

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2007

Jiří DOLEŽAL

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

**DOPRAVNÍ GRAMOTNOST V SEGMENTU
VYSOKOŠKOLSKÝCH STUDENTŮ V KRAJI VYSOČINA**

Bakalářská práce

Autor: Jiří Doležal

Studijní program: Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání – cestovní ruch

Vedoucí práce: Mgr. Vladimír Dvořák

Katedra obchodu a cestovního ruchu

EF Jihočeská univerzita

Tábor

2007

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Dopravní gramotnost v segmentu vysokoškolských studentů v kraji Vysočina vypracoval(a) samostatně. Veškerou použitou literaturu a podkladové materiály uvádím v přiloženém seznamu literatury.

Ve Světlé nad Sázavou dne

.....

Podpis

Poděkování:

Děkuji Mgr. Vladimíru Dvořákovi za pomoc při volbě tématu bakalářské práce a za odborné vedení a cenné rady, které mi při zpracování práce poskytl.

Abstrakt

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

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

Klíčová slova

1. Doprava – transport
2. Gramotnost – literacy
3. Dopravní gramotnost – transport literacy
4. Dopravní systém – transport systém
5. Cestovní ruch – tourist trade
6. Segment – segment
7. Marketingový výzkum – marketing research

OBSAH:

1. Úvodní část.....	2
1.1 Úvod.....	2
1.2 Literární rešerše – doprava.....	4
1.3 Použitá metodika a cíl práce.....	8
1.3.1 Metodika práce.....	8
1.3.2 Cíl práce.....	8
2. Analyticko – syntetická část.....	9
2.1 Situační analýza kraje Vysočina.....	9
2.1.1 Situační analýza dopravy na Vysočině.....	10
2.1.1.1 Silniční doprava.....	10
2.1.1.2 Železniční doprava.....	11
2.1.1.2.1 Návrhy zlepšení železniční dopravy na Vysočině.....	11
2.1.1.3 Vodní doprava.....	12
2.1.1.4 Letecká doprava.....	12
2.1.1.5 Cyklistika.....	13
2.1.1.6 Městská hromadná doprava.....	13
2.1.1.6.1 Městská hromadná doprava v Havlíčkově Brodě.....	13
2.1.1.6.2 Městská hromadná doprava v Jihlavě.....	17
2.2 Dopravní gramotnost.....	17
2.2.1 Obecné vymezení.....	17
2.2.2 Návrhy zlepšení.....	19
2.2.3 Dopravní výchova podle BESIP.....	20
3. Praktická část.....	21
3.1 Analýza dopravní gramotnosti – dotazníkové šetření.....	21
3.1.1 Cíl výzkumu.....	21
3.1.2 Vyhodnocení.....	21
4. Závěrečná část.....	30
4.1 Závěr.....	30
4.1.1 Doprava na Jihlavsku a Havlíčkovobrodsku.....	30
4.1.2 Dopravní gramotnost.....	31
4.2 Použitá literatura.....	32
4.3 Summary.....	34

1. Úvodní část

1.1 Úvod

Vývojem lidské společnosti se chůze změnila v jízdu a nastala změna v přepravě lidí z místa na místo. Dříve se lidé nechtěli a ani nemohli přepravovat stovky či tisíce kilometrů. Tuto možnost ani nepostrádali. Nevěděli, co je čeká v daleké cizině a stačil jim jen okruh přátel z nedalekého okolí. S možnostmi však roste chuť. Lidé chtějí cestovat levně, rychle, kvalitně a pohodlně. Nová doba přinesla spolu s dopravou i zkvalitnění dopravních služeb. Lidé za své peníze chtějí odpovídající službu a díky konkurenci a možnosti výběru se dopravní podniky musí snažit o to více, protože cestující si svobodně vybere lepší variantu a nečiní mu mnoho problémů jednoduše změnit dopravní společnost nebo dopravní prostředek.

Vedou však všechny ty technické a technologické vynálezy vždy k dobru? Nemá modernizace dopravy také vedlejší účinky v podobě zlenivění obyvatel a stálý pocit nestíhání a soupeření s časem? Na jednu stranu doprava umožňuje lidem během „chvilky“ překlenout velké vzdálenosti, na straně druhé člověk stále dokola hořekuje nad nedostatkem času. Doba se zrychlila, člověk chce toho stihnout stále více a více, 24 hodin denně nestačí. Maximalisté by nejraději chtěli být v jeden čas na několika místech najednou, ale k tomu jim, troufám si říct, seberychnější a dokonalejší doprava nepomůže.

Nicméně bavme se o dopravě, která je. Cílem bakalářské práce bude analýza dopravních služeb v kraji Vysočina jako nedílné součásti cestovního ruchu. Své poznání se budu snažit vyhodnotit a zaměřit se na možnosti zlepšení dopravy a dopravního systému, proniknout hlouběji do tématu a pokusit se navrhnout jiné alternativy.

Předmětu zkoumání podrobuji ve velké části i železniční dopravu a to především její kvalitu a rychlost. Malá rychlost vlaků je globální problém. Vlaky na sebe vzájemně navazují, při množství spojů, které denně projíždějí Českou republikou a náročností klienta po jejich frekvenci, se ani nelze divit, že České dráhy jsou nuceny řadit spoje s minimálním časovým odstupem od sebe. Poté stačí, když se jeden spoj z jakéhokoli důvodu opozdí a problém se prohlubuje. Tato situace má za následek zpoždění, to zpozdí jiný spoj a ten zase jiný. Vlaky se nesmí srazit, neměly by mít zpoždění. Ale co s tím dělat?

Chtěl bych železniční dopravu vyzdvihnout a přidat možnosti zlepšení, protože jsem názoru, že právě tento druh dopravy, který dříve vládnul a souvisel s velkou průmyslovou revolucí, skýtá velký a dosud skrytý potenciál. Snad by bylo lepší (možná i levnější) modernizovat stávající železniční tratě. Nejedná se přece totiž o vyřešení jednoho problému (jak se dostat co nejrychleji z Prahy do Brna), ale stovek různých spojů a tato kvantita přímo úměrně vzrůstá i s počtem spokojených občanů.

K tomuto zkoumání mi ovšem přijde rozsah bakalářské práce příliš malý a limitující, celý kraj Vysočina by si jistě zasloužil mnohem více prostoru a odbornějších znalostí a proto bych se rád ve své práci chtěl více zaměřit na Jihlavsko a Havlíčkovobrodsko a celý kraj Vysočina analyzovat až popřípadě v diplomové práci.

Dotazníkovým šetřením a následným vyhodnocením bych se chtěl pokusit zhodnotit znalosti z dopravy u vysokoškolského segmentu, zjistit jejich názory na dopravu, možnosti a dávání přednosti přepravy, uplatňování slev, orientaci v jízdních řádech, ekonomickou zátěž s dopadem na jejich rozpočet.

1.2. Literární řešerše - doprava

Dopravní služby zabezpečují přepravu turistů a jejich zavazadel. Zahrnují vlastní přepravu, poskytování informací, rezervaci míst, prodej dopravních cenin, reklamaci. Přeprava zajišťovaná prostřednictvím dopravních prostředků a komunikací.

Železniční přepravu až na malé výjimky zajišťuje jediný přepravce, České dráhy a.s. Na vlaky IC, EC je nutné mít zvláštní příplatek. Při zpoždění delším než 60 minut má cestující právo se vzdát jízdy s návratem jízdného (-10 % manipulační poplatků).

Silniční doprava je v současnosti nejvýznamnějším druhem dopravy v cestovním ruchu. Autobusová doprava je provozována společností Česká autobusová doprava (ČAD) a dalšími firmami vzniklé privatizací a následnou reorganizací této bývalé monopolní dopravní firmy v jednotlivých regionech (např. Connex), soukromými autodopravci (FTL) a také podniky městské hromadné dopravy (MHD) v jednotlivých městech. Základní infrastrukturu pro silniční dopravu představují dálnice, silnice, místní a účelové komunikace. (Francová, 2003: 6-11)

Doprava je obecně nejčastěji definována jako záměrně a organizované přemístění věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách. Někteří autoři (např. Berezowski) považují dopravu za součást komunikace, což je činnost umožňující vzájemné spolupůsobení složek při přemísťování lidí, zvířat, materiálů, produktů, zpráv, informací nebo i finančních prostředků. Komunikaci pak dělí na dvě základní odvětví: a) dopravu, b) spoje.

Doprava zahrnuje veškerou činnost umožňující přemísťování osob, zvířat a věcí; spoje zajišťují odesílání a přijímání zpráv a informací. Činnost obou odvětví se však úzce prolíná a není proto mezi nimi možné vést přesnou hranici. Studium dopravy a spojů se zabývá řada vědních oborů, k nimž náleží i geografie.

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

Doprava představuje jednu z nejrozsáhlejších sfér ekonomiky a podle svého významu a úlohy v národním hospodářství je rovnocenným partnerem průmyslu a zemědělství. Je již od počátku existence lidstva nerozlučnou součástí činnosti člověka a s postupujícím vývojem lidské společnosti v ní hraje stále významnější úlohu. Doprava je hmotným představitelem, předpokladem a nezbytným prostředkem společenské geografické dělby práce ve vnitrostátním i mezinárodním měřítku. Činnosti, kterou vykonává – přeprava nákladů a osob – je materiálním základem celého systému vnitrooblastních, mezioblastních a mezinárodních územně ekonomických vztahů. Proto je dopravní systém států a celého světa těsně spjat s územní strukturou hospodářství. Doprava má mimořádný význam v obsluze meziodvětvových vztahů v hospodářství jednotlivých států a oblastí i ve světovém hospodářství.

