

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Ekonomická fakulta
Katedra ekonomie

Bakalářská práce

Dojížd'ka do zaměstnání jako faktor poptávky po dopravě

Vypracovala: Veronika Švehlová
Vedoucí práce: Ing. Jiří Alina, Ph.D.

České Budějovice 2020

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Ekonomická fakulta

Akademický rok: 2018/2019

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: Veronika ŠVEHLOVÁ
Osobní číslo: E17301
Studijní program: B6208 Ekonomika a management
Studijní obor: Řízení a ekonomika podniku
Téma práce: Dojíždka do zaměstnání jako faktor poptávky po dopravě
Zadávací katedra: Katedra ekonomiky

Zásady pro vypracování

Cílem bakalářské práce je vyhodnocení vlivu dojíždky do zaměstnání a její vliv na celkovou poptávku po dopravě ve vybraném regionu. Vyhodnocení bude provedeno pomocí analýzy. Sekundárním cílem práce je návrh na vylepšení stávajícího stavu.

Osnova:

Teoretická část

1. Vymezení základních dopravních pojmů

2. Vývoj a problematika dopravy

Praktická část

3. Analýza dat

4. Srovnání s výsledky za předcházející období a celkové vyhodnocení dat

5. Návrh na vylepšení situace

Rozsah pracovní zprávy: 40 – 50 stran

Rozsah grafických prací:

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam doporučené literatury:

- Brůhová Foltýnová, H. (2009). Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy. Praha: Karolinum.
Brinke, J. (1999). Úvod do geografie dopravy. Praha: Karolinum.
Eisler, J., Kunst, J., & Orava, F. (2011). Ekonomika dopravního systému. Praha: Oeconomica.
Surovec, P. (2000). Provoz a ekonomika silniční dopravy I. Ostrava: VŠB-Technická univerzita.
Dolejš, J. (2013). Ekonomická statistika. Hradec Králové: Gaudeamus.
Giuliano, G., & Hanson, S. (2017). The geography of urban transportation (Fourth edition). New York: Guilford Press.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Jiří Alina, Ph.D.
Katedra ekonomiky

Datum zadání bakalářské práce: 21. ledna 2019
Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2020

V Českých Budějovicích dne 21. ledna 2019


doc. Ing. Ladislav Rolínek, Ph.D.
děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentova 13 (2b)
370 01 České Budějovice


Ing. Robert Zeman, Ph.D.
vedoucí katedry

Prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury. Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

27. 4. 2020

.....

Veronika Švehlová

Poděkování

Nejvíce bych chtěla poděkovat vedoucímu této bakalářské práce, Ing. Jiřímu Alinovi, Ph. D., za odborné rady, připomínky a ochotu. Dále děkuji Ing. Volkovi, Ph. D., za pomoc s vyhledáváním firem v databázovém softwaru a také všem firmám, které se podílely na dotazníkovém výzkumu, za jejich odpovědi a čas.

Obsah

1.	Úvod a cíl.....	3
2.	Přehled řešené problematiky.....	5
2.1.	Doprava	5
2.1.1.	Historie dopravy	5
2.1.2.	Význam dopravy v současnosti.....	6
2.1.3.	Základní dělení a charakteristika dopravy.....	8
2.1.4.	Dopravní dostupnost.....	9
2.1.5.	Mobilita	10
2.2.	Druhy dopravy	12
2.2.1.	Vodní doprava	12
2.2.2.	Železniční doprava	13
2.2.3.	Silniční doprava.....	14
2.2.4.	Letecká doprava	15
2.2.5.	Další druhy dopravy	16
2.3.	Doprava a její dopady na životní prostředí a společnost.....	18
2.4.	Dojížd'ka.....	19
2.4.1.	Aktivní dojížd'ka	19
2.4.2.	Pasivní dojížd'ka.....	19
2.5.	Poptávka po dopravě	20
2.5.1.	Výběr dopravního prostředku.....	20
2.5.2.	Regulace dopravy	21
3.	Metodika práce	23
4.	Praktická část	25
4.1.	Databázový software Bisnode Albertina.....	25
4.1.1.	Výběr firem	25
4.2.	Dojížd'ka za prací do Strakonice.....	28

4.2.1. Dotazníkový výzkum	28
4.2.2. Komplikace spojené s výzkumem.....	29
4.3. Celková poptávka po dopravě ve Strakonících dle sčítání frekvence dopravy.....	31
4.4. Strakonice a doprava	39
4.4.1. Město Strakonice.....	39
4.4.2. Doprava ve Strakonících	40
4.4.3. Parkoviště	42
4.5. Souhrn a návrh na zlepšení	46
5. Závěr	49
Summary	50
Seznam použité literatury.....	51
Seznam obrázků, grafů a tabulek	54
Seznam příloh	55
Přílohy.....	56

1. Úvod a cíl

Dojíždka do zaměstnání, popřípadě do školy, je problémem, s nímž se lidé často setkávají již od školního věku. Existují různé faktory určující volbu dopravního prostředku, například jak dlouho jsou lidé ochotni za prací cestovat, nebo zda se vůbec dojíždka z finanční stránky vyplatí.

Cílem bakalářské práce je vyhodnocení vlivu dojíždky do zaměstnání a její vliv na celkovou poptávku po dopravě ve vybraném regionu. Vyhodnocení bude provedeno pomocí analýzy. Sekundárním cílem práce je návrh na vylepšení stávajícího stavu.

Regionem, jímž se tato práce zabývá, je město Strakonice. Zkoumání poptávky po dopravě je komplexním tématem. Naší snahou bylo vysvětlit toto téma co nejlépe převážně se zaměřením na osobní silniční dopravu, založenou na chování lidí dle ekonomické činnosti, vzdálenosti dojíždky a výběru dopravního prostředku jako je auto, kolo či hromadná doprava.

Závěry vycházejí z analýzy výsledků dotazníkového šetření uskutečněného v roce 2019 založeného na informacích o podnicích z databázového systému Bisnode Albertina, analýzy frekvence dopravy na příjezdových komunikacích do Strakonice a zkoumání parkovacích možností a stavu dopravy ve městě.

V první části práce jsou vysvětleny základní pojmy spojené s dopravou, jako jsou mobilita, dopravní dostupnost, rozdíl mezi vyjíždkou a dojíždkou a její rozdělení na pasivní a aktivní. Dále jsou charakterizovány jednotlivé typy dopravy tj. pozemní, vodní a letecká doprava a další speciální druhy, včetně krátkého uvedení do historie jejich vzniku a vývoje.

Důležitým tématem souvisejícím s dopravou je její vliv na životní prostředí a zdraví obyvatel. V souvislosti s tím jsou popsány problémy se vznikem CO₂ ze spalovacích motorů, hlukem z provozu motorových vozidel, znečištěním vod atd.

Následně je vysvětlena poptávka po dopravě a některé faktory ovlivňující rozhodování dojíždějících při výběru dopravního prostředku. V samotném závěru teoretické části jsou charakterizovány nástroje, jichž stát využívá ve snaze efektivně usměrňovat jednání lidí a regulovat dopravu a její negativní dopady na životní prostředí a zdraví občanů.

Praktická část je rozdělena do čtyř hlavních částí. V první kapitole jsou stanovena kritéria pro výběr firem z databázového softwaru Bisnode Albertina, jež sloužil k vyhledání relevantních ekonomických subjektů ve Strakonících v souvislosti s jejich ekonomickou činností.

Další kapitola se zabývá dotazníkovým šetřením, jehož se zúčastnily některé firmy vyhledané v již zmíněné databázi. Tento výzkum byl zaměřen na zaměstnance dojíždějící do práce, výsledky byly rozděleny podle typu ekonomické činnosti a doby strávené dojížděnkou.

Následně se práce věnuje frekvenci dopravy na silnicích v letech 2010 a 2016, provedené Ředitelstvím silnic a dálnic ČR. Hlavní pozornosti se dostává dopravním prostředkům sloužícím k přepravě osob a jejich poklesu a nárůstu v rozmezí sledovaných let..

Čtvrtá část se zabývá některými vybranými parkovišti lokalizovanými ve městě, jež mohou být využívána dojíždějícími pro parkování vozidel po dobu výkonu práce. Parkoviště jsou rozdělena na placená, neplacená a parkoviště určená pro zaměstnance. Na základě pozorování byla spočítána kapacita jednotlivých parkovacích lokalit a popsáno jejich umístění ve městě.

Na závěr jsou shrnuty zjištěné poznatky a návrh na zlepšení současné situace spojené s dopravou ve Strakonících.

2. Přehled řešené problematiky

2.1. Doprava

2.1.1. Historie dopravy

Původ dopravy lze datovat k počátkům lidské společnosti, kdy se v malém akčním rádiu přemísťovala břemena pouze s využitím lidské síly, nebo vorů a dlabaných kmenů, které se splavovaly po vodních tocích a jezerech. Až při přeměně společnosti na zemědělce a pastevce při přepravě osob a nákladu začala využívat zvířata (Brinke, 1999).

Vývoj dopravy v čase dělíme na předindustriální, industriální a postindustriální. V předindustriálním období se jednalo o dopravní systémy ze současného pohledu zastaralé, s malým akčním rádiem a nízkou kvalitou. Pro usnadnění přepravy po vodě se začaly budovat průplavy, přičemž nejstarším známým je Průplav faraonů ze 13. st. př. n. l., který spojoval řeku Nil s Rudým mořem (Kraft, 2015). Dalším příkladem ze starověku je Čína, kde byl vystavěn Velký císařský průplav, jenž je využívaný dodnes. O přesném časovém určení výstavby tohoto kanálu se vedou spory. Brinke (1999) je přesvědčen, že byl vybudován již 3 000 let př. n. l., ale Kraft (2015) uvádí 5. století př. n. l., pravděpodobně mohlo dojít dalšímu výzkumu provedenému modernějšími metodami, které upřesnily období výstavby.

Lodní doprava se rozvíjela konstrukcí stále dokonalejších plavidel, která umožňovala využívání náročnějších a delších tras, což vedlo k postupnému rozvinutí námořní dopravy, a tedy i obchodu, nejen při pobřeží Středoziemního moře, ale také Rudého moře a Perského zálivu, za které vdčíme převážně Řekům a Féniciánům. Výjimečně se však uskutečňovaly i cesty do oblasti Indického oceánu a severozápadní Evropy (Brinke, 1999).

Pozemní doprava se rozvíjela především díky budování silnic a cest, pravděpodobně nejdůležitější dopravní cestou vybudovanou ve starověku byla Hedvábná stezka spojující Čínu s oblastí kolem Středoziemního moře (Kraft, 2015). Jednu z nejlepších dopravních sítí vybuďovalo římské impérium, které dláždilo komunikace vedoucí z Říma až do vzdálených provincií, aby mohli k přesunu nákladů využít vozů se čtyřmi koly. V období středověku však dochází k úpadku pozemní

přepravy z důvodu zanedbávání údržby silnic vlastněné feudály, naopak námořní doprava se neustále zdokonalovala i díky vynálezu kompasu (Brinke, 1999). Ten umožnil snadnější navigaci zejména na otevřeném moři, kde bylo dříve možné se orientovat jen díky souhvězdím a slunci, které však za špatného počasí nebylo možno spatřit.

Za největší objevy středověku v souvislosti s rozvojem dopravy lze považovat dosažení Ameriky a Indie a také obeplutí zeměkoule. K námořním výpravám, jež umožnily objevení nových kontinentů a námořních cest, vedla Evropu zejména snaha propojit Evropu s Asií po moři v zájmu rozvoje evropsko-asijských obchodních styků (Kraft, 2015).

Pozemní a říční doprava se začíná znovu rozmáhat s rozvojem výroby a výstavba silnic se stává klíčovým prvkem pro strategické přemísťování vojsk a jejich zásobování, především v 18. a 19. století (Brinke, 1999). Toto období nazýváme industriální etapou, jelikož zde dochází ke koncentraci průmyslu, v důsledku čehož rostou rozdíly mezi městy a venkovem (Kraft, 2015).

