

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra cestovního ruchu v Táboře



Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání - cestovní ruch

Dopravní gramotnost v segmentu vysokoškolských studentů ve zvoleném regionu

Vedoucí bakalářské práce:

Mgr. Vladimír Dvořák

Autor bakalářské práce:

Martin Pechuška

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Dopravní gramotnost vysokoškolských studentů ve zvoleném regionu“ vypracoval samostatně na základě vlastních zjištění a materiálů, které uvádím v seznamu literatury.

V Táboře, 27. března 2007

.....

Podpis

Poděkování:

Rád bych touto cestou poděkoval panu Mgr. Vladimíru Dvořákovi za odbornou pomoc při vedení mé bakalářské práce. Dále bych rád poděkoval panu Ing. Jaroslavu Hrneckovi z Městského úřadu Písek, odboru dopravy za významnou pomoc a spolupráci při terénním šetření a zjišťování současného stavu dopravy na Písecku.

Obsah:

1. Úvodní část.....	7
1.1 Úvod.....	7
1.2 Metodika práce.....	9
1.2.1 Použité metody a zdroje informací.....	9
1.2.2 Postup řešení.....	9
1.2.3 Cíl práce.....	10
2. Teoretická část.....	11
2.1 Literární řešerše.....	11
3. Analytická část.....	15
3.1 Charakteristika Jihočeského kraje.....	15
3.2 Charakteristika Písecka.....	16
3.3 Doprava.....	17
3.3.1 Druhy dopravy.....	17
3.3.1.1 Silniční doprava.....	17
3.3.1.2 Železniční doprava.....	18
3.3.1.3 Letecká doprava.....	18
3.3.1.4 Vodní doprava.....	18
3.3.1.5 Ostatní druhy dopravy.....	19
3.4 Doprava v Jihočeském kraji.....	20
3.5 Doprava na Písecku.....	20
3.5.1 Silniční doprava.....	21
3.5.2 Železniční doprava.....	21
3.5.3 Lodní doprava.....	22
3.5.4 Ostatní doprava.....	22
3.5.4.1 Městská autobusová doprava v Písku.....	22
3.5.4.2 Pěší doprava.....	24
3.5.4.3 Cyklistika.....	24
4. Gramotnost.....	25
4.1 Dopravní gramotnost a environmentální výchova v oblasti dopravy.....	26

4.2	Problematika dopravy a dopravní výchovy.....	26
5.	Syntetická část.....	27
5.1	Vzdělávání v rámci dopravní výchovy.....	27
5.2	Silné a slabé stránky dopravy v oblasti Písecka.....	27
5.3	Současné trendy vývoje dopravy.....	29
6.	Aplikační část.....	30
6.1	Analýza současného stavu – marketingový výzkum.....	30
6.2	Úvod.....	30
6.3	Cíle výzkumu.....	30
6.4	Výsledky.....	30
6.5	Vyhodnocení.....	31
6.5.1	Respondenti.....	31
6.5.2	Znalost dopravní výchovy.....	31
6.5.3	Využití dopravních prostředků při cestě do školy nebo zaměstnání.....	32
6.5.4	Vzdálenost školy nebo pracoviště od místa bydliště.....	33
6.5.5	Časová vzdálenost na nejpoužívanější zastávku.....	34
6.5.6	Náklady na dopravu.....	34
6.5.7	Zdroje získávání informací o spojích.....	35
6.5.8	Znalost piktogramů.....	36
6.5.9	Způsob dopravy MHD.....	37
6.5.10	Četnost spojů MHD.....	38
6.5.11	Hodnocení dopravních služeb.....	39
7.	Závěr.....	40
7.1	Závěry z terénního šetření.....	40
7.1.1	Shrnutí a vyhodnocení.....	40
7.2	Návrhy na vylepšení dopravního systému a dopravní výchovy.....	40
8.	Summary.....	42
9.	Seznamy.....	43
9.1	Seznam použité literatury.....	43
9.2	Seznam grafů.....	46
9.3	Seznam příloh.....	46
10.	Přílohy.....	47

1. Úvodní část

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

- o Doprava – transport
- o Gramotnost – literacy
- o Dopravní gramotnost – transport literacy
- o Dopravní systém – transport system
- o Cestovní ruch – tourist trade
- o Marketingový výzkum – marketing research
- o Písecký region - the region Písek

1.1 Úvod

Jižní Čechy patří bez nadsázky k nejkrásnějším regionům naší republiky. Na tuto oblast se můžeme dívat ze dvou hledisek – z hlediska ekonomiky – region patří k těm, kde je méně rozvinutý průmysl a také z hlediska odměňování pracovníků patří mezi ty, kteří nedosahují republikového průměru. Přispívá k tomu také značně zhoršená dopravní obslužnost, kdy zejména z malých a menších obcí je často nemožné se přemístit z místa na místo.

Jižní Čechy jsou však také krajem s množstvím nádherných památek a krásnou přírodou. To eliminuje dopady málo rozvinutého průmyslu. Region se už před mnoha lety zaměřil na řešení mnoha projektů, jejichž cílem je vytvořit z jižních Čech místo, které bude charakteristické svou bohatou nabídkou cestovních produktů.

Přes veškeré snahy, využití dotací ze strukturálních fondů Evropské unie a jiných fondů, se jižní Čechy neustále potýkají s nedostatečnou silniční i železniční infrastrukturou, což významně zhoršuje další rychlý rozvoj regionu. Jihočeský region je přitom místem, kudy procházejí významné evropské silniční i železniční uzly. Problém je však v tom, že chybí návaznost na menší obce, které jsou tak často odkázány na své vlastní řešení, které je v mnoha případech pouze částečné, protože vše je o dostatečném množství finančních prostředků.

Bakalářská práce má za úkol analyzovat současnou dopravní situaci na Písecku, nejen z hlediska dopravy osob do zaměstnání, ale také z hlediska dalšího rozvoje cestovního ruchu.

K analýze bude využito průzkumu provedeného na segmentu vysokoškolských studentů, kteří v této oblasti žijí nebo studují. Východiskem pak bude navržení možností zlepšení v celé dopravní infrastruktuře.

1.2 Metodika práce

1.2.1 Použité metody a zdroje informací

Bakalářská práce je orientována na problematiku dopravní gramotnosti vysokoškolských studentů. Pro práci byl vybrán region Písecka a jeho blízkého okolí. K pochopení problematiky a zpracování práce jsem vycházel z dostupných odborných knižních pramenů, kartografických záznamů a internetových stránek (např. údaje Českého statistického úřadu, informační materiály města Písek, apod.). Další důležité informace byly získávány na odboru dopravy v Písku, v ČSAD Autobusy České Budějovice, a. s. a u České dráhy, a.s., které jsou zdrojem primárních údajů. Pro získání primárních údajů bylo využito zejména řízených rozhovorů s pracovníky vybraných organizací a institucí zabývajících se problematikou dopravy na Písecku. Neopomenutelné jsou hlavně informace získané dotazníkovým šetřením, jehož výsledky tvoří podstatnou část této bakalářské práce.

1.2.2 Postup řešení

Práce je rozdělena do několika částí:

- o úvodní část,
- o teoretická část,
- o analytická část,
- o syntetická část,
- o aplikační část,
- o závěrečná část.

V počátcích řešení problematiky dopravy a dopravní gramotnosti byly prostudovány a analyzovány zejména literární prameny.

Aby mohlo být území dostatečně analyzováno, bylo třeba jej zmapovat nejen z hlediska nabídky a poptávky po službách cestovního ruchu, ale také prozkoumat jeho současný stav dopravy a dopravní výchovy na Písecku.

V praktické části jsou předloženy návrhy na zdokonalení současného stavu, jejichž cílem by mělo být zlepšení dopravní gramotnosti, dopravních služeb, dopravní výchovy a celkového potenciálu dopravy v daném regionu.

1.3 Cíl práce

Bakalářská práce má za cíl analyzovat současnou dopravní situaci na Písecku nejen z hlediska dopravy osob do škol a zaměstnání, ale také z hlediska dalšího rozvoje cestovního ruchu.

K analýze bude využito průzkumu provedeného na segmentu vysokoškolských studentů, kteří v této oblasti žijí nebo studují. Výsledkem pak bude navržení možností zlepšení v celé dopravní infrastruktuře.

Součástí vlastního výzkumu je analýza současného stavu dopravních služeb na Písecku. Výzkum byl prováděn pomocí dotazníkového šetření, které bylo zaměřeno na zjištění stavu v segmentu vysokoškolských studentů. Údaje získané během vlastního výzkumu posloužily jako zdroj pro provedení rozboru dopravních služeb jako součástí cestovního ruchu a zpracování návrhu vylepšení dopravního systému.

2. Teoretická část

2.1 Literární rešerše

Cestovní ruch

Cestovní ruch je významný společensko-ekonomický fenomén jak z pohledu jednotlivce, tak i společnosti. Každoročně představuje největší pohyb lidské populace za rekreací, poznáním a naplněním vlastních snů z příjemné dovolené. Je součástí spotřeby a způsobu života obyvatel zejména ekonomicky vyspělých zemí.¹ Ve světovém měřítku patří vedle obchodu s ropou a automobilovým průmyslem ke třem největším exportním odvětvím.

Je nepochybné, že cestovní ruch přispívá k rozvoji místa. Na druhé straně však taky vyžaduje určitou úroveň služeb, zejména pro volný čas. Neobejde se bez kvalitních ubytovacích a stravovacích zařízení, bez potřebné infrastruktury (komunikace, dopravní dostupnost).²

Doprava

Doprava je spojujícím článkem mezi základními funkcemi města jako jsou bydlení, zaměstnání, vzdělávání, zásobování, obchod, podnikatelské aktivity, rekreace a turistický ruch a musí proto být vždy zajišťována na takové úrovni, která umožní harmonický rozvoj všech funkcí města.³

Doprava je měřítkem pro posouzení kvality a atraktivnosti jednotlivých lokalit ve městě. Rozvoj dopravní infrastruktury města musí proto vyhovovat rozvojovým plánům a cílům města.

¹ Hesková, M. a kolektiv: Cestovní ruch. Praha: Fortuna, 2006: 9.

² Foret, M., Foretová, V.: Jak rozvíjet místní cestovní ruch. Praha: Grada Publishing, 2001: 10.

³ <http://www.moderniobec.cz/ekonomika> [citováno 23.1.2007]

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.

Doprava, která zpočátku lidem jen umožňovala překonávat vzdálenosti, se dnes stala hybnou silou života společnosti. Doprava zpřístupnila člověku svět, stala se nezbytností jeho každodenního života, určuje tep a rytmus hospodářství každého státu.⁴

Infrastruktura silniční sítě

Podle Šípa (1997: 32) je infrastruktura silniční sítě významný prostředek realizace cestovního ruchu.

