko a Jindřichohradecko)**

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

### **Cíl práce:**

Analyzovat dopravní služby na Dačicku, Jihlavsku a Jindřichohradecku jako nedílnou součást cestovního ruchu.

Provést výzkum na segmentu vysokoškolských studentů.

Zaměřit se na možnosti zlepšení dopravního systému - navrhnout možnosti zlepšení.

### **Metodický postup:**

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

### **Rámcová osnova:**

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

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


Seznam odborné literatury:

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


Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Vladimír Dvořák  
Katedra cestovního ruchu

Datum zadání bakalářské práce: 15. března 2006

Termín odevzdání bakalářské práce: 15. dubna 2007

  
prof. Ing. Magdalena Hrabánková, CSc.  
děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA  
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH  
VANČUROVA 204 390 01 TÁBOR

  
doc. Ing. Marie Hesková, CSc.  
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 15. března 2006

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Doprava a dopravní výchova jako odraz dopravní gramotnosti (Dačicko, Jihlavsko a Jindřichohradecko)“ vypracovala samostatně na základě vlastních zjištění a materiálů, které uvádím v seznamu použité literatury a zdrojů.

V Táboře dne .....

.....

Pavλίna Marková

## **Poděkování**

Děkuji panu Mgr. Vladimíru Dvořákovi a všem ostatním, kteří mi pomáhali při psaní této bakalářské práce, za jejich odbornou pomoc a cenné rady.

## **ABSTRAKT**

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

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

### **Klíčová slova**

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

# OBSAH

<b>1. ÚVOD.....</b>	<b>9</b>
<b>2. LITERÁRNÍ REŠERŠE.....</b>	<b>11</b>
<b>3. CÍLE A METODIKA.....</b>	<b>20</b>
<b>4. ANALÝZA DOPRAVY A DOPRAVNÍCH SLUŽEB V JEDNOTLIVÝCH REGIONECH .....</b>	<b>21</b>
<b>4.1. Doprava a dopravní služby na Dačicku.....</b>	<b>21</b>
4.1.1 Základní informace o regionu.....	21
4.1.2. Silniční doprava.....	21
4.1.3. Železniční doprava.....	22
4.1.4. Cyklodoprava.....	23
<b>4.2. Doprava a dopravní služby na Jihlavsku.....</b>	<b>23</b>
4.2.1 Základní informace o regionu.....	23
4.2.2. Silniční doprava.....	23
4.2.3. Železniční doprava.....	25
4.2.4. Letecká doprava.....	25
<b>4.3. Doprava a dopravní služby na Jindřichohradecku.....</b>	<b>26</b>
4.3.1 Základní informace o regionu.....	26
4.3.2. Silniční doprava.....	26
4.3.3. Železniční doprava.....	27
4.3.4. Letecká doprava.....	29
<b>5. TERÉNNÍ VÝZKUM.....</b>	<b>30</b>
<b>5.1. Účel, cíl a metoda šetření.....</b>	<b>30</b>
<b>5.2. Výsledky a analýza vlastního šetření.....</b>	<b>31</b>
<b>5.3. Shrnutí.....</b>	<b>42</b>
<b>6. ZÁVĚR.....</b>	<b>43</b>
<b>7. SUMMARY.....</b>	<b>44</b>

<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ.....</b>	<b>45</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>48</b>



# 1. ÚVOD

Doprava je jedním z klíčových odvětví v moderním státě. Existuje však trvalý rozpor mezi společnostmi, která požaduje stále větší mobilitu, možnostmi ekonomiky uspokojovat potřeby na rozvoj, zejména dopravní infrastruktury a zajištěním co největší bezpečnosti silničního provozu.<sup>1</sup>

Ze všech druhů dopravy je doprava po silnici nejnebezpečnější a nejnákladnější z hlediska zmařených lidských životů. Vzhledem k tomu, že nehody jsou často vnímány jako nutná daň za součást dnešního života, vyvolaly silniční nehody reakci teprve v posledním období.<sup>1</sup>

Na území České republiky zemře každým rokem v důsledku dopravních nehod více než 1 400 lidí, to je v přepočtu na jeden milion obyvatel více než 140 lidí. Každým rokem je na našich silnicích více než 5 tisíc osob těžce zraněno a 30 tisíc osob zraněno lehce.<sup>1</sup>

O to, aby se nehodovost snížila a zvýšila dopravní gramotnost, se v České republice stará především oddělení BESIP, které je součástí Ministerstva dopravy. Provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v souladu se zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Ve své práci se soustřeďuje na preventivní aktivity v oblasti působení na lidského činitele, a to formou celostátních kampaní, dopravní výchovy a rozšiřováním informací o osvědčených postupech v této oblasti. Oddělení BESIP úzce spolupracuje s ostatními ústředními orgány státní správy působícími v oblasti prevence dopravních nehod a prostřednictvím svých regionálních pracovníků zajišťuje preventivní aktivity v regionech, městech a obcích.<sup>2</sup>

Hlavními principy, na kterých je činnost BESIP postavena, jsou – zapojení rodiny, škol, obcí spolupráce s kraji, Policií ČR, Městskou policií a nevládními organizacemi,

---

<sup>1</sup> *Ústřední automotoklub České republiky* [online]. [cit. 2007-03-29]. Dostupný z WWW: <<http://www.uamk-cr.cz/besip/default.asp?id=200001>>.

<sup>2</sup> *BESIP* [online]. c2005, 30.3.2005. [2007-11-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cs/Kdo+jsme/>>.

dále je to odpovědnost médií, provázanost, posloupnost, kontinuita a maximální využití doby, kdy děti přebírají hodnoty, postoje, návyky.<sup>3</sup>

Kromě BESIP se na dopravní výchově dětí různými způsoby podílí řada činitelů – rodiče a vlastně celá veřejnost, sdělovací prostředky, ale jedinou zárukou systematického a odborného vedení dopravní výchovy může být jen škola – učitel, vychovatel – ve spolupráci s rodiči.<sup>4</sup>

Cílem dopravní výchovy je připravit děti na samostatný, bezpečný pohyb v dopravním prostředí. Zajistit, aby děti byly vybaveny potřebnými znalostmi a návyky, které jsou nutným předpokladem bezpečného pohybu v dopravním prostředí. Nejúčinnější formou, jak naplnit tento cíl, je zařazení samostatného předmětu „Dopravní výchova“ jako povinného pro základní školy, nebo vyčerpávajícím způsobem zahrnout učivo do vybraných předmětů základních škol.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> *BESIP* [online]. c2005, 15.3.2005. [2007-11-13]. Dostupný z WWW: <[http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni\\_vychova/Principy.htm](http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni_vychova/Principy.htm)>.

<sup>4</sup> VAŇKOVÁ, Ladislava. *Bezpečná cesta do školy*. [s.l.], 2006. 152 s., 1 mapa, obrázková příloha. Masarykova univerzita v Brně, Pedagogická fakulta, Katedra didaktických technologií. Vedoucí diplomové práce Doc. RNDr. PhDr. Mojmír Stojan, CSc. 2.1. Činitelé dopravní výchovy, s. 15.

<sup>5</sup> *Ústřední automotoklub České republiky* [online]. [cit. 2007-03-29]. Dostupný z WWW: <<http://www.uamk-cr.cz/besip/default.asp?id=200001>>.

## 2. LITERÁRNÍ REŠERŠE

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

Doprava zajišťuje přepravu cestujících z místa jejich trvalého bydliště do místa přechodného bydliště, a je tak spojená s uspokojením jednotlivých potřeb účastníků cestovního ruchu. Vztah mezi cestovním ruchem a dopravou je vzájemně podmiňující, což znamená, že rozvoj nových forem a druhů cestovního ruchu vyvolává zároveň i nové požadavky na rozvoj nových forem, kvalitu a přepravní kapacitu a také na rozvoj a rekonstrukci dopravní sítě. **(Čertík, 2000: 117)**

Doprava ve všech jejích formách je základní podmínkou realizace cestovního ruchu. Na rozvoji dopravy je cestovní ruch přímo závislý (především historicky). Rozhodující část dopravních systémů byla vybudována a slouží pro jiné hospodářské účely, tomu odpovídá i rozmístění dopravní infrastruktury. **(Ryglová, 2005: 27)** V souvislosti s rozvojem cestovního ruchu se některá dopravní infrastruktura buduje výhradně pro potřeby turistiky. Příkladem jsou lanovky, lyžařské vleky, horské tratě apod.

Doprava zahrnuje nakládání materiálu, jeho přemístění (přepravu) a vyložení materiálu. Termínu doprava bychom neměli používat tam, kde se jedná výhradně o osoby. Přeprava zahrnuje pouze přemístění z výchozí do konečné stanice. Týká se pouze lidí, kteří sami nastupují a vystupují. Pokud se mluví v obecné rovině např. o železnici, která dopravuje zboží a přepravuje též lidi, dává se přednost termínu doprava. **(Vaněček, 1994: 59)**

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

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

Doprava na základě dopravních prostředků a komunikací zajišťuje přepravu obyvatelstva do míst cestovního ruchu a umožňuje zároveň i pohyb návštěvníků uvnitř těchto oblastí. **(Petrů, 1999: 75)** Doprava je tedy základní podmínkou samotné existence a rozvoje cestovního ruchu.

Doprava je **(Gúčík, 2004: 27)** pohyb (jízda, plavba, let) dopravních prostředků po dopravních cestách a činnost dopravních zařízení, kterými se uskutečňuje přeprava. Rozděluje se podle prostředí (podzemní, pozemní, vodní a vzdušná), dopravní cesty (silniční, drážní, vodní, letecká, potrubní), předmětu přepravy (osobní, nákladní), pohonu, směru apod.

Doprava se ve srovnání s průmyslem a zemědělstvím vyznačuje celou řadou specifických rysů. Je to především specifické využití přírodního prostředí, buď jako přirozených dopravních cest (řek, oceánů, vzdušného prostoru) anebo základu pro umělé cesty. Pro dopravu je typická převaha zvláštního typu rozmístění – liniového

(lineárního) na rozdíl od bodového, převažujícího v průmyslu, a plošného (areálového), převládajícího v zemědělství. Také koloběhem kapitálu a tvorbou cen dopravní produkce – tarifů a dopravného se doprava podstatně odlišuje od jiných odvětví národního hospodářství. **(Brinke, 1999: 5)**

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

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

Dopravní prostředky jsou prostředky **(Zelenka, Pásková, 2002: 67)** použité účastníkem cestovního ruchu k dopravě z místa jeho obvyklého trvalého pobytu do navštívených míst (termín vymezený pro statistiky, UNWTO). Dopravní prostředky lze členit na prostředky pro dopravu individuální a hromadnou, podle způsobu dopravy a dopravní cesty na silniční dopravu, železniční dopravu, vodní dopravu, leteckou dopravu, vertikální dopravu atd., dále podle velikosti dopravního prostředku, podle způsobu jeho pohonu atd.

Vztah dopravy a cestovního ruchu je oboustranným vztahem, protože rozvoj jednotlivých druhů a forem cestovního ruchu vyvolává vznik nových forem přepravy, rekonstrukci existující a výstavbu nové dopravní sítě, produkci dopravních prostředků zohledňujících požadavky účastníků cestovního ruchu. **(Hesková, 2006: 109)**

Dopravními službami v cestovním ruchu se rozumí ty služby **(Orieška, 1999: 19)**, které jsou spojeny se zabezpečením vlastní přepravy účastníků a jejich zavazadel, včetně poskytování informací o dopravních spojích, rezervování míst v dopravních prostředcích, prodeje dopravních cenin, vyřizování reklamací jízdného apod.

V závislosti na druhu dopravního prostředku tyto služby poskytují přímo dopravci (dopravní společnosti), nebo je obstarávají přepravci, zejména cestovní kanceláře.

Dopravní služby (**Drobná, Morávková, 2004: 65**) jsou služby, které jsou spojeny se zabezpečením přepravy účastníků a jejich zavazadel, včetně poskytování informací o dopravních spojích, s rezervováním míst v dopravních prostředcích, prodejem dopravních cenin, vyřizováním reklamací jízdného apod.

Dopravní služby jsou výkony dopravních organizací, dopravců (provozovatelů dopravy) ve prospěch přepravců a cestujících, souvisejí s přepravou osob, statků anebo informací, kterými se zabezpečuje proces přemístění a výměny na místní, regionální, národní a mezinárodní úrovni. (**Gúčík, 2004: 27**)

Dopravní služby jsou spojeny se zabezpečením přepravy turistů a jejich zavazadel. (**Francová, 2003: 79**) Zahrnují jednak vlastní přepravu a dále pak poskytování informací, rezervaci míst, prodej dopravních cenin, reklamaci. Prostřednictvím dopravních prostředků a komunikací zajišťuje přepravu osob do míst cestovního ruchu a umožňuje i pohyb návštěvníků uvnitř těchto oblastí.

Dopravní služby nejsou cílem účasti na cestovním ruchu. (**Orieška, 1999: 19**) Člení se podle několika hledisek. Podle druhu dopravy jde o služby železniční, letecké, silniční, vodní a ostatní dopravy, z teritoriálního hlediska o služby vnitrostátní a mezinárodní dopravy, z hlediska periodicity o služby v pravidelné a nepravidelné dopravě. Výkonem dopravy je přeprava. Každá přeprava se uskutečňuje podle plánu přepravy (jízdního, letového, lodního nebo jiného řádu).

Dopravní služby představují nezbytnou podmínku realizace cestovního ruchu. (**Indrová, 2004: 51**) Můžeme je charakterizovat jako služby spojené s přemístěním účastníků cestovního ruchu z místa bydliště do místa realizace cestovního ruchu. Na jejich kvalitě do značné míry závisí spokojenost účastníka cestovního ruchu a splnění jeho představ, přání a vlastních cílů v místě cestovního ruchu. Dopravní infrastruktura má pro rozvoj cestovního ruchu zásadní význam.

Rozhodující část dopravního systému byla vybudována k zajišťování služeb pro obyvatelstvo a pro jiné hospodářské účely, v neposlední míře je využívána pro účely cestovního ruchu. **(Hesková, 1997: 33)** V souvislosti s rozvojem masového cestovního ruchu je část dopravní infrastruktury budována výhradně pro jeho potřeby (např. prostředky vertikální dopravy).

Dopravní body **(Šíp, 1997: 13)** jsou místa, ležící na dopravních cestách, v nichž se v nákladní dopravě uskutečňuje nakládka, vykládka či překládka zboží a v dopravě osobní nástup, výstup a přestup cestujících do dopravních prostředků. Obecně se tyto body nazývají stanice. Stanice zpravidla slouží i k technickému zabezpečování dopravy (např. doplňování PHM). Některé dopravní body představují nezbytnou součást dopravy, bez nichž by se tato nemohla uskutečnit např. letiště, přístavy, nádraží.