Doprava je jedním ze základních výrobních odvětví světového hospodářství, i když podílem vytvářených hodnot představuje jen poměrně malou část. Zaměstnává asi 3 – 4 % všeho ekonomicky aktivního obyvatelstva, přičemž existují značné rozdíly mezi státy ekonomicky vyspělými a rozvojovými. Doprava je největším spotřebitelem paliv – kolem jedné čtvrtiny světové tržby, jedním z největších spotřebitelů elektrické energie, kovů (asi třetina produkce), mazacích olejů, kaučuku (téměř tři čtvrtiny světové produkce) a řady dalších materiálů.

V podrobném členění vymezujeme šest základních odvětví dopravy: železniční, automobilová, námořní, vnitrozemská vodní (říční a jezerní), letecká a potrubní. Spolu s moderními odvětvími dopravy však stále ještě existují i jiné staré druhy dopravy, které si dosud zachovávají hospodářský význam v některých rozvojových zemích nebo oblastech: doprava na povozech, na velbloudech a některých jiných zvířatech a doprava v níž člověk je dopravním prostředkem (nosiči) anebo představuje pohonnou sílu (rikšové, velorikšové). Tento druh dopravy označujeme souhrnně jako nemotorová doprava pevninská. (Brinke, 1999: 8-12)

Doprava svojí činností integruje jednotlivé národohospodářské složky a zabezpečuje mezi nimi vzájemné vazby. Na úrovni dopravy je závislé rozmístění lidí a jejich aktivit v prostoru a možnosti využívání potenciálu krajiny. (Mirvald, 1994)

Dopravou rozumíme vědomé přemísťování osob, nákladů, energie a zpráv z jednoho místa na druhé. Vzniká doprava jako samostatný úsek společenské činnosti za účelem dělby práce v hospodářském systému státu. Doprava je samostatnou částí nevýrobní sféry a patří mezi odvětví služeb. Na určitém stupni rozvoje společenské výroby

představuje doprava odvětví, na kterém je přímo závislý rozvoj společenské výroby. Jednotlivé dopravy mají svoje typické dopravní prostředky a cesty, což má vliv na organizaci, řízení i ekonomiku provozu. Podle toho ji dělíme na železniční, silniční, vodní, leteckou, námořní popř. nekonvenční (např. lanovky). Jednotlivé druhy dopravy jsou navzájem propojeny v dopravní systém. Z ekonomického hlediska dopravu dělíme na nákladní a osobní. (Šíp, 1997: 3)

Doprava je výsledkem cílevědomé činnosti obyvatel. Zahrnuje pohyb dopravních prostředků po komunikacích a činnost dopravních zařízení, jež se podílejí na uskutečňování přepravy nákladů a osob. Je prostředkem regionální komplementarity. Ovlivňuje distribuci pracovních sil, vytváří předislokace obyvatelstva. Významnou úlohu má doprava v dělbě práce a při zabezpečování cestovního ruchu.

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.

Základními složkami dopravy jsou dopravní prostředky, dopravní cesty a ostatní dopravní infrastruktura. Dopravní prostředky je možné členit podle prostředí, ve kterém zajišťují přepravu, a tona suchozemské, vodní a vzdušné, podle funkce pak nákladní a osobní. Dopravní cesty vytváří prostor určený pro pohyb dopravních prostředků v příslušném prostředí. Součástí ostatní dopravní infrastruktury jsou technická zařízení, která zabezpečují pohyb dopravních prostředků a organizaci přepravy. K pevninské dopravě náleží silniční a železniční doprava, vnitrozemská plavba, potrubní a městská hromadná doprava aj. netradiční druhy. (Mirvald, 1999: 5-9)

Doprava je základní předpoklad pro rozvoj cestovního ruchu. Překlenuje prostorové i časové rozdíly mezi bydlištěm a místem cestovního ruchu. Podle druhu dopravy rozlišujeme služby železniční, letecké, silniční, vodní dopravy a ostatních druhů doprav. Podle teritoriálního hlediska rozlišujeme služby vnitrostátní a mezinárodní dopravy. Z hlediska periodicity známé služby v pravidelné dopravě a nepravidelné dopravě. Výkonem dopravy je přeprava. (Drobná, Morávková, 2004, str.35)

Městská doprava se začala přímo uměrně vyvíjet s rozšiřováním zastavěné plochy měst.

Kritéria pro určení co je to městská doprava a jak se odlišuje od jiných druhů dopravy:

- Příslušná obec musí mít statut města
- V drážní dopravě jsou považovány za součást městské dopravy dráhy tramvajové a trolejbusové.

Komplikovanější je situace v silniční dopravě, za součást městské dopravy je možné považovat linky, na které vystavily licenci podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, městský úřad nebo magistrát příslušného města.

V budoucnu lze očekávat, že počet měst s vlastním systémem MHD se stane součástí některého integrovaného dopravního systému. Tímto systémem již formálně zanikly oddělené systémy MHD v Brandýse nad Labem-Staré Boleslavi či Říčanech, které byly začleněny do Pražské integrované dopravy.

Jaké další novinky v městské dopravě nám přinese budoucnost? V každém případě však patrně půjde o dopravu pozemní, bez většího množství zplodin a asi i nepříliš hlučnou. Jedním z rozhodujících kritérií bude vzhledem k docházení neobnovitelných zdrojů nepochybně i energetická náročnost.(Dušek, 2003, str.14-16)

1.3. Použitá metodika a cíl práce

1.3.1 Metodika práce

Bakalářská práce je orientovaná na dopravu a dopravní služby v kraji Vysočina jako nedílná součást cestovního ruchu. Analyzování dopravy a dopravního systému probíhalo v regionech Havlíčkobrodsko a Jihlavska jako situační šablona pro celý kraj. K zpracování tématu a pochopení problematiky jsem vycházel z dostupných odborných pramenů a internetových stránek. Znalosti a především pochopení problému bylo prvním krokem a odrazovým můstkem k dalším úkonům práce.

Součástí vlastního výzkumu bylo dotazníkové šetření analyzující dopravní gramotnost v segmentu vysokoškolských studentů. Údaje získané během vlastního výzkumu byly vyhodnoceny a staly se zdrojem zajímavých výstupů.

Práce je rozdělena do několika částí:

- úvodní část
- analyticko – syntetická část
- praktická část
- závěrečná část

1.3.2 Cíl práce

Cílem bakalářské práce bylo analyzovat dopravu, dopravní služby a dopravní systém na Vysočině a navrhnout způsob řešení dané situace. Důležitým aspektem práce bylo zároveň i analyzování dopravní gramotnosti v segmentu vysokoškolských studentů, tedy jejich orientaci v dopravě, možnosti přepravování, znalosti z dopravní výchovy, využívání slev při přepravě a jiné. Úkolem tedy je zhodnotit tuto situaci a navrhnout možnosti zlepšení.

2. Analyticko – syntetická část

2.1 Situační analýza kraje Vysočina

Základní údaje

Hlavní město: Jihlava

Rozloha: 6795 km²

Počet obyvatel: 511 150 (06/2006)

Hustota osídlení: 75 obyvatel/km²

CZ-NUTS: CZ061

Kraj Vysočina leží ve středu České republiky a byl dříve znám pod názvem Jihlavský kraj. Leží na pomezí Čech a Moravy. Na severu sousedí s Pardubickým krajem, na jihovýchodě s Jihomoravským krajem, na jihozápadě s Jihočeským krajem a na severovýchodě se Středočeským krajem. Svou rozlohou 6795km² se mezi kraji České republiky řadí na páté místo, z hlediska hustoty osídlení je společně s Plzeňským a Jihočeským krajem patří mezi nejméně zalidněné. Na jihu se téměř přibližuje k hranici Rakouska. Je jedním ze tří vnitrozemských krajů v Česku. Vysočina a hlavní město Praha jsou jediné dva samosprávné kraje v Česku, které nemají v názvu stanoveném ústavním zákonem slovo „kraj“.

Podle některých pramenů leží geografický střed Evropy na území kraje Vysočina poblíž vrchu Melechov na západě okresu Havlíčkův Brod v blízkosti Stvořidel na řece Sázavě, podle jiných informací je středem ves Číhošť u Ledče nad Sázavou.

Přírodní podmínky

Celé území kraje Vysočina tvoří pahorkatiny a vrchoviny Českomoravské vrchoviny zvané někdy též jednoslovně Vysočina. Nejdůležitější přírodní útvary jsou Žďárské vrchy s vrcholem Devět skal (836 m) a hora Javořice (837 m), nejvyšší vrchol Vysočiny v Jihlavských vrších. Krajem prochází hlavní evropské rozvodí mezi Černým a Severním mořem.

Historie

Vysočina byla díky svému hornatému a těžko přístupnému charakteru osídlena později než jiné úrodnější či klimaticky příznivější oblasti. Nově příchozí obyvatelé obtížně kolonizovali dosud neobydlenou krajinu a chybělo jim i potřebné hospodářské a kulturní zázemí. Nejznámější obchodní stezkou byla Haberská stezka spojující Prahu a Znojmo. Povodí řeky Jihlavy bylo obsazeno na přelomu 12. a 13. století prvními obyvateli. Výše položená, hůře dostupná a méně úrodná místa byla osídlena až ve 14. století.

Administrativní členění

Od roku 2003, kdy zanikly okresní úřady, se pro účely státní správy zřídily správní obvody obcí s rozšířenou působností, kde k pěti okresním městům (Havlíčkův Brod, Jihlava, Pelhřimov, Třebíč a Žďár nad Sázavou) přibylo ještě tyto obce: Bystřice nad Pernštejnem, Humpolec, Chotěboř, Moravské Budějovice, Náměšť nad Oslavou, Nové Město na Moravě, Pacov, Světlá nad Sázavou, Velké Meziříčí a Telč. Sídlním městem kraje je statutární město Jihlava.