Při aplikaci různých druhů dopravy je vždy silniční infrastruktura posledním finálovým prostředkem realizace k dosažení určeného cíle. Ve srovnání s ostatními dopravními systémy je nejrychleji přizpůsobitelná změnám nároků cestovního ruchu.

Dopravní systémy

Dopravní (komunikační) systém tvoří dopravní síť (tzn. dopravní cesty včetně dopravních zařízení) a dopravní prostředky na určitém vymezeném území, jímž může být i celá Zeměkoule – pak mluvíme o světovém dopravním systému. Nedílnou součástí dopravního systému je proces přemísťování, tzn. přeprava nákladů a osob.⁵

Dopravní služby

Dopravními službami v cestovním ruchu se rozumí ty služby, které jsou spojeny se zabezpečením vlastní přepravy účastníků a jejich zavazadel, včetně poskytování informací o dopravních spojích, rezervování míst v dopravních prostředcích, prodeje dopravních cenin, vyřizování reklamací jízdného apod. V závislosti na druhu dopravního prostředku

⁴ Zelený, L.: Rozvoj dopravy ve světě. Praha: VŠE Praha, 1994: 5.

⁵ Brinke, J.: Úvod do geografie dopravy. Praha: Univerzita Karlova v Praze – Karolinum, 1999: 26.

tyto služby poskytují přímo dopravci (dopravní společnosti), nebo je obstarávají přepravci, zejména cestovní kanceláře.⁶

Gramotnost

Současné definici pojmu gramotnost se nejvíce přibližují pojmy vzdělání – utváření si obrazu o světě – chápání významu světa.⁷

Cestovatelská gramotnost

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 a respektovat související pravidla a ty komplexně prezentovat ve vlastním uvažování a konání.⁸

Dopravní gramotnost a dopravní výchova

Dopravní gramotnost má úzký vztah k environmentální výchově v oblasti dopravy právě ve své praktické složce a právě u dětí. Děti jsou při samostatném pohybu odkázány na ekologicky šetrné způsoby dopravy. Ostatní využívají pouze v doprovodu dospělých (automobilová doprava, letecká doprava). Je důležité, aby se již v poměrně ranném věku začal budovat pevný postoj, zohledňující při volbě způsobu dopravy všechny důležité aspekty včetně environmentálního.

Aspekt bezpečnostní má pokrýt tzv. dopravní výchova, a proto se jím dále specificky nezabýváme. Za ideální považujeme rozšíření dopravní výchovy tak, aby pokrývala celou škálu dopravní gramotnosti.⁹

⁶ Oriška, J.: Technika služeb cestovního ruchu. Praha: Idea servis, 1999: 19.

⁷ Zápotočná, O.: Vzdělávání jako formování kulturní gramotnosti. Praha: Portál, 2001: 15.

⁸ Kikušová, S.: Vývin gramotnosti. In: Předškolní výchova, ročník LII, 1997/1998: 11.

⁹ Centrum dopravního výzkumu. Závěrečná zpráva za roky 2001-2005: 47.

Marketingová koncepce cestovního ruchu

Základním smyslem marketingové koncepce cestovního ruchu je koordinace postupu na trhu cestovního ruchu, což představuje základní předpoklad úspěšnosti na trhu.

Koncepce sestává z mnoha etap, kdy na počátku stojí stanovení základního cíle a definování mise. Výběru správné marketingové strategie předchází řada analýz, určení předností destinace, segmentace trhu atd. Celým procesem až po realizaci prolíná kontrola, která je nezbytnou součástí všech etap a veškerých činností.

Úspěšnost marketingové koncepce cestovního ruchu závisí především na tom, do jaké míry jsme schopni poznat a identifikovat přání a potřeby účastníků destinace a uzpůsobit jim nabídku.¹⁰

Marketing cestovního ruchu

Marketing a marketingové řízení činností je neodmyslitelně spjato s trhem, a tím samozřejmě s jednotlivými situacemi, které na trhu vznikají a na které je třeba pružně reagovat. Obecně lze tedy marketing chápat jako komplex funkcí umožňující efektivní řešení vzniklých situací na rozvinutých trzích, resp. práce s těmito trhy a jejich rozvoj. Konkrétně představuje marketing soubor metod, přístupů a činností, které umožňují efektivní řešení problémů spojených s aktivitami na trhu.¹¹

¹⁰ Királ'ová, A.: Marketing destinace CR. Praha: EkoPress, 2003: 18.

¹¹ Horáková, H.: Strategický marketing. Praha: Grada Publishing, 2000: 24.

3. Analytická část

3.1 Charakteristika Jihočeského kraje jako regionu¹²

Jižní Čechy patří díky své geografické poloze a přírodním podmínkám k územím, kde se již v dávné minulosti začala objevovat první osídlení. Do původně zemědělské oblasti s tradičním rybníkářstvím a lesnictvím vstoupila na počátku 20. století průmyslová výroba. Atraktivitu přírodního i kulturně historického bohatství kraje podmiňuje rozvoj cestovního ruchu. Příhraniční charakter regionu se v posledních letech stal jeho předností, neboť přináší možnost spolupráce se sousedícími zeměmi Evropské unie.

Jihočeský kraj je geograficky poměrně uzavřeným celkem, jehož jádro tvoří jihočeská kotlina s Českobudějovickou a Třeboňskou pánví. Na jihozápadě ji obklopuje Šumava, dále pak výběžky Brd, Středočeská žulová vrchovina, Českomoravská vrchovina a Novohradské hory.

Kraj není příliš bohatý na nerostné suroviny. Převažuje těžba štěrkopísků, stavebního kamene, cihlářských hlín a v omezené míře keramických jíílů, vápence a grafitu. Významným přírodním bohatstvím jsou lesy, které zaujímají více než třetinu plochy kraje.

Na tvorbě hrubého domácího produktu České republiky se Jihočeský kraj podílí 5,5%, v přepočtu na 1 obyvatele dosahuje 89% republikového průměru a je tak mezi kraji na 6. pozici.

Průmyslová výroba je koncentrována především v českobudějovické aglomeraci a v okresech Tábor a Strakonice. Převažuje zpracovatelský průmysl (výroba potravin a nápojů, dopravních prostředků, strojů a zařízení, textilní a oděvní).

Zemědělství se orientuje na rostlinnou výrobu, převažuje pěstování obilovin, olejnin a brambor. V živočišné výrobě chov skotu a prasat. Dlouholetou tradici má v jižních Čechách rybníkářství. Chov ryb v 25 000 ha vodních ploch představuje polovinu produkce v rámci celé ČR.

Přírodní prostředí s vysokou lesnatostí, vodními plochami a velkým počtem kulturních památek je využíváno k návštěvám a rekreaci občany z celé ČR a v hojné míře i

¹² [www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id-v\]=1348&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id-v]=1348&par[lang]=CS) [citováno 24.1. 2007]

zahraničními turisty. V letním období láká zejména oblast Lipna, Orlíku, jihočeských rybníků, ale také Šumavy. V zimě pak lyžařské areály Zadov, Churáňov a Lipno - Kramolín. Cestovní ruch zaznamenal v posledních letech největší nárůst podílu na podnikatelských aktivitách v kraji.

3.2 Charakteristika Písecka

Dnešní písecký okres byl osídlen již v pravěku. Desítky archeologických nálezů dokládají pobyt člověka od lokalit starší a střední doby kamenné, přes keltská oppida, slovanská hradiště a osady, až ke vzniku hradů, tvrzí, měst a vesnic v době přemyslovské. Velkou část Písecka zaujímal tzv. Prácheňský kraj, postupně vzniklý ve 14. století. Zahrnoval zhruba dnešní Pootaví a část horního a středního Povltaví, později tvořilo Prácheňsko přibližně povodí Otavy a centrem tohoto kraje bylo město Písek

Podle posledního sčítání lidu, domů a bytů v okrese Písek žije 70 550 obyvatel. Hustotou obyvatelstva 62,0 obyvatel na 1 km² se okres řadí k více zalidněným okresům kraje. Z pohledu správní struktury je okres rozdělen do 76 obcí.¹³

Území okresu mělo vždy charakter spíše rekreační než průmyslově rozvinuté oblasti. Ke kulturnímu vyžití slouží pro obyvatele okresu i návštěvníky divadlo, kina, muzea, knihovny, koncertní síně i výstavní prostory. Kulturní život města je velmi pestrý. Každoročně se zde koná mnoho tradičních přehlídek a festivalů. Řadu možností skýtají zařízení sportovní a rekreační – plavecké a zimní stadiony, koupaliště, plovárny, tenisové a fotbalové areály, sportovní haly, motokárová dráha, umělý lyžařský svah.

¹³ www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_pi [citováno 1.2.2007]

3.3 DOPRAVA

3.3.1 Druhy dopravy

Charakteristika různých druhů dopravy

Doprava je záměrné přemísťování lidí nebo věcí.

- o Dopravu dělíme podle přemísťovaného předmětu na osobní (přemísťování lidí) a nákladní (přemísťování věcí).
- o Podle způsobu přemísťování dělíme dopravu na silniční, železniční, vodní, leteckou, pěší, cyklistickou, potrubní a dále některé speciální druhy dopravy jako například dopravu lanovkovou.
- o Z hlediska vymezení provozu rozeznáváme u osobní dopravy dopravu městskou, meziměstskou a mezinárodní. U nákladní dopravy pak dopravu místní a dálkovou.
- o Osobní doprava je také členěna na individuální (pěší, cyklistická, individuální automobilová) a hromadnou (železniční, autobusová, letecká, vodní).
- o Osobní dopravu také dělíme podle charakteru provozu na soukromou a veřejnou.
- o O veřejné dopravě mluvíme tehdy, jedná-li se o pravidelnou veřejně dostupnou dopravu, jejíž provoz je zpravidla dotován z veřejných prostředků.
- o Osobní dopravu můžeme také charakterizovat pomocí cílové aktivity jako pracovní (dojíždění do zaměstnání, pojíždění profesionálních řidičů a doprovodných profesí) a mimopracovní (rekreace, nakupování, návštěvy apod.).

3.3.1.1 Silniční doprava

Vznik silniční dopravy se datuje ke starověku. První silnice sloužily převážně k vojenským a obchodním účelům. Přepřavovány byly vozy tažené koňmi, nebo jinými hospodářskými zvířaty. Až koncem 19. století se v Evropě objevují na silnicích první automobily. Vynález automobilu se datuje k roku 1895. S rozvojem automobilismu a budováním nové silniční infrastruktury (silnic a dálnic) dochází k prudkému růstu silniční

dopravy. Celosvětový růst silniční dopravy trvá dodnes a má na svědomí řadu závažných ekologických problémů.