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

Soustava vzájemně propojených dopravních cest a uzlů vytváří dopravní síť. Rozlišujeme síť v širším významu, **(Šíp, 1997: 13)** tj. zahrnující veškeré komunikace a uzly na určitém území a v užším významu, kdy uvažujeme síť jen s pravidelnou dopravou.

Výchova je proces záměrného působení na osobnost člověka s cílem dosáhnout pozitivních změn v jejím vývoji. **(Průcha, Walterová, Mareš, 1995: 257)** Různá pojetí výchovy byla ovlivněna sociokulturními podmínkami, odlišnými koncepcemi pojetí člověka, akcentací jednotlivých stránek výchovného procesu. Účinnost je závislá na

míře interiorizace výchovných vlivů vychovávaným jedincem. K té dochází, je-li jedinec otevřen pedagogickému působení, odpovídá-li jeho zkušenosti, vytvoří-li se v jeho vědomí potřeba zdokonalovat se, stát se subjektem vlastního utváření. Neúčinnost čistě verbálního působení je nahrazována účinnější organizací zkušenosti vychovávaného. Z moderního hlediska je proto výchova především procesem záměrného a cílevědomého vytváření a ovlivňování podmínek umožňujících optimální rozvoj každého jedince v souladu s individuálními dispozicemi a stimulujícími jeho vlastní snahu stát se autentickou, vnitřně integrovanou a socializovanou osobností.

Pojem výchovná skutečnost (**Průcha, Walterová, Mareš, 1995: 258**) se objevuje především v teoriích inspirovaných hermeneutickou pedagogikou. Výchova je zde chápána jako objektivní dění, které nelze plně racionálně zachytit, pouze se mu snažit porozumět a interpretovat ho. Škola má proto ctít přirozený svět dítěte jako jeho výchovnou skutečnost.

Výchovný styl (**Průcha, Walterová, Mareš, 1995: 259**) je souhrn záměrných i spontánních způsobů chování vychovatele k vychovávanému. Tradičně se uvádějí: autoritativní výchova, liberální výchova, demokratická výchova. Novější klasifikace výchovných stylů, vycházející z empirických výzkumů zejména rodinné výchovy, je zařazují podle několika nezávislých dimenzí – např. cirkumplexní model užívá dvě (láska – hostilita, autonomie – kontrola), jiné modely uvádějí i značně vyšší počet dimenzí. Tyto klasifikace pak umožňují popis nevhodných a pro dítě škodlivých stylů výchovy, jakými jsou např. výchova rozmazlující, zavrhuje, nadměrně ochraňuje (overprotektivní), perfekcionistická, nedůsledná, popř. zanedbávající, týrající nebo zneužívající dítě.

Výchovný systém (**Průcha, Walterová, Mareš, 1995: 259 - 260**) je relativně uzavřený komplex výchovy a vzdělání, včetně teoretických zdrojů i praktických vyústění, případně praktických zkušeností. Historicky můžeme nalézt množství příkladů systémů existujících jako reálné výchovně-vzdělávací systémy jednotlivých zemí nebo koncipované, resp. realizované systémy některých pedagogů a pedagogických škol, jako jsou např. J.J. Pestalozzi, M. Montessoriová, C. Freinet, O. Decroby aj.



Dopravní výchova (**Límová, 2006: 5**) je nedílnou součástí všeobecného vzdělání dětí i dospělých. V době zvýšeného nárůstu motorismu je znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích i nutností k přežití. Správným působením v této oblasti se dá předejít mnohým dopravním nehodám i jejich smrtelným následkům. Cílem dopravní výchovy je příprava dětí a dospívajících na samostatný bezpečný pohyb v dopravním prostředí.

Dopravní výchovu nelze zužovat pouze na znalosti pravidel provozu na pozemních komunikacích, ale je důležitá také výchova morálních a volních vlastností, které jsou z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nezbytné. (**Límová, 2006: 5**) Samotná znalost pravidel nezajišťuje dětem bezpečí. Děti často přesně citují daná pravidla, ale v provozu jednají riskantně. Proto je potřeba u dětí vypěstovat tzv. dopravní smysl.

Je nutné mít stále na zřeteli okolnost, že dopravní výchova není samostatným vyučovacím předmětem. (**Límová, 2006: 5**) Je součástí výchovně vzdělávacího procesu a její obsah je probírán ve vyučovacích hodinách jiných učebních předmětů. Současně s plněním cílů a úkolů učebního předmětu se využívá úměrně učební látky k dopravní výchově všude tam, kde je to vhodné, přirozené a nenásilné. Učivo, kterým se realizují cíle dopravní výchovy, nemůže narušovat logický systém předmětu. V učebních a metodických příručkách jednotlivých předmětů je uplatňován dopravně výchovný zřetel v rozsahu, který odpovídá specifickému zaměření učebního předmětu.

To, že se každý setkává s provozem na pozemních komunikacích už od nejtělejšího dětství (**Límová, 2006: 8**) a musí řešit mnohdy i jeho věku nepřiměřené situace, navozuje nutnost, aby dopravní výchova v celé šíři byla součástí výchovně vzdělávacího systému.

Z těchto hledisek pak lze charakterizovat základní cíle dopravní výchovy takto:

- Pochopení funkce dopravy jako řízeného systému vymezeného zákonnými normami.
- Formování mravního vědomí a jednání ve smyslu morální a právní odpovědnosti chůze a jízdy v provozu na pozemních komunikacích.
- Osvojení zásad bezpečného chování a jednání v provozu dle zákonných norem jako chodec, cyklista nebo jiný účastník tohoto provozu (např. spolujezdec).

- Zvládnutí techniky chůze a jízdy na jízdním kole.
- Pochopení významu technického stavu a údržby vozidel pro bezpečnou jízdu v provozu na pozemních komunikacích a praktické zvládnutí základních úkonů údržby jízdního kola.
- Zvládnutí základních taktických prvků chůze a jízdy v provozu na pozemních komunikacích.
- Znalost technických podmínek dopravy a zařízení ovlivňující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
- Pochopení významu a role policistů pro bezpečný a plynulý provoz na pozemních komunikacích.
- Osvojení si základních dovedností a zásad jednání při dopravní nehodě.

Gramotnost je dovednost číst a psát, získaná obvykle v počátečních ročnících školní docházky. (**Průcha, Walterová, Mareš, 1995: 73 – 74**) Ve vyspělých zemích dosahuje gramotnost obyvatelstva téměř 100% podíl, naopak v málo rozvinutých zemích je gramotnost nízká (60% i méně).

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

- soustředění se na mobilitu jednotlivce v komplexu celé mobility, od přepravy jednotlivce, pobytu, kultury cestování, samostatného pobytu v neznámém přírodním a sociálním prostředí
- dopravní gramotnost zahrnuje čtení, chápání a používání jednotlivých symbolů rozmanitého charakteru pro úspěšnou a efektivní mobilitu (např. mezinárodní používání piktogramů pro označení letiště, označení jednotlivých důležitých budov a institucí apod.)
- dopravní gramotnost se nezaměřuje pouze na mobilitu v nejbližším sociálním prostředí, ale jde o mobilitu i v širším sociálním prostředí (kontext Evropské unie – tzv. budoucí osobní a pracovní mobilita)
- dopravní gramotnost se zaměřuje na chápání a respektování kultury (pravidel) cestování, čtení a chápání znaků v jízdních řádech a mapách ve prospěch samostatného pohybu
- zahrnuje i schopnosti komunikace v jinojazyčném prostředí a schopnost respektovat kulturní pravidla jiného kulturního prostředí po dobu existence v tomto prostředí

Základem pro pochopení dopravní gramotnosti (**Kikušová, 2004: 32**) je chápání, že jde o zacházení se symboly, které mají rozmanitý charakter (přes piktogramy, jazykové kódy, jiné vizuální symboly) a toto umožňuje jedinci samostatný, bezpečný a efektivní přesun z místa na místo.

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

### **3. CÍLE A METODIKA**

Cílem bakalářské práce je analýza současného stavu dopravy a dopravních služeb jako nedílné součásti cestovního ruchu ve zvolených regionech, konkrétně se jedná o Dačicko, Jihlavsko a Jindřichohradecko. Na základě terénního šetření v těchto regionech, které bude provedeno na segmentu vysokoškolských studentů, budou nastíněny možnosti zlepšení dopravní výchovy a dopravního systému ve sledované oblasti.

#### **Analytická část**

Nejprve byla provedena analýza pramenů literatury - prostudována odborná literatura, která se váže k tématu bakalářské práce, vyhledána klíčová slova a vypracována literární rešerše.

Byla provedena situační analýza ve zkoumaných regionech Dačicka, Jihlavska a Jindřichohradecka. Proběhla spolupráce např. s firmou Josef Štefl tour a dále byly získány důležité informace z internetových stránek.

Před začátkem terénního šetření byly stanoveny následující hypotézy:

- Více než 1/3 vysokoškolských studentů se nejčastěji dopravuje autobusem.
- 60% vysokoškolsky vzdělaných lidí se poprvé seznámilo s dopravní výchovou v mateřské škole.

Dále bylo realizováno terénní šetření metodou dotazování respondentů. Takto získané informace mají primární charakter.

#### **Syntetická část**

Souhrn zjištěných dat – vyhodnocení terénního šetření. Na základě grafů a jejich popisu byly přiblíženy a charakterizovány jednotlivé výsledky, které z výzkumu plynou.

#### **Aplikační část**

Zhodnocení současného stavu dopravy a dopravních služeb ve zvolených regionech a návrhy vedoucí ke zlepšení situace v oblasti dopravy a dopravní výchovy. Vyvrácení nebo potvrzení stanovených hypotéz.

## 4. ANALÝZA DOPRAVY A DOPRAVNÍCH SLUŽEB V JEDNOTLIVÝCH REGIONECH

### 4.1. Doprava a dopravní služby na Dačicku

#### 4.1.1 Základní informace o regionu

Dačicko se nachází ve východní části největšího, ale současně řídké zalidněného okresu České republiky, okresu Jindřichův Hradec. Na západě sousedí s Jindřichohradeckým mikroregionem, na severu a východě s krajem Vysočina a Jihomoravským krajem. Jižní hranici Dačicka tvoří státní hranice ČR se zemí Dolní Rakousko.<sup>6</sup>

Dačicko je vymezeno územím 21 obcí a dvou měst Dačice a Slavonice. Zaujímá plochu 471,89 km<sup>2</sup> a ke dni 1.1.2004 v něm žilo celkem 20 191 obyvatel. Hustota zalidnění tak činila ke stejnému datu 42,79 obyvatel na km<sup>2</sup>. Z právního hlediska jde o zájmové sdružení obcí podle zákona č. 128/2000 Sb. o obcích a §20, odst. 2 a 3 zák. č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku.<sup>7</sup>

#### 4.1.2. Silniční doprava

Důležitou silnicí I. třídy, která ovšem Dačickem prochází zcela okrajově, je silnice I/23 J.Hradec – Studená – Telč – Třebíč – Brno. Je doplňkovým tranzitním tahem vedle dálnice D1 z jižních Čech na Vysočinu a jižní Moravu, z toho důvodu je hodně využívána především nákladní dopravou.<sup>8</sup>

Autobusová obslužnost Dačicka je na dostatečné úrovni, spoje zajišťují zejména dopravu zaměstnanců a dětí do škol. Obce přispívají na systém dopravní obslužnosti Jihočeskému kraji. Dopravu zajišťují převážně autobusy ČSAD Jindřichův Hradec a ČSAD Jihotrans, dálkové spoje i autobusy společností z jiných krajů (Vysočina ad.). Některé okrajové obce Dačicka se potýkají s problémy nedostatečného počtu spojů (zejména pro děti, které dojíždějí do škol mimo obec). Především v odpolední době a o

---

<sup>6</sup> *Mikroregion Dačicko* [online]. c2005 , 7.7.2005 [2007-03-22]. Dostupný z WWW: <<http://www.m-dacicko.cz/page.php?fp=o-mikroregionu/poloha-geologicke-pomery-a-klimaticke-podminky>>.

<sup>7</sup> *Mikroregion Dačicko* [online]. c2005 , 18.11.2005 [cit. 2007-03-22]. Dostupný z WWW: <<http://www.m-dacicko.cz/page.php?fp=strategie-rozvoje-mikroregionu/profil-mikroregionu>>.

<sup>8</sup> *Mikroregion Dačicko* [online]. c2005 , 8.7.2005 [2007-03-22]. Dostupný z WWW: <<http://www.m-dacicko.cz/page.php?fp=o-mikroregionu/infrastruktura-a-doprava>>.

víkendech je v těchto obcích počet spojů skutečně velmi malý (v některých místních částech nulový) a je nutné řešit tuto situaci použitím vlastního vozidla. Jedná se však pouze o výjimečné případy. Venkovské linky jsou zařazeny do systému dopravní obslužnosti podporovaného Jihočeským krajem.<sup>9</sup>

Významným faktorem dopravní obslužnosti v regionu jsou aktivity dopravní firmy Josef Štefl tour, která zajišťuje obslužnost malých obcí v mikroregionu – školní autobusy, doprava turistů. Tato firma zajišťuje i městskou dopravu v Dačicích<sup>9</sup> a dopravuje převážně zaměstnance firmy TRW DAS a.s z různých částí města. Existuje pouze jedna trasa, která má 9 zastávek, přičemž zastávka TRW DAS a.s. je buď počáteční nebo cílovou stanicí.<sup>10</sup>

Služby firmy Josef Štefl – tour:<sup>11</sup>

- vlastní autobusová doprava
- zájezdy- poznávací, pobytové, ostatní
- výlety za kulturou – návštěva divadel
- prodej zahraničních i tuzemských zájezdů partnerských cestovních kanceláří z celé ČR
- pronájem autobusů s řidičem pro zájezdy pořádané v zahraničí i tuzemsku (zahraniční a tuzemská dovolená, školní výlety, pohřeb, svatba, kulturní akce)<sup>12</sup>

#### **4.1.3. Železniční doprava**

Dačickem prochází regionální trať č. 227 Kostelec u Jihlavy – Telč – Slavonice. Trať je ve Slavonicích ukončena, takže její význam pro regionální dopravu je minimální. Její význam se zvýší po plánovaném propojení do Dolního Rakouska ve směru Fratres – Waldkirchen. Trať se pak může stát významnou tepnou osobní i nákladní dopravy, která by mohla posílit zaměstnanost a místní podnikání v regionu.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> *Mikroregion Dačicko* [online]. c2005 , 8.7.2005 [2007-03-22]. Dostupný z WWW:

<<http://www.m-dacicko.cz/page.php?fp=o-mikroregionu/infrastruktura-a-doprava>>.