Průmyslová revoluce je spjata s kapitalismem a vytvářením světového trhu, kdy dochází k vynálezu parního stroje a jeho aplikaci v dopravních prostředcích, které daly za vznik parníku a lokomotivě. Tyto převratné vynálezy usnadnily a zrychlily přepravu materiálu a také osob a jsou s většími či menšími úpravami využívány dodnes. Dalšími revolučními vynálezy se následně staly automobily a letadla. S neustálým rozvojem dopravy souvisí rozšiřování mezinárodní dělby práce, do které se přidávala stále další, nová hospodářská odvětví. Tento rozvoj byl doprovázen lepší organizací dopravy a směny díky mezinárodním úmluvám týkajícím se práva přepravy a teritoriálních ujednání o pobřežních vodách. Po druhé světové válce byl vyvinut proudový motor pro letadla a atomový pohon pro námořní dopravu. Vysoké požadavky na množství energetických surovin, jakým jsou ropa a zemní plyn, bylo možno uspokojit s vývojem potrubní přepravy (Brinke, 1999).

2.1.2. Význam dopravy v současnosti

Doprava hraje při rozvoji společností a civilizací významnou roli. Nejrychlejšího rozmachu dosahovaly v historii právě ty civilizace, jež měly nejvyspělejší dopravní systém (Kraft, 2015).

Brinke (1999) uvádí, že stupeň vývoje lidské společnosti je odražen v rozvinutosti a úrovni dopravy, protože technický rozvoj dopravy je spjat s rozvojem ostatních odvětví.

Doprava se stala nedílnou součástí našeho života, umožňuje naší společnosti efektivně fungovat, protože zabezpečuje přepravu osob, výrobků a informací v geografickém prostoru, což nás činí stále více a více na ní závislími (Kraft, 2015).

Dle Krafta (2015) má doprava pro současnou společnost význam:

- Společenský - nabízí snazší kontakt lidí díky rychlejší prostorové mobilitě, kterou lze popsat jako službu „ve prospěch veřejnosti“ ve smyslu umožnění dostupnosti zdravotní péče, vzdělávacích zařízení, pracovních míst a rekreace díky dopravě a dopravním prostředkům.
- Politický - doprava má zásadní vliv na regionální politiku, umožňuje ekonomický rozvoj díky dostupnosti a vytváření nových pracovních míst
- Environmentální - znečišťování životního prostředí se projevuje zejména ve městech a v okolí rušných dopravních komunikací. Uvádí se, že doprava tvoří až pětinu všech plynných odpadních látek vypouštěných do ovzduší.
- Ekonomický - jeden z klíčových faktorů ovlivňujících formování ekonomických aktivit v prostoru, jimiž je sám ovlivňován (např. stavba metra ovlivní ceny v jeho okolí).

Doprava překonává bariéry v prostoru, ať už fyzické jako je vzdálenost, nebo společenské, kterými jsou časová odlehlost nebo administrativní členění. Zároveň propojuje jednotlivá místa na zemi, což má za následek vznik dopravních interakcí, které nabývají forem fyzických toků (intenzita dopravy) a virtuálních toků (internet, mobilní telefony). Má také zásadní vliv na systém národního hospodářství, kde lze předpokládat multiplikační efekt, který znásobuje potenciál rozvoje dotčených oblastí. Příkladem může být stavba železnic a jejich vliv na rozvoj oblastí v době průmyslové revoluce, kdy se zefektivnil přesun surovin a zároveň se zvýšila koncentrace průmyslu a lidí ve městech zejména v okolí železničních tratí. V dnešní době mají podobný efekt dálnice (Kraft, 2015).

2.1.3. Základní dělení a charakteristika dopravy

Pojem doprava lze definovat jako záměrné a organizované přemísťování osob a věcí s využitím dopravních prostředků po dopravních cestách. Jako takovou ji lze dělit na osobní, která je specifická pro přemísťování osob za prací nebo do škol, a nákladní, jež je spojena s přepravou materiálů, výrobků a zboží až ke koncovému spotřebiteli (Brinke, 1999; Eisler, Kunst, & Orava, 2011).

Pokud srovnáme dopravu například s průmyslem a zemědělstvím, najdeme několik specifických rysů, kterými se od nich liší. Může to být specifickým využitím životního prostředí, kde doprava využívá vodních mas i vzdušného prostoru jako přirozených dopravních cest nebo jako základu pro cesty umělé. Dále se liší typem rozmístění, kde doprava má lineární charakter, průmysl spíše bodový a v zemědělství převažuje plošný charakter (Brinke, 1999).

Za součást dopravy je považována komunikace (Berezowski, 1975), tedy činnost, která při vzájemném spolupůsobení složek umožňuje pohyb osob, produktů, peněz a informací. Tu následně dělíme na již zmíněnou dopravu a spoje, které od sebe nelze jednoznačně oddělit z důvodu prolínání činností s nimi spojenými.

Doprava se dělí dle základních složek na dopravní prostředky, dopravní cesty a dopravní zařízení.

Jako příklad dopravních prostředků lze uvést lodě, letadla, automobily a vlaky, které tvoří soubor pohyblivých zařízení sloužících k přepravě. Můžeme je dále dělit dle funkce na osobní a nákladní a dle prostředí na pozemní, vodní a vzdušné (Brinke, 1999). Smyslem dopravních prostředků není jen zrychlení přepravy, ale také zajištění většího bezpečí při přepravě a zvýšení její efektivity (Kraft, 2015).

Dopravní cesty zahrnují nejen upravený pevninský prostor, ale také všechny hladiny vodních mas a neposledně i vzdušný prostor. Pro snazší pohyb dopravních prostředků a vysílání signálu bývají cesty uměle vyrobeny, jedná se o silnice, elektrická vedení, telefonní kabely a železnice (Brinke, 1999). Dopravní cesty mají přímý vliv na dopravní provoz, a proto se do jejich výstavby a udržování investují velké finanční prostředky (Kraft, 2015).

Dopravní zařízení definujeme jako technické objekty, jako jsou letiště, přístavy, nádraží a vysílací stanice, jejichž účelem je zajištění větší efektivity dopravního provozu a poskytnutí služeb (Brinke, 1999; Kraft, 2015).

Na studium dopravy lze nahlížet z mnoha perspektiv, např. z technického hlediska, které se zaměřuje na konstrukci dopravních prostředků a jejich výrobu, dále výstavbu cest a řešení problémů spojených s technickou stránkou provozu. Nebo můžeme nahlížet na dopravu z ekonomického hlediska, které se zabývá problémy efektivity dopravních odvětví a také výrobních vztahů (Brinke, 1999).

Ekonomické hledisko spadá spolu s humánním pod sociální geografii, jejíž dílčí disciplinou je geografie dopravy, která je zaměřena na pohyb osob nákladů a informací (Seidenglanz, 2008). V čase i prostoru sleduje všechny objekty, jevy a procesy související s dopravou (Mirvald, 1993).

2.1.4. Dopravní dostupnost

Akcesibilita je spojena se snadným a rychlým dosažením cíle místa přesunu (Kraft, 2015).

Eisler, Kunst, & Orava (2011) charakterizují dostupnost u kvality přemístění v osobní dopravě jako dobu potřebnou k dosažení místa určeného k nástupu do dopravního prostředku.

Dostupnost lze rozložit na tři základní části, jimiž jsou:

- Subjekt dostupnosti, kterou je osoba nebo skupina osob.
- Objekt dostupnosti neboli cíl, jehož se snaží subjekt dosáhnout.
- Transportní prvek, jenž spojuje subjekt s objektem dostupnosti

(Michniak, 2002).

Oblasti, které jsou lépe přístupné, dosahují vyššího potenciálu rozvoje než ty s obtížnějším přístupem. Toto lze pozorovat na všech hierarchických úrovních. Například na lokální úrovni většinou dosahují největšího rozmachu části města s napojením na MHD. Na globální úrovni lze pozorovat, že makroregiony odlehlé od větších měst bývají méně rozvinuté, a to především v důsledku nízké interakce a slabých vazeb s globálním ekonomickým systémem. Snadnější dopravní dostupnost tak znamená nové prostorové potenciály (Kraft, 2015).

Zatímco v minulosti znamenala blízkost a napojení měst na železnici rozvoj společnosti díky zvýšení mobility a akcesibility, v současnosti je klíčovým faktorem při zvyšování dostupnosti rozvoj individuální osobní dopravy (Hoyle, 2001).

Dopravní dostupnost se vyjadřuje v mírách dostupnosti, které mohou být vyjádřeny metricky, cenově, časově či například topologicky. Metrické míry vyjadřují vzdálenost mezi výchozími a koncovými body, a to vzdušnou čarou (tedy euklidovský), nebo reálně, kdy se k měření využívá reálná dopravní síť (neeuklidovský). Cenové míry charakterizují jsou vyjádřeny vynaloženými dopravními náklady. Časové míry charakterizují čas potřebný k dosažení cíle. Propojenost a dostupnost dopravních uzlů je vyjádřena pomocí teorie grafů v topologické míře dostupnosti. Sofistikovanější míry dostupnosti pak zohledňují i atraktivitu a význam cílových bodů (Kraft, 2015).

2.1.5. Mobilita

Prostorová mobilita vyjadřuje schopnost pohybu mezi různými lokalitami, je utvářena pohyby lidí, informací a zboží. Mobilita je úzce spjata s každodenním životem nás všech, každý z nás volí jakou cestou a jakým dopravním prostředkem bude přesun z místa na místo uskutečněn (Kraft, 2015).

Dopravní prostředky v současnosti zlepšují mobilitu obyvatel a zkracují čas potřebný k přesunu, nové informační a komunikační technologie pak eliminují prostorovou vzdálenost úplně (Miller, 2004)

Největší pozornosti se dostává mobilitě obyvatel, protože je pro osoby nezbytné se přemísťovat za účelem uspokojení potřeb a přání, jež nenabízí jejich bezprostřední okolí (Kraft, 2015).

Intenzita přesunů lidí a výrobků v prostoru

Jednou ze základních činností geografie dopravy je zkoumání intenzity pohybů lidí a věcí, se zvláštním zaměřením na důležité nebo hromadné pohyby většího množství věcí a osob (Kraft, 2015).

Dopravní geografie zkoumá důležité typy vazeb v rámci sídelního systému. Mezi ty základní patří pracovní vazby, které jsou vytvářeny pohybem osob za prací a jsou klíčovou částí prostorové mobility obyvatel. Zkoumání těchto vazeb je prováděno v rámci Sčítání lidu, domů a bytů, jež je při tomto výzkumu jedním z hlavních informačních kanálů. Dalším typem je obslužná vazba, související s přesunem lidí za

službami, která není statisticky sledována a proto je její studium omezeno. Výrobní vazba souvisí s přepravou materiálů, polotovarů a výrobků mezi jednotlivými podniky, není však často sledována převážně z důvodu absence dat. Poslední vazbou je vazba distribuční, která je spojena s přepravou zboží ke koncovému zákazníkovi (Kraft, 2015).

Díky technickému pokroku se při studiu mobility využívají lokalizační data z mobilních telefonů a jiných elektronických zařízení, které monitorují individuální pohyby osob v prostoru (Kraft, 2015).

2.2. Druhy dopravy

2.2.1. Vodní doprava

Tento druh dopravy patří k historicky nejstarším způsobům přepravy na našem území, například dopravu po Labi lze datovat až do 11. století. Vodní doprava je velmi silně ovlivněna přírodními podmínkami, například splavnost řek je omezena výškou hladiny řek a námořní doprava je ovlivněna počasím, kdy za silného větru a deště musí lodě čelit vysokým vlnám, ohrožujícím bezpečnost osob, nákladu i samotné lodi. V českých podmínkách je vodní doprava využita zejména k přepravě nákladů, ale je též významným dopravním prostředkem v oblasti cestovního ruchu, kde se využívá pro vyhlídkové plavby v oblíbených destinacích (Eisler, Kunst, & Orava, 2011).

Eisler, Kunst & Orava (2011) uvádějí některé důležité vlastnosti vnitrozemské dopravy, jako je nákladné rozšiřování dopravních cest a omezenost cest přirozených i umělých. Dále také závislost na počasí, jež znemožňuje přepravu v nepříznivých podmínkách a omezuje poptávku z důvodu spolehlivosti a rychlosti přepravy zboží.

Brinke (1999) říká, že vnitrozemská vodní doprava zažívá v posledních letech renesanci, protože využívá přírodní vodní cesty, které nejsou ekonomicky náročné na údržbu, jako je tomu u suchozemské dopravy, a zároveň autor zmiňuje i menší ekologické dopady. Vysvětluje, že zatímco nákladní auto převeze 30 tun nákladu na jednoho pracovníka, nové říční lodě zvládnou přepravit více než dvacetinásobek.