3.3.1.2 Železniční doprava

Železnice nám slouží už více než půldruhého století jako důležitý dopravní obor. I přes rostoucí konkurenci automobilové dopravy zůstávají dodnes nejdůležitějším prostředkem pro hromadnou přepravu zátěže na pevnině.¹⁴ Zvýšená pozornost životnímu prostředí, zpoždění výstavby letišť a dopravní zácpy na silnicích, to vše hovoří pro renesanci železnic. V současné době se města, zejména v rozvojových zemích, zvětšují tak rychle, že hromadný systém poskytuje jedinou možnost, jak se vyvarovat chaosu. Železniční doprava tvoří spolu se silniční dopravou základ dopravního systému většiny zemí.

3.3.1.3 Letecká doprava

Rozvoj letecké dopravy nastal až po první světové válce. Celosvětově zaznamenává v současnosti letecká doprava největší růst. Lidé stále častěji létají na stále větší vzdálenosti a za jediný den je možné se dostat prakticky kamkoliv. Výhodou letecké dopravy je její nezávislost na pozemních bariérách. Nevýhodou jsou však vysoké finanční náklady a relativně vysoká energetická náročnost

3.3.1.4 Vodní doprava

Vodní doprava je druhým nejstarším způsobem dopravy. Vodní doprava je také – pomínu-li pěší a cyklistickou dopravu – ze všech druhů dopravy nejméně energeticky náročná a tudíž nejhospodárnější. Vodní dopravu dnes dělíme podle vymezení provozu na vnitrozemskou (jezera, řeky) a námořní (moře, oceány). V dnešní době poněkud ustoupil význam osobní námořní dopravy, která je z časových důvodů z velké části nahrazována

¹⁴ Zelený, L.: Rozvoj dopravy ve světě. Praha: VŠE Praha, 1994: 19.

dopravou leteckou. Na straně druhé však roste významně nákladní námořní doprava především v důsledku růstu mezinárodního obchodu.

3.3.1.5 Ostatní druhy dopravy

3.3.1.5.1 Pěší doprava

Jedná se o nejstarší dopravu vůbec a bude provázet člověka patrně po celou dobu jeho existence. Na druhé straně je efektivní jen na krátké vzdálenosti (do jednoho kilometru), protože chodec se pohybuje běžnou rychlostí asi 4 km/h a až na výjimky je nepoužitelná pro nákladní dopravu. Chůze je rovněž velmi zdravá pohybová aktivita a plní také významnou rekreační funkci jako jsou procházky a turistika.

3.3.1.5.2 Cyklistická doprava

Jízdní kolo, tak jak ho známe dnes, se objevilo až někdy na přelomu 19. a 20. století. Jeho předchůdcem byla drezína, kterou sestrojil roku 1813 Němec Karl Friedrich Drais a byla postupně vylepšována přes konstrukci velkých velocipédů až do podoby dnešního jízdního kola. V některých městech západní Evropy (např. Nizozemí) je cyklistická doprava velmi populární a její podíl v některých evropských zemích na celkové osobní dopravě ve městě činí až 50 %. Kolo je ideální dopravní prostředek pro dopravu na krátké vzdálenosti do 5 km. Cyklistika se dá snadno kombinovat i s jinými druhy dopravy (například dopravou železniční nebo MHD). Jízdní kolo má zvláště při příhodných geografických podmínkách velkou budoucnost v rámci udržitelné dopravy.

3.4 Doprava v Jihočeském kraji

Jihočeský kraj má strategickou polohu na dopravní ose sever-jih. Procházejí jím důležité mezinárodní silnice, severojižní železniční koridor, evropské cyklistické a turistické stezky. Podstatným krokem ke vzniku civilního letiště se stalo udělení licence k vnitrostátnímu leteckému provozu pro Jihočeské letiště České Budějovice, a.s., mezinárodní licenci má letiště v Hosíně u Českých Budějovic. Stávající silniční síť dostatečně zajišťuje základní dopravní dostupnost měst a obcí. Kraj však citelně postrádá dálniční napojení, které by měla přinést výstavba dálnice D3 a rychlostních komunikací R3 a R4. Podmínkou pro výraznější přesun nákladní dopravy na železnici je vybudování IV. tranzitního železničního koridoru Praha-České Budějovice-Líncec, zařazeného do seznamu nejvýznamnějších dopravních projektů v rámci EU.

Kategorie a délka silnic v Jihočeském kraji

Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy
692 km	1637 km	3822 km

3.5 Doprava na Písecku

Celý Písecký region je dopravně dostupný po silnicích, po železnici, částečně pak i za přispění dopravy letecké a lodní.

Vymezení polohy Píseckého regionu

Region Písecko je součástí Jihočeského kraje a pro účely této práce jsem se rozhodl vymezit jej na základě bývalého správního rozdělení, tedy jako okres Písek. Písecko zaujímá severní část Jihočeského kraje, jeho území má mírně protáhlý tvar ve směru sever – jih a jeho přirozenými osami jsou převážně zaříznutá údolí Vltavy a Otavy. Území se rozkládá na ploše 1138,07 km² a zahrnuje 76 obcí, z nichž 5 má statut města.

Nejsevernějším místem je území lesa, které se nachází přibližně 600 metrů od osady Jalovčí u Kovářova, nejvýchodnější bod se nachází poblíž obce Radihošť u Božetic. Nejjižněji položené území se nachází na železniční trati Číčenece – Temelín v blízkosti stanice Záboří u Číčenic a nejzápadnější bod se nachází u obce Hodišovice u Bělčic, kde se stýkají hranice tří bývalých okresů – Písku, Strakonice a Příbrami.

3.5.1 Silniční doprava

Městem prochází silnice 1. třídy číslo 20 z Plzně přes Nepomuk, Blatnou a Vodňany do Českých Budějovic. Z té se odpojuje nedaleko od města silnice číslo 4 Praha - Milín - Strakonice - Vimperk - Strážný (st. hranice). Další silnice 1. třídy, číslo 29, vede z Písku do Tábora.¹⁵ Hlavní silniční tahy jsou dnes přes město vedeny po přeložkách oddělených od zástavby.

Většinu regionální a dálkové autobusové dopravy zajišťuje místní dopravce ČSAD Autobusy České Budějovice, které má ve městě jednu ze svých poboček.. Dalšími významnými dopravci jsou sousední firmy ČSAD STTRANS (Strakonice) a Záruba M&K (Vodňany). Kromě nich jezdí do Písku ještě např. Comett Plus (Tábor), Probo Trans Beroun, Bosák (Dobříš) nebo Zdeněk Fedorka - FEDOS (Králov Dvůr).

Velký význam má autobusové spojení s Prahou, kterému může železnice s výrazně delší trasou (přes Zdice) a tím i cenou a jízdní dobou těžko konkurovat. Písecké autobusové garáže však dnes mají jiného majitele, a tak jsou zdejší autobusy odstavovány na autobusovém nádraží, které bylo z tohoto důvodu obeháno plotem a vybaveno vraty u vjezdů. ČSAD je rovněž provozovatelem písecké městské dopravy, resp. MAD, jak je zde také označována.

3.5.2 Železniční doprava

Pískem prochází dvě železniční tratě, č. 200 (Protivín - Písek - Březnice - Zdice) a č. 201 (Ražice - Písek - Tábor), které v úseku mezi Putím a Pískem využívají společný

¹⁵ www.praha.vhd.cz [citováno 24.1. 2007]

traťový svršek. Významnější je trať ve směru na Zdice, na které jsou provozovány také rychlíky. Hlavní trať České Budějovice - Plzeň míjí město jen o několik kilometrů, a tak jsou větve z Protivína a z Ražic do Písku také elektrifikovány, aby mohly do města zajíždět i přímé vlaky z Českých Budějovic a teoreticky i od Plzně. Kromě stanice Písek se na území města nachází ještě stanice Písek - město a Písek - zastávka.¹⁶

3.5.3 Lodní doprava

V oblasti přehrady Orlík funguje doprava lodní, a to pravidelná i nepravidelná. Pravidelná lodní doprava funguje na přehradě od dubna do září podle jízdních řádů, ale je možno využít i dopravu nepravidelnou – na objednávku.

Zajímavostí je, že písecký závod ČSAD byl svého času provozovatelem také lodní dopravy. Nyní provozuje lodní dopravu na Orlické přehradě společnost Quarter.

3.5.4 Ostatní doprava

3.5.4.1 Městská autobusová doprava v Písku

Městská autobusová doprava obstarává základní přepravní potřeby občanů, tedy cesty do a ze zaměstnání, do školy, k lékaři, za nákupy, sportem a kulturou. V provozu je 196 spojů na jedenácti linkách, z nichž tři linky jezdí pouze o víkendu. Ve městě a jeho blízkém okolí je umístěno 47 zastávek a celková délka všech spojů činí 1 391 km. Za období platnosti jízdních řádů (od 12.12.2004 do 10.12.2005) obsloužily autobusy MAD celkem 291 000 km.¹⁷ Autobusy jsou lakovány v městských barvách – žlutomodrá kombinace. Starší vozy pocházejí od výrobce Karosa (dva vozy B732, jeden vůz B931E), nové jsou tři třídvéřové nízkopodlažní autobusy značky Mercedes Citaro pořízené v letech 2000 a 2002.

¹⁶ www.spvd.cz/?p=CZ/pisek/pisek.html&m=menu.cz.html [citováno 24.1.2007]

¹⁷ www.csadcbas.cz [citováno 24.1. 2007]

Současný stav MAD Písek

Provoz městské hromadné dopravy je tvořen jedenácti autobusovými linkami, označenými čísly 1 - 7, 11, 22, 33 a 66. Toto neobvyklé číslování vychází z označení hlavních linek souvislou číselnou řadou 1 – 7 a variantního vedení některých z nich zdvojením čísla.

Všechny linky písecké městské dopravy nelze zastihnout v provozu najednou. Linky číslo 1 -3, 5, 7, 11 a 33 jsou v provozu pouze v pracovních dnech, linky 4 a 22 v pracovních dnech i o víkendu a linky 6 a 66 pouze o víkendu.

Všechny linky MHD se sjíždějí na stanovišti v Žižkově ulici nedaleko centra města, kde mají zastávky také regionální a dálkové autobusové linky. Většina linek obsluhuje také autobusové nádraží, kde končící spoje staví přímo v areálu nádraží a projíždějící spoje obsluhují blízkou zastávku U autobusového nádraží.

Významnou konečnou městských linek je také nádraží ČD, které se nachází jednu zastávku od autobusového nádraží.

S ohledem na velký počet linek je na jednotlivých linkách provoz velmi slabý. Až na několik výjimek ve špičce se intervaly pohybují kolem hodiny nebo jsou ještě delší, některé linky jsou tvořeny pouze několika spoji za den. První spoje MHD jedou v pracovní den kolem půl páté a poslední kolem půl jedenácté.

Přehlednosti provozu by neškodilo snížení počtu linek, které by však nemělo znamenat zvyšování počtu variant tras spojů na jednotlivých linkách.

