

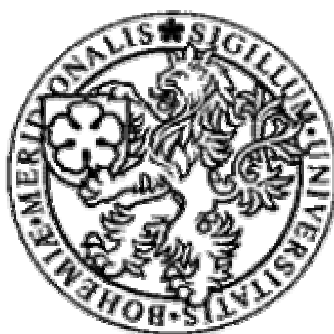
Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra obchodu a cestovního ruchu

Studijní program: B 6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání – cestovní ruch



**Doprava a dopravní výchova jako odraz dopravní
gramotnosti na Benešovsku**

Vedoucí bakalářské práce:

Mgr. Vladimír Dvořák

Autor:

Zuzana Roubíčková

Čestné prohlášení:

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Doprava a dopravní výchova jako odraz dopravní gramotnosti na Benešovsku vypracovala samostatně na základě vlastních poznatků a za odborného vedení vedoucího bakalářské práce. Veškerá použitá literatura a jiné podkladové materiály jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Tábor, duben 2007

Zuzana Roubíčková

Poděkování:

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

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Zemědělská fakulta

Katedra cestovního ruchu

Akademický rok: 2005/2006

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Zuzana ROUBÍČKOVÁ**

Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**

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

Název tématu: **Doprava a dopravní výchova jako odraz dopravní gramotnosti na Benešovsku**

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

Cíl práce:

Analyzovat dopravní služby v okrese Benešov (Benešov, Vlašim) jako nedílnou součást cestovního ruchu.

Provést výzkum na segmentu vysokoškolských studentů.

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

Metodický postup:

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

Rámcová osnova:

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

O b s a h

ABSTRAKT, KLÍČOVÁ SLOVA	6
1. ÚVOD	7
2. LITERÁRNÍ PŘEHLED.....	8
2.1. Doprava	8
2.2. Druhy dopravy	12
2.3. Dopravní výchova a cestovatelská gramotnost	14
3. CÍLE A METODIKA PRÁCE	16
4. ANALÝZA DOPRAVNÍ SITUACE NA BENEŠOVSKU.....	17
1.1. Střední Čechy	17
1.2. Okres Benešov	17
1.3. Město Benešov	18
4.3.1. Městská hromadná doprava v Benešově	18
1.4. Město Vlašim	20
1.4.1. Městská hromadná doprava ve Vlašimi	20
1.5. ČSAD Benešov, a.s	21
1.5.1. Integrovaná doprava ČSAD Benešov	21
1.5.2. Služby a slevy poskytované ČSAD Benešov	22
1.5.2.1. Čipové karty	22
1.5.2.2. Žákovský průkaz	23
5. VLASTNÍ VÝZKUM	24
1.6. Výsledky dotazníkového šetření	24
1.7. Zhodnocení výsledků výzkumu	42
6. ZÁVĚR.....	43
7. SUMMARY	45
8. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	47
9. PŘÍLOHY	48

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

- Doprava – transport
- Dopravní gramotnost – transport literacy
- Dopravní výchova – transport education
- Dopravní systém – transport system

1. Úvod

Doprava je charakterizovaná jako činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií. Zatímco dříve sloužila doprava lidem pouze k překonávání vzdáleností, je dnes hybnou silou života společnosti, umožňuje poznávat svět, je jedním z určujících faktorů ekonomického a sociálního rozvoje.¹

Doprava byla vždy jednou ze základních potřeb společnosti od samých počátků civilizačního rozvoje.¹ Největší rozmach zaznamenala po vynálezu parního stroje. Začala se rozvíjet železniční doprava. Z rozšiřováním železnice do nových oblastí světa začali lidé více cestovat a využívat dopravu při přepravě za prací a návštěvě svých příbuzných a přátel.

Doprava je i důležitou součástí při realizaci cestovního ruchu. První organizovaná hromadná přeprava vlakem se konala v Anglii. Zorganizoval ji v 19.století Thomas Cook, průkopník v oblasti cestovního ruchu a zakladatel první cestovní kanceláře. Od této doby využívali lidé i dopravu pro přemísťování do rekreačního prostoru.

Rozvoj hospodářství, zejména ve 20. století, soustavně zvyšoval úlohu dopravy. Stále vzrůstající přepravní požadavky byly umocněny také větším objemem mezinárodního obchodu a to i v relacích mezi kontinenty. To vše klade stále větší nároky na přepravu zboží a osob, vznikaly proto nové druhy dopravy a zvyšovala se rychlost i kvalita přepravních služeb. Dvacáté století je ve znamení rozšiřování dopravních systémů, zvyšování přepravních rychlostí a zavádění nových způsobů pohonu.¹

V současnosti se využívá kromě železniční dopravy i letecká, vodní a automobilová. Nejvíce rozšířená je automobilová. Patří k nejmladším a nejrychleji se rozvíjejícím odvětvím dopravy. Také je nejméně bezpečná a vyznačuje se nejvyšší nehodovostí. Dnes vlastní osobní automobil velké procento obyvatel na celém světě. To, že je tak hojně využívána má za následek dobře vybudovaná silniční síť. Letecká doprava se využívá k přepravě cestujících a nákladu na dlouhé vzdálenosti a vodní doprava přepravuje hlavně náklad, je levná, ale také pomalá.

Možnosti, které dnes doprava nabízí přepravicům i přepravovaným osobám, jsou doslova nepřehledné.¹

¹ Zelený, L. Rozvoj dopravy ve světě. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2004. ISBN 80-245-0671-8

2. Literární přehled

2.1. Doprava

Doprava je obecně nejčastěji definovaná jako záměrné a organizované přemístění věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky pro dopravních cestách. Někteří autoři (např. Brezowski) považuje 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. **(Brinke, 1999: 4)**

Doprava je významným odvětvím světového hospodářství, které uskutečňuje přemísťování užitných hodnot (věcí) a osob, v užším smyslu je to pohyb dopravních prostředků na dopravních cestách. Výsledkem nákladní dopravy je užitný efekt – přeprava, která je nezbytnou podmínkou realizace užité hodnoty produktů ve výrobní sféře i konečné spotřebě, zvyšuje jeho hodnotu a cenu. V tomto smyslu je přímou součástí výrobně distribuční základny světového hospodářství. U osobní přepravy užitečný efekt zaniká s ukončením přepravy cestujících. V tržní ekonomice je doprava zahrnovaná zpravidla do terciárního sektoru. **(Hrala, Kašpar, Vitvarová, 1996: 93)**

Doprava je nedílnou součástí dějin lidstva od jejich samotného počátku. **(Mirvald, 1999: 5)** Ve všech etapách vývoje lidské společnosti patřila k základním potřebám, neboť jednotlivé krajiny světa mají rozdílný potenciál. Znamená to, že lidé nenacházejí ve svém bezprostředním okolí všechno to, co potřebují ke svému životu. Jsou tak nuceni přemísťování hmotné statky a sami sebe. Doprava je tedy výsledkem cílevědomé činnosti obyvatel naší planety. Zahrnuje pohyb dopravních prostředků po komunikacích a činnosti dopravních zařízení, jež se podílejí na uskutečňování přepravy nákladů a osob.

Doprava je jedním ze základních předpokladů rozvoje cestovního ruchu. Překlenuje prostorové rozdíly mezi místem bydliště občana a místem cestovního ruchu, přivádí účastníka k objektům a zařízením cestovního ruchu a vytváří tak možnosti spotřeby v cestovním ruchu. Vztah dopravy a cestovního ruchu je však vztahem oboustranným, protože rozvoj jednotlivých forem a druhů cestovního ruchu vyvolává vznik nových forem

dopravy, rekonstrukci existující a výstavbou nové dopravní sítě, výrobu dopravních prostředků respektujících požadavky cestujících a tedy i účastníků cestovního ruchu. **(Orieška, 1999: 19)**

Dopravou rozumíme vědomé přemísťování osob, nákladů, energie a zpráv z jednoho místa na druhé. **(Šíp, 1997: 3)** Vzniká doprava jako samostatný úsek společenské činnosti za účelem dělby práce v hospodářském státu. Doprava je samostatnou částí nevýrobní sféry a patří mezi odvětví služeb.

Doprava **(Zelený, 2004: 5)** je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií. Zatímco dříve sloužila doprava lidem pouze k překonávání vzdáleností, je dnes hybnou silou života společnosti, umožňuje poznávat svět, je jedním z určujících faktorů ekonomického a sociálního rozvoje. Překonává tři významné bariéry hospodářských aktivit: místa, času a příležitostí, tj. prostorovou vázanost výroby. **(Zelený, 2004: 5)**

Funkce dopravy podle **Eislera (2005: 27)**

Doprava plní několik funkcí. Kromě své dominující funkce, která spočívá v přemísťování zboží a osob, má doprava jako součást infrastruktury další funkce. K nim patří např. funkce:

- stimulační (investice do dopravní infrastruktury iniciují oživení ekonomiky)
- sociálně stabilizační (před racionalizací dopravní soustavy je dáována přednost zachování sociálního smíru, neboť doprava má značnou sociálně politickou dimenzi, poruchy v dopravním systému významně porušují stabilitu i vývoj celé ekonomiky a společnosti),
- substituční (doprava je využívána k substituce činnosti, např. v nákladní dopravě práce v režimu JIT substituuje skladování, v osobní dopravě lze regulovat soustředování obyvatel do měst apod.). Lze uvést další významné substituční funkce. Doprava se využívá k ovlivňování struktury spotřeby i její velikost, např. v souvislosti s nabídkou dalších služeb – zájezdy, rekreace. Současná komunikační technika naopak záporně ovlivňuje (jakožto substitut) dopravu,
- komplementární, která je převážně její dominantní funkcí.

Základními složkami dopravy jsou dopravní prostředky (automobily, vlaky, lodě, letadla) dopravní cesty (silnice, železnice, námořní lisky aj.) dopravní infrastruktura (nádraží, benzinová čerpadla, letiště, přístavy). Tyto složky ve vztahu s prostředím, kde se realizuje doprava určují druhy dopravy. **(Mirvald, 1999: 7)**

Druhy dopravy podle **Mirvalda (1999: 7)** jsou dány charakterem dopravních prostředků a prostředím, ve kterém se pohybují. Jednotlivé druhy dopravy lze zařadit do tří základních skupin: doprava pevninská, mořská a vzdušná. K pevninské dopravě náleží silniční a železniční doprava, vnitrozemská plavba, potrubní a městská hromadná doprava aj. netradiční druhy. Námořní doprava se realizuje na mořích a letecká doprava v atmosféře.

Dopravní cesta (**Brinke, 1999: 17**) se definuje jako pás speciálně upraveného terénu spojující dva koncové body, na němž se uskutečňuje doprava. Dopravními cestami jsou stezky, silnice, železniční tratě, vnitrozemské vodní cesty.

Dopravní cesta se obecně definuje jako pás terénu, spojující dva koncové body (a bezpočet bodů nezávislých), na němž se uskutečňuje doprava. Tato část terénu bývá obvykle tomuto účelu uzpůsobena, tzn. upravena a technicky vybavena. V tomto pojetí tedy dopravní cesta náleží do tzv. technické infrastruktury. Dopravními cestami jsou stezky, silnice, železniční tratě, vnitrozemské vodní cesty atd. (**Zelený, 2004: 14**)

Dopravní (komunikační) body jsou místa ležící na dopravních cestách (komunikacích), v nichž se v nákladní dopravě uskutečňuje nakládka, vykládka či překládka zboží a v osobní dopravě nástup cestujících do dopravních prostředků, výstup z nich a přestup z jednoho prostředku do druhého. (**Brinke, 1999: 19**)

Dopravní body jsou místa, ležící na dopravních cestách, v nichž se v nákladní dopravě uskutečňuje nakládka, vykládka či překládka zboží a v dopravě osobní nástup, výstup a přestup cestujících do dopravních prostředků. (**Šíp, 1997: 13**)

Dopravním uzlem nazýváme takový dopravní bod v němž se sbíhají nejméně tři komunikace např. železniční uzel, silniční uzel, letecký uzel, dopravní uzel rozumí se více druhů dopravy. (**Brinke, 1999: 20**)

Dopravní bod, (**Zelený, 2004: 16**) v němž se sbíhají nejméně tři komunikace (dopravní cesty) nazýváme dopravním uzlem. V případě, že jde o cesty stejného druhu, hovoříme pak o uzlu železničním, silničním atd.

Soustava vzájemně propojených dopravních cest (komunikací) a uzlů vytváří dopravní (komunikační) síť. Rozlišujeme síť v širším významu, tj. zahrnující veškeré komunikace a uzly na určitém vymezeném území (rajónu, oblasti, státu) a v užším významu, kdy uvažujeme jen síť s pravidelnou dopravou. (**Brinke, 1999: 20**)

Soustava vzájemně propojených dopravních cest a uzlů vytváří dopravní síť, kterou můžeme rozlišovat podle různých hledisek: **(Zelený, 2004: 16)**

a) podle šíře záběru

- síť v širším významu, která zahrnuje všechny komunikace a uzly na určitém území (např. region, oblast, stát)
- síť v užším významu, která zahrnuje pouze síť s pravidelnou dopravou

b) obecně síť členíme na dvě skupina

- síť složené z komunikací a uzlů stejného druhu (železniční, silniční, letecké atd.)
- síť tvořené komunikacemi a uzly různého druhu

c) podle druhu dopravy

- nákladní
- osobní

Prostorou strukturu dopravních sítí lze zkoumat podle čtyř základních strukturně morfologických znaků: deviatility, hustoty, konektivity a hierarchie.