<sup>10</sup> Jízdní řád firmy Josef Štefl – tour platný od 10.12.2006 do 8.12.2007

<sup>11</sup> *Cestovní kancelář Štefl - tour* [online]. c2005. [2007-03-22]. Dostupný z WWW:

<<http://www.stefl-tour.cz/>>.

<sup>12</sup> *Katalog firem a institucí* [online]. c1996-2007. [cit. 2007-03-22]. Dostupný z WWW:

<<http://www.firmy.cz/detail/583717-josef-stefl-tour-dacice-i.html>>.

#### 4.1.4. Cyklodoprava

Dačicko má vzhledem k charakteru území, na kterém se rozkládá, poměrně vhodné podmínky pro rozvoj cyklodopravy. Hustá síť pozemních komunikací, atraktivní příroda s množstvím zajímavostí a kulturních památek a pahorkatinná oblast s nepříliš velkým převýšením – to vše jsou reálné předpoklady pro rozvoj cykloturistiky. Kromě topografie mikroregionu je pro cyklistickou dopravu optimální i vzdálenost mezi obcemi této oblasti a Dačicemi, které samy o sobě představují turisticky atraktivní destinaci.<sup>13</sup>

Na Dačicku je v současné době vyznačena síť cyklotras. Součástí známé dálkové cyklotrasy Greenways Praha – Vídeň jsou cyklotrasy č. 32 a 48. Ostatní cyklotrasy v příhraničí s Dolním Rakouskem byly značeny jako jedny z prvních jihočeských cyklotras, cyklotrasy kolem Studené byly značeny nedávno.<sup>14</sup>

## 4.2. Doprava a dopravní služby na Jihlavsku

### 4.2.1 Základní informace o regionu

Jihlavsko leží ve středu republiky na rozhraní Moravy a Čech, na jihu kraje Vysočina a patří mezi ekologicky nejčistší území u nás. Na severu hraničí s Havlíčkobrodskem, na severovýchodě hraničí se Žďárskem, na západě s Pelhřimovskem, na jihovýchodě s Třebíčskem a na jihozápadě s Jindřichohradeckem. K 31.12.2003 měl region rozlohu 1 180,07 km<sup>2</sup>, správně je území rozděleno do 121 obcí, z toho je 5 měst, celkem zde k tomuto datu žilo přes 108 tisíc obyvatel.<sup>15</sup>

### 4.2.2. Silniční doprava

Jihlava je důležitou silniční křižovatkou ležící v těsné blízkosti dálnice D 1, spojující hlavní město Prahu s druhým největším městem České republiky Brnem. Město Jihlava se nachází ve zvlášť výhodné poloze, neboť je umístěno asi v polovině

---

<sup>13</sup> *Mikroregion Dačicko* [online]. c2005 , 8.7.2005 [cit. 2007-03-22]. Dostupný z WWW:

<<http://www.m-dacicko.cz/page.php?fp=o-mikroregionu/infrastruktura-a-doprava>>.

<sup>14</sup> *Mikroregion Dačicko* [online]. c2005 , 19.7.2005 [2007-03-22]. Dostupný z WWW:

<<http://www.m-dacicko.cz/page.php?fp=turistika/cyklotrasy>>.

<sup>15</sup> *Popis regionu Jihlavsko* [online]. [cit. 2007-03-22]. Dostupný z WWW:

<[http://www.trasovnik.cz/k\\_vysoc/jihlava/jihlava.asp](http://www.trasovnik.cz/k_vysoc/jihlava/jihlava.asp)>.

této trasy. Jako přirozené centrum Českomoravské vysočiny zajišťuje Jihlava i fungování regionální hromadné dopravy.<sup>16</sup>

Územím prochází silnice I. třídy celostátního významu I/38 směrem sever - jih (Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo) a I/19 – II/ 602 přichází do města od západu (Tábor – Pelhřimov – Jihlava).<sup>16</sup>

Hromadnou dopravu zajišťuje 5 trolejbusovými a 8 autobusovými linkami Dopravní podnik města Jihlavy, a. s. . Délka trolejbusové sítě je 36,6 km, autobusové 69 km. Stav vozového parku k 31.12. 2005 je 30 autobusů a 32 trolejbusů.<sup>17</sup>

Služby Dopravního podniku města Jihlavy a.s.:<sup>18</sup>

- předprodej jízdenek MHD
- myčka osobních a nákladních vozidel
- měření emisí naftových motorů včetně řízených systémů
- STK pro nákladní vozidla
- prodej nafty
- zájezdová činnost

Centrální autobusové nádraží umístěné v blízkosti centra Jihlavy odbavuje 57 regionálních a dálkových linek. V rámci ČR odjíždějí autobusy do významných měst jako je např. Praha, Brno, Plzeň, České Budějovice, Ostrava, Pardubice, Strakonice. Přes Centrální autobusové nádraží vedou mezinárodní linky do těchto států: Slovensko, Ukrajina, německo, Rakousko, Anglie, které zajišťují spojení s mnoha evropskými městy, např. Vídeň, Linz, Passau, Norimberk, Mnichov, Londýn, Užgorod.<sup>19</sup>

Dominantní podíl na autobusové dopravě má ICOM Transport, a. s., který se stal během 10 let jedním z největších a nejmodernějších dopravních uskupení v Evropě.

---

<sup>16</sup> *Magistrát města Jihlavy* [online]. [cit. 2007-03-19]. Dostupný z WWW: <[http://www.jihlava.cz/archiv/dokumenty2.asp?u=5967&id\\_org=5967&id=116017](http://www.jihlava.cz/archiv/dokumenty2.asp?u=5967&id_org=5967&id=116017)>.

<sup>17</sup> *Dopravní podnik města Jihlavy* [online]. c2000-2005. [cit. 2007-03-19]. Dostupný z WWW: <[http://www.dpmj.cz/www/mambo/index.php?option=com\\_content&task=view&id=27&Itemid=25](http://www.dpmj.cz/www/mambo/index.php?option=com_content&task=view&id=27&Itemid=25)>.

<sup>18</sup> *Dopravní podnik města Jihlavy* [online]. c2000-2005. [cit. 2007-03-19]. Dostupný z WWW: <[http://www.dpmj.cz/www/mambo/index.php?option=com\\_content&task=blogcategory&id=19&Itemid=41](http://www.dpmj.cz/www/mambo/index.php?option=com_content&task=blogcategory&id=19&Itemid=41)>.

<sup>19</sup> *Magistrát města Jihlavy* [online]. [cit. 2007-03-19]. Dostupný z WWW: <[http://www.jihlava.cz/archiv/dokumenty2.asp?u=5967&id\\_org=5967&id=116017](http://www.jihlava.cz/archiv/dokumenty2.asp?u=5967&id_org=5967&id=116017)>.



Hlavní činností společnosti je tuzemská a mezinárodní nákladní doprava spolu s vnitrostátní a zahraniční autobusovou dopravou.<sup>20</sup>

Služby společnosti ICOM Transport, a. s.:<sup>20</sup>

- nákladní vnitrostátní a zahraniční doprava
- autobusová pravidelná a zájezdová doprava
- dopravní servis
- Mercedes Benz servis
- opravy autobusů
- odtahová služba
- čerpací stanice
- pneuservis
- metrologické středisko

#### **4.2.3. Železniční doprava**

Územím procházejí následující železniční tratě: č. 240 – Brno, Okříšky, Jihlava, Havlíčkův Brod a č. 204 – Veselí nad Lužnicí, Jindřichův Hradec, Horní Cerekev, Jihlava. Tyto tratě jsou celostátního významu a provozují je České dráhy, s. r. o. Železniční stanice Jihlava – Hlavní nádraží je uzlovou stanicí pro osobní i nákladní železniční dopravu, které jsou od sebe vzájemně provozně odděleny.<sup>21</sup>

Mezinárodní železniční spoje procházejí železničním uzlem Havlíčkův Brod, vzdáleným od Jihlavy pouhých 23 km.<sup>21</sup>

#### **4.2.4. Letecká doprava**

Jihlavsko není cílem mezinárodních ani vnitrostátních linek letecké dopravy. U příměstské obce Henčov je umístěno sportovní letiště. Využíváno je ke cvičným i sportovním účelům a zároveň skýtá možnosti podnikatelských letů. Je zpracovávána studie na využití letiště i ke komerčním účelům.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> *ICOM transport a.s.* [online]. [cit. 2007-03-22]. Dostupný z WWW:

<<http://www.icomtransport.cz/icomtransport/>>.

<sup>21</sup> *Magistrát města Jihlava* [online]. [cit. 2007-03-19]. Dostupný z WWW:

<[http://www.jihlava.cz/archiv/dokumenty2.asp?u=5967&id\\_org=5967&id=116017](http://www.jihlava.cz/archiv/dokumenty2.asp?u=5967&id_org=5967&id=116017)>.

## 4.3. Doprava a dopravní služby na Jindřichohradecku

### 4.3.1 Základní informace o regionu

Jindřichohradecko sousedí na jihozápadě s Českobudějovickem, Tábořskem na severozápadě, Pelhřimovskem na severu, Jihlavskem na severovýchodě, Třebíčskem a Znojemskem na východě. K 31.12.2003 měl region rozlohu 1 943,74 km<sup>2</sup>, správně je území rozděleno do 106 obcí, z toho je 9 měst, celkem zde k tomuto datu žilo přes 92 tisíc obyvatel.<sup>22</sup> Město Jindřichův Hradec leží na důležitém silničním tahu směřujícím z Českých Budějovic do východních Čech. Významné jsou také silnice ve směru východním na jižní Moravu, směrem na jih k rakouským hranicím a především silnice směrem na západ, která město napojuje na mezinárodní trasu E 55. Většina tranzitní silniční dopravy je dnes odkloněna po obchvatu.<sup>23</sup>

### 4.3.2. Silniční doprava

Autobusovou dopravu zajišťuje ČSAD Jindřichův Hradec, a.s., dále se stará o provozování autobusového nádraží, osobní dopravu, opravárenský servis pro užitková vozidla včetně doplňkových služeb. Ve městě působí ještě dopravce JH Bus, který provozuje jednu z jindřichohradeckých dopravních zajímavostí - historický autobus Škoda 706 RTO-LUX. Každoročně v červenci a srpnu se s ním můžete svézt na pravidelných linkách - o víkendech na trase Jindřichův Hradec - Nová Bystřice - Landštejn - Slavonice a v úterý a ve čtvrtek na trase Jindřichův Hradec - Červená Lhota. Na obou linkách platí standardní tarif linkové dopravy. Zmíněný autobus je používán též jako vozidlo náhradní dopravy při plánovaných výlukách na tratích JHMD.<sup>23</sup>

Městskou hromadnou dopravu provozuje firma ČSAD Jindřichův Hradec a.s., která dnes patří do skupiny ICOM Transport. Hlavním úkolem městské dopravy je spojení nádraží, centra, poněkud odlehlého sídliště Vajgar a podniku Jitka, který společně s přilehlými domy leží již mimo souvislou zástavbu na východním okraji města. Obsluhuje též oblast kolem nemocnice společně se sídlištěm Hvězdárna, které leží jižně od centra. Menší počet spojů pak zajišťuje dopravu k ostatním průmyslovým podnikům, které vyrostly na opačných koncích města kolem výpadovek na Pelhřimov a

---

<sup>22</sup> *Popis regionu Jindřichohradecko* [online]. [cit. 2007-03-22]. Dostupný z WWW: <[http://www.trasovnik.cz/k\\_jihoc/jindhrad/jindhrad.asp](http://www.trasovnik.cz/k_jihoc/jindhrad/jindhrad.asp)>.

<sup>23</sup> *Společnost pro veřejnou dopravu* [online]. c2004-2006 , 9.7.2004 [2007-03-22]. Dostupný z WWW: <[http://www.spvd.cz/?p=cz/jindrichuvhradec/jindrichuvhradec.html&m=menu\\_cz.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/jindrichuvhradec/jindrichuvhradec.html&m=menu_cz.html)>.

Novou Bystřici. Městská doprava jezdí pouze na území města a Radouňka je jedinou obcí napojenou na MHD i přesto, že například obec Otín leží jen několik desítek metrů za hranicemi Jindřichova Hradce a je s městem propojena chodníkem. Ostatně do systému MHD nejsou zapojeny ani některé oblasti v samotném městě - sídliště Pod kasárny a zástavba ležící na pravém břehu Nežárky. Část cestujících městské dopravě odebírají meziměstské autobusy, které po odjezdu z autobusového nádraží většinou projíždějí přes město a zastavují na zastávkách v centru, případně i na dalších místech. Např. autobus do Prahy začíná na sídlišti Vajgar, jede přes celé město a poté teprve zajíždí na autobusové nádraží. Vzhledem k tomu, že většina těchto linek je také v režii ČSAD, tak to v tomto případě z pohledu provozovatele nevádí a cestující jsou alespoň ušetřeni přestupu či dlouhé pěší chůze. Město a provozovatel se budou do budoucna soustředit na obnovu vozového parku moderními nízkopodlažními vozidly a případné rozšíření nabídky a kvality služeb. Uvažuje se například o rozvoji městské dopravy i do okolních obcí (Otín, Děbolín a dalších).<sup>24</sup>

### 4.3.3. Železniční doprava

Spojení se železnicí získal Hradec v roce 1887, kdy byla otevřena „Českomoravská transverzální dráha“, přesněji její větev spojující Jihlavu s Veselím nad Lužnicí. Tato trať je dnes v celém úseku elektrifikována.<sup>24</sup> Doprava je organizována tak, aby byl zajištěn dovoz a odvoz žáků i pracujících do a z Jindřichova Hradce, a to jak od Horní Cerekve, tak od Veselí nad Lužnicí. Zároveň jsou zajištěny přípoje do stanice Veselí nad Lužnicí na dálkovou dopravu ve směru Tábor – Praha a v opačném směru pak přestupní možnosti od dálkových vlaků do mikroregionu Jindřichohradecko. Zároveň je i několikrát denně možnost přestupů a spojení i zastávkovými vlaky do a ze směrů České Velenice, Tábor a České Budějovice. Zohledněny byly všechny požadavky obcí na posuny tras vlaků či jejich zavedení, aby bylo dosaženo maximální míry kompromisu mezi technickými možnostmi tratě a potřebami občanů. Ve většině případů byly odstraněny prostoje osobních vlaků v Jindřichově Hradci, které byly kritizovány zejména občany z obcí na pomezí

---

<sup>24</sup> *Společnost pro veřejnou dopravu* [online]. c2004-2006 , 9.7.2004 [2007-03-22]. Dostupný z WWW: <[http://www.spvd.cz/?p=cz/jindrichuvhradec/jindrichuvhradec.html&m=menu\\_cz.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/jindrichuvhradec/jindrichuvhradec.html&m=menu_cz.html)>.