Do autobusů MHD se nastupuje pouze předními dveřmi a vystupuje se dveřmi ostatními. Jednotlivé jízdenky se prodávají v předprodeji a při nástupu do vozu si je cestující znehodnocují v mechanických označovacích strojích. Jízdenka po označení platí pro jednu libovolně dlouhou jízdu bez přestupu.

3.5.4.2 Pěší doprava

Díky rozloze a geografickému uspořádání města je v Písku ve velké míře rozšířena pěší doprava. V poslední době město hodně investovalo do zkvalitnění a rozšíření pěších zón hlavně v centru města a okolí průmyslových zón.

3.5.4.3 Cyklistika

Z uvedeného seznamu cyklotras (viz. příloha č.2) na Písecku vyplývá, že převážná většina tras pro cyklisty plní svým charakterem více účely rekreační nebo sportovní. Jako druh dopravní přepravy do škol, zaměstnání či za nákupy je cyklistická doprava na Písecku využívána jen velmi sporadicky.

Na území města se nachází jen minimální počet tras a stezek vyhrazených pro cyklisty tak jako je tomu v jiných městech Jihočeského kraje – například Českých Budějovicích.

4. Gramotnost

Gramotnost je dovednost číst a psát, získávaná obvykle v začátcích školní docházky. Ve vyspělých zemích dosahuje gramotnost obyvatelstva takřka 100 %, naopak v málo rozvinutých zemích je gramotnost nízká (60 % a méně).¹⁸

4.1 Dopravní gramotnost a environmentální výchova v oblasti dopravy¹⁹

Pro zvládnutí základních dovedností pohybu v dopravním prostoru a samostatného cestování uvádím pojem dopravní gramotnost. Dopravní gramotnost se týká všech druhů dopravy.

U dětí ve věku studentů střední školy je dopravní gramotnost v plném rozvoji. Děti cestují často samostatně veřejnou dopravou při dojíždění do škol. Již od prvních ročníků střední školy mají možnost získat oprávnění k řízení malých motocyklů a v posledních ročnících velká část studentů získává oprávnění k řízení automobilu a první samostatné řidičské zkušenosti. Tím je dopravní gramotnost obsahově de facto završena.

Po střední škole pak už jen nastupují fáze prohlubování získaných zkušeností. Jestliže na základní škole je předmětem obsahu získávané dopravní gramotnosti ještě pěší a cyklistická doprava, na střední škole se jedná o větší důraz na veřejnou a individuální motorovou dopravu (motocykl, automobil).

Co se týká motorizované individuální dopravy středoškoláků, jedná se často o záležitost osobní prestiže. Kořeny používání vozidel jako součásti image osobnosti a statusového symbolu tkví právě v emocionálně rozjitřeném období adolescence. Proto je třeba právě středoškolákům ve vzdělávání zdůraznit stinné stránky automobilismu a nabídnout jim jiné a alternativní prostředky a vzory sebeidentifikace.

¹⁸ Prucha, J., Walterová, E., Mareš, J.: Pedagogický slovník. Praha: Portál, 1998: 20.

¹⁹ Statistická ročenka ČR 2003. Praha: Český statistický úřad, 2003: 39.

4.2 Problematika dopravy a dopravní výchovy

Problematika dopravy a dopravní výchovy se týká mnoha odvětví . Již od základní školy se setkáváme s touto problematikou v mnoha předmětech a učebních textech.

Mezi stěžejní oblasti patří:

Člověk a příroda (fyzika, chemie, biologie, geografie, geologie)

Člověk a společnost (občanský a společenskovední základ, historie)

Člověk a zdraví (výchova ke zdraví, tělesná výchova)

Právě v těchto oblastech je začlenění učiva nejvhodnější a nejefektivnější. Pro informační část vzdělávání jsou nejdůležitější první dvě oblasti. Zvláště do oborů historie, fyzika, chemie, biologie a geografie lze vhodně zakomponovat poznatky z informační části příručky do výuky. Pro tvorbu postojů, osvojení dovedností a pozitivní ovlivnění chování je důležitý občanský a společenskovední základ a dále další vzdělávací oblast s obory výchova ke zdraví a tělesná výchova.

5. Syntetická část

5.1 Vzdělávání v rámci dopravní výchovy

Dopravní gramotnost se týká všech druhů dopravy. U dětí ve věku žáků základní školy by se mohla zdokonalit. Návrhy na začlenění do jednotlivých vzdělávacích oblastí respektive oborů:

- o **pěší doprava:** samostatná orientace v městském i mimoměstském prostoru (s mapou i bez mapy), bezpečné přecházení komunikací (zeměpis, dopravní výchova)
- o **cyklistická doprava:** bezpečná jízda na kole v městském i mimoměstském prostoru (tělesná výchova, dopravní výchova)
- o **veřejná doprava:** samostatné cestování veřejnou dopravou (MHD, autobus, vlak) včetně výběru vhodné trasy a orientace v jízdních řádech ve městě i mimo něj (zeměpis, dopravní výchova, školní výlety)
- o **doprava obecně:** osvojení návyků efektivního výběru dopravy při zohlednění aspektů času, nákladů, bezpečnosti a environmentální zátěže

U vysokoškolských studentů je základní dopravní výchova již dostatečně chápána. Bohužel na výraznější zdokonalování v oblasti dopravní výchovy a dopravní gramotnosti se soustřeďuje jen malé spektrum vysokých škol či fakult. Dopravní výchova v segmentu vysokoškolských studentů je jen částečně efektivní.

5.2 Silné a slabé stránky dopravy v oblasti Písecka

Během vyhodnocování silných a slabých stránek dopravy v Písku a okolí bylo využito mnoho zdrojů. Konkrétně rozhovory s vedoucím odboru dopravy na Městském úřadě v Písku a s vedoucím oblasti Písecka v ČSAD Autobusy Č. Budějovice, a.s. Další informace byly získány pomocí pohovorů s respondenty dotazníkového šetření a na základě osobní znalosti dané oblasti. Výsledky o městské hromadné dopravě byly vyhodnoceny díky prostudovaným materiálům z odboru dopravy – zejména dokument

Občané a městská hromadná doprava. Významným zdrojem nejnovějších podkladů, pro zpracování výsledků, byly informace získané z internetových stránek.

5.2.1 Silné stránky

- o Město Písek má vypracovaný a schválený dlouhodobý koncept rozvoje svého území, v jehož rámci je zpracován i dlouhodobý rozvoj silniční a komunikační sítě města a ostatních významných dopravních staveb a zařízení.
- o Četnost linek městské dopravy je dostačující.
- o Množství meziměstského autobusového spojení je velmi dobré díky konkurenci jednotlivých dopravních společností.
- o Ve městě Písek se nevyskytuje čtvrtý a pátý stupeň automobilové zácpy.
- o Velké podniky na Písecku provozují vlastní spoje pro zaměstnance. Tudíž nedochází k přetěžování ani nevytíženosti MAD. Obyvatelé mají přímý přístup k dopravě do zaměstnání.

5.2.2 Slabé stránky

- o Městu zcela chybí střednědobý plán organizace a řízení dopravy.
- o Obsluha města prostředky veřejné hromadné dopravy osob vyžaduje zlepšení, odpovídající současným ekonomickým podmínkám, vysokému stupni automobilizace a ekologickým požadavkům.
- o Mizivá hustota spojů linek MAD. U některých linek jen několik spojů, pravidelný interval však neexistuje. To znamená, že opoždění se např. o dvě minuty znamená, že se autobusem ke svému cíli můžeme dostat při nejlepším o hodinu později, v některých případech až další den.
- o Duplikace nabídky od více dopravců autobusového spojení z Písku – zmatek v jízdních řádech a orientaci na autobusovém nádraží.
- o Neadekvátní vlakové spojení z města Písek vzhledem k velikosti města (nutnost přestupu, absence rychlíkového spojení, apod.)

5.3 Současné trendy vývoje dopravy

Rozvoje nových technologií, potřeba stále intenzivnějších komplementárních vazeb a prostoru, rozšiřování prostoru s intenzivnější lidskou činností, rozvoj cestovního ruchu a postupující globalizace světa, vyvolávají dynamický rozvoj dopravy a její rychlé kvalitativní změny.²⁰

Tendence vývoje dopravy se projevují v následujících směrech:

- o Počet dopravních prostředků a hustota dopravních cest rostou rychleji než počet obyvatel světa.
- o Nastává relativní zmenšování prostoru naší planety a relativní vzájemné přiblížení jednotlivých krajín v důsledku vzrůstající rychlosti dopravních prostředků.
- o Efektivnost dopravy se zvyšuje unifikací dopravních cest, dopravních prostředků a ostatní dopravní infrastruktury.
- o Jednotlivé druhy dopravních cest se někdy koncentrují do dopravních koridorů. Jednotné dopravní systémy se stávají páteří regionů.
- o V současnosti je doprava spolu s průmyslem rozhodující složkou socioekonomické sféry ovlivňující kvalitu životního prostředí.

²⁰ Mirvald, S.: Geografie dopravy I. Plzeň, 1999: 9-11.

6. Aplikační část

6.1 Analýza současného stavu - marketingový výzkum

6.2 Úvod

Tento marketingový výzkum a především informace z něho získané jsou významným zdrojem pro zjištění aktuálního stavu dopravní gramotnosti a spokojenosti vysokoškolských studentů s dopravními službami na Písecku. Z oblasti cestovního ruchu slouží zejména ke zlepšení poskytovaných dopravních služeb a dopravní situace v tomto regionu.

6.3 Cíle výzkumu

Významnou etapou výzkumu bylo dotazování, jehož cílem bylo zjistit od respondentů jejich postavení, poznatky, názory a připomínky týkající se dopravy spojené s přepravováním se do škol a zaměstnání do Písku a jeho okolí, což bylo cenným podkladem pro samotné terénní šetření.

Základním cílem celého průzkumu bylo zjistit současný stav dopravní výchovy a gramotnosti vysokoškolských studentů na Písecku. Jejich způsob využívání všech druhů dopravních prostředků. Zjištění spokojenosti s dopravou a poskytovanými dopravními službami na Písecku. Vytíženost jednotlivých druhů dopravy a návrhy na jejich zlepšení. Zvyšování kvality a zlepšování nabídky poskytovaných služeb v dopravních službách s návazností na ostatní služby spojené s cestováním do škol, zaměstnání a cestovním ruchem.

6.4 Výsledky

Veškeré níže uvedené výsledky průzkumu jsou získané z dotazníků, které byly převedeny do elektronické podoby a následně vyhodnoceny.

Získané informace jsou uváděny a vyhodnocovány v přehledné grafické podobě s komentářem. Na závěr je dotazníkové šetření shrnuto a jsou doporučeny návrhy na zlepšení zjištěného stavu.