Komunikace je homonymní výraz, jímž s v užším smyslu rozumí dopravní cesty včetně pevných zařízení (nádraží apod.) **(Brinke, 1999: 17)**

Komunikace je výraz, jímž se v uším smyslu rozumí dopravní cesty včetně pevných zařízení (například nádraží), toto pojetí se uplatňuje především v silničním hospodářství (event. v dopravní kartografii). Pojem komunikace lze rovněž chápat jako veškeré dopravní cesty včetně spojů telekomunikačních. **(Zelený, 2004: 14)**

Dopravní komunikační linka se obvykle označuje dopravní (komunikační) spojení, které s uskutečňuje konkrétním dopravním prostředkem (druhem spojení) mezi dvěma či více místy, v jednom či obou směrech, pravidelně, většinou podle stanoveného časového řadu, na existující dopravní cestě (trase). **(Brinke, 1999: 18)**

Pravidelná doprava se provádí podle vyhlášeného jízdního řádu za předem stanovených přepravních podmínek. **(Eisler, 2005: 53)**

Nepravidelná doprava není provozována podle vyhlášeného jízdního řádu, je to doprava podle požadavků zákazníka (smluvní). **(Eisler, 2005: 53)**

Potřeba přemístění vzniká (je důsledkem rozporu) mezi místem dosavadní existence statků a osob a místem, kde musí či chtějí být. **(Eisler, 2005: 27)**

Dopravní prostředky tvoří soubor pohyblivých zařízení (lodí, letadel, automobilů, vlaků apod.), jimiž se uskutečňuje přeprava. Z hlediska prostředí se dělí na pozemní, vodní a vzdušné, z hlediska funkce na nákladní a osobní. **(Brinke, 1999: 4)**

Dopravní zařízení představuje technické objekty sloužící dopravě a spojům – např. letiště, nádraží, přístavy, ale též radiové a televizní vysílací stanice. **(Brinke, 1999: 4)**

Dopravní zázemí je území, kterému dopravní uzly a dopravní cesty poskytují potřebné dopravní služby. Za dopravní zázemí považujeme územní působnost železničních stanic, autobusových zastávek, letišť a přístavů. V nich nastupují a vystupují cestující a nakládají s i vykládají se náklady z jejich zázemí. **(Mirvald, 1999: 48)**

2.2. Druhy dopravy

Železniční doprava se uplatňuje v nákladní i osobní dopravě na střední a dlouhé vzdálenosti ve vnitrostátním i mezinárodním měřítku: podílí se více než polovinou na výkonu pevninské nákladní dopravy, menší význam v přepravě osob je ovlivněn konkurencí automobilové dopravy. **(Hrala, Kašpar, Vitvarová, 1996: 97)**

Železniční doprava v cestovním ruchu **(Orieška, 1999: 20)** zabezpečuje přepravu účastníků železničními osobními vozy. K jejím přednostem patří hromadný charakter, plynulost a bezpečnost. Železniční síť činí tuto přepravu málo závislou na přírodních vlivech, nemá na ni vliv denní či noční doba a je provozována ve všech ročních obdobích. Určitou nevýhodou je omezená dostupnost některých, zvláště horských oblastí a středisek cestovního ruchu.

Ve světovém dopravním systému se železnice uplatňuje více v přepravě nákladní a to na středních a velkých vzdálenostech. Výkony u železnice jsou vyšší než u automobilové přepravy. **(Šíp, 1997: 10)**

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

Automobilová doprava **(Hrala, Kašpar, Vitvarová, 1996: 99)** se uplatňuje v přepravě nákladů a osob na krátké vzdálenosti: má vedoucí postavení v objemu nákladní a osobní dopravy. Zpravidla zabezpečuje hospodářské svazky v územně méně rozsáhlých oblastech při realizaci vnitrooblastní (vnitrostátní) dělby práce, ale vzhledem ke své mobilitě, se prosazuje i v mezinárodním měřítku.

Silniční dopravu v cestovním ruchu **(Orieška, 1999: 34)** tvoří přeprava jeho účastníků silničními dopravními prostředky po pozemních komunikacích. Tyto dopravní prostředky se ve srovnání s ostatními druhy dopravních prostředků vyznačují poměrně malou

kapacitou (autobus cca 40 – 45, případně víc míst k sedění, osobní automobil 4 -5 míst). Předností silniční dopravy jsou výhodná přepravní rychlost, vysoká pohotovost k přepravě a dostupnost míst a středisek cestovního ruchu.

Automobilová doprava (**Šíp, 1997: 9**) patří k nejmladším a k nejrychleji se rozvíjejícím druhům dopravy. Relativně nejmenší náročnost výstavby silnic, nízké nároky na obslužné systémy výrazně ovlivnily hustotu silniční sítě, která dnes zajišťuje dostupnost do všech obcí. Ve světovém dopravním systému zajišťuje přepravu nákladů a osob na krátké vzdálenosti na úrovni vnitrostátní a mezistátní. Automobilová přeprava má rozhodující podíl na objemu světové nákladní i osobní dopravy. Automobily a autokary jsou nejmasovějším prostředkem užívaným v cestovním ruchu.

Letecká doprava (**Brinke, 1999: 75**) je nemladší a nejdynamičtější odvětví dopravy. Začala se rozvíjet až po první, ale zejména až po druhé světové válce. Ve světovém dopravním systému se uplatňuje především v přepravě osob na střední a velké vzdálenosti v kontinentálním a mezikontinentálním měřítku.

Letecká doprava (**Hrala, Kašpar, Vitvarová, 1996: 102**) se uplatňuje především v přepravě osob na velké vzdálenosti hlavně v mezikontinentálním měřítku, prosazuje se stále více i v přepravě nákladů. Výhodou je rychlost a v případě přepravy nákladů úspora na obalech. S rozvojem letecké dopravy je spojen vznik „komplexů“, provozů a služeb zajišťujících její potřeby v obvodech velkých letišť, počtem zaměstnanců se rovnají velkým průmyslovým závodům. Letecká doprava podstatně snížila ekonomické vzdálenosti a zpřístupnila odlehlé oblasti bez sítě pevninských cest (např. kanadský sever, oblasti Sibiře nebo rovníkových pralesů). Upravená letadla se používají i pro jiné účely (geologickou prospekci, snímkování pro kartografické potřeby, v zemědělství a lesnictví, pro zdravotnické i jiné služby v odlehlých oblastech apod.).

Letecká doprava v cestovním ruchu (**Orieška, 1999: 25**) představuje nejrychlejší způsob přepravy, který umožňuje rychlé spojení i mezi značně vzdálenými místy. Předností letecké dopravy je vysoká přepravní rychlost, pohodlí, kultura cestování. Výhody letecké dopravy se projevují jenom při přepravě na větší vzdálenosti. V případě bližších cílů se tato výhoda ztrácí z důvodu značné vzdálenosti letiště od center měst a středisek cestovního ruchu. Nevýhodou letecké dopravy jsou vysoké provozní náklady a z toho vyplývající vysoké ceny letenek (přepravného).

Tato dopravní odvětví patří k tzv. starým druhům dopravy, prodělává v posledních desetiletích svou renesanci. Důvodem je její levnost, i když je pomalejší než ostatní odvětví pevninské dopravy. Většinou využívá přirozených dopravních cest, řek a jezer,

často upravených, čímž je více než u některých jiných druhů dopravy její rozmístění ovlivněno přírodními podmínkami. Ve světovém dopravním systému nalézá uplatnění především v přepravě hromadných substrátů na střední a velké vzdálenosti, přičemž většina objemu i výkonu se realizuje v hospodářsky vyspělých zemích, v jejichž dopravním systému však mnohdy hraje podřadnou úlohu. Přeprava osob v globálním měřítku je jen okrajovou záležitostí a má určitý význam jen v rozvojových zemích, na něž připadají asi tři čtvrtiny přepravního výkonu všech ekonomicky vyspělých států rozvojových zemích. **(Brinke, 1999: 62)**

Vodní vnitrozemská doprava **(Hrala, Kašpar, Vitvarová, 1996: 96)** se uplatňuje hlavně v přepravě hromadných substrátů ve vnitrokontinentálním měřítku na střední a velké vzdálenosti, prohlubuje územní dělbu práce zpravidla ve vnitrooblastní (vnitrostátní) dimenzi. V dopravním systému vyspělých zemí zůstává druhořadým odvětvím (výjimkou je Nizozemí). V zaostalých oblastech (zemích má relativně větší význam, ale provádí se většinou zastaralými dopravními prostředky. V odlehlých oblastech (např. v Amazonii) může mít význam pro jejich zpřístupnění. Vodní vnitrozemská přeprava je spojena s počátky civilizace. Přirozená vodní cesta poskytuje dopravní možnosti bez zvláštních nároků na údržbu, značný význam měla před nástupem průmyslové revoluce. Technický pokrok jí umožňuje uplatnit výhodu nízkých přepravních nákladů (nižší spotřeba tažné síly a pohonných hmot), dopravní cestu není nutné budovat (s výjimkou kanálů a průplavů) pouze upravovat.

Vodní doprava **(Orieška, 1999: 38)** umožňuje přepravu účastníků cestovního ruchu dopravními prostředky (plavidly) po vodních cestách. Patří mezi nejstarší druhy dopravy používané k přepravě osob. Její význam z hlediska cestovního ruchu je určen zejména existencí vhodných vodních toků a ploch (řek, jezer, moří). Nejvíce rozvinutá je proto v přímořských státech. V našich podmínkách má cestovnímu ruchu jenom okrajový význam.

2.3. Dopravní výchova a cestovatelská gramotnost

Dopravní výchova patří mezi nedílné součásti všeobecného vzdělání dětí a dospělých. Především teď, v době zvýšeného nárůstu motorismu, je znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích chápáno jako základní prvek pro převzetí. Správným působením a pochopením těchto zákonitostí se dá předejít mnohým dopravním nehodám, jejich smrtelným následkům. **(Límová, 2006: 5)**

Cílem dopravní výchovy je příprava dětí a mládeže jako takové na samostatný a bezpečný pohyb v dopravním prostředí. **(Límová, 2006: 5)**

Dopravní výchovou nelze zúžit je na znalosti pravidel provozu na pozemních komunikacích, ale je potřeba ji rozvíjet i jako prvek pro výchovu morálních a volních vlastností, které jsou z hlediska bezpečnosti provozu nezbytné. **(Límová, 2006: 6)**

Cestovatelsky gramotným je ten, kdo je schopný porozumět jednotlivým symbolům tak, že zná jak se podle nich samostatně a bezpečně přesouvat z místa na místo, současně je schopný (i v krátkém čase) v daném sociálním prostoru se adaptovat na konkrétní kulturní (především sociální) podmínky, je schopný pochopit respektovat související pravidla a ty komplexně prezentovat ve vlastním uvažování a konání. **(Kikušová, 2004: 32)**

3. Cíle a metodika práce

Cílem bakalářské práce je analyzovat dopravu, dopravní služby a dopravní gramotnost na Benešovsku, šetření bylo zaměřeno na města Benešov a Vlašim.

Práce je rozdělena do dvou částí. V teoretické části bakalářské práce je definována doprava z obecného hlediska. Praktická část je zaměřena na vymezení a charakteristiku zvoleného okresu. Bude provedena situační analýza dopravy na Benešovsku a terénní dotazníkové šetření.

V dotazníkovém šetření bude zaměřena pozornost hlavně na studenty, kteří představují největší podíl účastníků na dopravě. Dále se zaměřit na možnosti zlepšení dopravního systému, zjištění na jaké úrovni jsou dopravní služby a dopravní gramotnost obyvatel, žijících v tomto okresu. Případně navrhnout jiné možnosti zlepšení.

Hlavním cílem bakalářské práce je tedy zjištění úrovně dopravy a dopravní gramotnosti v tomto regionu. Byly zvoleny následující *pracovní hypotézy*, jejichž pravdivost na základě vyhodnocení dotazníkového šetření bude potvrzena nebo vyvrácena.

Pracovní hypotézy:

- 70% obyvatel Benešovska se setkala s dopravní výchovou na střední škole
- dopravní gramotnost na Benešovsku je na dobré úrovni
- převážná většina studentů vysokých škol využívá služeb autobusové dopravy

Nejprve byla shromážděna potřebná literatura a prameny, které se vážou k tématu bakalářské práce, a z kterých bude čerpáno.

Poté budou shromážděny základní údaje o vybraném regionu a zjištěn rozsah dopravy a dopravních služeb, které se zde poskytují.

Bude provedeno terénní šetření. Vypracován dotazník, kterým se bude zjišťovat úroveň dopravních služeb, jaký dopravní prostředek lidé v regionu nejčastěji využívají, za jakým účelem a jaké mají znalosti v oblasti dopravní výchovy.

Po vyplnění dotazníků bude provedeno vyhodnocení, kterým zjistíme skutečný stav dopravy a dopravní gramotnosti v regionu. Na základě výsledků ověříme pravdivost pracovních hypotéz, které byly stanoveny v úvodě bakalářské práce. Na základě zjištěných dat bude vypracován návrh ke zlepšení dopravního systému v regionu.

