

**Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích**  
**Ekonomická fakulta**  
**Katedra obchodu a cestovního ruchu, pracoviště Tábor**



Studijní program: B6208 Ekonomika a management  
Studijní obor: Obchodní podnikání - cestovní ruch

**Doprava a dopravní výchova jako odraz dopravní gramotnosti  
v jihozápadních Čechách**

Vedoucí bakalářské práce:  
Mgr. Vladimír Dvořák

Autor bakalářské práce:  
Jan Krejčí

**2007**

## **Prohlášení:**

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

V Táboře, 30. března 2007

.....

Podpis

## **Poděkování:**

Rád bych touto cestou poděkoval panu Mgr. Vladimíru Dvořákovi za odbornou pomoc při vedení mé bakalářské práce. Dále bych rád poděkoval panu Ing. Václavu Býčkovi z odboru dopravy Městského úřadu Strakonice a paní Jaromíře Novákové, mluvčí Policie ČR ve Strakonici, za významnou pomoc a spolupráci při terénním šetření a zjišťování současného stavu dopravy a dopravní výchovy v jihozápadních Čechách.

V neposlední řadě bych rád poděkoval svým rodičům, kteří mě podporovali po celou dobu mého studia.

## **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 v regionu jihozápadních Čech. V této oblasti byl proveden výzkum na základě dotazníkového šetření na segmentu vysokoškolských studentů. Pomocí výsledku z analýz bylo sestaveno vyhodnocení a dále byly vypracovány návrhy na zlepšení dopravní obslužnosti a dopravní výchovy v dané oblasti.

**Klíčová slova:** doprava, dopravní gramotnost, dopravní obslužnost, dopravní služby, cestovní ruch, marketingový výzkum

## Obsah:

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Úvod.....</b>                                       | <b>9</b>  |
| <b>2. Metodika práce .....</b>                            | <b>10</b> |
| 2.1. Cíl práce.....                                       | 10        |
| 2.2. Pracovní hypotézy.....                               | 10        |
| 2.3. Metodický postup.....                                | 10        |
| <b>3. Literární přehled.....</b>                          | <b>11</b> |
| 3.1. Doprava.....   | 11        |
| 3.1.1. Železniční doprava.....                            | 11        |
| 3.1.2. Silniční doprava.....                              | 12        |
| 3.1.3. Letecká doprava.....                               | 12        |
| 3.1.4. Vodní doprava.....                                 | 13        |
| 3.2. Základní termíny.....                                | 13        |
| 3.2.1. Dopravní cesta.....                                | 13        |
| 3.2.2. Dopravní (komunikační) síť.....                    | 13        |
| 3.2.3. Dopravní systémy.....                              | 14        |
| 3.3. Dopravní výchova.....                                | 14        |
| 3.4. Dopravní gramotnost.....                             | 14        |
| 3.5. Marketingový výzkum.....                             | 14        |
| <b>4. Situační analýza regionu.....</b>                   | <b>15</b> |
| 4.1 Poloha a osídlení.....                                | 15        |
| 4.2. Regionální infrastruktura a dostupnost.....          | 17        |
| <b>5. Doprava.....</b>                                    | <b>21</b> |
| 5.1. Integrované dopravní systémy (IDS).....              | 21        |
| 5.1.1. Integrovaná doprava Plzeňska (IDP).....            | 22        |
| 5.2. Členění dopravy.....                                 | 22        |
| 5.2.1. Silniční doprava.....                              | 23        |
| 5.2.1.1. Novelizace silničního zákona.....                | 24        |
| 5.2.1.2. Bodový systém.....                               | 25        |
| 5.2.1.3. Dálniční kupóny.....                             | 26        |
| 5.2.1.4. Elektronické mýto.....                           | 27        |
| 5.2.2. Železniční doprava.....                            | 28        |
| 5.2.2.1. Železniční koridory.....                         | 29        |
| 5.2.2.2. Vysokorychlostní tratě.....                      | 30        |
| 5.3. Vliv dopravy na životní prostředí.....               | 30        |
| 5.3.1. Pozitivní účinky dopravy na životní prostředí..... | 31        |
| 5.3.2. Negativní účinky dopravy na životní prostředí..... | 31        |
| 5.4. Vliv geografických faktorů na dopravu.....           | 31        |

|  |    |
|--|----|
| <b>6. Dopravní výchova a gramotnost</b> .....  | 33 |
| 6.1. Úvod.....   | 33 |
| 6.2. Dopravní výchova ve škole.....  | 33 |
| 6.2.1. Stručný souhrn témat s dopravní výchovou v učebních osnovách základní školy ..... | 34 |
| 6.2.2. Prevence v oblasti dopravní výchovy v okrese Strakonice .....                     | 36 |
| 6.3. Dětská dopravní hřiště.....   | 37 |
| 6.4. Celostátní programy k dopravní výchově dětí.....                                    | 37 |
| 6.5. Práce metodiků dopravní výchovy.....  | 38 |
| <b>7. Marketingový výzkum</b> .....  | 39 |
| 7.1. Dotazníkové šetření.....  | 40 |
| 7.2. Vlastní dotazníkové šetření.....  | 40 |
| 7.2.1. Vyhodnocení.....  | 41 |
| 7.2.2. Shrnutí a vlastní doporučení.....   | 51 |
| <b>8. Závěr</b> .....  | 53 |
| <b>9. Summary</b> .....  | 55 |
| <b>10. Seznam literatury</b> .....   | 56 |

Seznam grafů

Seznam příloh

# 1. Úvod

Pojem doprava začal být pro člověka významným již při samotném vzniku potřeby poznání či hledání životního zabezpečení, a s tím související také neutuchající touha po kočovnictví. Ve chvíli, kdy si lidská bytost uvědomila, že přemístění z místa na místo ji přináší nejen užitek, ale také potěšení, záleželo jen na tom, kdy se projeví také potřeba zohlednění časové a finanční náročnosti v odlišných způsobech dopravy, přičemž čas je pochopitelně zásadním artiklem našeho života.

Je zřejmé, že doprava je určitý způsob přepravy různých objektů z jednoho místa na druhé. Formy dopravních prostředků se v průběhu dějin značně měnily. Jednou z nejstarších možností přemístění je chůze či přenášení břemen. Následně se začaly využívat také zvířata a různé druhy primitivních přepravních prostředků. Avšak jako jedny z nejvýznamnějších mezníků v historii dopravy jsou považovány vynálezy kola a parního stroje. V současné době již můžeme sledovat rozmach dopravy v důsledku využívání dopravních prostředků, které lze rozdělit zejména na silniční, drážní, vodní a vzdušná.

Doprava je velmi širokým tématem, proto jsem se rozhodl ve své bakalářské práci věnovat jen určité oblasti, kterou je dopravní výchova a gramotnost v segmentu vysokoškolských studentů v regionu jihozápadních Čech, konkrétně na Klatovsku, Plzeňsku, Sušicku a Strakonicku. Dopravní gramotnosti předchází pochopitelně dopravní výchova, která provází člověka již od útlého dětství, nicméně každého zasáhne v rozdílné míře. V konečném důsledku lze říci, že vědomosti o možnostech, pravidlech a právech při transportu a použití různých komunikačních prostředků, jsou velmi variabilní. Cílem této bakalářské práce je analyzovat prostředí související se situací kolem transportu osob a poukázat na odlišnosti v dopravní gramotnosti. V závěru své práce navrhnou možnosti zlepšení nabídky dopravních služeb a dopravní výchovy v daném segmentu v závislosti na výsledku této marketingové analýzy.

Základem práce tedy není jen analyzovat současnou situaci, ale také navrhnout případné změny vycházející ze skutečností, které nastanou při rozboru podmínek v zadaném regionu.

## **2. Metodika práce**

### **2.1. Cíl práce**

Cílem bakalářské práce je analyzovat dopravní gramotnost, dopravní výchovu, dopravní systém a dopravní služby jako nedílnou součást cestovního ruchu v jihozápadních Čechách, především pak na Klatovsku, Plzeňsku, Strakonicku a Sušicku. V tomto regionu provést marketingový výzkum, především na segmentu vysokoškolských studentů, pomocí dotazníkového šetření. Na základě výsledků této marketingové analýzy se potvrdí nebo vyvrátí stanovené pracovní hypotézy a budou navržena vlastní doporučení na zlepšení dopravní infrastruktury, dopravních služeb a dopravní výchovy.

### **2.2. Pracovní hypotézy**

1. Současný stav dopravní obslužnosti v regionu je nedostatečný v důsledku nízké hustoty osídlení a rozmanitému reliéfu krajiny.
2. Dopravní výchova nemá své pevné místo v osnovách základních škol, ale dopravní gramotnost segmentu vysokoškolských studentů je na dobré úrovni.

### **2.3. Metodický postup**

První etapa zahrnovala sběr dat a informací týkající se zkoumaného regionu. Studium odborné a regionální literatury, propagačních materiálů a internetových stránek. Konzultace se samotnými dopravci, s lidmi z odborů dopravy městských úřadů Sušice a Strakonice, a dále pak z Okresního ředitelství Policie ČR ve Strakonících. Získání svolení k použití zapůjčených materiálů a získaných informací.

Druhou etapu tvořil marketingový výzkum prováděný formou dotazníkového šetření především na Klatovsku, Plzeňsku, Strakonicku a Sušicku. Cílem tohoto výzkumu bylo zjistit úroveň dopravní gramotnosti, dopravní výchovy, dopravní obslužnosti a dopravních služeb.

Ve třetí etapě došlo k vyhodnocení dotazníků a interpretaci zjištěných výsledků. Na základě těchto údajů bylo provedeno shrnutí celého šetření a navržena vlastní doporučení pro řešení současné situace.



## 3. Literární přehled

### 3.1. Doprava

Doprava je samostatné odvětví národního hospodářství a svojí činností integruje ostatní složky národohospodářského komplexu. Je považována za stěžejní odvětví světové ekonomiky se vzrůstajícím trendem své významnosti. Svojí činností výrazně determinuje prostorové rozmístění ostatních lidských aktivit. (Mirvald, 1999: 5)

Doprava je jedním ze základních předpokladů rozvoje cestovního ruchu. 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. (Orieška, 1999: 19)

Dopravní služby v cestovním ruchu definuje Ryglová (2005: 27) jako služby, které jsou spojeny se zajištěním vlastní přepravy účastníků cestovního ruchu a jejich zavazadel včetně informací o dopravním spojení, rezervování míst v dopravních prostředcích, prodejem dopravních cenin, vyřizováním reklamací apod.

Dopravní služby jsou spojeny nejen se zabezpečením přepravy turistů a jejich zavazadel, ale také s přepravou osob do zaměstnání, škol atd. Zahrnují jednak vlastní přepravu a dále pak poskytování informací, rezervací míst, prodej dopravních cenin, reklamaci. (Francová, 2003: 25)

#### 3.1.1. Železniční doprava

Ve světovém dopravním systému se uplatňuje především v přepravě nákladů, zejména hromadných substrátů na střední a velké vzdálenosti, a to jak ve vnitrostátní, tak mezistátní dopravě. Na výkonu světové nákladní dopravy se podílí více než polovinou. (Brinke, 1999: 56)

Železniční doprava je přeprava účastníků cestovního ruchu osobními vagóny po železnici. (Drobná, 2004: 78) Výhodou této dopravy je její hromadnost, plynulost,

bezpečnost, poměrně malá závislost na přírodních jevech, která funguje ve dne i v noci a ve všech ročních obdobích. Nevýhodou je nedostupnost některých, zvláště horských, oblastí a středisek.

### **3.1.2. Silniční doprava**

Automobilová doprava patří k nejmladším a nejrychleji se rozvíjejícím odvětvím dopravy. Díky svým přednostem – operativnosti a rychlosti – úspěšně konkuruje některým starším odvětvím dopravy, především dopravě železniční. Ve světovém dopravním systému zajišťuje přepravu nákladů a osob převážně na krátké vzdálenosti a má rozhodující podíl na objemu světové nákladní i osobní přepravy. **(Brinke, 1999: 60)**

Silniční doprava je přeprava účastníků cestovního ruchu silničními dopravními prostředky po pozemních komunikacích. Nevýhodou silniční dopravy je malá kapacita dopravních prostředků, omezená přeprava nákladu, určitá míra nebezpečnosti a také ekologická zátěž krajiny. Naopak velkou výhodou je vysoká pohotovost k přepravě a dostupnost míst a středisek cestovního ruchu za předpokladu husté sítě silnic, dále výhodná přepravní rychlost a nezávislost, kdy lze zastavovat podle požadavku cestujících. **(Drobná, 2004: 82)**

### **3.1.3. Letecká doprava**

Představuje nejrychlejší způsob přepravy a v současné době roste její význam v mezinárodním cestovním ruchu. Její výhodou je rychlost, pohodlnost, kultura cestování, velký rozsah poskytovaných služeb, velká kapacita přepravovaných osob a bezpečnost. Z důvodu bezpečnostních opatření je odbavení před samotným letem zdoluhavé, počet cestujících se však stále zvyšuje. **(Francová, 2003: 39)**

Letecká doprava je nejrychlejší způsob přepravy, který umožňuje rychlé spojení i mezi značně vzdálenými místy. Kromě vysoké přepravní rychlosti se vyznačuje pohodlím a kulturou cestování (ta je odstupňována ještě v závislosti na letové třídě). Nevýhodou jsou vysoké provozní náklady odrážející se ve vysoké ceně přepravy (letenek) a vzdálenost letiště od center měst a středisek cestovního ruchu, proto se v případě bližších cílů výhodnost letecké přepravy ztrácí. Další nevýhodou je negativní vliv na životní prostředí. **(Drobná, 2004: 66)**

### **3.1.4. Vodní doprava**

Toto dopravní odvětví patří k tzv. starým druhům dopravy, prodělává v posledních desetiletích svou renesanci. Důvodem je její levnost, i když je pomalejší než ostatní odvětví pevninské dopravy. Většinou využívá přirozených dopravních cest – řek a jezer, často upravených, čímž je více než u některých jiných druhů dopravy její rozmístění ovlivněno přírodními podmínkami. Ve světovém dopravním systému nalézá uplatnění především v přepravě hromadných substrátů na střední a velké vzdálenosti, přičemž většina objemu i výkonu se realizuje v hospodářsky vyspělých zemích, v jejichž dopravním systému však mnohdy hraje podřadnou úlohu. **(Brinke, 1999: 62)**

Tato doprava umožňuje přepravu účastníků cestovního ruchu dopravními prostředky (plavidly) po vodních cestách. Nejvíce je rozvinutá v přímořských státech, u nás má pouze okrajový význam. V poslední době se rozvíjí sjíždění divokých řek na gumových člunech, vorech a dalších plavidlech. Nevýhodou vodní dopravy je malá přepravní rychlost a omezená dostupnost středisek a oblastí cestovního ruchu. Pochopitelně kromě moře. Výhodou je značná přepravní kapacita plavidel (hlavně v námořní dopravě). Jedná se o nejlevnější druh dopravy s minimálním vlivem na životní prostředí. **(Drobná, 2004: 85)**

## **3.2. Základní termíny**

### **3.2.1. Dopravní cesta**

Dopravní cesta se obecně definuje jako pás terénu, spojující dva koncové body (a bezpočet bodů mezilehlých), na němž se uskutečňuje doprava. Tato část terénu bývá obvykle tomuto účelu uzpůsobena, tzn. upravena a technicky vybavena. V tomto pojetí tedy dopravní cesta náleží do tzv. technické infrastruktury. Dopravními cestami jsou stezky, silnice, železniční tratě, vnitrozemské vodní cesty, atd. Místo termínu dopravní cesta se někdy užívá termínu trasa, nejčastěji jako označení pro námořní a letecké dopravní cesty. **(Zelený, 1994: 7)**

### **3.2.2. Dopravní (komunikační) síť**

Soustava vzájemně propojených dopravních cest (komunikací) a uzlů vytváří dopravní (komunikační) síť. Obecně komunikační síť dělíme obdobně jako uzly na dvě skupiny: síť složené z komunikací a uzlů stejného druhu (síť železniční, silniční, letecké

atd.) a sítě, které tvoří komunikace a uzly různého druhu. Někdy se rozlišují též sítě dopravy nákladní a sítě dopravy osobní. **(Brinke, 1999: 20)**

### **3.2.3. Dopravní systémy**

Dopravní (komunikační) systém tvoří dopravní síť (tzn. dopravní cesty včetně dopravních zařízení) a dopravní prostředky na určitém vymezeném území, jímž může být i celá Země – pak mluvíme o světovém dopravním systému. Nedílnou součástí dopravního systému je proces přemísťování, tzn. přeprava nákladů a osob. **(Brinke, 1999: 26)**

### **3.3. Dopravní výchova**

Dopravní výchova 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 a bezpečný pohyb v dopravním prostředí. **(Límová, 2006: 5)**

### **3.4. Dopravní gramotnost**

Základem pro pochopení dopravní gramotnosti je podle **Kikušové (2003: 31)** chápání, že jde o práci se symboly, které mají rozmanitý charakter (jako piktogramy, jazykové kódy, jiné vizuální symboly) a toto umožňuje jedinci samostatný, bezpečný a efektivní přesun z místa na místo.