Eisler, Kunst & Orava (2011) dále uvádějí, že vnitrozemské cesty jsou vyjádřeny délkou splavných toků, tvořených součtem těch řek a říčků, jež jsou splavné plavidly s hmotností alespoň 50 tun. Do tohoto součtu se zahrnují i toky v zahraničí bezprostředně spojené s tuzemskými vodními cestami. Důležitým pojmem je i délka plavebního období, jež je počítána ve dnech a vyjadřuje část kalendářního roku, kdy plavba nebyla zastavena a to z jakéhokoliv důvodu spojeného s přírodními podmínkami. Při manipulaci s nákladem lodí v přístavech se pak počítá s překladem množství zboží v tunách.

Námořní doprava má velkou výhodu ve velikosti dopravních lodí, které v porovnání se silniční dopravou uvezou nesrovnatelně větší množství nákladu najednou. Díky tomu je možné postavit lodě pro převoz specifických komodit, jako je mražené zboží nebo jiné druhy potravin (Kraft, 2015).

2.2.2. Železniční doprava

Železniční doprava má nezastupitelný význam pro osobní i nákladní dopravu. Hlavní přínosem byla v období průmyslové revoluce, kdy došlo ke změnám v prostorové organizaci společnosti a přesunu lidí do měst. V této době klesá závislost na vodních cestách a začalo se s dobýváním i ve vzdálených místech s obtížným přístupem (Kraft, 2015).

Výstavba železnic je ekonomicky náročná a vybudování v některých terénech není možné (nevhodné geologické podloží, velký sklon terénu), ale je považována za ekologicky šetrný dopravní prostředek a její velkou předností je rychlost přepravy (Kraft, 2015). Brinke (1999) uvádí, že významným ukazatelem kvality železnic je podíl jedno-, dvou- a více kolejných tratí.

Za první příklady železniční dopravy u nás lze považovat koněspřežné dráhy. V první polovině 19. století se uskutečnila výstavba a otevření železnice z Českých Budějovic do Lince a z Prahy do Lán. Po vynalezení parostrojní železnice byly vybudovány nejprve koleje z Vídně do Haliče a následně další, jež byly propojeny a vytvořily železniční síť využívanou dodnes. Výstavba železnic byla nejprve financována ze soukromých finančních prostředků prostřednictvím akciových společností. Nicméně bylo ve státním zájmu, aby se sám stát ujal financování výstavby velké části železnic a zajistil tak lepší plynulost výstavby, která byla v soukromé sféře často přerušována z důvodu vyčerpání financí podniků, a posléze pověřil soukromé organizace jejich správou. Ačkoliv provoz železnice pomohl ekonomickému oživení a kulturnímu a politickému sblížení obyvatel přilehlých oblastí, dostalo se Rakousko v druhé polovině 19. století do nepříznivé finanční situace. Byl vytvořen koncesní zákon s velmi příznivými podmínkami pro kapitalistické podnikání v oboru výstavby železnic, kterému stát zaručoval minimální výnosy ze základního kapitálu (Eisler, Kunst, & Orava, 2011).

V následujících letech však vyšlo najevo, že se koncese často zneužívalo a nejlepší způsob řízení železniční dopravy byl spatřován v centralizovaném řízení, proto docházelo k zestátňování drah. Železnice byla nepopíratelně dominantním způsobem přepravy, který zásadním způsobem napomohl průmyslovému a ekonomickému rozvoji. V současné době je většina českých železnic provozována státní

společností České dráhy, a. s., a dále státní organizací Správa železniční dopravní cesty (Eisler, Kunst, & Orava, 2011).

Při zkoumání železniční dopravy je nutné vyjasnit si některé pojmy jako např. adhezní železnice. Jedná se o označení běžných železnic složených ze dvou kolejnic o rozchodu kolejnic 1 435 mm (Kraft, 2015).

Rozchod koleje lze vysvětlit jako vzdálenost páru kolejnic, která není jednotná a v některých zemích se liší. Koleje dělíme na normálně-, úzko- nebo širokorozchodné. Rozteč úzkorozchodných kolejnic se pohybuje mezi 800- a 1 067 mm a je převážně využívána k přepravě materiálu v dolech a lesích, ale můžeme ji najít v některých částech Jižní Ameriky, v Indii a také Africe, Japonsku a Austrálii. Širokorozchodné koleje mají rozteč 1 524-1 676mm a jsou využívány například v Rusku, Číně, Finsku a Španělsku. Nejčastěji využívaným rozchodem je rozchod s normální roztečí kolejnic 1 435mm, který je využíván u 62 % všech železnic na světě (Eisler, Kunst, & Orava, 2011).

Rychlost dopravy a její efektivita je závislá na trakci, tedy způsob pohonu tažných vozidel (Brinke, 1999). V nákladní přepravě je nejvíce využívána motorová trakce a v osobní dopravě trakce elektrická. Rychlost je dále ovlivněna schopností vlaků překonávat zatáčky na trati, jedná se o tzv. směrové poloměry oblouků (Kraft, 2015).

2.2.3. Silniční doprava

Za předchůdce silnic lze považovat stezky, jež byly využívány starověkými státy při vzdálených obchodních stycích. Stezky byly prašné a pokrok v tomto směru nastal až v 5. st. př. n. l., kdy začali starověcí Římané stavět cesty dlážděné.

V historii českých zemí byla silniční doprava důležitá zejména jako obsluha pro železniční a říční dopravu. Až s technickým pokrokem a vývojem autobusové a automobilové dopravy se stal tento druh přepravy důležitým pro přesun osob i zboží a došlo k rozšíření silniční sítě (Eisler, Kunst, & Orava, 2011).

Silniční síť je dostupná všem osobám a přepravcům, kteří na rozdíl od železniční dopravy nezodpovídají za jejich údržbu ani za práce na nich. Jediné, za co podnikatelské subjekty odpovídají, je placení silniční daně, dálničních poplatků a poplatků spojených s mezinárodní přepravou. V osobní přepravě se pak jedná o dálniční

známky placené za využívání zpoplatněných rychlostních komunikací (Eisler, Kunst, & Orava, 2011).

Při podnikání záleží pouze na každém subjektu, jak efektivně bude využívat silniční dopravu, aby byly jeho služby konkurence schopné. Musí brát v úvahu cestu, po které se bude náklad přemísťovat, stejně jako přepravní možnosti a ceny paliv, služeb a poplatků s tímto spojených. Nákladní silniční přepravu členíme na vozidla motorová, jako jsou valníková, sklápěčková nebo speciální, a nemotorová vozidla, tedy návěsy a přívěsy (Eisler, Kunst, & Orava, 2011).

Autobusovou dopravu lze dělit na dálkovou (mezinárodní) a místní. Náklady vynaložené na autobusy pro mezinárodní cesty, které bývají lépe vybaveny pro větší pohodlí cestujících, jsou mnohem vyšší než u autobusů určených pro místní dopravu. Ceny za přepravu se pak odvíjejí od pravidelnosti spojů a například vzdálenosti. Pravidelná doprava má přesně stanovené jízdní řády, které jsou dodržovány, ale kapacita autobusů se může lišit. Nepravidelná doprava je závislá na poptávce zákazníka a může být nazývána smluvní, protože se sjednávají přesné podmínky přepravy mezi dopravcem a přepravcem. Jako příklad lze uvést dopravu zákazníků cestovní kanceláře. Při uvažování nad nezbytným počtem vozidel a jejich výkonu je nutné brát v úvahu nosnost a hmotnost vozidla, provozní dobu za rok a za den a také rychlost vozidel (Eisler, Kunst, & Orava, 2011).

Snadný přístup k dopravním cestám je klíčovým faktorem při rozhodování osob o způsobu přepravy, což v moderní ekonomice vede k neustálému vývoji silniční dopravy. To je nicméně spojeno s velkými externími náklady například na samotnou výstavbu a údržbu silnic, na energii i na řešení negativních ekologických dopadů (Kraft, 2015).

2.2.4. Letecká doprava

Za první létající zařízení lze považovat balón. Od toho vedla náročná cesta vývoje prvních letadel a rekordů, převážně na začátku 20. století, které si nejednou vyžádaly lidské životy. Se stále dokonalejšími stroji se zvětšovala také doletová vzdálenost a rychlost letadel. Letecká doprava se vyvíjela a stále zdokonaluje díky jejím velkým přínosům pro kulturu, politiku a hospodářství. Zaručuje rychlý přesun nákladu na velké vzdálenosti (Eisler, Kunst, & Orava, 2011).

Letecká doprava je důležitá při uspokojování zvyšující se poptávky po cestovním ruchu. Důležitou roli při jejím rozvoji hrála globalizace a také nižší ceny letů, které zpřístupnily tento druh přepravy pro lidi s nižšími příjmy (Brinke, 1999).

V podmínkách České republiky má letecká doprava spíše osobní charakter, přičemž je důležitá obsaditelnost letadla. Je tedy zřejmé, že u vnitrostátních letů budou využívána letadla s menší kapacitou míst a při zámořských letech bude výhodnější poslat větší množství lidí najednou, spíše než několik menších leteckých strojů. Zároveň je větší převaha mezistátních letů nad vnitrostátními, a to zejména v souvislosti s malou plochou, na níž se Česká republika rozprostírá (Eisler, Kunst, & Orava, 2011).

Nákladní letecká přeprava je pak využívána zejména při dopravě cenného zboží a také zboží, jež je nutno přemístit v co nejkratším čase. V některých případech může být náklad přepraven na osobních linkách letounů, ale některé zásilky vyžadují nákladní letadla (Eisler, Kunst, & Orava, 2011).

2.2.5. Další druhy dopravy

Potrubní doprava

Její počátky sahají až do 19. století, nicméně k jejímu globálnímu rozšíření došlo až ve 20. století. Nejčastější využití má pro přepravu ropy, přírodních plynů a jiných tekutých derivátů. Dle druhu přepravovaných paliv označujeme potrubí například jako ropovody a plynovody. Potrubní dopravu lze využít i při přepravě uhlí nebo rudy. Hlavní předností tohoto způsobu přepravy je rychlost, bezrizikovitost, plynulost, ve většině případů i nízká cena za dopravu a také nižší zatížení životního prostředí v porovnání s ostatními druhy dopravy (Brinke, 1999).

Rozvod elektrické energie

Jedná se o ekonomicky významnou speciální formu dopravy, jež podmiňuje rozvoj průmyslu a všech sektorů hospodářství. Tuto energii nelze efektivně skladovat, a proto vzniká časová a územní disproporce mezi její výrobou a spotřebou řešitelnou rozvodem pomocí vysokovoltážního vedení a speciálních kabelů vedených pod zemí nebo na mořském dně (Brinke, 1999).

Spoje

Přenos zpráv a informací prostřednictvím technických zařízení lze označit jako „spoje“, které jsou důležité pro uspokojení potřeb společnosti, ale jsou významné i pro

efektivní řízení státu a hospodářství. Dělíme je na poštu a telekomunikace (Brinke, 1999).

Pošta je nejstarší formou šíření zpráv, která se datuje do období více než 2 000 let př. n. l. Podle činnosti ji dělíme na balíkovou a listovní, jež souhrnně tvoří tzv. zmaterializované spoje, a peněžní, jež se zabývá převodem a zasíláním peněz (Brinke, 1999).

K prvním spojovacím prostředkům patří telegraf, vynalezený v 19. století, jež šířil zprávy pomocí elektrického proudu a elektromagnetických vln. Byl důležitý pro kulturní a hospodářský rozvoj, který by bez rychlého šíření zpráv nebyl možný. Zprávy byly zakódovány pomocí Morseovy abecedy skládající se z teček a čárek reprezentujících jednotlivá písmena. První telegrafní linka existovala mezi Washingtonem a Baltimorem. Později se telegrafní síť rozšířila i do Evropy, kde byl položen první podmořský kabel mezi Francií a Anglií. V roce 1866 byl propojen americký kontinent s Evropou a následně došlo k propojení i mezi dalšími kontinenty (Brinke, 1999).

Telefon je jedním z nejdůležitějších a nejrychlejších oborů telekomunikací nejen ve vnitrostátním ale i mezinárodním styku. Vynález prvního telefonu uskutečněný v 70. letech 19. století je připisován A. G. Bellovi. Ten byl pak zdokonalen ve spolupráci s T. A. Edisonem. Velký rozvoj nastal po druhé světové válce díky vynálezu koaxiálních kabelů, jež umožnily současný průběh velkého množství hovorů najednou. Tyto kabely postupně propojily všechny kontinenty. V současnosti se více než pevná linka využívá mobilních telefonů (Brinke, 1999).