6.5 Vyhodnocení

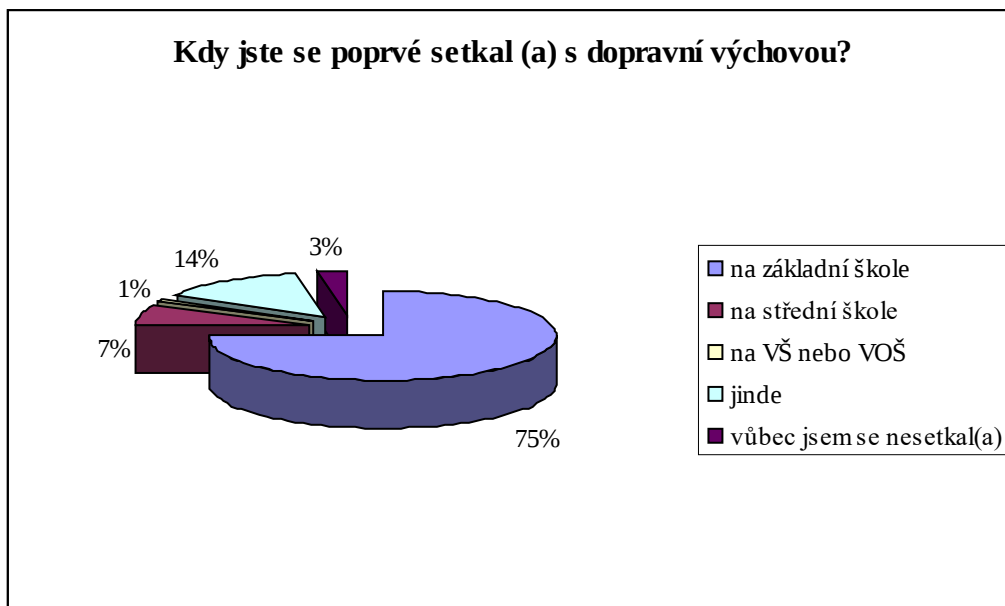
6.5.1 Respondenti

Převážnou většinu (63%) dotazovaných tvoří studenti vysokých nebo vyšších odborných škol a dalších 14% studuje a zároveň pracuje. Necelé 2/3 respondentů (65%) bylo ve věku 19 až 26 let žijících z více než poloviny (přesně 51%) ve městech s 5001 – 35000 obyvatel. 102 (68%) dotazovaných bylo ženského pohlaví a ostatních 48 (32%) mužského.

Dotazníkové šetření bylo zpracováno celkem v počtu 150 kusů, pro naše potřeby 1 dotazník = 1 osoba.

6.5.2 Znalost dopravní výchovy.

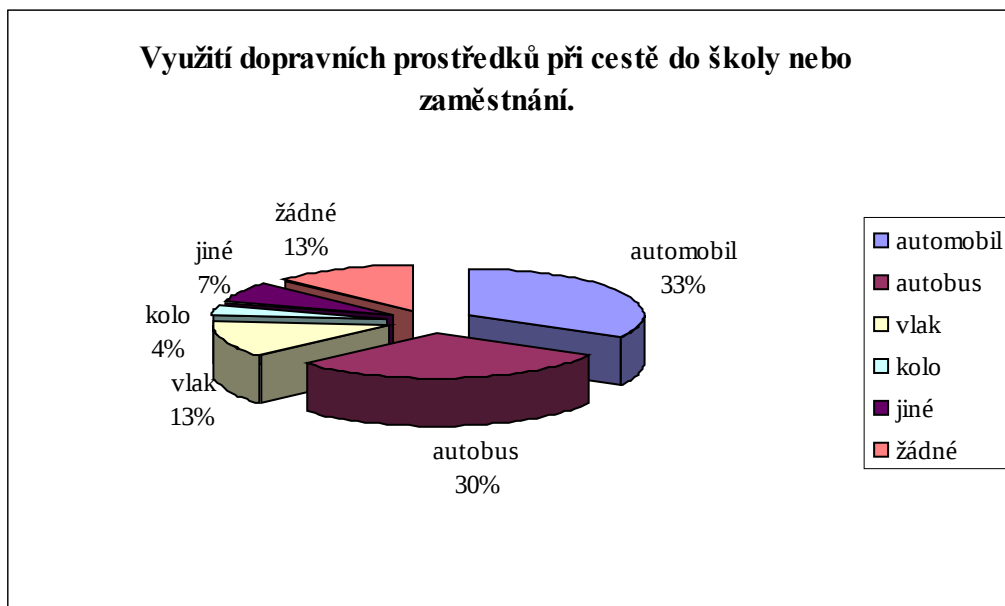
Graf č. 1: Porovnání kdy se respondenti poprvé setkali s dopravní výchovou. Celé 3/4 odpovědí ukazují, že na dopravní výchovu je u nás kladen důraz již na základní škole. Pouze 3% dotazovaných se vůbec nesetkali s dopravní výchovou.



Zdroj: Vlastní výzkum

6.5.3 Využití dopravních prostředků při cestě do školy nebo zaměstnání.

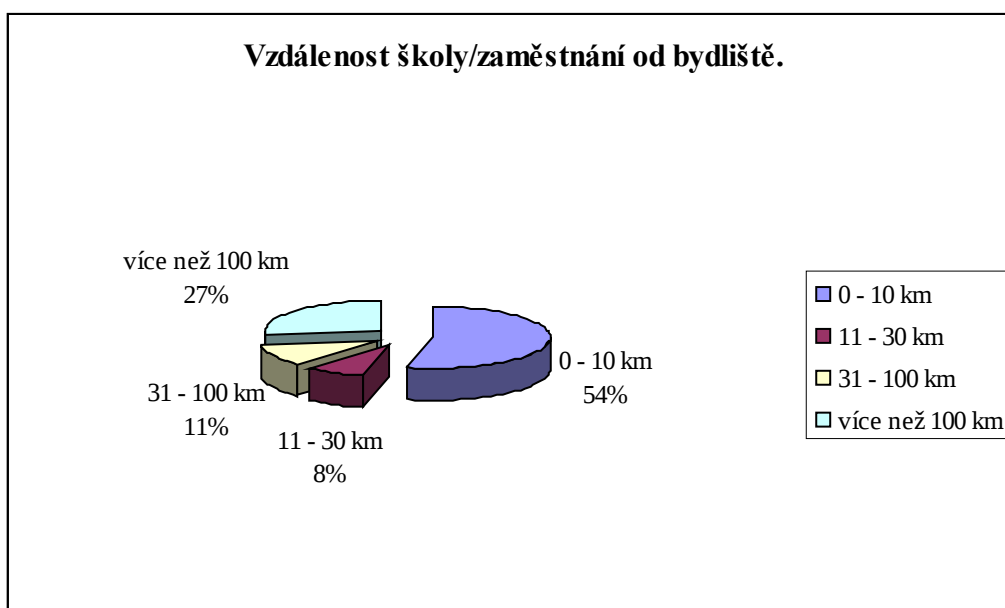
Graf č. 2: Téměř 2/3 dotazovaných používá při cestě do školy/zaměstnání automobil nebo autobus. Tyto způsoby dopravy jsou upřednostňovány i z důvodu rychlosti, kterou preferuje 43 % respondentů. Z dotazníkového šetření vyplývá, že dopravní prostředky využívá 45% lidí každý den a 34% několikrát týdně. Dotazovaní, kteří nepoužívají žádné dopravní prostředky (13%) uvedli, že chodí pěšky z důvodu blízké vzdálenosti.



Zdroj: Vlastní výzkum

6.5.4 Vzdálenost školy nebo pracoviště od místa bydliště.

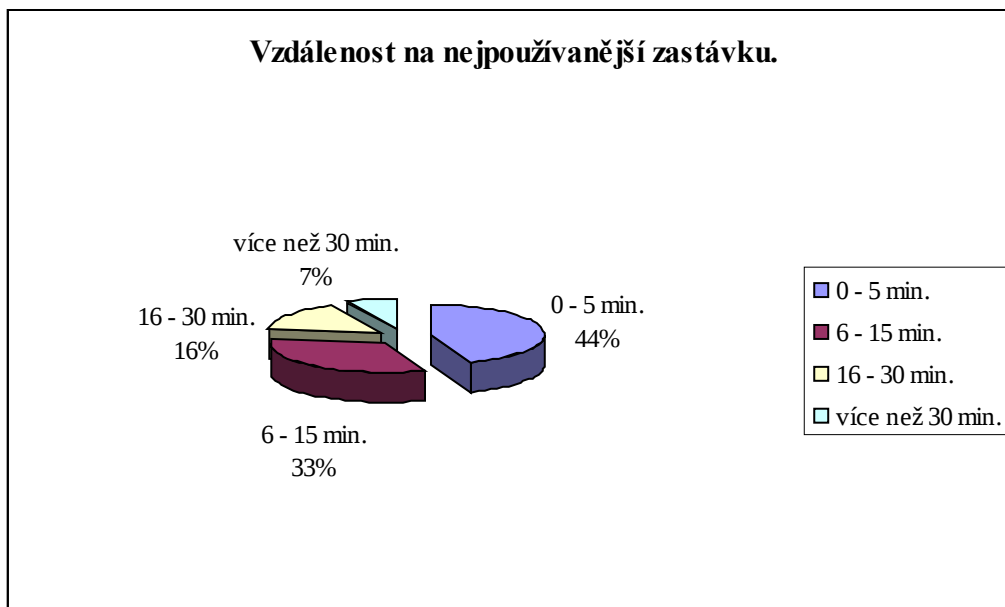
Graf č. 3: Na první pohled je zřejmá převaha dotazovaných, kteří urazí do školy respektive zaměstnání vzdálenost do 10 kilometrů. Zajímavé je, že druhou pozici zaujímá vzdálenost přes 100 kilometrů.



Zdroj: Vlastní výzkum

6.5.5 Časová vzdálenost na nejpoužívanější zastávku.

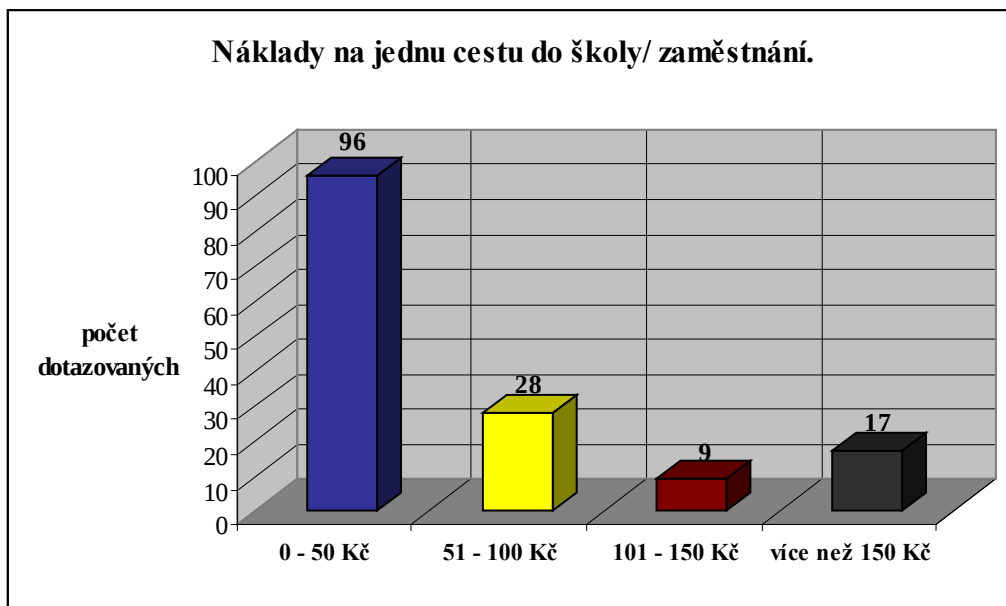
Graf č. 4: Na nejpoužívanější zastávku dorazí 44 % studentů nebo pracujících do 5 minut, 33 % za 6 – 15 min., 16 % za 16 – 30 min. a zbylých 7 % za déle než půl hodiny.