### **3.5. Marketingový výzkum**

Marketingový výzkum spočívá ve specifikaci, shromažďování, analýze a interpretaci dat, které slouží jako podklad pro rozhodování v procesu marketingového řízení. Marketingový výzkum je funkce, která spojuje spotřebitele, zákazníka a veřejnost s marketingovým pracovníkem prostřednictvím dat užívaných k zjišťování a definování marketingových příležitostí a problémů, k tvorbě, zdokonalování a hodnocení marketingových akcí, monitorování marketingového úsilí a k zlepšení pochopení marketingu procesu. **(Hesková, 2003: 69)**

## 4. Situační analýza regionu <sup>[31]</sup>

### 4.1 Poloha a osídlení

#### Poloha a správní členění

Region NUTS II Jihozápad tvoří Jihočeský a Plzeňský kraj, které jsou rozděleny do 72 správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem (37 v Jihočeském kraji a 35 v Plzeňském kraji) a spolu s 1 vojenským újezdem zároveň do 32 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (17 v Jihočeském kraji a 15 v Plzeňském kraji). Celková rozloha regionu činí 17 618 km<sup>2</sup>.

Reliéf regionu se vyznačuje pásem pohoří při státní hranici a kotlinami ve vnitrozemí. Také při hranicích s ostatními kraji se vyskytují vrchoviny a pahorkatiny. V jihočeské kotlině se rozkládají dvě pánve – Českobudějovická a Třeboňská – se soustavami rybníků. Z naprosté většiny území regionu spadá do povodí řeky Vltavy.

Region má výhodnou dopravní polohu (viz příloha č. 6). Spojení ve směru sever-jih (Rostock-Berlín-Praha-České Budějovice-Líncec-Rijeka) tvoří na území Jihočeského kraje silnice E55 a IV. tranzitní železniční koridor. Dopravní spojení ve směru západ-východ (Paříž-Norimberk-Praha) tvoří na území Plzeňského kraje dálnice D5 a III. tranzitní železniční koridor. Strategická poloha regionu se dosud pozitivně projevuje především v přílivu kapitálu.

#### Obyvatelstvo a osídlení

Na území NUTS II Jihozápad žije 1 175 tis. obyvatel, což je 11,5 % obyvatel republiky. NUTS II Jihozápad má nejnižší hustotu osídlení ze všech regionů ČR (67 obyvatel/km<sup>2</sup>), což je téměř o 50 % obyvatel méně ve srovnání s průměrem ČR a o 16 % méně ve srovnání s průměrem EU.

Základní rysy sídelní struktury obou krajů, které region tvoří, jsou shodné. V Jihočeském i Plzeňském kraji představují obce do 2 000 obyvatel více než 90 % obcí. V obou krajích žije v těchto obcích méně než 1/3 obyvatel a takto vymezené venkovské oblasti pokrývají téměř 80 % rozlohy obou krajů.

### Centra a rozvojové osy

Obě krajská města (České Budějovice a Plzeň) představují nejvýznamnější póly rozvoje regionu NUTS II Jihozápad. Také některá další vyšší centra mají významný rozvojový potenciál. Pro lepší naplnění této funkce však musí tato centra eliminovat své specifické problémy, např. zaostávání kapacity a kvality dopravní infrastruktury, rostoucí negativní vliv dopravy na životní prostředí, změny ve využití území a s tím spojená existence brownfieldů, problémy panelových sídlišť či ohrožení center měst vysídlováním.

Regionem procházejí 2 mezinárodně významné rozvojové osy. Ve směru sever-jih je to osa Praha - České Budějovice - Linec, jejíž plné fungování je podmíněno výstavbou dálnice a rychlostní komunikace D3/R3 a modernizací IV. tranzitního železničního koridoru. Podobné je to také ve směru východ-západ na ose Praha - Plzeň - Norimberk vázané na dálnici D5 a na III. tranzitní železniční koridor.

Na regionální úrovni se uplatňují i další rozvojové osy, některé z nich také s mezinárodním dosahem. V Jihočeském kraji je to např. rozvojová osa kolem silnice R4-I/4 Praha - Strakonice - Vimperk - Pasov a v Plzeňském kraji kolem silnice I/26 Plzeň - Domažlice - Mnichov.

### Venkovské oblasti

Venkovské oblasti tvoří naprostou většinu území regionu NUTS II Jihozápad. Roztříštěná sídelní struktura v těchto oblastech s sebou nese vysoké náklady při budování infrastruktury a údržbě silniční sítě. Rovněž udržení standardní úrovně dopravní obslužnosti a občanské vybavenosti je nákladné. Dochází proto k selektivnímu vysídlování venkova a ke stárnutí jeho obyvatelstva.

Významným indikátorem tohoto vývoje je pokles počtu obyvatel. Nejrozsáhlejší takto postižené oblasti se nacházejí v severní části Jihočeského kraje a v sousední jihovýchodní části Plzeňského kraje.

Zaměstnanost a sociální stabilitu venkova lze zlepšit výrazným způsobem zajištěním kvalitního napojení venkovských obcí na města a další centra osídlení. Kromě zlepšení vlastní dopravní infrastruktury je rovněž nutné zajistit odpovídající dopravní obslužnost hromadnou dopravou.

## **4.2. Regionální infrastruktura a dostupnost**

### Doprava

Oblast dopravy představuje jednu z priorit regionální samosprávy a tvoří značnou část rozpočtů krajů v rámci NUTS II Jihozápad. Kromě údržby a rozvoje dopravní infrastruktury je značná finanční náročnost spojena se zajištěním základní dopravní obslužnosti.

Region NUTS II Jihozápad disponuje k 1.1.2005 110 km dálnic a 11 137 km silnic. Z toho je 1 075 km silnic I. třídy, 3 149 km silnic II. třídy a 6 913 km silnic III. třídy. Hustota silniční sítě je pod průměrem ČR a řadí region NUTS II Jihozápad na 5. místo mezi 7 srovnatelnými NUTS II v ČR. Provozní délka železničních tratí činí 1 680 km a podle hustoty železniční sítě je region v rámci ČR na posledním 7. místě.

Z hlediska hustoty je dopravní infrastruktura srovnatelná se zeměmi EU, ale v kvalitativních parametrech podstatně zaostává. Největší význam má na území regionu silniční doprava, která během devadesátých let postupně převzala vedoucí postavení oproti dopravě železniční. Tento vývoj vedl ke zvýšení negativního vlivu dopravy na obyvatelstvo (emise, hluk). Region NUTS II Jihozápad je přitom výrazně tranzitním územím. Po vstupu ČR do EU se podstatně zvýšila intenzita silniční dopravy na vybraných hraničních přechodech, zejména v Rozvadově, a to v souvislosti s novým dálničním hraničním přechodem a dokončováním dálnice D5. K omezení růstu podílu silniční dopravy je nutná podpora jiných druhů dopravy a přizpůsobení podmínek tranzitní dopravy v ČR stavu obvyklému v EU.

### Širší dopravní vazby

Z pohledu širších dopravních vazeb je pro Jihočeský kraj velmi důležitá osa mezinárodního významu sever - jih (Rostock - Berlín - Praha - České Budějovice - Linec - Rijeka), tvořená silnicí evropské sítě E55, IV. tranzitním železničním koridorem (železniční trať č. 220), vltavskou vodní cestou a cyklistickou trasou EuroVelo 7.

Zásadní pro další rozvoj regionu a napojení Jihočeského kraje na mezinárodní dopravní síť je výstavba dálnice D3 a rychlostních komunikací R3 a R4. Práce na výstavbě těchto komunikací ale postupují velmi pomalým tempem. Z plánovaných 172 km dálnice je aktuálně v provozu 11 km v plném profilu a 18 km v polovičním profilu.

Pro Plzeňský kraj je rozhodující spojení východ-západ reprezentované větví IV. transevropského multimodálního koridoru Norimberk - Praha. Tento koridor tvoří dálnice D5 Praha - Plzeň – Rozvadov, která byla dokončena v roce 2006 a III. tranzitní železniční koridor Praha - Plzeň - Cheb (železniční trať č. 170).

Pro mezinárodní dopravní napojení regionu jsou významné další silnice evropské sítě (E49, E53, E55, E551). Kromě této evropské sítě je prioritou dopravní infrastruktury nadregionálního významu pro území Jihočeského kraje silnice I/4 Praha - Strakonice - Strážný, u které se v úseku Praha - Nová Hospoda (okr. Písek) předpokládá přestavba na rychlostní komunikaci. V Plzeňském kraji neustále roste význam silnice I/26 Plzeň - Folmava, která je společně s železniční tratí č. 180 součástí dopravního spojení Praha - Plzeň - Regensburg - Mnichov (odbočná větev multimodálního koridoru).

### Silniční infrastruktura

Páteřní propojení center regionu NUTS II Jihozápad, tj. Českých Budějovic a Plzně, je postaveno na silnici I/20 (E49), která nemá klíčový mezinárodní význam. Podobné je to i u silnice I/22, která propojuje příhraniční části regionu.

Hlavním problémem silniční sítě v regionu je špatný stavebně-technický stav dopravní infrastruktury a velké množství bodových závad. Jen málo silnic splňuje normové parametry.

Nepříznivá situace je ještě dále zhoršována rostoucím dopravním zatížením na pozemních komunikacích. Region NUTS II Jihozápad společně se středními Čechami (kromě Prahy) dosahuje nejvyššího počtu osobních automobilů na 1 000 obyvatel (více než 400). Také meziokresní srovnání podílu dojíždějících do zaměstnání v rámci ČR ukazuje na velký význam automobilové dopravy v regionu. Přitom Koncepce dopravy Plzeňského kraje předpokládá na republikové úrovni do 10 let nárůst na 500 osobních automobilů/1000 obyvatel a ve velkých městech na hodnotu ještě vyšší.

Další nedostatek silniční sítě spočívá v problematickém napojení center na nadřazenou síť. Některá regionálně významná centra neleží na silnicích I. třídy a jejich dopravní obsluhu zajišťují jen silnice II. třídy.

Silnice II. a III. třídy byly předány z vlastnictví státu do vlastnictví krajů ve špatném stavu. Například v Plzeňském kraji je 37 % silnic II. třídy nevyhovujících nebo dokonce



v havarijním stavu. U silnic III. třídy je situace ještě horší. V Jihočeském kraji je situace obdobná.

Dlouholetým problémem je stavebně-technický stav většiny místních komunikací, které jsou v majetku obcí. Trasy místních komunikací jsou morálně zastaralé a jejich stav nesplňuje požadavky na zajištění dostatečné bezpečnosti provozu. Většina mostů na místních komunikacích je na hranici životnosti. Spolu s nevyhovujícími křižovatkami, úzkými profily (zejména ve stávající zástavbě obcí) a strmými úseky komunikací tvoří nejčastější bodové závady na místních komunikacích. Častou liniovou závadou ve většině malých obcí je neexistence chodníků.

Pouhá údržba místních komunikací klade pro jejich značný rozsah nepřiměřeně velké nároky na rozpočty obcí. Za těchto okolností je budování místních komunikací, které by napojily atraktivní rozvojové lokality na silniční síť, takřka nemyslitelné a to se stává tak brzdou ekonomického rozvoje.

Jejich značný rozsah klade nepřiměřeně velké nároky na rozpočty obcí. Nedostatečný rozvoj místních komunikací brání využití rozvojových lokalit různého určení.

### Železnice

Na území regionu NUTS II Jihozápad se nachází 14 celostátních a 19 regionálních tratí ve vlastnictví státu. Systém je doplněn dvěma privátními úzkokolejnými drahami. Železniční síť, jejíž základ byl vybudován ve II. polovině 19. století, neodpovídá současným potřebám regionů. Páteří této sítě jsou trasy III. a IV. tranzitního železničního koridoru ČR směřující do SRN a Rakouska. Propojení obou krajských měst zajišťuje železniční trať č. 190. Propojení s evropskou železniční sítí zajišťují čtyři železniční přechody, z toho dva do Bavorska a po jednom do Horního a Dolního Rakouska.

K největším problémům železnice patří zanedbaný stavebně-technický stav tratí i budov, zastaralost sdělovací a zabezpečovací techniky i systémů řízení provozu. Atraktivitu železnice snižuje i technický stav hnacích a tažených vozidel pro osobní dopravu, neexistence lehkých elektrických a motorových jednotek pro regionální osobní dopravu, nedostatek přestupních terminálů vlak – bus a parkovišť pro zákazníky typu Park & Ride.

Oba kraje podporují urychlenou výstavbu železničních koridorů, modernizaci navazujících regionálních tratí, optimalizaci hustoty a délky sítě na svém území a mají vlastní rozvojové záměry, které by měly přispět k revitalizaci železniční sítě v rámci regionu. Ke zvýšení atraktivity železničního provozu by mělo napomoci budování a postupné rozšiřování integrovaných dopravních systémů (Integrovaná doprava Plzeňska, IDS České Budějovice, IDS Tábor) společně se zaváděním taktové dopravy a ve vazbě na dálkovou železniční dopravu.

### Veřejná doprava a dostupnost

Významným aspektem kvality života obyvatel regionu NUTS II Jihozápad je dopravní obslužnost, která je z velké části v kompetenci krajů. Vzhledem k nízké hustotě osídlení a velké rozloze regionu je zajištění dopravní obslužnosti velmi nákladné.

Cílem systému veřejné dopravy je dosažení alespoň základní dopravní obslužnosti na celém území regionu. Na zajištění základní dostupnosti se podílejí zejména osobní a spěšné vlaky a veřejná autobusová doprava. Již v současné době je podíl přepravních výkonů veřejné autobusové dopravy o polovinu vyšší než osobní železniční dopravy. Tento poměr by měl zůstat zachován i při dalším zvyšování podílu individuální automobilové dopravy.

Jedním z významných směrů zatraktivnění a zefektivnění veřejné dopravy je vytváření integrovaných dopravních systémů ve veřejné dopravě (IDS). Cílem je zastavit nepříznivý trend růstu podílu individuální dopravy na úkor dopravy hromadné. Dalším problémem je pomalá obnova vozového parku veřejné dopravy a s tím související nízké využívání alternativních paliv.

Z důvodu optimalizace systému dopravní obslužnosti a nákladů na provoz systému byl v Jihočeském kraji zpracován stěžejní projekt Optimalizace dopravní obslužnosti Jihočeského kraje, který rovněž řeší fungování integrovaného dopravního systému. V Plzeňském kraji byla zavedena tzv. Integrovaná doprava Plzeňska, která zahrnuje více než 40 měst a obcí na Plzeňsku ve 2 zónách. S rozvojem IDS souvisí také modernizace informačních a odbavovacích systémů (Plzeňská karta). Připravuje se IDS Šumava jako společný projekt obou krajů regionu NUTS II Jihozápad a Bavorska.

## 5. Doprava

Jediným řešením prudce narůstající individuální automobilové dopravy je neustálé rozšiřování silniční sítě – budování dalších silnic a dálnic. Tento vývoj však není možný donekonečna z finančních důvodů i kvůli nedostatku půdního fondu.

A tak vznikla myšlenka vrátit se zpět na koleje v podobě modernizování rychlejší a komfortní železniční dopravy. Odborníci totiž zjistili, že náklady na vybudování 1 km dálnice jsou několikanásobně vyšší než náklady na vybudování železniční tratě o stejné propustné kapacitě.

### 5.1. Integrované dopravní systémy (IDS) <sup>[25]</sup>

Integrované dopravní systémy vznikají především v okolí větších měst (viz příloha č. 7) a vyznačují se provázáním všech druhů dopravních prostředků tak, aby se cestující vždy pohodlně dostal do cíle své cesty. Vytváří se tím přehledný systém vzájemně provázaných linek s pravidelnými intervaly mezi spoji a s jednotným tarifem a přepravními podmínkami. Do IDS je zpravidla zapojena železniční doprava, městská hromadná doprava a regionální autobusová doprava. V integrovaném dopravním systému mohou cestující s použitím jediného jízdního dokladu libovolně kombinovat jízdy železnicí, regionálními autobusy a městskou dopravou.

Hlavním důvodem pro vznik integrovaných dopravních systémů byla nepřehlednost a neekonomičnost veřejné dopravy. Pro cestující bylo těžké orientovat se ve spleti jízdních řádů a rozdílných cenách různých dopravců. Mnozí cestující pak pro svoji dopravu volili osobní automobil, což vedlo k zahlcení přetížených komunikací ve velkých městech. Důsledkem odlivu cestujících z veřejné dopravy bylo snižování nabídky spojů a zvyšování cen jízdného. Při efektivní spolupráci všech druhů dopravních prostředků v rámci integrovaného dopravního systému lze všechny tyto nevýhody odstranit a umožnit cestujícím jednoduchou a rychlou přepravu za použití veřejných dopravních prostředků.