4.3. Město Benešov

Město Benešov leží ve středních Čechách, zhruba třicet kilometrů jižně od Prahy, je významné svou polohou na hlavních komunikačních tazích. Dnes má kolem 16 000 obyvatel a jeho jméno bývá někdy také uváděno jako Benešov u Prahy.²

Benešov leží na hlavní silnici I/3 (E55), která je dnes vedena obchvatem po západní straně města, nicméně v těsné blízkosti zástavby. Z ní zde odbočují silnice do Vlašimi a Pelhřimova a opačným směrem do Týnce nad Sázavou a Kamenného Přívozu.²

Železnice byla vybudována v sedmdesátých letech 19. století. Jedná se o elektrifikovanou dvoukolejnou trať č. 221 z Prahy, která dále pokračuje jednokolejně jako č. 220 do Tábora a Českých Budějovic. Z Benešova vychází místní trať č. 222 do Vlašimi a Trhového Štěpánova. Benešov je také konečnou stanicí příměstských železničních jednotek, tzv. pantografů, které přijíždějí z Prahy v půl hodinových intervalech. Autobusovou dopravu na Benešovsku provozuje převážně ČSAD Benešov a.s., patřící do skupiny ICOM Transport. Autobusové nádraží je umístěno přímo proti vlakovému.²

4.3.1. Městská hromadná doprava v Benešově (schéma městské dopravy – příloha č.1)

Historie městské dopravy v Benešově se začíná psát rokem 1970, kdy byla zavedena doprava po městě na dvou linkách, a to:

Linka č. 1 - U jatek – Mírové náměstí – Žel. stanice – U nemocnice – Závod BS – Pomměnce

Provoz v prac. dny. dny 4:30 – 22:20 a v sobotu 6:30 – 13:30

Linka č. 2. – Sklad plynu – Mírové náměstí – Žel. stanice – Závod ČKD – U Topolu – Konopiště

provoz v pracovní dny 5:35 – 22:50

V počátcích provozu byly na linky nasazovány autobusy z meziměstských turnusů, takže nebyl problém spatřit na lince MHD i autobus ŠD11. Městské autobusy ŠM11 byly dodány zhruba až po roce. V roce 1977 byla zavedena ještě linka č. 3 U jatek - Černý les.²

2. http://www.spvd.cz/?p=cz/benesov/benesov.html&m=menu_cz.html , [cit. 5.2.2007]

Obsazenost spojů byla v prvních měsících provozu poměrně uspokojivá, posléze slábla a i v polovině 80. let nebyl problém spatřit na lince zcela prázdný autobus, ovšem i frekvence spojů ani tehdy nebyla nijak velká a s úspěchem lze říci, že dnešní linka 2 je vlastně spojení bývalých linek 2 a 3 ve druhé polovině 90. let. Ač zámek Konopiště byl vždy významným turistickým cílem, autobus tam jezdil téměř stále bez cestujících.²

Dnes městskou dopravu provozuje, stejně jako regionální dopravu, ČSAD Benešov a.s. a systém je tvořen dvěma autobusovými linkami, jejichž trasy se vzájemně protínají na autobusovém nádraží. Do MHD jsou zapojeny také obce Pomněnice a Černý Les. Linky jsou označeny čísly 1 a 2, licenčními čísly pak 205001 a 205002, a jejich vedení je následující:

Linka č.1 - Konečná stanice – Žel. stanice – U nemocnice – Kaufland – Pomněnice ve směru tam 6 spojů, ve směru zpět 7 spojů, v období od 1. 6. do 30. 9. jede o jeden pár spojů více

Linka č. 2 - (Žel. stanice) – Spořilov – Žel. stanice – Marianovice – Černý les celkem 8 párů spojů, v době školních prázdnin o jeden spoj ve směru tam méně

Rozsah provozu je cca 5:30 – 17:00, v dopoledních hodinách ovšem jedou pouze dva zkrácené spoje linky č. 1 v úseku "U nemocnice, resp. Hydraulika – Aut. stanice". Provoz je zajišťován pouze v pracovních dnech a o nějakém intervalu v podstatě nelze hovořit. Jelikož je provoz značně slabý, pro náhodného cestujícího je systém prakticky nepoužitelný.²

Tarif MHD je nepřestupný, jízdenka pro jednotlivou jízdu stojí 9 Kč (7 Kč z čipové karty). Jízdenky se prodávaly v předprodeji, ale to už je nyní minulostí. Předprodej byl zrušen a jízdenku lze zakoupit jen u řidiče přímo ve voze.²

Zastávky jsou označeny klasickými smaltovanými terči ČSAD na červeném sloupku, velká část je společná i pro meziměstské linky. Jízdní řády jsou ve stejném provedení jako pro meziměstské linky, je na nich ale uvedeno "MHD Benešov linka 1" nebo "2" a samozřejmě zjednodušený popis trasy. Zastávka městské dopravy na autobusovém nádraží je umístěna na jednom z odjezdových stanovišť, přičemž není nijak odlišena od ostatních.²

² http://www.spvd.cz/?p=cz/benesov/benesov.html&m=menu_cz.html , [cit. 5.2.2007]

4.4. Město Vlašim

Město Vlašim leží ve středočeském kraji na říčce Blanici, zhruba 50 km jihovýchodně od Prahy, v mírně kopcovité krajině, které vévodí mýtická hora Blaník, podle níž je také zdejší kraj nazýván Podblanickem. Počet obyvatel v dnešní době dosahuje asi 13 000. Určitou neobvyklostí je to, že díky konfiguraci terénu je centrum města jakoby rozděleno na dvě části – historické v údolí Blanice a o něco živější oblast kolem křižovatky ulic Komenského, Riegrovy a Lidické.³

Vlašim dnes leží více izolovaně od hlavních komunikačních tras. Prochází jí silnice z Benešova do Pelhřimova, která je v současné době vedena po přeložce mimo centrální část města. Větší význam má ještě silnice směrem na Kutnou Horu, která Vlašim zároveň spojuje s nepříliš vzdálenou dálnicí D1 procházející severovýchodně od města.³

Železnice byla vybudována ve Vlašimi v roce 1895, dnes je tato místní trať označena číslem 222 a končí v nedalekém Trhovém Štěpánově. Zajímavostí trati je to, že původně pokračovala až do Dolních Kralovic. Toto městečko ovšem i s koncovým úsekem trati zatopila voda přehradní nádrže Švihov (Želivka).³

Ve Vlašimi má své sídlo a garáže ČSAD Benešov a.s., které je provozovatelem regionální i městské dopravy na Benešovsku a Vlašimsku. Klasické autobusové nádraží ve Vlašimi není, autobusy odjíždějí buď ze stanovišť před železničním nádražím, nebo od závodu Sellier & Bellot na jižním okraji města. Tyto pak městem projíždějí, přičemž zastavují i na většině zastávek MHD.³

4.4.2. Městská hromadná doprava ve Vlašimi (schéma městské dopravy – příloha č.2)

Městská doprava ve Vlašimi je provozována jen na jediné lince, která však díky závlekům obsluhuje všechny části města a vyjíždí i daleko za něj. Tato linka má licenční číslo 206001 a trasu **(Hrazená Lhota – Domašín) – Vlašim, sídliště – Spořilov – (Vlašim, hřbitov) – Vlašim, Měú – Vlašim, žel. st. – Vlašim, u Vorliny – Vlašim, závod – (Bolinka – Bolina)**. Většina spojů je vedena vždy jen v části trasy, případně vynechávají některé zastávky a existuje i varianta přímého spojení závodu se sídlištěm. Linka je provozována pouze v pracovních dnech v rozsahu cca 5:30 – 18:30, po 22:00 jede ještě jeden spoj od závodu do města. Podle jízdního řádu má linka ve dnech školního vyučování v obou směrech dohromady 29 spojů.³

³. http://www.spvd.cz/?p=cz/vlasim/vlasim.html&m=menu_cz.html, [cit. 5.2.2007]

Při pohledu do jízdního řádu se zdá být provoz značně zmatený, ve skutečnosti je ale vše poněkud přehlednější, než se na první pohled zdá. Jelikož pro motorová vozidla uzavřený most přes Blanici neumožňuje průjezd centrem, musí být trasa vedena po obchvatu, což jí paradoxně spíše prospělo, neboť se tak o hodně zkrátil závlek do čtvrti Spořilov. Jízdné je jednotné, základní jízdenka stojí 9,- Kč, (7 Kč z čipové karty). Jízdenky se prodávají pouze u řidiče prostřednictvím elektronické pokladny Mikroelektronika. Nástup je umožněn pochopitelně jen předními dveřmi, zadní jsou určeny pouze pro výstup.^{3.}

Provoz městské dopravy sice není příliš hustý, ale základní dopravní obslužnost (sídliště - centrum - školy - továrna) je zajištěna vcelku uspokojivě a v kombinaci s meziměstskými linkami, které lze v obvodu městské dopravy využívat za tarif MHD, je nabídka spojů přeci jen o něco vyšší. Hlavním důvodem existence MHD je především zajištění spojení závodu Sellier & Bellot, který leží na samém okraji Vlašimi vlastně již mimo souvislou zástavbu, se zbytkem města. Dalším důležitým faktorem je kopcovitý terén, kdy je při cestě z jednoho konce města na druhý třeba překonat poměrně hluboké údolí Blanice. To zajišťuje městské dopravě i v dnešní době relativně dost cestujících.^{3.}

4.5. ČSAD Benešov, a.s.

Největším dopravcem v okrese Benešov je ČSAD Benešov.

Československá státní automobilová doprava Benešov (ČSAD s.p.), vznikla v roce 1991, v rámci postupné privatizace jednotlivých závodů ČSAD KNV Praha, kam byla začleněna pod označením dopravní závod číslo 114 - Benešov. Pod tento závod spadala i provozovna ve Vlašimi. V roce 1994 se společnost ČSAD Benešov včetně pobočky ve Vlašimi transformovalo do podoby akciové společnosti. Od roku 2000 patří ČSAD Benešov do skupiny ICOM transport, a.s., který je majoritním držitelem akcií. ICOM transport vlastní ve společnosti ČSAD Benešov 74% podíl. V rámci restrukturalizace společnosti byla zrušena pobočka osobní dopravy a hlavní sídlo společnosti v Benešově, v ulici Červené Vršky a autobusy na městské i příměstské linky jsou vypravovány z provozovny ve Vlašimi a část také z provozovny nákladní dopravy, která sídlí v Benešově -Mariánovicích.^{4.}

^{3.} http://www.spvd.cz/?p=cz/vlasim/vlasim.html&m=menu_cz.html, [cit. 5.2.2007]

^{4.} http://citybus.cz/praha/aktevid_sd-pid/csad_benesov/index.htm, [cit. 20.2.2007]

Vozový park společnosti ČSAD Benešov tvoří standardní autobusy značek Karosa, Mercedes Benz a SOR. V rámci firemní strategie je vozový park společnosti ICOM transport průběžně obnovován autobusy značky Mercedes Benz.⁴

Dalšími dopravci na Benešovsku a Vlašimku jsou například Connex Praha a ICOM transport Jihlava.⁴

4.5.1. Integrovaná doprava ČSAD Benešov

Od 1. září 2004 funguje mezi městy Benešov a Vlašim integrovaný dopravní systém prezentovaný linkou číslo 200001. Základní jízdné v této relaci činí 18,- Kč a držitelé čipové karty zaplatí pouze 16,- Kč. Integrace spočívá v tom, že je linka rozdělena na tři tarifní pásma a jízdní doklad z této linky platný v příslušném pásmu je možno využít po dobu třiceti minut i na linkách MHD Benešov a Vlašim. Tarif MHD pro přepravu cestujících po Benešově a Vlašimi však na této lince neplatí, což je také uvedeno na cedulce na předních dveřích autobusu. Další dopravci, včetně Českých drah, ani všechny spoje ČSAD Benešov v relaci Benešov - Vlašim však nejsou do tohoto systému začleněni.⁴

4.5.2. Služby a slevy poskytované ČSAD Benešov

4.5.2.1. Čipové karty

Jde o plastovou kartu velikosti platební karty, kterou vydává každá pobočka ČSAD Benešov. Cena za vydání karty je 100Kč. Je možné ji nabít na částku 100 - 1000 Kč. Při každém nastoupení do autobusu je nutné nahlásit řidiči cílovou zastávku a platbu kartou. Po obslužení strojku řidičem přiložíte kartu na označené místo u strojku. Ten pak vytiskne lístek v odpovídající hodnotě a zároveň bude odečtena stejná částka z karty. Informace o zbývajícím částce na kartě je vytištěn na jízdence. Karty lze zatím používat jen na linkách provozujících ČSAD Benešov a.s. Na linkách městské hromadné a integrované dopravy držitelé těchto karet mají levnější jízdné. U městské hromadné dopravy je to z 9 korun na 7 korun a u integrované dopravy na trase Benešov – Vlašim je sleva z 18 korun na 16 korun.⁵

⁴ http://citybus.cz/praha/aktevid_sd-pid/csad_benesov/index.htm, [cit. 20.2.2007]