Jihočeského kraje.<sup>25</sup> O několik let později se město stalo železniční křižovatkou, když byly otevřeny dvě úzkorozchodné tratě, do Nové Bystřice (1897) a do Obrataně (1906), o kterých se v souvislosti s Jindřichovým Hradcem nelze nezmínit. Obě mají shodný rozchod 760 mm a jsou od roku 1997 v soukromých rukou společnosti JHMD (Jindřichohradecké místní dráhy). Společně s tzv. “Osoblažkou” ve Slezsku jsou dnes jedinými úzkorozchodnými železnicemi s pravidelným provozem u nás. JHMD se je snaží nejrůzněji propagovat, a tak jsou dnes také určitým turistickým lákadlem. V letní sezóně jsou pravidelně vypravovány historické parní vlaky a roste i jejich význam pro dnes tolik populární cykloturistiku. Úzkorozchodné kolejiště se nachází před nádražím ČD a zajímavostí je také to, že po opuštění nádraží se “úzká” a normálněrozchodná trať spojí a pokračují tříkolejnicovou splítkou a teprve později se od ní “úzké” opět oddělí.<sup>26</sup>

#### Služby JHMD:<sup>27</sup>

- rekreační ubytování (plně vybavené apartmány v nově rekonstruovaných budovách ve Střížovicích, Hůrkách, Albeři a v Nové Bystřici)
- speciální programy:
  - zvláštní vlaky s motorovou lokomotivou
  - pravidelný osobní vlak s historickou soupravou
  - zvláštní svatební vlak
  - houbařský expres
  - programy pro školy
  - doprovodné programy (animační program, catering, vystoupení hudební skupiny jakéhokoli žánru ve vlaku nebo na nádraží)
- bufetový vůz, občerstvení
- prodej upomínkových předmětů, map, knih, průvodců a videokazet
- tisk lepenkových jízdenek a vstupenek na přání zákazníka

---

<sup>25</sup> *České dráhy* [online]., 23.11.2005. [cit. 2007-03-28]. Dostupný z WWW: <<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=29364>>.

<sup>26</sup> *Společnost pro veřejnou dopravu* [online]. c2004-2006 , 9.7.2004 [2007-03-22]. Dostupný z WWW: <[http://www.spvd.cz/?p=cz/jindrichuvhradec/jindrichuvhradec.html&m=menu\\_cz.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/jindrichuvhradec/jindrichuvhradec.html&m=menu_cz.html)>.

<sup>27</sup> *Jindřichohradecké místní dráhy* [online]. [cit. 2007-03-28]. Dostupný z WWW: <<http://www.jhmd.cz/index.htm>>.

#### 4.3.4. Letecká doprava

Stejně jako Dačicko a Jihlavsko není ani Jindřichohradecko cílem mezinárodních ani vnitrostátních linek letecké dopravy. Na severozápadním okraji města se nachází letiště. Jeho blízkost a snadná dostupnost z městské zástavby dává příležitost k rodinným výletům a turistickým akcím s možností sledování leteckého provozu, sportovního létání a parašutismu. K tomu slouží nejen vyhrazené prostory pro diváky, ale i letištní restaurace s barem.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> *Aeroklub Jindřichův Hradec* [online]. c2006. [2007-03-29]. Dostupný z WWW: <<http://www.letani.cz/>>.

## **5. TERÉNNÍ VÝZKUM**

### **5.1. Účel, cíl a metoda šetření**

V rámci bakalářské práce probíhalo šetření metodou dotazování respondentů. Informace získané výzkumem mají primární charakter, to znamená, že byly zjištěny prostřednictvím vlastního výzkumu.

Dotazníkového šetření, které probíhalo od října do konce listopadu 2006, se zúčastnilo celkem 217 náhodně vybraných respondentů, kteří se dopravují ve sledovaných regionech Dačicka, Jihlavska a Jindřichohradecka a jsou z různých míst celé České republiky, dokonce jeden dotazník vyplnil i občan Slovenské republiky.

Na Dačicku probíhalo šetření tím způsobem, že převážná většina dotazníků byla rozeslána přes E-mail. Dále bylo několik dotazníků rozdáno osobně. Na Jihlavsku probíhal výzkum na Vysoké škole polytechnické, kde byly dotazníky rozdány osobně. V poslední sledované oblasti – Jindřichohradecku, obdrželi všichni respondenti, kteří jsou studenty Vysoké školy ekonomické v Jindřichově Hradci, dotazníky E-mailem.

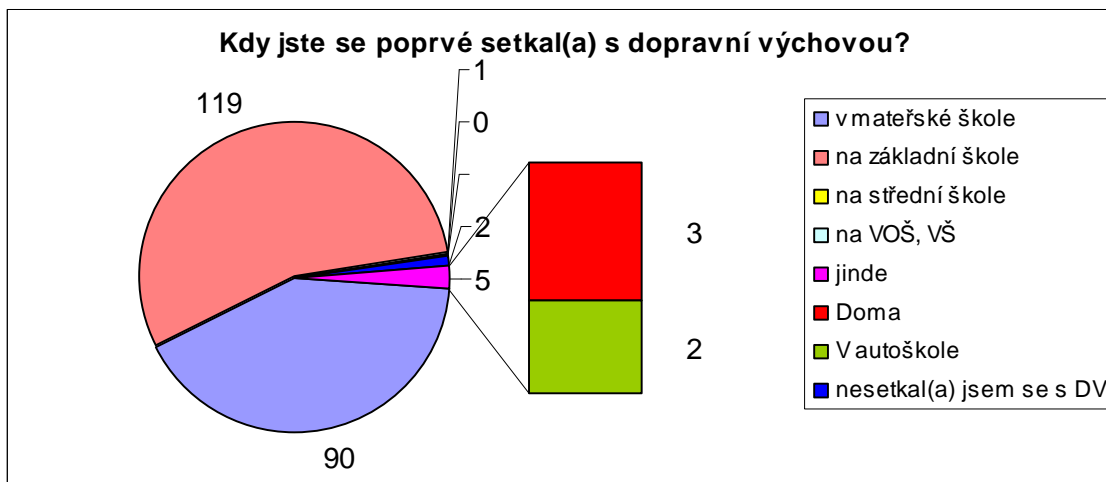
Účelem výzkumu bylo zjistit, kdy se studenti vysokých škol poprvé seznámili s dopravní výchovou, zda si umějí vyhledat spoj a kde informace hledají, na jaké úrovni jsou jejich vědomosti o piktogramech vyobrazených v jízdních řádech, do jaké vzdálenosti a jakými dopravními prostředky se dopravují.

Cílem šetření bylo zjištění, zda jsou vysokoškolští studenti ve zkoumaných regionech dopravně gramotní.

Po uskutečnění terénního výzkumu bylo celé šetření vyhodnoceno, na základě grafů a jejich popisu byly přiblíženy a charakterizovány jednotlivé výsledky, které z výzkumu plynou. Dále došlo buď k potvrzení nebo k vyvrácení hypotéz.

## 5.2. Výsledky a analýza vlastního šetření

Graf 1 – Odpovědi respondentů na otázku 1



Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 1 je patrné, že 119 respondentů, což je převážná většina všech dotázaných, se s dopravní výchovou poprvé setkali na základní škole. 90 dotázaných, což představuje 41%, odpovědělo, že se s dopravní výchovou poprvé setkali v mateřské škole. Tímto zjištěním je vyvrácena hypotéza 60% vysokoškolsky vzdělaných lidí se poprvé seznámilo s dopravní výchovou v mateřské škole. V domácím prostředí byli s dopravní výchovou seznámeni 3 respondenti, v autoškole to potom byli 2 dotázaní. S dopravní výchovou se nikdy nestkali 2 respondenti. Na střední škole s dopravní výchovou poprvé setkal 1 dotázaný. S dopravní výchovou se poprvé na VOŠ nebo VŠ neseťkal žádný z respondentů.

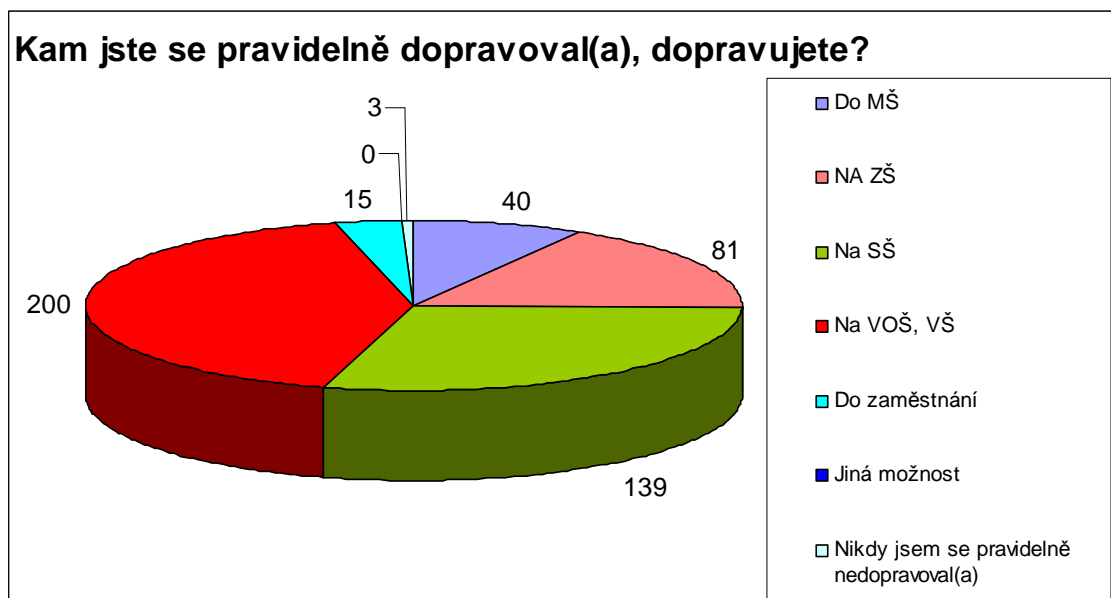
Graf 2 – Odpovědi respondentů na otázku 2



Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 2 je vidět, že 193 respondentů nemělo na střední škole předmět, který by se týkal dopravy a dopravní výchovy. Zbývajících 24 dotázaných takový předmět na střední škole ve svém rozvrhu mělo.

Graf 3 – Odpovědi respondentů na otázku 3

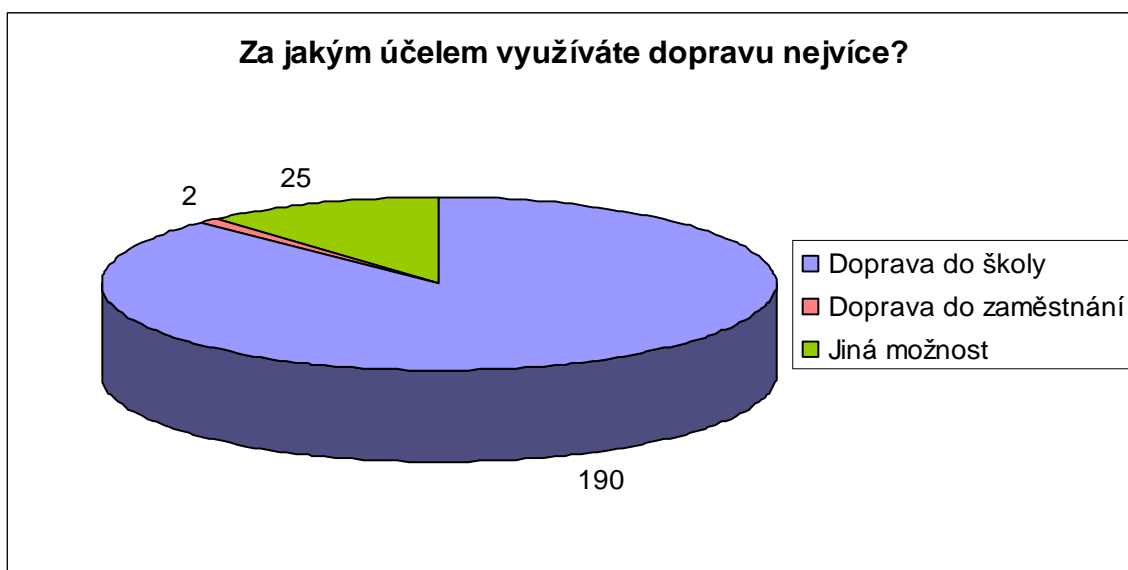


Zdroj: Vlastní šetření

Na otázku, kam se respondenti pravidelně dopravovali nebo dopravují, mohli odpovědět více možnostmi, což zobrazuje graf 3. Na vyšší odbornou školu nebo na vysokou školu se v současné době dopravuje 200 dotázaných z celkového počtu 217. Pouze 17 respondentů se pravidelně na vyšší odbornou školu nebo na vysokou školu nedopravuje. Na střední školu se dopravovalo 139 dotázaných. K dopravě do zaměstnání využívá některý z dopravních prostředků 15 respondentů. Na základní školu se muselo dopravovat 81 dotázaných. 40 respondentů, kteří se dopravovali do mateřské školy, mělo zkušenost s pravidelným dopravováním již od útlého dětství. Pouze 3 dotázaní se nikdy pravidelně nedopravovali a v současné době ani nedopravují. Za jiným účelem se pravidelně nedopravoval a nedopravuje žádný dotázaný.