Radiokomunikace souhrnně označují zařízení, jež umožňují přijímat a vysílat bezdrátový radioelektrický přenos. Mezi tato zařízení patří rozhlas, televize, rádio a počítač (Brinke, 1999).

2.3. Doprava a její dopady na životní prostředí a společnost

Dopad provozování dopravních prostředků na životní prostředí závisí na způsobu pohonu, technickém stavu vozidla, ale také na stavu dopravních komunikací a ukázněnosti řidičů. Negativní vlivy rozdělujeme na přímé (znečišťování ovzduší, vody, hlučnost, vibrace, zábor půdy) a nepřímé (řetězové souvislosti ohrožující zdraví lidí) (Brinke, 1999).

Při využívání vozidel se spalovacím motorem dochází ke vzniku skleníkových plynů jako je např. CO₂, jež způsobují ohřívání planety (Eisler, Kunst, & Orava, 2011). Výfukové plyny jsou ovšem jedovaté i pro člověka, zejména z toho důvodu, že jsou vypouštěny do naší dýchací zóny. Vdechováním těchto toxinů dochází při velké koncentraci k otravě, potížím s dýchacím ústrojím a vedou také k zánětům očních spojivek. Tyto zplodiny se částečně podílejí i na poškození budov a lesů a zvyšují korozivnost kovů (Brinke, 1999).

Znečištění vody nezahrnuje pouze vodu povrchovou, jež je znečišťována splachováním škodlivých částic, ale i podzemní, kam se toxiny dostanou vsakováním. Ke znečištění vod přispívá samotný provoz, jakož i úniky nebezpečných látek při dopravních nehodách (Eisler, Kunst, & Orava, 2011).

Zvýšená koncentrace dopravy je zdrojem hluku, který lidem sluch, ale také nervový systém a vede i k srdečním a cévním potížím (Brinke, 1999). Při měření je hluk vyjádřen v decibelech. Pro srozumitelnou komunikaci například na ulici by neměla hladina okolního zvuku přesáhnout 50 dB, zvuk může být škodlivý již kolem 45 dB a nad 90 dB dochází k poškozením sluchu nebo úplné ztrátě sluchu. V silniční dopravě rozlišujeme aerodynamický hluk způsobený vzduchem proudícím kolem karoserie, dále hluk samotného vozidla a hluk vznikající mezi pneumatikou a povrchem vozovky (Eisler, Kunst, & Orava, 2011).

Při zkoumání negativních dopadů je důležité zmínit i pozitiva, která doprava společnosti přináší. Zásadní přínos měla doprava pro osídlení odlehlých částí kontinentů, také přispěla k vytvoření světového trhu a neustále zvyšuje životní úroveň obyvatelstva díky rychlejší a efektivnější přepravě (Brinke, 1999).

2.4. Dojížd'ka

Dojížd'ku lze definovat jako přesun mezi domovem a místem zaměstnání, který se uskutečňuje pravidelně. Český statistický úřad ve svých výzkumech rozlišuje pojmy vyjížd'ka a dojížd'ka. Vyjížd'ka za zaměstnáním vyjadřuje směr ven ze zkoumaného města nebo oblasti kam se osoba přemísťuje za prací a dojížd'ka znamená směr přesunu do zkoumané oblasti.

Dále rozlišujeme dojížd'ku na aktivní a pasivní v závislosti na využívání lidské síly.

2.4.1. Aktivní dojížd'ka

Aktivní dojížd'ka (dále jen AD) je definována jako přesun do školy nebo zaměstnání při vyvinutí tělesné aktivity, jako jsou chůze nebo jízda na kole. Je na ni velmi pozitivně nahlíženo zejména proto, že zvyšuje pohyb a napomáhá tím boji s obezitou. Ale obezita zejména u dětí školního věku se neustále zvyšuje z důvodu snižujícího se pohybu dětí a trávení dlouhé doby sezením u televize nebo hraním videoher. Zároveň bylo zjištěno, že děti, které nemají doma rodiče ihned po skončení školy, mají větší tendence se aktivně přepravovat (Pavelka, Sigmundová, Hamřík, Kalman, Sigmund, & Mathisen, 2017).

Volba AD je ovlivněna faktory, jako jsou názory, sociální interakce a přírodní podmínky. Ve městech se aktivně přepravují zejména lidé žijící v centrech měst (Rubín, Mítáš, Dygrýn, Šmída, Gábor, & Pátek, 2015).

2.4.2. Pasivní dojížd'ka

Pasivní dojížd'ka (dále jen PD) je tedy přesun, při kterém není k dosažení cíle vyvinuta lidská síla, ale probíhá využitím motorových vozidel (auto, autobus). PD snižuje aktivitu lidí a přispívá k nárůstu obezity a onemocnění srdce a cév i dalších zdravotních obtíží. Je ale nutné dodat, že ne každý má možnost dopravit se do práce pěšky nebo na kole, a to zejména v případech, kdy musí osoba cestovat i několik kilometrů. Dalším problémem je nedostatečné množství cyklostezek a chodníků, které zvyšují bezpečnost pohybu na silnicích.

2.5. Poptávka po dopravě

Zkoumání poptávky po dopravě má tři stupně konkretizace, prvním je poptávka po dopravě, která se vztahuje ke konkrétnímu typu přepravy, jež je kvantitativně i časově definovaná. Rozdílným pojmem je potřeba dopravy, ta není jasně specifikovaná a je jakýmsi ideálem přístupu osob k dostatečnému množství a druhům dopravy, jenž je jedním z faktorů určujících kvalitu života. Požadavek, stejně jako potřeba nespécifikuje určitý druh dopravy, ale je natolik specifikovaný, že má určitý poptávkový potenciál a může být uspokojen (Melichar, 2002).

Dále je důležité rozlišit mezi původní a odvozenou poptávkou. Původní označuje přepravu z vlastní iniciativy pro potěšení, zatímco odvozená poptávka je podmíněna motivací k uskutečnění cesty jako je dojíždění do práce nebo školy (Button, 1982).

Pro dopravní plánování je důležité sledovat faktory, které svým působením ovlivňují poptávku po dopravě. Dopravce se většinou zaměřuje na správné fungování a vytváření zisku, zatímco zákazník hodnotí uspokojení svých potřeb z přesunu na základě multikriteriálního hodnocení (Melichar, 2002).

Mezi faktory ovlivňující výběr dopravního prostředku nebo přepravce například patří frekvence spojů, pohodlí, spolehlivost při dodržování jízdních řádů a času, bezpečnost a rychlost přepravy.

2.5.1. Výběr dopravního prostředku

Braun Kohlová (2012) rozdělila výběr dopravního prostředku do čtyř kategorií, podle faktorů, kterými je ovlivněn.

První kategorií jsou atributy alternativ podmiňující volbu a jsou jimi časový rozdíl dojezdu a finanční náklady při použití různých dopravních prostředků a ekonomická omezení (příjem jednotlivce nebo domácnosti).

Druhou kategorií je prostorová struktura, pod kterou spadají prostorové faktory dané povahou bydliště a infrastrukturální podmínky (frekvence MHD, zpoždění).

Třetí skupina se zabývá sociální strukturou, tedy socioekonomickými charakteristikami jedince nebo domácnosti, potřebnou flexibilitou cestování za prací a kombinací využívání dopravních prostředků a jejich prestiží.

Čtvrtá kategorie se zabývá preferencemi lidí v otázkách životního stylu a dopravní dostupnosti.

Obecně lidé preferují rychlejší přepravu, ale berou v úvahu i své finanční možnosti, zároveň je jejich rozhodnutí podmíněno životním stylem, osobními preferencemi jedince a vzdáleností, kterou musí překonat.

2.5.2. Regulace dopravy

Snaha o redukci motorové dopravy v centrech měst například z důvodu znečištění a zvýšeného hluku je klíčová při vypořádávání se s negativními dopady dopravy. Brůhová Foltýnová (2009) rozlišuje nástroje pro regulaci dopravy na ekonomické, normativní a organizační.

Ekonomické nástroje mění cenu výrobků nebo služeb, kterou se snaží usměrňovat chování lidí. V případě dopravy může jít o zpoplatnění dopravy, zvýšení daní z paliv a vozidel nebo zavedení parkovacích poplatků, kterým se snaží pobídnout občany k využívání alternativních způsobů dopravy. Také mohou podpořit prodej vozidel s čistším palivovým pohonem finančními pobídkami. Tato vozidla se vykazují nižšími emisemi skleníkových plynů, které přispívají ke globálnímu oteplování. Ekonomické nástroje roli při snaze ochránit životní prostředí hrají hlavní, podněcují ekonomické subjekty k výzkumu a vývoji nových technologií, motivují ke snižování znečištění, minimalizují celkové společenské náklady, které je nutno vynaložit na zamezení znečištění, a zvyšují příjmy veřejných rozpočtů (Brůhová Foltýnová, 2009).

Normativní nástroje jsou donucovací prostředky orgánů státní správy, jedná se o nařízení, limity, normy a omezení, která musí být dodržována pod hrozbou trestu. Efekt těchto rozhodnutí lze poměrně snadno sledovat, ale jsou velmi nákladné a mohou mít na subjekty velmi negativní dopad. Mezi normativní nástroje se řadí emisní standardy a omezení pohybu automobilů (Brůhová Foltýnová, 2009).

Organizační nástroje jsou iniciovány zejména ze strany dotčených subjektů spolupracujících s orgány státní správy, ušetří se tedy za náklady spojené s přijímáním nové legislativy státního aparátu. Regulační nástroje by měly být doprovázeny podporou alternativ, jakými jsou využívání městské dopravy nebo cyklistika a chůze, aby bylo dosaženo maximálně pozitivního efektu. Dobrým příkladem je výstavba

obchvatů, které by nebyly efektivní bez zavádění restrikcí pohybu motorových vozidel v oblasti, od níž má obchvat svézt nežádoucí dopravu (Brůhová Foltýnová, 2009).

3. Metodika práce

Pro zkoumání dojížděky do zaměstnání byla zvolena metoda kvantitativního výzkumu, která předpokládá měřitelnost, možnost třídění či uspořádání. Tato metoda je využitelná v případech, kdy získáváme informace o četnosti sledovaného jevu a využívá se matematicko-statistických metod k analýze získaných dat (Reichel, 2009).

Dotazování podniků ve Strakonících probíhalo metodou dotazníků, které byly zaslány firmám splňujícím podmínky pro zvolenou oblast zkoumání a to elektronickou formou. Otázky v dotazníku byly zvoleny otevřenou formou z toho důvodu, že zahrnutí všech možných odpovědí by nebylo v tomto případě výhodné a jednalo se ve většině případů o otázky týkající se četnosti.

Další použitou metodou byla kvantitativní obsahová analýza, kterou lze aplikovat v případě, kdy jsou data a dokumenty již k dispozici a odpadá tak časově náročný výzkum, dotazování, pozorování apod. (Reichel, 2009).

Tuto metodu lze využít samostatně nebo v kombinaci s jinými druhy výzkumu. Dokumenty dělíme dle:

- Dostupnosti - na veřejné (noviny, statistiky) a osobní (deníky, fotografie)
- Původu - kde primární ještě nejsou zpracovány (surový stav) a sekundární, jež jsou zpracované a mohou obsahovat i výsledky
- Formy - na psané (knihy, periodika), vizuální (předměty, film), zvukové (písně, zvukové nahrávky) a kombinované (webové stránky, databáze)

(Linderová, Scholz, & Munduch, 2016).

Dle tohoto členění se v případě zkoumání frekvence dopravy na pozemních komunikacích, které bylo zpracováno Ředitelstvím silnic a dálnic v letech 2010 a 2016 a jsou dostupné na jejich webových stránkách, jednalo o veřejně dostupný dokument v sekundárním stavu, který má kombinovanou formu.

Metoda pozorování, která může být rozdělena na zúčastněnou a nezúčastněnou, kdy při nezúčastněné nedochází k přímému kontaktu s pozorovaným a ve zúčastněném se může pozorovatel vžít do role pozorovaného subjektu, má jednu velkou výhodu a to,

že je nezávislá na ochotě pozorovaného spolupracovat a je anonymní (Linderová, Scholz, & Munduch, 2016).

Výše uvedená metoda byla zvolena pro zjištění parkovacích možností ve Strakonících, kdy byly vybrány některé parkovací plochy, které umožňovaly zaparkování vozidla na dobu neurčitou, a to placené i neplacené.