⁵ <http://www.kondrac.cz/zivotsit/cipova.php>, [cit. 20.2.2007]

4.5.2.2. Žákovský průkaz

Žákovské jízdné platí pro jízdu ze stanice místně nebo časově nejbližší místu bydliště žáka do stanice místně nebo časově nejbližší místu sídla školy nebo její součásti či místa konání praktického vyučování a zpět směrem nejkratším nebo časově nejvýhodnějším.⁶

Průkazy jsou vydávány:

- pro žáky do 15 let - žákovské jízdné ve výši - cca 37,5% z plného/obyčejného jízdného
- pro studenty od 15 do 26 let - žákovské jízdné ve výši cca 75% z plného/obyčejného jízdného.⁶

Platnost průkazů:

- u žáků do 15 let platí průkaz maximálně 4 školní roky s tím, že škola každoročně potvrzuje prodloužení platnosti pro konkrétní školní rok záznamem na rubové straně průkazu;
- u žáků starších 15 let platí průkaz maximálně 1 školní rok (mimo měsíců červenec, srpen).⁶

Na základě předložení platného žákovského průkazu dopravce vydá jízdenku za žákovské jízdné pro jednotlivou jízdu nebo časovou jízdenku (pro denní dojíždění) pro celý cestovní úsek vyznačený v žákovském průkazu směrem nejkratším nebo časově nejvýhodnějším (popřípadě pro část tohoto úseku při použití více dopravců či více linek jednoho dopravce).⁶

Železniční dopravci přiznávají žákovské jízdné pouze ve 2. vozové třídě. Žákovská sleva se nevztahuje na příplatky uplatňované k jízdnému za použití vlaků vyšší kvality. Při použití 1. vozové třídy zaplatí držitel žákovského průkazu v závislosti na věku obyčejné jízdné nebo zvláštní jízdné pro děti do 15 let pro 1. vozovou třídu.⁶

⁶ <http://www.csadvs.cz/busdoprav/ceniky/zakovske/pokyny.htm>, [cit. 20.2.2007]

5. Vlastní výzkum

Pro vlastní výzkum byla z možných metod marketingového výzkumu zvolena nejpoužívanější metoda dotazníkového šetření. Dotazník (příloha č.1.) obsahoval otázky uzavřené, kde byl respondentům nabízen výčet možných odpovědí.

Prostřednictvím dotazníkového šetření byl proveden výzkum dopravní situace a dopravní gramotnosti v okrese Benešov (zaměřeno na města Benešov, Vlašim). Vyplnění dotazníků bylo získáno formou terénního šetření na Benešovsku a Vlašimsku, kde byli osobně dotazováni obyvatelé těchto regionů. Další dotazníky byly rozeslány prostřednictvím elektronické pošty.

Z celkových 200 dotazníků byla návratnost 143.

5.1 Výsledky dotazníkového šetření

Po vyhodnocení vyplněních dotazníků jsem získala tyto informace:

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

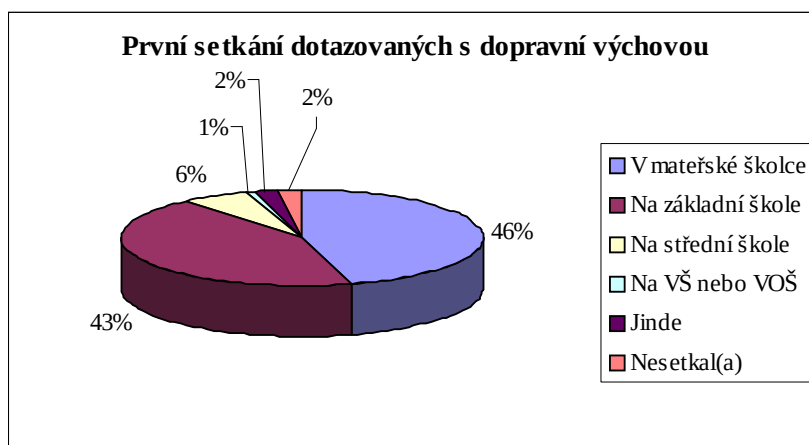
Na otázku kdy se poprvé dotazovaní setkali s dopravní výchovou, nejvíce a to 46% dotazovaných odpovědělo v mateřské školce, ze 143 to je 65 dotazovaných. Na základní škole se poprvé s dopravní výchovou setkala 43% dotazovaných. Nejméně dotazovaných, od 2-6% označilo poslední čtyři možnosti. V pořadí střední škola 6%, jinde a dotazovaní, kteří se nikdy nesetkali s dopravní výchovou 2% a vysoká škola 1%.

Tabulka č. 1. – První setkání dotazovaných s dopravní výchovou

	V mateřské školce	Na základní škole	Na střední škole	Na VŠ nebo VOŠ	Jinde	Nesetkal(a)
Studující	44	41	9	1	1	2
Pracující	21	21	0	0	2	1
Celkem	65 (46%)	62 (43%)	9 (6%)	1 (1%)	3 (2%)	3 (2%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 1 – První setkání dotazovaných s dopravní výchovou



zdroj: vlastní šetření

Otázka 2.: Měl(a) jste na střední škole předmět týkající se dopravní výchovy nebo dopravy jako takové?

Ze 143 dotazovaných mělo pouze 25% předmět týkající se dopravní výchovy nebo dopravy na střední škole, celkem tedy pouze 36 dotazovaných. Nejvíce a to 107 odpovědělo, že se nikdy nesetkalo s touto problematikou na střední škole.

Tabulka č. 2. - Kolik z dotazovaných mělo předmět týkající se dopravy na střední škole

	ANO	NE
Studující	24	74
Pracující	12	33
Celkem	36 (25%)	107(75%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 2. – Kolik z dotazovaných mělo předmět týkající se dopravy na střední škole



zdroj: vlastní šetření

Otázka 3.: Kam jste se pravidelně dopravoval(a)/dopravujete?

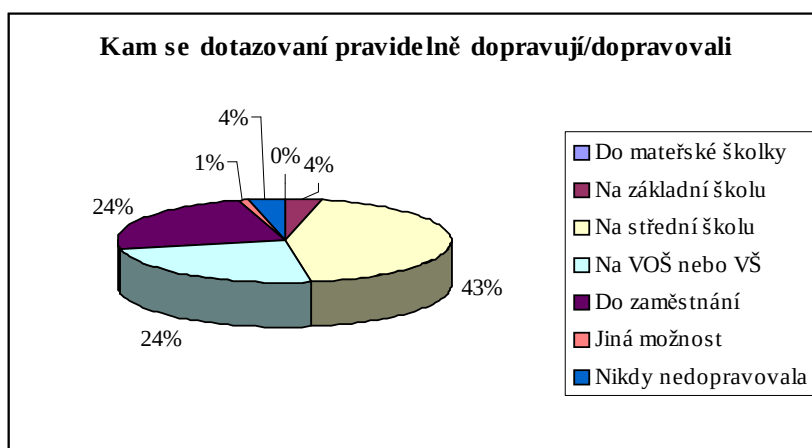
Na otázku kam se dotazovaní pravidelně dopravují nebo dopravovali nejvíce z nich odpovědělo, a to 43%, na střední školu, dále pak na vyšší nebo vysokou školu a do zaměstnání 24%. Na základní školu a nikdy se pravidelně nedopravovalo 4% dotazovaných, nejméně, a to 1% a 0%, získali možnosti jiná (1%) a do mateřské školky (0%).

Tabulka č. 3. – Kam se dotazovaní pravidelně dopravují/ dopravovali

	Do mateřské školky	Na základní školu	Na střední školu	Na VOŠ nebo VŠ	Do zaměstnání	Jiná možnost	Nikdy se nedopravoval(a)
Studující	0	3	49	28	0	1	0
Pracující	0	1	1	0	27	0	4
Celkem	0 (0%)	4 (4%)	50 (43%)	28 (24%)	27 (24%)	1 (1%)	4 (4%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 3. – Kam se dotazovaní pravidelně dopravují/dopravovali



zdroj: vlastní šetření

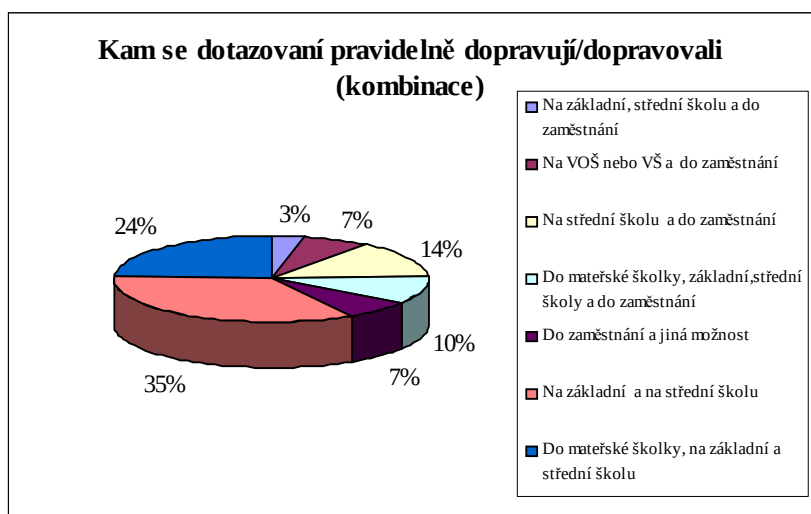
V dotazníkovém šetření se objevily i kombinace těchto možností, někteří dotazovaní se pravidelně dopravují nebo dopravovali na více míst. Ze 143 označilo 29 lidí více možností. Z toho nejvíce na základní a střední školu 35%, dále do mateřské školky, na základní a střední školu 24%, na střední školu a do zaměstnání 14%. Do mateřské školky, na základní a střední školu a do zaměstnání se z 29 dotazovaných dopravovalo/dopravuje 10%. Nejméně procent získaly kombinace do zaměstnání a jiná možnost 7%, na vyšší nebo vysokou školu a do zaměstnání také 7%, na základní a střední školu a do zaměstnání 3%.

Tabulka č. 4. – Kam se dotazovaní pravidelně dopravují/dopravovali (kombinace)

	Na základní, střední školu a do zaměstnání	Na VOŠ nebo VŠ a do zaměstnání	Na střední školu a do zaměstnání	Do mateřské školky, základní, střední školy a do zaměstnání	Do zaměstnání a jiná možnost	Na základní a střední školu	Do mateřské školky, na základní a střední školu
Studující	0	0	0	0	0	10	7
Pracující	1	2	4	3	2	0	0
Celkem	1 (3%)	2 (7%)	4 (14%)	3 (10%)	2 (7%)	10 (35%)	7 (24%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 4 – Kam se dotazovaní pravidelně dopravují/dopravovali (kombinace)



zdroj: vlastní šetření

Otázka 4.: Za jakým účelem využíváte dopravu?

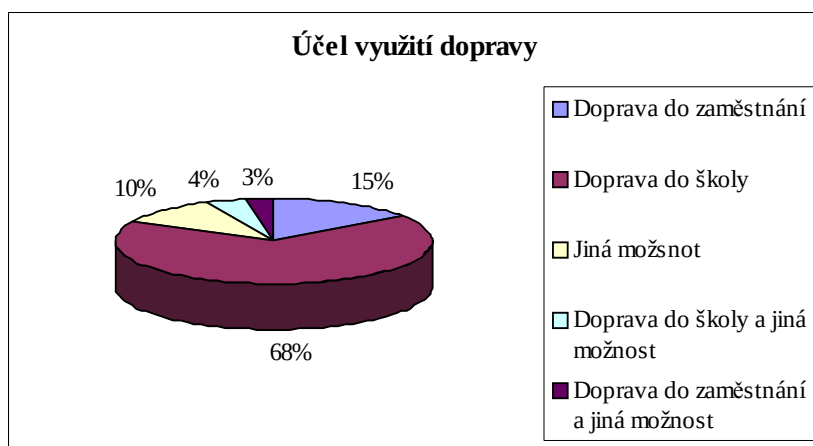
Nejčastěji dotazovaní využívají dopravu při přepravě do školy 68%, z celkových 143 to je 96 lidí, do zaměstnání se dopravuje 15% dotazovaných. Jinou možnost zaškrtnlo 10%. Další zvolili kombinace možností 4% do školy a jiná možnost a 3% do zaměstnání a jiná možnost.

Tabulka č. 5. – Účel využití dopravy

	Doprava do zaměstnání	Doprava do školy	Jiná možnost	Doprava do školy a jiná možnost	Doprava do zaměstnání a jiná možnost
Studující	0	90	8	0	0
Pracující	22	6	7	6	4
Celkem	22 (15%)	96 (68%)	15 (10%)	6 (4%)	4 (3%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 5. – Účel využití dopravy



zdroj: vlastní šetření

Otázka 5.: Jak často cestujete?