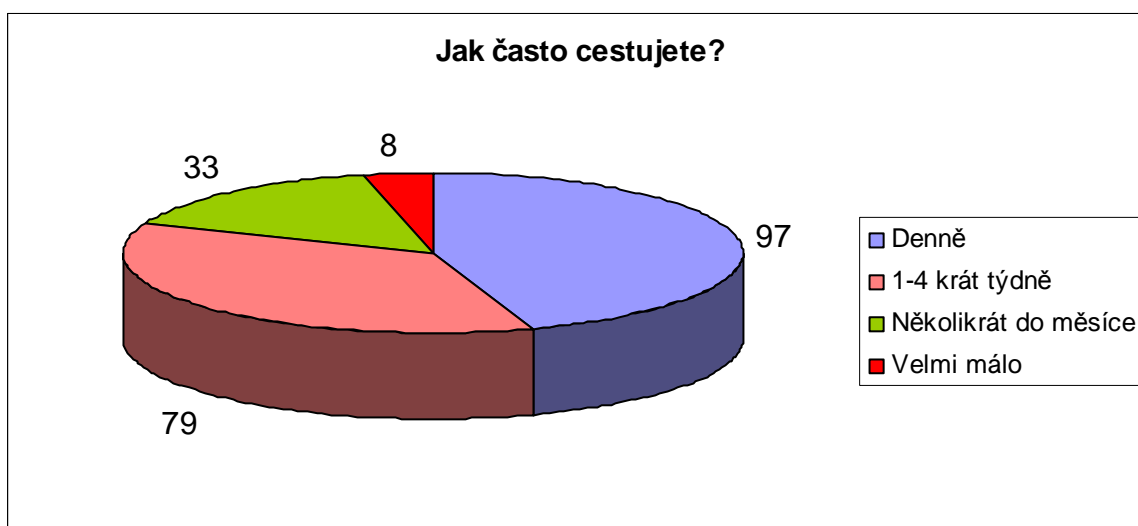
Graf 4 – Odpovědi respondentů na otázku 4



Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 4 je patrné, že nejvíce respondentů, celkem 190, využívá dopravních prostředků k dopravě do školy. 2 dotázaní se nejčastěji dopravují do zaměstnání. Za jiným účelem využívá dopravu 25 dotázaných.

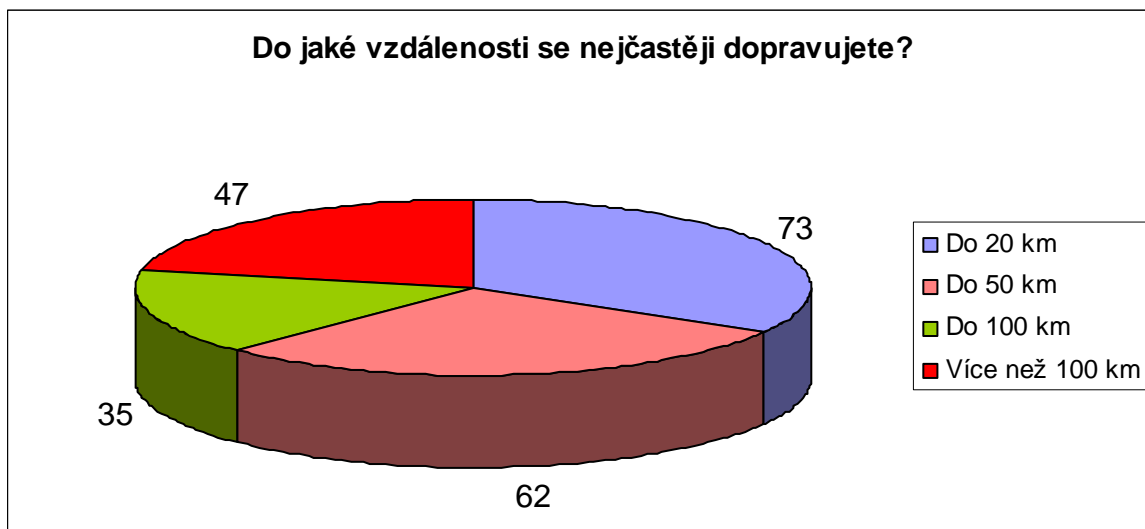
Graf 5 – Odpovědi respondentů na otázku 5



Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 5 vyplývá, že denně se dopravuje celkem 97 dotázaných. 1 – 4 krát týdně se musí dopravovat 79 dotázaných. Několikrát do měsíce usedne do některého dopravního prostředku 33 respondentů. Pouze 8 dotázaných cestuje velmi málo.

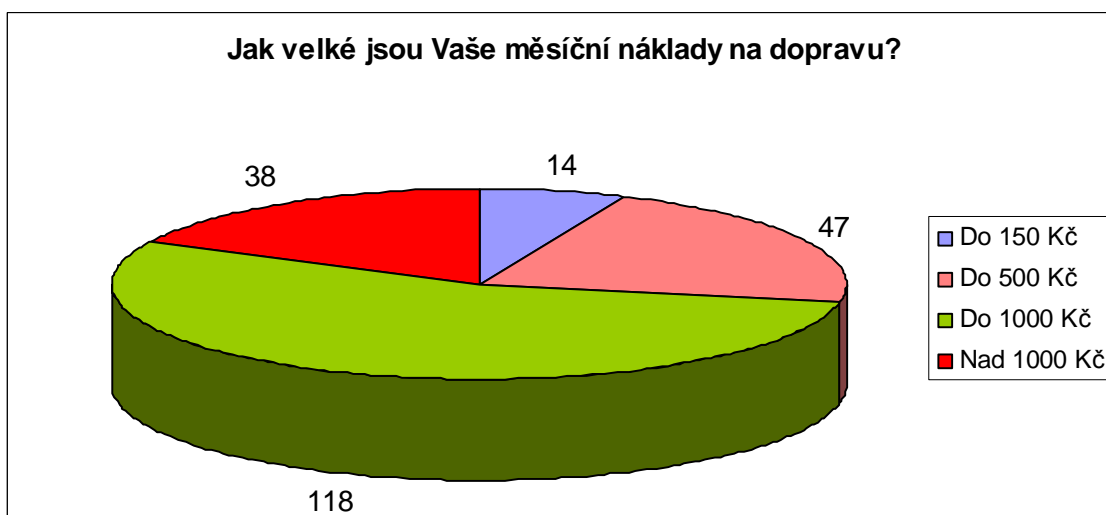
Graf 6 – Odpovědi respondentů na otázku 6



Zdroj: Vlastní šetření

Nejčastěji se do vzdálenosti 20 km dopravuje 73 dotázaných, což je vidět z grafu 6. Do vzdálenosti 50 km se dopravuje nejčastěji 62 respondentů. Do vzdálenosti větší než 100 km se nejčastěji dopravuje 47 dotázaných. 35 respondentů se nejčastěji nedoprovuje dále než 100 km.

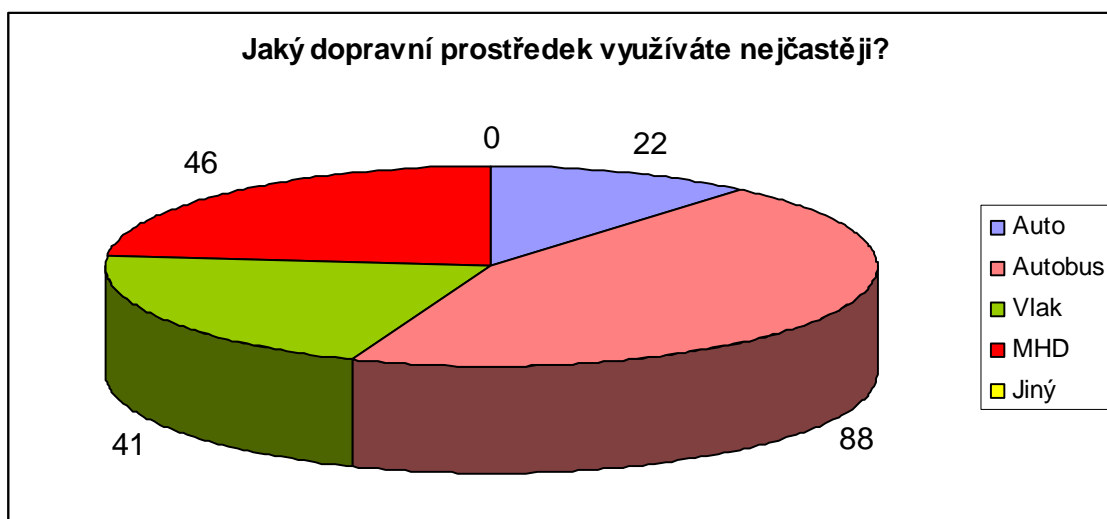
Graf 7 – Odpovědi respondentů na otázku 7



Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 7 je vidět, že nejvíce dotázaných, celkem 118, neutratí za dopravu více než 1000 Kč. Největší náklady na dopravu má 38 respondentů, kteří projedí více než 1000 Kč. 47 dotázaných má náklady na dopravu menší než 500 Kč. Nejmenší náklady na dopravu má pouze 14 respondentů, kteří neutratí více než 150 Kč.

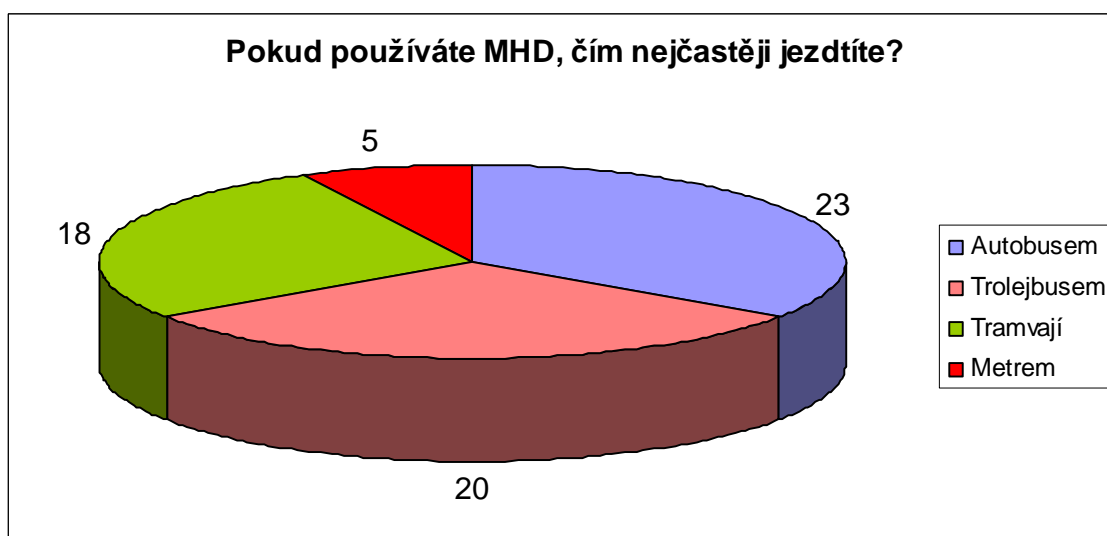
Graf 8 – Odpovědi respondentů na otázku 8



Zdroj: Vlastní šetření

Na grafu 8 můžeme pozorovat, že autobusem se nejčastěji dopravuje 88 dotázaných, kteří představují 45%, což je více než 1/3. Tímto byla potvrzena hypotéza Více než 1/3 vysokoškolských studentů se nejčastěji dopravuje autobusem. MHD označilo 46 respondentů jako dopravní prostředek, kterým se dopravují nejčastěji. Vlákem se nejčastěji dopravuje 41 dotázaných. Auto jako svůj dopravní prostředek, využívá nejčastěji 22 respondentů. Žádný z dotázaných se nejčastěji nedoprovuje jiným dopravním prostředkem, než který zde byl uvedený.

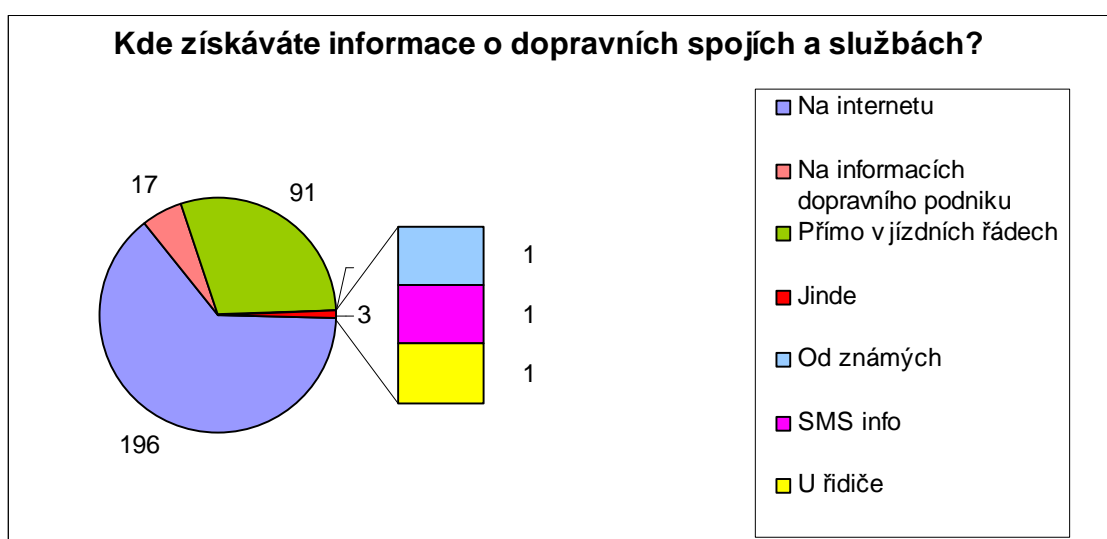
Graf 9 – Odpovědi respondentů na otázku 9



Zdroj: Vlastní šetření

Tento graf 9 se vztahuje ke grafu č. 8. Respondenti, kteří označili MHD jako svůj nejčastěji využívaný dopravní prostředek, měli za úkol vybrat, který ze čtyř nabídnutých prostředků MHD využívají nejčastěji. Nejvíce dotázaných, celkem 23, se dopravuje nejčastěji autobusem. Trolejbusem se z prostředků MHD nejčastěji dopravuje 20 respondentů. Jen o málo oblíbenější je tramvaj, kterou označilo 18 dotázaných. Pouze 5 respondentů označilo metro jako nejčastěji používanější prostředek MHD.