4. Praktická část

4.1. Databázový software Bisnode Albertina

Bisnode Albertina je databázový software, který obsahuje informace o firmách z České republiky a Slovenska (Bisnode).

Díky tomuto softwaru mohou firmy snadno a rychle vyhledávat spolehlivé společnosti, s kterými by mohly potencionálně spolupracovat a uzavírat obchody a to na základě parametrů, které jsou pro ně důležité (Bisnode).

Vyhledávat firmy lze například dle jejich sídla, ať už se jedná o město, okres nebo kraj. Dále lze vyhledat firmy dle klasifikace CZ-NACE, počtu zaměstnanců nebo velikosti obrátu apod. (Bisnode).

Takovéto informace mohou odhalit nesolventní firmy, s nimiž by byla spolupráce riziková. Dále lze tuto databázi využít při zvolení dodavatele v závislosti na vzdálenosti, aby nebyl příliš daleko, což by bylo finančně náročnější na přepravu materiálu, nebo k analýze obchodního prostředí a získání informací o konkurenci.

4.1.1. Výběr firem

Získání informací z aplikace Bisnode Albertina sloužilo jako podklad k dotazníkovému výzkumu firem ve městě Strakonice.

Firmy byly pro tento účel vyhledány na základě sídla firmy ve městě a druhu jejich činnosti, protože výzkum probíhal pouze ve firmách, jejichž činnost byla klasifikována dle CZ-NACE jako:

- Těžba a dobývání.
- Zpracovatelský průmysl.
- Výroba a rozvod elektřiny, plynu, tepla a klimatizovaného vzduchu.
- Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel.
- Doprava a skladování.
- Zdravotní a sociální péče.

Výběr těchto ekonomických činností nebyl náhodný, ale zakládal se na výzkumu provedeném Českým statistickým úřadem v roce 2011, kde největší počet dojíždějících

do Strakonice byl právě ve výše uvedených oblastech. Důvodem zúžení výzkumu byly nedostatečné zdroje pro rozsáhlý výzkum.

Následující tabulka zobrazuje počet firem dle odvětví nalezených v databázi a selektovaných na základě výše uvedených požadavků a také počty jejich zaměstnanců.

Tabulka 1: Souhrn firem ve Strakonících dle Bisnode Albertina

Odvětví	Počet firem	Počet zaměstnanců
Doprava a skladování	7	394
Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel	47	347
Výroba a rozvod elektřiny, plynu, tepla a klimatizovaného vzduchu	2	138
Zdravotní a sociální péče	22	667
Zpracovatelský průmysl	32	1531
Celkový součet	110	3077

Tabulka ukazuje, že se ve městě Strakonice nachází velký počet společností zabývajících se velkoobchodem a maloobchodem a údržbou motorových vozidel. Velké zastoupení má také zpracovatelský průmysl, který dle těchto údajů zaměstnává největší počet lidí.

Další velkou skupinou je také zdravotní a sociální péče, u těchto dat je nutno podotknout, že lékaři vykonávající svou praxi samostatně tvoří dominantní část počtu firem v tomto odvětví.

Celkový počet firem ve Strakonících je sto deset s více než třemi tisíci zaměstnanci. Nelze říci přesně kolik zaměstnanců má určitá firma v daný okamžik vzhledem k proměnlivosti těchto údajů a proto je třeba brát tato čísla s rezervou.

Osobní náklady

V zákonu čísla 500/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů, jsou osobní náklady definovány v §24 jako položka obsahující mzdové náklady, včetně příjmů společníků obchodní korporace ze závislé činnosti, odměny členům orgánů obchodní korporace, náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění zákonné i ostatní a sociální náklady zákonné i ostatní, včetně sociálních nákladů fyzické osoby.

V následující tabulce se nacházejí součty osobních nákladů firem, které byly v daném roce uvedeny v souboru staženého z Bisnode Albertina.

Tabulka 2: Osobní náklady firem z období 2015 - 2018

Rok	2015	2016	2017	2018
Počet firem	81	71	67	40
Celkové osobní náklady (v Kč)	1 025 100	1 216 475	1 459 981	1 338 572

Můžeme vidět, že firem, u kterých software našel výkaz zisku a ztráty, v průběhu let postupně ubývalo, ale osobní náklady až do roku 2017 rostly. Poté v roce 2018 došlo ke snížení celkových osobních nákladů, což ovšem souviselo zřejmě především s poklesem počtu firem pouze 40, což bylo o 27 méně než v roce předešlém

Všech 110 firem nalezených pro dané ekonomické činnosti je stále aktivních, čili neukončily svou činnost, ačkoliv několik z nich vzniklo až v průběhu let 2015 - 2018. Úbytek firem s vykázanými osobními náklady lze vysvětlit tak, že firmy nebyly dle zákona povinny uveřejnit výkaz zisku a ztráty.

Nelze přesně určit, zda se počty zaměstnanců výrazně zvyšovaly nebo snižovaly, v důsledku rostoucích mezd a nákladů s nimi spojenými.

4.2. Dojížd'ka za prací do Strakonice

4.2.1. Dotazníkový výzkum

Na základě dat získaných z databázového softwaru byl v roce 2019 poslán e-mail společnostem sídlícím ve Strakonici. K firmám ze seznamu z Bisnode Albertiny bylo připojeno několik dalších podniků, které ve městě nemají sídlo, ale jsou tu významnými zaměstnavateli.

E-mail obsahoval prosbu o pomoc s výzkumem. Informace, které měly firmy poskytnout, se týkaly celkového počtu jejich zaměstnanců a dojíždějících jedinců.

V součtu bylo možno získat informace od 73 firem, které v odhadu uvedly, že zaměstnávají 3 619 lidí. Následující tabulka ukazuje výsledky dle odvětví, přičemž sloupec průmysl zahrnuje data ze dvou ekonomických činností, kterými jsou

- zpracovatelský průmysl,
- výroba a rozvod elektřiny.

Do kategorie průmyslu by dále patřily také společnosti zabývající se těžbou a dobýváním, ale dle informací z Bisnode Albertiny se ve Strakonici žádná taková společnost nenachází.

Tabulka 3: Počet dojíždějících do zaměstnání dle ekonomické činnosti

Lidé dojíždějící celkem	Dle odvětví ekonomické činnosti			
	Průmysl	Velko- /malo obchod; Opravy motorových vozidel	Doprava a skladování	Zdravotní a sociální péče
1183	731	105	87	260

Celkový počet dojíždějících tvoří zhruba třetinu všech zaměstnanců z výzkumu. Největší zastoupení zde má oblast průmyslu, převážně pak zpracovatelského, který činí okolo 90 % z celé této kategorie.

Další významné zastoupení má zdravotní a sociální péče, následuje velkoobchod, maloobchod a opravy a údržba a na posledním místě se umístila doprava a skladování.

Následující tabulka rozděluje dojíždějící zaměstnance dle doby strávené dojížděnkou do nebo ze zaměstnání.

Tabulka 4: Počet dojíždějících do zaměstnání dle doby strávené dojížděnkou

Lidé dojíždějící celkem	Dle času stráveného dojížděnkou (v minutách)		
	do 14	15 - 29	30 a více
1183	273	584	326

Na základě výzkumu cestuje nejvíce lidí 15 až 29 minut. Následuje skupina dojíždějící více než 30 minut a nejmenší počet zaměstnanců tráví dojížděním méně než 15 minut.

Výzkum dále zahrnoval otázky na dopravní prostředek využívaný zaměstnanci při dojížděce, ale firmy takovéto informace neshromažďují, nebo k nim nemají oprávněný přístup. Ti co na tuto otázku odpověděli, vycházeli z pouhého odhadu, nicméně řekli, že většina lidí dojíždí osobním automobilem (v některých případech však sdílejí jízdu s dalšími pracovníky, kteří nastupují po cestě).

Z výzkumu dále nebylo možno určit převažující směr dojížděky, a je proto potřeba vycházet také z poznatků z dalších zdrojů, jako je např. frekvence dopravy.

4.2.2. Komplikace spojené s výzkumem

Již při vytváření dotazníku pro firmy nastaly komplikace spojené s ochranou osobních údajů. Otázky bylo nutné sestavit tak, aby na ně firmy mohly odpovědět, aniž by porušily zákon. Při zkoumání tohoto zákona zjistíme, že nejen šíření informací, ale i přístup k osobním údajům je chráněn, proto byly otázky týkající se směru dojížděky a volby dopravního prostředku zaměstnanců pojaty pouze jako doplňující. Firmy na ně nebyly schopny odpovědět z toho důvodu, že takové informace neshromažďovaly, nebo nechtěly či nemohly nahlížet do osobních informací zaměstnanců. A to dle zákona č. 110/2019 Sb., v znění pozdějších předpisů, o ochraně osobních údajů.

Další překážkou bylo, že administrativní pracovníci neměli vůbec přístup k informacím o zaměstnancích a poskytnutá data tak byla založena pouze na odhadu.

Některé firmy patrně z důvodu velkého pracovního vytížení na zasláný e-mail neodpověděly a získat data se tak nepodařilo ode všech obeslaných podniků. Zároveň

odpovídaly podniky pouze ze své dobré vůle, bez jakéhokoliv nároku na odměnu, a neměly tak ani velkou motivaci se k takovému e-mailu vyjadřovat.

4.3. Celková poptávka po dopravě ve Strakonících dle sčítání frekvence dopravy

Celková poptávka po dopravě je obsáhlým tématem, jež lze členit dle druhu dopravy na železniční, vodní, leteckou a silniční, ale také ji můžeme rozdělit na osobní a nákladní přepravu. Lidé se mohou přepravovat z různých důvodů, ať už je to za účelem návštěvy příbuzných, různých společenských akcí, nebo za prací. Zároveň se při výběru dopravního prostředku rozhodují na základě faktorů, jako je čas, náklady spojené s přepravou, pohodlí apod. Zatímco dopravní společnosti se snaží uspokojit tuto poptávku a nevypravovat příliš velký počet hromadných dopravních prostředků, které by neměly naplněnou kapacitu a společnosti by tak měly zbytečně vysoké náklady.

Protože je zkoumání celkové poptávky po dopravě velmi komplexním tématem, bylo potřeba se zaměřit jen na určitou část, jež ji významně ovlivňuje a tou je dojíždka do zaměstnání, jež je součástí osobní silniční přepravy, která je v této kapitole zkoumána formou analýzy frekvence dopravy. Ta byla zvolena pro výzkum dojíždky do zaměstnání z toho důvodu, že nabídne lepší informace o způsobu přepravy osob, vytíženosti jednotlivých komunikací a také o tom, jak se tyto faktory vyvíjely v čase.

Na stránkách Ředitelství silnic a dálnic (dále jen ŘSD) se nacházejí výsledky ze sčítání dopravy v České republice, které probíhá přibližně každých pět let. Hlavními důvody pro sledování těchto statistik je například:

- získání informací o zatížení silnic a dálnic v ČR,
- získání podkladů pro posouzení vlivu provozu na pozemních komunikacích na životní prostředí,
- zajištění dat o zatížení sítě silnic a dálnic se statutem evropské komunikace pro zprávu předávanou Evropské hospodářské komisi,
- získání údajů pro aktualizaci prognóz vývoje intenzity dopravy.

Sčítání dopravy na dálnicích probíhá pomocí automatických detektorů dopravy. Na silnicích a místních komunikacích se sčítání provádí několikrát za rok ve čtyřhodinových intervalech (ŘSD ČR: Silnice a dálnice).

Výzkum ŘSD rozděluje vozidla do třinácti kategorií, například osobní a dodávková vozidla, autobusy, jednostopá motorová vozidla, střední nákladní vozidla bez přívěsů a s přívěsy, těžká nákladní vozidla bez přívěsů a s přívěsy, návěsové soupravy, traktory bez přívěsů apod. Součty vozidel jsou dále rozděleny na pracovní dny a víkendy.

Pro účely zkoumání frekvence dopravy v této bakalářské práci byly vybrány pouze kategorie:

- osobní a dodávková vozidla,
- autobusy,
- jednostopá motorová vozidla,
- kola (nejsou rozdělena dle části týdne),

jakožto dopravní prostředky sloužící převážně k přepravě osob.

V následujících tabulkách je zobrazena četnost dopravy na šesti hlavních příjezdových komunikacích do města v letech 2010 a 2016, rozdělená dle vybraných dopravních prostředků.