Obyvatelstvo

Kraj Vysočina se řadí se svými 511 150 obyvateli mezi nejméně zalidněné kraje vzhledem ke své rozloze. V rozmezí let 1995-2006 se snížil počet obyvatelstva kraje Vysočina o 11,5 tis. občanů. Srovnání počtu žen a mužů vyznívá mírně pro ženy, avšak možná se stavy za pár desítek let srovnají, protože ukazatel narozených dětí je již 4 roky příznivější pro muže.

2.1.1 Situační analýza dopravy na Vysočině

2.1.1.1 Silniční doprava

Silniční doprava v kraji Vysočina stejně jako v celé České Republice je žalostná. Hustota silniční sítě je v pořádku, ale znepokojuje kvalita. Nejznámější je asi dálnice D1, která je nejstarší a nejdelší dálnicí na území Česka a po dostavbě bude propojovat Prahu,

Brno a Ostravu. Za Ostravou bude na česko-polské hranici napojena na polskou dálnici A1, která bude pokračovat do Gdaňsku s odbočkou do Varšavy.

Páteří sítí kraje Vysočina tvoří celkem 719 km silnic II. a III. třídy s napojením na silnice I. třídy, které spravuje stát. Kraj se věnuje zajištění větší bezpečnosti na uvedené síti silnic s vyčleněním finančních prostředků pro potřebné úpravy. Podle ankety na <http://www.kr-vysocina.cz> se však 87% hlasujících domnívá, že silnice na Vysočině nejsou nijak bezpečnější než v jiných regionech.

2.1.1.2 Železniční doprava

Středem železniční sítě, z něhož vycházejí důležité tratě do Havlíčkova Brodu a Prahy, Veselí nad Lužnicí a Českých Budějovic, nebo Třebíče a Brna je Jihlava. Vlaky do Jihlavy jezdí už od roku 1871, kdy byla dokončena trať z Kolína a Havlíčkova Brodu, pokračující dále přes Okříšky do Znojma a Vídně. Kromě rychlíků do Prahy či Brna jezdí dnes přes Jihlavu i dálkové spoje z Bohumína a Ostravy do Českých Budějovic a Plzně, představující významnou alternativu ke spojení Moravy s jižními a západními Čechami. Na hlavní tratě pak navazují lokálky. Druhým nejvýznamnějším uzlem celého kraje po Jihlavě je Havlíčkův Brod a prochází jím nejdůležitější trať Vysočiny z Kolína do Žďáru nad Sázavou a Brna – bohužel jediná dvoukolejka Vysočiny.

Význam železniční dopravy na Vysočině v příštích letech zcela jistě vzroste, neboť silniční síť a hlavně dálnice D1 je beznadějně přetížená. Přispět by k tomu v první řadě měla plánovaná výstavba jihlavské spojky mezi tratěmi do Brna a Veselí nad Lužnicí a elektrizace tratě z Jihlavy přes Třebíč do Brna; tyto stavby umožní, aby rychlíky v Jihlavě už nemusely přepřahat mezi elektrickou a motorovou trakcí a jejich průjezd městem se výrazně zrychlil. Stoupne také význam železniční stanice Jihlava-město, kde budou zastavovat i dálkové vlaky a která se stane skutečným hlavním jihlavským nádražím, snadno dosažitelným pěšky z historického centra.

2.1.1.2.1 Návrhy zlepšení železniční dopravy na Vysočině

Je škoda, že se železnice nevyužívají více. Dnešní přibližný poměr mezi silniční a železniční dopravou je asi 70:30 ve prospěch silniční dopravy, která je v této republice nesmyslně podporována.

Současný stav v železniční přepravě osob je velice neuspokojivý. Jako téměř každý monopol, i ČD jsou vysoce neefektivní podnik, který poskytuje nekvalitní a drahé služby. Přistoupení konkurence by pravděpodobně zvýšilo kvalitu přepravy, snížilo by cenu pro cestující a v neposlední řadě by uvolnil mnoho prostředků z veřejných rozpočtů na jiné účely.

Je třeba poukázat na fakt, že není den jako den a České dráhy by měly poněkud pružněji reagovat na zvláštní dny nebo události. Proč neprodloužit vlakovou soupravu v pátek nebo neděli, kdy jezdí podle statistik nejvíce cestujících a neubrat v jiné dny, třeba o prázdninách nebo o svátcích?

Ministerstvo dopravy se k rychlému odbavování cestujících a zkvalitnění a zkrácení jejich cesty snaží nasazovat rychlejší a modernější vlaky. Jenže těch je poskrovnu a proto jsou využívány jen na hlavní železniční tahy. Pokud jsou vlaky pomalé, prospěch obyvatelstva z přepravy vlakem je nízký a mnoho lidí raději zvolí možnost jet autem.

Všechna konkurence se hrne na lukrativní tratě – k velkým městům, na koridory, ale co venkov? Na venkově žije nejvíce nebohatých lidí, pro které je veřejná doprava tím jediným možným dopravním prostředkem.

Impulesem pro změny by mohl být vstup Student Agency na trh v horizontu dvou až tří let. Podle slov jejího ředitele Radima Jančury bychom se měli nač těšit: „Určitě chceme soupravu, ne vagóny tažené lokomotivou jako za císaře pána.“

2.1.1.3 Vodní doprava

Vysočina je pramennou oblastí významných českých a moravských řek Sázavy, Doubravy, Želivky, Nežárky, Jihlavy, Svratky, Oslavy a Moravské Dyje, avšak slouží, co se týče dopravy, spíš pro rekreační účely. Lodě velkých rozměrů, které by byly schopné přepravit velké množství materiálu nebo osob, mají velký ponor a řeky na Vysočině příliš hluboké nejsou.

2.1.1.4 Letecká doprava

V kraji Vysočina letecká doprava prakticky neexistuje, alespoň co se týče účelného dopravování osob nebo zboží. V Jihlavě a Náměšti nad Oslavou lze nalézt aerokluby a firmy zabývající se leteckou dopravou jen regionální významnosti.

2.1.1.5 Cyklistika

Pro cyklisty jsou v oblasti Žďárských vrchů i celé Českomoravské vrchoviny velice zajímavé podmínky. Rozhodně charakter zdejší přírody, její rozmanitost a terénní profily společně s množstvím míst, která stojí za to navštívit, vytváří pro cykloturisty i sportovní cyklisty řadu možností, pro jejich vyžití. Oblast protíná několik značených dálkových cyklotras, ale kromě nich je zde hodně cest, které cyklisty zavedou na zajímavá místa.

2.1.1.6 Městská hromadná doprava

2.1.1.6.1 Městská hromadná doprava v Havlíčkově Brodě

Městskou hromadnou dopravu v Havlíčkově Brodě provozují Technické služby Havlíčkův Brod. Sídlo dopravce se nachází v centru města v ulici Na Valech, garáže jsou však umístěny jinde.

Technické služby převzaly provoz MHD v roce 1995. Všechny autobusy MHD jsou natřeny červeno-bíle, na zadním okně se obvykle nachází reklamní samolepka. Vzhledem k rozloze města a počtu obyvatel je zdejší síť linek městské dopravy mimořádně hustá. Provoz je zajišťován na devíti linkách číslo 1 - 9. Linky číslo 1 - 8 jsou v provozu pouze v pracovní dny, linka 9 naopak jede jen v sobotu a v neděli. Městská doprava je v provozu zhruba mezi půl pátou hodinou ranní a půl jedenáctou večerní. Každá linka vykoná za den, kdy je v provozu, několik spojů, obvykle ne více než jeden za hodinu. V pracovní dny je v provozu najednou maximálně pět autobusů, jindy jen jediný vůz.

Linkové vedení městských autobusů je následující:

Linka	Trasa
1	Perknov - Psychiatrická léčebna - Havlíčkova - Husova/Penny market - Pražská - Havlíčkovo nám. - ČSAD nádraží - ČD nádraží
2	Perknov - Psychiatrická léčebna - Havlíčkovo nám. - Penzion STARR/Prokopa Holého - Žižkov II - Pekárny - Zetor závod - BTV Plast
3	ČD nádraží - Poříč - Vysočany - Termesivy
4	ČD nádraží - Perknov - Havlíčkovo nám. - ČSAD nádraží - Letiště - Šmolovy

5	ČD nádraží - ČSAD nádraží - Futaba - Nový svět - ČSAD nádraží - ČD nádraží
6	ČD nádraží - ČSAD nádraží - Havlíčkovu nám. - Sídl. Pražská - Výšina - Penny market - Vršovice
7	ČD nádraží - ČSAD nádraží - Penzion STARR - Žižkov II - Zetor závod - BTV Plast
8	ČD nádraží - ČSAD nádraží - Havlíčkovu nám. - Žižkov II - Kyjovská - Penzion STARR - Havlíčkovu nám. - Výšina - Psychiatrická léčebna - Perknov
9	ČD nádraží - ČSAD nádraží - Havlíčkovu nám. - Žižkov II - Kyjovská - Penzion STARR - Havlíčkovu nám. - Penny market - Psychiatrická léčebna - Perknov

Zdroj: <http://prahamhd.vhd.cz/index.html>

Trasování linek městské dopravy je zmatené, zvláště uvážíme-li, že některé z těchto devíti linek mají ještě několik variant trasy. Ačkoli je linek takové množství, v žádné zastávce se nesetkají všechny. Havlíčkovu Brodu by prospělo zjednodušení provozu - zcela by zde stačily čtyři linky s čilejším provozem, které by město pohodlně obsloužily při jedné nebo dvou variantách trasy na každé lince.