### **5.1.1. Integrovaná doprava Plzeňska (IDP)**

IDP je dopravní systém zajišťující dopravní obslužnost v Plzni a jejím okolí. Na dopravě se podílejí Plzeňské městské dopravní podniky, a. s., České dráhy, a. s., ČSAD autobusy Plzeň, a. s., PROBO TRANS BEROUN, s. r. o. a Miroslav Hrouda – Autobusová doprava, s. r. o. Všichni zúčastnění dopravci uznávají společné jízdní doklady.

IDP se skládá ze dvou zón:

Zóna "P" (vnitřní zóna) - zahrnuje území města, je totožná se stávajícím rozsahem sítě MHD

Zóna "Z" (vnější zóna IDP) - zahrnuje území mimo města Plzně

Jízdné v IDP je pouze předplatní na aktivovanou čipovou Plzeňskou kartu, která se dobývá v určených prodejních místech. Jednotlivé jízdné není do IDP zahrnuto a řídí se tarifem jednotlivých dopravců.

### **5.2. Členění dopravy**

Dopravu můžeme klasifikovat podle následujících třídících hledisek:

1) Z hlediska druhu dopravy

- a) železniční doprava
- b) silniční doprava – automobilová, autokarová
- c) letecká doprava
- d) námořní a říční doprava
- e) alternativní doprava – lanová, pásová, pohyblivé chodníky, vertikální
- f) doprava v klidu – parkoviště
  - odstavné plochy – časově neomezené odstavení vozidla
  - parkovací plochy – časově omezené odstavení vozidla
- g) doprava pěší, cyklistická, lyžařská

2) Z hlediska forem

- a) účelová – docházka do zaměstnání, škol
- b) rekreační

3) Z teritoriálního hlediska

- a) vnitrostátní
- b) mezinárodní

4) Z hlediska periodicity

- a) pravidelná (linková)
- b) nepravidelná

5) Z hlediska doby

- a) celoroční
- b) sezónní (charterová – u letecké přepravy)

6) Z hlediska placení

- a) placená – podle přepravního tarifu (letenka, jízdenka)
- b) neplacené <sup>[5]</sup>

### **5.2.1. Silniční doprava**

V současnosti je nejvýznamnějším druhem dopravy. Je důležitá zvláště pro místa, která nejsou dosažitelná jinými způsoby dopravy.

#### Klasifikace:

1) Podle přepravní kapacity

- a) individuální – osobním vozem (automobil, obytný automobil)
- b) hromadná doprava – autobus/autokar, rotel

2) Podle služeb poskytovaných přepravci – platí pro hromadnou dopravu

- a) pravidelná autobusová doprava (linková)
- b) pravidelná zájezdová doprava
- c) nepravidelná zájezdová doprava – časové období (sezóna) <sup>[5]</sup>

Mezi materiálně-technické podmínky provozování silniční dopravy patří pozemní komunikace a dopravní prostředky.

Pozemní komunikace zahrnují:

- a) dálnice,
- b) silnice pro motorová vozidla,
- c) místní a účelové komunikace.

Dálnice a silnice tvoří jednotnou komunikační síť. Dálnice mají značné ekonomické výhody, mezi které patří nižší spotřeba pohonných hmot v důsledku zkrácení trasy cesty a plynulost jízdy, snížení opotřebení vozidel, snížení nehodovosti atd. Naopak výstavba dálnic je velmi investičně a finančně náročná (jeden kilometr dálnice stojí zhruba asi 200 až 250 milionů Kč).

Silnice pro motorová vozidla se rozdělují podle kvality do třech tříd: I. třída je označena čísly 1 – 99, II. třída (tzv. okresní silnice) čísly 100 – 999, III. třída není číselně označena.

Vybrané silnice jsou zařazeny do mezinárodní silniční sítě (označení E) a spojují důležitější centra naší země a navazují na síť evropskou. <sup>[3]</sup>

#### **5.2.1.1. Novelizace silničního zákona**

1. července 2006 nabyl účinnosti zákon č. 411/2005 Sb., o silničním provozu, který novelizuje původní zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Novelizace pravidel silničního provozu byla vyvolána zejména nutností zvýšit bezpečnost na našich silnicích, dále v souladu s vládou schválenou Národní strategií bezpečnosti silničního provozu snižovat počet usmrcených a zraněných v důsledku dopravních nehod a v neposlední řadě aktualizovat českou právní úpravu ve vztahu k právu Evropských společenství.

Novelizace pravidel silničního provozu je v zásadě postavena na nových preventivních opatřeních (povinné používání dětských zádržných systémů na všech druzích pozemních komunikací, povinné používání cyklistických přileb do 18 let, celodenní svícení za dne za nesnížené viditelnosti po celý rok) doplněných opatřeními v oblasti represe směřované zejména na ty řidiče, kteří se opakovaně dopouštějí dopravních přestupků. Tito řidiči musí od 1. července počítat nejenom s bodovým systémem hodnocení řidičů, ale i s podstatně vyššími peněžitými sankcemi za dopravní přestupky. Současně nový zákon

dává nové pravomoci Policii ČR, která může ve vybraných případech na místě zadržet řidičský průkaz, zabránit řidiči v další jízdě, případně vyžadovat kauci. Městské a obecní policie mohou měřit dodržování nejvyšší dovolené rychlosti. [21]

#### **5.2.1.2. Bodový systém [21]**

Bodový systém hodnocení řidičů (viz příloha č. 5) je jedním z mnoha opatření ke snížení počtu a následků dopravních nehod v České republice do roku 2010, která jsou obsažena v rámcové Národní strategii bezpečnosti silničního provozu. Tu schválila vláda České republiky svým usnesením č. 394 ze dne 28. dubna 2004. Zavedení bodového systému není ojedinělým opatřením; je součástí celého systému založeného na intervencích jak v oblasti lidského činitele, dopravního prostředí, tak i vozidel.

Bodový systém hodnocení řidičů patří k osvědčeným opatřením, jejichž cílem je:

1. Formou odrazení předcházet porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích, a to hrozbou ztráty řidičského oprávnění. Příklady ze zahraničí ukazují, že vytvoření systému odrazení (hrozby ztráty řidičského oprávnění) a jeho medializace vede k nutnosti nižší četnosti dozoru přímo v provozu na pozemních komunikacích. Již letmý pohled do zahraničí, kde systémy bodového hodnocení řidičů existují již mnoho let (SRN, Velká Británie), ukazuje, že je četnost policejních kontrol přímo v provozu mnohem nižší než v České republice.
2. Eliminovat ty řidiče, kteří se opakovaně dopouštějí závažných dopravních přestupků, a tím se stávají nespolehlivými k řízení motorového vozidla.
3. Vytvořit čitelný systém postihu přestupců, který je jednoznačně definovaný (konkrétní přestupek má přidělen konkrétní počet bodů); tím systém přispívá k eliminaci případné korupce.

Bodový systém je účinný i z pohledu účelného postihu těch řidičů, kteří neplatí uložené pokuty za dopravní přestupky, neboť jeho vymáhání není závislé na solventnosti přestupce. Problém vymáhání uložených pokut za dopravní přestupky je v současné době jeden z problémů, který zatěžuje neúměrně státní správu.

4. Jak ukazují zahraniční zkušenosti ze států, kde tyto systémy fungují již několik let, zavedení bodového systému hodnocení řidičů nebude znamenat to, že většina držitelů řidičského oprávnění o něj po zavedení systému v krátké době přijde. Zde působí již

zmíněný preventivní prvek – například v Irsku začala většina těch, kteří získali 2 body, dodržovat v mnohem vyšší míře pravidla provozu na pozemních komunikacích, v Itálii přineslo zavedení bodového hodnocení řidičů snížení počtu usmrcených a těžce zraněných o 18 % za období šesti měsíců.

### **5.2.1.3. Dálniční kupóny <sup>[32]</sup>**

Na území České republiky je již od roku 1995 užívání dálnic a rychlostních silnic (viz příloha č. 3) zpoplatněno pro motorová vozidla nejméně se čtyřmi koly nebo jízdní soupravu. Podle právní úpravy obsažené v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění, se zpoplatnění stanoví podle typu vozidla a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci (mýtné) nebo podle časového období užívání zpoplatněné pozemní komunikace (časový poplatek). Zaplacení časového poplatku se prokazuje platným dvoudílným kupónem (viz příloha č. 4).

K vydávání a prodeji kupónů je s účinností od 1. ledna 2007 příslušný Státní fond dopravní infrastruktury, který může činnostmi s tím spojenými pověřit jiné právnické osoby.

Oproti roku 2006 dochází ke změně platnosti krátkodobých časových kupónů, a sice z dvouměsíční na měsíční a z patnáctidenní na sedmidenní.

Vzhledem k tomu, že v průběhu prodeje dálničních kupónů emise 2006 bylo zjištěno enormní množství padělků, přistoupilo u dálničních kupónů emise 2007 Ministerstvo financí ve spolupráci se Státní tiskárnou cenin a orgány Policie ČR a Celní správy k jejich většímu zabezpečení novými ochrannými prvky. Ten nejdůležitější, který při koupi umožní kupujícímu rozpoznat pravost kupónu, je znázorněn na zadní straně druhého dílu kupónu. Jedná se o opticky variabilní barvou vyznačený prvek, který se změnou dopadajícího světla mění svoji barevnost. Tento ochranný prvek je používán i na některých bankovkách. Poplatek se platí před užitím dálnice nebo rychlostní silnice. Použití zpoplatněné komunikace bez platného kupónu může být v blokovém řízení pokutováno do výše 5 000 Kč a ve správním řízení až do výše 500 000 Kč.



#### 5.2.1.4. Elektronické mýto

Mýtným se rozumí určitá částka, která se platí za jízdu vozidla mezi dvěma body pozemní komunikace. Tato částka se stanoví podle ujeté vzdálenosti a typu vozidla. V minulosti bylo mýtné tradičně vybíráno na dálnicích manuálně, což vyžadovalo výstavbu rozsáhlých mýtných stanic. V současné době se od tohoto tradičního výběru upouští a nahrazuje se systémy elektronického výběru mýtného (systémy EFC či ETC). Nejmodernější systémy jsou pak také označovány přívlastky Multilane a Free Flow, což znamená, že jízda vozidla při mýtné transakci není nijak omezována (vozidlo může jet v jakémkoli jízdním pruhu nebo může přejíždět z jednoho jízdního pruhu do druhého aniž by muselo omezovat svou okamžitou rychlost).<sup>[32]</sup>

Od 1. ledna 2007 musí nákladní vozidla a autobusy s hmotností od 12 tun v ČR platit elektronické mýtné na téměř 1000 kilometrech dálnic a rychlostních silnic. Celý projekt provázela řada nejasností a sporů, rozhodoval o něm i antimonopolní úřad a soud. Kolem českých dálnic mezitím po celý loňský rok rostly železné konstrukce – mýtné brány, pod kterými musí každý projet. Definitivně jasno začalo být až 14. prosince loňského roku, kdy se stát s provozovatelem systému na výběr mýtného – s firmou Kapsch – dohodl na druhém dodatku ke smlouvě. Ten mimo jiné upravil i výši pokuty, kterou by Kapsch musel platit v případě, že by systém nefungoval. Tím padly poslední legislativní překážky a systém byl úderem novoroční půlnoci spuštěn, respektive jeho 1. etapa – dálnice a rychlostní komunikace. Přestože je mýtné zaměřeno zejména na regulaci kamionové přepravy, povinnost platit se týká i osobní hromadné dopravy, protože v parlamentu neprošla výjimka na autobusy.<sup>[26]</sup>

#### Mýtné za autobusy ovlivní i cestovní ruch

Povinnost platit mýtné se vztahuje i na autobusy. A to jak dálkové (zájezdové), tak i linkové. To se vůbec nelíbí naprosté většině krajů a měst, kteří na veřejnou dopravu přispívají ze svých rozpočtů. Evropská unie vyjmutí autobusů nepřikazuje, ale ani nezakazuje, a proto je celá řada zemí – např. Německo, Velká Británie, Švédsko a Norsko – od mýtného osvobozuje. Úleva autobusům však českým parlamentem neprošla. Takže kvůli mýtnému zdraží jízdné.

Nové mýtné dopadne i na společnosti provozující zájezdovou dopravu pro incoming (a to tuzemské i zahraniční), které též upraví své ceny směrem nahoru a začnou cestovním kancelářím účtovat vyšší sazby za kilometr. Touroperátoři též budou muset zdražit své služby, v konečném důsledku klient opět zaplatí víc. Toto zdražení podle odborníků z Asociace českých cestovních kancelářích a agentur (AČCKA) negativně ovlivní turistický ruch v ČR. Například loni poprvé od roku 1989 poklesl počet zahraničních návštěvníků Prahy, takže pro nějaké zdražování služeb turistům není žádný prostor. <sup>[26]</sup>

### 5.2.2. Železniční doprava

Železniční doprava na území České republiky má své počátky v první třetině 19. století. První železnici na našem území se stala v roce 1828 koněspřežná dráha Linz – Summerau – Horní Dvořiště - České Budějovice, primát první parostrojní dráhy nejen na našem území, ale na celém evropském kontinentě patří dráze Vídeň – Břeclav - Brno, uvedené do provozu v roce 1839. Většina železničních tratí byla vybudována v průběhu 19. století ještě v rámci územního začlenění Čech, Moravy, Slezska i Slovenska do Rakousko-Uherské monarchie.

V průběhu existence železniční dopravy u nás zaznamenáváme dvě významná období modernizace technických parametrů tratí. V padesátých a šedesátých letech minulého století to byla elektrizace podstatné části strategicky nejdůležitějších drah celostátního a mezinárodního významu (když jako první byla elektrizována již v roce 1903 dráha Tábor – Bechyně a za období první republiky pražský železniční uzel).

Druhé, ještě významnější období zásadní modernizace našich železničních drah, prožíváme v současné době. Má-li se i naše železnice, po vzoru železnic Japonska a vyspělých států Evropské unie, stát moderním dopravním prostředkem 21. století, musí být technické parametry jejich hlavních tratí upraveny na standard, daný příslušnými mezinárodními dohodami. Zejména se jedná o vyšší traťovou rychlost, traťovou třídu zatížení, prostorovou průchodnost, peronizaci stanic a technologické vybavení zvyšující bezpečnost dopravy a úroveň řízení provozu. Prioritu má přitom z celostátního i mezinárodního hlediska modernizace čtyř tranzitních koridorů, zahájená v roce 1993. <sup>[33]</sup>

### 5.2.2.1. Železniční koridory

V březnu roku 1994 odsouhlasila druhá panevropská dopravní konference trasy devíti multimodálních transevropských koridorů pro země střední a východní Evropy. Projekt byl upraven v Helsinkách v roce 1997, kde česká delegace uspěla se zlepšením VI. Koridoru ve směru Petroviče u Karviné – Břeclav s pokračováním do Rakouska.

Česká republika je bezprostředně vázána na modernizaci dvou hlavních transevropských multimodálních koridorů:

- a) multimodální koridor IV. transevropské sítě s trasou Berlin – Praha – Brno – Břeclav – Vídeň/Bratislava s větví A v trase Norimberk – Praha,
- b) multimodální koridor VI. transevropské sítě s trasou Gdaňsk – Katowice – Ostrava – Žilina (směrem na V. koridor na Slovensko, přičemž je uspořádán jako výhybka mezi koridorem IV. a VI.) s větví B v trase Ostrava – Břeclav – Vídeň.

Hlavní pozornost je věnována modernizaci železničních tratí, které jsou součástí výše uvedených transevropských multimodálních koridorů. V národním měřítku se jedná o tzv. I. a II. železniční tah. Tento program zahrnuje obnovu tratí, odstranění stálých omezení rychlosti, zvýšení bezpečnosti dopravy a celkové zvýšení traťové rychlosti v národním měřítku (na vybraných sekcích až do 160 km/h především cestou používání výkyvných vozových skříní).

Modernizace železničních koridorů je kardinálně spojena s návazností na jejich úseky v zahraničí. Po dobudování celého systému transevropských železnic bude čas potřebný na cestu mezi Prahou a Berlínem zkrácen o více než 1,75 h, mezi Prahou a Vídní o 1,5 h, a mezi Prahou a Varšavou o 2 h. Časový harmonogram a praktická koordinace prací je konzultována se sousedními zeměmi, které se podílejí na mezinárodních dohodách podepsaných Rakouskem, Polskem, Německem a Slovenskem.