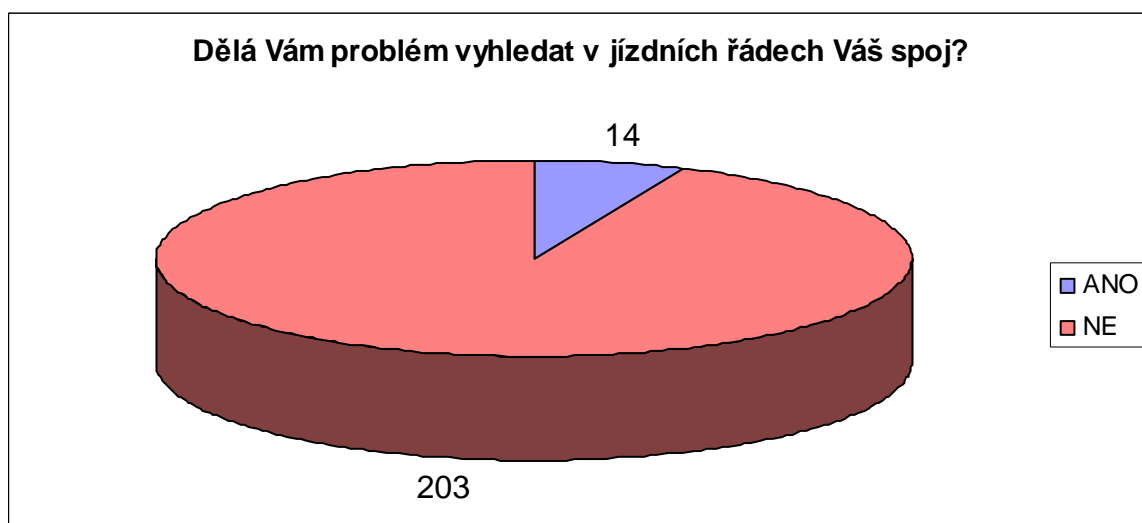
Graf 10 – Odpovědi respondentů na otázku 10



Zdroj: Vlastní šetření

Na otázku 10 bylo opět možné zaškrtnout více odpovědí. Z grafu č. 10 je patrné, že nejvíce dotázaných, celkem 196, vyhledává informace o dopravních spojích a službách na internetu. Druhým nejoblíbenějším zdrojem informací jsou jízdní řády. Této možnosti vyhledávání informací využívá 91 dotázaných. Na informace dopravního podniku se chodí dotazovat celkem 17 respondentů. Jiné možnosti získávání informací využívají pouze 3 dotázaní, kteří se shodně po jednom k informacím o dopravních spojích a službách dostanou přes známé, SMS info a řidiče.

Graf 11 – Odpovědi respondentů na otázku 11



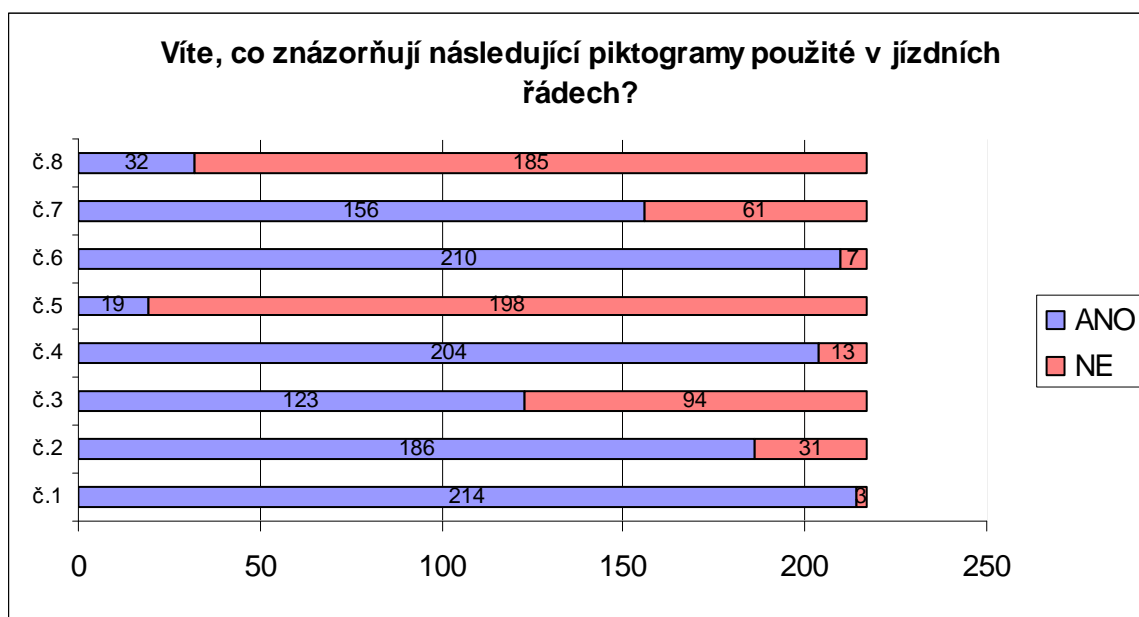
Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 11 je vidět, že převážné většině dotázaných, celkem 203 respondentům, nedělá problém vyhledat v jízdnicích řádech spoj. Hůře je na tom 14 dotázaných, kterým toto problém činí.

## 12. Víte, co znázorňují následující piktogramy použité v jízdnicích řádech?

Piktogram č.1 ✖	a) ANO	b) NE
Piktogram č.2 ⌚	a) ANO	b) NE
Piktogram č.3 R	a) ANO	b) NE
Piktogram č.4 🚲	a) ANO	b) NE
Piktogram č.5 ⦿	a) ANO	b) NE
Piktogram č.6 ♿	a) ANO	b) NE
Piktogram č.7 🚰	a) ANO	b) NE
Piktogram č.8 📶	a) ANO	b) NE

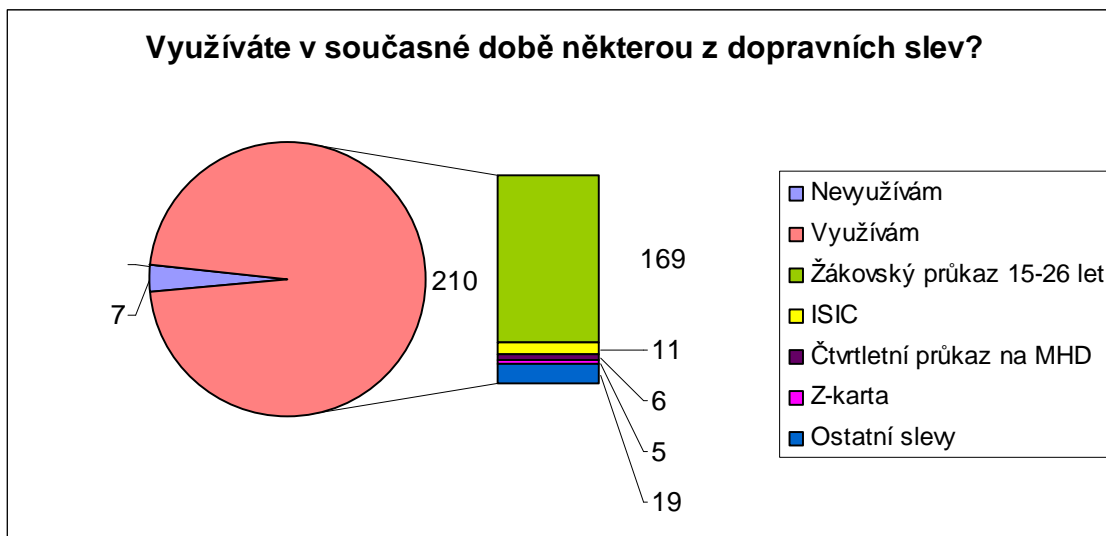
Graf 12 – Odpovědi respondentů na otázku 12



Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 12 vyplývá, že s piktogramem č. 1 si respondenti poradili ze všech nejlépe a to, že piktogram znázorňuje spoj jedoucí v pracovních dnech, věděla naprostá většina dotázaných, celkem 214. Zbylí 3 to nevěděli. 186 respondentů vědělo, že piktogram č. 2 vyjadřuje, že spoj jede v neděli. To, že tento piktogram znamená něco jiného, si myslelo 31 dotázaných. O piktogramu č. 3 si myslelo správně 123 respondentů, že znázorňuje možnost zakoupení místenky. Zbylých 94 si myslelo špatnou odpověď. 204 dotázaných vědělo, že piktogram č. 4 vyjadřuje rozšířenou přepravu spoluzavazadel, především jízdních kol, 13 respondentů tento piktogram neznalo. To, že piktogram č. 5 znamená, že vlak nečeká na žádné přípoje, vědělo pouze 19 dotázaných, zbylých 198 toto nevědělo. Oproti tomuto si respondenti lépe poradili s piktogramem č. 6. Z 217 dotázaných 210 vědělo, že piktogram zobrazuje vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku, 7 respondentů toto nevědělo. 156 respondentů vědělo, že piktogram č. 7 vyjadřuje přestup na vlak, 61 dotázaných si myslelo, že piktogram znamená něco jiného. Pouze 32 respondentů vědělo, že piktogram č. 8 vyjadřuje specifický způsob odbavování cestujících a naprostá většina, 185 dotázaných, to nevěděla.

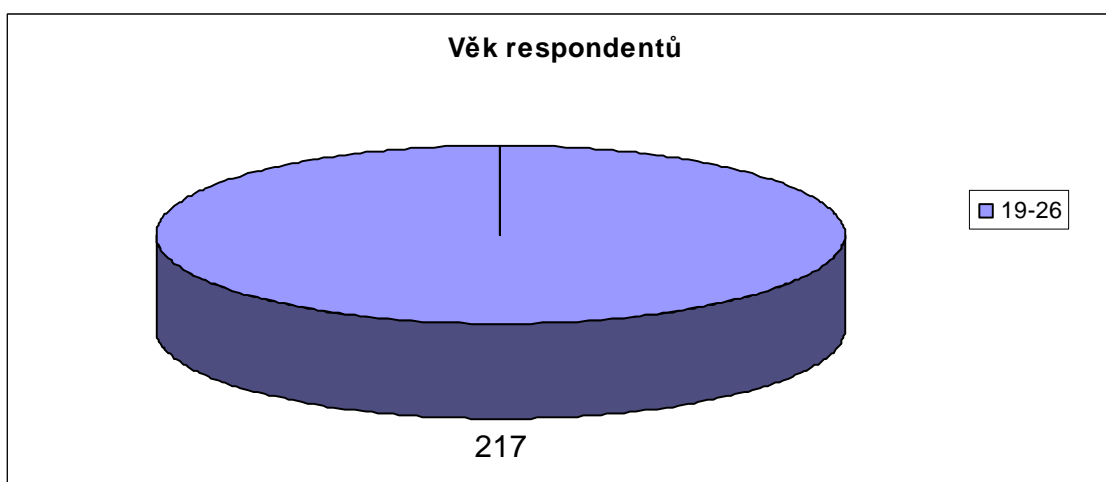
Graf 13 – Odpovědi respondentů na otázku 13



Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 13 je patrné, že 7 dotázaných nevyužívá žádnou z dopravních slev. Oproti tomu je na tom lépe většina 210 respondentů, kteří na koupi dopravní ceny ušetří. Nejvíce je ze slev využíván žákovský průkaz od 15-26let, který uplatňuje 169 dotázaných. Ostatní slevy využívá 19 respondentů. ISIC používá při dopravě 11 dotázaných. Slevu na čtvrtletní průkazku na MHD čerpá 6 respondentů. Z-kartou se při dopravě vlakem prokazuje 5 dotázaných.

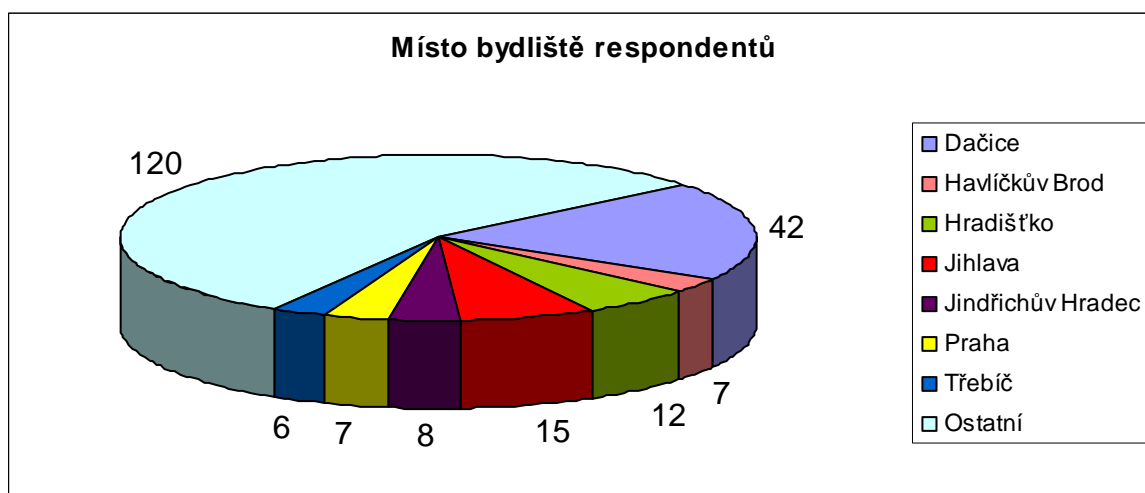
Graf 14 – Odpovědi respondentů na otázku 14



Zdroj: Vlastní šetření

Graf 14 zobrazuje, že všichni dotázaní patří do věkové skupiny 19-26 let.

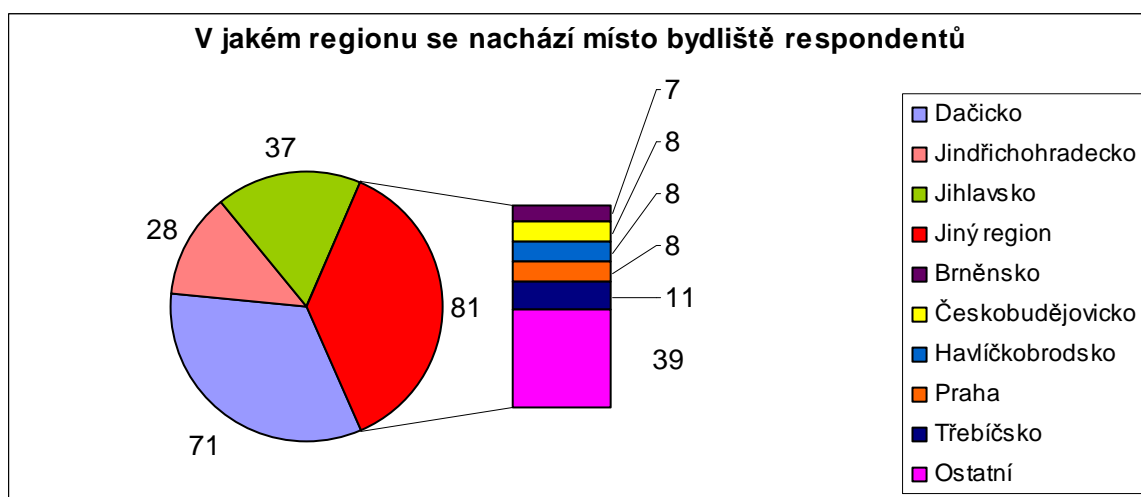
Graf 15 – Odpovědi respondentů na otázku 15



Zdroj: Vlastní šetření

Dotazníkového šetření se zúčastnili respondenti z různých měst a obcí celé České republiky a zahraničí, což zobrazuje graf 15. Nejvíce dotázaných bydlí v Dačicích, celkem 42. Na druhém místě je Jihlava s 15 respondenty. 12 dotázaných bydlí v Hradištku, 8 v Jindřichově Hradci. Shodně respondentů je z Havlíčkova Brodu a z Prahy, a sice 7. Třebíč uvedlo jako své místo bydliště 6 dotázaných. Zbývajících 120 respondentů je z různých 47 obcí.