Také názvy zastávek nejsou ideální. Pro většinu lidí by místo "ČD nádraží" bylo schůdnější pojmenování "Nádraží". Název "ČSAD nádraží" jednak působí kostrbatě kvůli převrácenému slovosledu, jednak v Havlíčkově Brodě už žádná ČSAD není - největší linkoví dopravci se nazývají ICOM Transport Jihlava a Connex Východní Čechy, MHD provozují Technické služby.

Dopravce vydává pro cestující malý informační sešitek nazvaný "Jízdní řády MHD", který obsahuje vedle jízdních řádů i plánek sítě a tarifní podmínky. Nicméně v trafice k dostání žádné nebyly, jen ve stánku u nemocnice. Škoda - určitě by nebylo od věci zajistit prodej třeba také na nádraží a v městském informačním centru na náměstí. Zajímavá je ovšem zadní strana, obsahuje totiž "Doporučené přestupové spoje", například:

Směr	Perknov:
Linka č. 6 v 8:05 z ČD nádr. - přestup na Havlíčkově náměstí na linku č. 2 v 8:10 (pouze v "c")	
Řidič autobusu linky 2 má pak v jízdním řádu poznámku „Havlíčkovu nám. 8:10 - pozor na přestup z linky č. 6 od ČD v 8:09!“	

V některých krajských městech sice řidiči mají v jízdních řádech podobnou poznámku, zejména v časných ranních a pozdně večerních hodinách, ale cestujícím zůstává informace o doporučených přestupech utajena. Pravidelní uživatelé těchto spojů na to musejí zkrátka přijít sami dlouhodobým pozorováním, náhodní cestující se musí spolehnout na to, že budou mít štěstí a trefí se zrovna na spoj s garantovaným přípojem v dané zastávce do požadovaného směru.

Všechny zastávky ve městě jsou vybaveny zastávkovými označníky v červené barvě. Samozřejmostí jsou i jízdní řády a plánek sítě. Ten je pěkný, přehledný, jen jednu drobnou vadu má a to v zastaralé aktualizaci některých názvů zastávek.

2.1.1.6.2 Městská hromadná doprava v Jihlavě

Provoz městské hromadné dopravy zajišťuje Dopravní podnik města Jihlavy, a.s. Tarif MHD Jihlava je časový a pásmový. Jednotlivé jízdenky platí buď 60 minut nebo 24 hodin od označení, a to buď pouze v jednom (vnitřním nebo vnějším) pásmu nebo v obou. Ve všech případech jsou přestupní. Do vnějšího pásma spadá Hybrálec, Malý a Velký Beranov, Smrčná a Zborná.

Do vozů MHD se nastupuje všemi dveřmi kromě předních a vystupuje se všemi dveřmi. Předními dveřmi mohou nastupovat pouze cestující, kteří si chtějí zakoupit jízdenku s přírážkou u řidiče. Vozy jsou vybaveny dvěma typy označovacích strojků. Špatné je, že se ve vozidlech nenacházejí hodiny a dobu platnosti jízdenek si tedy cestující musejí hlídat sami na vlastních hodinkách.

Kromě jednotlivých jízdenek lze cestovat na předplatní legitimace (nepřenosné časové jízdenky), kterých existuje neobvyklé množství druhů - po jednom dni dvoudenní až čtrnáctidenní, 30denní, 90denní a 365denní. Každý druh předplatní jízdenky je k dispozici pro jedno pásmo (stejně jako u jednotlivých jízdenek ve stejné hodnotě pro vnější i vnitřní) nebo pro obě, navíc každá z nich může být občanská nebo zlevněná (děti 6 - 15 let, žáci a studenti). Bezplatně se přepravují např. děti do 6 let věku, držitelé průkazů ZTP a ZTP-P včetně průvodce, psa či invalidního vozíku, kočárek s dítětem, souprava lyží s holemi a menší zavazadla.

Zastávky a jízdní řády

Většina zastávek MHD je osazena novými označníky městského provedení, které jsou buď dvoutyčové stříbrně natřené konstrukce, nebo jsou zvlášť horní terč a zvlášť deska s jízdními řády upevněny ke sloupům veřejného osvětlení resp. trolejového vedení. Jízdní řády jsou kryty plastovou deskou.

Na několika zastávkách jsou k vidění ještě starší označníky, které vypadají značně historicky. Staré označníky jsou notně sešlé a orezlé, dnes už je většina nahrazena novými.

Všechny jihlavské zastávky vyjma konečných a přestupních zastávek Masarykovo náměstí horní a Masarykovo náměstí dolní jsou na znamení. Zrychluje to provoz, ale u tak frekventovaných zastávek jako Dům kultury, U Tesly nebo Dům zdraví nemá tento charakter žádný smysl. Při výstupu se znamení řidiči dává u novějších trolejbusů a autobusů tlačítkem dveří, u starších vozidel jedním zmáčknutím tlačítka "znamení k řidiči". Při stisknutí tlačítka "znamení k řidiči" vozy u řidiče nezvoní, ale rozsvěcují kontrolku.

Jízdní řády městské dopravy jsou zvláštní tím, že některé jsou na zastávkách umístěny velmi dlouhou dobu a stále platí. Například jízdní řád autobusové linky 8 je v platnosti od 1. 12. 1995 a v některých zastávkách je stále vytištěn na původním černobílém papíře.

Silniční doprava na Jihlavsku

Do Jihlavy vede silnice 1. třídy číslo I/19 Losina (u Plzně) - Spálené Poříčí - Rožmitál pod Třemšínem - Milevsko - Tábor - Pelhřimov - Jihlava, která se napojuje na silnici I/38 Jestřebí - Doksy - Mladá Boleslav - Nymburk - Kolín - Čáslav - Havlíčkův Brod - Jihlava - Znojmo - Hatě. Silnice I/38 zajišťuje napojení Jihlavy na dálnici D1 Praha - Mirošovice - Humpolec - Jihlava - Velké Meziříčí - Brno - Vyškov (sjezd Jihlava, 112 km).

Naprostou většinu provozu regionální a dálkové autobusové dopravy zajišťuje dopravce ICOM transport a.s. (před rokem 1996 ČSAD Jihlava a.s.) se sídlem a garážemi v Jiráskově ulici 78 v Jihlavě nedaleko autobusového nádraží, které tento dopravce také spravuje. Dalšími dopravci jsou například TRADO-BUS, s.r.o., ZDAR, a.s., Connex Východní Čechy a.s., Connex Praha, s.r.o. či Znojemská dopravní společnost - PSOTA, s.r.o. Přímé autobusové spojení s Prahou je zajištěno v některých obdobích nedostatečně. Na rozlehlém autobusovém nádraží se nenacházejí informace a odjezdy autobusů a čísla

odjezdových stanovišť je nutno hledat buď v jednotlivých jízdních řádech, nebo na počítači v hale, jehož obsluha je však pomalá a tvoří se u něj fronty. Funkci informátorů proto často plní řidiči autobusů, a je pochopitelné, že ne s nadšením.

Železniční doprava na Jihlavsku

Jihlavou prochází železniční trať číslo 225 Havlíčkův Brod - Dobronín - Jihlava - Horní Cerekev - Jindřichův Hradec - Veselí nad Lužnicí, od které se zde odpojuje trať 240 Jihlava - Okříšky - Studenec - Střelice - Brno.

Železniční stanice Jihlava je dosti vzdálená od centra města, ale má s ním dobré trolejbusové spojení. Blíže centru města a autobusovému nádraží leží stanice Jihlava město. Dále leží na území města zastávka Jihlava - Staré Hory. Železnice nemá pro Jihlavu takový význam, jako autobusová doprava. Přímé železniční spojení s Prahou je zajištěno jedním rychlíkem denně v každém směru.

2.2 Dopravní gramotnost, dopravní výchova

2.2.1 Obecné vymezení

„Rozvoj dopravy až po současnou úroveň s sebou přinesl vedle řady pozitivních i řadu negativních důsledků, především dopravní nehody a úrazy s nimi spojené. Mezi postiženými figurují nezanedbatelnou měrou také děti a mládež. Situace dospěla tak daleko, že se jí musí zabývat i sama vláda České republiky. Podílet se na řešení mají zejména Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo vnitra a Ministerstvo zdravotnictví ČR.“ (<http://www.tmtbrno.cz/dopravni-vychova/clanky/dopravni-vychova-kompetence.php>)

V rámci nového systému prevence dopravní nehodovosti a projektů ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu včetně dopravní výchovy na všech úrovních byly schváleny celostátní programy k dopravní výchově dětí, které jsou obsahově zaměřeny zejména k základům správného chování chodců a cyklistů, k pochopení nutnosti dodržovat pravidla silničního provozu již od elementární účasti na dopravě a k ohleduplnosti a partnerskému chování ve všech situacích.

Obrácení dosavadního nepříznivého stavu dopravní nehodovosti a obrat k lepšímu jsou zřejmě možné jen systémovým řešením celé problematiky, zejména efektivní dopravní výchovou, v případě dětí a mládeže výchovou školní.

Je řeč stále o dětech, ale pozor. Jakkoli jsou dospělí v problematice dopravní výchovy zběhlí, i oni by měli čas od času navštěvovat semináře věnované této problematice nebo alespoň číst články v novinách, časopisech, sledovat novinky v médiích, protože právě oni jsou největším příkladem pro děti. Ty se snaží dospělé napodobovat, dobrý příklad prospěje víc než by kdo čekal.