Rok 2010

Tabulka 5: Frekvence dopravy v roce 2010 ve všedních dnech

Rok 2010	V pracovních dnech			
	Autobusy	Osobní/dodávková vozidla	Jednostopá vozidla	Celkem
Volyni	156	8 038	111	8 305
České Budějovice	29	3 736	35	3 800
Prahu/Písek	83	7 802	99	7 984
Radomyšl	31	1 995	21	2 047
Třebohostice	8	961	13	982
Katovice	75	8 559	79	8 713

Zdroj: ŘSD ČR: Celostátní sčítání dopravy 2016

Do Strakonice vede komunikací celkem sedm, v této tabulce je nicméně uvedeno pouze šest z nich, a to pravděpodobně z toho důvodu, že komunikace, která vede okolo

strakonického hradu a letiště, spojuje město s malými vesnicemi a není tedy tak frekventovaná jako ostatní silnice.

V prvním sloupci je uveden směr, kterým se silnice ubírají, ačkoliv měřený úsek nesahá až k jmenovaným obcím. Tyto úseky jsou každý rozdílné délky, ale všechny začínají v okolí výjezdů z města Strakonice.

Dle těchto údajů vidíme, že nejfrekventovanější směr v průběhu pracovního týdne v roce 2010 byl na Katovice, který dále pokračuje na Horažďovice a do Plzeňského kraje. Následuje komunikace na Volyni, která vede dále na Šumavu a kde si můžeme všimnout největší četnosti autobusů ze všech uvedených. Třetím nejvytíženějším byl pak směr na Prahu a Písek, který může nabídnout pracujícím prospekt vyšších příjmů ve větších městech. Dále se umístil směr na České Budějovice, na Radomyšl a na posledním místě se nachází směr na Třebohostice.

Tabulka 6: Frekvence dopravy v roce 2010 o víkendech

Rok 2010	O víkendu			
Komunikace ve směru na	Autobusy	Osobní/dodávková vozidla	Jednostopá vozidla	Celkem
Volyni	75	6 567	160	6 802
České Budějovice	14	3 053	50	3 117
Prahu/Písek	40	6 374	142	6 556
Radomyšl	15	1 451	31	1 497
Třebohostice	4	770	19	793
Katovice	36	6 993	114	7 143

Zdroj: ŘSD ČR: Celostátní sčítání dopravy 2016

Jestliže porovnáme údaje z pracovních dnů s výsledky z víkendového měření, je vidět pokles u frekvence autobusové dopravy na všech komunikacích téměř na polovinu. Pokles je patrný také u osobních a dodávkových vozidel, kde činí více než osmnáct procent. Ve směru na Radomyšl se jedná až o dvaceti-sedmi-procentní pokles. Naopak nárůst o třicet až třicet dva procent můžeme sledovat u jednostopých vozidel. Celkový pokles dopravy je tak na všech komunikacích o zhruba osmnáct procent, až na Radomyšl, kde se toto číslo pohybuje okolo dvaceti sedmi procent.

Tabulka 7: Frekvence dopravy v roce 2010 - bicykly

Rok 2010	Bicykly
Komunikace ve směru na	
Volyni	78
České Budějovice	4
Prahu/Písek	54
Radomyšl	37
Třebohostice	18
Katovice	56

Zdroj: ŘSD ČR: Celostátní sčítání dopravy 2016

Pozorování na silnicích zahrnovalo i četnost jízdních kol, nicméně z jejich výzkumu nebylo zcela patrné, zda se jednalo o frekvenci ve všedních dnech nebo o víkendech, proto je tento dopravní prostředek znázorněn zvlášť. Na první pohled je vidět, že kolo nepatří mezi populární dopravní prostředky pro dojíždění do zaměstnání, ale například ve směru na Volyni je frekvence kol v porovnání s ostatními směry vysoká. Překvapivým směrem s vyšší frekvencí bicyklů je směr na Prahu a Písek, jelikož je tato komunikace v některých úsecích užší, méně přehledná a s větším stoupáním, tudíž pro cyklisty potencionálně nebezpečná.

Rok 2016

Další výzkum ŘSD se po roce 2010 uskutečnil netradičně až o šest let později (místo tradičních pěti let). Stalo se tak z důvodu posunutí termínu veřejné zakázky. Do budoucna se však ŘSD zavázalo dodržovat sčítání v letech zakončených nulou či pětkou.

Tabulka 8: Frekvence dopravy v roce 2016 ve všedních dnech

Rok 2016	V pracovních dnech			
	Autobusy	Osobní/dodávková vozidla	Jednostopá vozidla	Celkem
Volyni	133	8 902	127	9 162
České Budějovice	51	3 818	26	3 895
Prahu/Písek	119	9 017	37	9 173
Radomyšl	24	2 185	32	2 241
Třebohostice	13	1 008	11	1 032
Katovice	88	8 074	84	8 246

Zdroj: ŘSD ČR: Celostátní sčítání dopravy 2016

Porovnáním roků 2010 a 2016 zjistíme, že autobusová doprava se celkově zvýšila o 46 autobusů. K navýšení došlo na všech trasách kromě směru na Volyni (snížení o 23) a Třebohostice (snížení o 5).

Podobně je na tom i osobní a dodávková doprava, kde k jedinému poklesu došlo na trase do Katovic, a to o 485 vozidel.

Celkový počet se snížil o 41 pouze u jednostopých vozidel, kde ke snížení došlo ve směru na České Budějovice, Prahu a Písek a Třebohostice, v ostatních případech došlo k mírnému navýšení. Největší pokles byl zaznamenán na trase do Prahy a Písku, a to o 63 vozidel.

Celkový počet uvedených dopravních prostředků se oproti roku 2010 zvýšil o 1918 vozidel.

Tabulka 9: Frekvence dopravy v roce 2016 o víkendech

Rok 2016	O víkendu			
Komunikace ve směru na	Autobusy	Osobní/dodávková vozidla	Jednostopá vozidla	Celkem
Volyni	70	6 920	159	7 149
České Budějovice	27	2 968	33	3 028
Prahu/Písek	63	7 009	47	7 119
Radomyšl	13	1 584	40	1 637
Třebohostice	7	819	14	840
Katovice	46	6 276	105	6 427

Zdroj: ŘSD ČR: Celostátní sčítání dopravy 2016

V roce 2016 se oproti předcházejícímu měření zvýšila celková frekvence dopravních prostředků i o víkendech, výjimkou z tohoto tvrzení jsou trasy na České Budějovice a Katovice, kde provoz mírně poklesl.

Pokles byl zaznamenán v autobusové dopravě o víkendech pouze ve směru na Volyni a Radomyšl, v ostatních případech došlo k navýšení provozu autobusů.

V případě osobních a dodávkových vozidel se snížil počet na komunikacích ve směru na České Budějovice a Katovice.

Nárůst jednostopých vozidel je možno pozorovat pouze na trase do Radomyšle, ve všech ostatních případech došlo k poklesu. Například ve směru na Prahu a Písek byl tento pokles až o 95 vozidel.

Tabulka 10 Frekvence dopravy v roce 2016 - bicykly

Rok 2016	Bicykly
Komunikace ve směru na	
Volyni	73
České Budějovice	9
Prahu/Písek	26
Radomyšl	76
Třebohostice	3
Katovice	112

Zdroj: ŘSD ČR: Celostátní sčítání dopravy 2016

Na rozdíl od jednostopých motorových vozidel byl zaznamenán nárůst frekvence kol. Celkový počet bicyklů byl v roce 2016 dvě stě devadesát devět, což oproti roku 2010 činí nárůst padesáti dvou kol. Tento nárůst byl zaznamenán na trase do Českých Budějovic, Radomyšle a Katovic, ve všech ostatních případech cyklistů na silnicích ubylo.

Úbytek bicyklů na trase do Prahy a Písku podporuje tvrzení, že tato komunikace pro cyklisty není příliš vhodná.

Ekologický dopad

Problematika přepravy je paradoxem, který z pohledu socio-ekonomiky přispívá k lepší mobilitě obyvatel, ale zároveň negativně působí na životní prostředí. Tento negativní dopad lze rozdělit na:

- přímý dopad, který je možné ihned zaznamenat a analyzovat (např. zvuk a uhlíkové emise),
- nepřímý dopad (například důsledkem špatného spalování jsou částice, které způsobují respirační onemocnění a působí karcinogenně a jejichž dopad není snadné zjistit),
- kumulativní dopad, jenž může mít aditivní či multiplikativní efekt na přímý a nepřímý dopad a působí nepředvídatelně na životní prostředí (např. globální oteplování)

Podíl dopravy na celkových emisích CO₂ se ve vyspělých zemích pohybuje okolo 25%. Zároveň je nutné si uvědomit, že v průběhu času se priority mezi ekologickým a ekonomickým dopadem, což ovlivňuje zákony a nařízení ve světě. (Rodrigue)

4.4. Strakonice a doprava

4.4.1. Město Strakonice

Toto město se rozkládá na březích řek Otavy a Volyňky a v současné době zde žije přes 22 tisíc obyvatel.

Jestliže se podíváme hluboko do historie, Michálek a kol. 2002 datuje větší hustotu osídlení v okolí výše uvedených řek již do střední doby kamenné. Dále uvádí, že později, v dobách keltského osídlení, byla oblast Pootaví součástí jedné z dálkových obchodních tras mezi jihem Evropy a Čechami. To naznačuje přítomnost hospodářsky významné industriální oblasti okolo střední části řeky Otavy, která byla zlatonosnou řekou. Další významnou surovinou získávanou v této oblasti byla tuha, která tvořila základ pro výrobu kvalitní keramiky. První známky osídlení oblasti Slované se datují do 8. století a počátkem 9. století se objevují první indicie mocenské struktury, jako jsou meče a ostruhy s háčky. Koncem 10. století vliv pootavských knížat zeslábla v důsledku ničujících nájzdů staromaďarských hord (Michálek, 2002).

V období 11. až 13. století se na tomto území objevuje osídlení sídlištního charakteru. Hlavní činnosti obyvatel jsou spojeny s chovem dobytka, zemědělstvím a řemeslnou výrobou, jako jsou předení látek, hutnění železa nebo drobná kovářská výroba a výroba keramiky (Michálek, 2002).

Strakonický hrad byl založen ve 13. století rodem Bavorů, který vládl na tomto území až do 14. století a ještě za jejich vlády získalo město várečné právo (Cvrček, 2002). V 15. století bylo strakonické panství prodáno řádu johanitů, kteří Strakonícím zajistili výnosné právo solní, z něhož městu plynuly velké výnosy a jež mu umožnilo založit vlastní rybníky. Dále zde byly zakládány řemeslné cechy, v 17. století i pivovar, který je dodnes v provozu, a také škola a špitál. Začátkem 19. století využil židovský obchodník Jacob Fürth obchodní licenci na zpracování, barvení a stříhání vlny mistrovství punčochářů k získání povolení na prodej fezů. V roce 1828 začala ve Strakonících fungovat první továrna a roku 1919 zde vznikla Česká zbrojovka na výrobu motocyklů a ručních zbraní. Sláva řádu johanitů dohasla se vznikem Československé republiky (Kotlářová, 2002).

Strakonice jsou především průmyslovým městem, ale díky Josefu Kajetánu Tylovi a jeho dílu Strakonický dudák aneb hody divých žen, také městem, kam se každé 2 roky sjíždějí dudáci z celého světa, aby zde zahráli své lidové písně.

4.4.2. Doprava ve Strakonících

Plynulost dopravy ve městě se Strakonice snaží zlepšit budováním kruhových objezdů, obchvatu i instalací dopravních semaforů.

Projekt výstavby obchvatu byl dle internetové stránky www.finance.cz financován městem Strakonice ve spolupráci s Ředitelstvím silnic a dálnic. Obchvat odkloňuje kamionovou dopravu od centra města a spojuje silnice ze směru Praha a Písek se silnicí ze směru Horažďovice, na kterou jsou silnice napojeny pomocí tří kruhových křižovatek. Obchvat je překlenut dvěma mosty a šíření hluku zabraňuje protihluková stěna. Projekt započal v březnu roku 2017 a byl dokončen v září roku 2018 (Marek, 2018).

Ve městě se nachází 9 kruhových křižovatek a město plánuje postavit ještě dvě další.