Pro mezinárodní tranzitní dopravu po železnici jsou nejdůležitější tedy tyto hlavní tahy (v celkové délce 1962 km):

- I. Berlin – Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav – Vídeň/Bratislava (délka 476 km)
- II. Katowice – Ostrava – Přerov – Břeclav – Vídeň (délka 320 km)

- III. Norimberk – Cheb – Plzeň – Olomouc – Ostrava – Žilina (délka 693 km)
- IV. Berlin – Děčín – Praha – Veselí nad Lužnicí – Horní Dvořiště –  
Linec/České Velenice – Vídeň (délka 473 km) <sup>[4]</sup>

#### **5.2.2.2. Vysokorychlostní tratě**

Modernizace tranzitních koridorů v České republice zahájena v roce 1993 je prvním krokem k přiblížení stavu železniční dopravní infrastruktury úrovni západoevropských železnic. Vzhledem k tomu, že dnešní koridorové tratě byly postaveny v letech 1839 až 1872 a až na výjimky zůstávají při modernizaci v původní stopě, nelze na nich dosáhnout rychlosti vyšší než 160 km/h., proto jsou připravovány projekty pro výstavbu nových vysokorychlostních tratí pro rychlost 300 km/h.

Na projekt vysokorychlostní železnice v České republice je nutné nahlížet z celoevropského hlediska, neboť jde především o plnohodnotné začlenění české dopravní infrastruktury do jednotné Evropy. Pro první fázi se předpokládá výstavba nové spojnice Norimberk – Praha, která umožní spojit hlavní město České republiky se západní Evropou napojením na evropské vysokorychlostní tratě. V další fázi se toto spojení prodlouží přes Brno a Ostravu do Varšavy s odbočnými tratěmi Brno – Vídeň a Praha – Berlín. Tím dojde ke vzájemnému propojení hlavních měst Německa, Česka, Rakouska a Polska. Modernizovaná konvenční železniční síť bude z hlediska dálkové osobní dopravy nadále pojímána jako doplňková a bude, díky vzájemnému propojení s vysokorychlostní železniční sítí, využívána také pro obsluhu dalších center České republiky některými vlaky využívajícími vysokorychlostní tratě. <sup>[25]</sup>

### **5.3. Vliv dopravy na životní prostředí <sup>[12]</sup>**

Hodnocení vlivu dopravy na životní prostředí vychází z předpokladu jejího pozitivního a negativního působení. Na jedné straně doprava umožňuje stále racionálnějšího využívání potenciálu krajiny, na straně druhé se stále zvyšuje podíl dopravy na zhoršování životního prostředí, zvláště ve městech. Doprava se v současnosti řadí mezi rozhodující aktivity člověka, které ovlivňují ekonomický rozvoj a kvalitu životního prostředí.

### **5.3.1. Pozitivní účinky dopravy na životní prostředí**

Pozitivní působení dopravy spočívá v jejím významu pro rozvoj společnosti. Jako dynamická složka je základní podmínkou lidské existence. Lze vymezit některé pozitivní tendence vlivu dopravy na rozvoj lidské společnosti:

- vytváření teritoriální struktury
- zajišťování územní dělby práce
- garance plynulosti procesu výroby a spotřeby
- zvyšování životní úrovně obyvatelstva
- relativní zmenšování prostoru

### **5.3.2. Negativní účinky dopravy na životní prostředí**

Negativní účinky dopravy se projevují přímo anebo nepřímo přes ostatní složky v krajině. Člověka přímo zasahují potravinovým řetězcem, porušováním ekologické stability v krajině a narušováním sociálních i ekonomických objektů. Mezi nejtíživější negativní účinky dopravy na životní prostředí lze zařadit následující:

- exhalace
- hluk a vibrace
- zábor ploch
- ekologické narušení krajiny

Možnosti snižování negativních účinků dopravy spočívají v modernizaci dopravních prostředků a zavádění netradičních pohonů dopravních prostředků, modernizaci komunikací a lepší organizace dopravy a ekologická a technická opatření.

## **5.4. Vliv geografických faktorů na dopravu <sup>[2]</sup>**

Fyzickogeografické faktory mají dosud vliv na rozmístění komunikační sítě i přepravních proudů, na výši investičních i provozních nákladů, přičemž u jednotlivých druhů dopravy a v jednotlivých oblastech je tento vliv rozdílný.

Některé z přírodních podmínek, které mají význam pro výběr směru a pro samotný výkon suchozemské dopravy:

- a) příznivý reliéf (nízký stupeň členitosti, malá příkrost svahů, bez příčných údolí apod.)
- b) nepřítomnost nebo malý výskyt řek, bažin, močálů, písčinych oblastí, rašelinišť apod. jež je nutné překračovat, odpovídající kvalita geologického podloží
- c) nevyskytování se sněhových závějí a lavin
- d) dostatečné místní zdroje příslušných stavebních surovin a materiálů
- e) malý výskyt mlh a lijavců
- f) nezamrzání půdy

I když s rostoucím rozvojem výrobních sil, úrovně dopravy, zejména dopravních prostředků, vliv přírodních podmínek na dopravu slábne, u některých druhů a v některých oblastech je dosud silný a dopravní provoz značně narušuje a prodražuje.

Socioekonomickogeografické faktory ovlivňující objem, strukturu a rozmístění dopravy:

- a) hospodářská struktura oblasti, tj. úroveň rozvoje hospodářství a jeho jednotlivých odvětví
- b) rozmístění výroby a spotřeby na území dané oblasti
- c) rozmístění obyvatelstva na území dané oblasti
- d) intenzita, charakter a geografická orientace vnějších ekonomických svazků oblasti
- e) dopravní poloha oblasti vzhledem k oblastem okolním

Rozmístění a provoz dopravy jsou nejvíce ovlivňovány rozmístěním průmyslových oborů, obzvláště těch, které produkují velké přepravní objemy. Sem patří zejména těžební průmysl, vyvolávající nejmohutnější zátěžové proudy. V zemědělství mají na rozmístění a rozvoj dopravy největší vliv jeho tržní obory, které se vyznačují nejobjemnější produkcí. Dnes má však na dopravu a její rozmístění vliv především technický pokrok, s počátky v ekonomicky vyspělých státech, kde mají velmi vysoký stupeň rozvoje.

## 6. Dopravní výchova a gramotnost

### 6.1. Úvod <sup>[22, 24]</sup>

Pohyb v provozu na pozemních komunikacích je jednou z nezbytných lidských činností, bez kterých se nikdo neobejde. Ať už je to chodec pohybující se převážně po chodnících nebo řidič jedno či dvoustopého vozidla jezdící převážně po vozovce. Prostě každý z nás je účastníkem provozu. A jako takový musí znát pravidla a zásady bezpečné chůze a jízdy. Učí se je většinou sám, od rodičů, ve škole a později v autoškolě. Účastníkem provozu se člověk stává již v dětství, proto také by příprava na něj měla již v dětství začínat.

Rodiče se většinou omezují na příkazy a zákazy a vysvětlování pravidel dětem je pro ně neúměrně obtížné. V mateřských a základních školách sice pracují podle stanovených programů – osnov, ale tady je působení závislé především na přístupu učitele, který nemusí být vždy k dané problematice příliš vstřícný. <sup>[22, 24]</sup>

### 6.2. Dopravní výchova ve škole <sup>[22, 24]</sup>

V mateřských školách, které dnes stále ještě navštěvuje hodně dětí předškolního věku, se děti učí prostřednictvím her a různých dalších činností. Okruhy znalostí, dovedností a návyků všeobecně, ale pochopitelně i z dopravní výchovy, jsou dány programem výchovné práce, podle kterého se v mateřských školách pracuje. Děti se zde seznamují s dopravními prostředky, světelnými signály, základními dopravními značkami, učí se rozpoznávat dopravní prostředky, strany, zvuky a získávají další důležité poznatky o dopravě. To vše samozřejmě především prostřednictvím her, protože právě při nich děti většinou ztrácejí pocit nejistoty a odhodlávají se k činům a projevům samostatnosti.

Obsah dopravní výchovy dětí školního věku je dán závazným dokumentem Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy - Standard základního vzdělávání, ze kterého vycházejí učební osnovy pro jednotlivé druhy škol. V rámci povinné školní docházky je tak dopravní výchova zařazena v různých učebních předmětech a v různých ročnících, ať už jako samostatný tematický celek nebo jen jako samostatné heslo. V každém případě je pro žáky základních škol dána povinnost znát pravidla pro chůzi a jízdu na kole. V podstatě

by se tedy děti měli naučit, uplatňovat a respektovat základní pravidla pro chůzi a jízdu na kole. V 9. ročníku mají žáci někde možnost navštěvovat nepovinný předmět (nebo zájmový kroužek) “dopravní výchova”, jehož absolventi mohou získat v 15 letech řídičské oprávnění k řízení mopedu nebo malého motocyklu s maximální konstrukční rychlostí 45 km/h. [22, 24]

### **6.2.1. Stručný souhrn témat s dopravní výchovou v učebních osnovách základní školy** [22, 24]

#### *PRVOUKA*

Jsem školák

- bezpečná cesta do školy a ze školy, činnost chodce v silničním provozu
- bezpečný příchod do školy a odchod ze školy podle dopravních značek a světelné signalizace;

Domov

- místo pro hry, nejbližší stanice hromadné dopravy, pošta (telefon), zdravotní zařízení

Naše obec

- hromadná a osobní doprava, nejčastější dopravní značky v obci, světelná signalizace, důležitá telefonní čísla 150, 155, 158

Věda a činnosti kolem nás

- jak lidé cestují – kola, auta, vlaky, autobusy, tramvaje, metro

Lidé a technika

- odhadování rychlosti dopravních prostředků

Člověk a zdraví

- bezpečné chování v různých prostředcích, sám na ulici, sám v dopravních prostředcích, policie a její význam při ochraně lidí

#### *VÝCHOVA KE ZDRAVÍ*

Zdraví, osobní hygiena, režim dne, první pomoc

- úrazy dětí, zásady poskytování první pomoci, základy obvazové techniky
- nácvik přivolání lékařské pomoci
- ošetřování běžných poranění, úrazů



## Osobní bezpečí

- uplatňování odpovědného chování chodce při přesunech a činnostech žáků mimo budovu školy
- procvičování způsobů tísňového volání
- vytipování nebezpečných míst a situací

## RODINNÁ VÝCHOVA

- chování v silničním provozu v roli cyklisty, případně řidiče malého motocyklu

## TĚLESNÁ VÝCHOVA

- jízda na kole – nasedání, sesedání, jízda v přímém směru, zatáčení, odbočování, brzdění, zastavení
- základní pravidla silničního provozu, jízda na kole, horském kole.

V dalších vyučovacích předmětech – českém jazyce, přírodopise, občanské výchově aj., lze působit především na rozvoj morálních vlastností, které jsou nezbytné pro účastníka provozu na pozemních komunikacích. Někde je organizován kurz dopravní výchovy pro žáky 4. ročníků, v jehož rámci žáci získávají základní informace z dopravní výchovy, které si také procvičí.

Speciální teoretická dopravní výchova ve školách a zařízeních, kterou provádějí policisté, ať už státní (Policie ČR) nebo městští (Městská policie), pracovníci autoškol, dětských dopravních hřišť by měla obsahovat tato témata:

- význam dopravní signalizace a pokynů policistů,
- chůze po chodníku a po silnici, kde není chodník,
- přecházení vozovky (nadchod, podchod, světelná signalizace, přechod pro chodce a mimo ně),
- význam používání cyklistické přilby,
- vybavení jízdního kola,
- zákazy vstupu chodců (dopravní značka)
- jízda na kole – od kdy, kde?
- předjíždění, vyhýbání se překážce
- odbočování vpravo, vlevo, řazení do jízdních pruhů
- řešení situací na křižovatkách

### **6.2.2. Prevence v oblasti dopravní výchovy v okrese Strakonice** <sup>[23, 29]</sup>

Preventivní činností v okrese se od roku 1999 zabývá Preventivně informační skupina (PIS) v zastoupení nrap. Mgr. Jaromíry Novákové, která zároveň zastává i funkci tiskové mluvčí Policie ČR ve Strakonících. Vzhledem k tomu, že zájem o besedy a preventivní akce ve školách narůstá, byla začátkem roku 2005 na Okresním ředitelství PČR Strakonice zřízena „Rada pro preventivní činnost Policie ČR na území okresu Strakonice“ (dále jen „Rada“) v počtu 12 členů. Zřízením „Rady“ se dospělo k vyšší možnosti realizování některých rozsáhlých projektů v okrese, jako například projekt „Hravě přes překážku“ apod.

„Rada“ pořádá besedy pro:

- mateřské školy
- základní školy
- střední školy
- seniory
- veřejnost

Okresní ředitelství Policie České republiky Strakonice nabízí školám tyto programy:

Pro mateřské školy:

„BEZPEČNÉ PŘECHÁZENÍ“ – výuková hodina formou hry, ukázka policejní výstroje a policejního motorového vozidla.

„PRŮBĚH MALÉHO CHODCE A CYKLISTY“ – jízda na jízdním kole, ukázka policejní výstroje a výzbroje, úkoly a soutěže pro nejmenší. Děti obdrží „Průkaz malého chodce a cyklisty“.

„VÍŠ, CO SMÍŠ?“ – nebezpečí číhající na ulici (cizí lidé, nebezpečné hry, atd.)

Pro základní školy:

1. - 2. třída „CESTA DO ŠKOLY“ – výuka je zaměřena na získání základních znalostí v silničním provozu, zejména přecházení na přechodech pro chodce a na křižovatkách.

3. - 4. třída „ZNÁM SVÉ JÍZDNÍ KOLO“ – povinná výbava jízdního kola, dopravní značky, pravidla jízdy na kole.

„POLICISTA JE MŮJ KAMARÁD“ – policista v našem městě, v jakých případech mi může pomoci, oznámení dopravní nehody, přestupku či trestného činu.

5. – 7. třída „PRÁCE POLICIE“ – policie v našem městě, policista můj kamarád, účastník dopravní nehody, jak se zachovat na místě dopravní nehody nebo na místě trestného činu.

### **6.3. Dětská dopravní hřiště** <sup>[22, 24]</sup>

Výcvik a výuka dětí na dětských dopravních hřištích (dále jen DDH) patří neúčinnějším formám dopravní výchovy dětí. Je jich v České republice více než 100. Je na nich prováděn systematický výcvik pravidel provozu na pozemních komunikacích v souladu s Metodickým listem k činnosti DDH. Systematický výcvik je soustředěn na žáky 4. a 5. ročníků základní škol a jeho obsahem je procvičení základních prvků jízdy na kole:

- význam dopravních značek na DDH v situacích (přednost v jízdě na křižovatkách, jednosměrný provoz, zákazy vjezdu, příkázané směry jízdy, zákazy odbočování apod.),
- nebezpečná místa na DDH pro cyklisty,
- vjíždění na vozovku z místa ležícího mimo provoz,
- vyjíždění od okraje vozovky,
- jízda u pravého okraje vozovky,
- zastavení u okraje vozovky,
- objíždění překážky, předjíždění cyklistů,
- odbočování, řazení do jízdních pruhů,
- projíždění křižovatkami.

### **6.4. Celostátní programy k dopravní výchově dětí** <sup>[22, 24]</sup>

Pro zvýšení účinnosti působení škol jsou vyhlašovány další tradiční celostátní programy k dopravní výchově předškolních dětí i žáků škol. Jsou to např.:

„PROGRAM PRO ZAČÍNÁJÍCÍ CYKLISTY“ (dopravní soutěž mladých cyklistů) pro žáky ve věku 10 - 14 let (4. – 8. ročník) s vyvrcholením v mezinárodních soutěžích. Soutěžící, kterých je v jednom školním roce přibližně 200 000, si v disciplínách test

z pravidel, jízda podle pravidel, jízda zručnosti, technická dovednost a první pomoc zopakují nejčastěji se vyskytující situace v provozu. Podrobné propozice a pokyny k organizaci soutěže na jednotlivých úrovních jsou uvedeny v metodické příručce “Dopravní soutěž mladých cyklistů”. K organizaci soutěže jsou vydávány tiskopisy s testovými otázkami.

Rozhlasový výchovný program “ZLATÁ ZEBRA“ pro žáky ve věku 7 - 11 let (2. – 5. ročník), při kterém na základě formy rozhlasových šotů žáci řeší v pracovních sešitech zadávané úkoly týkající se problematiky chodce a cyklisty. Podrobné rozpracování témat je v metodické příručce “Zlatá zebra – abeceda budoucího motoristy”.

Výtvarný program “DĚTI, POZOR, ČERVENÁ!“ pro děti ve věku 4 - 15 let, kde děti malují situace vyskytující se v provozu. Vyhodnocení kreseb zajišťují školy a referáty dopravy okresních úřadů.

## **6.5. Práce metodiků dopravní výchovy** <sup>[22, 24]</sup>

Na mnoha okresech pracují metodikové dopravní výchovy, kteří spolupracují s regionálními pracovišti BESIPU a referáty školství okresních úřadů. V rámci regionů jsou jejich porady organizovány zpravidla dvakrát ročně. Okresní metodikové zde získávají informace o organizaci a průběhu celostátních programů, o celostátních i regionálních kampaních a novinkách v dopravní výchově, popř. materiály, které poskytují dále školám.