Pokud nepočítáme rodiče, jsou největšími „předavateli informací“ pedagogové. Ti by se měli účastnit speciálních seminářů, naplněnými přednáškami, semináři a praktickými cvičeními. Jeden z posledních těchto seminářů, organizovaných Katedrou didaktických technologií, proběhl ve dnech 3.-5. listopadu 2004 pod názvem „Zvyšování kompetence učitelů k vedení dopravní výchovy na základních školách“. Byl zaměřen na následující obsah:

- Význam dopravní výchovy, její společenské aspekty a současné trendy
- Dopravní výchova v systému školní výchovy a v rámcových vzdělávacích programech
- Bezpečná cesta do školy a za zájmovou činností dětí a mládeže ZŠ
- Využití učiva a prvků tělesné výchovy v dopravní výchově na ZŠ
- Dopravní výchova jako součást rodinné výchovy
- Spektrum podpory dopravní výchovy na ZŠ z pozice Besipu
- Aktivita zájmových organizací v oblasti dopravní výchovy
- Zdravotní problematika v dopravní výchově na ZŠ a prevence dětských úrazů v souvislosti s dopravou. První pomoc
- Pedagogické problémy v souvislosti s dopravní výchovou. Didaktika dopravní výchovy
- Cíle a obsah dopravní výchovy na ZŠ
- Didaktické a metodické náměty na nové pomůcky pro dopravní výchovu
- Prezentace didaktických prostředků pro dopravní výchovu
- Psychologické problémy v souvislosti s dopravní výchovou
- Specifické aplikace dopravních předpisů v dopravní výchově dětí na ZŠ
- Právní zodpovědnost dětí a pedagogů při dopravních nehodách s jejich účastí

- Případy nehod a úrazů očima soudního znalce

Zdroj: <http://www.tmtbrno.cz/dopravni-vychova/clanky/dopravni-vychova-kompetence.php>

2.2.2 Návrhy zlepšení

Dopravní výchova, jak se zatím zdá, je oblastí spíše opomíjenou. Svědčí o tom mimo jiné výukové metody a aktuálnost dostupných materiálů.

Mnozí se shodují, že s dopravní výchovou, prvními informacemi o dopravě, chování na dopravních komunikacích a výukou bezpečnosti lidí při silničním provozu by se mělo začínat již na základních školách. Někdo, jak z dotazníkového šetření vyplynulo se například s dopravní gramotností vůbec nesetkal nebo si to alespoň nepamatuje. Má za to, že veškeré znalosti z oblasti dopravy nabyt vlastní cestou, vlastními možnostmi a příležitostmi.

Proč nezačínat s dopravní výchovou však již v mateřské škole? Je dokázané, že děti tohoto věku jsou velice vnímavý a snadno se učí. Očekávaným výstupem by pak mohlo být, že by se již v takto ranném věku naučily bezpečně reagovat na dopravní situace a uměly by se orientovat v základních pravidlech silničního provozu. Je třeba dětem prakticky a názorně vysvětlit, co obnášejí jednotlivé role jako chodec s doprovodem, chodec bez doprovodu, pasažér v autě a jak by se měli v těchto situacích chovat.

Mohlo by to být řešeno formou řízené diskuse, kdy by se zkušenosti pedagogové dětí ptali, jak se správně chovat v jednotlivých situacích a na základě jejich možných reakcí by se jim upřesnily informace, které získaly například v rodině.

Dětem chybí dostatek zkušeností, a proto jsme velmi často svědky toho, že vstupují do jízdní dráhy dosti bezstarostně, mnohdy v zajetí svých vlastních problémů. Často se rozhlíží jen na jednu, mnohdy na nesprávnou, stranu. Vkrácejí do vozovky i před zaparkovaným vozidlem a znemožňují pak tím řidiči včas zareagovat. Upoutá-li je něco na protější straně ulice, jsou tím tak zaujaty, že nevnímají svoje okolí, i úkoly od rodičů – něco obstarat – může pohltit jejich pozornost, že „nevidí a neslyší“.

Je proto nutné zaměřit se na to, aby se děti učily soustředění a opatrnosti v silničním provozu, a tím předešly možným problémům. Musí si vytvořit správné návyky, vztahy k okolí a lidem, vztah ke zdraví. Je potřeba v nich rozvíjet vlastnosti, které ovlivňují

jejich reakce při chování v určitých situacích, zejména paměť, pozornost, soustředěnost, ohleduplnost, vnímání i orientaci v prostoru a čase. Je důležité dětem říci, jaké druhy silnic existují, kdy je v obci nejvyšší hustota provozu, jaké pásy jsou určeny chodcům, charakterizovat nebezpečné úseky a místa na silnici z hlediska chůze a přecházení, poukázat na vliv počasí na bezpečnost chůze (např. špatná viditelnost, smyk).

Do výuky by se měla vkládat i speciální část věnovaná metodice dopravní výchovy pro děti s různými handicapem a speciálními vzdělávacími potřebami.

2.2.3 Dopravní výchova podle BESIP

V České republice je v současné době dopravní výchova v mateřských školách a na 1. stupni základních škol (prvouka), a to se zaměřením na problematiku bezpečné chůze a orientace v provozu na pozemních komunikacích (Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání). Starší děti mají možnost naučit se dobře a bezpečně jezdit na kole a získat důležité řidičské návyky převážně jen díky obětavosti učitelů vedoucích v době mimo vyučování speciální kroužky a kursy, popř. díky systému práce dopravních hřišť v určitých oblastech. To je ovšem stav, který v žádném případě neodpovídá požadavkům a potřebám naší společnosti. Svědčí o tom i stále nepříznivá statistika dopravní nehodovosti.

V minulém období byla rozdělena a v materiálech BESIPu formulována takto:

- mateřské školy
 - materiály, vydány BESIPem pro tyto děti ve formě leporela, pexesa, zaměřené na technicko-představivost a procvičování paměti dětí
- základní školy
 - 1.-3. třída – výchova v rozsahu znalostí potřebných pro chodce (v 1. třídě obdrželi děti-rodice leták 1. cesta do školy – postup jak mají rodiče naučit samostatnému orientování se v cestě do školy z hlediska dopravy)
 - 2. třída – domalovánky – přenos obrazutvornosti z levé strany na pravou a opačně (návěk správného rozhlížení)
 - 3. třída – ukončení dopravní výchovy v rozsahu chodce testem „Umíš správně chodit?“ (ověření znalostí chodce testovým přezkoušením s možností využít pro soutěž žáků)
 - 4 – 9 třída
 - 4. třída – systematická výchova na DDH v rozsahu normy znalostí teorie a praxe

s ukončením závěrečného přezkoušení a při splnění požadované normy znalostí získání „Průkazu cyklisty“.

- 5.-8. třída – prohlubování normy znalostí v rozsahu cyklisty a vyvrcholením soutěží „DSMC“

- 9. třída - v minulosti nepovinný předmět „Dopravní výchova“ se získáním řidičského oprávnění v rozsahu A/M – po platnosti zákona 361 tento systém byl zrušen, vzhledem k rozsahu oprávnění ve vztahu k malému motocyklu

• Pro další skupinu do 18 let v minulosti nepovinný předmět „Řízení motorových vozidel“ na středních školách byl zrušen – nyní tato věková skupina není ovlivňována jinak, než v autoškolách. (teorii na SŠ platilo MŠMT)

Zdroj: http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni_vychova/

3. Praktická část

3.1. Analýza dopravní gramotnosti – dotazníkové šetření

3.1.1 Cíl výzkumu

Cílem mého šetření byla snaha zachytit současnou situaci dopravní gramotnosti na Jihlavsku a Havlíčkobrodsku. 100 dotazníků nemůže být přesnou kopií situace, avšak pomáhá alespoň utvořit částečnou představu. Zjišťování údajů probíhalo formou dotazníků o 18 otázkách, přičemž 4 z nich se týkaly představování osobnosti. Otázky byly na první pohled obyčejné, nicméně při bližším zkoumání a následném vyhodnocení vydaly zajímavé výstupy, které se dost často doplňovaly.

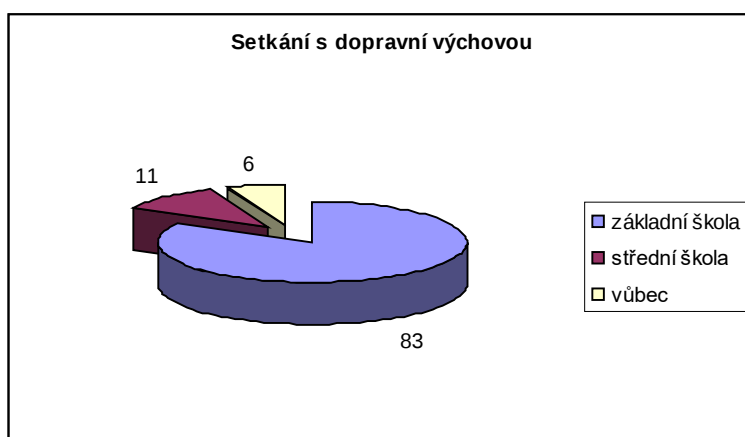
3.1.2 Vyhodnocení

Respondentů, kteří byli ochotni vyplnit a vrátit dotazník, bylo 100. Většinou se jednalo o mladé lidi ve věku 18-26, z nichž celých 76% studuje, 15% studuje a zároveň pracuje, 7 už se školou skončilo a naplno se věnují své práci, 2 byly v té době bez práce.

Druhou, již o poznání menší, skupinou dotazovaných byl věkový segment 26-40 let, jejichž počet se zastavil na čísle 9, třetí věková skupina uzavírala hodnocení v počtu 2. Pravděpodobně z Jihlavy jich bylo 14, protože uvedlo jako svoje bydliště město s více než 35 000 obyvatel. Nejpočetnější skupinu tvořily však města mezi 5 000-35 000, 52 respondentů. Zbytek tvořili obyvatelé menších obcí než 5000. Co se týče pohlaví, tak ženy lehce převyšovaly muže v poměru 57:43.