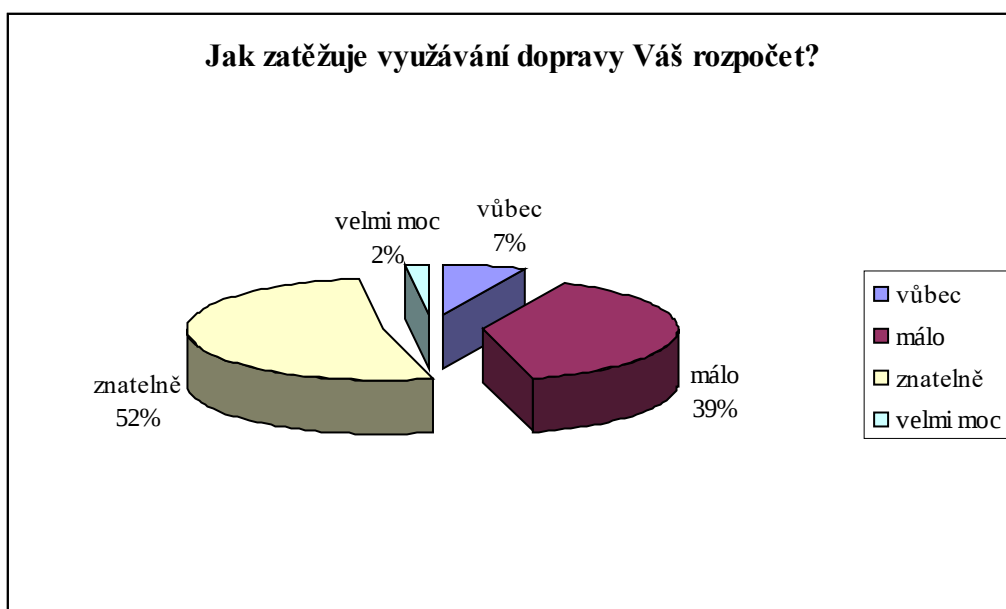
Zdroj: Vlastní výzkum

6.5.6 Náklady na dopravu.

Graf č. 5 a 6: Zajímavé je porovnání výše nákladů na jednu cestu do školy nebo zaměstnání s následujícím grafem, znázorňujícím do jaké míry zatěžuje doprava rozpočet dotazovaného obyvatelstva. 96 ze 150 dotazovaných tj. 64% utratí za jednu cestu do 50 Kč. A pro 81 tj. 54% odpovídajících představuje tato výše nákladu znatelný či dokonce velmi velký výdaj v rozpočtu. Při tom 48% využívá nějaký druh slevy při přepravě.



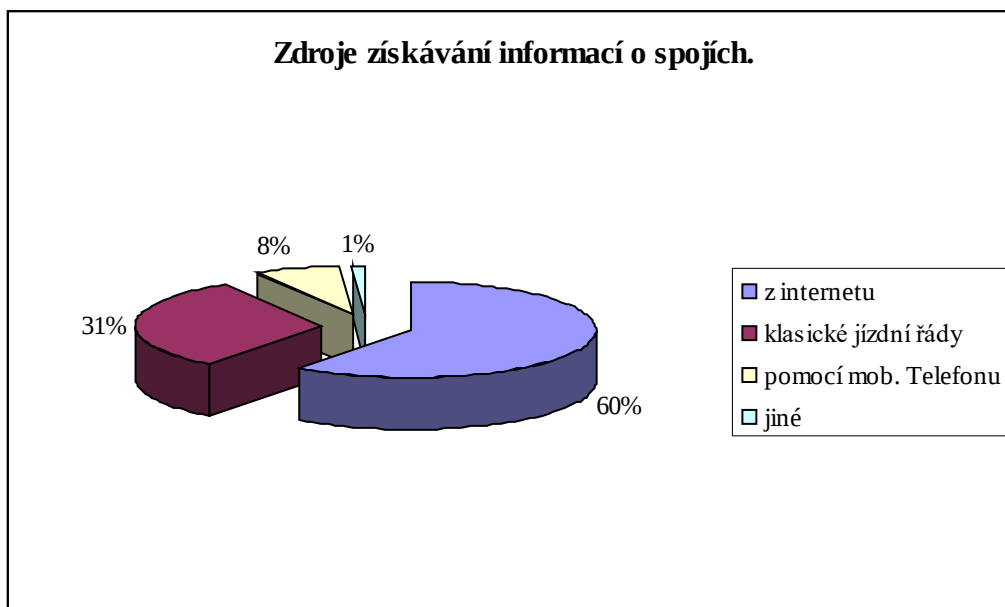
Zdroj: Vlastní výzkum



Zdroj: Vlastní výzkum

6.5.7 Zdroje získávání informací o spojích.

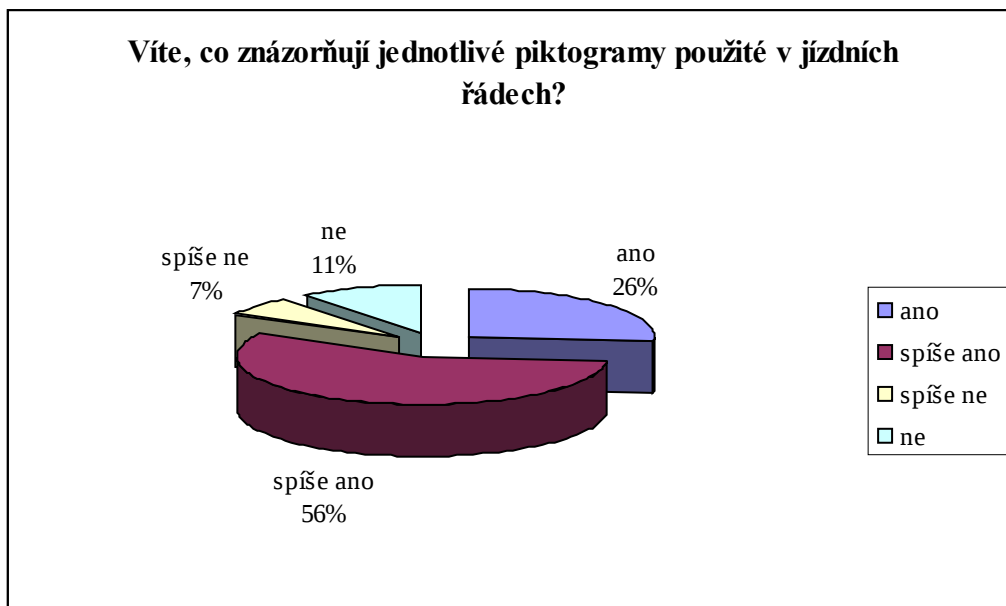
Graf č. 7: Prudký nárůst používání moderních technologií – zejména internetu je jednoznačně vidět v následujícím grafu.



Zdroj: Vlastní výzkum

6.5.8 Znalost piktogramů.

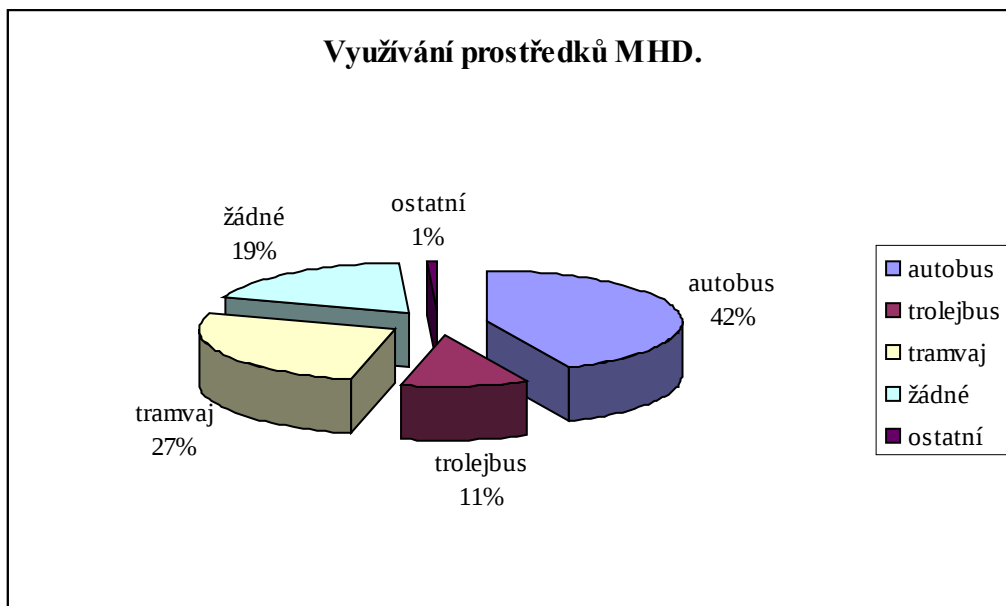
Graf č. 8: V segmentu vysokoškolských studentů je znalost piktogramů značná. Piktogramy používané v jízdních řádech alespoň částečně zná 82 % dotazovaných.