Tabulka 11: Kruhové křižovatky ve Strakonících

	Kruhová křižovatka v ulicích	Rok dokončení
1.	Písecká x Ellerova x Textiláků	2001
2.	Volyňská x Podsrpenská x Písecká	2005
3.	Bavorova x Velké náměstí x Katovická	2005
4.	Velké náměstí x U Sv. Markéty x Na Stráži	2011
5.	Katovická x silnice III/13911	2015
6.	Ellerova x Na Ohradě x Na Křemelce	2017
7.	I/22 x Zvolenská x silnice III/13911	2018
8.	I/22 x Radomyšlská	2018
9.	I/22 x Písecká	2018

Zdroj: Škotko (2020)

Jak již bylo zmíněno, poslední tři zmíněné křižovatky jsou součástí nově vybudovaného obchvatu.

U křižovatky ulic Ellerova, Na Ohradě a Na Křemelce bylo v roce 2018 vybudováno parkoviště (Bernardův dvůr) s možností nabíjení elektromobilů a také elektrokol, zároveň zde nalezneme i sociální zázemí.

Městská hromadná doprava

Součástí dopravní infrastruktury ve Strakonících je i městská hromadná doprava (dále jen MHD), která se skládá z pěti linek očíslovaných 1 - 5.

MHD spojuje Strakonice s okolními vesnicemi, jako jsou Starý Dražejov, Nový Dražejov a Katovice. Autobusy cestují mezi dvěma pásmy. První pásmo zahrnuje všechny zastávky kromě zastávek Katovice, Katovice škola, Katovice, Nádražní ulice 1 a Katovice, U Trčků.

Lidé se v rámci prvního pásma přepravují od 1. 9. 2018 zcela zdarma (MHD- jízdní řády, 2018).

Při cestování ve druhém pásmu i mezi prvním a druhým pásmem se platí jednotlivé i časové jízdné pro druhé pásmo. Následující tabulka ukazuje ceny jízdného ve druhém pásmu. Výjimkou pro placení jízdného jsou držitelé průkazu ZTP/P a jejich průvodce nebo vodící pes a držitelé průkazu ZTP. Dále jsou vyňati lidé s průkazem vydaným Ústředním výborem Českého svazu bojovníků za svobodu, průkazem Konfederace politických vězňů České republiky, Sdružení bývalých politických vězňů a Ústřední rady Svazu PTP a VTNP. Posledními výjimkami jsou děti do šesti let a kočárky s dětmi (MHD- jízdní řády, 2018).

Tabulka 12: Jednotlivé jízdné MHD Strakonice

Jednotlivé jízdné v 2. pásmu	Kč
Děti a dospívající (6 - 18)	2
Osoby starší 18 let	10
Osoby starší 65 let	2
Studenti 18 - 26 let	2
Pes přepravovaný bez přepravky	5

Zdroj: Tarifní podmínky MHD Strakonice účinné od 1. 9. 2018 (2018)

Tabulka 13: Časové jízdné MHD Strakonice

Časové jízdné v 2. pásmu	Kč
Měsíční	280
Čtvrtletní	680
Měsíční studentská	70
Roční pro občany nad 65 let	200

Zdroj: Tarifní podmínky MHD Strakonice účinné od 1. 9. 2018 (2018)

Jak je z těchto údajů patrné, ceny jsou velmi nízké a dojíždějící osoby by tedy mohly být více nakloněny využívání hromadné dopravy spíše než osobní automobilové dopravě, která má větší negativní dopad na životní prostředí.

4.4.3. Parkoviště

Pro každého člověka, který denně dojíždí do práce osobním vozidlem, je důležitým faktorem možnost parkování v blízkosti jeho pracoviště. Ve Strakonici se nachází řada parkovišť vhodných k parkování na dobu výkonu práce. Některá jsou bezplatná, jiná jsou zpoplatněná.

Na základě pozorování byla vytvořena tabulka s vybranými parkovišti nacházejícími se přímo ve městě, která jsou přístupná veřejnosti.

Placená parkoviště

Placená parkoviště jsou parkovací plochy, ke kterým se lidé uchylují zejména v případech, že nenaleznou volné místo jinde. Pro tuto volbu však mohou mít lidé i jiné důvody.

Jedním z nich je, že nebývají tak vytížená jako neplacená stání, a tudíž tu lze vozidlo zaparkovat bez zbytečného plýtvání časem při hledání volného místa v postranních uličkách.

Dalším důvodem může být vzdálenost parkovacího místa od místa pracoviště. Nejvíce placených parkovišť nalezneme v centru měst nebo na místech, kde se běžně shromažďuje větší počet lidí.

Bezpečnost je při výběru parkování také důležitým faktorem, který je nutno zohlednit. Placená parkoviště bývají hlídána a monitorována kamerovým systémem, proto existuje menší pravděpodobnost odcizení nebo poškození vozidla jinou osobou.

Zároveň poskytuje monitorování i pocit většího bezpečí v nočních hodinách a na rizikovějších místech.

Na všech níže uvedených místech je parkování zpoplatněno, ale není časově omezeno.

Tabulka 14: Placená parkoviště ve Strakoncích

Placená parkoviště	První hod (Kč)	Každá další hod (Kč)	Platí Po- Pá	Platí So	Parkovacích míst	Z toho ZTP
Parkoviště Na Dubovci	6	11	8 - 18 hod	8 - 12 hod	33	2
Parkoviště na Palackého náměstí	11	34	8 - 18 hod	8 - 12 hod	43	4
Parkoviště na Velkém náměstí	11	34	8 - 18 hod	8 - 12 hod	73	3
Parkoviště pod nemocnicí Strakonice	6	11	8 - 18 hod	8 - 12 hod	40	2
Parkoviště před obchodním domem Prior	6	11	8 - 18 hod	8 - 12 hod	52	2
Parkoviště u kina Oko	6	11	8 - 18 hod	8 - 12 hod	33	1
Parkoviště u obchodního domu Baťa	6	11	8 - 18 hod	8 - 12 hod	87	2

V uvedené tabulce nalezneme údaje zpoplatnění na jednotlivých parkovištích a také počet parkovacích míst počítaných na základě pozorování provedeného v březnu roku 2020.

Na všech místech je první půl hodina parkování zdarma, jedna hodina je za nižší cenu a každá následující hodina je pak za zvýšený tarif. Toto zpoplatnění je platné pouze v uvedených časech, poté je již parkování zdarma.

Tato parkoviště se nacházejí v blízkém okolí nebo přímo v centru města a ve všech případech je minimálně jedno parkovací místo vyhrazeno pro držitele průkazu ZTP.

Neplacená parkoviště

Velkou výhodou těchto parkovacích ploch jsou nulové náklady, na druhou stranu jsou velmi často přeplněná a nebývají lokalizovány v centrech měst. Níže uvedená místa jsou neplacená a umístění vozidla na nich není časově omezeno.

Tabulka 15: Neplacená parkoviště

Neplacená parkoviště	Parkovacích míst	Z toho ZTP
Bernardův dvůr	161	7
Parkoviště u pivovaru	37	2
U hradu	28	0
U plaveckého stadionu	130	6
U supermarketu Kaufland	230	9
Ulice Spojářů	82	6
Parkoviště u čerpací stanice OMW	55	1
Parkoviště u nádraží	75	1
Parkoviště u bývalého autobusového nádraží	50	3
Ulice Lázeňská	27	2

Parkoviště u bývalého autobusového nádraží, u čerpací stanice OMW a dále u nádraží se nacházejí v těsné blízkosti v jihovýchodní části Strakonice, avšak díky své blízkosti k nádraží jsou hojně využívána. Celkový počet parkovacích míst je 180, z toho je 5 míst vymezeno pro držitele ZTP.

Necelý kilometr severně od výše uvedených se nacházejí parkoviště u plaveckého a zimního stadionu s celkovým počtem 291 míst, z čehož 13 je určeno pro osoby s ZTP, a u zimního stadionu jsou ještě dvě místa vyhrazena pro nabíjení elektrických osobních vozidel.

Severněji se také nalézají parkoviště u nemocnice a západně od něj parkoviště u Kauflandu, které je umístěno až na kraji obce.

Jihovýchodně pak nalezneme parkoviště u Spojářů, u pivovaru, v ulici Lázeňská a také parkovací plochu u hradu, která nemá vyhrazené parkování pro ZTP držitele, jak

je možno vidět na fotografii v příloze, avšak necelých 20 m od něj se nalézá místo pro ně vyhrazené.

Ve městě bychom našli mnoho dalších parkovacích ploch, např. na sídlištích, u sportovišť, u úřadů a v nákupních centrech, ale některé jsou vyhrazeny pouze pro návštěvníky, u jiných je parkování časově omezeno.

Parkoviště vyhrazená pro zaměstnance

Některé společnosti ve Strakoniciích mají parkoviště přímo vyhrazená pro své zaměstnance, a ta bývají zpřístupněna pomocí čipových karet. Takováto možnost parkování jistě ovlivní rozhodování osob při výběru dopravního prostředku při dojížděce do zaměstnání, ale také může ovlivnit jedince při samotném výběru povolání v případě, že by musel dojíždět do práce.

4.5. Souhrn a návrh na zlepšení

Tato kapitola shrnuje všechny důležité poznatky z výzkumu rozebíraného v praktické části této bakalářské práce.

Ze zkoumání informací o firmách bylo zjištěno, že celkové osobní náklady firem měly od roku 2015 spíše rostoucí tendenci, ačkoliv v roce 2018 došlo k mírnému poklesu v porovnání s předchozím rokem.

Dotazníkové šetření ukázalo, že z celkového počtu 3 619 dojíždí do zaměstnání 1 183 zaměstnanců, z čehož největší část pracuje v sektoru průmyslu. Dále bylo zjištěno, že největší počet lidí dojíždí 15 - 29 minut.

Firmy odpovídající na dotazníky také uvedly, že převážná část zaměstnanců se dopravuje do zaměstnání osobním automobilem, ačkoliv toto tvrzení nebyly schopny doložit. Tomuto tvrzení však napovídá i nárůst frekvence osobní i celkové dopravy na pozemních komunikacích. Zda došlo ke zvýšení nebo snížení počtu dojíždějících však z těchto dat nelze vyčíst. Odpovědět na tuto otázku by bylo možné pouze rozsáhlejším výzkumem, který každých deset let provádí Český statistický úřad a jenž naposledy proběhl v roce 2011.

Problémem spojeným s dojížděnkou do práce je také parkování, po němž poptávka neustále roste. Internetové stránky autoweb.cz uvádějí, že na základě informací Ministerstva dopravy stoupl počet osobních automobilů v ČR za minulý rok o 230 tisíc a od roku 2010 činí tento nárůst zhruba milion automobilů. Zastupitelé města se snaží tento problém řešit a parkoviště rekonstruovat nebo stavět nová.

Další jejich snahou je zlepšit a urychlit průjezdnost městem, jež řeší výstavbou kruhových křižovatek a městských objezdů, které odkloní nákladní přepravu od centra města.

Zároveň se snaží snížit hustotou dopravy motivací obyvatel využívat městskou hromadnou dopravu, která je v 1. zóně bezplatná. Tato nejen snižuje počet osobních vozidel, ale oproti osobní automobilové přepravě je také šetrnější k životnímu prostředí.

Město již při rekonstrukci parkoviště Bernardův dvůr bralo v potaz rozvíjející se průmysl osobních elektromobilů, které při provozu nezatěžují životní prostředí tak jako

spalovací motory a vybudovalo zde nabíjecí stání pro tyto druhy vozidel, jakož i pro elektrokola (Mls, 2018).

Naplnění cíle

Dopad dojížděky do zaměstnání na celkovou poptávku po dopravě je významný, ačkoliv velmi obtížně měřitelný jev. Celkovou poptávku můžeme dělit několika způsoby, například dle Buttona (1982) na původní (přeprava z vlastní iniciativy) a odvozenou (potřeba přepravy je motivována- dojížděka do školy nebo práce). Dopravu pak dále dělíme např. na osobní a nákladní, ale také dle druhu dopravy na vodní, železniční, silniční a leteckou. Proto byla snaha zaměřit se spíše na osobní silniční dopravu, jež je nejčastěji využívaným druhem dopravy při dojížděce a významně ovlivňuje poptávku po dopravě.

Ačkoliv dotazníkový průzkum neprokázal, zda dojíždějících přibývá, bylo zjištěno, že zhruba jedna třetina všech zaměstnanců ve Strakonících dojíždí do práce. Zároveň se velká část osob přepravuje osobním automobilem, což zvyšuje frekvenci dopravy na silnicích a zvyšuje se tak pravděpodobnost nehod a dopravních kolon, které prodlužují čas dojížděky. Lidé volí osobní automobil zejména z toho důvodu, že se jedná o rychlý způsob přepravy a jeho velkou výhodou je spojení místa bydliště se zaměstnáním v odlehlejších oblastech, ve kterých není hromadná doprava tak frekventovaná.