Metodik by měl mimo jiné:

- poskytovat informace a metodickou pomoc ředitelům škol a učitelům, především začínajícím,
- organizovat instrukčně metodická zaměstnání, ukázkové hodiny výuky a výcviku,
- spolupracovat s Policií ČR a Městskou policií,
- spolupracovat s domy dětí a mládeže,
- poskytovat poradenskou činnost pro zainteresované učitele,
- spolupracovat při organizaci činnosti dopravních hřišť včetně přípravy harmonogramů,
- spolupracovat s krajským pedagogickým centrem

## 7. Marketingový výzkum

Výzkum trhu je nejučinnějším pomocníkem při získávání informací o všech jevech a procesech na trhu, jejich charakteristikách, změnách, trendech vývoje apod. <sup>[16]</sup>

Výzkumný projekt je uskutečňován se záměrem zodpovědět nějakou naléhavou otázku marketingu. Odvíjí se od přesného vymezení cíle, které implikuje užití určitého výzkumného přístupu. Následuje příprava výzkumu, která spočívá v návrhu a předběžném vypracování postupu vlastního výzkumu. Další fáze je zaměřena na shromáždění potřebných dat, která jsou posléze statisticky zpracována. Závěrečnou etapou výzkumného projektu je interpretace získaných výsledků a přijetí určitých doporučení.

Zdroje dat, z nichž jsou budovány informační soustavy, je možné rozřadit podle vztahu k řešené problematice na primární a sekundární. Primární údaje jsou shromažďovány v souvislosti s řešením aktuálního problému (tj. s uskutečňováním marketingového výzkumu). Sekundární zdroje dat obsahují již existující informace, související s řešeným problémem pouze zprostředkovaně. <sup>[8]</sup>

Při sběru primárních dat mohou být použity tyto základní metody:

- a) pozorování
- b) dotazování
- c) experimentální výzkum

Pozorování spočívá v záměrném, cílevědomém a plánovitém sledování smyslově vnímatelných skutečností, aniž by pozorovatel do pozorovaných skutečností nějak zasahoval. V plánu pozorování musí být stanoveno, co má být předmětem pozorování a čas, ve kterém se bude pozorování uskutečňovat, jakým způsobem budou jevy sledovány, do jakých kategorií budou pozorovaná fakta zařazována, jak bude prováděn záznam pozorovaného.

Dotazování je pokládání otázek dotazovaným (respondentům). Z jejich odpovědí řešitel projektu získává žádoucí primární data. Podle kontaktu s dotazovaným se rozlišují jednotlivé techniky dotazování a to osobní, telefonické, písemné a elektronické. Dotazování probíhá na základě dotazníků.

Experimentální výzkum je založen na studiu vztahů mezi dvěma nebo více proměnnými za kontrolovaných podmínek. [7]

Pro účely této práce byla vybrána pouze metoda dotazování, která bude níže rozvedena.

### **7.1. Dotazníkové šetření** [16]

V marketingovém výzkumu zaujímá metoda dotazování jedno z rozhodujících míst je, považována za nejtypičtější metodu marketingového výzkumu a je velmi často využívána. Dotazování je založeno na verbální komunikaci s jednotlivými zkoumanými osobami – tzv. respondenty. Jeho cílem je zobrazení rozdílů mínění respondentů. Získáme tak informace o reálných faktech. Nezanedbatelnou výhodou dotazování je také to, že narozdíl od jiných metod (pozorování, experiment ap.), jsou jeho výsledky poměrně snadno kvantitativně zpracovatelné.

Dotazování můžeme tedy definovat jako metodu sběru prvotní informace, založenou na přímém (rozhovor) nebo zprostředkovaném (dotazník) kontaktu mezi výzkumným pracovníkem a respondentem podle obvykle předem předepsané formy otázek, která slouží ke sjednocování podmínek a usnadnění zpracování. Dle techniky kontaktu s respondenty můžeme rozdělit dotazování na:

- a) ústní
- b) písemné
- c) telefonické

Každé z těchto typů dotazování má určité nevýhody i řadu předností.

### **7.2. Vlastní dotazníkové šetření**

Cílem tohoto marketingového výzkumu je získat informace o aktuálním stavu dopravní výchovy a dopravní gramotnosti v jihozápadních Čechách. Dále pak zjistit spokojenost uživatelů, kteří jsou zastoupeni především segmentem vysokoškolských studentů, s dopravními prostředky a dopravními službami využívanými při cestách do škol a zaměstnání. Na základě zjištěných informací odhalit nedostatky v dopravní obslužnosti a dopravní výchově a navrhnout možné zlepšení v jednotlivých oblastech.

Významnou částí výzkumu bylo dotazníkové šetření, dále též rozhovory a diskuse s lidmi přímo z oboru, a to zejména z odborů dopravy, školství a cestovního ruchu městských úřadů Klatovy, Sušice a Strakonice, dále pak s městskou a státní policií ve zmiňovaných městech a v neposlední řadě se samotnými dopravci – ČD a. s.; ČSAD STTRANS, ČSAD PLZEŇ a. s., ČSAD JIHOTRANS.

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Časový průběh výzkumu | listopad 2006 – leden 2007   |
| Respondenti           | Uživatelé dopravních prostředků, zejména vysokoškolští studenti.<br>Osloveno bylo celkem 150 respondentů.            |
| Místo výzkumu         | Především jižní část Plzeňského kraje – Klatovsko, Sušicko; samotné centrum kraje město Plzeň, dále pak Strakonicko. |

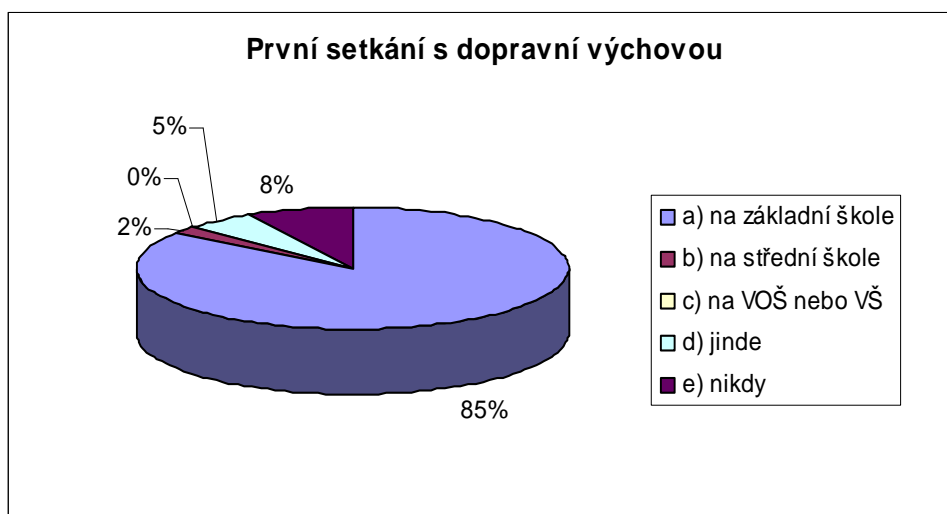
### 7.2.1. Vyhodnocení

Všechny výsledky byly získané z dotazníků (viz příloha č. 1), pečlivě mechanicky roztříděny a poté elektronicky zpracovány do přehledných grafů s odpovídajícími legendami, které jsou doplněny slovním komentářem – vyhodnocením dotazu, k němuž přispěli i ústní rozhovory s některými respondenty a lidmi z již zmíněných institucí a dopravních podniků. Zdrojem pro všechny níže zpracované grafy a jejich vyhodnocení bylo vlastní terénní šetření.

#### 1. Kdy jste se poprvé setkal(a) s dopravní výchovou?

**Graf č. 1:** Zobrazuje srovnání, kdy se respondenti poprvé setkali s dopravní výchovou. 85 % dotazovaných, což je velmi slušný výsledek, odpovědělo, že první setkání proběhlo na základní škole. V tomto útlém věku jsou děti nejvíce roztěkané, a tudíž i zranitelné v dopravním prostředí. Vedení k dopravní výchově je proto velmi důležité. Nestačí jen občasné přednášky ze stran zainteresovaných institucí a jejich pracovníků. Alarmujícím výsledkem je 8 % dotazovaných, kteří se údajně s dopravní výchovou vůbec nesetkali.

Graf č. 1



### 2. Vlastníte řidičské oprávnění skupiny B?

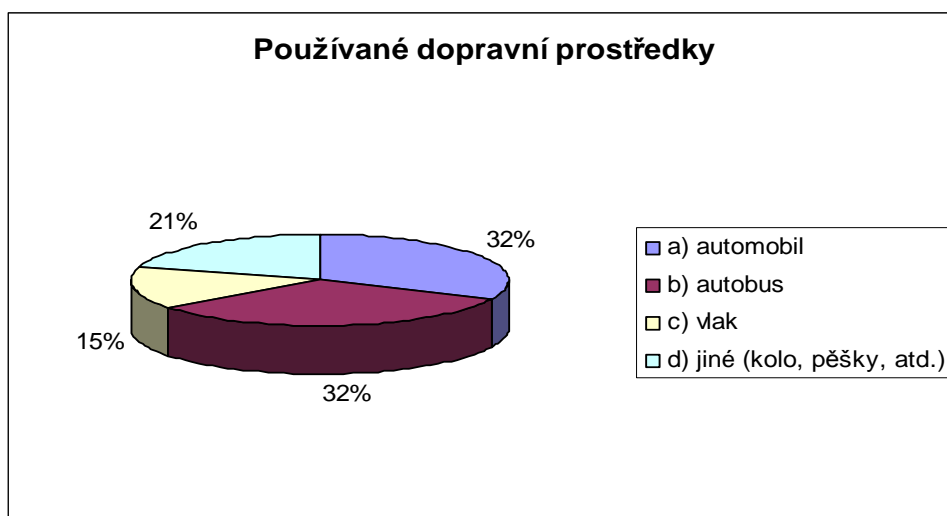
U této otázky téměř 3/4 respondentů (74 %) odpovědělo, že vlastní řidičské oprávnění skupiny B. 26 % ho nevlastní, z důvodu zatím nízkého věku, nebo osobní nepotřeby.

### 3. Jaký dopravní prostředek používáte při cestě do školy/zaměstnání nebo ve volném čase nejčastěji?

**Graf č. 2:** Z celkového počtu dotázaných se zde utvořily dvě hlavní skupiny o 32 % zastoupení, a to příznivci a automobilu a autobusu. Vlák v tomto srovnání citelně zaostává s 15 %. Zbytek a to 21 % tvoří odpovědi jiné dopravní prostředky, do kterých lidé zařadili chůzi, kolo, tramvaj atd.



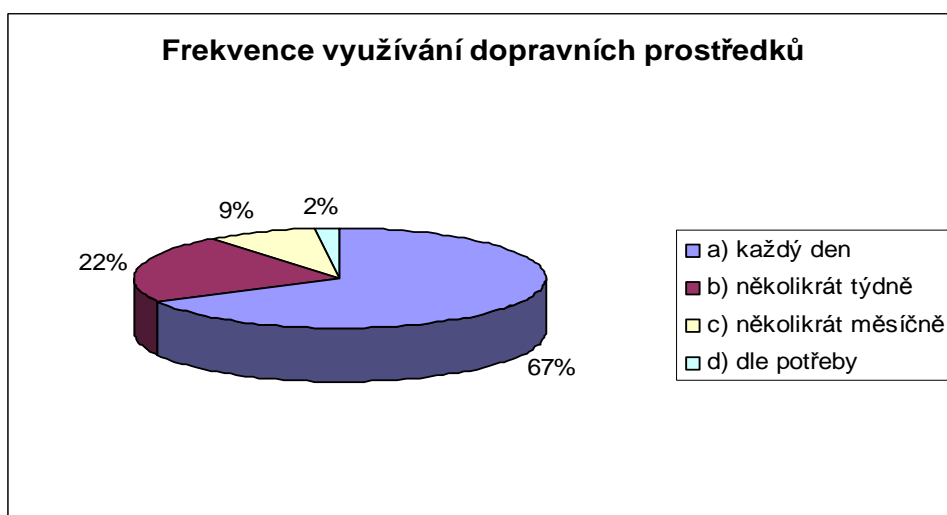
Graf č. 2



4. Jak často ho využíváte?

**Graf č. 3:** V této otázce lidé odpovídali, jak často využívají jimi nejpoužívanější dopravní prostředek. 101 dotazovaných (67 %) odpovědělo každý den. Odpověď několikrát týdně se objevila ve 22 %. Zbylé odpovědi zahrnovali menší frekvenci využívání nejpoužívanějších dopravních prostředků.

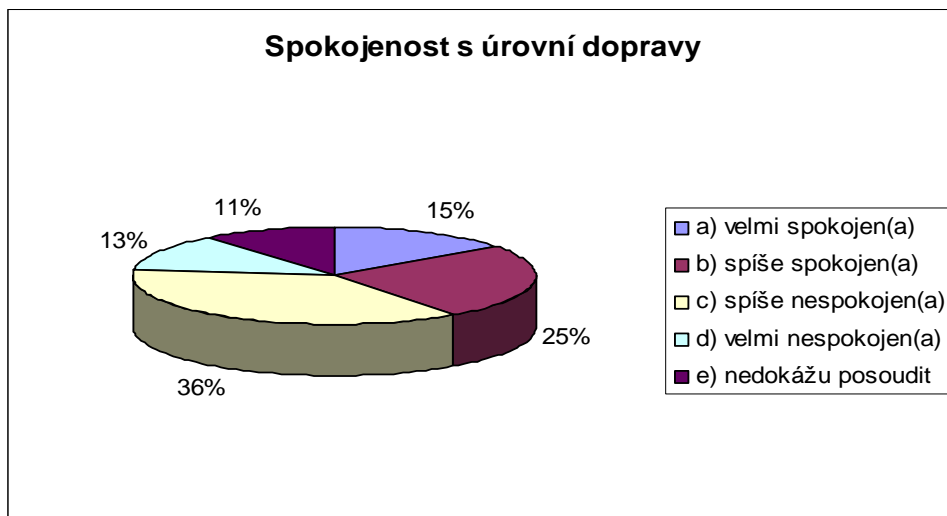
Graf č. 3



5. Jak jste spokojeni s úrovní dopravní obslužnosti, dopravních prostředků a dopravních služeb ve vašem regionu?

**Graf č. 4:** Z tohoto grafu vyplývá, že zhruba třetina respondentů je s úrovní dopravy spíše nespokojena a 13 % dokonce velmi nespokojena. Naopak 15 % jich shledává současnou situaci velmi uspokojující.

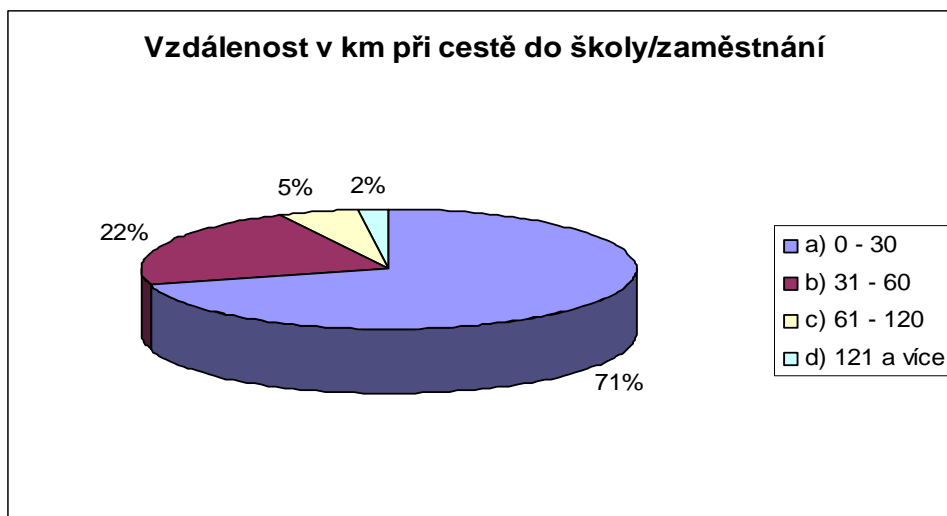
Graf č. 4



6. Jakou vzdálenost v kilometrech urazíte při cestě do školy/zaměstnání?

**Graf č. 5:** 106 dotázaných (71 %) urazí při cestě do školy nebo zaměstnání maximálně 30 kilometrů. Do vzdálenosti mezi 30 až 60 kilometry se dopravuje 22 % respondentů. Ostatní dojíždějí dále než 60 kilometrů.