Graf 16 – Odpovědi respondentů na otázku 16



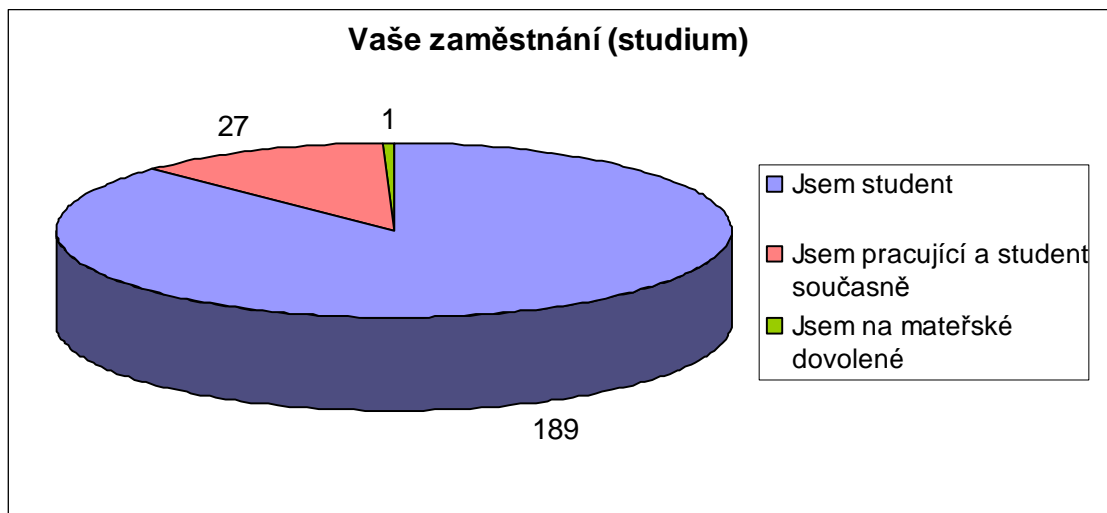
Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 16 vyplývá, že nejvíce dotázaných má své bydliště v regionu Dačicka, a to 71. Na Jihlavsku bydlí celkem 37 respondentů. 28 dotázaných označilo, že se jejich místo bydliště nachází na Jindřichohradecku. 11 respondentů bydlí na Třebíčsku. Po 8



dotázných je z Prahy, Havlíčkobrodska a Českobudějovicka. 7 respondentů bydlí na Brněnsku. 39 dotázaných je z jiných, zde neuvedených, regionů.

Graf 17 – Odpovědi respondentů na otázku 17



Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 17 je patrné, že celkem 189 dotázaných pouze studuje. 27 dotázaných je současně studentem i pracujícím. Pouze 1 studentka je na mateřské dovolené.

### 5.3. Shrnutí

Nejvíce vysokoškolských studentů se seznámilo s dopravní výchovou na základní škole a v mateřské škole. Převážná většina dotázaných neměla na střední škole předmět, který by se týkal dopravní výchovy nebo dopravy. Nejvíce respondentů se musí pravidelně dopravovat na vyšší odbornou nebo na vysokou školu. Převážná většina respondentů využívá dopravních prostředků k dopravě do školy. Tento výsledek není nijak překvapivý, protože výzkum probíhal na segmentu vysokoškolských studentů. Téměř polovina dotázaných cestuje denně, skoro třetina dotázaných se nejčastěji dopravuje do vzdálenosti 20 km. Nejvíce respondentů vynaloží na dopravu částku do 1 000 Kč. Více než třetina dotázaných nejčastěji využívá jako svůj dopravní prostředek autobus. Ze skupiny respondentů, kteří nejčastěji cestují prostředky MHD, používá nejvíce dotázaných shodně také autobus. Nejvíce dotázaných získává informace o dopravních spojích a službách na internetu. Převážně většině nedělá problém vyhledat v jízdních řádech spoj. Dotázaní většinou znají piktogramy, které znamenají spoj jedoucí v pracovních dnech, spoj jedoucí v neděli, rozšířenou přepravu spoluzavazadel, především jízdních kol, vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku a přestup na vlak. Vyrovnanější je počet respondentů, kteří znají a neznají piktogram, který zobrazuje možnost zakoupení místenky. Velký problém dělalo dotázaným poznat piktogramy, které znamenají, že vlak nečeká na žádné přípoje a specifický způsob odbavování cestujících. Téměř všichni respondenti uplatňují slevy v dopravě.

## 6. ZÁVĚR

Méně než polovina dotázaných se setkala poprvé s dopravní výchovou v mateřské škole, což je stav nevyhovující. Děti v předškolním věku představují rizikovou skupinu osob. Dopravní výchova je v tomto věku velmi důležitá, protože děti nejsou schopné se samy pohybovat v provozu na pozemních komunikacích, neumějí správně vyhodnotit vzniklou situaci. S dopravní výchovou je potřeba začít co nejdříve. Myslím si, že na první seznámení s dopravní výchovou na základní škole už je pozdě. V tomto věku by už měl mít každý povědomí o tom, jak se má chovat a své znalosti prohlubovat.

Nejúčinnější formou výuky dopravní výchovy na základních školách by bylo zařazení samostatného předmětu „Dopravní výchova“ do RVP pro základní školy.

Na střední škole měla předmět týkající se dopravní výchovy a dopravy jen malá část dotázaných, což také není vyhovující. Myslím si, že by bylo vhodné, aby se dopravní výchova vyučovala i na středních školách.

Z výsledků terénního šetření vyplývá, že dotázaní jsou dopravně gramotní. Tento výsledek není nijak překvapivý, protože výzkum probíhal na segmentu vysokoškolských studentů, kteří představují nejvzdělanější skupinu obyvatelstva.

Doprava a dopravní služby ve sledovaných regionech Dačicka, Jihlava a Jindřichohradecka jsou na dobré úrovni. Je zde dostatek dopravců, kteří poskytují kvalifikované služby. Ve všech regionech je dobře rozvinutá silniční síť.

Autobusem se nejčastěji dopravuje 88 dotázaných, kteří představují 45%, což je více než 1/3. Tímto byla potvrzena hypotéza: Více než 1/3 vysokoškolských studentů se nejčastěji dopravuje autobusem.

41% dotázaných se s dopravní výchovou poprvé setkalo v mateřské škole. Tímto zjištěním je vyvrácena hypotéza: 60% vysokoškolsky vzdělaných lidí se poprvé seznámilo s dopravní výchovou v mateřské škole.

## 7. SUMMARY

The topic of my Bachelor thesis is „Transportation and traffic education as a reflection of traffic literacy in the regions of Dačice, Jihlava and Jindřichův Hradec.“

Transportation is one of the basic needs of humankind. This is largely due to the existing differences in potential between the countries of the world - people are unable to find all that they need for their lives in their immediate surroundings and, therefore, they are forced to move their material property or travel. In earlier times, the role of transportation was mainly to enable people to cover distances. Today it has become a major driving force in the life of society. It has great significance both in providing for the relationship between different branches within the economies of individual states and regions, as well as in the world economy.

In the Czech Republic, more than 1 400 people die every year as a result of traffic accidents. It is mainly the BESIP organization that tries to decrease the number of such accidents, but parents, schools, media and the whole public also try to contribute to this process.

Traffic education is an indispensable part of general education of children and adults, especially today, in the time of increased motorization that has made the knowledge of the traffic regulations on land communications absolutely essential.

Most university students have experienced traffic education in the basic school and in the kindergarten. As for the secondary school, an overwhelming majority of respondents did not have a subject that would address the questions of traffic education or transportation at that stage of their education. Most respondents must regularly commute to a college or university. For more than a third of respondents, bus is the most frequently used means of transport. As for the respondents who regularly use the municipal transportation (MHD), they, too, use the bus more often than any other means of transport. Most respondents find information about the traffic connections and transport services on internet. Large majority of respondents does not find it difficult to look up the needed information in the timetables. The respondents usually know the meaning of icons used in these schedules. Almost all respondents claim some kind of discount when using the means of public transport.

# SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ

## Knižní publikace

1. BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 1999. 112 s. ISBN 80-7184-923-5.
2. ČERTÍK, Miroslav, et al. *Cestovní ruch : vývoj, organizace a řízení*. 1. vyd. Praha : Off, 2001. 352 s. ISBN 80-238-6275-8.
3. DROBNÁ, Daniela, MORÁVKOVÁ, Eva. *Cestovní ruch : pro střední školy a pro veřejnost*. 1. vyd. Praha : Fortuna, 2004. 205 s. ISBN 80-7168-901-7.
4. FRANCOVÁ, Eva. *Cestovní ruch*. 1. vyd. Olomouc : Univerzita Palackého v Olomouci, 2003. 119 s. ISBN 80-244-0719-1.
5. GÚČIK, Marian, et al. *Krátky slovník cestovného ruchu*. 1. vyd. Banská Bystrica : Slovensko - švajčiarske združenie pre rozvoj cestovného ruchu, 2004. 175 s. ISBN 80-88945-73-9.
6. HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch*. 1. vyd. Jindřichův Hradec : Jihočeská univerzita, 1997. 57 s. ISBN 80-7040-233-4.
7. HESKOVÁ, Marie, et al. *Cestovní ruch : pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. 1. vyd. Praha : Fortuna, 2006. 223 s. ISBN 80-7168-948-3.
8. INDROVÁ, Jarmila, et al. *Cestovní ruch*. 1. vyd. Praha : Oeconomica, 2004. 113 s. ISBN 80-245-0799-4.
9. LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 2006. 82 s. ISBN 80-246-1157-0.
10. KIKUŠOVÁ, Soňa. *Porovnanie cestovateľskej gramotnosti a dopravnej výchovy*. Bratislava: Univerzita Komenského, Pedagogická fakulta, Katedra predškolskej a elementárnej pedagogiky, 2004, nepublikovaný materiál
11. MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy I.* 2. upr. vyd. Plzeň : Západočeská univerzita v Plzni, 1999. 71 s. ISBN 80-7082-545-6.
12. ORIEŠKA, Ján. *Technika služeb cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha : IDEA SERVIS, 1999. 244 s. ISBN 80-85970-27-9.
13. PÁSKOVÁ, Martina, ZELENKA, Josef. *Cestovní ruch : výkladový slovník*. [Praha] : Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002. 448 s.
14. PETRŮ, Zdeňka. *Základy ekonomiky cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha : IDEA SERVIS, 1999. 107 s. ISBN 80-85970-29-5.

15. PRŮCHA, Jan, WALTEROVÁ, Eliška, MAREŠ, Jiří. *Pedagogický slovník*. 1. vyd. Praha : Portál, 1995. 292 s. ISBN 80-7178-029-4.
16. RYGLOVÁ, Kateřina. *Cestovní ruch*. 1. vyd. Brno : Brno International Business School, 2005. 67 s. ISBN 80-86575-92-6.
17. ŠÍP, Jiří. *Technologie cestovního ruchu : Doprava I.* 1. vyd. České Budějovice : Jihočeská univerzita, 1997. 84 s. ISBN 80-7040-210-5.
18. VANĚČEK, Drahoš. *Technika cestovního ruchu*. 1. vyd. České Budějovice : Jihočeská universita, 1994. 132 s.
19. VAŇKOVÁ, Ladislava. *Bezpečná cesta do školy*. [s.l.], 2006. 152 s. , 1 mapa, obrázková příloha. Masarykova univerzita v Brně, Pedagogická fakulta, Katedra didaktických technologií. Vedoucí diplomové práce Doc. RNDr. PhDr. Mojmír Stojan, CSc.

## **Internet**

20. *Aeroklub Jindřichův Hradec* [online]. c2006. Dostupný z WWW: <<http://www.letani.cz/>>.
21. *BESIP* [online]. c2005. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cs/>>.
22. *Cestovní kancelář Štefl - tour* [online]. c2005. Dostupný z WWW: <<http://www.stefl-tour.cz/>>.
23. *České dráhy* [online]. Dostupný z WWW: <<http://www.cd.cz/>>.
24. *Dopravní podnik města Jihlavy* [online]. c2000-2005. Dostupný z WWW: <<http://www.dpmj.cz>>.
25. *ICOM transport a.s.* [online]. Dostupný z WWW: <<http://www.icomtransport.cz/icomtransport/>>.
26. *Jindřichohradecké místní dráhy* [online]. Dostupný z WWW: <<http://www.jhmd.cz/>>.
27. *Katalog firem a institucí* [online]. c1996-2007. Dostupný z WWW: <<http://www.firmy.cz/detail/583717-josef-stefl-tour-dacice-i.html>>.
28. *Magistrát města Jihlavy* [online]. Dostupný z WWW: <[http://www.jihlava.cz/archiv/dokumenty2.asp?u=5967&id\\_org=5967&id=116017](http://www.jihlava.cz/archiv/dokumenty2.asp?u=5967&id_org=5967&id=116017)>.
29. *Mikroregion Dačicko* [online]. c2005. Dostupný z WWW: <<http://www.m-dacicko.cz/>>.

30. *Popis regionu Jihlavsko* [online]. Dostupný z WWW:  
<[http://www.trasovnik.cz/k\\_vysoc/jihlava/jihlava.asp](http://www.trasovnik.cz/k_vysoc/jihlava/jihlava.asp)>.
31. *Popis regionu Jindřichohradecko* [online]. Dostupný z WWW:  
<[http://www.trasovnik.cz/k\\_jihoc/jindhrad/jindhrad.asp](http://www.trasovnik.cz/k_jihoc/jindhrad/jindhrad.asp)>.
32. *Společnost pro veřejnou dopravu* [online]. c2004-2006. Dostupný z WWW:  
<[http://www.spvd.cz/?p=cz/jindrichuvhradec/jindrichuvhradec.html&m=menu\\_cz.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/jindrichuvhradec/jindrichuvhradec.html&m=menu_cz.html)>.
33. *Ústřední automotoklub České republiky* [online]. Dostupný z WWW:  
<<http://www.uamk-cr.cz/besip/default.asp?id=200001>>.