Znalost dopravní výchovy

Graf č.1: 83 lidí uvedlo, že s dopravní výchovou se setkali na základní škole. Možná stálo za doplnění v dotazníku, v jakém rozsahu znalosti nabývali, protože vím, že se k výuce tak důležitého předmětu jako je dopravní výchova neklade příliš mnoho prostoru a člověk si svůj pohled na dopravu a její nebezpečí utváří sám během svého dalšího života. Na doplnění: 11 respondentů se s dopravní výchovou setkalo až na střední škole, sice pozdě, ale stále lepší než těch posledních 6%, kteří se s dopravní výchovou nesetkali vůbec.

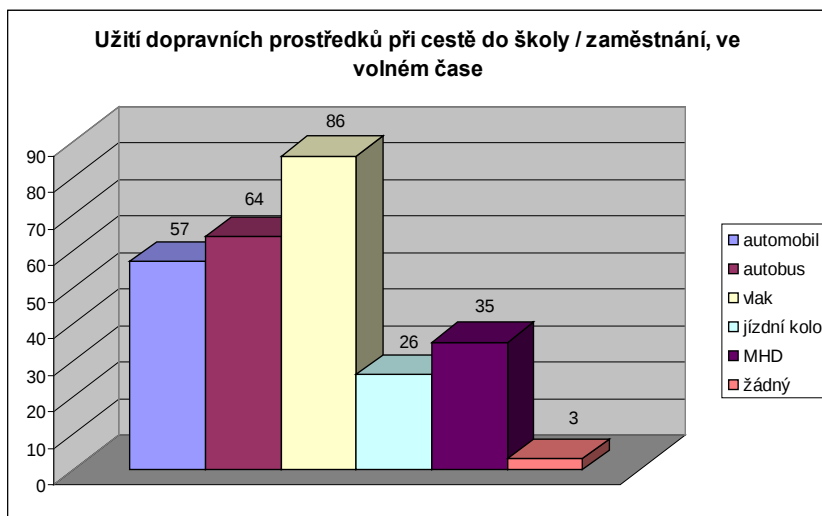


Zdroj: vlastní šetření

Výběr z dopravních prostředků

Graf č.2: Vlak zaujal první pozici v oblíbenosti přepravy, 86 ze 100 ho využívá při cestě do školy, zaměstnání nebo ve volném čase. Automobilová doprava pomalu, ale jistě dohání autobusovou. Studentů v automobilech jezdí více a cesta se jim pak vyplatí jak ekonomicky, tak i pohodlím a rychlostí. Studovat ve velkém městě s sebou nese i cesty městskou hromadnou dopravu, tu využívá 35 občanů, překvapila jistě malá úspěšnost

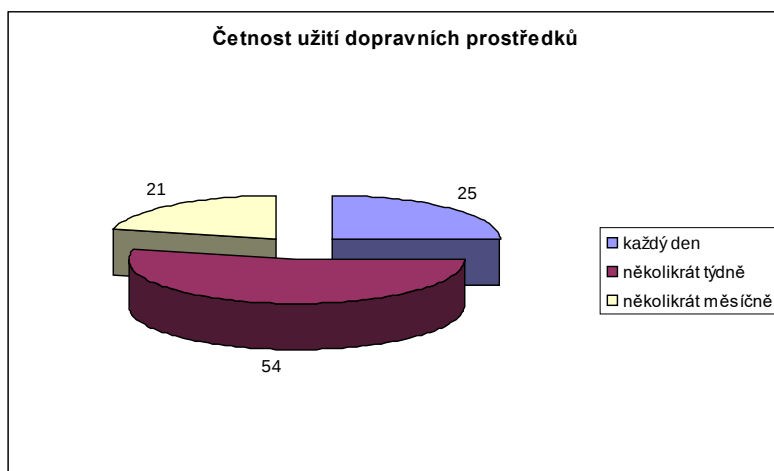
jízdního kola, buď to znamená, že národ leniví, spíše však respondenti v této otázce potlačili cesty ve volném čase na úkor školy a zaměstnání.



Zdroj: vlastní šetření

Využívání dopravních prostředků

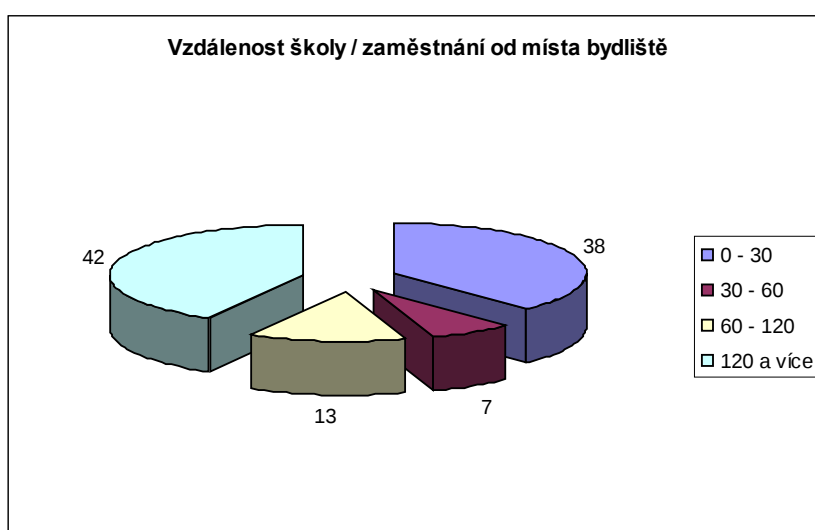
Graf č.3: Dotazovaní využívají nejčastěji služeb dopravních prostředků několikrát týdně a to přesně 54 ze všech. Na druhém místě skončilo denní dojíždění, které by například na základních nebo středních školách dopadlo jistě úplně jinak a pravděpodobně by získalo první příčku, zde podle očekávání „jen“ čtvrtina. Zajímavé je až třetí místo v kategorii „několikrát měsíčně“. Dříve bylo obvyklé, že studenti přijížděli na celý týden, takže přepočítáno do měsíce tak 4-5 cest tam a zpět. V dnešní době je trend nahustit vyučované předměty více za sebe do jednoho, dvou dní a častěji jezdit domů.



Zdroj: vlastní šetření

Vzdálenost školy / zaměstnání od místa bydliště

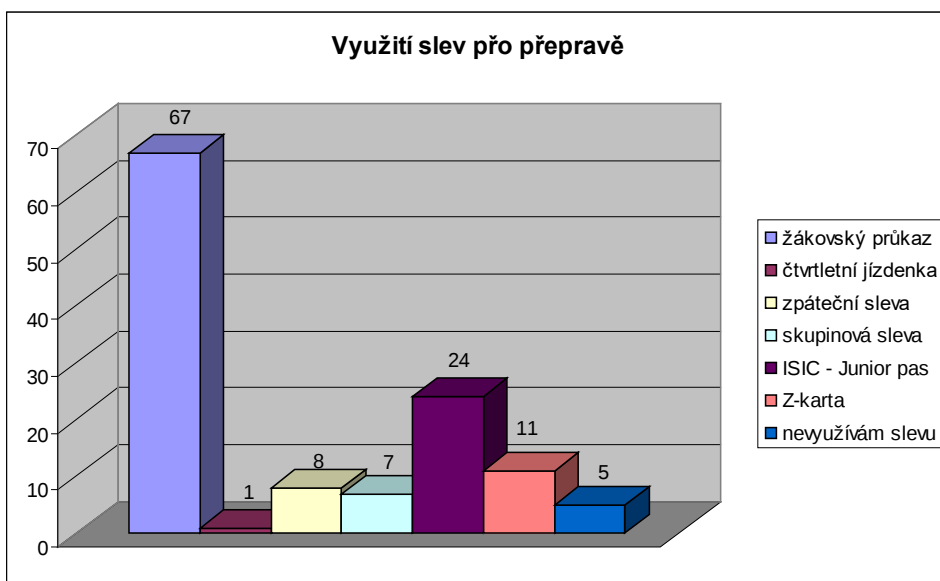
Graf č.4: Kraj Vysočina má nedostatek velkých měst, s tím souvisí i málo vysokých škol. Jediná státní škola je v Jihlavě. Proto jsou studenti nuceni jezdit do vzdálených míst. Nepřekvapilo první místo v dojíždění do školy či zaměstnání 120 km a více. 38 dotazovaných uvedlo pravý opak, jejich cesta neměří více než 30 km. Tohle na první pohled protichůdné umístění připisují tomu, že mnoho dotazníků bylo získáno přímo v krajském městě, v Jihlavě na Vysoké škole polytechnické. V kategorii 30 – 120 km byla většina lidí, která pracuje nebo pracuje a ještě studuje.



Zdroj: vlastní šetření

Využívání slev

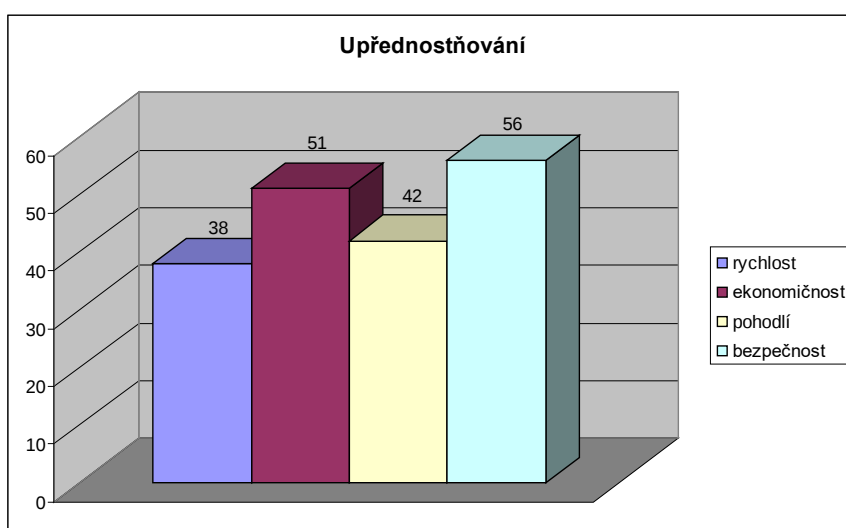
Graf č.5: Zdaleka nejvíce používaným průkazem při přepravě je žákovský (studentský) průkaz. Používá ho krom jiných 67 dotazovaných. Cesty vysokoškolského segmentu se většinou pojí s nepravidelnou dopravou nebo pravidelnou, ale za delší časový úsek, například jedenkrát týdně. Překvapuje proto druhá příčka, kde se s 24% umístila čtvrtletní jízdenka. Ostatní slevy jsou využívány méně.