Graf č. 5



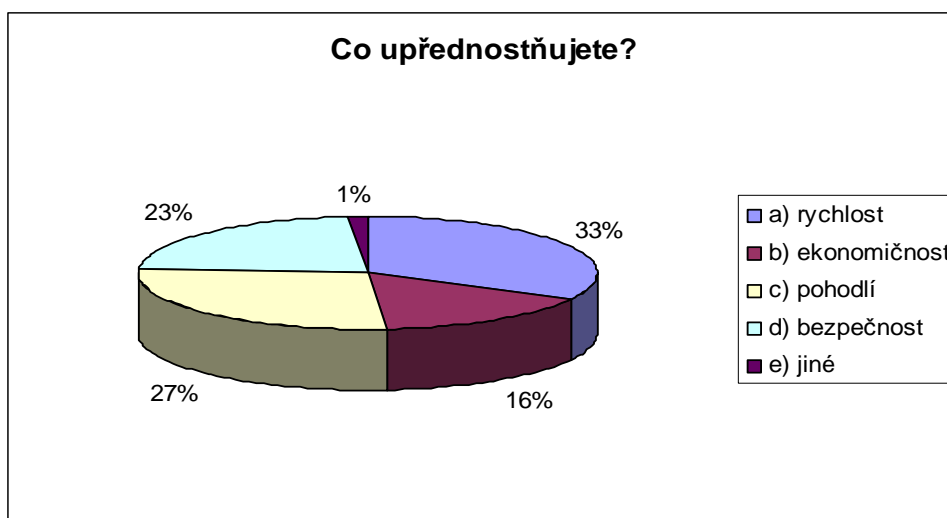
7. Využíváte slev při přepravě?

Nadpoloviční většina (57 %) oslovených odpověděla, že slev při přepravě využívá, neboť se jednalo převážně o studenty. Konkrétně převládaly samozřejmě žákovské a studentské slevy. Mezi odpověďmi byly zastoupeny také slevy zpáteční, skupinové, režijní, čipové karty, junior pas a Z karta.

8. Kterou z nabídnutých možností upřednostňujete?

**Graf č. 6:** Z odpovědí vyplývá, že třetina respondentů upřednostňuje při přepravě především rychlost, pak následovalo pohodlí (27 %), bezpečnost (23 %) a ekonomičnost až na posledním místě (16 %). Jedno procento zaujímala odpověď, kdy byl upřednostněn požitek z jízdy.

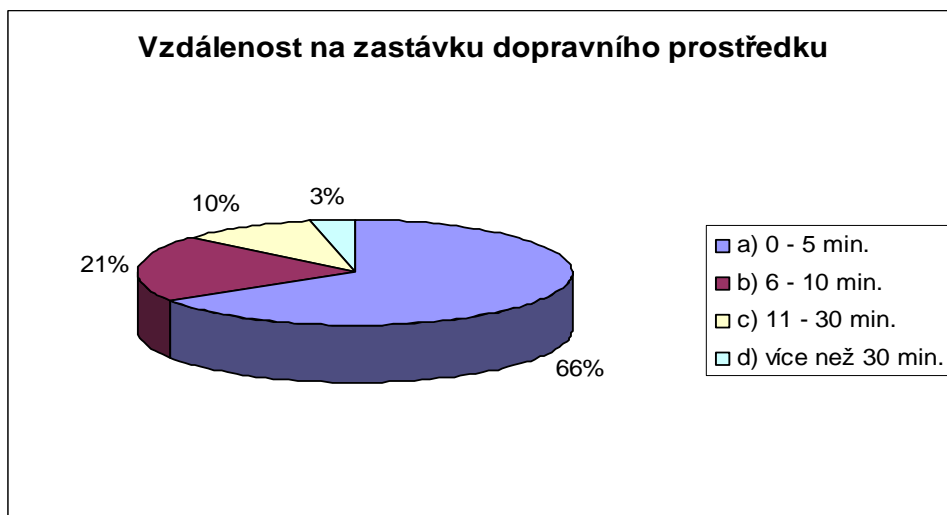
Graf č. 6



9. Jaká je docházková vzdálenost na zastávku Vámi používaného dopravního prostředku?

**Graf č. 7:** Možnost 0 – 5 minut zvolilo 66 % dotázaných, neboť početná část respondentů označila automobil jako nejpoužívanější dopravní prostředek a parkování v garáži nebo před domem bylo zahrnuto do této docházkové vzdálenosti.

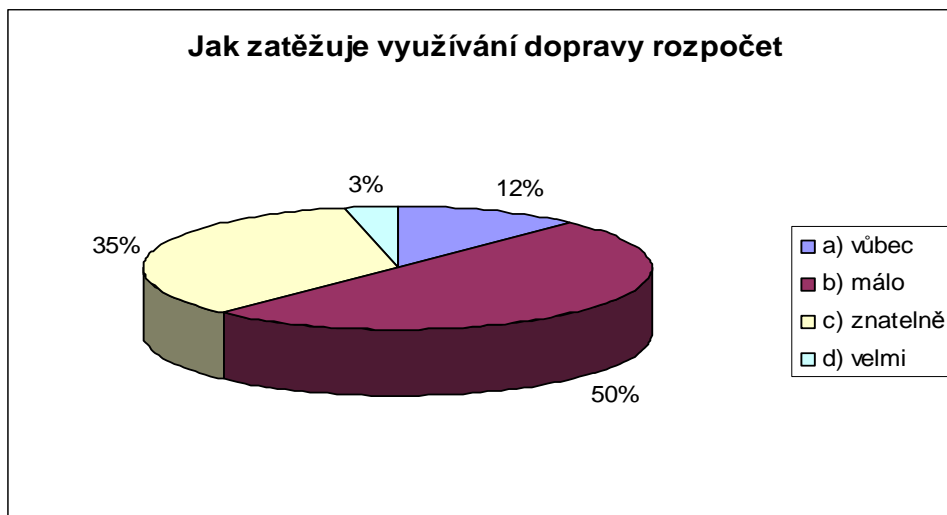
Graf č. 7



### 10. Jak zatěžuje využívání dopravy váš rozpočet?

**Graf č. 8:** U této otázky přesně polovina respondentů odpověděla, že využívání dopravy zatěžuje jejich rozpočet málo. 35 % dotázaných zvolilo možnost znatelně, 12 % možnost velmi a pouhá 3 %, že jejich rozpočet není využíváním dopravy zatížen.

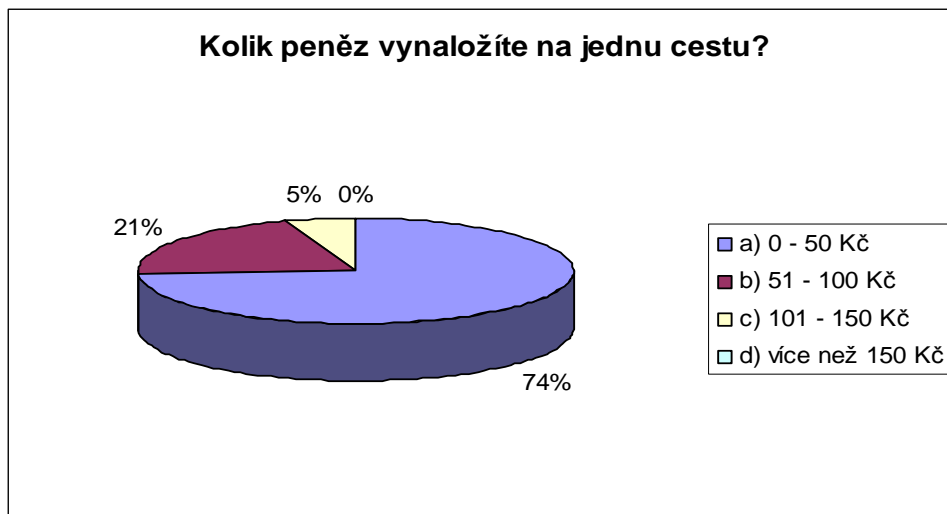
Graf č. 8



### 11. Kolik peněz vynaložíte na jednu cestu do školy nebo zaměstnání?

**Graf č. 9:** Odpovědi u této otázky se odvíjely od vzdálenosti, kterou dotazovaní urazí při cestě do školy nebo zaměstnání. Pro 74 % všech respondentů jsou tyto náklady do 50 Kč za jednu cestu. 21 % utratí za jízdné v rozmezí od 51 Kč do 100 Kč. Ostatní zaplatí zaplatí více než 100 Kč.

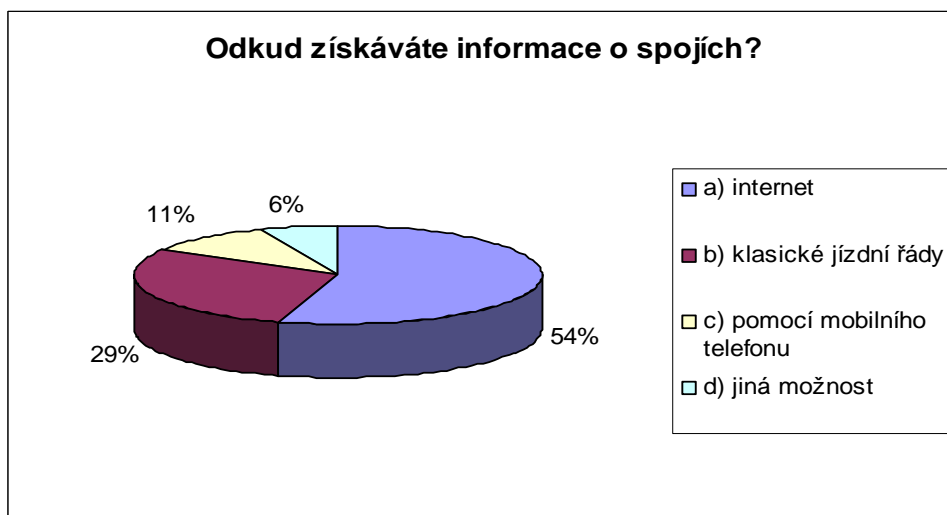
Graf č. 9



12. Odkud nejčastěji získáváte informace o spojích?

**Graf č. 10:** Z odpovědí na tuto otázku je patrné, že internet je fenoménem dnešní společnosti, tudíž 54 % respondentů jej využívá k získání informací o spojích. Z ostatních informačních zdrojů převládají klasické jízdní řády (29 %) a mobilní telefony (11 %).

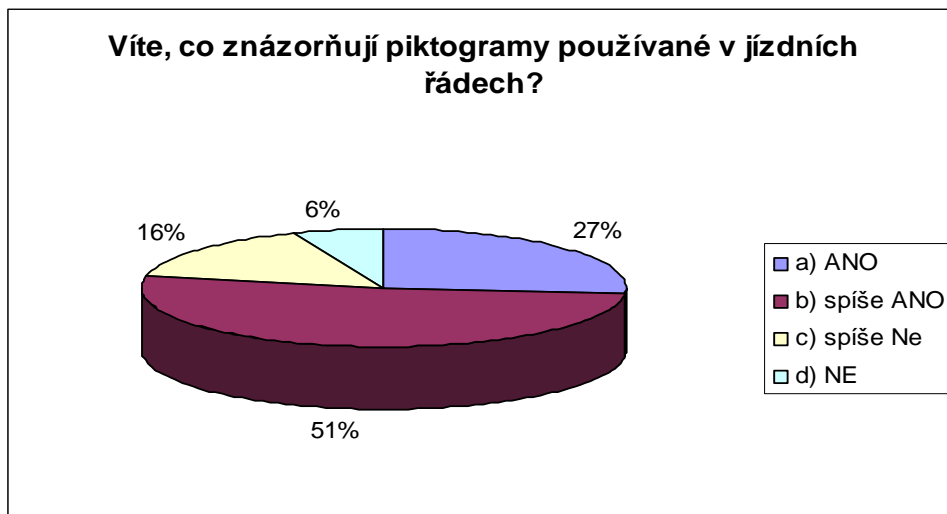
Graf č. 10



13. Víte, co znázorňují jednotlivé piktogramy používané v jízdních řádech?

**Graf č. 11:** Z grafu lze vyčíst, že převážná většina dotázaných má povědomí o významu jednotlivých piktogramů a jen 6 % vůbec neví, co tyto značky znamenají.

Graf č. 11



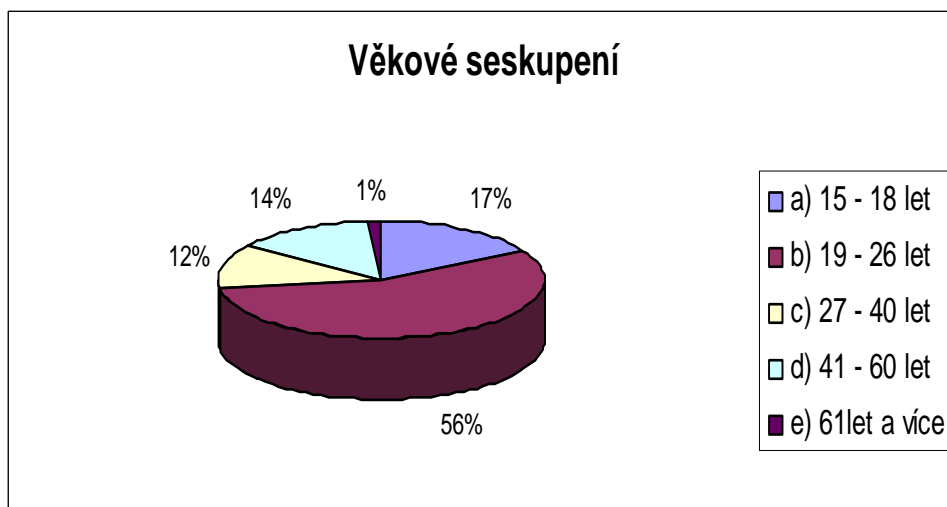
14. Kde uskladňujete svá zavazadla během přepravy?

U tohoto dotazu se respondenti jednoznačně shodli, že si svá zavazadla během přepravy ponechávají u sebe. Tato skupina tvořila 97 % všech dotazovaných. Zbývá 3 % využívají úschovy během přepravy.

15. Věkové seskupení

**Graf č. 12:** Ukazuje poměr zastoupení respondentů v závislosti na jejich věku. Z grafu vyplývá, že dotazníkové šetření bylo zaměřeno především na mladé občany do věku 26 let, kteří tvořili 73 % všech respondentů.

Graf č. 12



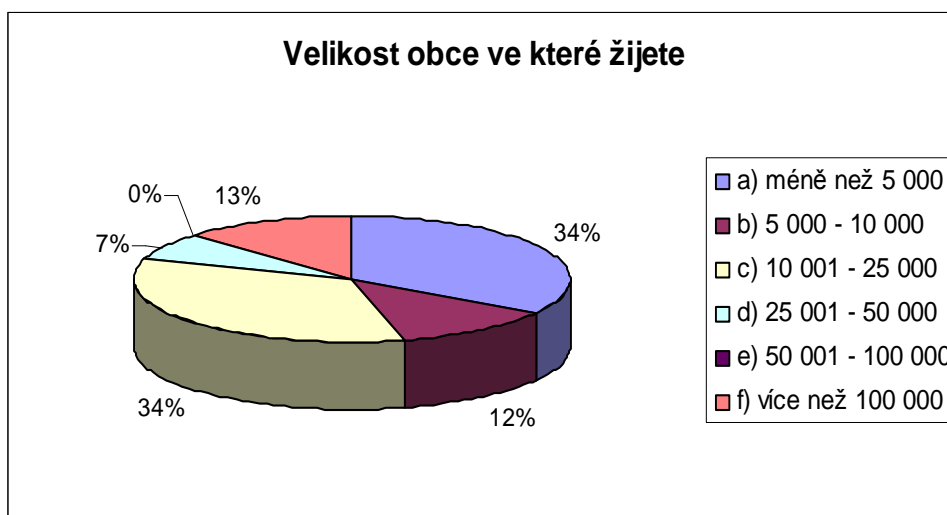
### 16. Respondent je:

Spektrum dotazovaný tvořilo 97 žen (65 %) a 53 mužů (35%) z celkového počtu dotazovaných.

### 17. Kolik obyvatel má obec ve které žijete?

**Graf č. 13:** Převážnou většinu dotazovaných, a to 120 (80 %), tvoří občané žijící ve městech do 25 000 obyvatel, kde městská hromadná doprava nemá ještě takový význam a není vždy rozšířena do takové míry, jakou by její uživatelé uvítali.

Graf č. 13

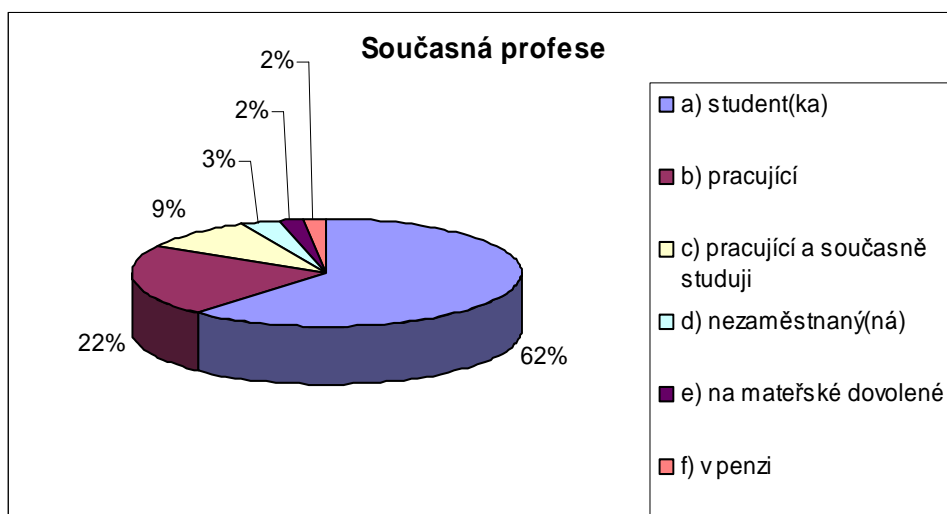


### 18. Vykonávaná profese v současné době

**Graf č. 14:** Zaměření na segment vysokoškolských studentů má za následek, že více než 2/3 oslovených byli studenti. Někteří z nich si již při studiu přivydělávají, což dozajista napomáhá jejich finanční situaci, a tudíž i možnosti obětování části těchto prostředků na náklady své individuální dopravy.