Zdroj: Vlastní výzkum

6.5.9 Způsob dopravy MHD

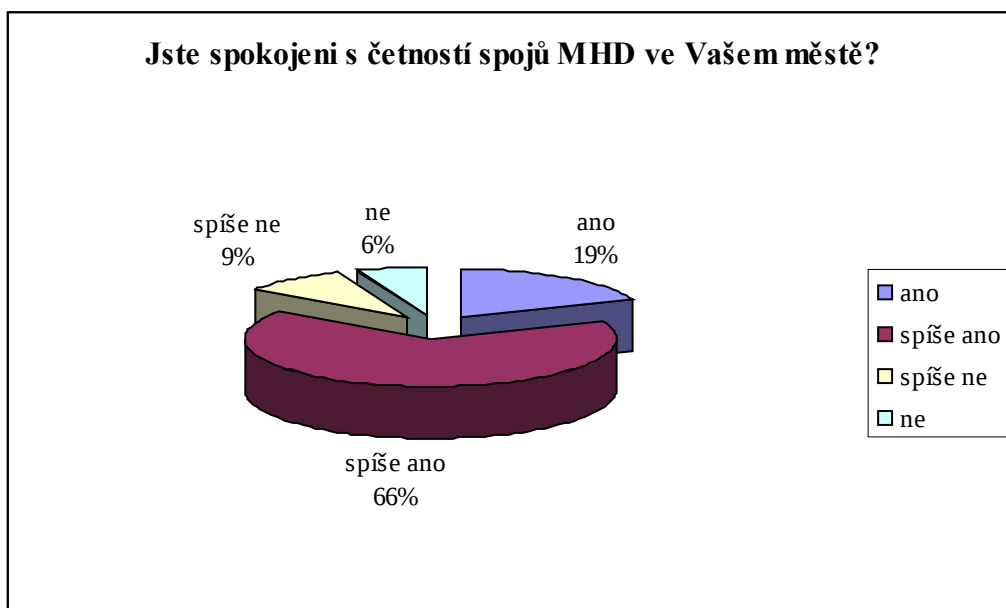
Graf č. 9: K využívání prostředků MHD je nutné podotknout, že na Písecku je městská hromadná doprava zajišťována pouze autobusy, které jsou nejvyužívanějším prostředkem (42%). Tramvajové a trolejbusové spoje používají pouze studenti, kteří do oblasti Písecka za studiem dojíždějí. Druhé místo s 27 % zaujímá tramvajové spojení. Nejbližší města, která poskytují městskou tramvajovou dopravu jsou Plzeň a Praha. 19 % respondentů nevyužívá žádné prostředky městské dopravy. Na čtvrté pozici je doprava trolejbusová (11%). Nejbližším městem s trolejbusovou dopravou jsou České Budějovice.



Zdroj: Vlastní výzkum

6.5.10 Četnost spojů MHD

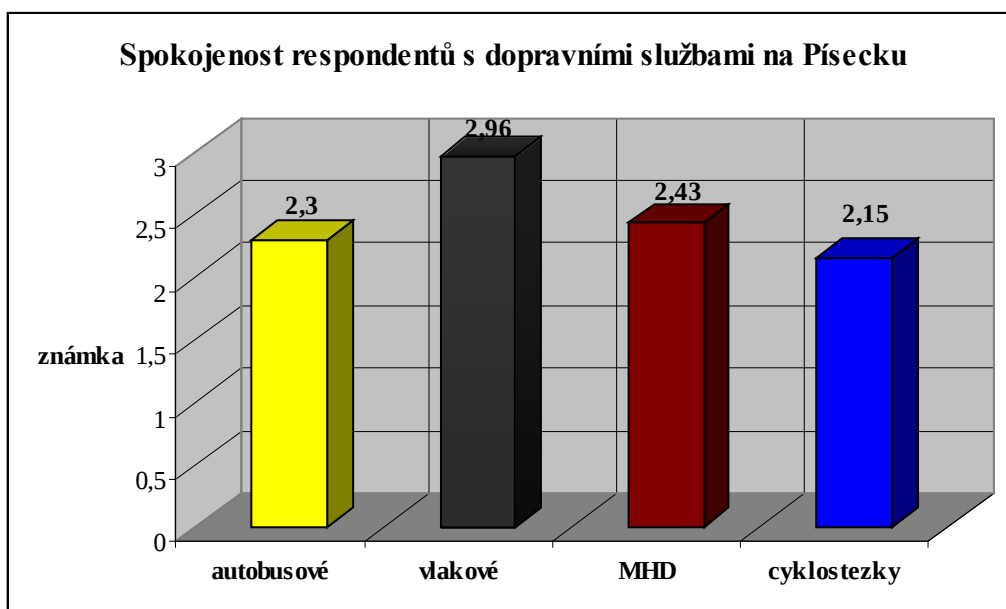
Graf č. 10: Spíše spokojeno nebo zcela spokojeno s četností spojů městské hromadné dopravy ve svém městě je obdivuhodných 85 % dotazovaných.



Zdroj: Vlastní výzkum

6.5.11. Hodnocení dopravních služeb

Graf č. 11: Závěrečný graf přibližuje spokojenost respondentů s dopravními službami v Píseckém regionu. Spokojenost s jednotlivými dopravními službami je hodnocena známkami do 1 do 5, kde stupnice hodnocení odpovídá školní klasifikaci tj. 1 – nejlepší, 5 – nejhorší. Výsledné známky jsou zprůměrnovány a uvedeny v grafu. Z toho vyplývá, že nejlépe si stojí služby spojené s cyklistickou dopravou obsluhované cyklostezkami. Následují autobusové služby a služby městské hromadné dopravy. Nejhorše dopadají služby vlakové, což je hlavně zapříčiněno špatným spojením Písku s ostatními obcemi.



Zdroj: Vlastní výzkum

7. Závěr

7.1 Závěry z terénního šetření

7.1.1 Shrnutí a vyhodnocení

- o Malé využívání jízdního kola, jako dopravního prostředku, při cestě do školy nebo zaměstnání.
- o Z velkého rozptýlu při hodnocení spokojenosti s dopravními službami na Písecku vyplývá, že je mezi veřejností malá informovanost o všech možnostech a druzích dopravy.
- o Služby spojené s vlakovou dopravou jsou na horší úrovni než ostatní druhy dopravy v Píseckém regionu.

7.2 Návrhy vylepšení dopravního systému a dopravní výchovy

Nedostatečná četnost používání současných cyklostezek je způsobena nízkým veřejným podvědomím občanů o cyklostezkách. Měl by se zlepšit informační systém a značení tras a stezek pro cyklisty.

Vzájemné propojování různých druhů dopravy např. městské autobusové dopravy a cyklistické dopravy. Půjčování jízdních kol. Využívání většího množství alternativních paliv a provozování mikrobuseů, minibusů ve veřejné dopravě na Písecku. Malá vytíženost některých spojů. Zvýšit zájem cestujících o MHD na území Písku.

Absence integrovaného dopravního systému. Zavést možnost cestování na jednu jízdenku více druhů dopravy. V rámci města a nejbližšího okolí zařídit efektivní propojenost a návaznost různých druhů spojení – MHD, vlakové, autobusové.

Zdejší městská doprava plní funkci spíše sociální, než opravdu dopravní, tedy takovou, aby odbourala zbytečné pojížděky automobilem po městě, a lákala ke svému použití nejen pěkným mobiliářem, ale i nabídkou, alespoň na základní trase přes město.

Město Písek se v současné době velice snaží o nápravu této skutečnosti.

Protože se v Písku a okolí nachází pouze jedno dálkové studium vysoké školy z Ostravy, byl průzkum proveden ve dvou vyšších odborných školách – konkrétně na VOŠ Zemědělské a VOŠ Filmové akademii. Dále je zde VOŠ při střední průmyslové škole a soukromá VOŠ umělecko-průmyslová. Zbývající školy na Písecku jsou nižšího stupně vzdělání.

U vysokoškolských studentů je základní dopravní výchova již dostatečně chápána. Bohužel na výraznější zdokonalování v oblasti dopravní výchovy a dopravní gramotnosti se soustřeďuje jen malé spektrum vysokých škol a fakult. Dopravní výchova v segmentu vysokých škol je jen částečně efektivní.

Z dotazníkového šetření pro mne vyplývá, že i přes tento fakt je dopravní gramotnost studentů na Písecku poměrně kvalitní. Díky novodobým informačním technologiím si většina jedinců dokáže obstarat aktuální a faktické informace.

8. Summary

The bachelor degree thesis is oriented on the transport literacy problems of the university students. As the main topic was chosen the region Písek.

At first the problems of transport and transport literacy were analysed and solved in literature, cartography notes and on the websites. Unignorable are mainly that information, that were obtained by the questionnaire research. It's results make up the main part of this thesis.

For the sucessful analysation of this area was needed to map out the supply and demand of the tourist services as well as the contemporary situation of transport and transport education in the region Písek.

In the projekt part there are proposed recommendations for innovation the current situation. The target of this recommandations is to improve the transport literacy, education, services and the whole potencial of transport in the region.

To sum up there are evaluated the results of the research. The basic transport education is sufficiently understood by the students. Unfortunately, only a few universities and their faculties are oriented on a noticeable improvment of knoledge in the transport education and literacy subject. The transport education of the students is just partly effective.

Key words: transport, literacy, transport literacy, transport system, tourist trade, marketing research, the region Písek

9. Seznamy

9.1 Seznam použité literatury

ADÁMEK, J., FRÖHLICH, J., ČÍŽEK, J.: Písek – historický průvodce, stručné dějiny města. Písek: Agentura IRES ve spolupráci s Prácheňským muzeem v Písku. 1995. ISBN 80-901940-0-1

FORET, M., FORETOVÁ, V.: Jak rozvíjet místní cestovní ruch. Praha: Grada Publishing. 2001. ISBN 80-247-0207-X.

HESKOVÁ, M. a kolektiv: Cestovní ruch. Praha: Fortuna. 2006. ISBN 80-7168-948-3

HORÁKOVÁ, H.: Strategický marketing. Praha: Grada Publishing. 2000. ISBN 80-7169-996-9

JANÍK, Z. a kol.: Almanach, 750 let města Písku. Písek: Městský úřad Písek. 1993. ISBN 80-85618-08-7.

KIRÁLOVÁ, A.: Marketing destinace ČR. Praha: EkoPress. 2003. ISBN 80-86119-56-4.

KOTLER, P.: Marketing – management: Analýza, plánování, realizace a kontrola. Praha: Victoria Publishing. 1992. ISBN 80-85605-08 -2.

KYNCL, J.: Historie dopravy na území České republiky. Praha: Institut Jana Pernera, o. p. s., Vladimír Kořínek. 2006. ISBN 80-903184-9-5

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

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

PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J.: Výkladový slovník cestovního ruchu. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj. 2002. ISBN 80-7079-527 -1.

PRUCHA, J., WALTEROVÁ, E., MAREŠ, J.: Pedagogický slovník. Praha: Portál. 1998. ISBN 80-7178-029-4

STEHLÍK, E. a kol.: Základy marketingu. Praha: VŠE Praha. 2001. ISBN 80-7178-252-1

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

ZÁPOTOČNÁ, O.: Vzdělávání jako formování kulturní gramotnosti. Praha: Portál. 2001. ISBN 80-7178-585-7

ZELENÝ, L.: Rozvoj dopravy ve světě. Praha: VŠE Praha. 1994. ISBN 80-7079-017-2.

Ostatní:

DVOŘÁK, V.: Problematika trvale udržitelného cestovního ruchu se zřetelem k dopravě. Trvale udržitelný rozvoj a turismus. 10. ročník mezinárodní vědecké konference, 12. – 13. května 2005. Tábor.