Problémem spojeným s vysokou frekvencí dopravy je zvýšení hluku a vyšší koncentrace CO₂ v ovzduší, které negativně ovlivňuje životní prostředí i zdravotní stav lidí. Stát se proto snaží regulovat dopravu například zpoplatňováním některých dopravních úseků a v případě města Strakonice šlo o vybudování obchvatu, který snížil nákladní dopravu v centru města, snížil hustotu dopravy a také hluk s tím spojený. Velké společnosti se snaží o vyvinutí motorového pohonu, který by byl šetrnější k životnímu prostředí a splňoval zpřísnující se nařízení vlády.

Vysoká frekvence dopravy souvisí i s úbytkem cyklistů na silnicích, kteří jsou ohroženi projíždějícími automobily.

Město se snaží o snížení automobilové dopravy ve městě například možností občanů přepravovat se městskou hromadnou dopravou v 1. zóně bezplatně, zároveň zpoplatnilo některé parkovací plochy v centru města. Osoby dopravující se

automobilem však mohou parkovat mimo centrum na většině míst bezplatně. Vzhledem ke zvyšujícímu se počtu dopravních prostředků na silnicích je však nutno budovat nové parkovací plochy.

Při využívání hromadné dopravy musí dopravní podniky uvažovat nad vytížeností spojů, aby tak pokryly poptávku a zároveň nevypravovaly příliš velké množství vlaků a autobusů.

Důležitým aspektem přepravy jsou také vynaložené finanční náklady, které bývají nižší při využívání hromadné dopravy, než osobního automobilu, v kterém se většinou přepravuje jen jedna osoba.

5. Závěr

V závěru této práce jsou shrnuty problémy související s přepravou osob do zaměstnání, které mají dopad nejen na hustotu dopravy, ale také na životní prostředí a nutnou výstavbu parkovišť ve městech.

Lidé často volí osobní automobil nebo jiné motorové vozidlo osobního charakteru, jako nejsnazší a nejrychlejší způsob přepravy. Často se však přepravují sami, což zvyšuje hustotu dopravy na pozemních komunikacích a má nepříznivý vliv na náš ekosystém v důsledku emisí CO₂ ze spalovacích motorů.

Důsledky znečištění životního prostředí, jako je například hluk, mohou být snadno zjištěné, ale důsledky, které je nemožné určit pouhým pozorováním, bývají často vážnější a obtížně zjištěné. Jedním z takových příkladů jsou zdravotní problémy, které často postihují lidi ve vytížených oblastech, jako jsou onemocnění dýchacího systému a také zvýšené riziko rakoviny. Dalším problémem, který nezpůsobily emise CO₂ přímo, ačkoli přispívají k jeho rychlejšímu průběhu, je globální oteplování, které ovlivňuje tání ledovců a klimatické změny na celé planetě (Rodrigue).

Posledním zmíněným problémem je snaha o využití volného prostoru v centrech měst i okolí pro výstavbu parkovacích ploch pro neustále se zvyšující počet osobních vozidel a s tím související potřebu zaparkování v okolí bydliště či pracoviště.

Toto lze vyřešit stavěním parkovacích domů, které umožňují stavět do výšky.

Snahu ochránit životní prostředí a snížit emise v dopravě lze pozorovat na mnoha místech ve světě, kde se zavádějí různá opatření na snížení uhlíkové stopy ve městech. Zároveň se automobilový průmysl snaží zaměřit na ekologičtější pohony vozidel, jako jsou elektromobily, ale experimentuje se i s dalšími technologiemi, které by v budoucnu mohly přispět k výraznému snížení emisí a zmírnění negativního dopadu na životní prostředí.

Summary

The bachelor thesis is focused on commuting in Strakonice. The aim is to evaluate the impact of commuting on the transportation demand based on the economic activity, the time spent travelling to work and the mean of transport e. g. cars, bikes, public transport.

The thesis is focused on analyzing a data from the database software called Bisnode Albertina, also a data from the Road and Motorway Directorate of the Czech Republic concerning the traffic intensity on the access roads to Strakonice and a data collected from companies which participated in the 2019 survey.

Parking possibilities in the town are discussed and at the end a short proposition to improve current situation related to traffic is given.

Key words: commuting, demand, Strakonice, mean of transport, Road and Motorway Directorate of the Czech Republic, Bisnode Albertina, survey

Seznam použité literatury

- Berezowski, S. (1975). *Zarys geografii komunikacji*. In Brinke, J. (1999). *Úvod do geografie dopravy* (s. 4). Praha: Karolinum.
- Braun Kohlová, M. (2012). *Cesty městem: o racionalitě každodenního cestování*. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON).
- Brinke, J. (1999). *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum.
- Brůhová Foltýnová, H. (2009). *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum.
- Button, K. (1982). *Transport Economics*. In: Melichar, V. (2002). *Cenová elasticita poptávky ve veřejné osobní dopravě* [online] [vědecký článek, Univerzita v Pardubicích]. (s. 8) [cit. 15. 4. 2020]. Dostupné z: <https://dk.upce.cz/bitstream/handle/10195/32141/CL376.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Cvrček, J. Z. (2002). *Páni ze Strakonice erbu střely*. In Parkosová, I. (Ed.). *Strakonice: vlastivědný sborník: kapitoly z historie* (s. 41- 48). Strakonice: Město Strakonice.
- Giuliano, G., & Hanson, S. (2004). *The geography of urban transportation* (3rd ed.). New York: The Guilford Press.
- Hoyle, B., & Knowles, R. (2001) *MODERN Transport Geography*. In Hudeček, T. (2010), *Dostupnost v Česku v období 1991 - 2001: vztah k dojížděcí do zaměstnání a do škol* (s. 13). Praha: Česká geografická společnost.
- Kotlářová, S. (2002). *Sedm set let působení maltézských rytířů ve Strakoniciích*. In Parkosová, I. (Ed.). *Strakonice: vlastivědný sborník: kapitoly z historie* (s. 41-48). Strakonice: Město Strakonice.
- Kraft, S. (2015). *Základy geografie dopravy*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.
- Linderová, I., Scholz, P., & Munduch, M. (2016). *Úvod do metodiky výzkumu*. Jihlava: Vysoká škola polytechnická.
- Marek, L. (2018). *Strakonice otevřely obchvat na severu města, odvede dopravu z centra* [online]. idnes.cz: České Budějovice [cit. 27. 3. 2020]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ceske-budejovice/zpravy/obchvat-strakonice-otevreni-doprava.A180927_122820_budejovice-zpravy_khr
- Melichar, V. (2002). *Cenová elasticita poptávky ve veřejné osobní dopravě* [online] [vědecký článek, Univerzita v Pardubicích]. (s. 7-14) [cit. 15. 4. 2020]. Dostupné z: <https://dk.upce.cz/bitstream/handle/10195/32141/CL376.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Michálek, J. (2002). *Město strakonice a nejbližší okolí v pravěku až raném středověku*. In Parkosová, I. (Ed.). *Strakonice: vlastivědný sborník: kapitoly z historie* (s. 3-40). Strakonice: Město Strakonice.
- Michniak, D. (2002). *Dostupnosť ako geografická kategória a jej význam pri hodnotení územno- správneho členenia Slovenska*. In Kraft, S. (2015). *Základy geografie dopravy* (s. 23). České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.
- Miller, H. J. (2004) *Activities in space and time*. In Frantál, B. (2012). *Prostorové chování: vzorce aktivit, mobilita a každodenní život ve městě* (s. 8). Brno: Masarykova univerzita.
- Mirvald, S. (1993). *Geografie dopravy 1*. In Kraft, S. (2015). *Základy geografie dopravy* (s. 15). České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.
- Mls, I. (2018). *Ve Strakonících přibyla parkovací místa. Poprvé je využijí návštěvníci dudáckého festivalu* [online]. Český Rozhlas: České Budějovice [cit. 15. 3. 2020]. Dostupné z: <https://budejovice.rozhlas.cz/ve-strakonících-pribyla-parkovací-mista-poprve-je-využijí-navstevníci-dudackeho-7596247>
- Pavelka, J., Sigmundová, D., Hamřík, Z., Kalman, M., Sigmund, E., & Mathisen, F. (2017). *Trends in Active Commuting to School among Czech Schoolchildren from 2006 to 2014*. *Cent Eur J Public Health*, 25(Supplement 1), (s. 21-25). doi: 10.21101/cejph.a5095.
- Produkty: Albertina*. [online]. Bisnode [cit. 18. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.bisnode.cz/produkty/albertina/>
- Reichel, J. (2009). *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*. Praha: GradaPublishing.
- Rodrigue, J. P. (2020). *Transportation and the Environment* [online]. *The Geography Of Transport Systems: The Spatial Organization Of Transportation And Mobility* [cit. 20. 3. 2020]. Dostupné z: https://transportgeography.org/?page_id=5711
- Rubín, L., Mitáš, J., Dygrýn, J., Šmída, J., Gábor, L., & Pátek, A. (2015). *Active commuting of the inhabitants of Liberec city in low and high walkability areas*. *Acta Gymnica*, 45(4), (s. 195-202). doi.org/10.5507/ag.2015.023
- ŘSD ČR: *Celostátní sčítání dopravy 2016*. [cit. 18. 3. 2020]. Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx>
- ŘSD ČR: *Silnice a dálnice* [cit. 18. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Scitani-dopravy>
- Seidenglanz, D. (2008). *Geografie dopravy*. In Kraft, S. (2015). *Základy geografie dopravy* (s. 15). České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.
- Surovec, P. (2000). *Provoz a ekonomika silniční dopravy I*. Ostrava: VŠB-Technická univerzita.

Škotko, P. (2020). *Za 19 let vyrostlo 12 kruhových křižovatek* [online]. Strakonický Deník.cz [cit. 18. 3. 2020]. Dostupné z: https://strakonicky.denik.cz/zpravy_region/za-19-let-vyrostlo-12-kruhovykh-krizovatek-20200221.html

Tarifní podmínky MHD Strakonice účinné od 1. 9. 2018. (2018)[online]. ČSAD STTRANS [cit. 17. 3. 2020]. Dostupné z: https://sttrans.cz/img/1782/7312/s_202_2494.PDF

Žhavé novinky o autech: Kolik českých domácností vlastní automobil?. (2018) [online]. Autoweb.cz. [cit. 17. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.autoweb.cz/kolik-ceskych-domacnosti-vlastni-automobil/>

Seznam obrázků, grafů a tabulek

Tabulka 1: Souhrn firem ve Strakonících dle Bisnode Albertina	26
Tabulka 2: Osobní náklady firem z období 2015 - 2018	27
Tabulka 3: Počet dojíždějících do zaměstnání dle ekonomické činnosti.....	28
Tabulka 4: Počet dojíždějících do zaměstnání dle doby strávené dojížděnkou	29
Tabulka 5: Frekvence dopravy v roce 2010 ve všedních dnech	32
Tabulka 6: Frekvence dopravy v roce 2010 o víkendech	33
Tabulka 7: Frekvence dopravy v roce 2010 - bicykly	34
Tabulka 8: Frekvence dopravy v roce 2016 ve všedních dnech	35
Tabulka 9: Frekvence dopravy v roce 2016 o víkendech	36
Tabulka 10 Frekvence dopravy v roce 2016 - bicykly.....	37
Tabulka 11: Kruhové křižovatky ve Strakonících	40
Tabulka 12: Jednotlivé jízdné MHD Strakonice	41
Tabulka 13: Časové jízdné MHD Strakonice	42
Tabulka 14: Placená parkoviště ve Strakonících	43
Tabulka 15: Neplacená parkoviště	44

Seznam příloh

Příloha 1: Placená parkoviště56

Příloha 2: Neplacená parkoviště58

Přílohy

Příloha 1: Placená parkoviště

Parkoviště Na Dubovci



Parkoviště na Palackého náměstí



Parkoviště na Velkém náměstí



Parkoviště pod nemocnicí



Parkoviště před obchodním domem Prior



Parkoviště u kina Oko



Parkoviště u obchodního domu Baťa



Příloha 2: Neplacená parkoviště

Bernardův dvůr



Parkoviště u pivovaru



U Hradu



U Plaveckého stadionu



U supermarketu Kaufland



Ulice Spojařů



Parkoviště u čerpací stanice OMW



Parkoviště u nádraží



Parkoviště u bývalého autobusového nádraží



Ulice Lázeňská