Graf č. 14



### 7.2.2. Shrnutí a vlastní doporučení

Z tohoto dotazníkového šetření lze vyčíst, že se převážná většina respondentů setkala s dopravní výchovou již na základní škole. Nebylo to však formou samotného předmětu dopravní výchova, jenž v osnovách základních škol chybí, ale díky prostoru v jiných předmětech, kde se některé základy dopravní výchovy objevují. Dotazovaní vesměs vlastní řidičské oprávnění skupiny B, což znamená, že se s dopravní výchovou setkávali i nadále, a to by mělo alespoň částečně zaručit dobrou úroveň dopravní gramotnosti. Ke zlepšení stavu dopravní gramotnosti by mohlo pomoci právě zakotvení dopravní výchovy jako samostatného předmětu v osnovách základních škol. Dalším alternativním opatřením může být častější konání besed a podobných programů koncipovaných na problematiku dopravní výchovy. Mezi nejvíce používanými dopravními prostředky při cestě do škol nebo zaměstnání se umístil autobus a automobil. Tento fakt si lze vysvětlit tím, že v regionu jihozápadních Čech je nižší hustota železniční sítě, a tak vlakové spoje nedokážou pokrýt mnoho koutů regionu. Nízká hustota osídlení též dopravní obslužnost hromadnými dopravními prostředky ztěžuje, a proto je osobní automobilová doprava v regionu nepostradatelná. To však nepřispívá k již horšícímu se stavu životního prostředí. Většina participantů urazí svým preferovaným dopravním prostředkem vzdálenost do 30 km a to vesměs každý den. Co se týče slev používaných při přepravě, je

preferována hlavně sleva studentská, což vyplývá ze zaměření na segment vysokoškolských studentů. Ti jsou s použitím této slevy bohužel limitováni jen na trasu z místa trvalého bydliště do místa školy a zpět. S rozšířením působnosti této slevy na neomezené území resp. trasy by se zvýšil zájem o cestování hromadnými prostředky. Informanti upřednostňují při přepravě hlavně rychlost. Na ekonomičnost není v tomto srovnání a uspěchaném světě kladen takový důraz. V tomto směru by mělo být cílem zajištění co nejlepší návaznosti spojů. V případě výraznějšího zpoždění např. 30 minut a více by měla být cestujícímu vrácena celá částka jízdného, aby mohl alternovat zbytek cesty jiným dopravním prostředkem, aniž by byl tratný. Respondenti byli s úrovní dopravní obslužnosti spíše nespokojeni. Nízká četnost spojení vedla často k této odpovědi. Ve zkoumané oblasti existuje mnoho míst, kde je vlakové spojení omezeno reliéfem krajiny a autobusové linky jezdí dvakrát denně nebo nejsou vůbec zřízeny, a to kvůli značné neekonomičnosti způsobené nízkou obsazeností těchto spojů. Řešením této situace by mohlo být začlenění mikrobusů do obslužnosti těchto problematických linek. Mikrobus má menší kapacitu, která by byla více využita, a díky tomu by mohly být spoje četnější. Někde už se tato možnost dostala do praxe a těží z ní jak dopravci a obce, které většinou dotují provoz linky např. z 50 %, tak samotní cestující, kteří větší četnost spojení velice uvítají. Úroveň dopravních prostředků a poskytovaných služeb byla též důležitým bodem pro celkové hodnocení dopravy. U autobusů se vozový park průběžně obnovuje, ale u vlaků je tomu tak jen zřídka a v provozu je možné často vidět vlakové soupravy, které jsou mnoho desítek let staré, což nebudí ten nejlepší dojem a částečně to ubírá na atraktivitě železniční přepravy. Je samozřejmostí, že náklady na pořízení nového autobusu nebo vlakové soupravy se liší v neprospěch železnice. Naopak co se týče služeb, disponují České dráhy pestřejší a výhodnější nabídkou. Příkladem může být přeprava jízdních kol, která je zajištěna po celý rok narozdíl od autobusové přepravy, kde tato služba funguje jen v letní sezóně. Informace o spojích jsou nejčastěji získávány z internetu, což potvrzuje neustálý rozmach tohoto média. Významu piktogramů se člověk učí v průběhu života a jejich porozumění mu přináší efektivní využívání dopravy.

## 8. Závěr

Doprava je neodmyslitelně jedním ze základních stavebních kamenů národního hospodářství. V současnosti je nepostradatelným prvkem moderní společnosti. Díky ní mohou lidé podnikat cesty do zaměstnání, škol, ale také za pouhým poznáním a rozvíjením znalostí a zkušeností, které cestování přináší. Dopravní služby se neustále rozvíjí a poskytují cestujícím rozmanitější možnosti, které dnešní společnost samozřejmě vyžaduje. Dobrá úroveň dopravní gramotnosti je základem pro kvalitní organizovanou přepravu jedinců i skupin. Znalost piktogramů, dopravních služeb a dopravního systému jako celku zaručuje plnohodnotné využití dopravy a možností s ní spojených.

Cílem práce bylo analyzovat dopravní gramotnost, dopravní výchovu, dopravní systém a dopravní služby jako nedílnou součást cestovního ruchu v jihozápadních Čechách, především pak na Klatovsku, Plzeňsku, Strakonicku a Sušicku. Jako cílový segment byli vybráni vysokoškolští studenti.

Byly stanoveny dvě základní hypotézy, které se na základě výsledků marketingového výzkumu v podobě dotazníkového šetření potvrdily. Současný stav dopravní obslužnosti v regionu byl zhodnocen jako nedostatečný. Vzhledem k nízké hustotě zalidnění je dopravní obslužnost mezi centry regionu a venkovskými oblastmi často na špatné úrovni. Železniční dopravu omezuje stávající řídká síť tratí způsobená rozmanitým reliéfem krajiny. Z ekonomického hlediska se v částech regionu s nízkou hustotou obyvatel nevyplatí zřizovat autobusové linky, protože jejich obsazenost by byla nedostatečná. Návrhem na zlepšení situace může být např. začlenění mikrobusů do vozového parku některých regionálních dopravců. Tyto mikrobusy s menší kapacitou sedadel by jezdily více obsazené, což by bylo ekonomičtější, a tím by se vytvořila možnost i pro větší četnost těchto spojení.

Dopravní výchova má ve zkoumaném regionu dobrou úroveň. Není sice samostatným předmětem v osnovách základních škol, ale je mnoho předmětů, v jejichž koncepcích jí je věnováno dost prostoru. Stále častěji konané besedy týkající se dopravní výchovy a pravidelné využívání dopravních hřišť pomáhají úroveň dopravní gramotnosti zvýšit. Problémem však může být situování těchto besed a dopravních hřišť do větších center, kam se často děti z odlehlých koutů regionu nedostanou. Školy v těchto regionech

by jistě uvítaly dotace od státu nebo krajských úřadů na financování dopravy do vybavených lokalit nebo přímo na vybudování vlastního zázemí.

Ačkoli je vzdělání v oblasti dopravy na dobré úrovni, vždy je co zlepšovat, a proto doufám, že rozvíjející se trend besed formou her a využívání dopravních hřišť bude i nadále pokračovat, neboť vysoká dopravní gramotnost vede k efektivnímu využívání dopravy a zamezuje jak škodám materiálním, tak i škodám na zdraví a lidských životech.

## 9. Summary

The main object of this work on the topic „Transportation and education in it as a reflection of transportation literacy in south-west Bohemia“ is to analyse condition of transportation literacy in a segment of academic students in this region.

The development level of education in transportation, traffic coverage, the development level of means of transportation and services are conditions for transportation literacy. These are also analysed in this work.

Two hypotheses were determined. The current condition of the traffic coverage is not satisfactory in this region. The education in the transportation is not embedded in a school programme, however the literacy in the chosen segment is at a good level.

The situation analysis of this region based on the collection of information and their process was realized. Then the oral interview followed and questionnaires were evaluated. The hypotheses were mostly confirmed on the basis of the research and situation analysis. Own recommendations for improving of the current condition were suggested. It could be for example including needful number of minibuses into the fleet of regional transporter. These minibuses would provide transportation coverage of the region in places with a low population density where establishment of classic bus lines would not be economic.

**Key words:** transportation, transportation literacy, traffic coverage, services in transportation, tourism, marketing research

## 10. Seznam literatury

### Odborné publikace

- [1] BERAN, T.: *Nová pravidla silničního provozu*. Brno: Computer Press, 2006. 99 s., ISBN 80-251-0909-7
- [2] BRINKE, J.: *Úvod do geografie dopravy*. Praha: UK – Karolinum, 1999. 112 s., ISBN 80-7184-923-5
- [3] DROBNÁ, D., MORÁVKOVÁ, E.: *Cestovní ruch pro střední školy a pro veřejnost*. Praha: Fortuna, 2004. 205 s., ISBN 80-7168-901-7
- [4] EISLER, J.: *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: VŠE FPH, 2005. 151 s., ISBN 80-245-0772-2
- [5] FRANCOVÁ, E.: *Cestovní ruch*. Univerzita Palackého v Olomouci, 2003, 119 s., ISBN 80-244-0719-1
- [6] HESKOVÁ, M. a kol.: *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. Jihlava: Fortuna, 2006. 223 s., ISBN 80-7168-948-3
- [7] HESKOVÁ, M. a kol.: *Marketing*. České Budějovice: ZF JČU, 2003. 189 s., ISBN 80-7040-620-8
- [8] HORÁKOVÁ, I.: *Marketing v současné světové praxi*. Praha: Grada a. s., 1992. 368 s., ISBN 80-85424-83-5
- [9] KIKUŠOVÁ, S.: *Porovnanie cestovateľskej gramotnosti a dopravnej výchovy*. Bratislava: Univerzita Komenského, Pedagogická fakulta, 2004. Nepublikovaný materiál.
- [10] KYNCL, J. a kol.: *Historie dopravy na území České republiky*. Vladimír Kořínek, 2006. 146 s., ISBN 80-903184-9-5
- [11] LÍMOVÁ, L.: *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. 82 s., ISBN 80-246-1157-0
- [12] MIRVALD, S.: *Geografie dopravy I.* Plzeň: Tiskové středisko ZČU, 1999. 71 s., ISBN 80-7082-545-6
- [13] ORIEŠKA, J.: *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: Idea servis, 1999. 244 s., ISBN 80-85970-27-9
- [14] PAYNE, A.: *Marketing služeb*. Praha: Grada Publishing, 1996. 247 s., ISBN 80-7169-276-X

- [15] RYGLOVÁ, K.: *Cestovní ruch*. Brno: B.I.B.S., a.s., 2005. 67 s., ISBN 80-86575-92-6
- [16] SVOBODOVÁ, H., MYNÁŘOVÁ, L., KAČER, R.: *Marketingový výzkum*. Ostrava: VŠB – TU Ostrava, 1997. 52 s., ISBN 80-7078-226-9
- [17] ŠAFRÁNEK, J.: *Kolo pro děti i jejich rodiče*. Praha: Portál s. r. o., 2000. 211 s., ISBN 80-7178-438-9
- [18] ZELENÝ, L.: *Rozvoj dopravy ve světě I*. VŠE FPH, 1994. 79 s., ISBN 80-7079-017-2

### **Materiály vydané ministerstvy**

- [19] MINISTERSTVO VNITRA ČR, Odbor prevence: *Zkušenosti policistů z besed na školách a z výchovných akcí pro mládež*. Praha: THEMIS, 2002. 62 s., ISBN 80-7312-010-0
- [20] MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ: *Děti na cestách bezpečně po městě*. Praha: ARSCI, 2003. 63 s., ISBN 80-7212-269-X
- [21] MINISTERSTVO DOPRAVY ČR: *Nová pravidla silničního provozu*. Pardubice: Mayday spol. s. r. o., 2006. 201 s., ISBN 80-86986-02-0

### **Ostatní tištěné materiály**

- [22] materiály Odboru dopravy MěÚ Strakonice
- [23] materiály Okresního ředitelství Policie České republiky ve Strakonících

### **Internetové zdroje**

- [24] [www.besip.cz](http://www.besip.cz)
- [25] [www.cd.cz](http://www.cd.cz), (citováno leden 2007)
- [26] [www.cot.cz](http://www.cot.cz), (citováno únor 2007)
- [27] [www.kraj-jihocesky.cz](http://www.kraj-jihocesky.cz)
- [28] [www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)
- [29] [www.mvcr.cz](http://www.mvcr.cz)
- [30] [www.plzensky-kraj.cz](http://www.plzensky-kraj.cz)
- [31] [www.rr-jihozapad.cz](http://www.rr-jihozapad.cz), (citováno únor 2007)
- [32] [www.sfdi.cz](http://www.sfdi.cz), (citováno leden 2007)
- [33] [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz), (citováno prosinec 2006)

## Seznam grafů

|  |    |
|--|----|
| <b>Graf č. 1:</b> První setkání s dopravní výchovou                            | 42 |
| <b>Graf č. 2:</b> Používané dopravní prostředky                                | 43 |
| <b>Graf č. 3:</b> Frekvence využívání dopravních prostředků                    | 43 |
| <b>Graf č. 4:</b> Spokojenost s úrovní dopravy                                 | 44 |
| <b>Graf č. 5:</b> Vzdálenost v km při cestě do školy/zaměstnání                | 45 |
| <b>Graf č. 6:</b> Co upřednostňujete?  | 46 |
| <b>Graf č. 7:</b> Vzdálenost na zastávku dopravního prostředku                 | 46 |
| <b>Graf č. 8:</b> Jak zatěžuje využívání dopravy rozpočet                      | 47 |
| <b>Graf č. 9:</b> Kolik peněz vynaložíte na jednu cestu?                       | 48 |
| <b>Graf č. 10:</b> Odkud získáváte informace o spojích                         | 48 |
| <b>Graf č. 11:</b> Víte, co znázorňují piktogramy používané v jízdních řádech? | 49 |
| <b>Graf č. 12:</b> Věkové seskupení  | 49 |
| <b>Graf č. 13:</b> Velikost obce ve které žijete                               | 50 |
| <b>Graf č. 14:</b> Současná profese  | 51 |



## **Seznam příloh**


1. Dotazník
2. Mapa Českých drah, a. s.
3. Mapa dálnic a rychlostních komunikací
4. Dálniční kupón a seznam zpoplatněných úseků
5. Pravidla bodového systému
6. Poloha regionu NUTS II Jihozápad
7. Mapa integrovaných dopravních systémů

## Příloha č. 1

## Dotazník

### Dopravní gramotnost

1. Kdy jste se poprvé setkal(a) s dopravní výchovou?
  - a) na základní škole
  - b) na střední škole
  - c) na vyšší odborné škole, na vysoké škole
  - d) jinde (uveďte kde) .....
  - e) vůbec jsem se nesetkal(a) s dopravní výchovou
2. Vlastníte řidičské oprávnění skupiny B?
  - a) ANO
  - b) NE
3. Jaký dopravní prostředek používáte při cestě do školy/zaměstnání nebo ve volném čase nejčastěji?
  - a) automobil
  - b) autobus
  - c) vlak
  - d) jiné (uveďte)
4. Jak často ho využíváte?
  - a) každý den
  - b) několikrát týdně
  - c) několikrát měsíčně
  - d) jiná možnost (uveďte)
5. Jak jste spokojeni s úrovní dopravní obslužnosti, dopravních prostředků a dopravních služeb ve vašem regionu?
  - a) velmi spokojen(a)
  - b) spíše spokojen(a)
  - c) spíše nespokojen(a)
  - d) velmi nespokojen(a)
  - e) nedokážu posoudit
6. Jakou vzdálenost v kilometrech urazíte při cestě do školy/zaměstnání?
  - a) 0 - 30
  - b) 31 - 60
  - c) 61 - 120
  - d) 121 a více
7. Využíváte slev při přepravě?
  - a) ANO (uveďte) .....
  - b) NE
8. Kterou z nabídnutých možností upřednostňujete?
  - a) rychlost
  - b) ekonomičnost
  - c) pohodlí
  - d) bezpečnost
  - e) jiné (uveďte)
9. Jaká je docházková vzdálenost na zastávku Vámi používaného dopravního prostředku?
  - a) 0 – 5 min.
  - b) 6 – 10 min.
  - c) 11 – 30 min.
  - d) víc než 30 min