Zdroj: vlastní šetření

Při výběru rozhoduje

Graf č.6: Ekonomičnost trochu záhadně skončila až za bezpečností, na druhou stranu, pokud respondenti dotazník vyplňovali poctivě, je třeba je pochválit, že myslí především na své zdraví a ostatní, tedy pohodlí, ekonomičnost a rychlost řadí až na další příčky. Dotazovaní měli na výběr z více možností a všechny kategorie se po vyhodnocení zdají pro studenty přibližně stejně důležité.



Zdroj: vlastní šetření

Vzdálenost na zastávku

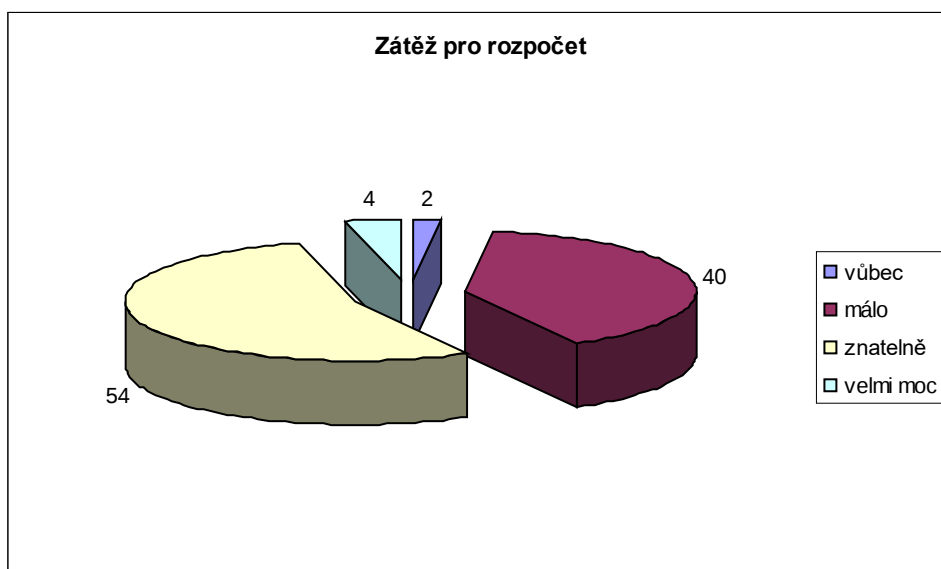
Graf č.7: Mezní hranice docházení občanů na zastávky dopravního prostředku je podle grafu 10-30 minut. Tato sekce se také umístila na prvním místě. Mělo by to být ve větších obcích, které však nemají MHD a cesty na nádraží nebo zastávky se poté prodlužují. Mnoho dotazníků bylo rozdáno ve městě Světlá nad Sázavou, které může být příkladem. Ochotných jít déle než 30 minut je jen 7%. Velká část dotazovaných má zastávku nedaleko od bydliště, do 5 minut.



Zdroj: vlastní šetření

Zátěž pro rozpočet

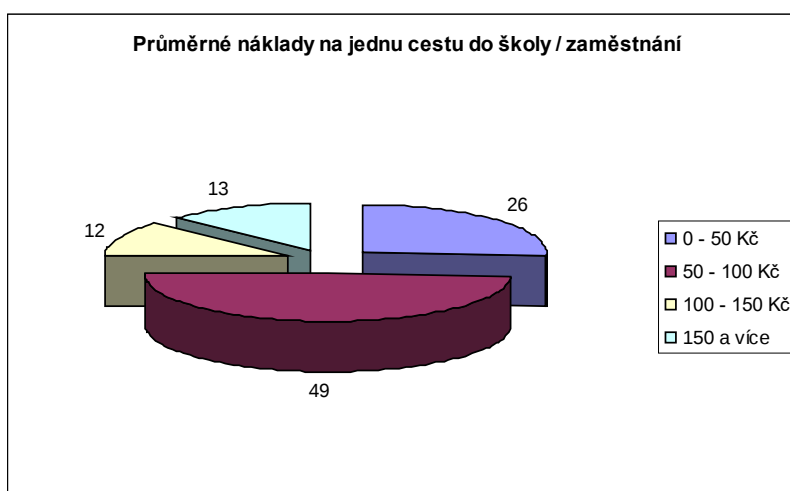
Graf č.8: Cesty do školy nebo zaměstnání vždy nějakým způsobem ovlivňují celkový rozpočet dotyčné osoby. Z vyhodnocení však vyplývá, že extrémy v zátěži, na obě strany, jsou minimální. Nicméně pomyslná miska vah se přece jen přiklonila k značnému vydání peněz za dopravu do školy nebo zaměstnání, více než polovina dotazovaných.



Zdroj: vlastní šetření

Náklady na jednu cestu

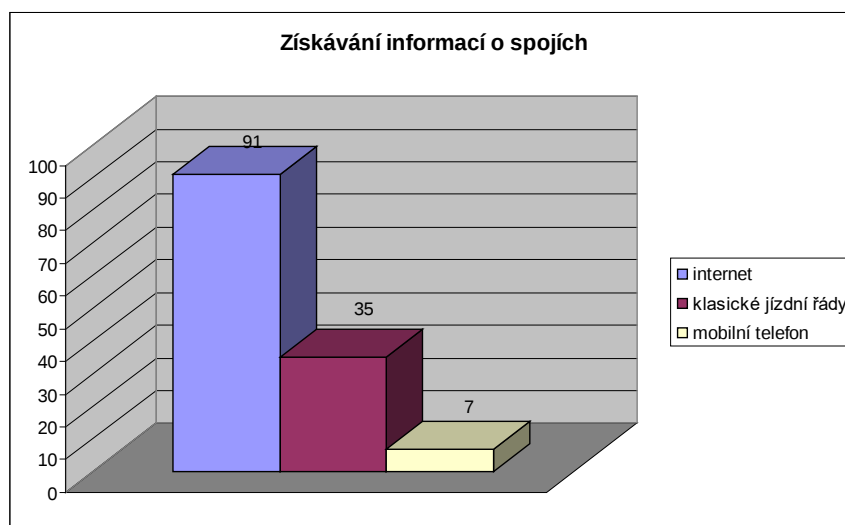
Graf č. 9: Podrobná demonstrace předchozího šetření, kdy slova jsou vyjádřena penězi. 50-100 Kč, které vydává téměř polovina studentů se sice nejeví zas až tak astronomická, nicméně to jen podporuje tvrzení a domněnky, že studenti jezdí domů čím dál častěji a jednotlivé dílčí částky pak tedy tvoří velký celek. Naproti tomu studenti dojíždějící 120 a více km v daném místě zůstávají déle a šetří peníze, ale i čas.



Zdroj: vlastní šetření

Informace o spojích

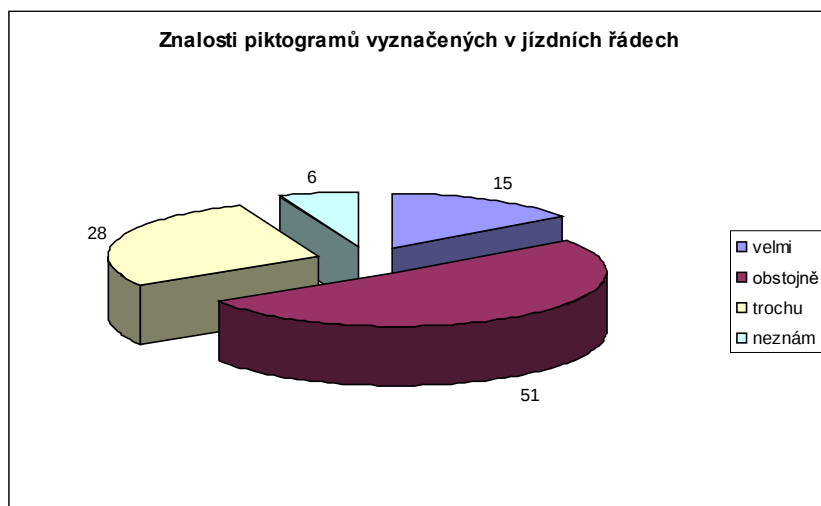
Graf č.10: Čas mladých lidí strávených u počítače a především u internetu se projevuje ve všech ohledech a zasahuje i do dopravy, konkrétně do získávání informací o spojích. Internet je podle 91% dotazovaných nejjednodušším a nejvíce využívaným prostředkem k získání potřebných dat. Klasické jízdní řády jsou v útlumu. Na služby mobilních operátorů prostřednictvím mobilních telefonů, kterých se každým rokem rapidně zvyšuje počet, si lidé ještě příliš nezvykli. Možným důvodem jsou i poplatky za takto získané informace.