KIKUŠOVÁ, S.: Vývin gramotnosti. In: Předškolní výchova, ročník LII. 1997/1998. ISBN 0032-7220

Centrum dopravního výzkumu. Závěrečná zpráva za roky 2001 - 2005.

Obecně závazná vyhláška Jihočeského kraje č. 1/2003 ze dne 6.5.2003.

Statistická ročenka České republiky 2002. Praha: Scientia. 2003.

Výroční zpráva za rok 2003. Stanovení postupu při realizaci závazků ČR přijatých v rámci mezinárodních konferencí v oblasti vlivu dopravy na stav životního prostředí. Leden 2004.

Internetové stránky:

<http://www.czso.cz>

<http://www.kraj-jihocesky.cz>

<http://www.mesto-pisek.cz>

<http://www.praha.vhd.cz>

<http://www.scadcbus.cz>

<http://www.spvd.cz>

<http://www.lodnidopravaorlikslapy.cz>

9.2 Seznam grafů

Graf č. 1: *Znalost dopravní výchovy.*

Graf č. 2: *Využití dopravních prostředků při cestě do školy nebo zaměstnání.*

Graf č. 3: *Vzdálenost školy nebo pracoviště od místa bydliště.*

Graf č. 4: *Časová vzdálenost na nejpoužívanější zastávku.*

Graf č. 5: *Náklady na dopravu.*

Graf č. 6: *Náklady na dopravu.*

Graf č. 7: *Zdroje získávání informací o spojích.*

Graf č. 8: *Znalost piktogramů.*

Graf č. 9: *Způsob dopravy MHD*

Graf č. 10: *Četnost spojů MHD*

Graf č. 11: *Hodnocení dopravních služeb*

9.3 Seznam příloh

Příloha č. 1:

Dotazník

Příloha č. 2:

Seznam cyklotras na Písecku

Příloha č. 3:

Sít' silnic na území města

10. Přílohy

Příloha č. 1: **Dotazník**

Dotazník

Dopravní gramotnost

- 1) Jaké dopravní prostředky používáte při cestě do školy nebo zaměstnání?
a) automobil b) autobus c) vlak d) kolo e) jiné f) žádné
- 2) Jak často je využíváte?
a) každý den b) několikrát týdně c) několikrát měsíčně d) nevyžívám
- 3) Jaké dopravní prostředky nemáte dostupné? (uveďte).....
- 4) Jakou vzdálenost urazíte při cestě do školy/zaměstnání?
a) 0 – 10 km b) 11 – 30 c) 31 – 100 d) více než 100 km
- 5) Pokud nevyžíváte žádné dopravní prostředky při cestě do školy/zaměstnání uveďte z jakého důvodu.
- 6) Využíváte slevy při přepravě?
a) ANO (uveďte) b) NE
- 7) Upřednostňujete:
a) rychlost b) ekonomičnost c) pohodlí d) jiné

- 8) Jakou dobu Vám trvá cesta z bydliště na Vámi nejpoužívanější zastávku?
a) 0 – 5 min. b) 6 – 15 min. c) 16 – 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 zaplatíte za jednu cestu do školy nebo zaměstnání?
a) 0 – 50 Kč b) 51 – 100 c) 101 – 150 d) více než 150 Kč
- 11) Odkud získáváte informace o spojích?
a) z internetu b) klasické jízdní řády c) pomocí mob. telefonu d) jiné
- 12) Víte, co znázorňují jednotlivé piktogramy použité v jízdních řádech?
a) ANO
b) spíše ANO
c) spíše NE
d) NE
- 13) Jaké využíváte prostředky MHD?
a) autobus b) trolejbus c) tramvaj d) žádné
- 14) Jste spokojeni s četností spojů MHD ve Vašem městě?
a) ANO
b) spíše ANO
c) spíše NE
d) NE
- 15) Jak jste spokojeni s dopravními službami na Písecku?
(označujte: 1 – nejlepší, 5 – nejhorší)
a) autobusové b) vlakové c) MHD d) cyklostezky
-

- 16) Váš věk: a) 15 – 18 let b) 19 – 26 let c) 27 – 35 let d) více než 35 let
- 17) Vaše pohlaví: a) mužské b) ženské
- 18) Kolik obyvatel má obec v které žijete?
a) méně než 1000 b) 1001 – 5000 c) 5001 – 35000 d) 35001 – 100000
e) víc než 100000
- 19) Vaše profese v současné době?
a) jsem student e) jsem na mateřské dovolené
b) jsem pracující f) jsem v penzi
c) jsem pracující a současně studuji g) jiná možnost (uved'te jaká).....
d) jsem nezaměstnaný/ná
- 20) 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

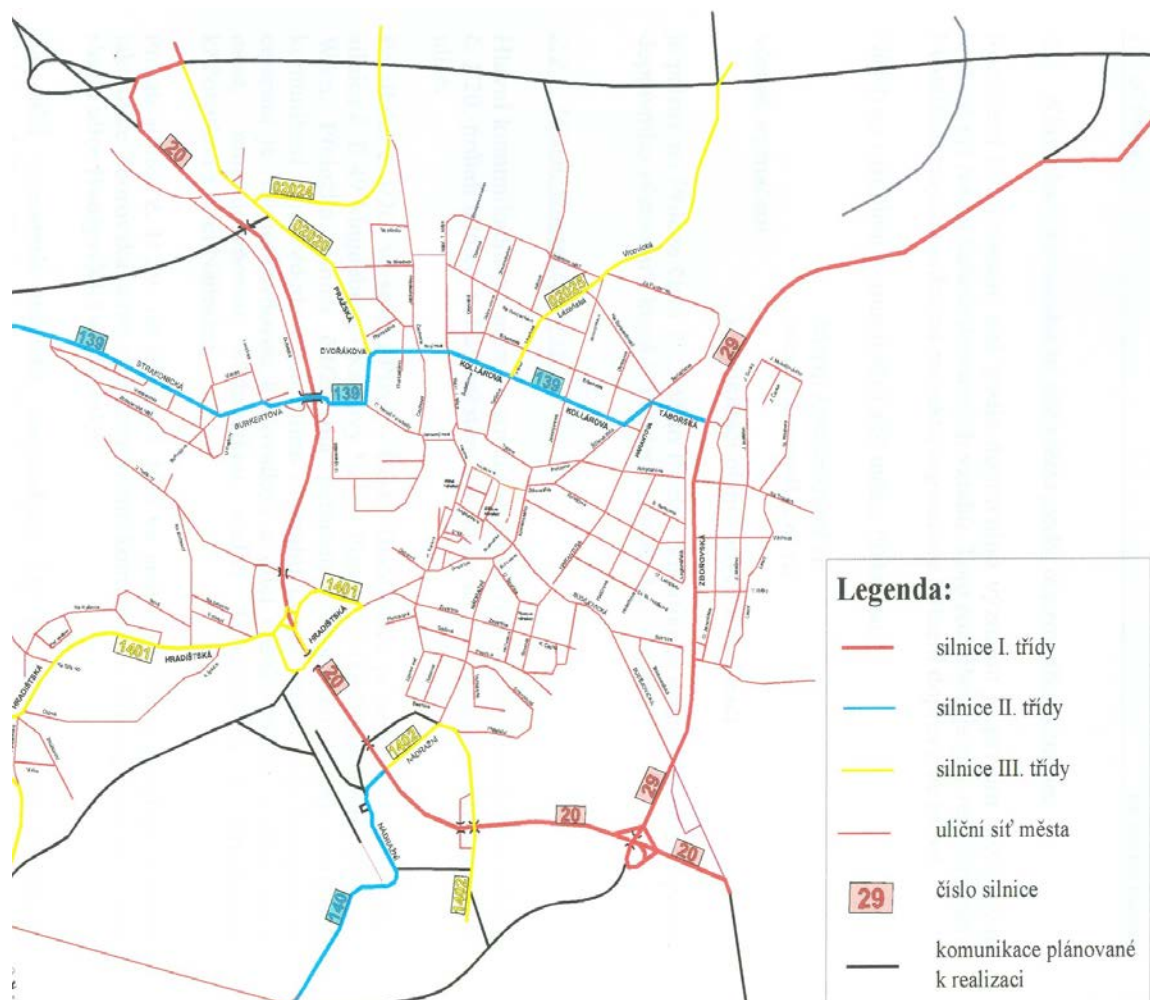
DĚKUJI ZA VYPLNĚNÍ

Příloha č. 2: *Seznam cyklotras na Písecku*

Číslo cyklotrasy	cyklotrasy	Km
31	Mirotice - Varvažov - Kučeř (rozc.) - Bernartice - Rataje - St. Sedlo	47
31A	Varvažov - Nevězice - Probulov	7
1015	Písek - U Vodáka - Novodvorská křižovatka - Albrechtice	14
1016	Údraž - Mlaka - Kluky - Křižatky	12
1017	Písek - Křižatky - Kluky - Údraž - Albrechtice - Týn nad Vltavou	34
1043	Sudoměř - Ražice - Smrkovice - Písek	18
1044	Putim - Landrošty - Nový Dvůr - Novodvorská křižovatka	11
1045	Sudoměř - Kestřany - Zátaví - Písek	13
1049	Písek - Oldřichov - Zátaví	10
1059	Milevsko - Přestěnice - Nadějkov	14
1077	Božovice - Skály - Protivín	6
1091	Záboří - Protivín - Žďár - Nuzov - Paseky - Albrechtice	22
1146	Protivín - Žďár - Tálín - Nový Dvůr - Písek	18
1147	Myšenec - Maletice - Heřmaň - Ražice	10
1149	Písek - Vojníkov - Tuklety - Dejmov - Zvíkov (hrad)	20
1150	Kluky - Jamný - Záhoří - Vojníkov	12
1151	Kestřany - Brloh - Šamonice - Čížová - Vrcovice - Záhoří	33
1152	Tyrolský dům (rozc.) - Rukáveč - Milevsko	7
1153	Chyšky (rozc.) - Dobřemilice - Sepekov - Srlín - Staré Sedlo (rozc.)	27
1154	Kostelec n. Vlt. (rozc.) - Vepice - Branišovice - Chyšky - Krošíček	27
1155	Orlík n. Vlt. (rozc.) - Žď. most - Kostelec n. Vlt. (rozc.) - Kučeř (rozc.)	13
1156	Sepekov - Milevsko - Dmýšnice - Kovářov	18
1157	Řeteč - Mirovice - Orlík n. Vlt.	20
1158	Písek - Vráž - Čimelice - Pohोří	33
1159	Oldřichov - Čížová - Cerhonice (rozc.)	15
1160	Mužetice - Kožlí - Mlaky - Oldřichov, Sirotčí	14
1161	Čížová - Bošovice - Mlaky	5
8141	Krchov - Vepice	4

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu. Závěrečná zpráva za roky 2001 - 2005.

Písek



Zdroj: Městský úřad Písek, odbor dopravy.