10. Jak zatěžuje využívání dopravy váš rozpočet?  
a) vůbec                      b) málo                      c) znatelně                      d) velmi
11. Kolik peněz vynaložíte na jednu cestu do školy nebo zaměstnání?  
a) 0 – 50 Kč                      b) 51 – 100 Kč                      c) 101 – 150 Kč                      d) více než 150 Kč
12. Odkud nejčastěji získáváte informace o spojích?  
a) z internetu    b) klasické jízdní řády    c) pomocí mob. telefonu    d) jiná možnost (uved'te)
13. Víte, co znázorňují jednotlivé piktogramy používané v jízdních řádech?   
a) ANO  
b) spíše ANO  
c) spíše NE  
d) NE
14. Jak uskladňujete zavazadla?  
a) mám je u sebe  
b) uskladňuji je ve svém spoji  
c) odesílám zvlášť  
d) jiná možnost
15. Váš věk:  
a) 15 – 18 let    b) 19 – 26 let    c) 27 – 40 let    d) 41 - 60 let    e) 61 let a více
16. Respondent je:  
a) muž                      b) žena
17. Kolik obyvatel má obec ve které žijete?  
a) méně než 5000                      b) 5001 – 10 000                      c) 10 001 – 25 000                      d) 25 001 – 50 000  
e) 50 001 – 100 000                      f) více než 100 000
18. Vaše profese v současné době?  
a) jsem student                      e) jsem na mateřské dovolené  
b) jsem pracující                      f) jsem v penzi  
c) jsem pracující a současně studuji                      g) jiná možnost (uved'te).....  
d) jsem nezaměstnaný/á

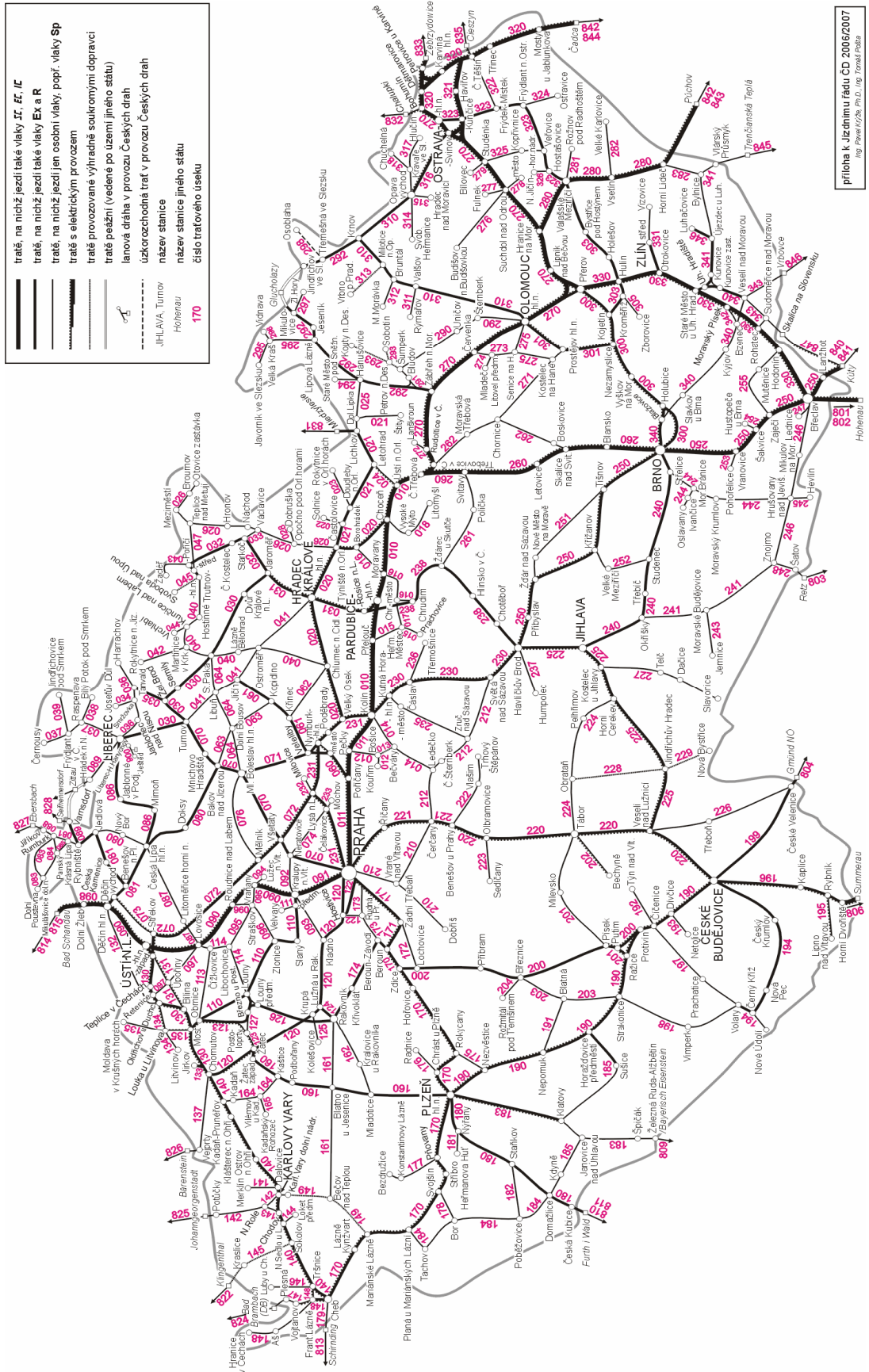
Děkuji Vám za vyplnění tohoto dotazníku, který mi pomáhá získávat informace pro tvorbu mé bakalářské práce.

S přáním hezkého dne

Jan Krejčí

# Příloha č. 2

**trati, na nichž jezdí také vlaky IC, EC, IC**  
**trati, na nichž jezdí také vlaky Ek a R**  
**trati, na nichž jezdí jen osobní vlaky, popř. vlaky Sp**  
 trati s elektrickým provozem  
 trati provozované výhradně soukromými dopravci  
 trati peážní (vedené po území jiného státu)  
 lanová dráha v provozu Českých drah  
 úzkorozchodná trať v provozu Českých drah  
 nazev stanice  
 JHLAVA, Turnov  
 Hohenau  
 číslo tratěového úseku  
 170

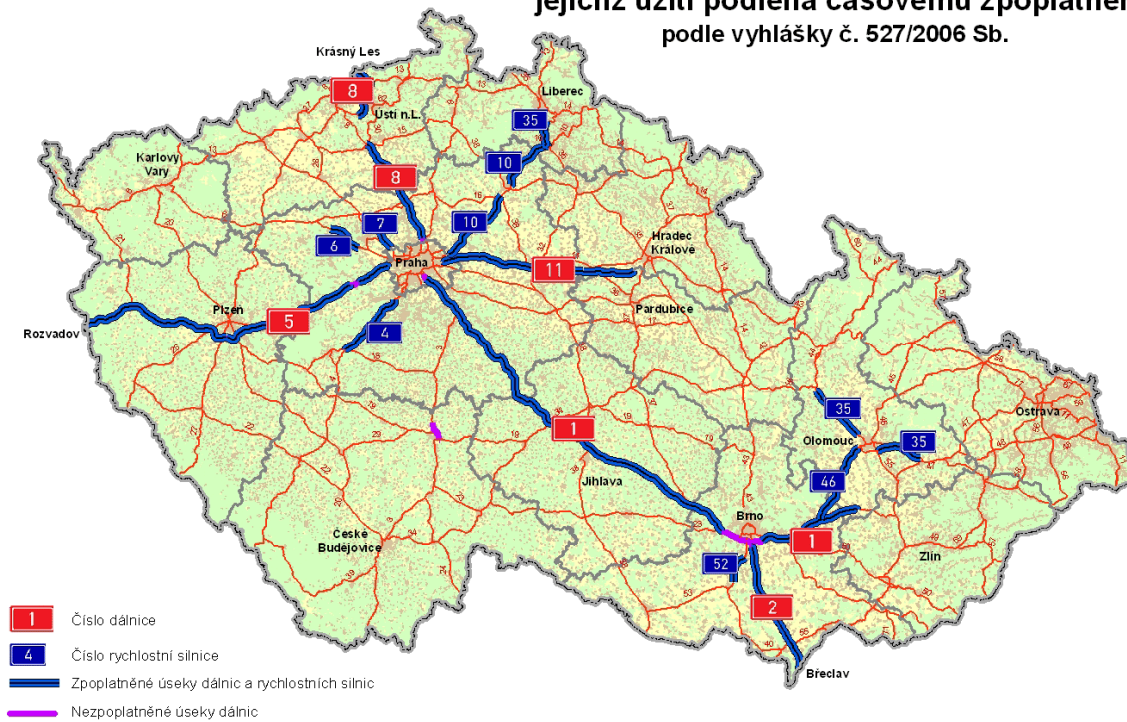


příloha k Jízdnímu rádu ČD 2006/2007  
 Ing. Pavel Kržeh, Ph.D., Ing. Tomáš Pátek

## Příloha č. 3



### Dálnice a rychlostní komunikace, jejichž užití podléhá časovému zpoplatnění podle vyhlášky č. 527/2006 Sb.



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



## Příloha č. 4



| Označení | Úsek   | Délka(km) |
|----------|--|-----------|
| D 1      | Praha Chodov - Kývalka (I/23)                      | 181,0     |
| D 1      | Brno Slatina (III/15289) - Vrchoslavice (I/47)     | 46,3      |
| D 2      | Brno Chrlice - státní hranice ČR/SR                | 58,0      |
| D 5      | Praha Třebonice (R 1) - Beroun východ (II/605)     | 15,1      |
| D 5      | Beroun centrum (III/11533) - státní hranice ČR/SRN | 132,7     |
| D 8      | Řehlovice (I/36) - státní hranice ČR/SRN           | 28,2      |
| D 8      | Zdíby (I/9) - Lovosice (I/8)                       | 49,0      |
| D 11     | Praha (R 1) - Sedlice (II/333)                     | 84,0      |
| R 4      | Jíloviště (III/11513) - Skalka (I/18)              | 31,9      |
| R 6      | Velká Dobrá (III/0063) - Nové Strašecí (II/237)    | 15,9      |
| R 7      | Kněžves (III/2405) - Slaný jih (III/00712)         | 14,7      |
| R 10     | Praha Radonice (III/0113) - Bezděčín (I/16, I/38)  | 36,4      |
| R 10     | Kosmonosy (MK, bud. I/38) - Ohrazenice (I/35)      | 26,2      |
| R 35     | Rádelský Mlýn (I/65) - Ohrazenice (R10)            | 10,9      |
| R 35     | Mohelnice (II/635) - Křelov (III/5709)             | 25,9      |
| R 35     | Olomouc Holice (I/55) - Lipník nad Bečvou (I/47)   | 21,2      |
| R 46     | Vyškov (D 1) - Olomouc Slavonín (II/570)           | 37,0      |
| R 52     | Rajhrad (II/425) - Pohořelice (II/416)             | 13,0      |

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

## Příloha č. 5

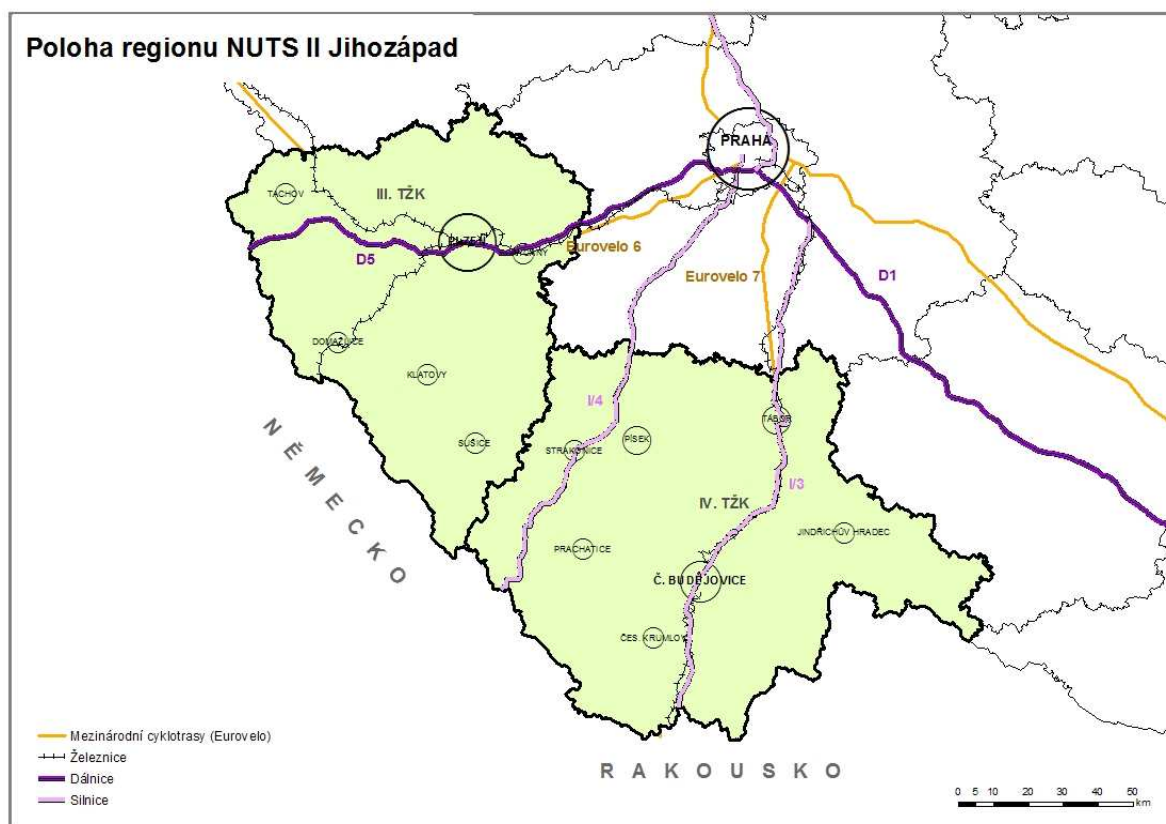
### Pravidla bodového systému

- Pokud se na řidičově kontě objeví 12 bodů, je mu odebrán řidičský průkaz
- Obecní úřad, který vydal řidičský průkaz, zaznamená body do 5 dnů od doručení
- Informace o uložení pokuty nebo pravomocného rozhodnutí o uložení trestu
- Řidič musí na požádání obdržet výpis o stavu svého konta – obecní úřad však nemá povinnost v případě změny bodového konta automaticky řidiče informovat
- Po roce bez bodového přestupku mu bude stav snížen o 4 body, po dalším roce znovu o 4 body
- Pokud neporuší předpisy tři roky, bude mít zaručeně čisté konto
- Pokud byl řidič potrestán zákazem řízení a má na svém kontě trestné body, lhůty pro odpočet mu začnou běžet až po skončení zákazu řízení
- O dosažení (překročení) hranice 12 bodů musí být řidič neprodleně informován
- Na odevzdání řidičského průkazu má od doručení oznámení pět dnů

Podmínkou pro vrácení řidičského oprávnění je doklad o přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

Zdroj: MINISTERSTVO DOPRAVY ČR: *Nová pravidla silničního provozu*. Pardubice: Mayday spol. s. r. o., 2006. 201 s., ISBN 80-86986-02-0

## Příloha č. 6

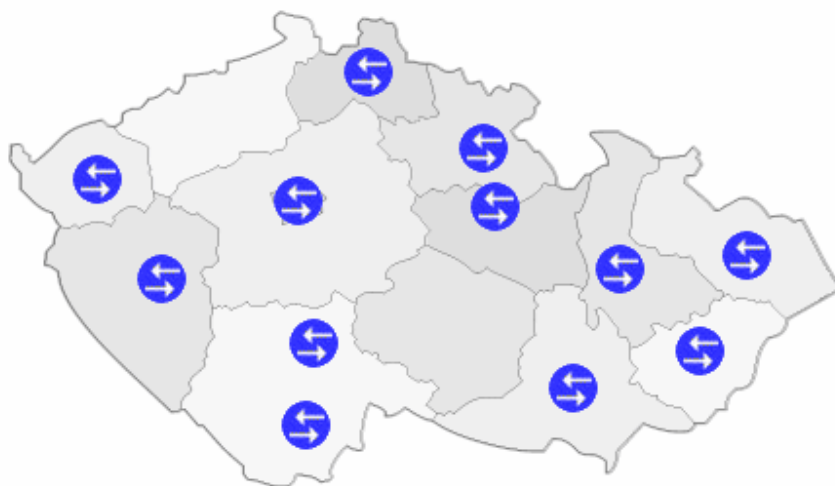


Zdroj: Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o.p.s., 2006



## Příloha č. 7

Mapa integrovaných dopravních systémů (IDS), do nichž jsou zapojeny České dráhy, a. s.



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