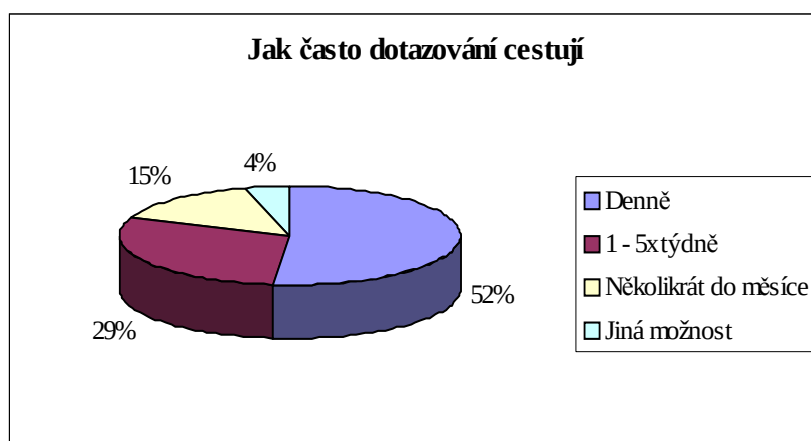
Na otázku jak často cestují odpovědělo 52% dotazovaných denně, ze 143 to je 74 lidí, 1-5x týdně 29%, několikrát do měsíce 15% a jinou možnost uvedlo 6 dotazovaných, tedy 4% z celkových 143.

Tabulka č. 6. – Jak často dotazovaní cestují

	Denně	1 - 5x týdně	Několikrát do měsíce	Jiná možnost
Studující	54	38	5	1
Pracující	20	4	16	5
Celkem	74 (52%)	42(29%)	21(15%)	6 (4%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 6. – Jak často dotazovaní cestují



zdroj: vlastní šetření

Otázka 6.: Do jaké vzdálenosti se pravidelně dopravujete?

Nejčastěji se dotazovaní dopravují do 20 kilometrů 36%, do 50 kilometrů to je 33%, nad 100 kilometrů 24% a 7% se dopravuje do vzdálenost větší než 100 kilometrů od svého bydliště.

Tabulka č. 7. – Do jaké vzdálenosti se dotazovaní nejčastěji dopravují

	Do 20 km	Do 50 km	Do 100 km	Více než 100 km
Studující	28	39	26	5
Pracující	24	8	8	5
Celkem	52 (36%)	47 (33%)	34 (24%)	10 (7%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 7. – Do jaké vzdálenosti se dotazovaní nejčastěji dopravují



zdroj: vlastní šetření

Otázka 7.: Jak velké jsou Vaše měsíční náklady na dopravu?

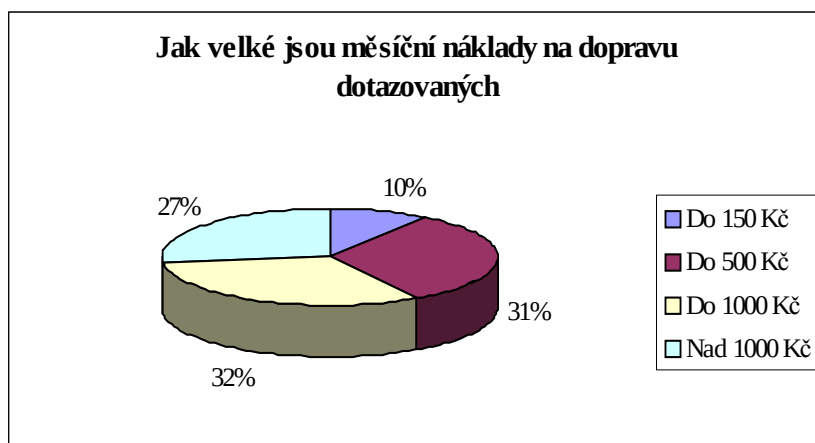
Na otázku jak velké jsou měsíční náklady dotazovaných na dopravu, odpovědělo, že 32% měsíčně vynaloží na dojíždění do zaměstnání, do školy nebo jinam do 1000 korun, 31% do 500 korun, 27% nad 1000 korun. Do 150 korun utratí za dopravu 10% dotazovaných.

Tabulka č. 8. – Jak velké jsou měsíční náklady na dopravu dotazovaných

	Do 150 Kč	Do 500 Kč	Do 1000 Kč	Nad 1000 Kč
Studující	9	35	31	23
Pracující	5	10	15	15
Celkem	14 (10%)	45 (31%)	46 (32%)	38 (27%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 8. – Jak velké jsou měsíční náklady na dopravu dotazovaných



zdroj: vlastní šetření

Otázka 8.: Který dopravní prostředek nejčastěji využíváte při přepravě do školy nebo do zaměstnání?

Nejvíce využívaným dopravním prostředkem na Benešovsku a Vlašimsku je autobus, používá ho 54% dotazovaných, ze 143 to je 67 lidí. Dále se pak používá vlak ze 17%. Autem se dopravuje 13% dotazovaných, 9% nevyužívá žádný dopravní prostředek, nejméně 4% jiný (např. kolo) a 3% městskou hromadnou dopravu.

Tabulka č. 9. – Jaký dopravní prostředek dotazovaní nejčastěji využívají

	Auto	Autobus	Vlak	MHD	Jiný	Nevyužívám
Studující	4	56	19	1	4	6
Pracují	12	11	2	3	1	5
Celkem	16 (13%)	67 (54%)	21 (17%)	4 (3%)	5 (4%)	11 (9%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 9. – Jaký dopravní prostředek dotazovaní nejčastěji využívají



zdroj: vlastní šetření

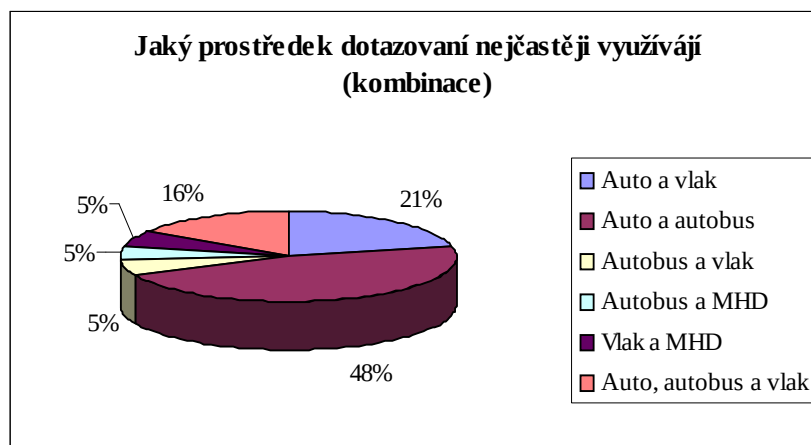
Někteří dotazovaní využívají kombinace těchto dopravních prostředků. Celkem ze 143 jich je 19. Z těchto 19 nejvíce a to 9 (48%) obyvatel Benešovska a Vlašimska používá stejně automobil i autobus, 4 (21%) dotazovaní automobil a vlak, 3 (16%) lidé využívají automobil, autobus a vlak, nejméně 5% používá kombinace autobusu a vlaku nebo autobusu a městské hromadné dopravy nebo vlaku a městské hromadné dopravy.

Tabulka č. 10. – Jaký dopravní prostředek dotazovaní nejčastěji využívají (kombinace)

	Auto a vlak	Auto a autobus	Autobus a vlak	Autobus a MHD	Vlak a MHD	Auto, autobus a vlak
Studující	0	6	1	1	0	0
Pracující	4	3	0	0	1	3
Celkem	4 (21%)	9 (48%)	1 (5%)	1 (5%)	1 (5%)	3 (16%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 10. – Jaký dopravní prostředek dotazovaní nejčastěji využívají (kombinace)



zdroj: vlastní šetření

Otázka 9.: Pokud používáte MHD, čím nejčastěji jezdíte?

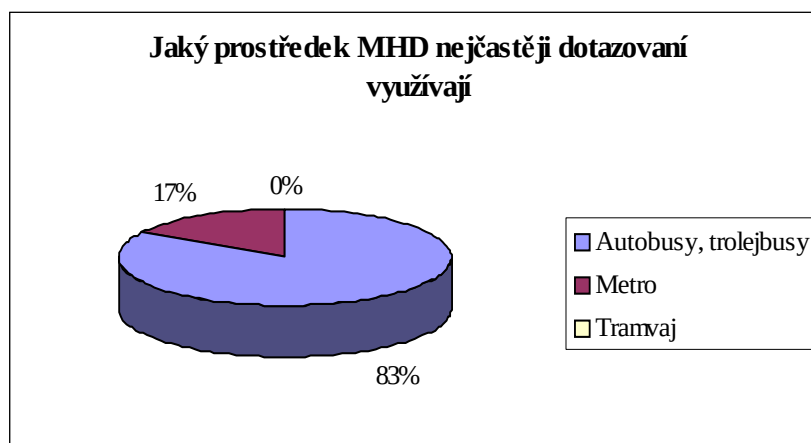
Městskou hromadnou dopravu využívá pouze 6 dotazovaných z celkových 143. Nejvíce se používá autobus, a to z 83%. Metro využívá pouze jeden z dotazovaných.

Tabulka č. 11. – Jaký dopravní prostředek MHD nejčastěji dotazovaní využívají

	Autobusy, trolejbusy	Metro	Tramvaj
Studující	2	1	0
Pracující	3	0	0
Celkem	5 (83%)	1 (17%)	0 (0%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 11. – Jaký dopravní prostředek MHD nejčastěji dotazovaní využívají



zdroj: vlastní šetření

Otázka 10.: Kde získáváte informace o dopravních spojích a službách?

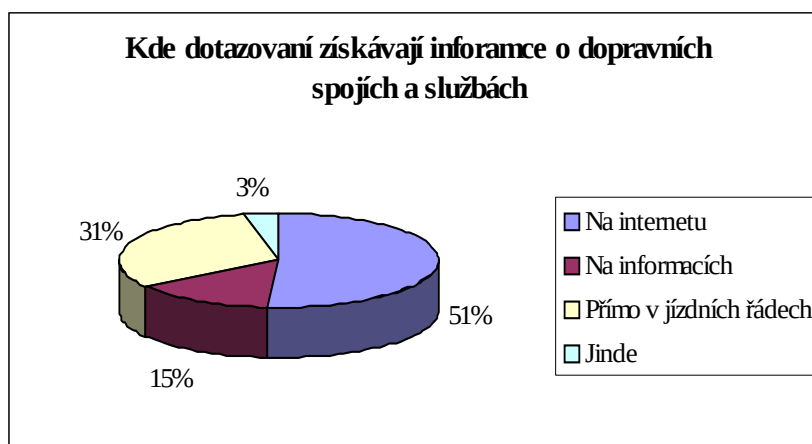
Na otázku kde získávají informace o dopravních spojích a službách nejvíce z dotazovaných označilo možnost na internetu 51%, přímo v jízdních řádech vyhledává spoj 31% obyvatel Benešovska a Vlašimska, na informacích 15%, jinde 3%. U možnosti jinde uváděli nejčastěji dotazovaní, že získávají informace o dopravních spojích od známých nebo přátel.

Tabulka č. 12. – Kde dotazovaní získávají informace o dopravních spojích a službách

	Na internetu	Na informacích	Přímo v jízdních řádech	Jinde
Studující	57	14	25	2
Pracující	16	7	19	3
Celkem	73 (51%)	21 (15%)	44 (31%)	5 (3%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 12. – Kde dotazovaní získávají informace o dopravních spojích a službách



zdroj: vlastní šetření

Otázka 11.: Dělá Vám problém vyhledat v jízdních řádech Váš spoj?

Dotazovaným ze 73% nedělá problém vyhledat v jízdních řádech jejich spoj, ze 143 tuto možnost zvolilo 105. Dotazovaných, kteří neumí vyhledat spoj v jízdních řádech bylo 38, tedy 27%.

Tabulka č. 13. – Dělá problém dotazovaným vyhledat spoj v jízdních řádech

	ANO	NE
Studující	26	72
Pracující	12	33
Celkem	38 (27%)	105 (73%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 13. – Dělá problém dotazovaným vyhledat spoj v jízdních řádech



zdroj: vlastní šetření

Otázka 12.: Víte, co znázorňují následující piktogramy použité v jízdních řádech?

✂ - jede v pracovních dnech

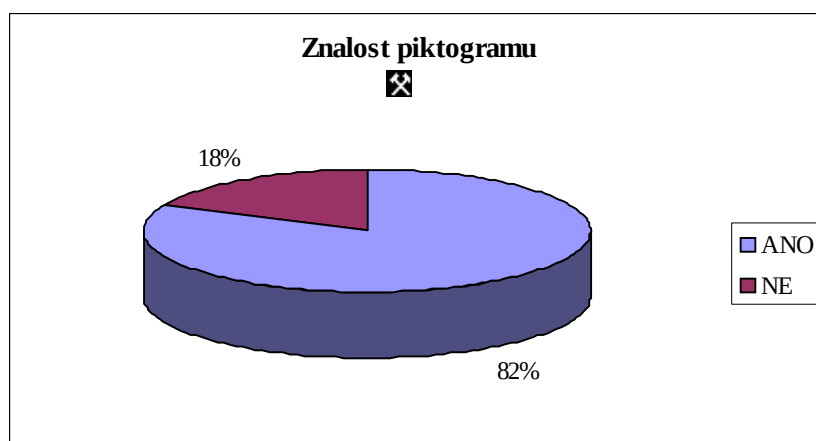
Tento piktogram je známý, ze 143 dotazovaných ho zná 117, tedy 82% obyvatel Benešovska a Vlašimska. Nezná ho pouze 18% dotazovaných, tedy 26 dotazovaných.