Zdroj: vlastní šetření

Znalosti piktogramů

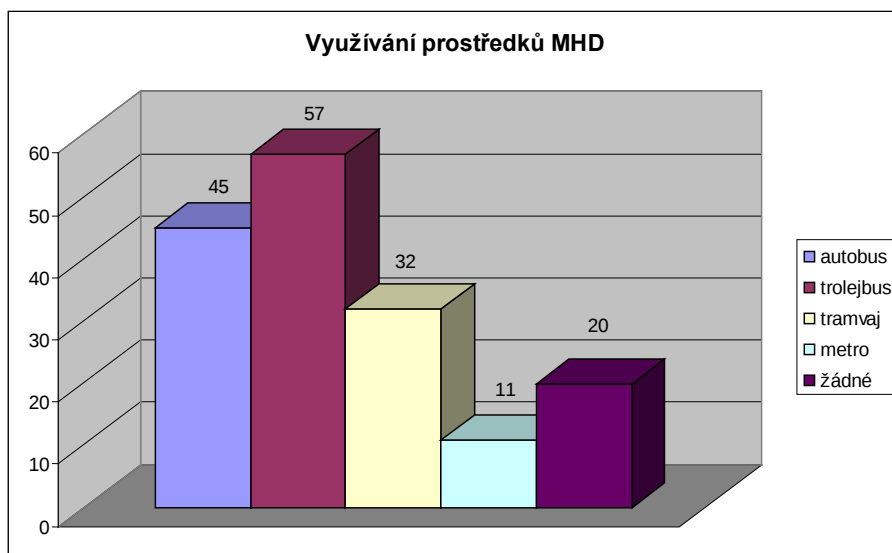
Graf č.11: Většina lidí nemá mnoho problémů vyznat se v piktogramech použitých v jízdních řádech. Svědčí o tom vyhodnocení, kdy obstojně ovládá piktogramy 51% dotazovaných, jen 6% by mohlo při hledání spoje mít problémy, nicméně většina jízdních řádů připojuje k takovým značením i patřičnou legendu, která jednotlivé piktogramy vysvětluje.



Zdroj: vlastní šetření

Využívání prostředků MHD

Graf č.12: Nejpoužívanějším dopravním prostředkem studentů z kraje Vysočina je trolejbus, kterým jezdí 57% respondentů. Na druhém místě skončil autobus, jehož služeb využívá 45 dotazovaných. Je patrné, že ve výběru jsou i lidé studující v Praze, metro zde využívá 11%.



Zdroj: vlastní šetření

4. Závěrečná část

4.1 Závěr

4.1.1 Doprava na Jihlavsku a Havlíčkovobrodsku

Je jisté, že každá z více než 700 vysočinských obcí nemůže mít přímé spojení do Jihlavy nebo Havlíčkova Brodu. Jde o to zajistit, aby přestup co nejméně vadil – časová návaznost, krátká docházková vzdálenost mezi zastávkami, jednotná jízdenka, nízkopodlažní vozidla, audiovizuální informační systém, celodenně stejné trasy linek – řešením by bylo zavedení integrovaného dopravního systému, jak je znám z jiných českých měst. V jeho rámci zajišťuje veřejnou dopravu více dopravců za stejných či podobných tarifních podmínek podle koordinovaných jízdních řádů. Ty omezují souběhy a jednotlivé dopravní prostředky jsou tak účelněji vytěžovány. Navíc zde jsou vyloučeny konkurenční boje mezi dopravci, předimenzování lukrativních přepravních směrů ve snaze pobrat co největší díl cestujících a diskriminace méně vytížených spojů. Snahy většinou ovšem končí na neochotě skloubit všechny požadavky některými přepravci.

Nutnost zavedení integrovaného dopravního systému zvyšuje fakt, že na Vysočině není tak jednoznačné spádové centrum jako je například Brno v Jihomoravském kraji. V Jihomoravském kraji má veřejná doprava poměrně jednoduchou úlohu ráno dovést lidi do Brna a odpoledne rozvést zpět. Na Vysočině je situace složitější. Spádových center je několik a jejich vliv se vzájemně překrývá. Většina obcí tak potřebuje spojení hned do několika obcí současně. Při stávajícím „systému“ to znamená, že buď se spojení omezuje na několik málo přímých spojů denně nebo není vůbec, resp. je, ale za cenu přestupu, při kterém na sebe spoje nenavazují ani časově, ani místně, je třeba si v každém spoji koupit zvlášť jízdenku.

Zavedení integrovaného dopravního systému na Vysočině by mělo znamenat vytvoření páteřních tras mezi městy (zda budou přepravu zajišťovat vlaky nebo autobusy by se rozhodlo na základě stavu infrastruktury – poloha zastávek, rychlost dopravy), na tyto trasy by ve vhodných místech navazoval svoz z okolních obcí. Samozřejmostí by mělo být například zajiždění na jihlavské městské nádraží a možnost dojet z hlavního nádraží do centra Jihlavy trolejbusem na jednu jízdenku.

4.1.2 Dopravní gramotnost

Hypotézy o tom, že Vysočina je místem nižší gramotnosti obyvatel než v jiných krajích nemohu popřít, nicméně segment vysokoškolských studentů z výsledků mé bakalářské práce nejvíce žádné známky podřazenosti a jeho znalosti z dopravy jsou na minimálně podobné úrovni jak v jiných částech České republiky. Vedly mě k tomuto tvrzení výsledky dotazníkového šetření. Neuvěřitelných 91% studentů si získává údaje o spojích na internetu, dvě třetiny participantů se dobře vyzná v piktogramech vyznačených v jízdních řádech. Projevil se možná aspekt, že 83% informantů se setkala s dopravní výchovou už na základní škole.

4.2 Použitá literatura

Odborné publikace

Kraj Vysočina. Praha: Kartografie, 2004. ISBN 80-7011-735-4

BOUČKOVÁ, J.: *Marketing*. Praha: VŠE, 2003. ISBN 80-7179-577-1.

DUŠEK, P.: *Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Libri, 2003. ISBN 80-7277-159-0.

FRANCOVÁ, E.: *Cestovní ruch*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2003. ISBN 80-244-0719-1.

HESKOVÁ, M. a kol.: *Cestovní ruch : pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. Praha: Fortuna, 2006. ISBN 80-7168-948-3.

HLAVAČKA, M.: *Doprava*. Praha: Scientia, 2002. ISBN 80-7183-252-9.

HORÁKOVÁ, H.: *Strategický marketing*. Praha: Grada, 2003. ISBN 80-247-0447-1.

JANEČKOVÁ, L., VAŠTÍKOVÁ, M.: *Marketing služeb*. Praha: Grada Publishing, 2001. ISBN 80-7169-995-0.

LANGEROVÁ, B.: *Vítejte v kraji Vysočina*. Praha: ACR Alfa, 2004. ISBN 80-86408-11-6.

MIRVALD, S.: *Geografie dopravy I.* Plzeň: Západočeská univerzita, 1999. ISBN 80-7082-545-6

ŠÍP, J.: *Technologie cestovního ruchu – doprava I.* České Budějovice: JU ZF České Budějovice, 1997. ISBN 80-7040-210-5.

Internetové odkazy:

<http://www.zemesveta.cz> – citováno prosinec 2006

<http://www.kr-vysocina.cz> – citováno březen 2007

<http://cs.wikipedia.org> – citováno prosinec 2006

<http://cestovani.net-mag.cz> – citováno leden 2007

dopravní podnik města Jihlavy - <http://www.dpmj.cz> – citováno leden 2007

MHD v Jihlavě - <http://www.regionalist.cz/doprava> - citováno únor 2007

Společnost pro veřejnou dopravu - <http://www.spvd.cz>

České dráhy - <http://www.cd.cz> – citováno leden 2007

TMT: stránky o dopravní výchově - (<http://www.tmtbrno.cz/dopravni-vychova/clanky/dopravni-vychova-kompetence.php>) – citováno únor 2007

BESIP - Zdroj: http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni_vychova/ - citováno únor 2007

Seznam příloh:

Příloha č.1:

Dotazník

4.3 Summary

Main target of this bachelor work is transportation and transport services themselves in Vysočina region. Transport itself is one of the most important parts of tourism. The analyses of this topic were situated in Havlíčkův Brod region and Jihlava region, which was used as a main part for the whole Vysočina region.

To write this work and understand this problem it was necessary to use the professional sources (articles, literature) and webpages. The knowledge and speciality to understand this problem was the first step to continue in the whole work.

The basic transport education is sufficiently understood by the students. Unfortunately, only a few universities and their faculties are oriented on a noticeable improvement of knowledge in the transport education and literacy subject. The transport education of the students is just partly effective.

The subject of this research was aimed especially on railway transport and its quality and speed itself.

Keywords

- Transport
- Literacy
- Transport literacy
- Transport systém
- Tourist trade
- Segment
- Marketing research

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 (uved'te kde)
e) vůbec jsem se nesetkal(a) s dopravní výchovou
- 2) Jaké dopravní prostředky používáte při cestě do školy/zaměstnání nebo ve volném čase?
a) automobil b) autobus c) vlak d) jiné (uved'te)
- 3) Máte výběr z dopravních prostředků?
a) ANO (uved'te)
b) NE
- 4) Jak často je využíváte?
a) každý den b) několikrát týdně c) několikrát měsíčně d) jiná možnost (uved'te)
- 5) Jakou vzdálenost v kilometrech urazíte při cestě do školy/zaměstnání?
a) 0 - 30 b) 30 - 60 c) 60 - 120 d) 120 a více
- 6) Využíváte slev při přepravě?
a) ANO (uved'te)
b) NE
- 7) Upřednostňujete:
a) rychlost b) ekonomičnost c) pohodlí d) bezpečnost e) jiné (uved'te)
- 8) Jaká je docházková vzdálenost na zastávku Vámi používaného dopravního prostředku?
a) 0 – 5 min. .
b) 5 – 10 min.
c) 10 – 30 min.
d) víc než 30 min
- 9) Jak zatěžuje využívání dopravy váš rozpočet?
a) vůbec b) málo c) znatelně d) velmi moc
- 10) Kolik peněz vynaložíte na jednu cestu do školy nebo zaměstnání?