### **Ostatní dokumenty**

34. Jízdní řád firmy Josef Štefl – tour platný od 10.12.2006 do 8.12.2007

## **SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha 1: Mapa regionu Dačicko

Příloha 2: Mapa regionu Jihlavsko

Příloha 3: Schéma sítě MHD v Jihlavě

Příloha 4: Mapa regionu Jindřichohradecko

Příloha 5: Schéma sítě MHD v Jindřichově Hradci

Příloha 6: Parní lokomotiva na jindřichohradecké úzkokolejce

Příloha 7: Dotazník



Příloha 1: Mapa regionu Dačicko



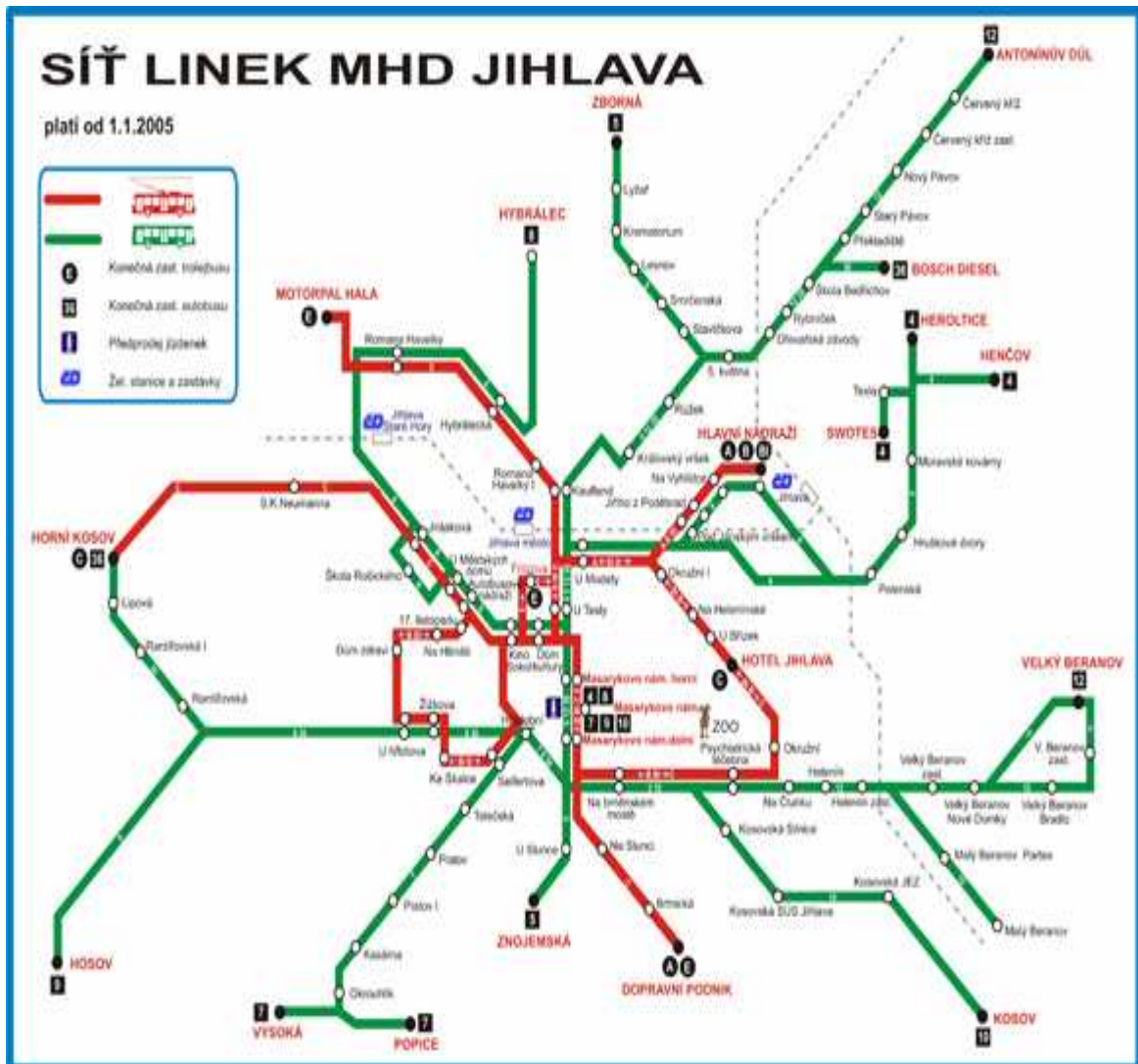
Zdroj: *Mikroregion Dačicko* [online]. c2005 , 8.7.2005 [2007-03-22]. Dostupný z WWW: <<http://www.m-dacicko.cz/page.php?fp=o-mikroregionu>>.

Příloha 2: Mapa regionu Jihlavsko



Zdroj: *Popis regionu Jihlavsko* [online]. [2007-03-22]. Dostupný z WWW: [http://www.trasovnik.cz/k\\_vysoc/jihlava/jihlava.asp](http://www.trasovnik.cz/k_vysoc/jihlava/jihlava.asp).

Příloha 3: Schéma sítě MHD v Jihlavě



Zdroj: *Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.* [online]. c2000-2005 [2007-03-22].

Dostupný

Z

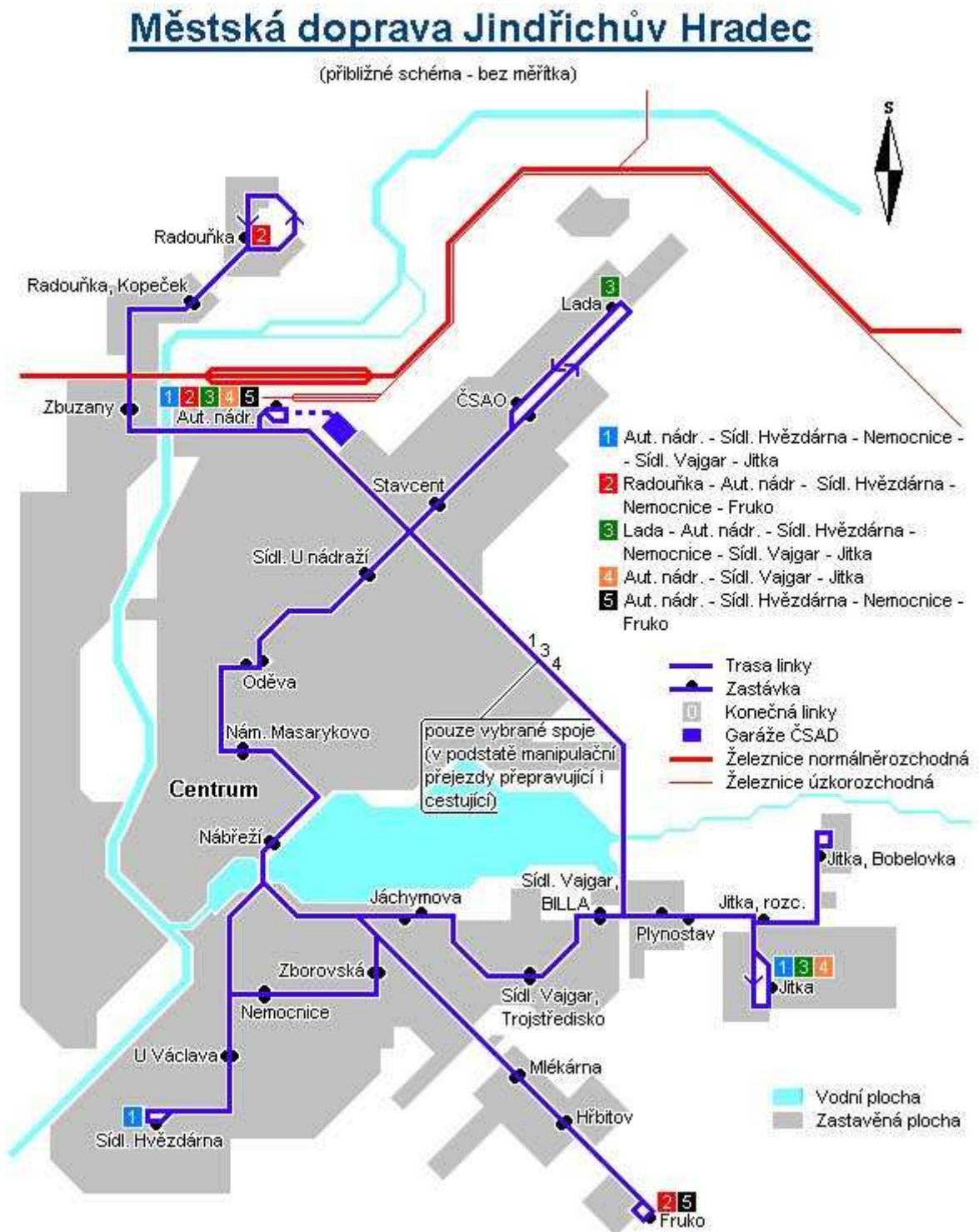
WWW:<[http://www.dpmj.cz/www/mambo/index.php?option=com\\_content&task=view&id=4&Itemid=10](http://www.dpmj.cz/www/mambo/index.php?option=com_content&task=view&id=4&Itemid=10)>.

Příloha 4: Mapa regionu Jindřichohradecko



Zdroj: *Popis regionu Jindřichohradecko* [online]. [2007-03-22]. Dostupný z WWW: <[http://www.trasovnik.cz/k\\_jihoc/jindhhrad/jindhhrad.asp](http://www.trasovnik.cz/k_jihoc/jindhhrad/jindhhrad.asp)>.

Příloha 5: Schéma sítě MHD v Jindřichově Hradci



Zdroj: Společnost pro veřejnou dopravu [online]. c2004-2006 , 9.7.2004 [2007-03-22].  
 Dostupný z WWW: <[http://www.spvd.cz/?p=cz/jindrichuvhradec/jindrichuvhradec.html&m=menu\\_cz.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/jindrichuvhradec/jindrichuvhradec.html&m=menu_cz.html)>.



Příloha 6: Parní lokomotiva na jindřichohradecké úzkokolejce











Zdroj: *Jindřichohradecké místní dráhy* [online]. [2007-03-28]. Dostupný z WWW: <<http://www.jhmd.cz/index.htm>>.









## Dotazník

*Dobrý den, jmenuji se Pavlína Marková a jsem studentkou JČU. Budu velice ráda, pokud si najdete přibližně 7 minut na vyplnění tohoto dotazníku. Získané údaje budou sloužit pro moji bakalářskou práci a nebudou poskytnuty třetím stranám.*

- 1) Kdy jste se poprvé setkal(a) s dopravní výchovou? (problematika bezpečné chůze, orientace v provozu, význam světelných signálů pro chodce)
    - a) v mateřské škole
    - b) na základní škole
    - c) na střední škole
    - d) na vyšší odborné škole, na vysoké škole
    - e) jinde (uveďte kde) .....
    - f) nestkal(a) jsem se s dopravní výchovou
  
  - 2) Měl(a) jste na střední škole předmět týkající se dopravní výchovy nebo dopravy jako takové?
    - a) ANO
    - b) NE
  
  - 3) Kam jste se pravidelně dopravoval(a) / dopravujete? (možno uvést více možností)
    - a) do mateřské školy
    - b) na základní školu
    - c) na střední školu
    - d) na vyšší odbornou školu, na vysokou školu
    - e) do zaměstnání
    - f) jiná možnost (uveďte jaká).....
    - g) nikdy jsem se pravidelně nedopřavoval(a)
  
  - 4) Za jakým účelem využíváte dopravu nejvíce?
    - a) doprava do školy
    - b) doprava do zaměstnání
    - c) jiná možnost
  
  - 5) Jak často cestujete?
    - a) denně
    - b) 1-4 krát týdně
    - c) několikrát do měsíce
    - d) velmi málo
  
  - 6) Do jaké vzdálenosti se nejčastěji dopravujete?
    - a) do 20 km
    - b) do 50 km
    - c) do 100 km
    - d) více než 100 km
  
  - 7) Jak velké jsou Vaše měsíční náklady na dopravu?
    - a) do 150 Kč
    - b) do 500 Kč
    - c) do 1000 Kč
    - d) nad 1000 Kč
  
  - 8) Který dopravní prostředek využíváte nejčastěji?
    - a) auto
    - b) autobus
    - c) vlak
    - d) MHD
    - e) jiný (uveďte jaký) .....
- Pokud Vaše odpověď na tuto otázku není d) MHD, vynechte, prosím, otázku č. 9.
- 9) Pokud používáte MHD, čím nejčastěji jezdíte?
    - a) autobusem
    - b) trolejbusem
    - c) tramvají
    - d) metrem

- 10) Kde získáváte informace o dopravních spojích a službách? (možno uvést více možností)
- a) na internetu  
b) na informacích dopravního podniku  
c) přímo v jízdnicích řádech  
d) jinde (uveďte zdroj) .....
- 11) Dělá Vám problém vyhledat v jízdnicích řádech Váš spoj?
- a) ANO  
b) NE
- 12) Víte, co znázorňují následující piktogramy použité v jízdnicích řádech? Na konci dotazníku (pod čarou) si můžete ověřit, zda jsou Vaše odpovědi správné.
- |   |        |       |
|---|--------|-------|
| Piktogram č.1  | a) ANO | b) NE |
| Piktogram č.2  | a) ANO | b) NE |
| Piktogram č.3  | a) ANO | b) NE |
| Piktogram č.4  | a) ANO | b) NE |
| Piktogram č.5  | a) ANO | b) NE |
| Piktogram č.6  | a) ANO | b) NE |
| Piktogram č.7  | a) ANO | b) NE |
| Piktogram č.8  | a) ANO | b) NE |
- 13) Využíváte v současné době některou z dopravních slev?
- a) ANO (uveďte jakou).....  
b) NE
- 14) Váš věk .....
- 15) Místo Vašeho bydliště .....
- 16) V jakém regionu se nachází místo Vašeho bydliště?
- a) Dačicko  
b) Jindřichohradecko  
c) Jihlavsko  
d) v jiném regionu (uveďte v jakém) .....
- 17) Vaše zaměstnání (studium)?
- a) jsem student  
b) jsem pracující a student současně  
c) jsem na mateřské dovolené

---

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

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

*S přáním příjemného dne*

*Pavλίna Marková*