Tabulka č. 14. – Znalost piktogramu ✂ (jede v pracovních dnech)

	✂	
	ANO	NE
Studující	82	16
Pracující	35	10
Celkem	117 (82%)	26 (18%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 14. – Znalost piktogramu ☒ (jede v pracovních dnech)



zdroj:vlastní šetření

☑ - jede v neděli

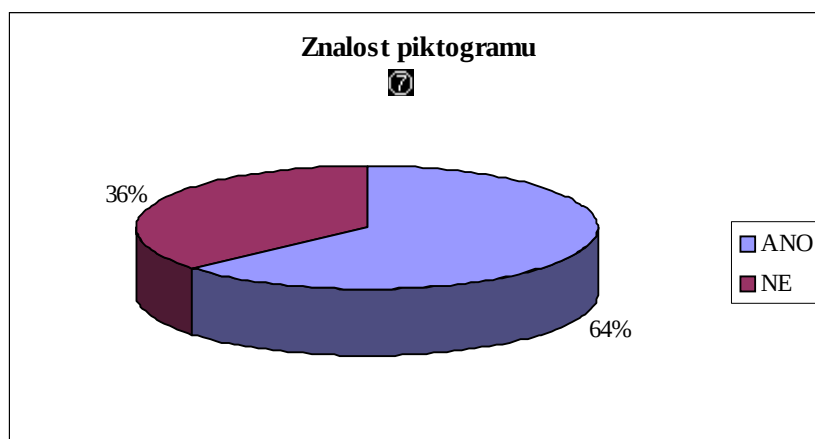
Piktogram, který znázorňuje, že dopravní spoje jedou pouze v neděli, zná 64% dotazovaných, nezná ho 36% ,tedy 52 dotazovaných z celkových 143.

Tabulka č. 15. – Znalost piktogramu ☑ (jede v neděli)

	☑	
	ANO	NE
Studující	63	35
Pracující	28	17
Celkem	91 (64%)	52 (36%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 15. – Znalost piktogramu ☑ (jede v neděli)



zdroj: vlastní šetření

R - možno zakoupit místenku

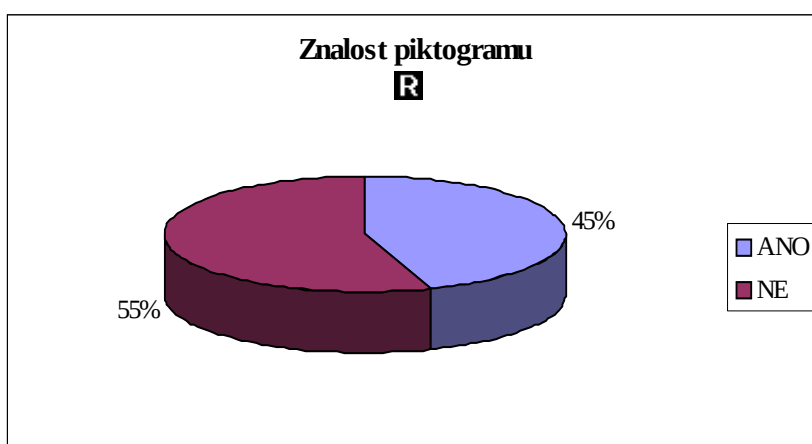
Tento piktogram zná 45% dotazovaných, ze 143 to je 64 obyvatel Benešovska a Vlašimska. Nezná ho 55%.

Tabulka č. 16. – Znalost piktogramu **R** (možno zakoupit místenku)

	R	
	ANO	NE
Studující	39	59
Pracující	25	20
Celkem	64 (45%)	79 (55%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 16. – Znalost piktogramu **R** (možno zakoupit místenku)



zdroj: vlastní šetření

🚲 - rozšířená přeprava spoluzavazadel, především jízdních kol

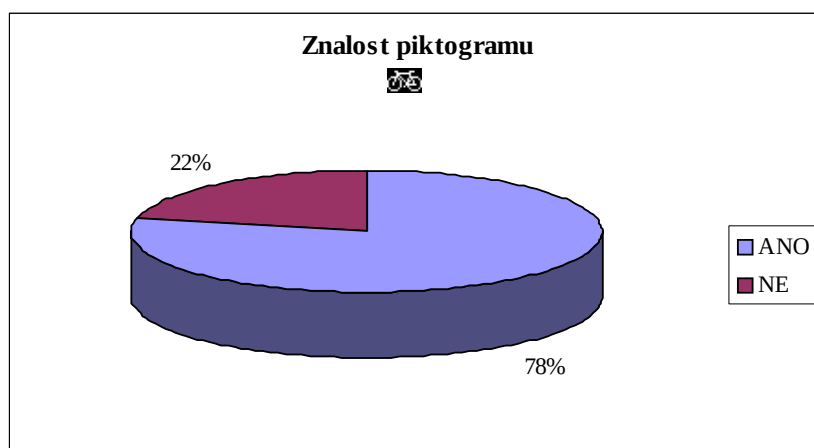
Piktogram, který znázorňuje rozšířenou přepravu spoluzavazadel, především jízdních kol, zná 78% dotazovaných, ze 143 to je 112 obyvatel. Nezná ho 22%.

Tabulka č. 17. – Znalost piktogramu **🚲** (rozšířená přeprava spoluzavazadel)

	🚲	
	ANO	NE
Studující	77	21
Pracující	35	10
Celkem	112 (78%)	31 (22%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 17. – Znalost piktogramu 🚰 (rozšířená přeprava spoluzavazadel)



zdroj: vlastní šetření

🚆 - vlak nečeká na žádné přípoje

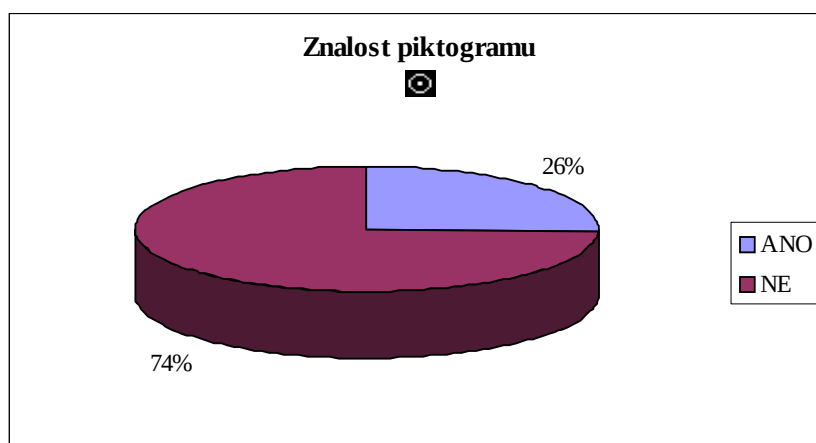
Tento piktogram není příliš známý. Pouze 26% odpovědělo, že ví co tento piktogram znamená. Nezná ho 74% dotazovaných.

Tabulka č. 18. – Znalost piktogramu 🚆 (vlak nečeká na žádné přípoje)

	🚆	
	ANO	NE
Studující	23	75
Pracující	14	31
Celkem	37 (26%)	106 (74%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 18. – Znalost piktogramu 🚆 (vlak nečeká na žádné přípoje)



zdroj: vlastní šetření

-vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku

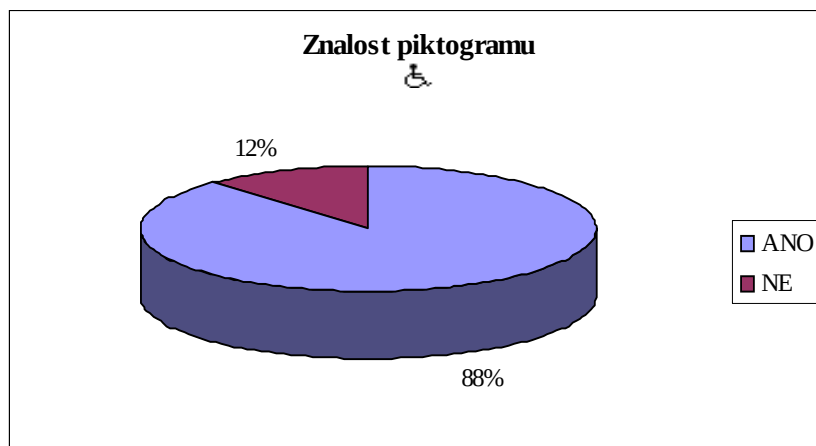
Piktogram vyznačující v dopravě vůz, který je vhodný pro přepravu cestujících na vozíku zná 126 dotazovaných z celkových 143, tedy 88%. Nezná ho pouze 17 lidí, tedy 12% .

Tabulka č. 19. – Znalost piktogramu  (vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku)

		
	ANO	NE
Studující	87	11
Pracující	39	6
Celkem	126 (88%)	17 (12%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 19. – Znalost piktogramu  (vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku)



zdroj: vlastní šetření

- přestup na vlak

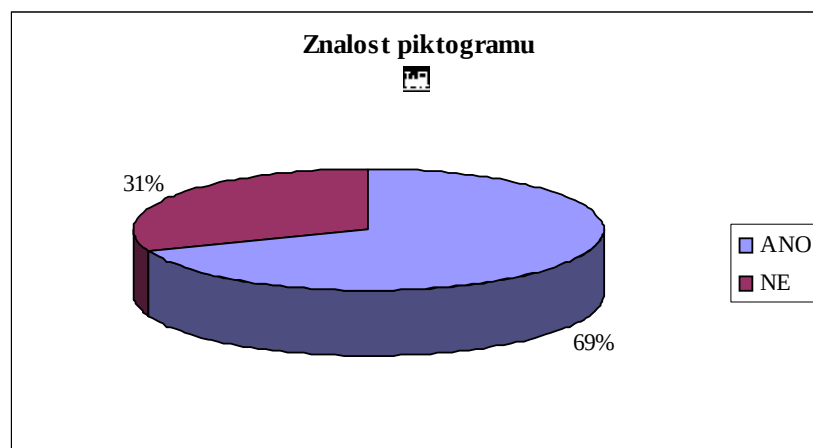
Piktogram zná 69% dotazovaných, ze 143 to je 99 obyvatel Benešovska a Vlašimska. Nezná ho 31%.

Tabulka č. 20. – Znalost piktogramu  (přestup na vlak)

		
	ANO	NE
Studující	69	29
Pracující	30	15
Celkem	99 (69%)	44 (31%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 20. – Znalost piktogramu  (přestup na vlak)



zdroj: vlastní šetření

- specifický způsob odbavování cestujících

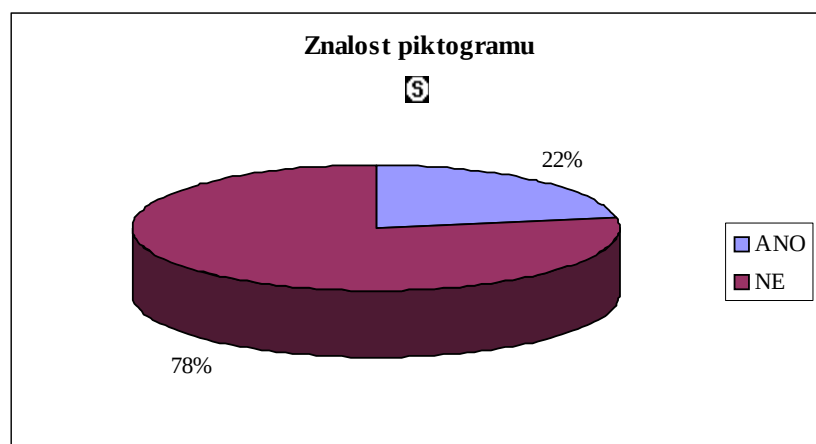
Piktogram znázorňující specifický způsob odbavování cestujících zná 22% dotazovaných, nezná ho 78%.

Tabulka č. 21. – Znalost piktogramu  (specifický způsob odbavování cestujících)

		
	ANO	NE
Studující	13	85
Pracující	19	26
Celkem	32 (22%)	111 (78%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 21. – Znalost piktogramu  (specifický způsob odbavování cestujících)



zdroj: vlastní šetření

Otázka 13.: Využíváte v současné době některé z dopravních slev?

Na otázku jestli v současné době využívají některé z dopravních slev odpovědělo 58% kladně, ze 143 to bylo 78 studentů, slevy nevyužívá 42% lidí. Nejčastější slevu, kterou v dotazníku uváděli byl žákovský průkaz, rodinná sleva nebo čipová karta.

Tabulka č. 22. – Využívají dotazovaní některé z dopravních slev

	ANO	NE
Studující	78	20
Pracující	5	40
Celkem	83 (58%)	60 (42%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 22. – Využívají dotazovaní některé z dopravních slev



zdroj: vlastní šetření

Otázka 14.: Váš věk

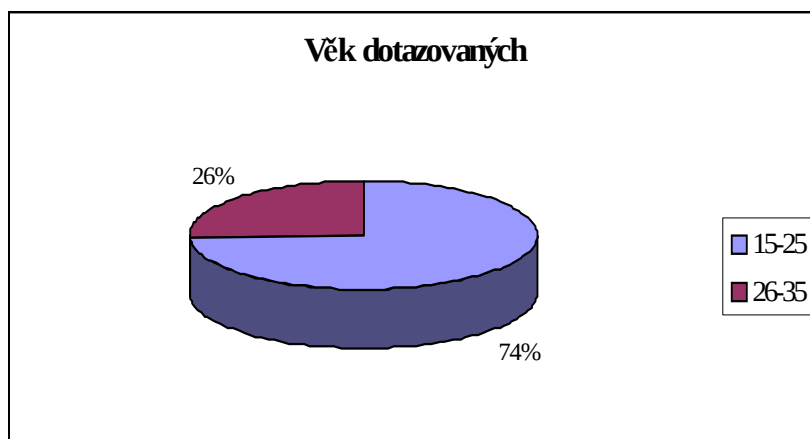
Věkové zastoupení dotazovaných je: od 15 do 25 let se dotazníkového šetření účastnilo 106 lidí (74%), od 26 do 35 let to bylo 37 dotazovaných.

Tabulka č. 14. – Věkové zastoupení dotazovaných

	15-25	26-35
Studující	97	1
Pracující	9	36
Celkem	106 (74%)	37 (26%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 14. – Věkové zastoupení dotazovaných



zdroj: vlastní šetření

Otázka 15. a 16.: Místo Vašeho bydliště a v jakém regionu se nachází místo Vašeho bydliště?

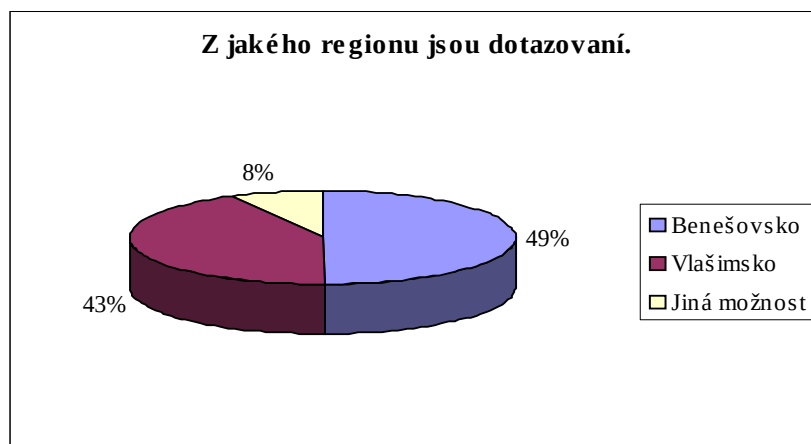
Nejvíce dotazovaných 49% bylo z Benešova a okolí, 43% z Vlašimska, jinou možnost zaškrtnlo 8%. Jinou možnost volili ti dotazovaní, kteří na Vlašimsku nebo Benešovsku studují nebo pracují, ale bydlí v jiném přilehlém regionu.

Tabulka č. 24. – Z jakého regionu jsou dotazovaní

	Benešovsko	Vlašimsko	Jiná možnost
Studující	48	42	8
Pracující	23	19	3
Celkem	71 (49%)	61 (43%)	11 (8%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 24. – Z jakého regionu jsou dotazovaní



zdroj: vlastní šetření

Otázka 17.: Vaše současná profese?

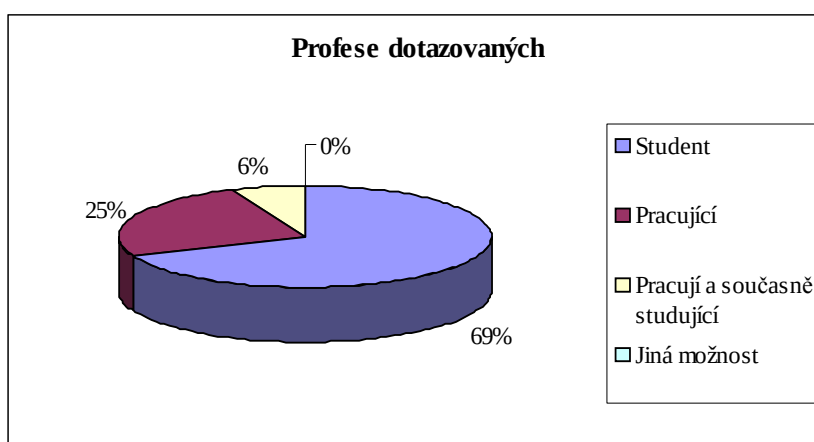
Studentů, kteří vyplňovali tento dotazník bylo z celkových 143 dotazovaných 98 (69%), ti kteří pracují 36 (25%), pracujících a současně studujících 9 (6%) a jinou možnost nevolil žádný z dotazovaných.

Tabulka č. 25. – Současná profese dotazovaných

	Student	Pracující	Pracují a současně studující	Jiná možnost
Celkem	98 (69%)	36 (25%)	9 (6%)	0 (0%)

zdroj: vlastní šetření

Graf č. 25. – Současná profese dotazovaných



zdroj: vlastní šetření

5.2. Zhodnocení výsledků výzkumu

Cílem dotazníkového šetření bylo zjistit dopravní situaci a dopravní gramotnost na Benešovsku.

Celkový počet dotazníků, ze kterých se provedlo vyhodnocení výzkumu, bylo 143, což je dostatečně reprezentativní počet k zjištění potřebných informací. Dotazník se skládal z 17 uzavřených otázek, kde respondentům byly nabídnuty možnosti.

Dotazníkové šetření bylo realizováno na Benešovsku a Vlašimsku, největší věkové zastoupení bylo v rozmezí 15 až 25 let. Mezi dotazovanými byla nadpoloviční většina studentů, která nejvíce využívá dopravu pro dojíždění do škol.

Nejvyužívanějším dopravním prostředkem na Benešovsku a Vlašimsku je autobus. Využívá ho nadpoloviční většina dotazovaných, která cestuje denně do škol nebo zaměstnání. Informace o dopravních spojích vyhledávají nejvíce na internetu nebo přímo v jízdních řádech. Nejčastější vzdálenost, kterou cestující překonávají do škol nebo do zaměstnání, je do 20 nebo do 50 kilometrů z místa svého bydliště. Dotazovaní v průměru utratí za dopravu okolo 1000 korun měsíčně.

Co se týká dopravní výchovy tak většina dotazovaných se s ní setkala už v mateřské školce nebo na základní škole, ale pouze ¼ z celkových 143 dotazovaných měla předmět týkající se dopravní výchovy na střední škole.

Také 70% dotazovaných nemá problémy vyhledat své spoje v jízdních řádech. V dotazníku byla zkoumána i znalost piktogramů, které jsou uvedeny v jízdních řádech. Z 8 vybraných jich nadpoloviční většina dotazovaných zná 5. Nejznámějším piktogramem je tento:  -vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku.

Doporučení a výsledky stanovených hypotéz jsou formulovány v kapitole závěr této bakalářské práce.

6. Závěr

Cílem bakalářské práce bylo analyzovat dopravu, dopravní služby a na základě toho přibližně zjistit úroveň dopravní gramotnosti na Benešovsku (zaměřeno na města Benešov, Vlašim). Na začátku byly stanoveny pracovní hypotézy, které v průběhu dotazníkového šetření byly vyvraceny nebo potvrzovány.

První pracovní hypotéza byla „70% obyvatel Benešovska se setkala s dopravní výchovou na střední škole.“ Tato hypotéza se nepotvrdila. Z výsledků dotazníkového šetření měla pouze ¼ (25%) dotazovaných předmět týkající se dopravy nebo dopravní výchovy na střední škole. To je velmi málo. Tento předmět, jak bylo zjištěno při dotazování, absolvovali pouze studenti středních odborných škol, kteří mají možnost si při studiu udělat řidičský průkaz. Proto doporučením je zavést i tento předmět na školy obecného zaměření (např. gymnázium).

Druhá hypotéza byla „dopravní gramotnost na Benešovsku je na dobré úrovni.“ Hypotéza byla potvrzena. Její pravdivost byla zkoumána zda respondenti umí svůj dopravní spoj vyhledat v jízdních řádech a také jak se orientují v piktogramech (znacích), které jsou v něm uvedeny. Nad 70% dotazovaných umí svůj spoj v jízdních řádech vyhledat a z 8 uvedených piktogramů, jich nadpoloviční většina zná 5. Dopravní gramotnost je také úzce spjatá s dopravní výchovou. Většina dotazovaných se poprvé setkala s dopravní výchovou (zahrnuje např. problematiku bezpečné chůze, orientaci v provozu na pozemních komunikacích, význam světelných signálů pro chodce...) již v mateřské školce nebo na základní škole. Je správné začít s dopravní výchovou už v takto nízkém věku.

Poslední pracovní hypotéza, která byla na začátku bakalářské práce stanovena, je „převážná většina studentů vysokých škol využívá služeb autobusové dopravy.“ Tato pracovní hypotéza se také potvrdila. Autobus je jedním z nejhlavnějších dopravních prostředků na Benešovsku. Využívá ho nadpoloviční většina studentů vysokých škol. Je to dáno tím, že vlakové spojení do přilehlých měst a obcí Benešova a Vlašimi není dostačující. Cestování vlakem je zdlouhavé a dražší, a proto se více využívá autobus.

Celkově lze říci, že v městě Benešov je nejproblémovější hlavně městská hromadná doprava. Převážně je využívána dětmi, kteří dojíždí z okrajových částí Benešova do škol a staršími lidmi, kteří využívají hromadnou dopravu proto, aby se dopravili do centra města nebo do zdravotního zařízení. Doporučením je přidat více spojů v ranních hodinách, aby

se děti lépe dostaly do škol. A také přidat více spojů v ranních a dopoledních hodinách z autobusového nádraží k Benešovské nemocnici a naopak. Benešovská nemocnice je největší v tomto okrese, je umístěna na okraji Benešova, daleko od centra i autobusového nádraží, a proto mnoho starších obyvatel má problém se sem dostat. Dopravní situace na Benešovsku nemá jinak žádné jiné velké nedostatky.

Co se týká Vlašimi, největším problémem jsou zde autobusové a vlakové nádraží, které nejsou dostačující. Budova vlakového nádraží je zastaralá a potřebovala by rozsáhlou rekonstrukci. Autobusové nádraží ve Vlašimi leží v ulici přiléhající k vlakovému nádraží. Jsou zde pouze označníky zástavek z jízdními řády bez žádného přístřešku pro cestující, které jsou rozmístěny podél ulice. Informace ČSAD Benešov a.s. jsou umístěny u garáží pro autobusy dopravce, které se nachází asi 200 metrů za nádražím. Denně přes nádraží projíždí více než 250 spojů meziměstské, příměstské, regionální a městské dopravy a zároveň okolo 25 vlakových spojů na trati Benešov – Vlašim – Trhový Štěpánov. Proto by si město Vlašim zasloužilo lepší, modernější a lépe vybavené nádraží. Přesně před rokem bylo Vlašimským městským úřadem obyvatelstvu představen projekt s kompletní rekonstrukcí obou nádraží a s moderně vybavenou nádražní budovou, která by sloužila jak pro účely vlakového tak i autobusového nádraží. Tento projekt měl začít již koncem roku 2006, ale dosud se z finančních důvodů neuskutečnil.

Celkově lze konstatovat, že dopravní situace v okrese Benešov je na dobré úrovni. Při šetření se neobjevily žádné vážné nedostatky. Pokud se jedná o dopravní gramotnost na Benešovsku je také na dobré úrovni. Lidé mají i dobré znalosti v oblasti dopravní výchovy a v dopravní problematice se orientují.

7. Summary

The bachelor work is on the topic Transportation and education in it, as a reflection of the traffic literacy in the region Benešovsko.

Transport and traffic literacy was analyzed in the region Benešovsko in the bachelor work. It detected a level of the traffic literacy in the region Benešovsko (it located on towns Benešov and Vlašim). It was main goals of the bachelor work. Hypotheses were written at the beginning work. Truth or falsity these hypotheses were found after evaluation questionnaires.

“About 70 percent inhabitants of Benešovsko had the traffic education at secondary schools.” It was the first working hypothesis. This hypothesis was wrong. Only 25 percent interviewees had a subject of transport or traffic education of secondary schools. It is a very little. Only these students of secondary special schools have this subject because they have possibility to do a driving licence. The recommendation is gave this subject to schools of the universal sight (for example grammar schools).

“The traffic literacy is on a good level in this region Benešovsko.” It was the second hypothesis. The hypothesis was true. The truth was examined whether respondents can look for their traffic connection in a time table as well as how they orient in symbols which it is presented there. About 70 percent interviewees can look for their connection in a time table and they know 5 symbols from 8, which it was chosen from the time table. The traffic literacy interrelates also with a traffic education. The most interviewees met with the traffic education at motherly nurseries or primary schools for the first time. It is right starting with the traffic education already in thus lowly age.

“The most students of secondary schools or universities exploitation services of a bus transport.” It is the last working hypothesis, which was fixed term at the beginning bachelor work. This working hypothesis is right too. The bus is one of the most important vehicles in this region Benešovsko. The bus is used absolute majority of students of secondary schools and universities. It's thereby that train connections aren't sufficient into adjacent communities in Benešov and Vlašim. The travel is lengthy and dearer by the train and hence people use more buses.

Totally it is possible said that the traffic situation is on a good level in the region Benešov. The failings were not found at the inquiry. The traffic literacy is on a good level

in region Benešov too. People have good knowledge in the traffic education and they orient in traffic problems.

Key words:

Transport, traffic literacy, traffic education

8. Seznam použité literatury:

Odborná literatura:

Brinke, J.: Úvod do geografie dopravy. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova, 1999. ISBN 80-7184-923-5

Eisler, J.: Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě. 1. dotisk 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2005. ISBN 80-245-0772-2

Hrala, V., Kašpar, V., Vitvarová, I.: Geografie světového hospodářství – vybrané kapitoly. 4. dotisk 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, 1996. ISBN 80-7079-232-9

Kikušová, S.: Porovnanie cestovateľskej gramotnosti a dopravnej výchovy. Bratislava: Univerzita Komenského, 2004. nepublikovaný materiál

Límová, L.: Teorie dopravní výchovy. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova, 2006. ISBN 80-246-1157-0

Mirvald, S.: Geografie dopravy I. 2. upravené vyd. Plzeň: Západočeská univerzita, 1999. ISBN 80-7082-545-6

Orieška, J.: Technika služeb cestovního ruchu. 1. vyd. Praha: Idea Servis, 1999. ISBN 80-85970-27-9

Šíp, J.: Technologie cestovního ruchu – doprava I. 1. vyd. České Budějovice: Jihočeská univerzita, 1997. ISBN 80-7040-210-5

Zelený, L. Rozvoj dopravy ve světě. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2004. ISBN 80-245-0671-8

Webové stránky:

1. http://www.trasovnik.cz/k_stcech/k_stcech.asp, [cit. 5.2.2007]
2. http://www.spvd.cz/?p=cz/benesov/benesov.html&m=menu_cz.html , [cit. 5.2.2007]
3. http://www.spvd.cz/?p=cz/vlasim/vlasim.html&m=menu_cz.html, [cit. 5.2.2007]
4. http://citybus.cz/praha/aktevid_sd-pid/csad_benesov/index.htm, [cit. 5.2.2007]
5. <http://www.kondrac.cz/zivotsit/cipova.php>, [cit. 20.2.2007]
6. <http://www.csadvs.cz/busdoprav/ceniky/zakovske/pokyny.htm>, [cit. 20.2.2007]

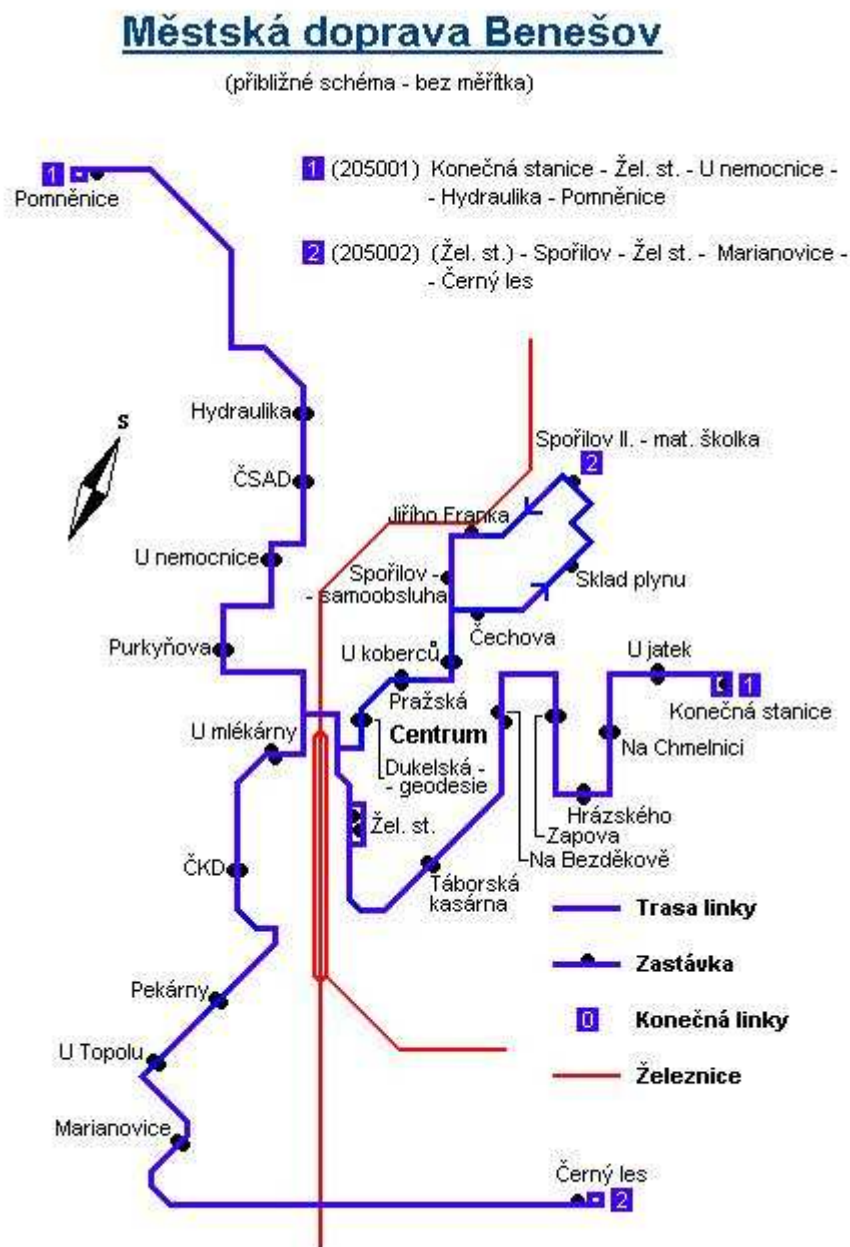
9. Přílohy

Příloha č. 1. – Schéma městské hromadné dopravy v Benešově

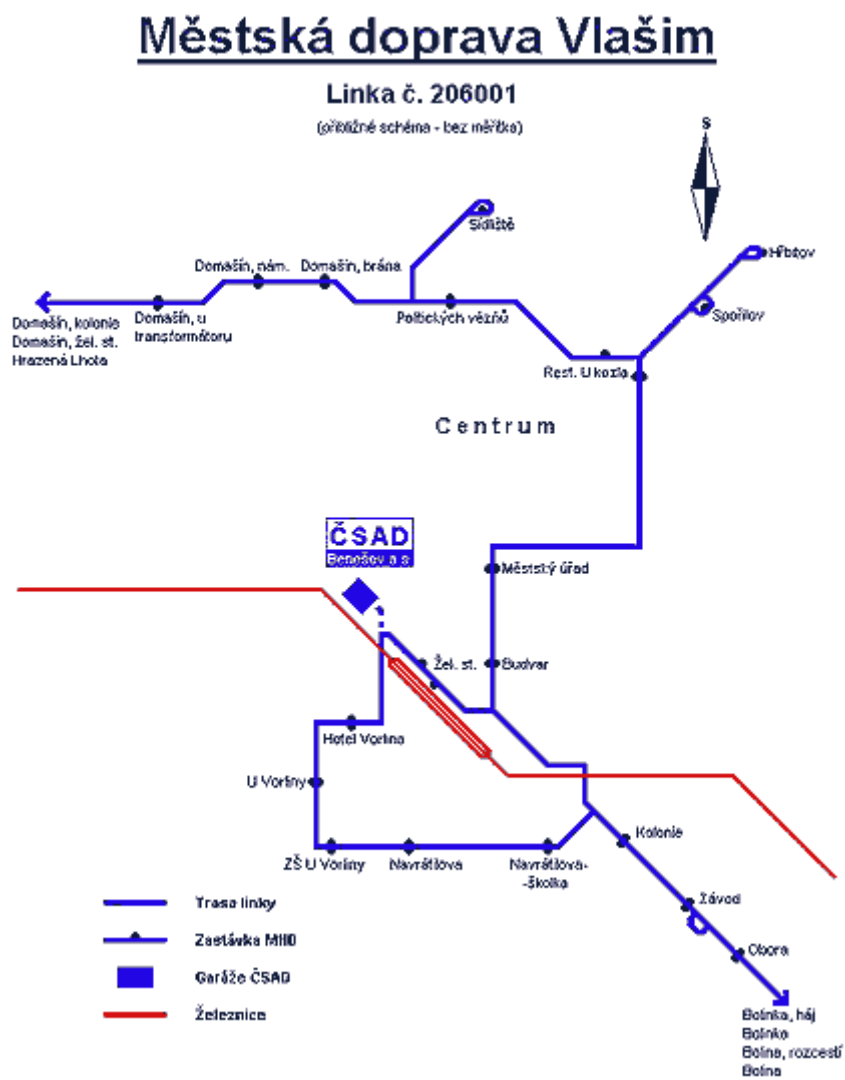
Příloha č. 2. – Schéma městské hromadné dopravy ve Vlašimi

Příloha č. 3. - Dotazník

Příloha č. 1. – Schéma městské hromadné dopravy v Benešově



Zdroj: http://www.spvd.cz/?p=cz/benesov/benesov.html&m=menu_cz.html, 2007-02-05



Zdroj: http://www.spvd.cz/?p=cz/vlasim/vlasim.html&m=menu_cz.html, 2007-02-05

Dotazník

Tento dotazník je sestaven pro účely bakalářské práce, která se týká dopravy a dopravní výchovy jako odrazu dopravní gramotnosti na Benešovsku. Jeho cílem je vyhodnotit dopravní situaci v tomto okrese.

Prosím respondenty, aby odpověděli na následující otázky. Za vyplnění dotazníku předem děkuji.

1. Kdy jste se poprvé setkal(a) s dopravní výchovou? (problematika bezpečné chůze, orientace v provozu na pozemních komunikacích, význam světelných signálů pro chodce...)

- | | |
|----------------------|--|
| a) v mateřské školce | d) na vyšší odborné škole, na vysoké škole |
| b) na základní škole | e) jinde (uved'te kde) |
| c) na střední škole | f) nesetkal(a) jsem se s dopravní výchovou |

2. Měl(a) jste na střední škole předmět týkající se dopravní výchovy nebo dopravy jako takové?

- | | |
|--------|-------|
| a) ANO | b) NE |
|--------|-------|

3. Kam jste se pravidelně dopravoval(a) / dopravujete?

- | | |
|--|---|
| a) do mateřské školky | e) do zaměstnání |
| b) na základní školu | f) jiná možnost (uved'te jaká)..... |
| c) na střední školu | g) nikdy jsem se pravidelně nedopravoval(a) |
| d) na vyšší odbornou školu, na vysokou školu | |

4. Za jakým účelem využíváte dopravu?

- | | |
|--------------------------|-----------------|
| a) doprava do zaměstnání | c) jiná možnost |
| b) doprava do školy | |

5. Jak často cestujete?

- | | |
|----------------|--------------------------------------|
| a) denně | c) několikrát do měsíce |
| b) 1- 5x týdně | d) jiná možnost (uved'te jaká) |

6. Do jaké vzdálenosti se pravidelně dopravujete?

- | | |
|-------------|--------------------|
| a) do 20 km | c) do 100 km |
| b) do 50 km | d) více než 100 km |

7. Jak velké jsou Vaše měsíční náklady na dopravu?

- | | |
|--------------|----------------|
| a) do 150 Kč | c) do 1000 Kč |
| b) do 500 Kč | d) nad 1000 Kč |

8. Který dopravní prostředek nejčastěji využíváte při přepravě do školy nebo do zaměstnání?

- | | |
|------------|--|
| a) auto | d) MHD |
| b) autobus | e) jiný (uved'te jaký)..... |
| c) vlak | f) k tomuto účelu nevyužívám žádný dopravní prostředek |

Pokud je Vaše odpověď na tuto otázku a,b,c,e nebo f, vynechte otázku č. 13.

9. Pokud používáte MHD, čím nejčastěji jezdíte?
 a) autobusy, trolejbusy c) tramvaj
 b) metro
10. Kde získáváte informace o dopravních spojích a službách?
 a) na internetu c) přímo v jízdních řádech
 b) na informacích dopravního podniku d) jinde (uved'te zdroj).....
11. Dělá Vám problém vyhledat v jízdních řádech Váš spoj?
 a) ANO b) NE
12. Víte, co znázorňují následující piktogramy použité v jízdních řádech? (Na konci dotazníku (pod čarou) si můžete ověřit, zda jsou Vaše odpovědi správné.)
- | | | |
|---|--------|-------|
|  | a) ANO | b) NE |
|  | a) ANO | b) NE |
|  | a) ANO | b) NE |
|  | a) ANO | b) NE |
|  | a) ANO | b) NE |
|  | a) ANO | b) NE |
|  | a) ANO | b) NE |
|  | a) ANO | b) NE |
13. Využíváte v současné době některé z dopravních slev?
 a) ANO (uved'te jaké).....
 b) NE
14. Váš věk
15. Místo Vašeho bydliště
16. V jakém regionu se nachází místo Vašeho bydliště?
 a) Benešovsko c) jiná možnost (uved'te jaká)
 b) Vlašimsko
17. Vaše současná profese?
 a) jsem student c) jsem pracující a současně studuji
 b) jsem pracující g) jiná možnost (uved'te jaká).....

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

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

S přáním hezkého dne Zuzana Roubíčková